

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

3/2008
Huhtikuu

VAK-liikenne 2008 -liite

ss. 21-38



**Seija Miettinen-Bellevergue
on nainen VAK-säädösten takana**

s. 24

**Rakel Hiltunen tuntee
pääkaupunkiseudun
ongelmat**

s. 10

ADR-kuljetukset

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



Jaakko Pajula tenttasi **Rakel Hiltusta** pääkaupunkiseudun asioista.



Vesa Itkonen on ADR-Haapään tuore toimitusjohtaja.



Henriikki Talvitie: NEOT on öljyalan logistiikkatalo.



Joel Coupland – suomalaista sisua ja englantilaista charmia.

Sisältö

Pääkirjoitus:	5	Bridgestonelta tehopitoa talvirenkaisiin: Räätälöityjä ominaisuuksia pohjoisiin olosuhteisiin	40
Toimitusjohtajalta:	7	Delta Trucks -päivä Tampereella: Pääosissa uusi Trakker ja Cantoni-kippilavat.....	42
Ajassa	8	DAF Trucks N.V. ja CT Finland bv vakuuttavat, että DAF ottaa omansa Suomen markkinoista.....	44
Painavaa puhetta pääkaupunkiseudulta	10	Raskaanliikenteen turvapäivä Jyväskylässä	46
Liikenneturvallisuuskampanjointiin tehoa: Valppain mielin laulattaa turvallisuuden puolesta.....	14	Mercedes-Benz Actros: Uudella ilmeellä teillemme.....	47
Puolustusvoimien kuljettajakoulutus- uudistuksella kuljettajapulaan helpotusta ..	15	Mobilian näyttelykausi avattu.....	48
Tulevaisuuden lupaus: Sami Pakkanen	16	Ensimmäisten työeläkeotteiden postitus alkaa toukokuussa	49
Lakitieto: Määräaikaiset työsopimukset suurennuslasin alle	17	Tutkittua: Epäonnistunut kytkentä aiheuttaa perävaunujen irtoamisia.....	50
RISTIMÄKI	18	Kuljetusalan täsmäkurssi yrityskokoon katsomatta.....	50
Kuljetustalous: Suuret kustannusnousut kuorma- ja pakettiautoliikenteessä	19	Scania G480LB8x4*4HHA: Kippiautoksi optimoitu	51
EMISTRA – vastaus energiatehokkuuden haasteisiin	20	Mercedes-Benz C- ja G-sarjat: Klassikot pysyvät ja paranevat.....	52
ADR-kuljetukset	21	Suzuki Grand Vitara 1.9L DDiS 4WD SE ESP	53
Kuljetusten suunnittelu vaatii yhteistyötä – samoin kuljettajista huolehtiminen	23	Svensk Resumé	54
Liikenneneuvos Seija Miettinen-Bellevergue: Suomessa VAK-kuljetukset hyvää kansainvälistä tasoa	24	Parhaat Palvelut 2008	58
Vesa Itkonen, ADR-Haapää Oy: Kemianteollisuus toimii kuljetusten varassa	26	SKAL-Asianajorengas	60
Toimitusjohtaja Juha Tähtinen, Hoyer Finland Oy: Kemikaalikuljetuksissa on kysymys luottamuksesta!	28	Tulevia tapahtumia.....	61
Henkka Talvitie, North European Oil Trade Oy: NEOT on öljyalan logistiikkatalo	30	SKAL kouluttaa	62
Johtaja Heikki Strandén, ABC-ketjuohjaus: Raskas liikenne on meille tärkeä asiakasryhmä!	32	SKAL-tapahtumia	63
ADR on SKAL:n koulutuksen kulmakiviä.....	34	Uutisia	66
ADR-/säiliökuljetusbarometrin 2008 tuloksia...	35	Tuote uutisia	68
Neste asemaverkosto uudistuu	36	www.skal.fi	69
		Nimityksiä.....	70
		Ajankuva	71
		Onnittelemme	73
		Profiili	74

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti
Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

Toimitus
päätoimittaja Pasi Moisio
toimituspäällikkö Anneli Similä
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen
toimitus@skal.fi tai
etunimi.sukunimi@skal.fi

Toimituksen osoite
Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
puh. (09) 478 999
fax (09) 587 8520

Vakituiset avustajat
Olli Blomberg
Kari Sautero

Ilmoitusmarkkinointi
Suomen Media-Kamari Oy
www.media-kamari.fi
Aune Autio
Matti Karppanen
Pisteensaari 4
03100 Nummela
puh. (09) 2238 5615
fax (09) 222 6515
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

Ilmoitustrafiikka
ilari.luhtavaara@newattitude.fi
Ulkoasu
New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka
Painotalo Auranen Oy
Forssa 2008

Keskimääräinen painos
10 000 kpl
LT-levikki 8 423 kpl 2007

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



Terveyttä työelämään, uupumus kuriin

Viimeisten kuukausien aikana mediassa on vinnut laaja keskustelu ihmisen rajallisuudesta, voimavarojen riittävydestä ja mitä voi seurata siitä, kun paukut kerrassaan loppuvat. Työuupumuksesta, siihen liittyvästä masennuksesta ja niihin liittyvistä sairauspoissaoloista sekä ennenaikaisista eläköitymisistä koituu suomalaiselle yhteiskunnalle laskelmien mukaan jo reilun puolen miljardin euron vuotuinen lisälasku. Jo lähes 5 000 henkilön arvioidaan jäävän työkyvyttömäksi masennuksen takia vuosittain. Se on paljon maassa, jonka työllisessä työvoimassa syntyy joka vuosi muutoinkin reilu 10 000 ihmisen vaje.

Kyse ei toki ole aivan uudesta ilmiöstä. Tutkijoiden mielestä työuupumukseen perustuva masennus ei sinänsä ole määrällisesti lisääntynyt ongelma, mutta siitä rohjetaan tätä nykyä puhua avoimemmin. Ja hakea siihen myös apua. Vetoapua avoimuudelle ovat tuoneet useat julkisuuden henkilöt, poliitikot ja vaikuttajat, jotka ovat reilusti kertoneet siitä, mistä kenkä on heidän kohdallaan puristanut. Kun supermies tai -nainen uupuu, on se tämän jälkeen jollain tavoin oikeutumpaa myös nöyrälle peruspuurtajalle.

Mikä sitten mahtaa olla moisen kehityksen taustalla? Mitä suomalaisessa työelämässä on vikana, vai onko siinä sinänsä mitään vikaa? Syitä työperäiseen uupumukseen on verraten monia, osa yksilöstä itsestään johtuvia ja osa taas työympäristöön liittyviä. Osa näistä on helposti tunnistettavissa, joskus ilmiö tulee ennakoimatta kuin puun takaa. Työpaikoilla olisi-kin oltava enemmän aikaa arvioida, mitata ja punnita työhyvinvointiin liittyviä tekijöitä niin yhteisö- kuin yksilötasolla. Vaaratekijöiden varhainen havaitseminen ja korjaaminen onkin johtamiskulttuuria parhaimmillaan.

Uupumuksen ja masennuksen kannalta keskeisen riskiryhmän muodostavat täydellisyyttä tavoittelevat tunnolliset ylisuorittajat eli perfektionistit, jotka eivät saa tekemättömiltä tai keskeneräisiltä työtehtäviltään rauhaa edes yön hiljaisina tunteina. Heidän rinnalleen on noussut vielä uusi ryhmä, ilmiömäisen erehtymättömät pluskvamperfektionistit. Lienee huumorimelessä heitetty, mutta kuten tunnettua – ei niin pientä pilaa, ettei totta toinen mokoma.

Jaksamiseen onkin syytä paneutua jokaisella työpaikalla, eikä kuljetussektori poikkea tässä suhteessa millään tavoin muista toimialoista. Työhyvinvoinnin edistäminen on sarja pieniä tekoja, säännöllistä seuranta ja kykyä reagoida nopeasti. Johtaminen ja esimiestyö vaativat aikaa. Ne vaativat huomion kiinnittämistä asioihin, mutta yhä enemmän myös ihmisiin. Niin pienissä kuin suurissa työyhteisöissä.



Pasi Moisio



Liikennepolitiikassa kannattaa suosia hyötyliikennettä

Liikennepolitiikassa tehdään nyt linjauksia, joilla on kauaskantoisia vaikutuksia. Maaliskuun lopulla valtioneuvosto julkaisi liikennepoliittisen selonteon. Sen pohjalta käynnistetään kansallisen logistiikkastrategian valmistelu.

Valintojen osalta olemme pienestä pitäen oppineet, ettei kaikkia voi miellyttää. Kun toiselle kumartaa, niin toiselle kääntää ison ponnistajalihaksensa, gluteus maximuksen. Näinhän asia saattaa olla, mutta tämän opin hokeminen ei oikeuta tekemään valinnoissa hölmöläisen hommia. Kannattaa vähän katsoa, kenelle pyllistää.

Maanteiden tavaraliikenteen lähtökohdat pärjätä tehtävissä valinnoissa näyttävät nyt kohtuullisen hyviltä. Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellussa selonteossa todetaan suoraan, että liikennepolitiikan tulee vahvistaa Suomea suotuisana ja kilpailukykyisenä maana yrityksille. Ja että erityisen tärkeää on luoda edellytykset sujuvalle ja kustannustehokkaalle logistiikalle.

Tuohon on helppo yhtyä. Sujuvalla logistiikalla on suora vaikutus Suomen kilpailukykyyn, joten liikennepolitiikassa on kansallisten etujen mukaista suosia selvästi hyötyliikennettä. Ja päätöksenteossa tulee välttää alalle koituvia lisäkustannuksia.

Järjestömme on ollut vahvasti mukana selonteon valmistelussa, eikä ote kirpoa jatkossakaan, kun logistiikkastrategiaa valmistellaan. Yhteistyö ministeriön kanssa on ollut tiivistä ja keskustelu avointa. Suomessa on pitkään ymmärretty asiantuntijoiden

kuulemisen merkitys osana poliittista päätöksentekoa – hyvä niin.

Toteamuksista on toki matkaa käytännön toimiin. Hyötyliikenteen suosiminen tarkoittaa erityisesti tiiverkkoomme panostamista. Hyväkuntoinen tiestö on edellytys turvalliselle ja tehokkaalle logistiikalle, ja sen vaikutukset ulottuvat laajalle yhteiskuntaan. Se on parasta aluepolitiikkaa, ja sujuvalla liikenteellä taataan myös parhaat mahdollisuudet vastata koviin ympäristöhaasteisiin.

