

Venäläiset

kaappasivat kemikaalikuljetukset

■ Venäläisyhtiöt ovat vallanneet valtaosan Suomesta Venäjälle suuntautuvista vaarallisten aineiden kuljetuksista. Kuljetusten turvallisuus on samalla monen mielestä pudonnut alle arvostelun.

Katastrofi käynnisti turvatoimet

Euroopan tuhoisin rekkaonnettomuus sattui vuonna 1978 Espanjassa Tarragonan kaupungissa. Propanikaasua kuljettanut säiliöauto räjähti lähellä leirintäaluetta, ja laajalle alueelle sinkoutunut palava kaasu surmasi 216 ihmistä.

Suuronnettomuuden jälkeen vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta Euroopassa alettiin parantaa tiukin lakipykälin.

Juha Granath

Helsingin satamista lähtee vuosittain noin 30 000 rekkaa, jotka on merkitty vaarallisten aineiden kuljetusten vaatimilla oranssikilvillä ja lipukkeilla. Yhä useammin auton ovessa komeilee kyrillisin kirjaimin venäläisfirman nimi ja rekisterilaatoissa Venäjän tunnukset.

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliiton

Jorma Luukkanen seuraa Länsisataman portilla junnaavaa rekkaliikennettä: yksi tulee tyhjänä, toinen lähtee täytenä. AKT:n ulkomaankuljettajien puheenjohtajana Luukkanen tuntee niin suomalaisten kuin venäläisten kuskien tavat.

”Olen nähnyt, kun venäläinen kuljettaja repii ensimmäisellä parkkipaikalla vaarallisten aineiden kuljetusta osoittavat merkit autostaan ja jatkaa sitten matkaansa. Syyinä on, että hänen lupansa eivät ole kunnossa.”

Viranomaisten mukaan venäläiskuskien turvakoulutuksessa on pahoja puutteita. Vaarallisten aineiden tiekuljetusta säätelee kansainvälinen ADR-sopimus. Se edellyttää kuljettajalta kahdeksan päivän koulutusta ja hyväksytyä loppukoetta. Jorma Luukkasella lupa on mutta monella kollegalla ei.

”Venäläisfirmojen kuskien koulutus ei ole ajan tasalla.”

Jorma Luukkanen, AKT

”Uskallan sanoa, että venäläisfirmojen kuskien koulutus ei ole ajan tasalla. He uskaltavat ottaa riskin, koska rikkomusten seuraamukset Suomessa ovat mitättömiä. Pienet sakot ja matka jatkuu.”

Länsisatamasta ja Sörnäisten satamasta lähtevät vaarallisia aineita kuljettavat rekat ohjataan merkittyjä reittejä Länsi- ja Itäväylän kautta Kehä ykköselle. Sieltä venäläiset ottavat suunnan kohti itärajaa. Matkalla poliisi ratsaa, jos ehtii. Useimmiten ei ehdi.

Scanstockphoto

”Venäjä vaatii suomalaisilta kuljetusyryksiltä erityislupia, jotka ovat vastoin kansainvälistä ADR-sopimusta.”

Antti Seppälä, Skal ry

Liikkuvan poliisin ylikonstaapeli **Jari Löppönen** myöntää, että liikennevalvonta jää pintaraapaisuksi.

”Pääkaupunkiseudulla tehdyissä ratsioissa suurimmat ongelmat ovat Helsingin satamista tulevilla itärekoissa. Puutteita löytyy niin kuskien turvallisuuskoulutuksessa kuin autojen turvakalustossa. Jos kuskilta puuttuu ADR-koulutus, rekka jää siihen ja lähtee vasta kelvollisen kuskin saavuttua paikalle.”

