

Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmalli - ohjeistus ja käyttöliittymä

Lasse Nykänen, Kaisa Karhula

Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmalli – ohjeistus ja käyttöliittymä

Lasse Nykänen, Kaisa Karhula

Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2015

ISBN 978-952-311-068-7
ISSN 2342-0294 (verkkojulkaisu)

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on kehittämässä tieliikenteen kuljetusyrityksille tarkoitettua johtamis- ja menettelytapamallia, jonka tarkoituksena on vahvistaa ammattiliikenteen turvallisuuskulttuuria ja edistää ympäristön kannalta vastuullisia toimintatapoja.

Vastuullisuusmallin ensimmäinen, tavaraliikennettä käsitellyt kokeilututkimus toteutettiin tiiviissä yhteistyössä kokeilukuljetusyritysten ja muiden sidosryhmien kanssa.

Tähän jatkotutkimukseen osallistui yhteensä yhdeksän eri kokoista kuljetusyritystä ja sen yhteydessä laadittiin ensimmäisen kokeiluvaiheen tulosten pohjalta raportointikäyttöliittymä ja vastuullisuusmallin yksityiskohtaisempi sisältö.

Jatkotutkimuksen on Trafin tilauksesta toteuttanut Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Vastuullisena projektipäällikkönä toimi tutkija Lasse Nykänen. Hänen lisäksi tutkimusryhmään kuului tutkija Kaisa Karhula.

Tutkimuksen ohjausryhmä kokoontui kaksi kertaa projektin aikana. Ohjausryhmään kuului-
vat Trafista Ville Autero, Ari Herrala, Marke Lahtinen, Maritta Löytty, Sanna Ström ja Elina Uotila sekä Tampereen teknillisestä yliopistosta Lasse Nykäsen lisäksi professori Jarkko Rantala.

Helsingissä, 10. helmikuuta 2015

Sanna Ström
johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi utvecklar en lednings- och praxismodell för vägtransportörer för att främja säkerhetskulturen inom yrkestrafiken och ansvarsfulla verksamhetssätt ur miljösynvinkel.

Den första delen av ansvarsmodellen, en pilotstudie som gällde godstrafik genomfördes i nära samarbete med pilottransportföretag och andra intressentgrupper.

I den här fortsatta undersökningen deltog nio transportföretag av olika storlek och i samband med den utarbetades på basis av resultaten från det första pilotskedet ett rapporteringsanvändargränssnitt och ett mer detaljerat innehåll för ansvarsmodellen.

Den fortsatta undersökningen har på Trafis beställning genomförts av Trafikforskningscentret Verne vid Tammerfors tekniska universitet. Ansvarig projektchef är forskaren Lasse Nykänen. Utöver honom ingår i forskningsgruppen forskaren Kaisa Karhula.

Styrgruppen för studien sammanträdde två gånger under projektets gång. I styrgruppen ingick från Trafi Ville Autero, Ari Herrala, Marke Lahtinen, Maritta Löytty, Sanna Ström

och Elina Uotila samt från Tammerfors tekniska universitet utöver Lasse Nykänen också professor Jarkko Rantala.

Helsingfors den 10 februari 2015

Sanna Ström
ledande sakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

The first pilot study under the model, concerning goods traffic, was carried out in close collaboration with the transport companies involved in the pilot and other interest groups.

Nine transport companies of various sizes participated in this follow-up study, and on the basis of the findings of the first pilot stage, a reporting interface was developed and more detailed content created for the model.

The follow-up study was commissioned by Trafi implemented by the Verne Traffic Research Centre of the Tampere University of Technology. The project manager in charge was researcher Lasse Nykänen. The research team also included researcher Kaisa Karhula.

The steering group for the study met twice in the course of the project. The members of the steering group were Ville Autero, Ari Herrala, Marke Lahtinen, Maritta Löytty, Sanna Ström and Elina Uotila from Trafi and Lasse Nykänen and Professor Jarkko Rantala from the Tampere University of Technology.

Helsinki, 10 February 2015

Sanna Ström
Chief Adviser
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta	1
1.2	Tutkimuksen tavoite	1
1.3	Tutkimuksen toteutus	2
2	Tiekuljetusten vastuullisuusmalli johdon työkaluna	5
2.1	Vastuullisuusmallin tarkoitus ja tavoitteet	5
2.2	Vastuullisuusmallin käyttö kuljetusyrityksissä	6
3	Vastuullisuusmallin tietojen kerääminen	6
4	Toiminnan analysointi ja raportointi	7
5	Vastuullisuusmallin käyttöliittymä	8
5.1	Käyttöliittymän ohjeistuksen johdanto	8
5.2	Vastuullisuusmallin täyttö	9
5.3	Vastuullisuusmittareiden selitykset	12
5.4	Esimerkkejä yritysten omista mittareista	15
6	Esimerkkilomakkeet ja ohjeistukset	16
6.1	Vastuullisuustodistus	16
6.2	Ajoonlähtötarkastusohje	18
6.3	Hätätilanneohje	19
6.4	Perehdyttämislomake	21
6.5	Poikkeamaraportointi	23
6.6	Riskienhallinta	27
6.7	Kaluston huoltosuunnitelma	29
7	Vastuullisuusmallin jatkokehitys	30
8	Yhteenveto	31
9	Lähdeluettelo	33
10	Liitteet	34

Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmallin käyttöliittymän ohjeistus erillisenä dokumenttina

TIIVISTELMÄ

Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmalli on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin johdolla kehitettävä vapaaehtoisuuteen perustuva johtamis- ja toimintatapamalli kuljetusalan ammattiliikenteen turvallisuuden ja ympäristöasioiden kehittämiseksi. Tässä raportissa keskitytään vastuullisuusmallin Excel-pohjaiseen käyttöliittymään ja sen ohjeistukseen sekä vastuullisuusmallin esimerkkidokumentteihin, mutta kokonaisuutena vastuullisuusmalli kattaa laajasti tiekuljetusten kannalta merkittävimmät turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasiat. Vastuullisuusmalli on johtamis- ja toimintatapamalli, jota kuljetusyritysten johto voi käyttää nykytilan kartoittamiseen, kehitystarpeiden ja vahvuuksien tunnistamiseen, tavoitteiden asettamiseen, raportointiin ja uuden menettelytavan omaksumiseen.

Tiekuljetusalan vastuullisuusmallia on Trafissa kehitetty jo usean vuoden ajan ja sen pohjalta heinäkuussa 2013 aloitettiin Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmallikokeilututkimus, joka päättyi alkuvuonna 2014. Kokeilututkimuksen jälkeen vastuullisuusmallin kehittämistä päätettiin edelleen jatkaa ja tässä loppuraportissa esiteltävä jatkohanke aloitettiin huhtikuussa 2014. Jatkohankkeen lähtökohtina käytettiin suoraan hankkeen ensimmäisen vaiheen tuloksia ja suosituksia.

Loppuraportti koostuu kolmesta osakokonaisuudesta. Luvuissa yksi ja kaksi käsiteltävästä johdannosta, jossa kuvataan tutkimushankkeen toteutus, tavoitteet, ja tarkoitus sekä vastuullisuusmallin yleinen toiminta ja tarkoitus. Luvussa kolme kuvataan käyttöliittymän käyttöön tarkoitettu ohjeistus ja sen käyttö. Luvussa kolme esiteltävä ohjeistus on myös lisätty omana irrallisena kokonaisuutenaan liitteeksi raportin loppuun. Raportin kolmas osakokonaisuus koostuu esimerkkilomakkeista ja ohjedokumenteista, mitkä ovat ohjeistukseen kuvattuina luvussa neljä.

SAMMANFATTNING

Ansvarsmodellen för varustransportföretag inom vägtrafiken utvecklas under Trafiksäkerhetsverket Trafis ledning och är en lednings- och praxismodell som baserar sig på frivillighet och vars syfte är att utveckla säkerheten och miljöårenden för yrkestrafiken inom transportbranschen. I den här rapporten fokuserar man på användargränssnittet för den Excel-baserade ansvarsmodellen och dess instruktioner samt på exempeldokument i ansvarsmodellen, men som helhet omfattar ansvarsmodellen i stor utsträckning de viktigaste säkerhets-, kvalitets- och miljöfrågorna inom vägtransporter. Ansvarsmodellen är en lednings- och praxismodell, som transportföretagens ledning kan använda för kartläggning av nuläget, identifiering av utvecklingsbehov och starka sidor, fastställning av mål, rapportering och implementering av nya rutiner.

Ansvarsmodellen för vägtransportbranschen har i Trafi utvecklats redan i många år och utifrån den inleddes i juli 2013 pilotstudien Ansvarsmodellen för varustransportföretag inom vägtrafiken, som avslutades under början av 2014. Efter pilotstudien beslutade man att fortsätta vidareutveckla ansvarsmodellen och fortsättningsprojektet som presenteras i denna slutrapport inleddes i april 2014. Som utgångspunkt för fortsättningsprojektet användes direkt resultaten och rekommendationerna från första fasen av projektet.

Slutrapporten består av tre delhelheter. I inledningen i kapitel 1 och 2 beskrivs realiseringen av projektet, mål och syfte samt ansvarsmodellens allmänna funktion och syfte. I kapitel 3 beskrivs instruktionerna som är avsedda för användargränssnittet och dess användning. De instruktioner som presenteras i kapitel 3 har också bifogats som en separat helhet i slutet av rapporten. Den tredje delhelheten består av exempelblanketter och anvisningsdokument, vilka med sina instruktioner beskrivs i kapitel 4.

ABSTRACT

The responsibility model for road transport companies being developed under the leadership of the Finnish Transport Safety Agency (Trafi) is a voluntary participation management and procedure model intended to improve safety and environmentally sustainable practices in commercial transport. The present report focuses on the Excel-based interface of the responsibility model, its instructions and specimen documents of the model; however, the model as a whole extensively covers the major safety, quality and environmental matters relevant for road transport. The responsibility model is a management and procedure model that transport managers can employ to survey the current state of their enterprises, to identify strengths and development needs, to set goals, to generate reports and to adopt new practices.

The responsibility model for road transport companies has been under development at Trafi for several years; the responsibility model pilot study for road transport companies was begun in July 2013 and concluded in early 2014. After the trial study, the decision was made to continue development of the responsibility model. The follow-up study described in the present final report began in April 2014. The follow-up study was directly based on the findings and recommendations of the first-stage trial study.

The present final report consists of three sections. Chapters 1 and 2 contain an introduction to the project implementation, goals and purpose and a description of the overall functioning and purpose of the responsibility model. Chapter 3 contains the instructions for the interface and notes on their use. The instructions presented in chapter 3 are also given as a separate appendix at the end of the report. The third section, chapter 4, comprises sample forms and instruction documents together with notes on their use.

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Keväällä 2013 Trafi kilpailutti tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmallin kokeilututkimuksen. Avoimessa kilpailutuksessa Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne valittiin palvelun tuottajaksi. Kokeilututkimus aloitettiin heinäkuussa 2013 ja se päättyi tammikuussa 2014. Kokeilututkimuksessa kartoitettiin tiekuljetusalan kannalta merkittävimmät turvallisuus-, laatu- ja ympäristömittarit, joiden avulla kuljetusyritykset voivat seurata ja kehittää omaa vastuullista toimintaansa.

Kokeilututkimus toteutettiin tiiviissä yhteistyössä vastuullisuusmallin kokeilukuljetusyritysten ja muiden sidosryhmien, kuten tilaajaorganisaatioiden, ammattiliittojen, viranomaistahojen ja vakuutusyhtiöiden kanssa. Kokeilututkimuksen aikana kokeiluyritykset haastateltiin ja lisäksi yritykset tekivät kuukausiseurantaa ja raportoivat siitä Liikenteen tutkimuskeskus Vernelle. Tutkimuksessa järjestettiin myös työpaja tiekuljetusten sidosryhmille ja internet-kysely tilaajaorganisaatioille. Kokeilututkimuksen loppuraportti on julkaistu Trafin julkaisusarjassa (Liimatainen et al. 2014).

Kokeilututkimuksen aikana esille nousseiden jatkokehitysmahdollisuuksien pohjalta vastuullisuusmallin kehitystä päätettiin jatkaa laatimalla vastuullisuusmalliin yksityiskohtaisempi ohjeistus ja käyttöliittymä. Jatkotutkimuksen toteuttajana jatkoi Liikenteen tutkimuskeskus Verne.

Vastuullisuusmallin käyttöönoton kannalta käyttöliittymän kehittäminen ja ohjeistuksen laatiminen olivat luonnolliset ja tarvittavat jatkokehitysvaiheet ennen mallin laajempaa käyttöönottoa. Jo päättyneessä vastuullisuusmallin ensimmäisessä vaiheessa onnistuttiin määrittämään kuljetusyritysten kannalta merkittävimmät mittarit, jotka samalla ovat tilaajaorganisaatioiden kannalta kiinnostavia ja tarpeellisia. Vastuullisuusmallin mittarit pyrittiin pitämään riittävän yksinkertaisina, mutta kuitenkin tarpeeksi kattavina ja joustavina, jotta ne palvelevat kaikenkokoisia tiekuljetusyrityksiä.

Palvelun tuottajan pysyessä samana vastuullisuusmallin ohjeistuksen ja käyttöliittymän jatkokehittäminen voitiin aloittaa suoraan ensimmäisen vaiheen tuloksista. Vastuullisuusmalli-projektin ensimmäisessä vaiheessa mukana olleet kuusi kokeiluyritystä olivat halukkaita jatkamaan vastuullisuusmallin kehittämistä myös jatkotutkimuksessa ja näiden kuuden kuljetusyrityksen lisäksi jatkotutkimukseen otettiin mukaan kolme uutta kokeiluyritystä, joiden avulla mallin kehittämiseen saatiin uutta tuoretta näkökulmaa.

1.2 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on vapaaehtoisuuteen perustuvan ja kaikenkokoisille tiekuljetusyrityksille tarkoitetun vastuullisuusmallin jatkokehittäminen. Tutkimuksen tärkeimmät tavoitteet ovat:

- vastuullisuusmallin käyttöliittymän jatkokehittäminen
- käyttöliittymän ohjeistuksen laatiminen

- tiekuljetusyritysten toimintaa tukevien ja helpottavien esimerkkiseurantalomakkeiden ja -ohjedokumenttien laatiminen
- palautteen kerääminen kuljetusyrityksiltä vastuullisuusmallin käytettävyydestä
- ymmärryksen lisääminen turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasioiden huomioimisesta ja vaikutuksista tiekuljetuksissa
- mahdollisten jatkokehitystarpeiden suunnittelu ja arviointi

Tavoitteiden täytyessä vastuullisuusmalli on valmis laajempaan käyttöönottoon, mutta sen kehitystä on yhä edelleen jatkettava. Vastuullisuusmalli kattaa todella laajasti erilaisia tiekuljetusyritysten kannalta olennaisia turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasioita, joiden kehittämisessä tulee tehdä jatkuvaa yhteistyötä tilaajaorganisaatioiden ja alan muiden sidosryhmien kanssa.