Kunnallisvaalien lähestyessä kiinnostavaksi aiheeksi kohonnee ruuhkamaksujen mahdollinen käyttöönotto. Jos niiden avulla voidaan sujuvoittaa pääkaupunkiseudun liikennettä, saadaan jakeluliikenteelle paremmat mahdollisuudet toimia keskustassa. Mutta tulipa maksuja tai ei, on korkea aika helpottaa kauppojen jakeluliikennettä taajamissa sallimalla sille mm. joukkoliikennekaistojen käyttö.

Myös kuljetusalan akuutti haaste, kuljettajapula, on selonteossa tunnistettu. Olemme esittäneet sen yhdeksi ratkaisuksi oppisopimuskoulutuksen kehittämistä ja tukemista.

Teemoja selonteossa riittää; tärkeintä on oikeiden keinojen valinta ja hyötyliikenteen suosiminen, tietenkin.

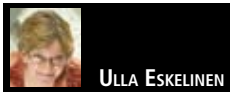


Tiro Lehtonen



Kuljetusten suunnittelu vaatii yhteistyötä – samoin kuljettajista huolehtiminen

Suomen Säiliöautoliitto täytti viime vuonna 50 vuotta. Menneet on muisteltu juhla-julkaisussa ja nyt ajatuksen ja suunnitelmat ovat jo tulevaisuudessa.



ULLA ESKELINEN

Säiliöautoliikenteen ja järjestötoiminnan kannalta on erittäin tärkeää viime syksynä aloitettu ADR-säiliölogistiikkajaoston toiminta, joka kokoaa viranomaiset, säiliöautovalmistajat, kuljetusten ostajat, kuljetusyrittäjät ja kouluttajat keskustelemaan avoimesti kehitystyöstä ainakin kaksi kertaa vuodessa, toteavat Säiliöautoliiton nokkamiehet puheenjohtaja **Kari Helokivi** ja toimitusjohtaja **Robert Nyman**.

Merkittävänä he pitävät myös jo 1980-luvulla aloitetun poolitoiminnan, eli kuljetusasiakkaan ja edunvalvontajärjestön yhteisen neuvotteluelimen toimintaa ja haluavat luoda poolitoimintaa jatkossa muidenkin kuin Nesteen, Shellin ja NEOTin kanssa.

Säiliöautoliikenteessä, kuten monella muullakin kuljetussektorilla rakennemuutos jatkuu yhtä kovana sekä kuljetusasiakkaiden että kuljetusyritysten puolella. Järjestön pitää pysyä muutoksessa mukana ja hoitaa edunvalvontatehtävänsä ajan vaatimusten mukaan.

– Järjestötoiminnan kannalta on tärkeää, että isot toimijat tuntevat vastuunsa järjestön kehittämisestä. Vaikka yritysten koko kasvaa, niiden tulee alan kokonaiskehityksen vuoksi osallistua välttämättömään järjestötoimintaan, Helokivi muistuttaa.

Työmarkkinaneuvottelija

Suomen Säiliöautoliitto neuvottelee alan työehtosopimuksen säiliöautoalan ja öljytuotealan kuljetuksissa toimiville työntekijöille Auto- ja Kul-



jetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n ja Öljytuote ry:n kanssa.

– Ensimmäiset neuvottelut aloitettiin hyvissä ajoin syksyllä ja uusi sopimus saatiin neuvottelua jo ennen edellisen sopimuskauden päättymistä, mikä oli hyvä tulos, Helokivi toteaa tyytyväisenä. Sopimuksen sisällön muokkaamisen suhteen kaikkia toiveita ei saatu toteutettua, koska työmarkkinajärjestelmä on kuin lainsäädäntö, sitä ei muuteta sormia napsauttamalla.

Turvaohjekortti siirtyy kuljetusyrityksen vastuulle

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa eletään muuttuvassa maailmassa. Uusia vaaralliseksi luokiteltavia aineita tulee jatkuvasti lisää. Tällä hetkellä tavarantoimittaja vastaa kuljetuskohtaisesta turvaohjekortista, mutta vuonna 2009 siirrytään perusturvaohjekorttiin, joka on kuljetusyrityksen vastuulla.

Suhdetoimintaa vaalitaan ja koulutusta suunnitellaan

Säiliöautoliitolla on hyvät neuvottelusuhteet muun muassa liikenne- ja viestintäministeriön ja kuljetuksia valvovan Liikkuvan poliisin kanssa. Molemmilta tahoilta on aina löytynyt päteviä, asioihin paneutuvia neuvottelukumppaneita, Nyman kiittää yhteistyökumppaneita.

Kuljettajien koulutukseen kaiva-

taan lisää tietotekniikan opetusta, koska erilaiset kuljetustenohjausjärjestelmät ovat usein hyvin monipuolisia ja kuljettaja suunnittelee usein lastauksen, kuljetuksen ja lastin purkamisen alusta loppuun oman toimintansa.

– Psykologista koulutusta ja onnettomuustilanteisiin varautumista tulisi myös lisätä opetusohjelmistoon. Malti kun on säilytettävä tilanteessa kuin tilanteessa, Robert perustelee koulutusohjelmiston laajentamisajatuksiaan.

Kuljetukset suunniteltava ajoissa ja huolellisesti

Kuljetusalalle työsetään parasta aikaa Logterms-lausekkeita ja yleisiä sopimusehtoja. Säiliöautoliitto oli liittokokouksesityksellään aloitteen tekijänä asiassa ja on vahvasti mukana kehitystyössä. – Asiat ovat nyt hyvässä vauhdissa ja tulevaisuudessa kuljetusketjun vastuu saadaan jakautumaan paremmin tuotteistamisajatuksen perustuvan kuljetussopimusmallin avulla, Robert Nyman toteaa tyytyväisenä asioiden kehitykseen.

Kuljetusten suunnittelu ei ole vain kuljetusyrityksen tehtävä, myös asiakkaan tulee omalta osaltaan miettiä kuljetusketjua kokonaisuutena ja kaikkien osapuolien on päivitettävä suunnitelmia jatkuvasti.

– Kun lainsäädäntö tiukkenee muun muassa ajo- ja lepoaikojen osalta, kuljetusyrityksellä on oltava

Säiliöautoliiton nokkamiehet puheenjohtaja Kari Helokivi (oik.) ja toimitusjohtaja Robert Nyman.

paremmat varoajat kuljetussuunnitelmien tekemiseen, enää asiakas ei voi pirauttaa edellisenä päivänä ja tilata lämmitysöljyä huomiseksi. Asiakkaiden on opittava käyttämään esimerkiksi erilaisia öljysäiliöiden pintamittaajajärjestelmiä ennakoidakseen lämmitysöljytarpeensa, Kari Helokivi muistuttaa.

Kuljettajista huolehdittava hyvin

Ammattitaitoisista kuljettajista on eniten pulaa ruuhkasuomen alueella. Vaarallisten aineiden kuljetuksiin tarvitaan kuljettajia, joilla on hyvä alalle vaadittava peruskoulutus. Sen lisäksi tarvitaan perehdytystä kokenemman työntekijän opastuksella työpaikalla, koska vastuullisiin ja varmuutta vaativiin tehtäviin kehityksessä tarvitaan aikaa. Yksi keino olisi sisällyttää oppisopimuskoulutus osaksi ammattipätevyysdirektiivikoulutusta. Kuljetusyrittäjän on myös pidettävä hyvää huolta työntekijöistään keskustelemalla, luomalla luottamukselliset välit ja kehittämällä turvallisuusasioita yhdessä työntekijän kanssa.

– Työnantajan hyvä maine leviää nopeasti ja hänen yritykseensä pyritään ja siellä pysytään, korostaa Robert Nyman.

Liikenneneuvos Seija Miettinen-Bellevergue:

Suomessa VAK-kuljetukset hyvää kansainvälistä tasoa

Suomi on vaarallisten aineiden kuljetuksissa jopa suunnannäyttäjä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisema VAK-strategia 2006–2015 on Euroopan tasolla ainutlaatuinen kokonaisuus. Kiitosta siitä on saatu myös EU-komissiolta.



ANNELI SIMILÄ

KUVAT: JARI HÄRKÖNEN



Liikenneneuvos Seija Miettinen-Bellevergue.

Seija Miettinen-Bellevergue vetää liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuuksikön vaarallisten aineiden kuljetustiimiä. Kemian tekniikan diplomi-insinööriä hänellä on kemikaalikuljetuksiin luontainen suhde. Yli 20-vuotinen työura ministeriössä vaarallisten aineiden parissa on tuonut tutuksi myös lain kiemurat.

– Tämä on ollut kiva kombinaatio. Vuosien kuluessa olen sopeutunut myös juriidikka-maailmaan. On ollut mielenkiintoista seurata mitä Suomen perustuslaki ja hal-

linto edellyttävät tällaiselta toiminnalta.

Seija Miettisen vetämän VAK-tiimin pääasialliseen vastuualueeseen kuuluvat vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetukset. Myös ilmailukenteen ja meriliikenteen kappaletavara-säännökset silloin, kun niistä on valtioneuvoston tasolla tehtävä päätöksiä, kuuluvat toimenkuvaan.

– Lähtökohtana on, että logistinen ketju kulkisi jouhevasti ja tavara siirtyisi eri kuljetusmuodosta toiseen ilman pullonkauloja. Tämä korostuu pienessä maassamme,

jossa tarvitaan myös meriliikennettä. Kemian teollisuus on kolmanneksi suurin teollisuuden ala Suomessa, joten oma merkityksensä on sillä, että aineet kulkevat turvallisesti ja logistinen ketju toimii, Seija Miettinen toteaa.

Säädökset päätetään kansainvälisillä foorumeilla

– Kansallinen päätöksenteko VAK-asioissa on tänä päivänä enää aika marginaalista. Taavoitteet on hoidettava kansainvälisillä foorumeilla, Seija Miettinen toteaa. – Tieliikenteen osalta meille tärkeä foorumi toimii Genevessä, jossa perustyö – tekniikka, turvasiat ja koulutus – tehdään YK:n talouskomiteassa ja tarkemmin sanottuna sen alaisuudessa toimivassa WP.15-työryhmässä, joka laatii kansainväliset ADR-säännökset. ADR-sopimuksen piiriin kuuluu kaikkiaan 43 maata.

