Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Viite: LVM/1557/03/2018

**Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston lausunto vaarallisten aineiden
kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistuksesta ja sitä koskevasta
arviomuistioluonnoksesta**

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto kiittää mahdollisuudesta päästä vaikuttamaan vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan kokonaisuudistuksen suunnitteluun ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

**Kysymykset 1 ja 2:**Pelastustoimen palvelutason tulee vastata paikallisia tarpeita ja onnettomuusuhkia (Pelastuslaki 379/2011, 28 §). Vaarallisten aineiden kuljetusten osalta tämä tarkoittaa varautumista kuljetuksiin mm. kalustollisesti, jolloin pelastustoimella tulisi olla kattavat tilastotiedot eri kuljetusluokkien määristä ja reiteistä pelastustoimen alueella. Alueiden palvelutasopäätöksien riskienarviointi ja mahdollisesti erilliset vaarallisten aineiden torjuntasuunnitelmat kuljetuksia koskien perustuvat nykyisin pääosin aihetta käsitteleviin julkaisuihin (esim. TRAFI: n ja LVM: n julkaisut) ja suurimmilta kuljetusliikkeiltä/-toimijoilta saatuihin tietoihin. Tämän lisäksi tarkempia tietoja kuljetettavista aineista voidaan saada suoraan alueen kemikaaleja käyttävistä tuotantolaitoksista.

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat tiedot ovat tärkeitä pelastustoimen varautumista varten, jotta kansalaisille aiheutuvaa vaaraa voidaan arvioida etukäteen. Arvioinnin tulosten perusteella tehdyillä kalustohankinnoilla voidaan varmistaa mm. luotettava oman toiminnan suojaus, mittaaminen ja torjuntataktiikka vähintäänkin todennäköisimmissä suuren vaaran aiheuttavissa onnettomuuksissa. Onnettomuustilanteissa pelastustoimen yksiköt tarvitsevat kuljettavan aineen tarkat tiedot (esim. aineen nimi, YK - numero ja kuljetuksessa oleva määrä). Oman toiminnan kehittämisen lisäksi pelastuslaitokset voivat hyödyntää vaarallisen aineiden kuljetuksia koskevia tietoja omatoimisen varautumisen kehittämisessä. Tämä tulee kyseeseen esimerkiksi pelastuslaitoksen tukiessa kohteen pelastussuunnittelua siten, että vaarallisen aineiden kuljetusten riskit kyetään ottamaan huomioon kohteen omatoimisessa varautumisessa tarkoituksenmukaisella tavalla.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto pitävää mahdollista digitalisaation mukana tuomaa reaaliaikaista kuljetusten seurantamahdollisuutta suurena parannuksena pelastuslaitosten operatiivisen toiminnan mahdollistamista/tukemista ajatellen. Oikein toteutettuna reaaliaikaisen kuljetusseurantajärjestelmän kautta saatua tietoa voidaan käyttää pelastustoiminnassa toimintaa tukevana varmenteena aineiden tunnistamisessa sekä torjuntatoimenpiteiden valitsemisessa. Erityisesti järjestelmästä olisi hyötyä onnettomuustilanteissa, joissa on epäselvyyttä kuljetettavista aineista, kuljetuksessa on puutteelliset merkinnät tai merkinnät eivät ole onnettomuustilanteen vaikutusten takia näkyvissä. Myös rahtikirjan saatavuus onnettomuustilanteessa voi olla haastavaa ja kuljetuksen suorittaja ei välttämättä ole kykenevä onnettomuustilanteessa informoimaan pelastushenkilöstöä kuljetuksen sisällöstä.

Reaaliaikaisella seurantajärjestelmällä tulisi olla rajapinta pelastustoimen raportointi-, tilastointi ja analysointijärjestelmään (RTA) tai onnettomuuksien ehkäisyn tietojärjestelmään sekä viranomaisten yhteiseen kenttäjärjestelmään (KEJO). Tarvittaessa seuranta voisi tarvittaessa koskea alkuun ainoastaan säiliökuljetuksia, koska näihin liittyvät riskit ovat kappaletavarakuljetuksia suurempia.