1.3 Tutkimuksen toteutus

Tutkimus aloitettiin 3.4.2014 Trafissa järjestelyllä aloituskokouksella. Aloituskokouksessa tarkennettiin projektin tavoitteita ja aikatauluja (ks. taulukko 1.1) sekä sovittiin projektin sisäisestä tiedottamisesta. Aloituskokouksen jälkeen aloitettiin heti vastuullisuusmallin käyttöliittymän jatkokehittäminen vastuullisuusmallin ensimmäisen kokeilututkimuksen tuloksien pohjalta. Excel-pohjaisesta käyttöliittymästä tehtiin sellainen, että se mahdollistaa pitkän aikavälin tarkastelun sekä kuukausittain että vuosittain. Samalla käyttöliittymää pyrittiin yksinkertaistamaan niin, että vastuullisuusmallin mittarien täyttö ja tarkastelu tapahtuisivat käyttöliittymän eri välilehdillä.

Taulukko 1.1. Tutkimuksen aikataulu.

Työvaihe	Alkaa	Valmis
Tutkimuksen aloitus	4/2014	
Vastuullisuusmallin käyttöliittymän jatkokehittäminen	4/2014	11/2014
Vastuullisuusmallin käyttöliittymän ohjeistuksen laatiminen	4/2014	11/2014
Lähtötilannekartoitukset kokeiluyrityksissä	5/2014	9/2014
Vastuullisuusmallin kokeilut vanhoissa kohdeyrityksissä (6 yritystä)	5/2014	10/2014
Vastuullisuusmallin kokeilut uusissa kohdeyrityksissä (3 yritystä)	7/2014	10/2014
Tilaajaorganisaatioiden tapaamiset	8/2014	10/2014
Ohjausryhmän seurantakokous		9/2014
Palaute- ja kehittämiskeskustelut kokeiluyritysten kanssa	10/2014	11/2014
Ohjausryhmän loppukokous		11/2014
Ohjeistuksen ja käyttöliittymän luovutus		11/2014
Loppuraportin luovutus ja tutkimuksen päätyminen		1/2015

Vastuullisuusmallin käyttöliittymän rakenteen ja sisällön hahmottuessa aloitettiin käyttöliittymän yksityiskohtaisen ohjeistuksen tekeminen. Ohjeistuksessa pyrittiin mahdollisimman tiiviiseen ja yksiselitteiseen toteutukseen, jotta asiaan perehtymättömän kuljetusyritys voisi ohjeen avulla aloittaa vastuullisuusmallin täyttämisen. Ohjeistuksesta taitettiin luonnos, joka myöhemmin jaettiin kokeiluyritysten käyttöön.

Hankkeen ensimmäisen vaiheen mukaisesti Trafin vastuulla oli rekrytoida projektiin osallistuvat kokeiluyritykset, jotka saatiin valituksi heinäkuuhun 2014 mennessä. Kaikki vastuullisuusmallin ensimmäisessä vaiheessa mukana olleet kokeiluyritykset olivat halukkaita jatkamaan mallin kehitystä myös jatkohankkeessa. Vanhojen kokeiluyritysten kanssa pidettiin aloituspalaverit touko-kesäkuun vaihteessa kokeiluyritysten, Trafin tai Tampereen teknillisen yliopiston tiloissa.

Aloituspalavereissa käytiin läpi projektin aikataulua, tavoitteita ja raportointia. Aloituspalaverit toteutettiin avoimesti keskustellen niin, että yrityksillä oli mahdollisuus antaa palautetta vastuullisuusmallista ja yleisesti koko projektista ja sitä edeltäneistä vaiheista. Kokeiluun osallistuneet kokeiluyritykset ovat lueteltuina taulukossa 1.2.

Taulukko 1.2. Kokeiluyritykset.

Yritys	Yrityskoko	Suoritealat
<i>Vanhat kokeiluyritykset</i>		
Kuljetus Jan Ingman Oy	pieni	rakennustarvikekuljetukset
Kuljetusliike Tyvi Oy	suuri	kappaletavara- ja elintarvikekuljetukset
Pertti Roisko	pieni	posti- ja pakettikuljetukset
PP Kuljetuslinja Oy	keskikoko	kappaletavarakuljetukset
Kuljetus Silvola Oy	keskikoko	kappaletavarajakelu, elintarvikejakelu
V Viitanen Oy	pieni	maa-aineskuljetukset, maitokuljetukset
<i>Uudet kokeiluyritykset</i>		
Ajomestarit Oy	suuri	kappaletavarakuljetukset
Kuljetuksia R. Koivuniemi Ky	keskikoko	kappaletavarakuljetukset
Van & Poika Oy	suuri	jakelukuljetukset

Kuusi vanhaa kokeiluyritystä, joille vastuullisuusmallin alkuperäinen käyttöliittymä oli jo tuttu, aloittivat kuukausiseurannan ja -raportoinnin toukokuussa vanhalla käyttöliittymällä. Kokeiluyritykset käyttivät vanhaa käyttöliittymää toukokuusta kesäkuuhun ja uuden käyttöliittymän ja sen ohjeistuksen valmistuttua heinäkuussa vanhat kokeiluyritykset siirtyivät käyttämään uutta käyttöliittymää heinäkuusta lokakuuhun. Kokeiluyrityksille toimitettiin hankkeen ensimmäisessä vaiheessa ja jatkoprojektin aikana heidän raportoimillaan kuukausiseurannan tuloksilla esitetyt käyttöliittymät, johon he pystyivät jatkamaan kuukausiseurantaa.

Kolme uutta kuljetusyritystä otettiin mukaan kokeiluun kesälomakauden jälkeen elokuun alussa ja heiltä pyydettiin raportointia heinäkuusta lokakuuhun. Uusille kokeiluyrityksille lähetettiin ennakkomateriaalina vastuullisuusmallin käyttöliittymä ja sen ohjeistus, minkä lisäksi heitä opastettiin puhelimitse vastuullisuusmallin käyttöönottoon. Uusien yritysten tutustuttua omatoimisesti vastuullisuusmalliin, heidän kanssaan järjestettiin elokuun syyskuun aikana vastaavanlaiset aloituspalaverit, kuin vanhojen kokeiluyritysten kanssa. Aloituspalavereissa haastateltiin yrityksiä heidän toimintavoistaan ja tarkennettiin lisää vastuullisuusmallin tavoitteita ja projektin käytännön toimia.

Kuljetusyrietykset otettiin mukaan kokeiluun kahdessa vaiheessa, koska tällä mahdollistettiin mahdollisimman pitkän aikavälin tietojen kerääminen vanhoilta kokeiluyrityksiltä ja samalla uusien hankkeeseen perehtymättömien kokeiluyritysten kanssa pystyttiin testaamaan ohjeistuksen toimivuutta. Sekä uusien että vanhojen kokeiluyritysten tehtävänä oli tehdä kuukausiseuranta, raportoida siitä ja antaa palautetta sekä mahdollisia kehitysideoita vastuullisuusmallin käyttöliittymään ja ohjeistukseen sekä niihin liittyviin esimerkkidokumentteihin.

Kuukausiseurannasta yritykset raportoivat sähköpostitse lisäämällä kuukausiseurannan sähköpostin liitteeksi. Sähköpostien yhteydessä kokeiluyrityksiltä kysyttiin myös palautetta ja käyttökokemuksia vastuullisuusmallista. Marraskuun alussa kuukausiseurannan päätyttyä kaikille kokeiluyrityksille tehtiin vielä puhelinhaastattelut, joissa yritysten kanssa keskusteltiin tarkemmin mallin käyttökokemuksista ja hyödyistä sekä siihen liittyvistä puutteista ja parannusehdotuksista.

Osana tätä jatkotutkimusta tehtiin myös muutamia yritysvierailuja kuljetuksia tilaaviin organisaatioihin. Yritysvierailuilla yrityksen edustajat esittelivät yrityksen toimintaa ja heitä haastateltiin avoimissa teemahaastatteluissa. Yritysvierailut tehtiin loka-marraskuun aikana ja tilaajaorganisaatioiden edustajien lisäksi niihin osallistivat edustajat Trafista ja Liikenteen tutkimuskeskus Vernestä. Yritysvierailujen tarkoituksena oli lisätä ymmärrystä kuljetusketjusta kokonaisuutena ja siitä, miten eri osapuolet kokevat turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasiat. Yritysvierailut tarjosivat paljon syventävää tietoa vastuullisuusmalliin etenkin mallin jatkokehityksen kannalta.

Projektin suorittamisen tueksi ja laadun varmistamiseksi jatkohankkeelle muodostettiin ohjausryhmä, joka koostui pääasiallisesti samoista henkilöistä kuin vastuullisuusmallin ensimmäisen vaiheen ohjausryhmä. Ohjausryhmään kuuluivat Trafista Marke, Lahtinen, Sanna Ström, Ari Herrala, Elina Uotila, Ville Autero ja Maritta Löytty sekä Tampereen teknillisen yliopiston professori Jarkko Rantala. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Sanna Ström ja sihteerinä Marke Lahtinen. Ohjausryhmä kokoontui viikoilla 38 ja 47 Trafin tiloissa.

Projektin tulokset ja tuotokset raportoidaan tässä loppuraportissa, minkä lisäksi projektin tuotoksena Trafille luovutettiin marraskuun 2014 lopulla Excel-pohjainen vastuullisuusmallin käyttöliittymä ja sen ohjeistus sekä luvussa 4 esiteltävät esimerkkilomakkeet. Vastuullisuusmallin käyttöliittymä on saatavissa Excel-version lisäksi myös paperiversiona, jossa osa ominaisuuksista on jouduttu karsimaan.

Projektin aikana tuloksia ja tuotoksia raportointiin kahdesti väliraporteilla, joista ensimmäinen luovutettiin elokuussa ja toinen marraskuussa 2014. Väliraportit toimivat samalla tilannekartoituksina ohjausryhmälle, joka pystyi näin seuraamaan paremmin projektin etenemistä.

Projektin päätyttyä keväällä 2015 aikaansaadut tulokset ja tuotokset tullaan esittämään myös Trafin järjestämässä kuljettamiseen liittyvässä tiedotus- ja sidosryhmätilaisuudessa. Vastaava tilaisuus järjestettiin Trafissa huhtikuussa 2014 ja siellä esiteltiin vastuullisuusmallin ensimmäisen vaiheen tulokset.

2 Tiekuljetusten vastuullisuusmalli johdon työkaluna

Vastuullinen yritystoiminta on laaja käsite, joka kattaa useita eri tarkastelunäkökulmia ja jota pidetään yhtenä menestyvän liiketoiminnan avaimena. Vastuullisessa liiketoiminnassa yrityksen tulisi huomioida taloudelliset, sosiaaliset, yhteiskunnalliset, eettiset ja ympäristönäkökulmat niin, että yrityksen toiminta on linjassa yleisen arvo maailmaan kanssa. Kaikkien näiden edellä mainittujen asioiden huomiointi ja arvotus on haastavaa ja vaatii yritykseltä jatkuvaa omien toimintojen kehittämistä. Vastuullinen liiketoiminta on usein omaehtoista toiminnan kehittämistä ja sillä pyritään tukemaan omaa liiketoimintaa. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2006).

Tieliikenteen kuljetusyritysten vastuullisuusmalli on luotu helpottamaan ja tukemaan kuljetusyritysten vastuullista liiketoimintaa. Se kattaa monia eri vastuullisuuteen kuuluvia näkökulmia, jotka ovat luokiteltu turvallisuus-, laatu- ja ympäristönäkökulmiksi. Seuraavissa kappaleissa esitellään vastuullisuusmallin tavoitteet, tarkoitukset, käyttö ja sisältö.

2.1 Vastuullisuusmallin tarkoitus ja tavoitteet

Trafin kehittämä vapaaehtoisuuteen perustuva vastuullisuusmalli on tarkoitettu kaikenkokoisille kuljetusyrityksille ja sen avulla pyritään kehittämään yritysten toimintaa ja tarjoamaan taloudellisia hyötyjä yrityksille. Vapaaehtoisuuteen perustuvana ja kaikille avoimena, vastuullisuusmalli on tarkoitettu yleisten toimintalinjojen ja -tapojen johtamismalliksi, jonka tarkoituksena on olla vastuulliseen toimintatapaan ohjeistava ja herättävä toimintatapamalli, johon on koottu tiekuljetusalan kannalta merkittävimmät turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasioita mittaavat indikaattorit. Vastuullisuusmallin mukainen toimintatapa ohjaa yrityksiä turvallisuus-, laatu- ja ympäristötietoiseen liiketoimintaan, jossa korostuu ennakoitavuus ja tulevaisuusorientoituneisuus.

Vastuullisuusmallin on tarkoitus tarjota kuljetusyritysten johdolle työkaluja, joilla he voivat tehokkaasti analysoida ja kehittää oman yrityksensä toimintatapoja. Vastuullisuusmallin seurantatyökaluun valittujen turvallisuus-, laatu- ja ympäristömittareiden avulla yrityksen johto voi kootusti seurata ja analysoida oman yrityksen kehitystä, vahvuuksia ja kehitystarpeita sekä halutessaan raportoida niistä omille asiakkailleen ja kumppaneilleen.

Seurantatyökalun lisäksi vastuullisuusmalliin kuuluu useita esimerkki- ja ohjedokumentteja, kuten hätätilanneohje, ajoonlähtötarkastusohje, perehdyttämislomake ja poikkeamaraportointilomake. Dokumentteihin on koottu aihepiirien merkittävimpiä tekijöitä muistuttamaan, mitä vastuullisen yritystoiminnan eri osa-alueisiin liittyen olisi hyvä huomioida. Ohjedokumentit ovat tarkoitettu kuljetusyritysten tueksi niin, että yritykset voivat soveltaen muokata niitä omiin tarpeisiinsa.