– Kansallinen lainsäädäntö taas tulee EU:n kautta, direktiivien muodossa. Päätökset tehdään Brysselissä, vaarallisten aineiden kuljetuskomiteassa. EU:n komissio on kuitenkin antanut mahdollisuuden EU-jäsenvaltioille sekä ADR-sopimukseen kuuluville valtioille hoitaa yhteisesti vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyviä asioita. Nykyinen ADR-puitteidirektiivi on luonteeltaan puitteellinen ja se sisältää liitteenään kansainvälisen ADR-sopimuksen. ADR-sopimusta sovelletaan ADR-maiden ja EU-valtioiden välillä kansainvälisessä liikenteessä. Lisäksi ADR-puitteidirektiivin kautta ADR-sopimuksen määräykset toimivat kansallisten säännösten pohjana.

Suomella on kuitenkin edelleen oikeus tehdä kahdenkeskisiä sopimuksia Venäjän kanssa rautatieliikenteessä. Myös Pohjoismaiden välillä tehdään tärkeää yhteistyötä, jolla voidaan vaikuttaa yhteisesti kansainvälisiin määräyksiin. Seuraava pohjoismaainen kokous oli tulossa Suomeen haastattelua seuraavalla viikolla.

– Esillä tulee olemaan mm. Ruotsin tekemä ehdotus monenkeskiseksi sopimukseksi, joka koskisi VAK-kuljetuksissa käytettävän dol-



ly-järjestelmän käyttöä myös kansainvälisissä ADR-kuljetuksissa lähinnä Suomen ja Ruotsin välillä. Lisäksi säiliöiden rakennetta ja turvallisuusneuvonantajaa koskevat tulkinnat ja käytännöt ovat esillä kokouksessa.

– Kaivosteollisuus on nyt ajankohtainen ja uutta teknologiaa tarvitaan. Menetelmä, jossa räjähteiden esiasteita ja komponentteja kuljetetaan louhintatyömaille ja yhdistetään siellä räjähteiksi, on tulossa VAK-määräyksiin vuonna 2009. Keskustelemme kokouksessa, josko voisimme ennakoita uusia määräyksiä ja ottaa ne aikaisemmin käyttöön monenkeskisillä sopimuksilla.

Uusia säädöksiä voimaan vuonna 2009

VAK-säädökset muuttuvat kahden vuoden välein. Näinkin tiuha muutosten väli on todettu toimivaksi ja tarpeeksi nopeaksi, uusia aineita ja uutta tekniikkaa kun tulee käyttöön jatkuvasti.

Seuraavat VAK-muutokset ovat tulossa voimaan 1.7.2009 ja kansallista lainsäädäntöä valmistellaan parhaillaan.

– Samaan aikaan tulee voimaan uusi VAK-direktiivi. Se tarkoittaa, että kaikki kolme kuljetusmuotoa, tie-, rautatie- ja sisävesikuljetuk-

”Yhteistyö kuljetusyritysten ja viranomaisten kanssa pelaa”.

set yhdistyvät yhden direktiivin alle. Muutos vähentää EU-lainsäädännön määrää, mutta ei kansallisen lainsäädännön määrää. VAK-direktiivissä viitataan suoraan ADR-sopimukseen, RID-määräyksiin ja sisävesien ADN-sopimukseen. Tämä muutos ei sellaisenaan muuta tilannetta teollisuuden tai kuljetusyritysten kannalta.

– 1.7.2009 on kuitenkin tulossa tärkeitä muutoksia tiekuljetusten VAK-säädöksiin, jotka koskevat myös kuljetusyrityksiä. Yksi merkittävä muutos on kirjallisia turvallisuusohjeita koskeva. Kun tähän saakka lähettäjän velvoitteena on ollut laatia ja toimittaa kuljetuksen suorittajalle kirjalliset turvallisuusohjeet, vastaa kuljetuksen suorittaja nyt itse tästä 1.7.2009 lähtien. Myös turvallisuusohjeen sisältö muuttuu. Kun se nyt on ainekohtainen, tulee se muuttumaan 4-sivuseksi, enemmänkin yleiskortiksi, joka käsittää kaikkien vaarallisten aineiden keskeiset vaaratekijät.

– Myös säiliöiden rakenevaatimuksiin tulee muutoksia. Enää ei sallita kansal-

isia poikkeuksia, vaan tekniset kriteerit harmonisoituvat entistä pidemmälle ja eurooppalaiset ja jopa globaalit maailmanlaajuiset standardit tulevat pakollisiksi käyttöä.

– Kolmas merkittävä muutos, joka koskee koko kuljetusketjua, on ympäristölle vaarallisten aineiden merkintävaatimusten laajeneminen. Kun merkintämääräys koskee tällä hetkellä vain luokkaa 9, tulee uusi merkintämääräys ”kuollut kala ja puu” kattamaan nyt koko skaalan, eli kaikki kuljetusluokat 1-9. Esimerkiksi säiliöautojen merkinnöissä tullaan edellyttämään uutta ympäristölle vaarallisen aineen merkintää nykyisen päävaaran osoittavan merkinnän lisäksi, Seija Miettinen listaa.

VAK-strategia näyttää suuntaa

Ministeriössä tehdään VAK-kuljetusmäärien tilastoa joka 5. vuosi. Edellinen tilasto on vuodelta 2002, joten uusi on juuri työn alla. Vuonna 2002 VAK-tiekuljetusten volyymi oli 12,3 miljoonaa tonnia. Seija Miettisen mukaan kuljetusmäärät ovat pysyneet

suunnilleen samana. Suurimmat kuljetettavat ryhmät ovat polttonesteet ja -öljyt, sitten tulevat syövyttävät aineet ja kaasut.

Seija Miettisen mukaan itse VAK-aineet eivät ole aiheuttaneet liikenteessä onnettomuuksia, joten sen suhteen voi olla tyytyväinen. Suomi onkin VAK-kuljetusten turvallisuuden suhteen hyvää kansainvälistä tasoa. Turvallisuuden ja toimivuuden pohjana on aina ajanmukaisessa kunnossa oleva kansallinen lainsäädäntö, toimiva infrastruktuuri, oikea-aikainen tiedottaminen ja koulutus sekä valvonta. Lisäksi kuljetusketjussa toimivien osapuolten sitoutuminen noudattamaan VAK-säännöksiä on avainasemassa.

– Voimme olla ylpeitä siitä, että yhteistyö kuljetusyritysten ja viranomaisten kanssa pelaa. Samaa voidaan sanoa yhteistyöstä alan järjestöjen, toimijoiden ja viranomaisten välillä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu ensimmäinen VAK-strategia vuosille 2006–2015 on Euroopan tasolla ainutlaatuinen ja näyttää suuntaa, mihin Suomessa halutaan edetä.

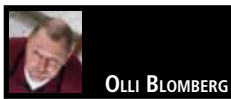
– Olemme onnistuneet tässä ensimmäisen strategian luomisessa. Muista jäsenmaista on ollut kiinnostusta tätä strategiaa kohtaan ja ne ovat innostuneita laatimaan samantyyppistä ohjelmaa.

– Strategiaa on tarkoitus arvioida aina kahden vuoden välein ja tarkistaa pitäisikö strategiaa muuttaa ja suunnata sitä toisin. Tällä hetkellä on meneillään ensimmäinen arviointi. Se antanee jo suuntaa, mihin meidän tulevaisuudessa tulisi voimavaramme keskittää. Esille on noussut strategian yhteydessä myös ajatus mittareista ja niiden kehittämisestä. Jatkotyönä mietittäneenkin, voidaanko riskejä kemikaalikuljetuksissa tulevaisuudessa mitata erityyppisillä mittareilla, Seija Miettinen summaa lopuksi. ■

Vesa Itkonen, ADR-Haanpää Oy:

Kemianteollisuus toimii kuljetusten varassa

ADR-Haanpää Oy on eittämättä maamme tunnetuin kemikaalialan kuljetuspalveluja tuottava yritys ja myös markkinajohtaja omalla alallaan, mutta päätoiminta-alueekseen yhtiö laskee Itämeren ympäristön maat. Parhailaan yritysorganisaatiota muokataan uuteen uskoon, millä tähdätään sisäisen toiminnan tehostamiseen ja entistä parempaan asiakaspalveluun – ympäristötekijöitä unohtamatta.



OLLI BLOMBERG

ADR-Haanpää Oy:n toimitusjohtajana vuoden 2007 loppupuolella aloitti **Vesa Itkonen**, Nesteellä, Kemiralla ja Dyneassa rautaisen kokemuksen hankkinut kemian insinööri ja MBA. Alan tuntemusta on karttunut myös kansainvälisellä tasolla yli 10-vuotisten Ruotsin ja Brysselin komennusten myötä.

Työnantajansa Vesa Itkonen luokittelee kemianteollisuudelle kuljetuspalveluja tuottavien yritysten suurimmaksi, kun koko toiminta-alueeksi luetaan Norja, Ruotsi, Suomi, Venäjä, Baltia ja Puola. Lisäksi toimintaa on Saksassa ja Tanskassa. Markkinajohtaja ADR-Haanpää-yhtymä on hänen mukaansa Suomessa ja Ruotsissa, mikä asema saavutettiin kymmenisen vuotta sitten tapahtuneiden laajojen yrityskauppojen seurauksena.

– Venäjällä positiomme on toislaiseksi vielä konstruktiovaiheessa, mutta uskon, että jo lähitulevaisuudessa saavutamme kärkisijan myös itärajan ylittävissä sekä myös paikallisissa kemikaalien maantiekuljetuksissa, Vesa Itkonen toteaa.

Toimintaa puun ympärillä

– Markkina-alueellamme kemianteollisuus hyvin pitkälti toimii ”puun ympärillä”. Silloin ei puhuta vain paperin, vaan myös muusta puunjalostuksesta. Erilaisia kemikaaleja tarvitaan paitsi liuottamaan ja valkaisemaan eri tuotteita, myös niitä värjäämään ja liimoina yhteen liit-

tämään, Itkonen kuvailee.

Merkittävintä tässä kaikessa on se, että kemikaaleja harvoin tehdään siellä missä niitä tarvitaan tai käytetään. Tuotanto on pitkälti keskittynyt petrokemikaaleja valmistaviin yrityksiin. Kuljetukset ovat siis merkittävä tekijä kaikessa puun ja paperin jalostustoiminnassa. Itkonen mukaan pitää myös muistaa, että monen kemikaalin osalta öljy tai maakaasu on alun perin lähtökohta. Raakaöljy on ensin kuljetettava jalostamoille, joista eri jakeita kuljetetaan kemian tehtaille niissä edelleen jalostettavaksi.