Järjestelmän kautta mahdollisesti saatava tieto kuljetuksen tilasta, täyttöasteesta, kuljetettavista aineista ja vastaavista kuljetusta koskevista tiedoista edesauttaisi edelleen pelastushenkilöstön toimintamahdollisuuksia onnettomuuden sattuessa. Mikäli järjestelmään päädytään, niin erittäin tärkeänä ominaisuutena olisi myös suoritettujen kuljetusten sijainti- ja ainetietojen analysointi pelastustoimen suunnittelua varten.

Onnettomuuksien ehkäisemiseksi palotarkastusten keinoin sekä niihin varautumiseksi yhteistyössä toiminnanharjoittajan ja Traficomin kanssa, pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin tietoihin Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” ja sen kohtaan 7.4.1, ilmoitus tilapäisen säilytyksen alueesta. Kyseisen luvun toimenpiteet tukisivat pelastustoimen valmiuksia torjua ja varautua onnettomuuksiin, jotka liittyvät vaarallisten aineiden kuljetuksen yhteydessä tapahtuvaan tilapäiseen säilytykseen. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa, että ilmoitusvelvollisuutta ja ilmoituksen sisältöä täsmennettäisiin selvityksen luvun 7.4.1. mukaisesti.

**Kysymys 6:**Irtotavaran siirtokuormauksen kiinteää laitteistoa käyttäen tulisi olla kemikaaliturvallisuuslain mukaista toimintaa, jonka turvallisuudesta ja vaatimustenmukaisuudesta vastaa siirtokuormaukseen käytettävän alueen haltija. Laitteistojen käyttö vaatisi aineisiin ja ainemääriin perustuvan ilmoitus- tai lupamenettelyn. Valvova viranomainen olisi kemikaaliturvallisuusasetuksen mukaisesti joko pelastustoimi tai Tukes. Laitteiden omistajalla tai haltijalla olisi velvollisuus huolehtia lupa- ja ilmoitusmenettelyistä sekä tarvittavista asiakirjoista ja toimenpiteistä. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö asettaa turvallisuusvaatimuksia laitteistoille ja toiminnalle. Irtotavaran siirtokuormauksen selkeä rajaaminen pois VAK-laista vähentäisi harmaata aluetta eri lainsäädäntöjen välillä sekä edistäisi toiminnanharjoittajien tasavertaisuutta.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa seuraavaa täsmennystä VAK-lain soveltamisalaan (2 §): Tämä laki ei kata irtotavaran siirtokuormausta kiinteää laitteistoa käytettäessä tai tämän laitteiston käyttämisen odotusaikaa. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” ja sen kohtaan 7.1.1.

**Kysymykset 12 ja 13:**Arviomuistioluonnoksessa (kohta 4.10) on selvitys pelastusviranomaisen roolista VAK-lainsäädäntöön/käytäntöihin liittyen. Pelastusviranomainen antaa ulkoisen pelastussuunnitelman kohteista lausunnot asiaa valvoville viranomaisille arviomuistioluonnoksessa kuvatun mukaisesti. Pelastusviranomainen tekee lausunnon lisäksi VAK satama-alueelle ja –ratapihalle Pelastuslain 48 §:n mukaisen ulkoisen pelastussuunnitelman, jolle on määritelty omat velvoitteet (valtioneuvoston asetus 612/2015). Ulkoinen pelastussuunnitelma on pelastustoimen työkalu johtamiseen ja pelastustoimintaan ao. kohteissa. Velvoite ulkoisen pelastussuunnitelman laadintaan perustuu pelastuslakiin.

VAK –rautatieasetuksen 27 §:n ilmoitusmenettely ei ilmeisesti ole toiminut suunnitellulla tavalla (OTKES R 2018-01). Tähän perustuen on käynnissä lainsäädäntöuudistus, johon myös pelastuslaitosten kumppanuusverkosto on antanut oman lausuntonsa ja toistaa ko. lausunnossa esitetyt näkökohdat vaarallisten aineiden rautatiekuljetusten turvallisuuden parantamiseksi. Vaihtoehtoisesti rautateiden tilapäistä säilytystä koskeva sääntely voitaisiin toteuttaa LVM:n selvityksen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” kohdan 7.4 mukaisesti.

Edellä mainittujen asioiden lisäksi todetaan, että pelastuslaitokset suorittavat säännöllistä valvontaa alueillaan valvontasuunnitelmiensa mukaisesti (pelastuslain 379/2011, mukainen valvonta velvoite). Tämä valvonta sisältää kiinteistöjen paloturvallisuuden valvonnan pelastuslain lukujen 2 ja 3 osalta, jolloin valvonta kohdentuu myös VAK-kuljetuksiin liittyviin kiinteistöihin (esim. maaliikenneterminaaleihin).