”Huomautettavaa on myös venäläisrekkojen ajo- ja lepoaikojen noudattamisessa, lastien kiinnityksissä ja autojen teknisessä kunnossa. Liikkuva poliisi tarvitsisi erikoisyksikön valvomaan vaarallisten aineiden kuljetuksia. Tavallinen poliisi ei hoksaa kaikkea, ministeriöissä ei tiedetä tarpeeksi eikä syyttäjäkään ymmärrä kaikkea. Kokonaisnäkemys puuttuu.”

Venäläisillä jo 70–80 prosenttia

Vuonna 2006 Suomen maanteilla kuljetettiin 14,3 miljoonaa tonnia vaarallisia aineita. Määrästä noin 400 000 tonnia vietiin suomalaisten raja-asemien kautta Venäjälle.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka Skal ry:n laskelmien mukaan kaikista Venäjälle suuntautuvista vientikuljetuksista 90 prosenttia on siirtynyt venäläisyhtiöille. Skalin ulkomaanliikenteen johtajan **Antti Seppälän** mukaan venäläiset ovat viime vuosina vieneet valtaosan myös vaarallisten aineiden kuljetuksista.

”Arvioisin, että venäläiset hoitavat 70–80 prosenttia maidemme välisistä VAK-kuljetuksista.”

Seppälä on silminnähden suivaantunut alalla tapahtuneista muutoksista. Kyse ei ole kustannuksista vaan byrokratiasta.

”Venäjä vaatii suomalaisilta kuljetusyryksiltä erityislupia, jotka ovat vastoin kansainvälistä ADR-sopimusta. Tästä aiheutuva byrokratiaralli tekee suomalaisyhtiön toiminnan siellä lähes mahdottomaksi. Tietysti rekkajonot rajalla heikentävät kaluston hyötykäyttöä, mutta syy menetettyihin kuljetuksiin on venäläisten byrokratia. Olemme yrittäneet vaikuttaa asiaan jo vuosia, mutta tuloksetta.”

VAK-kuljetusten siirtyminen venäläisfirmoille on suomalaisille kemian alan yrityksille kiusallista. Turvallisuus on Suomessa imagoasia. Venäläisyriyten toimintaan liitetään usein harmaa talous,

kuljettajien väärennetyt ADR-luvat, pienet palkat sekä rekkojen puutteellinen turva- varustus.

Kemira-konsernin Kemira Pulp & Paper, Kemira Water ja Kemira Coatings vievät vuosittain Venäjälle tuhansia ton-

Happoja ja polttoaineita

Suomen maanteilla kuljettiin vuonna 2006 noin 14 miljoonaa tonnia vaarallisia aineita. Määrä kasvaa vuosittain muutaman prosentin.

Noin 60 prosenttia vaarallisista aineista on polttonesteitä. Syövyttävät aineet ovat toiseksi suurin ryhmä, noin 20 prosenttia koko määrästä. Syövyttävistä aineista eniten kuljetetaan rikkihappoa, kloraatteja, natriumhydroksidia ja vetyperoksidgeja.

neja valkaisu- ja vedenpuhdistuskemikaleja sekä maaleja. Logistiikkajohtaja **Jari Grönlundin** mukaan Kemira käyttää itäkuljetuksissaan pääosin suomalaisia keskiuuria kuljetusliikkeitä.

”Tuotteemme vaatii erikoiskalustoa, jota venäläisillä kuljetusliikkeillä ei ole. Joissain tapauksissa venäläiset asiakkaamme noutavat itse tavaran tuotantolaitokseltamme. Silloin saatamme heidät lastauspaikalle ja valvomme työt. Suomalaiset vakio- kuljettajamme hoitavat lastaukset itse.”

Suomalainen nimi, venäläinen kuski

Vaikka vaarallisia aineita kuljettavan rekan ovessa vielä seisoisikin suomalainen nimi, se ei takaa, että rattia kääntää suomalainen kuski. Viime vuosina venäläiset



Juha Grenath



”Olen omin silmin nähnyt, kun venäläinen kuljettaja repii ensimmäisellä parkkipaikalla vaarallisten aineiden kuljetusta osoittavat merkit autostaan ja jatkaa sitten matkaansa”, sanoo AKT:n ulkomaankuljettajien puheenjohtajana Jorma Luukkanen.