Öljyalan kuljetukset niin laivoilla, junilla kuin autoilla muodostavatkin keskeisen osan kemianteollisuutta palvelevasta logistisesta toiminnasta. Mitä pienemmistä määristä ja mitä korkeammasta jalostusasteesta on kysymys, sitä tärkeämmiksi autokuljetukset kuitenkin muodostuvat.

– On selvää, että sadoista tuhansista tai miljoonista vuositonneista puhuttaessa laiva on keskeisessä asemassa. Kymmenistä tuhansista satoihin tuhansiin tonneihin puolestaan nostavat rautatiekuljetukset varteen otettaviksi ja pienemmistä määristä puhuttaessa maantiekuljetukset vievät voiton. On toki muistettava, että kiskot eivät vie joka tehtaan pihaan, joten autokuljetukset jäävät monissa tapauksissa lopulta ainoaksi vaihtoehdoksi, Itkonen painottaa.

Myös aikataululliset ja varastointiin liittyvät seikat ovat usein vai-



kuttamassa siihen, että kemikaalien toimitusmuodoksi valitaan maantiekuljetus. Itkonen näkeekin, että joustavuus ja nopeus ovat autokuljetusten myyntivaltteja maissa, joissa tuotanto on maantieteellisistä tai muista syistä hajautettua ja kuljetusetäisyydet pitkiä.

ADR-Haanpää Oy:n ja sille sopimusperusteisesti kuljetuspalveluja tuottavien yritysten ajoneuvoilla kuljetetaan siis pääsääntöisesti kemianteollisuuden tuotteita. Vain Ruotsissa kuljetetaan jonkin verran lentopetrolia ja kaasutuotteita. Voiteluöljyjä kuljetetaan eri öljy-yhtiöiden toimeksiantonosta Ruotsissa ja Suomessa.

Uuteen organisaatioon

– Koko ADR-Haanpää -yhtymä on pantu pystyyn yrityskaupoilla. Vaikka rationalisointia on tehty vuosien varrella useaan otteeseen, sen perintönä organisaatioon jäi kuitenkin vielä useita toimipaikkoja. Niinpä toiminta on ollut epäloogisesti hajautettua. Kun tiedostetaan, että kyseessä on yrityskokonaisuus, jonka liikevaihto on reilusti yli 100 miljoonaa euroa, ovat kymmenet erilliset toimipisteet tehokkuuden kannalta liian suuri määrä, Itkonen perustelee.

– Hallintoa keskittämällä toimintoja voidaankin oleellisesti tehostaa. Ruotsissa suljetaan neljä toimipistettä, jonka jälkeen paikallinen hallinto keskitetään Helsingborgiin, josta näin tulee Ruotsin liikenteemme logistinen solmukohta ja porttimme Keski-Eurooppaan.

Toimitusjohtaja Vesa Itkonen mukaan noin 200 yritystä ja yrittäjää tuottaa logistiikka- ja kuljetuspalveluja ADR-Haanpää -yhtymälle.

– Suomessa on Haminassa ja Oulussa ollut sekä hallinnollista että operatiivista toimintaa. Ja vaikka pääkonttori on ollut Oulussa, on toimitus- ja talousjohtajan konttori sijainnut Helsingin Ruoholahdessa.

Vesa Itkonen mukaan Vantaan Veromieheen, lentoasemalle johtavan tien itäpuolelle tulee ADR-Haanpää-yhtymän uusi keskuustoimipiste, jonne pääkonttori ja ylin operatiivinen johto siirtyvät. Haminaan jää muutama henkilö muun muassa Venäjän liikennettä ohjaamaan ja asiakkaita palvelemaan, Ouluun jää pieni operatiivinen piste paikallista mutta varsin laajaa asiakaskuntaa palvelemaan.

– Niin Ruotsissa kuin Suomessa meidän piti löytää keskuustoimipisteille sellaiset sijaintipaikat, jonne voi turvallisesti tulla täysimittaisilla ajoneuvoyhdistelmillä, Itkonen korostaa. – On tärkeää, että kuljettajat pääsevät ongelmitta konttorilla asioimaan, ilman että heidän pitäisi kantaa huolta ajokkinsa turvallisuudesta. Vaarallisilla aineilla kuormattua ajoneuvoahan ei saa jättää ilman valvontaa.

ADR-Haanpäälle jää toki eri maihin lukuisia sellaisia pieniä operatiivisia pisteitä, joissa ei ole mitään hallintoa, vaan ainoastaan kuljettajien sosiaalituloja ja ajoneuvojen

Esimerkkejä ADR-Haanpää -yhtymän kuljetuskalustosta: suomalainen monituotekuljetuksiin varusteltu täysperävaunuyhdistelmä...



pysäköintialueita. Niiden avulla kuljettajavaihdot voidaan suorittaa voimassa olevien työ-, ajo- ja lepoaika-säästösten mukaisella tavalla sekä esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmien kytkennät kunkin kuljetustehtävän mukaisesti.

Kalusto ja kuljetukset

ADR-Haanpää -yhtymän väreissä liikkuu tätä kirjoitettaessa noin 400 ajoneuvoa, osa täysperävaunu-, osa puoliperävaunuyhdistelminä. Suomessa ja Ruotsissa noin puolet kokonaismäärästä on yhtymän omia ja noin puolet yhtymään sopimussuhteessa toimivien yritysten ja yrittäjien. Tilanne hieman vaihtelee suhdanteiden mukaan, joskin sopimusrityttäjien määrää lisättiin muutama vuosi sitten.

Kaikki säiliöt ja perävaunut ovat aina ADR-Haanpään omistuksessa. Sopimusrityttäjä asettaa siis yhtymän käyttöön vain auton ja kuljettajan. Baltian maissa yhtymällä on suurempi osuus siellä käytettävästä kalustosta.

Kuljetussäiliöiden pesuun on Itkosen mukaan panostettu voimakkaasti ja vallitsevat ympäristömääräykset huomioiden. Omien pesuusemien lisäksi käytetään ulkopuolisia palveluntarjoajia. Joissakin kuormien luovutusasteissa on mahdollisuus säiliöiden huuhteluun kuorman purkauksen jälkeen. Lastauspaikoille mennään aina puhtaalla tai sellaisella kalustolla, joka on jatkuvaluontoisesti saman aineen kuljetuksiin sidottu. On myös sellaisia aineita – esimerkiksi lateksit¹ – joita kuljetettaessa säiliö on aina kuorman purkauksen jälkeen huolellisesti pestävä.

Tyypillisiä ADR-Haanpään kuljettamia aineita ovat erilaiset liuot-

timet, akuutit myrkyt, kuten fenolit ja liima-aineet. Vesa Itkonen haluaa erikseen huomauttaa, että karsinogeenisesti elimistöön vaikuttavaa bentseeniä ei sellaisenaan enää lainkaan kuljeteta. Sitä käytetään raakaöljystä erottamisen jälkeen vain paikallisesti muiden kemikaalien valmistuksessa. Esimerkiksi tämän päivän moottoribensiinissä bentseeniä on enää vain joitakin prosentin murto-osia, kun osuus takavuosina oli useita prosentteja.

Elintarvikealan tuotteita ADR-Haanpään kalustolla ei juurikaan kuljeteta. Kuivat, jauhe- ja raemaiset bulkkituotteet, jotka nekin periaatteessa ovat kemikaaleja, kuljettaa Powder-Trans Oy, jossa ADR-Haanpää on vähemmistöosakkaana.

– Käsitteenä ”vaarallinen aine” on hyvin monisäikeinen asia, Itkonen muistuttaa. – Eihän kemikaaleja yleensä tosiaankaan ole syötäväksi tarkoitettu, mutta kyllä tiettyjä aineita esimerkiksi hypistellään käsissä niiden koostumusta ja ominaisuuksista.



– Kemikaalien kuljetus ei suinkaan kuulu niihin suoritealoihin, joiden osuus kuljetusmarkkinoista olisi vähenemässä, Vesa Itkonen painottaa.

...ja ruotsalaisten pituusmääräysten mukainen (24 metriä), sulanrikin kuljetuksiin tarkoitettu puoliperävaunuyhdistelmä.



sia tutkittaessa. Ja ovathan lääkkeetkin ja monet ruoan lisäaineet kemikaaleja, joita siis syömmme.

Ympäristö ja tulevaisuus

Vesa Itkonen haluaa vielä erikseen korostaa sitä seikkaa, että ADR-Haanpää toimii tiukasti alalla noudatettavien lakien, asetusten ja määräysten edellyttämällä tavalla. Tämä koskee niin kalustoa kuin henkilöstöä – omaa ja sopimussuhteista.

– Meitä sitovat ISO 9002 -normin mukainen laatusertifiointi, ISO 14001 -normin mukainen ympäristösertifiointi ja SQAS-kriteeristö² mukainen toiminta. Tämä tarkoittaa sitä, että niin meidän omien kuin sopimussuhteisten yritysten kuljettajilla on oltava ADR-kuljetuksiin oikeuttava ajolupa ja omattava kyseisen luvan saamiseksi läpikäydyn koulutuksen myötä omaksutut tiedot ja taidot. Ja ne on hallittava myös, mikäli onnettomuus tai muu poikkeustilanne vaativa tilanne kaikesta ennakoinnista huolimatta pääsee yllättämään.

Varmistaakseen pätevä työvoiman saatavuuden ja ylläpitääkseen työntekijöiden ammattiosaamista ADR-Haanpää on viimeiset kaksi vuotta tehnyt tiivistä yhteistyötä JAKK:n kanssa. Jatko- ja täydennyskoulutusta järjestetään kulloinkin vallitsevan tilanteen mukaan. Ohjelmaa sovelletaan tarvittaessa sekä omiin että sopimusrityttäjien henkilöstöön.

Tällä hetkellä vallitsevan tilanteen johdosta ADR-Haanpää -yhty-

mässä on käynnissä joitakin YT-neuvotteluja. Tilanne selitty paperituotantoon globaalilla tasolla vaikuttavan ylikapasiteetin alajajosta, onhan juuri paperiteollisuus yksi suurimmista kemikaalien käyttäjistä. Samasta syystä Ruotsissa on joitakin liikennöintisopimuksia sanottu irti.