Vastuullisuusmallin ei ole tarkoitus kilpailla muiden alalle kehitettyjen seuranta- tai toimintatapamallien kanssa, vaan täydentää ja koota näitä yhteen. Vastuullisuusmallin kehittämisessä on pyritty huomioimaan kehitysvaiheessa ja jo käytössä olevat merkittävimmät tiekuljetusosalalle suunnitellut vastuullisuutta edistävät palvelut ja järjestelmät, kuten Aski.fi, OiRA-riskinarviointityökalu, PIHI-seurantajärjestelmä ja ministeriöiden toimesta kehitetty Energiatehokkuussopimus. Tavoitteena on, että tulevaisuudessa rajapinnat vastuullisuusmallin ja muiden alalle kehitettyjen järjestelmien ja palveluiden välillä olisivat mahdollisuuksien mukaan joustavat ja yhteentoimivat. (Motiva 2014; SKAL 2014; Työterveyslaitos 2014)

Aktiivisen toiminnan seuraamisen, kehitystarpeiden ja vahvuuksien tunnistamisen, kouluttautumisen ja tavoitteiden asettamisen avulla kuljetusyritykset voivat kehittää omaa toimintaansa ja täten pystyvät paremmin ennakoimaan ja varautumaan tuleviin haasteisiin ja riskeihin. Vastuullisuusmalli ja muut kuljetusalan suunnitellut vastuullista toimintaa edistävät palvelut ja järjestelmät ovat erityisesti yritysten johdolle tarkoitettuja työkaluja ja apuvälineitä, joilla yritysten toimintaa voidaan kehittää. Työkalut ja apuvälineet eivät kuitenkaan yksin riitä, vaan niiden käyttö vaatii sitoutumista niin yritysten johdolta kuin myös muulta yritysten henkilökunnalta. Henkilökunnan sitoutuminen on välttämätöntä, jos todellinen toimintatapamallin muutos halutaan toteuttaa yrityksessä. Toimintamallin muutos ja sen tuloksien realisoituminen vaatii usein aikaa, ja siksi henkilökunnan sitoutuminen ja vahva tahtotila muutoksen toteutumiseen ovat kriittiset lopputuloksen kannalta. On kuitenkin huomioitava, että yhdessä jo pienetkin teot voivat saada aikaan merkittävää kehitystä vastuullisessa liiketoiminnassa.

2.2 Vastuullisuusmallin käyttö kuljetusyrityksissä

Vastuullisuusmalli on suunniteltu erityisesti yritysten johdon työkaluksi ja siksi on tärkeää, että vastuullisuusmallia käytettäessä yrityksen johto perehtyy mallin ominaisuuksiin ja sen toimintaan. Yrityksen toiminnan seuranta ja tilastotietojen analysointi olisi hyvä ottaa osaksi normaaleja työrotiineja, jotta niihin palattaisiin riittävän usein ja säännöllisesti. Vastuullisuusmalli kattaa laajasti erilaisia kuljettamiseen ja yritystoimintaan liittyviä indikaattoreita, joiden säännöllinen analysointi helpottaa yrityksen kehityksen ja nykytilan hahmottamista.

Vastuullisuusmallin kattaessa useita indikaattoreita turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasioista, mallin eri osa-alueita on hyvä jakaa yrityksen johtohenkilöiden välillä. Vastuiden jakaminen on suositeltavaa erityisesti isoissa yrityksissä, joissa tällainen vastuualueiden jakaminen on osa johtohenkilöiden toimenkuvia. Kokonaiskuvan saamiseksi ja riittävän tiedonkulun varmistamiseksi johdon tulisi kuitenkin säännöllisesti yhdessä käsitellä vastuullisuusmalliin kuuluvia osa-alueita.

Koko henkilökunnan sitouttamisen kannalta on tärkeää, että yrityksen johto tiedottaa ja raportoi riittävän läpinäkyvästi myös muulle henkilökunnalle yrityksen nykytilasta ja halutusta kehityssuunnasta. Aktiivinen tiedottaminen ja toiminnan läpinäkyvyys yrityksen sisällä myös usein edesauttaa henkilökunnan raportointi- ja seuranta-tietojen keräämishalukkuutta, joka on erityisen tärkeää seuranta- ja tilastotietojen luotettavuuden ja määrän kannalta.

3 Vastuullisuusmallin tietojen kerääminen

Vastuullisuusmallin kuukausiseuranta on pyritty kehittämään mahdollisimman avoimena yritysten omille tietojärjestelmille ja laitteistoille, jotta vastuullisuusmallin käyttö olisi mahdollisimman yksinkertaista ja vaivatonta. Periaatteena vastuullisuusmallissa on, että yritysten ei tarvitse hankkia uusia järjestelmiä tai laitteita, jos he alkavat käyttämään vastuullisuusmallia, vaan he voivat käyttää mahdollisuuksien mukaan jo käytössä olevia omia järjestelmiään ja laitteitaan.

Tietojen keräämisessä on myös huomioitava, että vastuullisuusmalli on ensisijaisesti tarkoitettu yrityksen oman toiminnan kehittämiseen. Ensisijaisen käyttötarkoituksen vuoksi yrityksen kannattaa ensin keskittyä niihin asioihin ja indikaattoreihin, jotka

pystytään suhteellisen helposti tilastoimaan ja raportoimaan. Vasta toiminnan kehityksessä voidaan keskittyä haastavampiin ja uusia toiminta- ja seurantamalleja vaativiin osa-alueisiin ja indikaattoreihin, kuten kuljetettujen tonnien, kuljetussuoritteen (tonnikilometrit) ja läheltä piti -tilanteiden seurantaan.

Vastuullisuusmalliin kerättävät tiedot perustuvat yrityksen henkilöstön ja kaluston tietoihin, kirjanpitoon ja laskutukseen sekä kuljettamiseen liittyviin määriin, suoritteisiin ja tapahtumiin. Kerättävien tietojen osalta yhtenä perusajatuksena on kerätä tarvittavat tiedot yhteen, jotta niiden tarkastelu ja analysointi olisi mahdollista ja tehokasta. Osa tiedoista, kuten kalusto- ja henkilöstötiedot, ovat tyypillisesti sellaisia, että niihin ei tule kuukausittain muutoksia, mutta suurin osa vastuullisuusmalliin kuuluvista indikaattoreista vaihtelee kuukausittain. Jotta kuukausiseuranta ei olisi liian työlästä, yrityksen kannattaa perehtyä omiin tietojärjestelmiinsä ja laitteisiinsa ja omaksua tietojen kerääminen niistä lähteistä, joista tarvittavat tiedot on helpoiten saatavissa. Usein henkilökunnan tuntikirjanpito, laskutus ja polttoainelaskut sisältävät monia vastuullisuusmallissa kysyttyjä tietoja ja vastuullisuusmallin täyttäminen on suositeltavaa aloittaa näistä tiedoista.

Kuljettamiseen liittyvien tapahtumien raportointi on pitkälti kuljettajan vastuulla ja tietojen laatu riippuu kuljettajan toiminnasta. Vastuullisuusmallin käyttämisen kannalta on olennaista, että yrityksen johto saa kuljettajat osallistumaan aktiivisesti seurantaan ja raportointiin niin, että siitä ei aiheudu liikaa vaivaa tai haittaa kuljettajan työntekoon. Tietojen kerääminen ja raportointi tulee ohjeistaa kuljettajille riittävän hyvin, jotta kuljettajien välillä toimintatavat ovat yhtenevät. Lisäksi kuljettajille on hyvä järjestää yhteinen tilaisuus, jossa tilastointiin liittyviä parhaiksi havaittuja toimintatapoja ja kokemuksia voidaan jakaa henkilöstön kesken.

Toimintamallin muutosta suunniteltaessa johdon on varauduttava siihen, että usein uuteen toimintamalliin siirryttäessä henkilöstö saattaa vastustaa ja kyseenalaistaa muutosta, mutta uuden toimintamallin vakiintuessa osaksi työrutiineja huomataan, että muutos ei ole ollut ylitsepääsemätön ja sen avulla pyritään kehittämään yrityksen toimintaa. Muutosvaiheen aikana korostuu johdon sitoutuminen muutokseen ja yleinen toiminnan läpinäkyvyys, jonka avulla voidaan selittää, mihin uudella toimintamallilla pyritään ja mitä sillä toivotaan saavutettavan.

4 Toiminnan analysointi ja raportointi

Vastuullisuusmallissa yrityksen toimintaa ja kehitystä voidaan analysoida numeerisesti suoraan tilastotiedoista tai automaattisesti piirtyvistä graafisista-aikasarjoista, jotka ovat tarkasteltavissa kootusti vastuullisuusmallin seurantatyökalun avulla. Aikasarjat ovat vastuullisuusmallissa tuomassa näkökulmaa pitkän aikavälin tarkasteluun ja mahdollisten poikkeamien havainnointiin. Aikasarjat ovat poimittavissa ulos seurantatyökalusta ja näin niitä voidaan käyttää tarvittaessa myös muissa yhteyksissä.

Yritysten välisiin neuvotteluihin vastuullisuusmallista on tulostettavissa vastuullisuustodistus, jonka avulla yritys voi todentaa oman toimintansa yhteistyökumppanilleen esimerkiksi neuvoteltaessa uusista yhteistyösopimuksista. Vastuullisuustodistusta voidaan käyttää myös yritysten välisessä laadunvarmistuksessa esimerkiksi raportoimalla säännöllisesti yrityksen toiminnasta yhteistyökumppanille.

Vastuullisuustodistukseen on koottu tilaajan kannalta merkittävimpiä kuukausiseurannalla saatavia indikaattoreita ja yrityksen käytössä olevia standardeja sekä yrityksen mahdollinen kuuluminen Tilaajavastuu.fi-palveluun. Vastuullisuustodistukseen kootut asiat ovat tarkoitettu neuvotteluiden tueksi yritysten välisiin keskusteluihin ja erityisesti uusia sopimuksia tehdessä yrityksiä kannustetaan avoimesti keskustelemaan ja neuvottelemaan vastuullisuusmallin sisällöstä myös tilaajaorganisaatioiden kanssa. Tilaajavastuusta keskusteltaessa molemmilla sopimuksen osapuolilla on omat vastuunsa, joita osapuolien tulee noudattaa. Vastuullisuusmallin toivotaan lisäävän ja helpottavan kuljetusyritysten ja tilaajaorganisaatioiden välistä vuoropuhelua, mutta se keskittyy kuljetusyritysten toimintaan ja siksi eri osapuolien vastuista on hyvä lukea lisää esimerkiksi Tilaajavastuu.fi-sivustolta ja Kuljetuspalveluiden ostajan vastuu -ohjeesta. (SKAL & ALT 2013)

Vastuullisuusmalli kattaa useita eri tarkoituksiin suunniteltuja esimerkki- ja ohjedokumentteja, joita yrityksen johto voi käyttää suoraan seurannan ja raportoinnin kehittämiseksi, tai joita voidaan käyttää mallina omien ohjeistuksien laadinnassa. Vastuullisuusmalliin on tehty useita erilaisia ohjedokumentteja, jotta ne voisivat toimia pohjina mahdollisimman monille yrityksille, mutta tehokkaan toiminnan varmistamiseksi kunkin yrityksen tulisi suunnitella ja muokata vastaavanlaiset ohjeistukset ja seurantalomakkeet omien tarpeidensa mukaan.

5 Vastuullisuusmallin käyttöliittymä

5.1 Käyttöliittymän ohjeistuksen johdanto

Trafissa tiekuljetusten vastuullisuusmallin havainnollistamiseen on käytetty rautatie liikenteen SMS Wheel turvallisuusjohtamismallia, joka koostuu seuraavista elementeistä: *johdon sitoutumisesta, riskien arvioinnista, järjestelmällisestä tiedonkeruusta ja analysoinnista, säännöllisestä seurannasta ja kehittämisestä, vastuiden määrittelystä, osaamisen hallinnasta, tiedottamisesta, toiminnan tavoitteiden määrittämisestä sekä hätätilanneohjeesta* (ERA 2013). Samat periaatteet soveltuvat tiekuljetusten vastuulliseen toimintaan, joka voidaan jakaa kolmeen osa-alueeseen: turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasiat (TLY-asiat).

Tiekuljetusten vastuullisuusmalli on kehitetty erityisesti yritysten johdon työkaluksi helpottamaan ja tehostamaan kuljetusyritysten TLY-johtamisen kehittämistä. Vastuullisuusmallin tavoitteena on tarjota kuljetusyrityksille juuri tiekuljetusalalle kehitetty seuranta- ja raportointimalli, jonka avulla yritykset voivat seurata ja kehittää oman yrityksensä TLY-asioiden nykytilaa ja tavoitteiden saavuttamista.

Tiekuljetusten vastuullisuusmallin mittarit, ohjeistus ja käyttöliittymä ovat kehitetty yhteistyössä useiden tiekuljetusyritysten ja kuljetuksia tilaavien tahojen kanssa. Mallin kehityksessä on huomioitu niin pienet kuin myös suuret yritykset pyrkimällä pitämään vastuullisuusmalli riittävän yksinkertaisena, mutta samalla tarjoamalla mahdollisuuden räätälöidä mallia juuri yrityksen omiin tarpeisiin. Toiminnan seurannan lisäksi vastuullisuusmalliin on lisätty vastuullisuustodistus-ominaisuus, jolla kuljetusyritykset voivat tilaajilleen osoittaa vastuullisen toimintansa.

Vastuullisuusmallissa kuljetusyritykset tilastoivat tiekuljetusalalle tyypillisillä mittareilla yrityksensä toimintaa ja mahdollistavat näin ollen yritystoiminnan kehittämisen ja seurannan. Vastuullisuusmalli on kehitetty jatkuvaan kuukausittaiseen seuran-

taan, mutta malli mahdollistaa myös seurannan harvemmalla seurantavälillä. Potentiaalisten toiminnan ongelmakohtien ja säästöjen havaitsemiseksi jatkuvaa seurantaa kuitenkin suositellaan.

Vastuullisuusmallin käyttöliittymä on toteutettu Microsoft Excel — laskentataulukko-ohjelmistolla ja se on saatavilla myös paperitulosteena.

5.2 Vastuullisuusmallin täyttö

Vastuullisuusmallin käyttöliittymä on Microsoft Excel-tiedostoon luotu dokumentti, joka koostuu viidestä välilehdestä: yritystiedot ja kalusto, täyttö, seuranta, kehitys sekä vastuullisuustodistus. Käyttöliittymän täyttö etenee loogisesti välilehtien mukaan ja tämä on huomioitu myös ohjeistusta laadittaessa.

