

kolumni

Tohtori Lauri Ojala
on Turun
kauppakorkeakoulun
professori
Lauri.Ojala@tukkk.fi



DaGoB- hanke levittää vaarallisten aineiden kuljetusten turkulaisosaamista

Itämerellä kulkee vuosittain yli 300 miljoonaa tonnia VAK-luokiteltua tavaraa, kun mukaan otetaan Venäjän kuljetukset. Toisaalta tämän erikoisalueen osajia on varsin rajallinen määrä erityisesti EU:n uusissa jäsenmaissa sekä Venäjällä. Vaikka EU-maat toimivat yhdenmukaisen kansainvälisen sääntelyn alla, kansalliset ja paikalliset toimintatavat voivat vaihdella melkoisesti.

Tehokkaamman tiedonvaihdon tarve eri maiden viranomaisten välillä samoin kuin viranomaisten ja kuljetuksiin osallistuvien muiden tahojen välillä onkin ilmeinen. Myös yhtenäisten tilastojen puute hankaloittaa VAK-kuljetusten vertailua ja näiden markkinoiden arviointia. Suomessa tilastopohja on varsin mallikkaassa kunnossa ja liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut varsin kattavan esityksen aiheesta¹.

EU:n aluekehitysrahaston rahoittama Itämeren INTERREG III B Neighbourhood -ohjelma hyväksyi joulukuussa 2005 rahoituksen aiheeseen liittyvälle suomalaisveitoiselle DaGoB- hankkeelle. Ympäristöministeriö myönsi hankkeelle merkittävän kansallisen vastinrahoituksen.

DaGoB on koko nimeltään "Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region". DaGoB kehittää VAK-kuljetuksiin liittyvien tie-, rautatie-, merenkulku- sekä satamaviranomaisten yhteistoimintaa. Hankkeen kokonaisbudjetti vuosille 2006-2007 on noin 1,5 milj. euroa, josta Suomeen kohdistuu yli 0,6 milj. euroa.

Suomesta DaGoB:ssa on mukana vankka joukko alan ammattilaisia, ja turkulaisten partnerien osaaminen on hankkeen tukipilari. Turun Satama ja Liikkuva poliisi ovat suurimmat viranomaistahot, ja vahvasti mukana ovat myös Merenkululaitos erityisesti Turun osalta, Läntinen tullipiiri sekä Länsi-Suomen merivartiosto. Hankkeen pääkoordinaattori on Turun kauppakorkeakoulun logistiikan aine².

Elinkeinoelämän toimijat ovat myös merkittävästi vaikuttamassa työhön. Näitä hankkeessa edustavat Kemian teollisuuden liitto, Teknisen kaupan liitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL), Satamaoperaattorit sekä Suomen Satamaliitto.

Hankkeeseen osallistuvat mm. Ruotsin ja Viron keskeiset VAK-viranomaiset ja Tal-

linnan, Riikan ja Klaipedan satamat sekä alan toimijoita Hampurista. Itämeren alueen liikenneministeriötä hankkeessa edustaa TEDIM (www.tedim.com), jonka rahoituksella hankevalmistelu tehtiin. Lisäksi Baltic Ports Organization on hankkeen partneri.

DaGoB:n ensimmäisiä tehtäviä on tuottaa vertailukelpoista tietoa VAK-kuljetusten määrästä, jakaumasta ja reiteistä Itämeren alueella. Lisäksi hanke tuottaa vertailevaa tietoa VAK-kuljetuksiin liittyvistä "läheltä piti"-tilanteista ja onnettomuuksista, viranomaistoiminnan järjestelyistä sekä kuljetusketjun pullonkauloista. Hankkeessa toteutetaan myös useita laajoja yhdistettyihin kuljetuksiin liittyviä yhteisharjoituksia erityisesti satamissa. Ensimmäinen näistä on toukokuussa 2006 Tukholman alueella.

Turun Satama on hoitanut vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät toimet erittäin mallikkaasti, ja yhteistyö eri viranomaisten välillä toimii täällä esimerkiksi. DaGoB-hanke pyrkii osaltaan siirtämään tätä osaamista myös laajemmin. ■

¹ Vaarallisten aineiden kuljetukset 2002 - Viisivuotisselvitys LvM:n raportteja 18/2004; ladattavissa osoitteessa www.mintc.fi

² DaGoB:n projektipäällikkö on KTM Sirpa Nummila; tarkempi hanke-esittely: www.dagob.info