– Mistään radikaalista tilanteesta ei kuitenkaan ole kysymys. Vaikka sanomalehtipaperin tuotanto maailmassa on kääntynyt lievään laskuun, on erikoispapereiden kysyntä kasvanut. Tämä on lisännyt ja lisää edelleen papereiden kokonaistuotantoa. Tilastot osoittavat, että paperikulutuksen lisääntyminen kolmella prosentilla lisää kemikaalikuljetuksia noin neljällä prosentilla. Eikä maailma muutoinkaan tule toimeen ilman kemiallisia tuotteita. Aineet ja käyttötarkoitukset muuttuvat, markkina-alueet vaihtuvat ja ympäristötietoisuus lisääntyy.

– Juuri nyt kohdistamme tiettyä kasvuhakuisuutta Venäjän, Ukrainan, Valko-Venäjän ja eräiden entisten itäblokin maiden suuntaan, lähinnä Puolasta itään ja etelään. Tiukka turvallisuuskäytäntömme ja ympäristösäädöksiin tukeutuvat toimintatapamme tekevät tässä suhteessa osaltaan työtä puolestamme. Mainitut maat ja alueet kun ovat nopeassa tahdissa, esimerkiksi saavutetun tai haettavana olevan EU-jäsenyyden myötä, omaksuessa perinteisestä käytännöstään oleellisesti länsimaisempaan suuntaan muuttaneita toimintamalleja.

– Emme tällä toimialalla siis missään tapauksessa kulje kohti tilannetta, jossa viimeisellä kemikaali-autolla operoinut yrittäjä 20 vuoden kuluttua myy autonsa ja sammuttaa valot. Päinvastoin, Suomessa on silloin nykyistä enemmän kemikaaleja kuljettavia ajoneuvoja, toteaa Vesa Itkonen lopuksi. ■

2 Safety and Quality Assessment System = Euroopan kemianteollisuuden kattojärjestön luoma arviointimalli ja kriteeristö, jonka avulla on tarkoitus mahdollistaa vaarallisten aineiden turvalliset maantiekuljetukset.

Toimitusjohtaja Juha Tähtinen, Hoyer Finland Oy:

Kemikaalikuljetuksissa on kysymys luottamuksesta!

Hoyer Group on kemikaalien ja kaasujen kuljetuksiin erikoistunut kansainvälinen huolintakonserni, toimintaa on yli 80 maassa. Konsernin ytimenä on vuonna 1946 perustettu perheyhtiö Hoyer GmbH, jonka pääkonttori sijaitsee Hampurissa. Suomessa toimitaan nimellä Hoyer Finland Oy.



OLLI BLOMBERG

– Hoyerin huolinta- ja kuljetusvastuulla maailmanlaajuisesti olevien aineiden ja tuotteiden kirjo on niin laaja, että en mielelläni puhu sen paremmin ADR- kuin VAK-kuljetuksista. Itse käytän mieluummin ilmaisua ”luokitellut aineet”, sanoo Hoyer Finland Oy:n toimitusjohtaja **Juha Tähtinen** ja korostaa, että Hoyer on neutraali logistiikkaoperaattori. Yhtiö ei itse käy kaupaa kemikaaleilla, vaan kuljettaa asiakkaiden toimeksiannosta erilaisia tuotteita vallitsevien lakien ja määräysten edellyttämällä tavalla. Joukkoon mahtuu niin luokiteltuja kuin luokittelemattomia aineita.

– Esimerkiksi suurin osa paperiteollisuudessa käytettävistä kemikaaleista on vesiliukoisia. Elintarvike-sektori on yksi suurista asiakasryhmistämme ja sielläkin lähes kaikki tuotteet väkeviä alkoholituotteita lukuun ottamatta ovat luokittelemattomia.

– Myös määrät, koostumukset ja kokoluokat aiheuttavat sekaannuksia asioita julkisuudessa käsiteltäessä, aina ei osata tehdä eroa 500 kilon tai 500 000 tonnin välillä! Tähtinen perustelee. – Termit ja käsitteet todellakin ovat suurelle yleisölle kovin vieraita. Jo säiliöauton näkeminen

liikenteessä saattaa viedä ihmisten ajatukset vaarallisiin tai räjähtäviin aineisiin, vaikka suuri osa säiliöautoilla tai säiliökonteissa kuljetettavista aineista onkin luokittelemattomia.

Tähtisen mukaan noin 80 prosenttia kaikista ns. bulkkituotteista – toiselta nimeltään siilotuotteet – eli jauhe- ja raemaiset aineet, ovat luokittelemattomia ja silti niitä kuljetetaan kansan silmissä ”säiliöautoilla”.

Hoyerin konteissa kuljettamien aineiden ”ääripää” ovat yhtäällä helium ja toisaalla suomalainen mäntyhartsi. Helium kuljetetaan 600 000 euroa maksavassa kontissa –200 Celsiusasteeseen jäädytettynä. Tällaisen kontin kokonaisuudessa on 20 tonnia hyötykuorman ollessa 2,0 tonnia!

Mäntyhartsin lastauslämpötila puolestaan on +220 astetta ja purkauslämpötila minimissään +170 astetta. Lämpötilan valvonta ja oikeana pitäminen matkan aikana onkin tarkkaa, sillä tällaisen hartsi-kontin määränpää voi olla Ranskassa, Italiassa tai Portugalissa.

Hoyer on kaikessa toiminnassaan keskittynyt pakkaamattomien tuotteiden kuljetuksiin, pakattuja tuot-



– Joustavuutemme perustuu toimintojen ulkoistamiseen ja luotettavien sopimuskumppaneiden meille tuottamiin kuljetuspalveluihin, sanoo Hoyer Finland Oy:n toimitusjohtaja Juha Tähtinen.

teita tai kappaletavaraa ei kuljeteta lainkaan. Pienimmäksi Hoyerin käsittelemäksi mittayksiköksi Tähtinen mainitsee 1 000 kilon IBC-kontin ja suurimmaksi tankkilaivan lastin.

Vahvuutena globaali toiminta

Suomessa Hoyer on ulkoistanut kuljetuksensa. Yhteistyötä tehdään sopimus pohjaisesti varsinkin suomalaisten kuljetusyritysten mutta myös huolintaliikkeiden, satamien, ahtausyritysten, varustamoiden ja VR:n kanssa. Toimintoja ohjataan Helsingin Sörnäisissä sijaitsevasta toimistosta käsin kahdeksan ammattilaisen muodostaman tiimin voimin. Juuri tämä tekee Juha Täh-

tisen mukaan Hoyerin toiminnasta erittäin joustavaa.

Hoyerin autokuljetukset perustuvat pääsääntöisesti säiliökontteihin ja monissa maissa, kuten Suomessa, lähes yksinomaan niihin. Hoyer Global Transportin konttipoolissa on peräti 16 000 säiliökonttia. Erilaisia tyyppisiä on noin 300 ja kuljetettavien aineiden tietokannassa noin 60 000 nimikettä. Synonyymejä toki on, jonkin öljy-yhtiön luettelosta saattaa löytyä kymmeniä sivuja erilaisia liuottimia, voiteluöljyjä ja lisäaineita.

Hoyer Finlandin toiminnan Tähtinen näkee kasvujohteisena, sillä Suomessa ja myös muissa Pohjoismaissa kemikaalien ja öljytuotteiden

autokuljetukset ovat jatkossakin keskeisessä asemassa. Suomessa Hoyer on merkittävä tekijä kemikaalialan vienti- ja tuontikuljetuksissa. Tällä sektorilla yhtiöllä on noin 30 prosentin markkinaosuus toiminnan vuosi- vaihtelun ollessa 17–18 miljoonaa euroa.

– Euroopassa ja myös maailmanlaajuisesti kemikaalialan kuljetukset ovat edelleen voimakkaassa kasvussa. Esimerkiksi Manner-Euroopassa Hoyerilla on kuukaudessa noin 50 000 erilaista kuljetustapahumaa, Tähtinen selvittää. – Tässä luvussa tosin ovat mukana myös ne rahat, jotka yhtiön noin 3 500 omaa säiliöajoneuvoa siellä kuljettavat.

– Koko maantiekuljetussektorin vuosittainen kasvun on 15–18 prosentin luokkaa. Suomessa tosin törmätään joihinkin kansallisiin ongelmiin. Muun muassa paperi- ja metsäteollisuuden vaikeudet heijastuvat suoraan kemikaalien toimittajiin ja edelleen alaa palvelevien kuljetusyritysten suoritteisiin.

Hoyerille kuljetuspalveluja Suomessa tuottavien yritysten autojen kuljettajia Juha Tähtinen yhtiön noudattamien periaatteiden mukaisesti pitää ”talon omina”. Luottamus palveluiden tarjoajiin on vahva.

– Autot ovat meidän väreissä. Kuljettajilla on meidän asusteet ja he ovat meidän kouluttamia. Kyseessä ovat sellaiset kuljetustehtävät, että niissä tarvitaan aina asiantuntemusta, kokemusta, osaamista ja ajoon oikeuttavat luvat. Näillä kuormilla ei voi eikä saa ajaa harhaan. Tavarana on oltava ajallaan oikeassa paikassa. Toiminta tapahtuu kautta koko logistisen ketjun Hoyerille myönnettujen laatusertifikaattien edellyttämällä tavalla. Meidän on siis voitava luottaa siihen, että asiakkaat omasta puolestaan voivat luottaa kuljettajiin. Hehän pitävät kuljettajia yhtiömme edustajina.

Hoyerin yleisiin vahvuuksiin Juha Tähtinen lukee sen, että kussakin maassa toimitaan Hoyerin maa-kohtaisena tytäryhtiönä ja sen, että käytetään sisäisesti standardoitua kalustoa myös kansainvälisissä kuljetuksissa.

– Se, että lähtevä kontti aina osoitetaan kohdemaan Hoyerille, joka perillä hoitaa kuljetuksen loppukohteeseen, tekee toiminnastamme luotettavaa, nopeaa ja joustavaa. Hoyer Finlandin ei siis tarvitse kantaa



KUVA HOYER

Tyypillinen Hoyerin kuljetusyksikkö on säiliökontilla kuormattu puoliperävaunuyhdistelmä. Tässä kuljetetaan jäähdyttämällä nesteytettyä happea.

huolta lopullisen vastaanottajan tilanteesta tai osoitteesta. Kun kuorma on perillä purettu ja kontti pesty, on vastuu osaltamme ohi ja paikallinen Hoyer etsii kontille uuden käyttökohteen. Kontteja ei koskaan lähetetä tyhjänä mihinkään keskus-terminaaliin.