Käyttöliittymän täytöstä on pyritty tekemään mahdollisimman yksinkertaista ja helppoa. Värikoodien avulla on havainnollistettu ne solut, joihin yrityksen tulee kirjata tietoja. Vihreällä merkityt solut ovat muokattavissa kun taas valkoisella merkityt solut ovat lukittuja, eikä niiden sisältöä ole mahdollista muuttaa. Näin on minimoitu inhimillisen virheen riski, eikä tärkeitä tietoja sisältäviin soluihin, kuten kaavoihin, ole mahdollista tehdä muutoksia.

Excel-tiedoston sisältämät välilehdet on linkitetty toisiinsa, jolloin tietoa on mahdollista siirtää välilehtien välillä ja tarvittavat tiedot kopioituvat automaattisesti välilehdeltä toiselle. Näin yrityksen tarvitsee täyttää mittareita koskevat tiedot vain yhdelle välilehdelle, josta ne kopioituvat automaattisesti toisille välilehdille tiedon jatkokohyödyntämistä varten. Seuraavaksi on käyty läpi tarkemmin käyttöliittymän sisältämien välilehtien toiminta.

Yritystiedot ja kalusto -välilehti

Yritystiedot ja kalusto välilehdelle täytetään yrityksen perustiedot: nimi, y-tunnus, osoite, yhteyshenkilö, puhelinnumero, käytössä olevat laatu- ja ympäristöstandardit sekä kaluston EURO-luokat kuukausittain. Välilehdellä on mahdollista helposti seurata kaluston määrää EURO-luokittain ja seurata kaluston kehittymistä.

Täyttö-välilehti

Täyttö-välilehdelle syötetään eri mittareita koskevat arvot kuukausittain (kuva 3.1). Välilehti toimii käytännössä koko käyttöliittymän pohjana, sillä soluihin syötetyt arvot kopioituvat automaattisesti muille välilehdille, joissa varsinainen seuranta tapahtuu. Yrityksen on mahdollista luoda myös omia mittareita käyttöliittymässä annettujen lisäksi. Omat mittarit voi nimetä haluamallaan tavalla ja niiden seuranta onnistuu samoin kuin muidenkin mittareiden seuranta.

				Vastuullisuusmallin osa-alueet																	
				Volyymi						Turvallisuus						Laatu				Henkilöstö	
Vuosi	Kuukausi																				
		Liiketoiminta (t)	Liikennesuorite (kilometriä)	Kuljetusmäärä (t)	Kuljetusvoimaa (tonnikilometriä)	Polttoainekulutus (litraa)	Alon alkaat onnettomuudet (kokoontulemäärä, kpl)	Alon alkaat onnettomuudet, joissa henkilövaurioita (kpl)	Tavarankäilyssä tapahtuneet ja muut tapaturmat (kpl)	Lähellä piti tilanteet (kpl)	Ilkivahingot (kpl)	Alon alkaat onnettomuudet (% aiheutusta)	Törmäyksiä (% törmäyksiä aiheutusta)	Liikenneonnettomuudet (kpl)	Alon ja laatuonnettomuudet (kpl)	Kuljetusvahingot (% toimittavista kpl)	Henkilöstön koulutukset (kpl)	Henkilöstön koulutukset (kpl)	Säätötoimien kpl	Vn 11 h työpäivät (kpl)	Alonpa
2013	tammikuu 2013	20950	9100	200	728000	1950	0	0	0	0	1	50%	100%	0	0	0%	0	0	3	3	
	helmikuu 2013	21000	9000	210	945000	1990	0	0	0	0	0	75%	100%	0	0	0%	0	0	3	3	
	maaliskuu 2013	24000	9150	230	1052250	2170	1	0	0	0	0	65%	100%	0	0	0%	1	0	4	4	
	huhtikuu 2013	24000	9200	300	1380000	2100	0	0	0	1	0	50%	100%	0	0	0%	0	1	3	3	
	toukokuu 2013	20950	9100	200	910000	1950	0	0	0	0	1	50%	100%	0	0	0%	0	0	3	3	
	kesäkuu 2013	21000	9000	210	945000	1990	0	0	0	0	0	75%	100%	0	0	0%	0	0	3	3	
	heinäkuu 2013	24000	9150	230	1052250	2170	1	0	0	0	0	65%	100%	0	0	0%	1	0	4	4	
	elokuu 2013	24000	9200	300	1380000	2100	0	0	0	1	0	50%	100%	0	0	0%	0	1	3	3	
	syyskuu 2013	20950	9100	200	910000	1950	0	0	0	0	1	50%	100%	0	0	0%	0	0	3	3	
	lokakuu 2013	21000	9000	210	945000	1990	0	0	0	0	0	75%	100%	0	0	0%	0	0	3	3	
	marraskuu 2013	24000	9150	230	1052250	2170	1	0	0	0	0	65%	100%	0	0	0%	1	0	4	4	
	joulukuu 2013	24000	9200	300	1380000	2100	0	0	0	1	0	50%	100%	0	0	0%	0	1	3	3	
	KA 2013		22488	9113	235	1056646	2053	0.3	0.0	0.0	0.3	0.3	60%	100%	0.0	0.0	0%	0.3	0.3	3.3	3.3

Kuva 3.1. Esimerkkikuva täyttö-välilehdeltä. Taulukkoon merkitään mittareiden arvot kuukausittain.

Seuranta-välilehti

Eri mittareiden kuukausi- ja vuosiseuranta tapahtuu seuranta-välilehdellä. Välilehti kerää automaattisesti tietoja täyttö-välilehdeltä ja kokoaa ne helppolukuiseen muotoon kuukausiseuranta-taulukkoon (kuva 3.2). Yrityksen on mahdollista asettaa itselleen tavoite kullekin mittarille erikseen vuosittain. Näin yritys voi seurata oman tavoitteen täyttymistä vuosiototeumaan verrattuna.

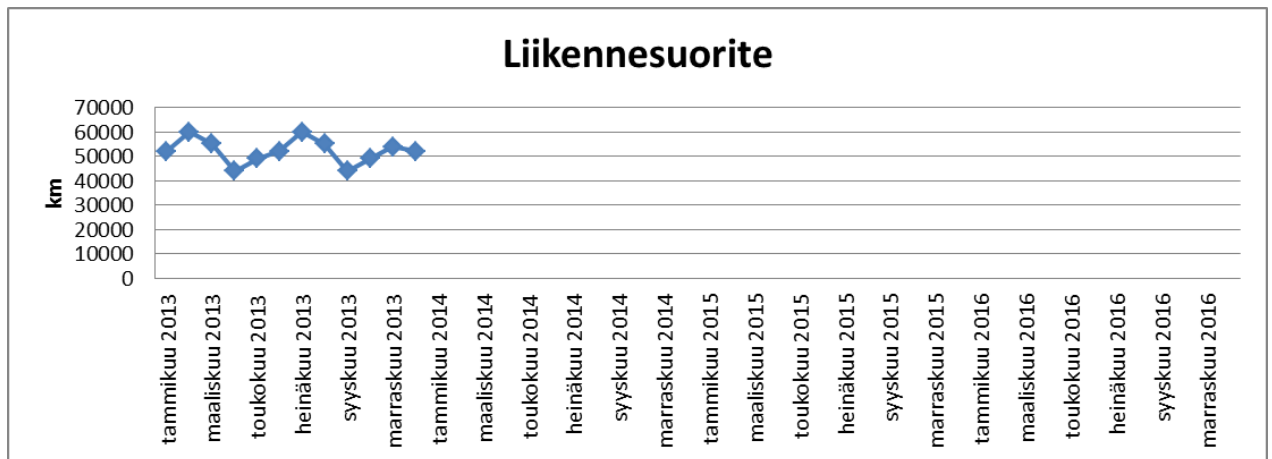
Taulukosta on mahdollista muuttaa solua klikkaamalla avautuvasta valikosta tarkasteltavaa kuukausitoteumaa, vertailukuukautta, vuosiototeumaa tai vertailuvuotta. Excel-malli hakee automaattisesti uudet arvot täyttö-välilehdeltä valitulle kuukaudelle tai vuodelle.

Kuukausiseuranta		Tavoite	kk-toteutuma	vertailu kk	vuosiototeutuma	vertailu vuosi	
	Mittari	2014	marraskuu 2013	tammikuu 2013	KA 2013	KA 2013	Vastuuhenkilö
Volymy	Liikevaihto (€)	269850	24000	20950	22488	22488	
	Liikennesuorite (kilometriä)	109350	9150	9100	9113	9113	
	Kuljetusmäärä (t)	2820	230	200	235	235	
	Kuljetussuorite (tonnikilometriä)	12679750	1052250	728000	1056646	1056646	
	Polttoaineenkulutus (litraa)	24630	2170	1950	2053	2053	
Turvallisuus	Ajon aikaiset onnettomuudet (kokonaismäärä, kpl)	0	1	0	0.3	0.3	
	Ajon aikaiset onnettomuudet, joissa henkilövahinkoja (kpl)	0	0	0	0.0	0.0	
	Tavarankäsittelyssä tapahtuneet ja muut tapaturmat (kpl)	0	0	0	0.0	0.0	
	Läheltä piti -tilanteet (kpl)	0	0	0	0.25	0.25	
	Ilkivaltatapaukset (kpl)	0	0	1	0.25	0.25	
	Ajoonlähtötarkastukset (% lähdöistä)	95%	65%	50%	60%	60%	
Ympäristö	Kaluston EURO-luokkien keskiarvo	5.0	5.0	4.5	4.8	4.8	
	Keskikulutus (l/100km)	22.5	23.7	21.4	22.5	22.5	
	Energiatohkeisuus (tkm/kWh)	51.0	48	37	51	51	
	CO ₂ -päästöt (t)	66	6	5	5	5	
Laatu	Täsmällisyys (% toimituksista aikataulussa)	100%	100%	100%	100%	100%	
	Liikennerikkomukset (kpl)	0	0	0	0.0	0.0	
	Ajo- ja lepoaikarikkomukset (kpl)	0	0	0	0.0	0.0	
	Kuljetusvahingot (% toimituksista)	0%	0%	0%	0%	0%	
Henkilöstö	Henkilöstön koulutukset pl. ammattipätevyyskoulutukset (päivää/hlö)	1	1.0	0.0	0.3	0.3	
	Sairaspoissaolot (kpl)	0	0	0	0.3	0.3	
	Yli 11 h työpäivät (kpl)	50	4	3	3.3	3.3	
	Ajotapa	4.0	4.0	3.0	3.3	3.3	
Yrityksen omat mittarit	Oma mittari 1		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	
	Oma mittari 2		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	
	Oma mittari 3		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	
	Oma mittari 4		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	
	Oma mittari 5		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	
	Oma mittari 6		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	
	Oma mittari 7		0.0	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	

Kuva 3.2. Kuukausiseuranta-taulukko seuranta-välilehdellä. Taulukkoon on mahdollista asettaa oma tavoite kullekin vuodelle sekä vertailla eri kuukausi- ja vuosiarvoja.

Kehitys-välilehti

Mittareiden kehityksen pitkän aikavälin seurantaan käyttöliittymässä on kehitys-välilehdellä esitetty kaikista mittareista havainnolliset kuvaajat (kuva 3.3). Kuvaajista voi seurata mittareiden kehitystä kuukausitarkkuudella tammikuusta 2013 marraskuulle 2016. Kuvaajat mahdollistavat vastuullisuusmallin eri osa-alueiden toteutuksen seurannan helposti ja visuaalisesti. Usein vasta pidemmän aikavälin seurannalla on mahdollista huomata toiminnassa tapahtuneita muutoksia suuntaan tai toiseen, minkä vuoksi kuvaajat antavat hyvän työvälineen toiminnan seuraamiseen ja kehittämiseen. Kuvaajia on myös mahdollista kopioida välilehdeltä yrityksen omiin raportteihin tai julkaisuihin.



Kuva 3.3. Kehitys-välilehdellä on mahdollista seurata visuaalisesti kunkin mittarin kehitystä kuukausitasolla. Esimerkkinä liikennesuoritteen kuvaaja kuvitteellisilla arvoilla täytettynä.

Vastuullisuustodistus-välilehti

Jotta yritys voisi helposti kertoa vastuullisesta toiminnastaan ulospäin, esimerkiksi tilaajille, on käyttöliittymästä mahdollista tulostaa vastuullisuustodistus omalta välilehdeltään. Todistukseen on poimittu kuljetuksia tilaavien tahojen kannalta merkittävimmiksi koetut mittarit ja yrityksen käytössä olevat palvelut ja järjestelmät. Vastuullisuustodistuksessa esitetään tarkasteluvuoden keskiarvo kustakin valitusta mittarista, kuljetusyrityksen käytössä olevat turvallisuus-, laatu- ja ympäristöstandardit, kuuluminen Tilaajavastuu.fi-palveluun sekä mahdollisten energiatehokkuussopimuksen, kaluston huoltosuunnitelman ja kuljettajien koulutussuunnitelman olemassaolo. Yrityksen johtaja tai muu vastaava henkilö allekirjoituksellaan todentaa todistuksen tiedot oikeaksi. Vastuullisuustodistuksesta on kerrottu tarkemmin luvussa 4.1.

5.3 Vastuullisuusmittareiden selitykset

Vastuullisuusmallin mittarit ovat jaettu viiteen osa-alueeseen, jossa kussakin osa-alueessa on neljästä kuuteen kuljetusyritysten vastuulliseen toimintaan liittyvää mittaria. Tarkasteltavien mittarien avulla yrityksen johto voi kehittää oman yrityksensä

toimintaa ja tehostaa seurantaan. Vastuullisuusmallin mittareihin tilastoidaan tarkasteltavan kuukauden aikana havaitut tapahtumat. Osan mittareista malli laskee automaattisesti malliin syötettävien arvojen perusteella.

Vastuullisuusmalliin on pyritty valitsemaan tiekuljetussektorin kannalta merkittävimmät mittarit, joilla toimintaa pystytään tehokkaasti seuraamaan ja kehittämään. Mallin mittareiden soveltuvuus kuitenkin vaihtelee suoritealakohtaisesti ja yrityksen tuleekin itse arvioida, mitkä mallin mittareista ovat yrityksen toiminnassa merkittävimmät. Tiedot mittareihin yritys saa usein kirjanpidon ja laskutuksen yhteydessä muun muassa polttoainelaskujen ja palkkakuittien avulla. Osa mallin mittareista, kuten onnettomuudet ja läheltä piti -tilanteet, vaatii yritysten aktiivista seurantaan ja raportointia. Jos yrityksellä on käytössä ajotavan seurantajärjestelmä voi yritys käyttää sitä apunaan mallin tietojen keräämiseen. Seurantatietojen täyttämiseksi voi hyödyntää sovelletusti myös arviointia, joka monella suoritealalla helpottaa erityisesti kuljetusmäärien seurantaan.