”Kuntovalvonnan tehoiskut ovat paljastaneet venäläisissä VAK-kuljetuksissa vakavia puutteita.”

Timo Taipale, Itäinen tullipiiri

»»»

ovat ostaneet suomalaisfirmoja ja suomalaiset kuljetusliikkeet perustaneet tytäryhtiöitä Venäjälle.

ADR-Haapää Oy on suurin nestemäisten kemikaalien logistiikkapalvelujen tarjoaja Suomessa, Skandinaviassa ja Baltian maissa. Firman varatoimitusjohtaja **Timo Yliuntinen** kertoo, että yhtiön omistaa Lontooseen rekisteröity pääomasijoitusyhtiö Pamplona Capital Management, jossa on sijoittajina muun muassa venäläisiä yhtiöitä.

ADR-Haapäällä on ollut tytäryhtiö Pietarissa kolme ja puoli vuotta. Yritys on rekisteröinyt sinne 15 autoa, ja tytäryhtiön palkkalistoilla on parikymmentä venäläistä kuskia. Uudelleenjärjestelyjen taustalla on kuljetusalalla vallitseva kova kilpailu.

Arkipäivää on, että hintoja poljetaan alas myös turvallisuuden kustannuksella. Timo Yliuntinen vakuuttaa, että ADR-Haapään venäläiskuskit ovat saaneet tarpeellisen turvakoulutuksen.

”Ainoa ongelma on kuskien kielitaito, mutta pyrimme esimerkiksi lastauksissa auttamaan heitä kaikin tavoin. Venäläiskuljettajat ajavat kuitenkin suurimman osan samoja reittejä samojen asiakkaiden luokse, joten ei siinä suurempia riskejä ole.”

”Kaikki automme kulkevat ADR-Haapään väreissä, ja koko kalustomme on länsimaista tasoa. Yhtiöllämme on Suomessa liikenteessä noin 150 autoa, ja yhteensä koko konsernissa on noin 400 yhdistelmää. Toiminta-alueemme on koko Eurooppa.”

”Alalla löytyy toimijoita laidasta laitaan. Me toimimme lakien ja asetusten mukaan”, Yliuntinen vakuuttaa.

Suomen ja Venäjän välisten neljän raja-aseman Vaalimaan, Nuijamaan, Imatran ja Niiralan kautta itään menee viitisenkymmentä vaarallisia aineita kuljettavaa rekkaa vuorokaudessa. Itäisen tullipiirin ylitarkastajan **Timo Taipaleen** mukaan jokaisella raja-asemalla on vaarallisille kuljetuksille erikoistarkastajansa.

”Venäläisfirmojen kalusto on osittain uutta, mutta paljon on myös länsimaista uitettuja vanhoja autoja. Kuntovalvonnan tehoiskut ovat paljastaneet venäläisissä VAK-kuljetuksissa vakavia puutteita: on



ADR-Haapää

Onnettomuuksia sattuu joka vuosi

Liikenne- ja viestintäministeriön viimeisin vaarallisten aineiden kuljetuksissa sattuneiden eli ns. VAK-onnettomuuksien tarkastelukausi on vuosien 1997 ja 2002 välinen aika. Onnettomuuksia sattui yhteensä 60.

Vuosi	VAK-onnettomuuksia
1997	8
1998	14
1999	5
2000	9
2001	15
2002	9

Viime vuosina VAK-ajoneuvot ovat kolaroineet kolmesta pariinkymmeneen kertaan vuodessa. Puolessa onnettomuuksista vaarallista kemikaalia vuotaa ympäristöön yli tuhat litraa.

jarruongelmaa, turvakalusto ei täytä määräyksiä, ja myös kuljettajien turvakoulutus on liian usein vajavainen.”