Kilpailua markkinaosuuksista

Kun Suomen koko kemikaali- ja öljyala huomioidaan, on Juha Tähtisen laskelmien mukaan alalla vain 15–20 toimeksiantajaa, joiden kuljetuksista säiliöajoneuvoilla liikennöivät yritykset kilpailevat. Kalusto on tässä mielessä ratkaisevassa asemassa eli yrittäjän toimintaa rajoittava tekijä, säiliöautolla kun on hyvin hankala lähteä raakapuuta kuljettamaan.

– Kylmä totuus on, että säiliöautoliikenteessä tällä hetkellä vallitsee 15–20 prosentin ylikapasiteetti, Tähtinen muistuttaa.

Ei siis ole mikään ihme, että yksi

”Oliko järkeä investoida yli kaksi miljardia euroa satamaan, jos sen liikenneyhteydet eivät ole sataman käytön mukaisella tasolla?”



– Pohjoismaissa maantiekuljetukset ovat jatkossakin avainasemassa kemikaalikuljetuksissa, Tähtinen painottaa.

logistiikka-alalla viime aikoina eniten kysymyksiä herättäneistä tapahtumista on viiden vuoden takainen Oy Esso Ab:n kuljetusten siirto Hoyer Finlandin hoidettaviksi, kuin myös niistä luopuminen kuluvan vuoden helmikuun lopulla. Nyt kuljetukset ovat palautuneet suomalaisten kuljetusyrityksien hoidettaviksi. Juha Tähtisen perustelemana ratkaisu oli loppujen lopuksi hyvin selvä ja looginen.

– Koko Hoyerin budjetoitu liikevaihto vuodelle 2008 on noin 950 miljoonaa euroa. Suomen osuus siitä on noin kaksi prosenttia. Poltto-aineiden jakelukuljetusten osuus tuosta kahdesta prosentista on noin 20 prosenttia. Tässä päädyttiin siis niin pieniin lukuihin, että kuluneiden viiden vuoden aikana kertyneiden kokemusten mukaan toimialasektorille ei ollut ennustettavissa mitään kasvua. Toimialan rakenne on niin pirstoutunutta ja avainluvat yksinkertaisesti niin pieniä, että sillä toimiminen ei ollut linjas-

sa Hoyerin mittakaavan mukaiseen operointiin.

Mittasuhteita havainnoidakseen Tähtinen mainitsee esimerkkinä Iso-Britannian, jossa kuljetusyritys on keskikokoinen vasta opeoidessaan noin 200 ajoneuvoyksiköllä, Suomessa ei taida olla yhtään tällaista yritystä.

Suomessa säiliöautokuljetuksia hoitavilla yrityksillä on Tähtisen mukaan edessään haasteelliset ajat. Hiljattain toteutuneet pari suurempaa yrityskauppaa ovatkin selkeä osoitus siitä, että alalla ollaan yritys-kokoa kasvattamalla pyrkimässä kohti suuruuden mukanaan tuomaa ekonomiaa.

– Suomi on niin kovin erilainen kuin Keski-Eurooppa. Säiliöautoliikennettä ajatellen täällä on vähän toimeksiantajia ja vähän asiakkaita, lisäksi volyymit ovat pieniä ja etäisyydet pitkiä. Kapeista tavaravirroista johtuen junakuljetuksetkaan eivät ole mikään vaihtoehto. Tätä kokonaisuutta ulkomaisten toimijoiden on vaikea ymmärtää, Tähtinen selvittää.

Poliittinen tahto puuttuu

Suomen liikennepoliitikasta Juha Tähtisellä on vain yksi, mutta sitäkin tiukempi mielipide: poliittista tahtoa puuttuu. Kärsivinä osapuolina ovat hänen mukaansa kaikki, eri liikennetahojen lisäksi myös kauppa ja teollisuus sekä lopulta koko yhteiskunta. Akuutein esimerkki on Vuosaaren satama.

– Jos ei kolmoskehää äkkiä saada kuntoon, tarkoitan siis todella liikennettä sujuvoitettavaan kuntoon, on meillä Vuosaaren sataman avauduttua käytettävissämme maamme suurin parkkipaikka, eikä se todellakaan sijaitse sataman porttien sisäpuolella. En voi ymmärtää, että Kehä III:n parannustoimenpiteet viivästyvät esimerkiksi sen takia, että Savonlinnan ohitustie on niin tärkeä. Kemi-Tornio-moottoritiekin taitaa olla harvemmin liikennöity kuin moni kylätie eteläisessä Suomessa.

– Logiikkana lienee se, että kolmoskehän parantaminen lisää liikenteen määrää. Vähentyisihän se liikenne, kun ei se liikkuisi mihinkään. Oliko järkeä investoida yli kaksi miljardia euroa satamaan, jos eivät sen liikenneyhteydet ole sataman käytön mukaisella tasolla? Juha Tähtinen kysyy.

Hälsa för arbetslivet – bukt på utmattningen

De senaste månaderna har det i medier pågått en omfattande debatt angående människans begränslighet, brist på kraftresurser och vad följderna kan vara, då det helt enkelt inte finns några skott kvar i magasinet. Arbetsutmattning och till den anknuten depression med påföljande sjukskrivningar och försnabbade pensioneringar förorsakar enligt gjorda kalkyler årligen en extra nota på drygt en halv miljard euro åt det finska samhället. Nästan 5 000 människor beräknas årligen mista sin arbetsförmåga på grund av depression. Det är mycket för ett land, vars sysselsatta arbetskraftsmassa också för övrigt belastas med en årlig förlust på drygt 10 000 människor.

Det är visserligen inte fråga om någon ny tendens. Depression som grundar sig på arbetsutmattning är enligt forskarna inte ett sådant problem som i sig självt antalsmässigt ökat, men man törs nuförtiden mera öppet tala om det. Och man söker också hjälp. Öppenheten kan förklaras med att flere i allmänheten kända människor, såsom politiker och inflytare, öppet berättat var och hur skon i deras fall egentligen klämt till. När en supermänniska – man eller kvinna – utmattats, är detta därefter på något sätt mera berättigt också för en vanlig slitvarg.

Vad är det så som döljer sig bakom denna utveckling? Vad är det som då är fel i det finska arbetslivet – eller finns där något fel överhuvudtaget? Utmattning som har sin grund i arbetslivet, kan vara beroende av flere olika orsaker. En del av dem beror på individen själv, en del är anknutna till ar-

betslivet. Vissa kan lätt förnimmas, i bland dyker fenomenet upp helt plötsligt alldeles som om det skulle ha hoppat fram bakom ett träd. Det borde offras mera tid på arbetsplatsen för att mäta och överväga faktorer som inverkar på arbetsvälmående – såväl på gemenskaps- som individuell nivå. Att man i tillräckligt god tid upptäcker hotande faktorer och utgående från detta förmår bekämpa dem, är ledningskultur av högsta kvalitet.

Den centrala riskgruppen med tanke på utmattning och depression utgörs av ambitiösa superindivider och perfektionister som inte kommer ifrån ogjorda eller halvfärdiga arbetsuppgifter, inte ens under nattens stilla timmar. På sidan av dessa har en helt ny grupp dykt upp, totalt ofelbara pluskvamper-perfektionister. Det kan ju också vara fråga om ett humoristiskt kast, men som känt är – inte så litet skämt att inte hälften av det skulle vara sant.

Det är skäl att man på arbetsplatserna fördjupar sig i det problem orkan-det utgör. Transportsektorn avviker sig i detta avseende inte på något sätt från övriga branscher. Arbetsvälmående kan främjas med relativt små åtgärder, regelbunden uppföljning och förmåga att reagera snabbt. Lednings- och förmanskap kräver tid, men också att man inte fäster uppmärksamhet bara vid saker och händelser, utan att man i allt större grad tar också människorna i beaktande – i såväl små som stora arbetssamfund.

Pasi Moisio

VD:n har ordet

Det lönar sig att favorisera nyttotrafiken

Trafikpolitiken skapas nu sådana linjedragningar som för med sig genomgående inverknings. Vid slutet av mars offentliggjorde statsrådet sin trafikpolitiska utredning. Med den som grund inleds beredelsen av den nationella logistikstrategin.

Beräffande val har vi redan från krubban lärt oss att det inte är möjligt att behaga alla. Om man bugar åt ett håll, visar man oundvikligen sin stora ansatsmuskel, gluteus maximus, åt det andra hållet. Så kan det kanske vara, men att man tutar ut denna visdom, ger inte rätt till att göra dumfristiga val. Det lönar sig att ta en titt mot vem man sin stjärta vänder.

Utsikterna för att godstrafiken kan klara sig i kommande val förefaller just nu tämligen bra. I den trafikpolitiska utredning kommunikationsministeriet framarbetat, konstateras det rakt på sak att trafikpolitiken måste förstärka Finlands läge som ett för företag gynnsamt och konkurrenskraftigt land. Speciellt viktigt är det att man skapar förutsättningar för smidig och kostnadseffektiv logistik.

Det är lätt att ha samma åsikt i denna sak. En smidig logistik inverkar direkt på Finlands konkurrenskraft. Det ligger alltså i det nationella intresset att nyttotrafiken direkt favoriseras. Och vid beslutsfattandet är det skäl att undvika på branschen inriktade tilläggskostnader.

Vår organisation har varit kraftigt med om att bereda utredningen. Taget tappas inte heller framöver då logistikstrategin bereds. Samarbetet med

ministeriet har varit givande och debatten öppen. I Finland har man genom tiderna förstått hur viktigt det är att lyssna på experter som en del av det politiska beslutsfattandet – bra så!

Från konstaterande är det visserligen lång väg till praktiska åtgärder. Att favorisera nyttotrafiken betyder att man satsar på vårt vägnät. Ett välskött vägnät är en förutsättning för trygghet och effektiv logistik, dess inverkan når djupt in i samhället. Detta är den bästa formen av regionalpolitik, en smidig trafik ger de bästa möjligheterna att gå miljöutmaningar till mötes.