Volyyymi

<i>Liikevaihto</i>	Euroina yrityksen liikevaihto, eli myyntituottojen summa ilman arvonlisäveroa.
<i>Liikennesuorite</i>	Kilometreinä mitattuna ajettujen kilometrien määrä.
<i>Kuljetusmäärä</i>	Tonneina mitattuna kuljetetun tavarankokonaismassa.
<i>Kuljetussuorite</i>	Kuljetetun tonnimäärän ja kuljetusreitin pituuden tulo (tonnit x reittien pituus kilometreinä). Huom! Tyhjänä ajossa kuljetussuorite on nolla.
<i>Polttoaineenkulutus</i>	Litroina mitattuna polttoaineenkokonaiskulutus.

Turvallisuus

<i>Ajon aikaiset onnettomuudet</i>	Kaikkien ajonaikaisten onnettomuuksien lukumäärä, joista on aiheutunut ainakin omaisuusvahinkoja.
<i>Ajon aikaiset onnettomuudet, joissa henkilövahinkoja</i>	Henkilövahinkoihin johtaneiden ajon aikaisten onnettomuuksien lukumäärä.
<i>Tavarankäsittelyssä tapahtuneet ja muut tapaturmat</i>	Ajoajan ulkopuolella sattuneiden tapaturmien lukumäärä.
<i>Läheltä piti -tilanteet</i>	Niiden normaalista poikkeavien tilanteiden lukumäärät, jotka olivat lähellä aiheuttaa onnettomuuden.

Ilkivaltatapaukset

Yrityksen omaisuuteen kohdistuneiden ulkopuolisten aiheuttamien ilkivaltatapauksien lukumäärä.

Ajoonlähtötarkastukset

Prosentteina ilmoitettuna toteutuneiden ajoonlähtötarkastusten osuus kaikista lähdöistä.

Ympäristö

Kaluston EURO-luokkien keskiarvo

Ajoneuvokaluston EURO-luokkien keskiarvo.

Keskikulutus

Kaluston *polttoaineenkulutus mitattuna litraa per 100 kilometriä (l/100km)*.

Energiatehokkuus

Kuljetussuorite tonnikipometreinä (tkm) per tavarankuljettamiseen vaaditun energian määrä kilowattitunteina (kWh) Huom! 1l dieseliä vastaa 10,1 kWh.

CO₂-päästöt tonneina

Kulutetun polttoaineen muodostaman hiilidioksidin määrä tonneina. Palaes-saan 1l dieseliä muodostaa noin 2,66 grammaa hiilidioksidia.

Laatu

Täsmällisyys

Aikataulussa pysyntyjen toimitusten osuus prosentteina kaikista toimituksista huomioiden sopimuksissa määritetyt aikakätkunat.

Liikenneerikkomukset

Huomautukseen, sakkoihin tai muihin tuomioihin johtaneiden liikenneerikkomusten (pl. ajo- ja lepoaikaerikkomukset) lukumäärä.

Ajo- ja lepoaikaerikkomukset

Huomautukseen, sakkoihin tai muihin tuomioihin johtaneiden ajo- ja lepoaikaerikkomusten lukumäärä.

Kuljetusvahingot

Kuljetusvahinkojen osuus prosentteina kaikista kuljetuksista.

Henkilöstö

Henkilöstön koulutukset pl. ammattipätevyyskoulutukset

Yrityksen työntekijöiden ammattipätevyyskoulutusten lisäksi tehtävien koulutusten lukumäärä päivinä suhteessa työntekijöiden lukumäärään.

Sairaspoissaolot

Yrityksen henkilöstön sairaspöissaolosten lukumäärä.

Yli 11 tunnin työpäivät

Yrityksen työntekijöiden yli 11 tuntia kestäneiden työpäivien lukumäärä.

Ajotapa

Yrityksellä mahdollisesti käytössä olevan ajotavan seurantajärjestelmän ilmoittama kuljettajien ajotavan keskiarvo.

5.4 Esimerkkejä yritysten omista mittareista

Vastuullisuusmalliin on kerätty tiekuljetusalalle ominaisia mittareita huomioiden sekä pienien että suurien yritysten tarpeet. Vastuullisuusmalli tarjoaa kuitenkin suurimmat hyödyt, kun kuljetusyritys räätälöi vastuullisuusmallin juuri omaa toimintaansa parhaiten kuvaavaksi. Tämän vuoksi on suositeltavaa, että vastuullisuusmallia käyttävät yritykset kehittävät omia juuri heidän omaan toimintaansa soveltuvia mittareita ja lisäävät ne vastuullisuusmalliin yrityksen omina mittareina.

Esimerkkejä mahdollisista yritysten omista mittareista

Polttoaineenkulutusintensiteetti Mahdollinen mittari niille yrityksille, joiden toiminnassa on paljon kaluston tyhjäkäyntiä esim. nostolaitteiden vuoksi. Mahdollinen yksikkö polttoaineenkulutus litroina suhteessa liikevaihtoon (l/€).

Kuljetusintensiteetti

Kertoo kuljetussuorituksen ja liikevaihdon välisen suhteen. Tonnikilometrit suhteessa liikevaihtoon (tkm/€).

Arvotiheys

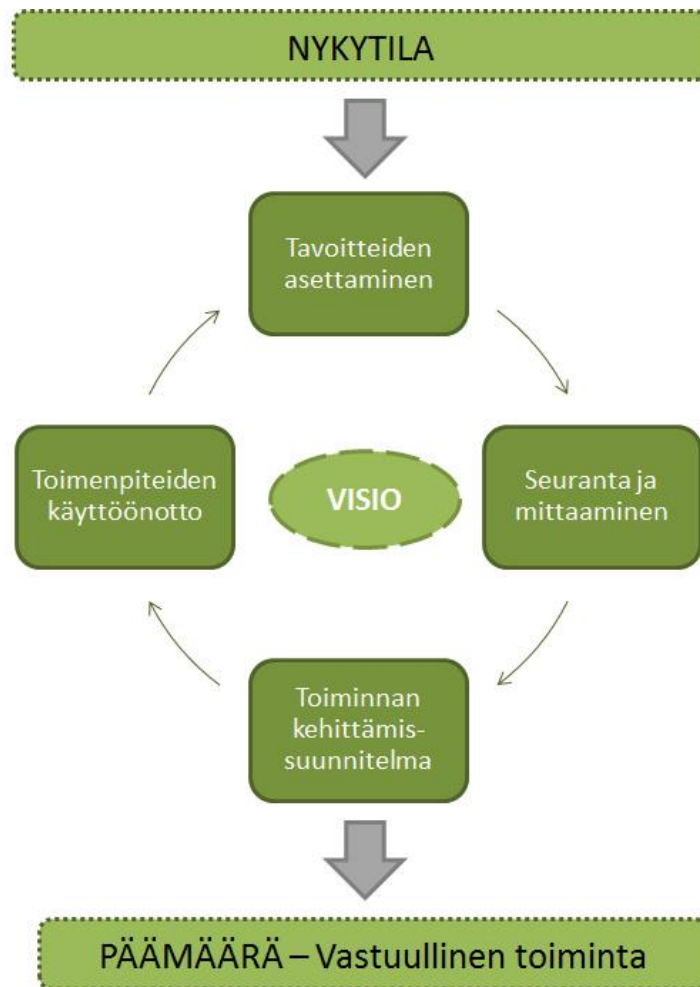
Kuljetetun tavaran arvon suhde tavaran painoon (€/t).

Äkkijarrutukset

Jos yrityksillä on mahdollisuus tilastoida äkkijarrutuksia, jotka kuvastavat kohtuullisesti ennakoivaa ajotapaa, mahdollinen mittari on kuljettajien keskimääräinen äkkijarrutusten lukumäärä (äkkijarrutuksia/kuljettaja).

Yritysten omia mittareita suunniteltaessa yrityksen kannattaa keskittyä juuri omaan ydintoimintaansa ja suunnitella sellaiset mittarit, jotka kuvaavat tehokkaasti yrityksen toimintaa ja auttavat yritystä pääsemään omiin tavoitteisiinsa. Mittarit ja niistä saatava tieto tulee kytkeä koko yrityksen strategiaan ja toimintaan ja niitä tulee tarkentaa säännöllisesti (ks. kuva 3.4). Mittareita kehitettäessä onkin hyvä muistaa, että toiminnan seuraamisessa ja mittaamisessa pätee vanha sanonta:

”Sitä saat, mitä mittaat”



Kuva 3.4 Yrityksen vastuullisen toiminnan kehittäminen on jatkuva prosessi, jossa asetetun vision pohjalta toimintaa kehitetään pitkäjänteisesti kohti tavoitteita.

Vastuullisuusmallin mittareista ja toiminnasta löytyy lisätietoa Trafin internetsivuilta osoitteesta: <http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/vastuullisuusmalli>

6 Esimerkkilomakkeet ja ohjeistukset

Seuraavissa kappaleissa esitellään kuljetusyritysten avulla tehdyt vastuullisuusmalliin kuuluvat esimerkkilomakkeet ja ohjeistukset. Luvussa 4 esiteltävät esimerkkilomakkeet ja ohjeistukset ovat suunniteltu esimerkeiksi ja ne ovat tarkoitettu kuljetusyritysten tueksi yritysten omia ohjeistuksia ja seurantalomakkeita tehdessä.

6.1 Vastuullisuustodistus

Vastuullisuusmallin on tarkoitus toimia myös raportointityökaluna, jolla kuljetusyritys voi osoittaa vastuullisen toimintansa kuljetuksia tilaavalla taholle. Raportointia varten vastuullisuusmallin on lisätty vastuullisuustodistus, joka on Excel-käyttöliittymästä tulostettavissa vastuullisuustodistus-välilehdeltä. Vastuullisuustodistukseen ei tulostu kaikki vastuullisuusmallin mittarit, vaan raportointia varten on mallista poimittu kuljetuksia tilaavien tahojen kannalta merkittävimmiksi koetut TLY-mittarit.

Vastuullisuustodistuksessa esitetään tarkasteluvuoden keskiarvo kustakin TLY-mittarista, kuljetusyrityksen käytössä olevat turvallisuus-, laatu- ja ympäristöstandardit, kuuluminen Tilaajavastuu.fi-palveluun sekä mahdollinen energiatehokkuussopimuksen, kaluston huoltosuunnitelman ja kuljettajien koulutussuunnitelman olemassaolo. Vastuullisuusmallin vahvistaa oikeaksi allekirjoituksellaan kuljetusyrityksen johtaja tai muu vastaava henkilö.

Vastuullisuustodistus		26.11.2014
Kalle Kuormaaja Oy 123456-7 Rengaskuja 1		
Turvallisuus-, laatu- ja ympäristöstandardit		
		0
Tilaajavastuu.fi -jäsen		kyllä
		Päivitetty
Kuljettajien ohjeet	Energiatehokkuuden PIHI-seuranta	0
	Kaluston hultosuunnitelma	07/2013
	Kuljettajien koulutussuunnitelma	09/2012
	Toiminta hätätilanteissa	01/2013
	Ajoonlähtötarkastus	0
	poikkeama- ja läheltä piti -tilanteiden raportointi	0
Vastuullisuusmittarit		vuoden keskiarvo
Turvallisuus	Ajon aikaiset onnettomuudet, joissa henkilövahinkoja (kpl/kk)	0,0
	Ajon aikaiset onnettomuudet (kpl/kk)	0,25
	Tavarankäsittelyssä tapahtuneet ja muut tapaturmat (kpl/kk)	0,0
	Läheltä piti -tilanteet (kpl/kk)	0,3
Laatu	Ajo- ja lepoaikarikkomukset (kpl/kk)	0,0
	Liikenne rikkomukset (kpl/kk)	0,0
	Kuljetusvahinkoja (% toimituksista vahingoittuneita)	0 %
	Kuljetusten täsmällisyys (% toimituksista aikataulussa)	100 %
Ympäristö	CO ₂ -päästöt (tonnia)	5
	Energiatehokkuus (kWh/tkm)	51
	Kaluston EURO-luokkien keskiarvo	5
	Keskikulutus (l/100km)	22,5
Allekirjoitus ja nimenselvennös		
Paikka ja aika		

Kuva 4.1. Mallista tulostettava vastuullisuustodistus.

6.2 Ajoonlähtötarkastusohje

Ajoonlähtötarkastus tulisi tehdä aina ennen liikkeelle lähtöä, koska sen aikana voidaan havaita viimeisen ajosuorituksen tai pysähdysten aikana ajoneuvoon tulleet viat. Vikojen havaitseminen ajoissa saattaa vähentää viasta aiheutuvia kustannuksia tai jopa estää mahdollisen onnettomuuden. Ajoonlähtötarkastuksessa olisi hyvä käydä läpi koko ajoneuvokalusto ja mahdollinen kuorma kiinnityksineen.

Käytännössä ja etenkin jakeluajossa pysähdyksiä ja lähtöjä tulee niin paljon, että kuljettajalla ei riitä työaika tehdä kattavaa tarkastusta joka kerta. Näin ollen ajoonlähtötarkastusohjeistus on hyvä paloitella osiin: joka kerralla tehtävään nopeampaan yleistarkastukseen, jatkuvaan ajon aikana tehtävään seurantaan ja määräaikaistarkastuksiin. Aina ennen liikkeellelähtöä kuljettajan tulisi tarkastaa vähintään seuraavat asiat:

- Ajoneuvon alle ei ole vuotanut nesteitä
- Perävaunu ja kuorma ovat kunnolla kiinnitettyinä
- Renkaiden kunto
- Mittaristossa ei pala ylimääräisiä merkkivaloja
- Ajoneuvon valojen toimivuus

Ajoonlähtötarkastuksen lisäksi kuljettajan tulisi jatkuvasti seurata ajon aikana ajoneuvon toimivuutta ja raportoida normaalista poikkeavista asioista yrityksen johdolle tai muulle kalustosta vastaavalle henkilölle. Häiriöiden aktiiviseen raportointiin ja tilastointiin kannustetaan, koska sen avulla yrityksen johto saa paremman kuvan kaluston kunnosta ja mahdollisista odottamattomista korjauskuluista. Samalla kuljettaja voi osoittaa oman osallisuutensa häiriöiden ja vikojen syntymiseen. Alla on esitetty ehdotus seurantalomakkeesta, jolla kuljettaja voi kirjata ja raportoida ajoneuvossa havaitut häiriöt.