Vaarallisten kemikaalien tilapäisen säilytyksen turvallisuusvaatimuksia tulisi yhtenäistää suhteessa kemikaaliturvallisuuslain mukaiseen vaarallisten kemikaalien varastointiin. Yhtenäistettäessä turvallisuusvaatimuksia tulisi myös ratkaista turvallisuusvaatimusten valvontavastuut. Tällä hetkellä vaarallisten aineiden tilapäiselle säilytykselle esim. maaliikenneterminaaleissa annetut turvallisuusvaatimukset ovat vaikeasti hahmotettavissa, yleisluonteisia eikä niitä tehokkaasti valvota. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa vastauksiin kysymyksiin 18-20 sekä Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” ja sen kohtaan 7.5.

Pysäköinnin, tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin määritelmien täsmentäminen helpottaisi myös valvovien viranomaisten yhteistyötä vaarallisia aineita kuljettavien, varastoivien tai käsittelevien kohteiden valvonnassa. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa (ks. Liikenne- ja viestintäministeriön selvitys ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten”, luku 7.4.1) että tilapäissäilytystä harjoittavan kohteen ilmoituksen vastaanottaisi pelastusviranomainen. Trafilla ja muilla VAK-valvontaviranomaisilla olisi pääsy näihin tietoihin.

Valvonnan selkeyttämiseksi pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa seuraavia täsmennyksiä VAK-lakia valvovien viranomaisten vastuihin:

* Ilmoituksen tilapäissäilytyksestä vastaanottaa pelastusviranomainen (kaikki liikennemuodot)
* Tilapäisen säilytyksen alueen tarkastuksen tekee pelastusviranomainen valvontasuunnitelman mukaisesti. Valvontakäyntien tiheys ja valvontakäynnin kohdentaminen määriteltäisiin kohteen riskin perusteella pelastuslain mukaisessa valvontasuunnitelmassa. Valvonnasta laadittu pöytäkirja toimitettaisiin tiedoksi (ja mahdollisia toimenpiteitä varten) Traficomille. VAK-lain valvontaviranomaisia ei ehdoteta muutettavaksi. Pelastusviranomainen saisi ilmoitusmenettelyllä tiedot tilapäisen säilytyksen alueista ja toimittaisi tiedot tilapäisen säilytyksen alueella havaituista puutteista valvovalle viranomaiselle.
* Ilmoitustiedot tilapäissäilytystä harjoittavista kohteista (ja niihin tehdyistä valvontakäynneistä) tallennettaisiin pelastustoimen valvontarekisteriin, josta tiedot välittyisivät muille viranomaisille. Tietoihin tulisi olla pääsy kaikilla keskeisillä viranomaisilla ja se voitaisiin toteuttaa esimerkiksi Tukesin KemiDigi-järjestelmän ja kehitteillä olevan pelastustoimen valvontasovelluksen rajapintaan.

**Kysymykset 18-20:**VAK-laki ja kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö ovat toisensa poissulkevia. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa, että tilapäisesti säilytettävän vaarallisen aineen kuljetuksen osalta tulisi aina pystyä selvittämään vaarallisen aineen olevan aidosti kuljetustapahtumassa, eikä kemikaaliturvallisuuslainsäädäntöä kierretäisi esimerkiksi seisottamalla vaarallisia aineita kuljetusyksikössä pitkiä aikoja. Mikäli VAK-lain mukaisen valvontaviranomaisen tai pelastustoimen tietoon tulisi, että vaarallisia aineita säilytetään kuljetusyksikössä pidempiä aikoja myöhempää käyttöä tai edelleenkuljetusta varten, voitaisiin vaaralliset aineet määrätä siirrettäväksi alueelle, jossa varastointi on hyväksytty ja jota koskevat kemikaaliturvallisuuslainsäädännön velvoitteet.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa tilapäisen säilytyksen määrittelyä täsmennettäväksi VAK-lain 3 §:n kahden eri käsitteen määritelmän avulla:

Pysäköinti maantiekuljetusreitin varrella tai väliaikainen matkan keskeytys: Lyhytaikainen vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon pysäköinti ajo- ja lepolainsäädännön perusteella tai kuljetusolosuhteista johtuva väliaikainen matkan keskeytys on olennaisesti kuljetustapahtumaan liittyvää tilapäistä säilytystä. Vaarallisia aineita ei pureta eikä lastata eikä kollia tai säiliötä avata, lukuun ottamatta valvontaviranomaisen mahdollisesti suorittamaa tarkastusta. Kuorman asiakirjoista selviää sekä lähetys- että vastaanottopaikka. Pysäköinti tai väliaikainen matkan keskeytys ei saa ylittää vuorokausittaista yhtäjaksoista lepoaikavaatimusta (11 h) eikä pysäköintiä voi tehdä kuorman lähtöpisteessä tai määränpäässä. Valvova viranomainen olisi poliisi.

Tilapäinen säilytys: Tilapäisellä säilytyksellä tarkoitetaan ajoneuvossa, rautatievaunussa, kontissa, kuljetussäiliössä tai rakennuksissa tapahtuvaa säilytystä, joka kestoltaan ylittää maantiekuljetuksen osalta vuorokausittaisen yhtäjaksoisen lepoaikavaatimuksen (11 h) tai rautatiekuljetuksen osalta vaihtotöihin ja/tai muihin liikennejärjestelyihin tarvittavan ajan, (esim. 24 h tai 36 h, erikseen sovittava). Tilapäistä säilytystä on myös kuljetettavien kappaletavarakollien tai säiliöiden siirtäminen kuljetusmuodosta toiseen tai terminaalirakennukseen sillä edellytyksellä, että kollia tai säiliötä ei avata tilapäisen säilytyksen aikana lukuun ottamatta valvontaviranomaisen mahdollisesti suorittamaa tarkastusta. Rahtikirjassa on oltava merkintä kuljetuksen lähtöpaikasta ja määränpäästä.

Varastoinnin ja tilapäisen säilytyksen eroa ehdotetaan täsmennettäväksi sekä VAK- että kemikaaliturvallisuuslaissa samalla tavalla, esimerkiksi seuraavasti:

Varastointi. Kuljetustapahtuma muuttuu varastoinniksi, kun kuorma saapuu rahtikirjan mukaiseen määränpäähän. Säilytys katsotaan varastoinniksi, vaikka lähetystä ei vastaanottamisen jälkeen purettaisi kokonaan. Säilytys on varastointia myös, mikäli tavara on esimerkiksi jakeluvarastossa eikä sillä ole matkan jatkumista todistavaa rahtikirjaa. Säilytys on varastointia myös ennen kuin kuljetus on lähtenyt kuljetuksen lähettäjän alueelta. Näissä tapauksissa säilytys on kemikaalikalilainsäädännön mukaista varastointia.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” ja sen kohtaan 7.1. ja 7.2.

Erityistä vaaraa aiheuttavien vaarallisten aineiden (esim. osa räjähteistä ja kuljetusluokan 268 aineet) osuus tulisi erityisesti tarkastella myös tilapäiseen kuljetustapahtumaan liittyvää rakennuksissa (esim. maakuljetusterminaalit) tapahtuvaa varastointia koskien.

Tilapäinen säilytys ja mahdolliset vaaratilanteet tulisi joka tapauksessa huomioida vähintään kiinteistön sisäisessä pelastussuunnitelmassa yhtenä todennäköisenä riskinä. Toiminnanharjoittajan tulisi sen myötä varautua riskiin toimintaohjein ja tarvittavin ensitorjuntavälinein (pelastuslaki 14-15 §). Tätä tulisi valvoa myös arviomuistioluonnoksessa mainittujen muiden VAK- viranomaisten toimesta. Kiinteistön tulipalossa tai muussa kokonaisvaltaisessa onnettomuustilanteessa sisällä olevat vaaralliset aineet on otettava huomioon. Lisäksi mahdolliset aineiden keskinäiset reagoinnit tulisi kyetä estämään myös kuljetusyksikön ulkopuolella ja toiminnanharjoittajan tulisi varmistaa, että pelastustoimi saa onnettomuustilanteessa riittävät tiedot sisällä olevista vaarallisista aineista.