Då kommunalvalen närmar sig, torde eventuellt införande av rusningsavgifter utgöra det mest intressanta ärendet. Om det med hjälp av dem är möjligt att göra trafiken i huvudstadsregionens mera smidig, får distributions- trafikerna bättre möjligheter att sköta sina uppgifter i centrum. Vare sig det blir några avgifter eller inte, är det hög tid att underlätta affärsdistributionen i tätorterna genom att till exempel tillåta bruket av kollektivtrafikens körfiler.

Också transportbranschens akuta utmaning, chaufförbristen, noteras i utredningen. Som en lösning på detta har vi föreslagit att den utbildning som grundar sig på läroavtal förstärks och att den vidareutvecklas.

Utredningen omfattar flere olika teman; det viktigaste är att de rätta tillvägagångssätten väljs och att nyttotrafiken favoriseras – så klart!

Iiro Lehtonen



Mottot 'Vaksam i trafiken' ger fart åt trafiksäkerhetskampanjerna



ULLA ESKELINEN

FOTO:
ESKELINEN JA PEKKONEN

Kampanjerna för ökad trafiksäkerhet får gemensamma symboler. Mottot Vaksam i trafiken och den tecknade figuren Enska kommer att berätta om de rätta attityderna i trafiken. På webben kan den som vill delta i den stora trafiksångskören.

Trafikinformation presenteras i fortsättningen under devisen Vaksam i trafiken. Trafikförvaltningens gemensamma verksamhetsmodell presenterades den 25 mars vid ett trafiksäkerhetsevenemang på Kampen i Helsingfors.

Mottot Vaksam i trafiken används både under branschens gemensamma kampanjer och av de enskilda aktörerna i deras trafiksäkerhetsinformation.

Det är fråga om ett långsiktigt arbete för att utveckla ett varumärke som effektiviserar kampanjerna för trafiksäkerhet. Avsikten är att man varje år ska arrangera branschens gemensamma temakampanjer med det nu presenterade mottot. Mer finansiering än hittills är utlovad för kampanjerna.

På finska är mottot Valppain mielin – ett slagord från Barnens trafikång, som skrevs av Georg Malmstén på 1950-talet. Trafiksången är bekant för många barn ännu i dag, eftersom den fortsättningsvis återkommer på nya skivinspelningar.

Den tecknade figuren Enska på-



Trafiklärare Ensio "Enska" Itkonen, som lånat sin gestalt att användas som symbol för kampanjen, och kommunikationsminister Anu Vehviläinen efterlyser rätta trafikattityder.



Klass 3C från Kajsaniemi lågstadium lät barnens egen trafikång klinga högt. Någon estradfeber kunde inte erinras trots att träningen enligt barnen var för kort. Att ett eller annat ord trillade bort störde inte stämningen.

minner om Ensio Itkonen. Han blev bekant som trafiklärare i TV och radio på 1970-, 1980- och 1990-talet. Enska betonar att man måste vara uppmärksam på de andra som rör sig i trafiken.

– När man kör fiffigt ger man hellre efter än håller fast vid sina egna rättigheter.

På webbplatsen valppainmielin.fi finns sammanställd information om säker och smidig trafik. På webbplatsen finns aktuell information samt anvisningar och trafikregler.

På webbplatsen kan du också delta i Finlands största trafikkör, där den som deltar sjunger in sin egen version av Barnens trafikång och kan utmana sin kompis att komma med.

I samarbetet deltar myndigheter och organisationer inom yrkestrafiken, under ledning av kommunikationsministeriet och Trafikskyddet.

Bakom mottot står också Vägförvaltningen, Fordonsförvaltningscentralen, Polisen, Trafikförsäkringscentralen, Finlands Transport och Logistik SKAL och Taxiförbundet.

Dessutom används devisen Vaksam i trafiken i kampanjarbetet för ökad säkerhet i plankorsningarna. I plankorsningskampanjen deltar Banförvaltningscentralen, kommunikationsministeriet, Järnvägsverket, Trafikskyddet, VR och Trafikförsäkringscentralen. ■



Konferencier Peltsi testade krockkälken under handledning av trafiklärare Janne Smeds i föreningen Hälsa och Trafik.



Mobilia Bil och Vägmuseum ställde upp med trampbilar från sin trafikpark Rahtarit som öppnas i juni. Bilarna är sakenligt försedda med bilbälte – så klart!

Den trafikpolitiska redogörelsen Nu inväntas verkliga åtgärder!

Regeringen har satt upp den trafikpolitiska linjedragningen för flera valperioder framåt. I samband därmed har en trafikpolitisk redogörelse utfärdats. Den avslöjar också de beslut man gjort angående valperiodens trafikledsinvesteringsprogram. Avsikten är att en trafikpolitisk redogörelse ges framöver vid början av varje valperiod.

Den sittande regeringen överlämnade sin trafikpolitiska redogörelse till riksdagen den 27 mars.

Det centrala i trafikpolitiken är att fungerande trafikförbindelser för medborgarna och näringslivet utvecklas samt att regioner och näringsgrenar stöds så att de klarar sig. I redogörelsen poängteras att klimatförändringen skall dämpas, kollektivtrafiken främjas och trafiksäkerheten ökas.

I redogörelsen ingår också ett omfattande program för underhåll av och investeringar i trafiknätet. De till programmet anknutna finansieringsbesluten fattade regeringen redan vid förhandlingarna om budgetramen. Ett mångårigt investeringsprogram gör trafikpolitiken mer långsiktig än vad den är i dag.

Medel tas också utanför budgeten

Åren 2009–12 ämnar regeringen ta fler nya trafikinvesteringar än någonsin upp till riksdagsbehandling. Under denna regeringsperiod är utgifterna för pågående projekt och kommande, redan fastsatta projekt cirka 400 miljoner euro per år. Under valperioden inleds 13 nya investeringar för utvecklandet av trafiknätet till ett totalvärde av cirka 1,1 miljarder euro.

För att inleda nya trafikprojekt satsar man 80 miljoner euro utöver den tidigare budgetramen. Pengarna fås ur intäkter från försäljning av sta-



tens egendom. Avsnittet Forsby - Kotka på väg E18 och ett tilläggspar på Österbottenbanans avsnitt Karleby - Ylivieska byggs som livscykelprojekt.

I redogörelsen satsar man på basväghållning. Detta möjliggör den transportökning på 15 miljoner kubikmeter rundvirke som införts i regeringsprogrammet. Totalt 225 miljoner euro anvisas till förbättring av skogsindustrins verksamhetsmöjligheter. Rundvirkesförsörjningen tryggas genom att reparera vägar av lägre klass och istandsätta enskilda vägar. Också banor som anses viktiga med tanke på skogsindustrins transporter, sätts i skick.

Klimatinverkan undersöks

Trafikpolitiken skall framöver mer än förut bedömas ur klimatpolitisk synvinkel. Kommunerna kan dämpa trafikens utsläpp av växthusgaser med prissättning av trafiken, reglering av parkering i tätortscentra och beslut om markanvändning.

Konkreta åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser ingår i regeringens klimat- och energistrategi samt i den kommande klimatpolitiska framtidsredogörelsen.

Den trafikpolitiska redogörelsen gör det möjligt att man under nästa årtionde kan införa en på positionsbestämning baserad vägskatt. Dessutom är regeringen beredd på att förändra lagstiftningen så att en regional rusningsskatt kan införas.

Tillväxt i kollektivtrafiken

Regeringen vill öka bruket av kollektivtrafik, därför gynnar investeringarna rälstrafiken. Västmetron och ringbanan samt andra satsningar på rälstrafik möjliggör en betydande tillväxt av kollektivtrafiken.

Regeringen anser det viktigt att de stora stadsregionerna och staten

tillsammans gör upp långsiktiga, regionala utvecklingsprogram för kollektivtrafiken. Stöd till kollektivtrafiken i de stora städerna tas i bruk under nästa år. Grundservicen tryggas också i glesbygder och i mindre stadsregioner. Den krympande reguljära trafiken kompletteras med anropsstyrd kollektivtrafik.

Personalbiljetten avsedd för bruk av kollektivtrafik utvecklas så att den faktiskt uppmuntrar till bruk

av kollektivtrafik. Kollektivtrafik kan upphandlas med offentliga medel på sådana rutter där utbud inte skapas av marknaden. Flygtrafik kan upphandlas till orter dit resan från Helsingfors med snabbaste tågförbindelse tar över tre timmar.

Cykel- och fotgängartrafiken beaktas i större grad än förut vid planering av markanvändning och trafiksystem.

Säkerhet på vägarna

Trafiksäkerheten skall förbättras genom att mera effektivt bekämpa rattfylleri, trafikförseelser, nonchalering av säkerhetsutrustning samt fortkörning.

Finansieringen av trafiklederna inriktas också på projekt som ökar trafiksäkerheten, till exempel medels ett program avsett att förse huvudvägarna med mitträcken i syfte att hindra frontalkrockar. Bruk av teknisk trafikbevakningsutrustning utökas. Både förarutbildningen och körkortsexamen förnyas. ■

• Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter •

Varnings- och informationssystem på Ring III

Utbyggnaden av varnings- och informationssystemet för Ring III börjar inom kort. Det är frågan om ett av Vägförvaltningens alla tiders största telematikprojekt. Ackordkostnaderna uppgår till 3,1 miljoner euro.

Medels varnings- och informationssystemet förbättras trafiksäkerheten på Ring III, vilket är synnerligen viktigt med tanke på att hamnen i Nordsjö öppnas nästa höst och speciellt då den tunga trafikens andel av trafikflödet på den rusningsbelastade farleden redan nu i ansenlig grad ökat.

Bridgestone utsedd till Årets däcktillverkare

Bridgestone utsågs till Årets däcktillverkare i en tävling kallad "Tire Technology International Award for Innovation and Excellence". Tävligen arrangerades nu för första gången. Enligt en obunden priskommitté bestående av däckindustrins ledande experter, inverkade följande argument på valet: Bridgestones utvidgade utvecklings- och testfaciliteter i Europa, produktionen och leveransen av däck till det nya jätteflygplanet Airbus A380, förbättringen av den ekologiska balansen inom företags verksamhet samt den globala trafiksäkerhetskampanjen "Think Before You Drive". Priset överlämnades den 20 februari i samband med däckindustrimässan Tire Technology Expo i Köln.