Ajon aikainen seuranta		Rekisteritunnus:
Kohde	Kuljettaja	Vaadittavat toimenpiteet
Ajettavuus		
Ajoäänet		
Jarrujärjestelmä		
Jousitus		
Kaasu		
Kytkin		
Lämmityslaitteisto/AC		
Merkkivalot		
Moottorin lämpötila		
Nesteet		
Vaihteisto		

Kuva 4.2. Ajoaikana havaittujen häiriöiden raportointilomake.

Kaluston huolto ja kunnossapito ovat liikenneturvallisuuden kannalta hyvin tärkeitä ja samalla niistä huolehtiminen usein vähentää kaluston käyttökustannuksia. Huolto ja kunnossapito on hyvä toteuttaa säännöllisesti noudattaen kaluston huoltosuunnitelmaa. Valmistajien kalustolle ilmoittamien huolto-ohjelmien tueksi kaluston kunto

on hyvä tarkastaa säännöllisesti tehtävillä viikko-/määräaikaistarkastuksilla, jotka voidaan tehdä kuljettajan tai huollosta vastaavan henkilön toimesta. Määräaikaistarkastukset on hyvä tehdä muutamana kertana kuussa riippuen kuitenkin ajetuista kilometreistä ja toimintaympäristöstä. Kattavampaa tarkastusta suositellaan tehtäväksi myös aina kun otetaan käyttöön lainakalustoa tai ollaan lähdössä pidemmäksi aikaa yrityksen päivittäisen toimintaympäristön ulkopuolelle esimerkiksi ulkomaille tai kun kuljetukselle on esitetty erityisvaatimuksia kuten vaarallisten aineiden kuljetuksessa.

Määräaikaistarkastuksen on tarkoitus olla selvästi ajoonlähtötarkastusta kattavampia ja näin ollen sille on varattava riittävästi aikaa. Tehokas keino vakiinnuttaa viikko- ja määräaikaistarkastus on tarkastuksen vakiinnuttaminen osaksi toimintatapoja. Kun toimintatapoihin kuuluu esimerkiksi aina maanantaisin ajoneuvon perusteellinen tarkastus ennen käyttöönottoa, tulee tarkastus tehtyä osana työrutiineja. Esimerkkilomake kaluston säännöllisten tarkastusten seurantaan ja raportointiin on esitetty kuvassa 4.3.

Kaluston viikkotarkastus					Rekisteritunnus:	
Ohjaamon sisäinen tarkastus			Ulkoisen tarkastus			
Kohde	Tarkastaja	Vaadittavat toimenpiteet	Kohde	Tarkastaja	Vaadittavat toimenpiteet	
Ajopiirturi			Ilmanpaineet			
Elektroniset halintalaitteet			Jousitus			
Ensiapu- ja hätä-tarvikkeet			Lasit			
Ikkunat			Lisälaitteet			
Lasit			Nesteet			
Lukitusjärjestelmä			Nostolaitteet			
Lämmityslaitteisto/AC			Perälautanosturi			
Mekaaniset halintalaitteet			Perävaunun kytkentä			
Merkkivalot			Renkaat			
Mittaristo			Runko			
Peilit			Valot			
Pyyhkijät						
Sisävalaistus			Kuorma	Tarkastaja	Vaadittavat toimenpiteet	
Turvavyöt			Kuorman sidontaan vaadittavat kiinnikkeet, liinat ja kettingit			
Verhoilu			Kuorman peittämiseen vaadittavat peitteet			
Viestintä ja elektroniikka						
Äänitorvi						
Päiväys ja allekirjoitus:			Ajoneuvon yleiskunto (1-10)			

Kuva 4.3. Ehdotus viikko-/määräaikaistarkastuslomakkeesta.

Tarkastuksissa ja jatkuvassa seurannassa havaittuihin puutteisiin tulisi reagoida mahdollisimman nopeasti ja tiedonkulun läpinäkyvyyden parantamiseksi kyseiseen autoon kannattaa jättää huomautus, jossa kerrotaan, että vika on raportoitu, kirjattu ja mahdollisesti ilmoittaa myös ajankohta, jolloin puute korjataan. Tällä menettelyllä parannetaan myös kuljettajan ja yrityksen toimihenkilöiden välistä vuorovaikutusta ja samalla kuljettaja tai muu puutteen huomannut henkilö saa vahvistuksen, että ilmoitus on käsitelty ja asiaa on viety eteenpäin.

6.3 Hätätilanneohje

Hätätilanneohjeen tarkoituksena on antaa kuljettajille selkeät toimintaperiaatteet hätätilanteessa, esimerkiksi onnettomuustilanteessa, toimimiseen. Ohje muistuttaa kuljettajaa onnettomuuspaikalla toimimisen peruseriaatteista sekä antaa lisäohjeita ajoneuvon huomioimisesta tilanteessa.

Hätätilanneohje on hyvä olla kaikilla kuljettajilla mukana ajoneuvossa näkyvällä ja helposti saatavalla paikalla, jotta ohjeisiin on mahdollista palata mahdollisimman nopeasti hätätilanteen sattuessa. Vaikka kuljettaja ei hätätilanteessa ehtisikään tarttua

itse ohjeeseen, ovat sen perusperiaatteet jääneet paremmin mieleen jos ne ovat koko ajan esillä ja luettavissa.

Hätätilanteisiin tulee varautua jo ennalta ja siksi toimintaa hätätilanteissa kannattaa harjoitella johdetusti. Opittuja taitoja on hyvä myös kerrata säännöllisesti, jotta niitä osataan tositilanteessa käyttää. Hätätilanteessa jokainen sekunti on tärkeä.

Hätätilanneohje tien päällä oleville kuljettajille

Onnettomuustilanteeseen tien päällä joutuessasi toimi seuraavasti (HUOM! Järjestys on ohjeellinen, sillä tilanteen luonne vaikuttaa parhaimpaan toimintajärjestykseen):

- Pysäytä ajoneuvosi turvalliseen kohtaan ja mikäli tilanne sallii
 - Kytke seisonajarru
 - Katkaise virta ajoneuvosta
 - Kytke hätävilkut
 - Pue varoitusliivi
- Pelasta itsesi ulos ajoneuvosta, mutta toimi rauhallisesti varoen muuta liikennettä (älä ryntää sokkona ulos liikenteen sekaan)
- Tee ilmoitus hätäkeskukselle (112)
- Selvitä loukkaantuneiden lukumäärä ja pelasta heidät välittömästä vaarasta
- Estä lisäonnettomuudet silloin kun se on itsellesi turvallista
 - Sammuta pienet palon alut
 - Varoita muuta liikennettä tapahtumapaikasta
 - Poista tai eristä esimerkiksi putoamiseen, sähköiskuun tai muuhun sellaiseen johtaneet vaaratekijät
- Opasta tai järjestä opastus ja esteetön pääsy pelastusyksikölle kohteeseen
- Poistu itse ja neuvo muita poistumaan onnettomuuspaikan läheisyydestä ja seuraa pelastushenkilöstön ohjeita
- Ilmoita tapahtuneesta omalle esimiehellesi/työnantajallesi/yhteyshenkilöllesi

Yhteyshenkilön puhelinnumero:

Kuva 4.4. Ehdotus hätätilanneohjeesta.

Ulkomailla tehtäviä kuljetuksia varten kuljettajia on muistutettava muun muassa paikallisesta hätänumerosta sekä muista mahdollisista erityispiirteistä ulkomailla onnettomuustilanteessa toimimiseen. Lisäksi mahdollisten kieliongelmiin ehkäisemiseksi ajoneuvon mukana olisi hyvä olla informaatiota kuljetusyrityksestä, kuljettajasta, kalustosta ja tarpeen mukaan myös kuljetettavasta tavarasta englanniksi tai kohdemaan omalla kielellä. Tiedot tulisi olla ajoneuvossa mahdollisimman näkyvällä paikalla, jotta mahdollisen hätätilanteen sattuessa myös ulkopuolinen taho voi nopeasti löytää tarvittavat tiedot.

6.4 Perehdyttämislomake

Perehdyttäminen auttaa uutta työntekijää toimimaan yrityksessä turvallisesti ja yrityksen periaatteiden mukaisesti. Perehdytyksen apuna voidaan käyttää perehdyttämislomaketta, jolle on listattu tärkeimmät asiat, jotka tulee käydä läpi uuden työntekijän kanssa. Perehdyttämislomakkeen avulla niin työnantaja kuin työntekijäkin voivat varmistua siitä, että kaikki tarvittavat asiat on opeteltu yhdessä ja yrityksen toimintaperiaatteet ovat työntekijälle tuttuja.

Perehdyttämislomake on tarkoitettu kaikille yrityksen uusille työntekijöille riippumatta heidän iästään tai aiemmasta työkokemuksestaan. Toimintaperiaatteet, kuljetettava tavara sekä kuljetusvälineet vaihtelevat yritysten välillä, minkä vuoksi perehdyttäminen on tärkeää kaikille uusille työntekijöille. Perehdytyslomaketta voidaan käyttää myös soveltavasti työntekijän siirtyessä yrityksen sisällä uusiin tehtäviin tai uuteen toimintaympäristöön. Kuljettajan siirtyessä esimerkiksi ajamaan kotimaanliikenteen lisäksi myös ulkomaanliikennettä tulee hänen kanssaan käydä läpi toimintamallit ulkomailla, kuten tietullit ja lainsäädäntö.

PEREHDYTTÄMISLOMAKE		
Kohde	Päivämäärä	
Perehdytettävä	Perehdyttävä	
PEREHDYTTÄVÄT ASIAT	Päivämäärä	Lisätietoja
Yrityksen toiminta		
- toimintaperiaatteet		
- yrityksen toiminta-alue		
- tärkeimmät asiakkaat		
- yleisimmät kuljetettavat tuotteet ja aineet		
Henkilöstö		
- esimiehet		
- työtoverit		
- keskeiset yhdyshenkilöt		
- yhteistoiminta ja työsuojeluorganisaatio		
Toimintatavat yrityksessä		
- vaitiolovelvollisuus		
- asiakaspalvelu		
- työvaatteet		
- yhteydenpito ja tiedotus		
- ajoneuvon huoltokäytännöt		
- ajoneuvon avaimet		
- ajoreittien suunnittelu		
- taloudellinen ja turvallinen ajotapa		
- aikataulut		
Kohdekohtainen toiminta		
- lastaus- ja purkukäytännöt		
- kulkuluvat		
- liikennejärjestelyt ja nopeusrajoitukset		
Työaika ja työvuorot		
- työajat ja -vuorot sekä lepoajat		
- ylityöt		
- lomat, sairauspoissaolot ja muut poissaolot		

Kuva 4.5. Ehdotus perehdyttämislomakkeen yläosasta.

Oma työtehtävä		
- omat työtehtävät		
- hyvä ergonomia kuljettajan työssä		
- ajoneuvo (käyttö, huolto- ja häiriötilanteet)		
- henkilökohtaiset suojaimet		
- ajoneuvon siisteys		
Yleiset turvallisuusasiat		
- työhöntulotarkastus		
- työterveyshuolto		
- turvallisuussuunnitelma		
- ensiapu (ohjeet, välineet)		
- toiminta onnettomuustilanteissa		
- toiminta muissa tapaturmatilanteissa		
- toiminta läheltä piti -tilanteissa		
- lastin suojaaminen		
Tehtävään liittyvät turvallisuusasiat		
- vaaralliset aineet		
- erityisvaaralliset työt		
Muut asiat		
Ajoneuvoihin tutustuttu ☐		
Perehdytysmateriaali jaettu ☐		
Työntekijän allekirjoitus		Perehdyttäjän allekirjoitus
Päiväys		Päiväys

Kuva 4.6. Ehdotus perehdyttämislomakkeen alaosa.

Perehdyttämiseen on varattava riittävästi aikaa, jotta sen aikana käytyt asiat jäävät perehdyttävän mieleen. TLY-asioden, yleisten toimintamallien ja perehdyttävän kysymysten huolellinen käsittely samalla pienentää uuden työntekijän kuljetusyritykselle tuomaa riskiä. Perehdytyksen yhteydessä käyty ohjeistukset ja muut perehdytysmateriaali tulisi säilyttää henkilökunnan helposti saatavilla, jotta niihin voidaan omatoimisesti palata tarpeen tullen.

6.5 Poikkeamaraportointi

Poikkeamalla tässä yhteydessä tarkoitetaan yrityksen normaalista toiminnasta poikkeavaa tapahtumaa, joka voi aiheutua yrityksen henkilökunnan, kaluston, tavarain tai ulkopuolisen muuttujan toiminnasta. Poikkeamia voivat olla esimerkiksi aikatauluista myöhästyminen, kuljetusvahinko, kaluston rikkoutuminen, liikennerikkomus, sään ääri-ilmiö, henkilökunnan toimintaan liittyvä poikkeama tai muu vastaava. Usein poikkeamilla on taloudellisia ja aikataulullisia vaikutuksia, mutta ei aina.

Vastaavasti kuin hätätilanteissa myös poikkeamatilanteissa toiminnan tulisi olla etukäteen suunniteltua ja loogista, jotta mahdolliset lisävahingot pystytään välttämään. Toimintaa poikkeamatilanteissa tulisikin harjoitella etukäteen ja säännöllisin väliajoin opittuja taitoja on hyvä kerrata. Kuvassa 4.7. esitetty ehdotus poikkeamatilan-

neohjeeaksi on tarkoitettu kaluston mukana kuljetettavaksi tarkistuslistaksi, josta kuljettaja voi tarpeen tullen tarkastaa yrityksen käytössä olevan toimintamallin poikkeamatilanteissa sekä ne yhteystiedot, joihin poikkeamatilanteissa tulee ensisijaisesti ottaa yhteyttä.