Arviomuistioluonnoksessa ei ollut otettu kantaa sellaisiin VA-onnettomuuksiin, jotka ovat tapahtuneet tilapäisessä säilytyksessä ilman ajoneuvoa. PRONTO –järjestelmä ei erota tällaista suoraan, vaan haku on tehtävä esimerkiksi osoitetiedoilla ja sanallisen kuvauksen perusteella. Pohjana tilapäisen säilytyksen onnettomuustarkastelulle voisi pitää vuonna 2010 valmistunutta opinnäytetyötä (Vilhunen, 2010, 55). Vuosina 2000-2009 tapahtui yhteensä 166 kpl VA-onnettomuutta käyttäen hakuna maaliikenneterminaalien osoitteita. Näistä 49% tapahtui luokalle 8 ja 26% luokalle 3 (n=107 kpl). (Vilhunen 2010, 55.)

VAK-laki (12 §) edellyttää, että ”ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä riskiä.” Erityistä vaaraa tai varustelun vaatimuksia ei ole kuitenkaan täsmennetty, joten vaatimus ei ole käytännössä johtanut toimenpiteisiin. Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston näkemyksen mukaan rakenteellisilla ratkaisuilla voitaisiin ennakoivasti vaikuttaa tilapäisen säilytyksen turvallisuuteen. Tällaisten ratkaisujen tulisi mahdollisimman pitkälle vastata vastaavanlaiselle varastoinnille asetettuja teknisiä vaatimuksia sekä kattaa alue, rakennukset, rakenteet ja varastokentät. Maankäyttö- ja rakennuslain turvallista rakentamista koskevat asetukset eivät kattavasti käsittele vaarallisten aineiden vahinkojen torjuntavalmiutta tai onnettomuuden leviämisen estämisen edellytyksiä tilapäissäilytyksen tai varastoinnin osalta. Pelastuslaki rajoittuu yleisiin turvallisuusvaatimuksiin. Rakennusten paloturvallisuudesta annettua asetusta tulisikin täydentää VAK-säädöksissä rakennusten/rakenteiden valvonnan ja teknisten turvallisuustoimenpiteiden osalta yhteistyössä Ympäristöministeriön kanssa.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” ja sen kohtaan 7.4.2. Vaarallisten kemikaalien varastoinnin ja tilapäisen säilytyksen yhtenäistämiseksi ehdotetaan esimerkiksi nykyisen VAK-lain 12 § täsmentämistä kemikaaliturvallisuusasetuksen 35 §:ää soveltaen:

*Tilapäisen säilytyksen alue: Tilapäiseen säilytykseen ilmoitettu alue tarkoittaa rajattua aluetta tai rakennusta, joka tekniseltä turvallisuudeltaan ja varautumistasoltaan on riittävä tilapäisessä säilytyksessä olevien aineiden määrään, laatuun, pakkaustapoihin ja alueella tai rakennuksessa tapahtuviin sisäisiin siirtotoimiin nähden. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999), pelastuslaissa (379/2011) ja muissa rakentamista koskevissa säännöksissä säädetään, vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen käytettävien alueiden ja rakennusten on täytettävä seuraavat vaatimukset:*

*Rakennusten, rakenteiden, ulkokenttien ja alueiden suunnittelussa on huolehdittava, että:*

*1) rakennemateriaalien ja rakenteiden valinnassa otetaan huomioon vaarallisista aineista aiheutuvat vaarat ja niistä johtuvat vaatimukset, kuten kestävyys kemiallisia vaikutuksia vastaan sekä paineen- ja palonkestävyys;*

*2) pelastus- ja torjuntatoimiin osallistuvilla on esteetön pääsy kaikkiin tiloihin;*

*3) onnettomuuksien leviäminen tilasta toiseen estetään mahdollisimman hyvin;*

*4) vaarallisten aineiden vuotojen leviäminen rakennuksen tilasta toiseen tai maaperään taikka tarkoitukseton pääsy viemäriin estetään.*

*Toiminnanharjoittaja vastaa myös alueen turvallisuuden ylläpidosta. Tilapäiseen säilytykseen käytettävän alueen tulee olla hyvin valaistu, yleinen pääsy alueelle mahdollisuuksien mukaan estetty ja alue muutoinkin huolellisesti turvattu. Alueelle pääsy tulisi olla rajattu vain henkilöihin, joiden pitää työnsä puolesta päästä alueelle. Varustelutason ja teknisen turvallisuuden riittävyyden arvioi pelastustoimi tarvittaessa yhdessä Traficomin kanssa perustuen toiminnanharjoittajan tekemään ilmoitukseen.*

*Traficom voi antaa erillisiä määräyksiä teknisestä turvallisuudesta ja varautumisesta.*

**Yleisiä kommentteja**Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten” ja sen kohtiin 7.3, 7.5.1 ja 7.6, 7.7 ja 7.8.