Företagarna i Finlands företagsbarometer

Enligt den barometer Företagarna i Finland publicerade i mars har de generella konjunkturutsikterna försvagats men företagen har ännu en stark tro på hemmamarknaden. Förväntningarna om att kostnaderna ökar har visserligen förstärkts. Sektorn som representerar små och medelstora företag anser att investeringarna och sysselsättningen fortsätter i samma skala som i fjol. På grund av att investeringarna i viss grad ökat, kommer extern finansiering att tillämpas oftare än förut. Företagarna anser att till beskattningen och lagen om bokföring anknutna månads- och årsredovisningar samt regleringen av arbetslivet förorsakar de lagtekniskt mest påfrestande bördorna.

Trafikrådet Seija Miettinen-Bellevergue: ADR-transporterna i Finland på god internationell nivå

Seija Miettinen-Bellevergue leder ADR-gruppen vid kommunikationsministeriets enhet för trafiksäkerhet. Som diplomingenjör i kemisk teknik innehar hon ett logiskt förhållande till kemikalietransporter. En tjänstekarriär på över 20 år vid ministeriet och med farliga ämnen som huvudobjekt, har gjort också lagstiftningen välbekant.

Bestämmelserna fastställs vid internationella forum

– Den nationella bestämmelserätten angående ADR-ärenden är i dagens läge rätt så marginell. Målsättningarna måste numera behandlas vid internationella forum, konstaterar Seija Miettinen. – Beträffande vägtrafiken befinner sig detta forum för vår del i Genève där grundarbetet – ärenden anknutna till teknik, säkerhet och utbildning – behandlas vid FN:s ekonomikommitté, närmare sagt i en till kommittén underställd arbetsgrupp kallad WP.15. Denna arbetsgrupp framställer de internationella ADR-bestämmelserna.

– Den nationella lagstiftningen kommer via EU i form av direktiv. Besluten fattas i Bryssel, vid kommittén för ADR-transporter. EU-kommissionen har visserligen gett EU-medlemsländerna och de länder som under tecknat ADR-konventionen möjlighet att gemensamt omhänderta ärenden anknutna till transport av farliga ämnen. Det nuvarande ADR-ramdirektivet är till sin natur rådgivande och har den internationella ADR-konventionen som bilaga. ADR-konventionen tillämpas vid internationell trafik ADR- och EU-länderna emellan. Dessutom fungerar bestämmelserna i ADR-konventionen via ADR-ramdirektivet som grund för nationella bestämmelser.

Finland har dock fortfarande rätt att vid järnvägstrafik ingå ömsesidiga avtal med Ryssland. Också de nordiska länderna emellan bedrivs ett ingående samarbete genom vilket det är möjligt att gemensamt inverka på de nationella bestämmelserna. Det följande nordiska mötet anordnades i



Finland veckan efter intervjun.

Vid mötet behandlades bland annat Sveriges förslag till multilateralt avtal som skulle beröra bruk av så kallad dollykombination också vid internationella ADR-transporter, främst mellan Finland och Sverige. Dessutom behandlades vid mötet också cisternernas konstruktioner samt tolkning och praxis angående säkerhetsrådgivare.

– Gruvindustrin är nu aktuell och ny teknologi behövs. Förfarandesättet vid vilket råvaror och komponenter för sprängämnen transporteras till brytningsplatsen för att där sammanslås till egentliga sprängämnen kommer att införas i de nationella ADR-bestämmelserna år 2009. Vi diskuterade vid mötet huruvida det skulle vara möjligt att förebygga bestämmelserna så att de redan ti-

digare skulle kunna tas i bruk utgående från multilaterala avtal.

Nya bestämmelser införs år 2009

De nationella ADR-bestämmelserna (som också kallas "VAK-bestämmelser" utgående från den finskspråkiga benämningen "VAK-määräykset") ändras vart annat år. En så här intensiv intervall har visat sig vara fungerande och tillräcklig snabb då nya ämnen och ny teknik tas fortsättningsvis i bruk. Den följande reformen av de nationella ADR-bestämmelserna infaller 1.7.2009, vilket betyder att den nationella lagstiftningens förberedningsarbete som bäst pågår.

– Samtidigt träder det nya nationella ADR-direktivet i kraft. Detta betyder att alla tre transportformer

– landsvägs-, järnvägs- och insjöfartstransporterna – sammanslås under ett och samma direktiv. Reformen skär i viss grad EU-lagstiftningen, men inverkar inte minskande på den nationella lagstiftningen. I det nationella ADR-direktivet hänvisas direkt till ADR-konventionen, RID-bestämmelserna och insjöfartens ADN-konvention. Förändringen inverkar alltså som sådan inte alls på läget ur industrins eller transportföretagens synvinkel.

– Den 1.7.2009 inväntas dock viktiga förändringar i de nationella ADR-bestämmelserna för vägtransporternas del. Dessa berör alltså också transportföretagen. En synnerligen betydande ändring är bestämmelsen som berör skriftliga säkerhetsföreskrifter. Då det ända fram till nu varit avsändarens skyldighet att uppgöra och åt transportören tillhandställa säkerhetsföreskrifter, bär transportören själv ansvar över detta från 1.7.2009. Också innehållet i säkerhetsföreskriften ändras. Då den nu är ämnesinriktad, får den framöver formen av ett generellt informationskort på fyra sidor som omfattar de centrala riskfaktorerna för alla farliga ämnen.

– Också kraven angående cisternkonstruktioner ändras. Några nationella avvikelser tillåts inte längre utan alla tekniska kriterier harmoniseras i allt djupare grad, det blir alltså obligatoriskt att tillämpa europeiska och till och med globala standarder.

– Den tredje anmärkningsvärda ändringen som berör hela transportkedjan är att beteckningsbestämmelserna för miljöskadliga farliga ämnen utvidgas. Då bestämmelsen om beteckningsplikt i dagens läge berör endast klass 9, kommer den nya beteckningsbestämmelsen "död fisk och dött trä" att täcka hela skalan, det vill säga alla transportklasser från 1 till 9. Till exempel angående tankfordonens beteckningar krävs det framöver också beteckning för miljöskadligt ämne utöver den nuvarande beteckningen för generell fara, förklarar Seija Miettinen. ■



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Liikennelupakurssit

Ammattimaisen tavaraliikenteen harjoittaminen lukeutuu luvanvaraisiin elinkeinoaloihin. Koti- ja ulkomaanliikenteen harjoittamiseen vaadittavan yhteisöluvan saamiseksi järjestää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry tavaraliikenteen yrittäjäkurssit.

Tarjoamme markkinoiden parhaan kurssiaineistoin, hyvän alakohtaisen osaamisen omaavat asiantuntijaluennointisijat sekä alan johtavan keskusjärjestön tietotaidon.

Kurssin sisältö

Kurssi kestää neljä viikkoa (140h). Loppukoe järjestetään kahden viikon kuluttua kurssin päättymisestä. Kurssilla opiskellaan EU-direktiivillä 98/76/EY vahvistetut aihealueet, jota ovat siviili-, kauppa- ja vero-oikeus, yrityksen kaupallinen ja taloudellinen johtaminen, markkinoille pääsyyn liittyvät säännöt, tekniset ja ajoneuvotekniset standardit sekä liikenneturvallisuus.

Kurssiaika- ja paikka

HELSINKI 2.6.-27.6.2008
SKAL 11.8.-5.9.2008

TURKU 5.5.-30.5.2008
 Hotelli Artukaisten Paviljonki

Kurssimaksu

SKAL:n jäsenet 1 470 €
 EI-jäsenet 1 590 €

Ajoneuvohallintokeskus laskuttaa erikseen kokeesta 170 € ja todistuksesta 35 €.

Ilmoittautuminen ja lisätietoja

Nina Anttila, puh. (09) 4789 9324
 tai sähköpostilla nina.anttila@skal.fi.

Lisätietoja Markku Immanen, puh. (09) 4789 9311 tai sähköpostilla markku.immanen@skal.fi.



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

www.skal.fi

Onnittelemme 21.4.–18.5.2008

75 VUOTTA

16.5. Asikaisen, Oiva Kesälahti

70 VUOTTA

17.4. Saarela, Raimo Lohja
 29.4. Rundgren, Pertti Jarhoinen
 6.5. Sauren, Pentti Vantaa
 18.5. Aaltonen, Erkki Janakkala

60 VUOTTA

22.4. Siponen, Juhani Helsinki
 22.4. Siponen, Jyrki Helsinki
 25.4. Heikkilä, Mikko Punkalaidun
 30.4. Kuhmonen, Jorma Pieksämäki
 30.4. Kuittinen, Hannu Joensuu
 30.4. Moisio, Tuomo Pylkönmäki
 1.5. Eloranta, Esko Ahvenkoski *Matkoilla*
 1.5. Kaukonen, Urpo Paimio
 2.5. Mikkola, Matti Tammiainen
 3.5. Markula, Jorma Yläne
 3.5. Vihinen, Tapio Jyväskylä
 8.5. Gustafsson, Esko Perniö
 8.5. Palvimo, Pertti Lappeenranta
 9.5. Kaitainen, Timo Kotka
 10.5. Häggström, Simo Kemi
 16.5. Komulainen, Reino Sotkamo
 18.5. Mol Kentin, Paavo Imatra *Ei juhlia*



50 VUOTTA

21.4. Kuivanen, Petri Sahalahti
 21.4. Paju, Markku Turku
 21.4. Åberg, Alf Härpe
 22.4. Alamäki, Ahti Tornio
 28.4. Ojala, Aapo Kouvola
 1.5. Kotiranta, Hannu Tuorila
 3.5. Kuismanen, Timo Espoo
 6.5. Sikiö, Rauno Puntala
 7.5. Tenhunen, Pekka Iisalmi
 9.5. Heikkinen, Lasse Nurmes
 9.5. Salminen, Mikko Vantaa
 10.5. Rajala, Aila Kauhava
 11.5. Rautio, Olli Kitee
 12.5. Turkulainen, Ari Mäntsälä
 16.5. Suhonen, Jari Siikamäki
 16.5. Villanen, Erkki Hauho

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyrittäjä-lehdessä perustuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenrekisteriin. Rekisterissä ovat liikenteestä vastaavien johtajien ja veteraanijäsenten syntymäajat. Palstalla julkaistaan ilman eri pyyntöä rekisterissä mukana olevien 50-, 60- ja 70-vuotiaiden henkilöjäsenten syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tulitaisiin tämän periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselälle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

Kuljetusyrittäjän seuraavassa numerossa:

• **Yritysrahoitus ja vakuuttaminen**