Poikkeamatilanneohje

Poikkeamatilanteen sattuessa arvioi ensin tilanne ja toimi sitten tilanteen vaatimalla vakavuudella. Pyri ensin minimoimaan häiriöt. Pysy rauhallisena ja pyri välttämään hätäntymistä toimimalla johdonmukaisesti seuraavan mallin mukaisesti (HUOM! Malli on ohjeellinen ja yrityksen on itse luotava oma toimintamallinsa poikkeamatilanteisiin):

- Arvioi tilanteen vakavuus ja tarvittavat toimenpiteet
- Varoita muita häiriöstä ja varmista ettei tilanteesta aiheudu lisää haittaa
- Tarkasta mahdolliset vauriot kalustossa ja kuormassa
- Tee tarvittavat välittömät toimenpiteet kuorman ja kaluston vahinkojen minimoinniksi
- Ilmoita poikkeamatilanteesta yhdyshenkilölle
 - Yhdyshenkilön puhelinnumero: _____
- Yhdyshenkilön avustuksella päättäkää jatkotoimenpiteistä
 - Varmista yhdyshenkilön kanssa oma osaamisesi tilanteen korjaamiseksi
- Toimi sovitun suunnitelman mukaisesti, ellei tilanteeseen tule yllättävää muutosta
 - Tilanteen muuttuessa toimi poikkeamatilanteen ohjeen mukaan

Toimituksesta vastaavan tahon puhelinnumero: _____

Korjaamon yhteystiedot: _____

Kuva 4.7. Ehdotus poikkeamatilanne ohjeesta.

Poikkeamatilanteiden raportointi, tilastointi ja niiden seuranta ovat merkittävä osa yritysten toimintavarmuuden kehittämiseksi ja laadun varmistamiseksi. Poikkeamien raportointi usein kuitenkin koetaan työntekijöiden mielestä ylimääräiseksi työksi, joka vie tehokasta työaikaa. Tämän vuoksi raportoinnin ja tilastoinnin tulisi olla mahdollisimman helppoa ja yksinkertaista, jotta poikkeamatilanteissa raportointi on mahdollista toteuttaa niin, että se ei haittaa kuljettajan normaaleja työtehtäviä.

Poikkeamien seurantaan kannustetaan, koska niiden avulla yritykset voivat havaita omaan toimintaansa liittyviä kehitystarpeita ja riskejä esimerkiksi poikkeamien toistuvuuden avulla. Kehitystarpeet tunnistettuaan yritykset voivat kehittää toimintaansa niin, että vastaavat poikkeamat ovat tulevaisuudessa ehkäistävissä.

On kuitenkin huomioitava, että osaan tiekuljetusten päivittäisessä toiminnassa tapahtuviin poikkeamatilanteisiin yritykset eivät itse pysty suoraan vaikuttamaan, koska

tiekuljetukset tapahtuvat avoimessa toimintaympäristössä, jossa on useita ulkopuolisia muuttujia.

Tärkeää raportoinnin onnistumisessa on yrityksen johdon vahva tuki ja kannustus toimintamalliin. Erityisesti raportointiin siirryttäessä tuen ja kannustamisen merkitys korostuu, jotta uusi toimintamalli omaksutaan. Toiminnan heikkouksien ja riskien tunnistamista helpottaa se, mitä enemmän poikkeamia raportoidaan ja näin ollen seurannan aluksi voidaankin asettaa tavoitteeksi kerätä mahdollisimman paljon ilmoituksia välittämättä niiden laadusta. (Hämäläinen & Heikkilä 2013)

Poikkeamien raportointia edesauttaa ilmoitusten läpinäkyvä käsittely: ilmoitus, tilastointi, poikkeamien analysointi ja toiminnan kehittäminen. Yrityksen johdon tulisi osoittaa, että poikkeamaraportointitietoa hyödynnetään toiminnan kehittämisessä muun muassa uusien toimintamallien luomisella poikkeamien ehkäisemiseksi. Poikkeamien raportoinnissa vastaavasti kuin yleisessä palautteenannossa, annettuun palautteeseen reagointi ja siihen vastaaminen lisäävät motivaatiota raportointiin.

Kuvassa 4.8 esitetty poikkeamaraportointilomake on tarkoitettu poikkeamien ilmoittamiseen, raportointiin ja seurantaan. Poikkeamatilanteen sattuessa kuljettajan tulisi kirjata ja raportoida poikkeama mahdollisten jatkotoimenpiteiden varalta raportointilomakkeen avulla. Lomakkeessa on lisäksi kohta poikkeaman kirjaajalle, jos kuljettaja ei itse kirjaa poikkeamaa yrityksen kirjanpitoon, vaan kirjauksen suorittaa esimerkiksi joku yrityksen toimihenkilöistä.

Poikkeamaraportointilomake			
Poikkeaman ilmoittaja:		Poikkeaman tapahtumispäivämäärä:	
Ajoneuvon rekisterinumero:		Tapahtumapaikka:	
Poikkeaman kirjaaaja:		Päivämäärä:	
Poikkeaman syy (rastita poikkeamatilanteen syy)		Tarkentavat tiedot	
Henkilöstö			
Kalusto			
Kuljetettava tavara			
Tavarantoimittaja/tilaaja			
Ajo- ja lepoaika-asetus			
Toiminta tilaajan alueella/tiloissa			
Sää			
Jokin muu ulkopuolinen syy (esim. liikenneuhka)			
Poikkeaman kuvaus		Poikkeaman toistuvuus: usein satunnaisesti harvoin Ympyröi kuvaavin vaihtoehto	
Vaadittavat jatkotoimenpiteet		Jatkotoimenpiteitä ei tarvita	
Poikkeamatilanteesta aiheutuneet ylimääräiset viivästykset ja kustannukset			
Yleiskuvaus		Viivästys (h)	€
Allekirjoitus: _____			

Kuva 4.8. Ehdotus poikkeamaraportointilomakkeesta.

Poikkeamatilanteiden systemaattisella ja aktiivisella seurannalla yrityksen on mahdollista tunnistaa oman toimintansa puutteet, heikkoudet ja riskitekijät ja mahdollisesti ennaltaehkäistä niiden tapahtuminen. Raportointilomakkeessa on lueteltuna yleisimmät syyt poikkeamille, minkä tarkoituksena on helpottaa mahdollisten riskitekijöiden ja heikkouksien tunnistamisessa. Poikkeamatilanteiden analysoinnissa yrityksiä kannustetaan arvioimaan poikkeamatyyppien toistuvuutta ja poikkeamasta aiheutuneita ajallisia ja taloudellisia haittoja, jotka usein toistuessaan saattavat aiheuttaa merkittäviäkin haittoja yrityksen toiminnalle.

6.6 Riskienhallinta

Riskien minimointi ja mahdollisiin riskitilanteisiin varautuminen ovat perusta kestäväälle ja vastuulliselle yritystoiminnalle riippumatta yrityksen toimialasta. Tiekuljetusalalla riskienhallintaan kuuluu normaalin yritystoiminnan lisäksi myös liikenneturvallisuuteen liittyvä riskienhallinta, mikä osaltaan lisää riskienhallinnan merkitystä tiekuljetusalalla. Tiekuljetuksissa riskienhallinta on todella laaja käsite ja sen tulisi kattaa kaikki eri yritystoiminnan vastuulliseen toimintaan liittyvät osa-alueet: talous, turvallisuus, liikenneturvallisuus, terveys ja ympäristö. Voidaankin todeta, että vastuullisuusmalli on kokonaisuutena yksi työkalu yritysten riskienhallinnan tehostamiseksi ja kehittämiseksi.

Kuvassa 4.9 esitetty riskienhallintalomake on kehitetty yrityksen johdon työkaluksi, jonka avulla voidaan tarkistaa milloin ja keiden kanssa mitäkin riskienhallinnan osa-alueita on käsitelty. Lomakkeeseen on listattuna muistutukseksi tärkeimpiä riskienhallintaan liittyviä asioita, mutta on suositeltavaa tarkastella asiaa esimerkkilistausta syvällisemmin käymällä läpi kaikki riskienhallinnan osa-alueet yksityiskohtaisesti esimerkiksi henkilökunnan kanssa käytävissä palaverissa ja avoimissa keskusteluissa. Lomakkeeseen on lisätty sarake myös osa-alueen kehittämisestä vastaavalle henkilölle, koska usein asioiden eteenpäin vieminen on tehokkaampaa, kun tehtävä kohdennetaan osaksi jonkun toimenkuvaa. Lomakkeen viimeisessä sarakkeessa on jätetty tilaa muistiinpanoille, joihin tulisi kirjata keskusteluiden tulemat ja suunnitellut jatkotoimenpiteet riskien minimoimiseksi.

Riskienhallinnan tulisi olla jatkuva prosessi, jota kehitetään toimintamallien, ajoneuvokaluston, henkilöstön, asiakkaiden ja tietojärjestelmien muuttuessa. Erilaisiin riskeihin varautumalla ja niiden ehkäisemisellä yritys voi parantaa henkilöstön viihtyvyyttä ja työturvallisuutta, vähentää ympäristövaikutuksia ja saada merkittäviä taloudellisia säästöjä.

Riskienhallinnantarkistuslomake			
Osa-alue	Käsitelty kokouksessa (Päivämäärä ja osallistujat)	Vastuuhenkilö	Keskustelut henkilökunnan kanssa: teemat ja toimenpiteet
Liiketoimintariskit ☐ toimitasuunnitelma ☐ vahvuuksien ja heikkouksien tunnistaminen ☐ markkinatilanne ☐ kilpailijat ☐ asiakkuudet ja yhteistyö/verkotot			
Sopimus- ja vastuuriskit ☐ asiakirjojen dokumentointi ☐ tarjousmenettely ☐ vastuut ja vakuudet			
Henkilöstöriskit ☐ perehdyttäminen ☐ työilmapiiri ☐ tasa-arvo ☐ työn stressaavuus ☐ avaimhenkilön pidempi poissaolo ☐ päihtet ja elämäntavat			
Kuljetuskaluston riskit ☐ kaluston ikä ☐ kaluston arvo ☐ kaluston kunnossapito ☐ katsastukset ☐ lisälaitteet			
Ajamiseen ja kuljettamiseen liittyvät riskit ☐ reititys ☐ ajo- ja lepoajat ☐ työturvallisuus ☐ toiminta hätä- ja poikkeustilanteissa ☐ toiminta lastausten ja purkujen aikana			
Ympäristöriskit ☐ vaarallisten aineiden käsittely ☐ jätehuolto ja kierrätys ☐ henkilökunnan ympäristötietoisuus			
Tietoriskit ☐ tietoturvallisuus ☐ asiakirjojen dokumentointi ☐ toiminnan seuranta ja raportointi ☐ salasanat ☐ varmuuskopiointi			
Yleinen turvallisuus ☐ rikokset ☐ tulipalot ☐ toimitilat			
Muuta esille tullutta			

Kuva 4.9. Ehdotus riskienhallintalomakkeesta.

Vastuullisuusmallissa riskienhallintaan ei ole luotu riskianalyysi- tai riskienarviointityökalua, vaan kuvassa 4.9 esitetyn riskienhallintalomakkeen on tarkoitus toimia ajatuksia herättävänä muistilistana yrityksen johdon ja muun henkilökunnan välisen kanssakäynnin lisäämiseksi. Tiekuljetusalalle kohdistettuja riskienarviointi- ja riskianalyysityökaluja ovat muun muassa Suomen Kuljetus ja Logistiikka Ry:n (SKAL) kehittämään Aski.fi -verkkopalveluun kytketty kattava riskienhallintatyökalu ja Euroopan työterveys- ja turvallisuusviraston tarjoama maksuton OiRA-riskinarviointityökalu (Online Interactive Risk Assessment), joka on kehitetty erityisesti työturvallisuuden ja -terveyden riskiarviointiin (SKAL 2014; Työterveyslaitos 2014).

6.7 Kaluston huoltosuunnitelma

Kaluston huoltosuunnitelmassa tulee noudattaa kaluston maahantuojaan, myyjän tai valmistajan ilmoittamaa ohjeistusta. Huoltosuunnitelmat ovat ajoneuvokohtaisia, mutta paremman kokonaiskuvan saamiseksi on suositeltavaa kerätä koko kaluston tiedot samaan taulukkoon. Keräämällä kaluston tiedot yhteen paikkaan on kaluston tietojen tarkastelu usein helpompaa ja tehokkaampaa, erityisesti jos ajoneuvoja on useita.

Huoltosuunnitelman yhteydessä on suositeltavaa listata myös ajoneuvon merkittävimmät ominaisuustiedot, jotka saattavat olla merkittäviä ajoneuvon huollon yhteydessä. Tietojen kerääminen yhteen tiedostoon selventää myös tietojen varastointia ja säilytystä. Kuljetusyritysten perustoiminnassa joudutaan usein tarkistamaan kaluston tietoja, muun muassa erilaisten ajolupien ja vastaavien hankkimisessa ja yleensä tietojen keskitetty ylläpito helpottaa tietojen saatavuutta ja vähentää tiedon keräämistä eri lähteistä. Kuvaan 4.10 on kerätty esimerkin mukaisesti tärkeimpiä kaluston huoltoon liittyviä ajoneuvon ominaisuustietoja.

Rekisteritunnus:	Ajoneuvo 1	Ajoneuvo 2	Ajoneuvo 3		
Ajoneuvoluokka:					
Kokonaispainoluokka:					
Suoriteala:					
Merkki:					
Kauppanimi:					
Ajoneuvotunnus:					
Ensirekisteröintipäivä:					
Käyttöönottoajankohta:					
Käytöstäpoistoajankohta:					
Päästöluokka (EURO-luokka):					
Käyttövoima:					
Moottoriteho (kW):					
Moottorin iskutilavuus (litraa):					
Alkolukko (kyllä/ei):					
Lisätiedot ominaisuuksista:					
Seuraava huollon ajankohta:					
Huollon sisältö:					
Seuraava katsastus:					

Kuva 4.10. Ehdotus kaluston huoltosuunnitelmataulukosta.

Huoltosuunnitelman yhteydessä on suositeltavaa pitää kirjaa myös ajoneuvokohtaisista yleisimmistä vioista ja varaosista, joita vikojen korjaamiseen tarvitaan. Näiden tietojen keräämisessä voidaan hyödyntää poikkeamaraportointia, jonka avulla niin sanotut tyyppiviat tulisi selvittää. Yleisten vikojen varalle on hyvä varautua ennalta muun muassa listaamalla ajoneuvojen yleisimmät viat, niistä aiheutuvat ongelmat ja niiden korjaamiseen vaadittavat varaosat ja resurssit sellaiseen muotoon, jota voidaan kuljettaa jatkuvasti kaluston mukana. Näin ollen häiriön tai vian tapahtuessa kuljettajan on helpompi tietää, mikä kalustossa on vikana ja mitä sen korjaamiseksi

tarvitaan. Varaosien ja korjaukseen vaadittavien resurssien listaaminen auttaa myös kuljettajaa arvioimaan häiriöstä aiheutuvia seurauksia ja sitä onko hän itse kykenevä korjaamaan vian vai pitääkö vika korjata korjaamolla, huomioiden kuljetusyrityksen oman toimintamallin poikkeamatilanteissa.