Reittien valinnassa ja reittisuunnittelussa olisi tärkeää huomioida taukopaikkojen turvallisuus. Osin esimerkiksi kuljetussopimuksissa pyritään varmistamaan, että kuljetuksen suorittaja sitoutuu varmistamaan turvalliset tilapäiset säilytyspaikat ja kuljetusreitit. Kuljetusketjun turvallisuuden edistämiseksi tulisi harkita vaarallisten aineiden kuljetuksille soveltuvien taukopaikkojen merkintää osaksi Liikenneviraston avointa dataa. Pitkänmatkan kuljetuksissa kuljettajan tulisi viikkolevon ajaksi viedä kuormansa pelastusviranomaisen tiedossa olevalle tilapäiseen säilytykseen soveltuvalle alueelle.

Turvallisuuden parantaminen VAK-kuljetusketjussa edellyttää nykyistä parempaa

riskinarviointia ja riskienhallintaa. Nykyisin edellytettävän turvasuunnitelman (toimenpiteistä

ja menettelyistä vaarallisen aineen varkauksien ja muun tahallisen väärinkäytön estämiseksi) lisäksi pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa riskinarviointia myös toiminnan vaikutuksen kohteena oleville ulkopuolisille tahoille esimerkiksi laajentamalla nykyistä VAK-lain 11 § seuraavasti:

Toiminnan turvallisuus: Kuljetettaessa tie- tai rautatiekuljetuksena vaarallista ainetta

kuljetuksen suorittajalla on oltava ajantasainen riskinarviointi, jossa huomioidaan

vaarallisten aineiden kuljetustoiminnasta aiheutuva riski

1) omalle toiminnalle

2) toiminnan ulkopuolisille ihmisille, ympäristölle, infrastruktuurille ja omaisuudelle,

Riskien arvioinnissa on huomioitava tarvittavat kuljetuksen keskeytykset, vaaralliset

aineet ajoneuvossa, säiliössä tai kontissa sekä kuljetuksen aikana että ennen ja

jälkeen kuljetuksen, samoin kuin vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys sekä siirrot

kuljetusmuodosta tai kuljetusvälineestä toiseen.

Riskien arvioinnin perusteella toiminnanharjoittaja varautuisi vaarallisten aineiden kuljetuksessa mahdollisesti tapahtuviin onnettomuuksiin. Esimerkiksi nesteytetyn maakaasun (LNG) kuljetukset tulevat lisääntymään maanteillä uusien terminaalien myötä. Nesteytettyä maakaasua sisältävän ajoneuvon säiliön menettäessä eristettä suojaavan tyhjiön, onnettomuudessa on vain 5-8 tuntia aikaa mahdolliseen säiliön rakenteen pettämiseen. Onnettomuustilanteessa tämä tarkoittaa alueen eristämistä noin kilometrin säteellä. Pelastuslaitoksilla ei ole uudentyyppisten säiliöiden tyhjennys/soihdutuslaitteistoja, joilla paine saataisiin laskettua. VAK-säädökset eivät nykymuodossaan edellytä toiminnanharjoittajalta tarvittavan torjuntavälineiden hankkimista. Uudet vaaralliset aineet, niiden kuljetusmuotoihin liittyvät riskit sekä toiminnanharjoittajien vastuu varautumisessa tulisikin kirjata nykyistä selkeämmin.

Alueen pelastuslaitos on erittäin tärkeä lausuja aluesuunnittelun osa-alueella eri yhteyksissään. Vaarallisten aineiden kuljetusten riskikuvan tarkentuessa tarkoituksenmukaista olisi, että pelastuslaitosten asiantuntemusta ja tietoja hyödynnettäisiin vakioidulla tavalla kaavoitusprosesseissa jo valmistelun varhaisessa vaiheessa.

PELASTUSLAITOSTEN KUMPPANUUSVERKOSTO

Simo Weckstén Vesa-Pekka Tervo

Pelastusjohtajien puheenjohtaja Pelastustoimen kehittämispäällikkö

pelastusjohtaja