”Laiminlyönneistä pitäisi rangaista kovemmin. Nyt toistuvista rikkeistä seuraa kuljettajalle vain henkilökohtaisen viisumin menetys. Se ei riitä. Venäläisfirmoilla riittää uusia kuljettajia kärynneiden tilalle.”

Suuronnettomuuden riski kasvaa

Suomen ja Venäjän välillä kuljetettavien vaarallisten aineiden määrän arvioidaan kasvavan vuodessa jopa kymmenen pro-



Kuljettajat koulun penkillä

ADR-sopimus (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) on sopimus vaarallisten aineiden kansainvälisistä tiekuljetuksista. Sopimuksessa on määritelty eri osapuolten vastuut ja velvollisuudet kuljetuksen aikana. ADR-sopimukseen ovat liittyneet lähes kaikki Euroopan valtiot.

Kuljettajilta vaaditaan ADR-ajolupa, mikäli he kuljettavat vaarallisia aineita yli sallittujen vähimmäismäärien. Ajoluvan saaminen edellyttää koulutusta ja hyväksytysti suoritettua loppukoetta. Lupa myönnetään viideksi vuodeksi. Se on voimassa sekä kotimaisissa että kansainvälisissä kuljetuksissa.

ADR-peruskurssi kestää neljä päivää, säiliökurssi kaksi ja täydennyskurssi kaksi päivää.

ADR-Haapään koko kalusto on yhtiön mukaan länsimaista tasoa. Tällaisella autolla viedään vaarallisia kemikaaleja itärajan ylitse.

lisuus olisi mukana, pitää harkita myös maantiekuljetusten ympäristövahinkojen korvaamisessa.”

Kemianteollisuus ry:n toimitusjohtaja **Hannu Vornamo** ei innostu ideasta, jos ei sitä heti tyrmääkään.

”Rahastoon pitäisi saada mukaan kaikki osapuolet tiepiirejä myöten. Mielestäni ennaltaehkäisy on tehokkain tapa vaikuttaa turvallisuuteen.”

”Uhkakuvia luovat kilpailun häviäminen ja ulkomaalaisten firmojen kuljettajien ammattitaito ja kaluston taso. Paremman turvallisuuden saavuttamiseksi tarvitsemme niin teollisuuden, kuljetusyritysten kuin viranomaisten saumatonta yhteistyötä.”

Kirjoittaja on Ajankohtaisen kakkosen toimittaja Yleisradiossa.
juha.granath@yle.fi

senttia. Se merkitsee, että maamme maanteillä ja raja-asemien kilometrien pituisissa rekkajonoissa on yhä enemmän räjähdysaineita, kaasuja, myrkyjä sekä tartuntavaarallisia ja syövyttäviä aineita. Tämä merkitsee myös suuronnettomuusriskin kohoamista.

ADR-Haapään pietarilaisen tytär-yhtiön autoilla on venäläiset liikennevakuutukset. Yliuutisen mukaan niiden korvausvastuut ovat onnettomuuden sattuessa samat kuin suomalaisilla liikennevakuutuksilla. ”Yhtiöllämme on toiminnan vastuuvakuutus, jonka piiriin myös venäläiset autot kuuluvat.”

Suomen Kuljetus ja Logistiikka Skal ry:n johtaja Antti Seppälä pitää täysin mahdollisena, että Espanjassa yli 200 uhria vaatineen katastrofin tapainen onnettomuus voi sattua Suomessakin. Skal ehdottaa VAK-lakiin lisäystä, joka vähentäisi kuljetusyritysten vastuuta suuronnettomuuden sattuessa.

”Mallina voisi olla öljysuojarahasto, jonka varat kerätään öljyä maahantuovilta yhtiöiltä. Rahasto korvaisi vahingot tapauksissa, joissa aiheuttaja jää tuntemattomaksi tai korvaukset kohoavat niin suuriksi, että aiheuttaja ei pysty niitä korvaamaan. Tällaista järjestelmää, jossa käyttäjäteol-