7 Vastuullisuusmallin jatkokehitys

Vastuullisuusmalli perustuu yritysten vapaaehtoisuuteen ja siksi sen käyttöliittymästä on pyritty tekemään mahdollisimman joustava ja avoin. Mallin tulee tukea muita olemassa olevia malleja ja järjestelmiä, minkä vuoksi mallin jatkokehittämisessä tulee tehdä entistä tiiviimmin yhteistyötä muiden aiheen parissa toimivien tahojen kanssa, joita ovat muun muassa julkisen sektorin toimijat, koulutuslaitokset sekä ammattijärjestöt ja -verkostot.

Vastuullisuusmallin yleistymisen ja kuljetusyritysten saamien hyötyjen kannalta on erityisen tärkeää, että tulevaisuudessa tarkastellaan syvällisemmin kuljetusyritysten ja tilaajaorganisaatioiden välistä rajapintaa. Vastuullisuusmallin ensimmäisessä tutkimushankkeessa tilaajille teetettiin internetkysely mallin vastuullisuusmittareihin liittyen. Tässä jatkotutkimuksessa tilaajaorganisaatioiden näkökulmia ja tarpeita tarkasteltiin muutamien yritysvierailujen avulla. Paremman kokonaiskuvan kartoittamiseksi vastuullisuusmallia tulisi tulevaisuudessa tarkastella korostaen tilaajapuolen tarpeita ja näkökulmaa. Tilaajien merkitys vastuullisuusmallin käyttämiselle on hyvin merkittävä, koska jos tilaajat eivät ole kiinnostuneita vastuullisuusmallin käytöstä, on kuljetusyritysten oman yritystoiminnan kehittämisen lisäksi saatavien vastuullisuusmallin konkreettisten hyötyjen esittäminen kuljetusyrityksille haastavaa.

Tilaajaorganisaatioiden entistä tiiviimpi kytkeminen vastuullisuusmalliin vahvistaisi myös kuljetusketjujen kokonaisuusajattelua. Nykyään kuljetusketjut ovat jaoteltavissa useaan osaan toimijoiden ja heidän toimintamalliensa mukaan. Kokonaisuuden kannalta olisi kuitenkin parempi, jos kuljetusketjun eri toimijat tuntisivat paremmin toistensa toimintamallit ja toimijoiden rajapinnoissa ei olisi suuria eroja. Kokonaisuusajattelu tukee myös tuotteiden hiilijalanjälki-tarkastelua, koska siinä pyritään selvittämään tuotteen koko hiilijalanjälki, eikä vain yhden tietyn valmistukseen tai kuljetukseen kuuluvan osakokonaisuuden vaikutuksia seurauksia.

Tämän tutkimuksen aikana on noussut useasti esille se, miten vastuullisuusmallin käyttöä voidaan varmentaa vapaaehtoisessa ja laitteistojen ja järjestelmien kannalta hyvin joustavassa mallissa. Varmennus nousi esille niin kuljetusyritysten kuin tilaajaorganisaatioiden kanssa käydyissä keskusteluissa. Vastuullisuusmallin jatkokehityksessä tulisikin tarkastella erilaisia varmennustapoja, joilla kuljetusyritys voi osoittaa toimintansa vastuulliseksi. Toimiva ja luotettava toiminnan varmennus lisää varmasti myös koko vastuullisuusmallin luotettavuutta ja näin myös tilaajaorganisaatioiden kiinnostusta mallin hyödyntämiseen. Tutkimuksen aikana käydyissä keskusteluissa pohdittiin muun muassa yritysten välisen vertaisarvioinnin mahdollisuutta, sisäistä auditointia, julkista vastuullisuusmallin yritysrekisteriä ja yritysten velvollisuutta välittömään kuukausiraportointiin sitä kysyttäessä.

Vastuullisuusmalli perustuu vapaaehtoisuuteen. Samalla se tuo perinteiselle tiekuljetusalalle paljon uudenlaista ajattelua, minkä vuoksi mallin markkinoitiin ja viestitään on kiinnitettävä erityisesti huomiota, kun malli julkistetaan. Vastuullisuusmallin tunnettavuus on mallin käytettävyyden ja mallin tarjoamien hyötyjen kannalta erityi-

sen tärkeää. Vastuullisuusmallia voidaan markkinoida esimerkiksi erilaisissa tiedotus- ja koulutustilaisuuksissa sekä kuorma-autoajokortin suorittamisen yhteydessä. Lisäksi vastuullisuusmallista tulisi tiedottaa alan lehdissä ja internetsivustoilla. Markkinoinnissa olisi hyvä tehdä yhteistyötä myös alan verkostojen ja yhteisöjen kanssa.

Vastuullisuusmallin jatkokehityksessä ei koeta enää tarpeelliseksi vastuullisuusmallin kehittämistä kokeiluyrityksissä nykyisellä käyttöliittymällä vaan tulevaisuudessa vastuullisuusmallia olisi hyvä kokeilla laajamittaisesti tarjoamalla se käyttöön kaikille halukkaille kuljetusyrityksille. Vastuullisuusmallin käytettävyyden kannalta suositellaan kuitenkin käyttöliittymän kehittämistä internetpohjaiseksi. Internetse-lainpohjainen käyttöliittymä mahdollistaisi nykyisen käyttöliittymän yksinkertaistamisen, visuaalisen näyttävyyden ja käytettävyyden parantamisen. Internetkäyttöliittymä mahdollistaisi myös uusia vastuullisuusmallin varmennus- ja tarkastelumahdollisuuksia sekä sen käyttäjälle vapaamman pääsyn vastuullisuusmallin tietoihin.

Tässä tutkimuksessa vastuullisuusmalliin lisättiin riskienarviointinäkökulmaa, mutta riskienarvointi pidettiin tarkoituksella enemmän ohjeellisena kuin analyttisenä riskienarvointimenetelmänä. Tämä linjaus tehtiin siitä näkökulmasta, että tiekuljetusalalle on kehitetty muiden tahojen toimesta tarkkoja riskienarvointimenetelmiä, joista on kerrottu enemmän kappaleessa 4.6. Tutkimuksen aikana kuitenkin hahmoteltiin vastuullisuusmallin mittareihin perustuvaa riskientunnistustyökalu, joka jätettiin vielä tästä versiosta pois vähäisten tilastotietojen vuoksi. Työkalun kalibrointiin tarvitaan tiedot mahdollisimman monen yrityksen kuukausiraporteista, mikä on mahdollista vain vastuullisuusmallin laajamittaisella käytämisellä.

8 Yhteenveto

Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmallia on nyt kehitetty kahdessa erillisessä tutkimushankkeessa keväästä 2013 asti. Yhdessä tutkimushankkeet ovat luoneet kattavan perustan vastuullisuusmallille ja sen rakenteelle. Tiiviissä yhteistyössä kokeiluyritysten kanssa mallin asiasisältö ja käyttöliittymän rakenne on pysytty kehittämään erikokoisia tiekuljetusalan yrityksiä palvelevaksi ja heidän tarpeisiinsa vastaavaksi. Tämän jatkotutkimuksen aikana mallissa käytettäviin vastuullisuutta tarkasteleviin mittareihin ei tullut enää suuria muutoksia, joten voidaan todeta, että malli kattaa merkittävimmät tiekuljetusyritysten vastuullisuusmittarit. Toisaalta on huomioitava, että toimialan, kaluston ja teknologian kehittyessä vastuullisuusmallia on jatkuvasti kehitettävä, jotta se vastaa kuljetusyritysten tarpeisiin mahdollisimman tehokkaasti ja vaivattomasti.

Tämän tutkimuksen ensisijaisena tarkoituksena oli kehittää vastuullisuusmallin käyttöliittymää ja luoda siihen yksityiskohtainen ohjeistus. Käyttöliittymän asiasisältö pysyi hyvin samanlaisena kuin mitä se oli vastuullisuusmallin ensimmäisessä vaiheessa, mutta käyttöliittymän käyttöä monipuolistettiin lisäämällä siihen kuukausiseurannan mahdollistavan ominaisuuden. Samalla käyttöliittymää selkeytettiin jaotteleamalla sen eri toiminnot käyttöliittymän eri välilehdille. Tilastojen analysoinnin helpottamiseksi käyttöliittymään lisättiin myös jokaiselle vastuullisuusmittarille aikasarjoja piirtävät kuvaajat, joista käyttäjä voi nopeasti tulkita kunkin indikaattorin kehityksen.

Käyttöliittymän ohjeistus pyrittiin tekemään mahdollisimman yksiselitteiseksi ja tiiviiksi, jotta sen avulla vastuullisuusmallin käyttö ja tietojen täyttäminen olisi kuljetusyrityksille helppoa. Ohjeistuksen yksinkertaistamiseksi siinä käytettiin paljon kuvia ja muuta informaatiografiikkaa. Käytettävyyden lisäämiseksi ohjeistukseen lisättiin myös perus termistöä ja toimintoja Excel-taulukkolaskentaohjelmasta, jotta myös sellaiset yritykset, joille kyseinen ohjelmisto ei ole tuttu voivat helposti omaksumalla mallin käyttämisen.

Vastuullisuusmallin molemmissa kehityshankkeissa on pyritty tiiviiseen yhteistyöhön kuljetusyritysten kanssa. Kokeiluyrityksiltä on kysytty aihealueeseen liittyen palautetta ja kokemuksia niin kokeilun alussa ja kokeilun päätyttyä kuin myös useaan kertaan kokeilun aikana. Kokeiluyrityksiltä saatu palaute ja kommentit ovat osoittaneet, että vastuullisuusmalli on toivottu ja tarpeellinen johtamis- ja toimintamalli tiekuljetusalalle, vaikkakin sen konkreettisten hyötyjen esittäminen nyt toteutetuissa kahdessa kehityshankkeessa on vielä ollut haasteellista, koska kehityshankkeet ovat kestoltaan olleet melko lyhyitä ja ne ovat rajoittuneet vain muutamiiin yrityksiin.

Vastuullisuusmallin kokeilujen yhteydessä kuljetusyritykset ovat hyvin omaksuneet mallin toimintaperiaatteen ja sen käyttämisen. Saatujen kommenttien perusteella vastuullisuusmallin nykyisen käyttöliittymän käyttö vaatii ensimmäisellä kertaa perehtymistä, mutta jatkossa käyttö helpottuu nopeasti ja tietojen täyttämiseen ei kulu liikaa aikaa. Palautteen perusteella jo tietojen kirjaamista vastuullisuusmalliin pidetään usein hyvänä ja tarpeellisena, koska sen avulla tulee palattua ja tarkastettua kuluneen kuukauden tapahtumat. Kuukausiseurannan lisäksi kuljetusyritykset ovat myös kokeneet vastuullisuusmalliin luodut esimerkkilomakkeet ja -ohjeistukset hyödyllisiksi ja tarpeellisiksi. Kokeiluyritykset pitivät useita erilaisia esimerkkidokumentteja herättelevänä ja omaa toimintaa helpottavina, koska niiden avulla yritysten on helpompi kehittää omaan toimintaansa soveltuvia ohjeistuksia.

Vastuullisuusmallin koetaan nyt olevan valmis mallin laajempaan levitykseen, jotta sen tunnettavuutta ja laaja-alaisempaa käyttäjäkokemusta voidaan testata. Jatkossa vastuullisuusmallin käyttöliittymästä tulisi tehdä online-pohjainen ja vastuullisuusmallin asiasisällön kehittämistä ei tulisi lopettaa. Jatkokehityksessä tulisi korostaa erityisesti kuljetuksia tilaavien organisaatioiden roolia tiekuljetusalan vastuullisuuden kehittämisessä. Jatkokehityksessä tulee myös huomioida toimialan ja teknologian jatkuvakehitys, jotka voivat tuoda uusia mahdollisuuksia ja tarpeita vastuullisuusmalliin liittyen.

9 Lähdeluettelo

- Elinkeinoelämän keskusliitto. 2006. Vastuullinen yritystoiminta -käytäntöjä suomalaisissa yrityksissä. [http://pda.ek.fi/ek_suomeksi/ajankohtaista/tutkimukset_ja_julkaisut/ek_julkaisuarkisto/2006/Vastuullinen_yritystoim.pdf]
- ERA. 2013. Safety Management Systems. European Railway Agency. [<http://www.era.europa.eu/tools/sms/Pages/default.aspx>]
- Hämäläinen, P. & Heikkilä, J. 2013. Poikkeamaraportointi ammattiliikenteessä - Väline tieliikenteen turvallisuusjohtamiseen. VTT Technology 85. [<http://www.vtt.fi/inf/pdf/technology/2013/T85.pdf>]
- Liimatainen, H., Nykänen, L., Hyytinen, T. & Vasara, J. 2014. Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmalli -kokeilututkimus. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Trafin tutkimuksia 03/2014. [http://www.trafi.fi/filebank/a/1392112085/dd82bbe82db78bd27cc724e2f83bb93b/14193-Trafin_tutkimuksia_03-2014_-_Vastuullisuusmalli.pdf]
- Motiva. 2014. Tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus. Energia-tehokkuus-sopimukset. [http://www.energiatehokkuussopimukset.fi/fi/sopimusalat/liikenne/tavarankuljetukset_ja_logistiikka/]
- SKAL. & ALT. 2013. Kuljetuspalveluiden ostajan vastuu. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry & Autoliikenteen Työnantajaliitto ry. [http://www.skala.fi/files/13201/Kuljetusasiakkaan_info_082013.pdf]
- SKAL. 2014. Aski on johtamisen sähköinen työkalu. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry. [http://www.skala.fi/tietoa_meista/tietoa_kuljetusalasta/aski-tyokalu_tukee_liiketoiminnassa]
- Työterveyslaitos. 2014. Uusi työkalu sujuvoittaa kuljetusyritysten työn riskien hallintaa. Tiedote 60/2014. [<http://news.cision.com/fi/tyoterveyslaitos/r/uusi-tyokalu-sujuvoittaa-kuljetusyritysten-tyon-riskien-hallintaa,c9652175>]

10 Liitteet

Liite 1: Tieliikenteen tavarankuljetusyritysten vastuullisuusmallin käyttöliittymän ohjeistus