

AKT:N TYÖYMPÄRISTÖOHJELMA 2018-2022

Yleistä

AKT:n työsuojelutoiminnan perustana on työsuojeluvaltuutettujen, luottamusmiesten ja ammattiosastojen työpaikkatoiminta. Työympäristöohjelman tarkoituksena on arvioida tulevaa toimintaa ja antaa päätöksentekijöille pohjatietoa työsuojelun tärkeimmistä kohteista.

Taustaa

Viimeisen nelivuotiskauden aikana on tehty useita työsuojeluun liittyviä tutkimuksia ja hankkeita, joista on saatu hyvää taustamateriaalia työsuojelutyötä varten. Esim. työturvallisuuden ja työhyvinvoinnin edistäminen jätteenkuljetuksissa (OIRA vuosikello Työterveyslaitoksen kanssa), linja- ja kuorma-autonkuljettajille käsiin kohdistuva värinämittaus Tampereella mukulakadulla ja tieliikenteen kuljetusyritysten vastuullisuusmalli Trafifin koordinoimana.

Kuskit Kuntoon on hyvinvointivalmennus, joka toteutettiin yhteistyössä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n kanssa. Samoin haettiin Kelalta Tyk- ja Kiila-kuntoutuksia jäsenistölle. Tyk-kuntoutukset toteutuivat kahdesti.

Tapaturmavakuutuskeskuksen ja tutkija Tarja Ojalan kanssa tehtiin kolmiosainen TOT teematutkimus, jossa analysoitiin raskaan liikenteen kuljettajien kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia työturvallisuusnäkökulmasta ja annettiin suositukset onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn. TOT 4/14, 5/14 ja 1/15. Näissä ei ollut osallisena muita osapuolia.

STM:n työelämä hanke 2020 ei ole toteutunut kuljetusalalla toivotulla tavalla.

Työturvallisuuskeskus julkaisi vuonna 2016 uudistetun oppaan työturvallisuus ja työterveys autoliikenteen työpaikoilla ja vuonna 2015 Satamaoperointialan työsuojeluoppaan.

AKT ja ALT käynnistivät vuonna 2017 hankkeen koskien teollisuuden lastaus- ja purkupaikkoja ja niiden turvallisuutta.

Kuljetusalalla yleisesti käytössä olevat epäsäännölliset työajat ja lisääntynyt yötyön määrä sekä korkea tapaturmariski asettaa erityisiä vaatimuksia työsuojelutyölle.

Tilaajavastuulaki ei ole kuljetusalalla toiminut toivotulla tavalla. Tätä asiaa on viety yhdessä ALT:n kanssa eteenpäin.

Kuljetusalalla on edelleen vähättelevää asenteellista suhtautumista.

Liikkuvan poliisin lakkauttaminen on vähentänyt maanteillä tapahtuvaa valvontaa, josta johtuen poliisin raskaan liikenteen osaaminen on heikentynyt. Tämä on myös pidentänyt tarkastusten kestoaikaa.

Mittojen ja massojen osalta ongelmia on esiintynyt mm. vanhempien autojen osalta jarruissa. Yleisesti kuormakorien kiinnitysten sekä niissä olevien kuormansidontapisteiden riittämättömyydestä on tullut myös lisähaasteita.

Uudempien autojen levyjarrujen tuoma parempi hidastuvuus on tuonut lisähaasteita vanhoille kuormakoreille ja päällirakenteille.

Satamayhtiöiden yhtiöittäminen on tuonut uudet haasteet satamaympäristöön. Toisaalta päätöksenteko on nopeutunut.

TYÖSUOJELUN TOIMINTAYMPÄRISTÖ VUOSINA 2018 - 2022

- Työaika- ja vuosilomalain mahdolliset uudistukset tulevat vaikuttamaan myös kuljetusalaan.
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK lopetti keskusjärjestösopimusten tekemisen (2016). Jatkossa keskusjärjestösopimusten sisältämät asiat on neuvoteltava jokaiseen työehtosopimukseen ja niiden kehittäminen tapahtuu jatkossa työehtosopimuskierröksillä.
- Ajokorttilainsäädännön ja kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutuksen muutokset tulevat vaikuttamaan kuljetusalan työvoiman määrään ja tapakulttuuriin.
- Satama-, kuljetus- ja liikennetyö tulevat olemaan edelleenkin työtaturmien määrällä mitattuna vaarallisia ammatteja. Riski työtaturmaan tai liikenneonnettomuuteen joutumisesta on kuljetusalalla vakava ongelma.
- Työsuojeluviranomaisten tekemät oma-aloitteiset työpaikkatarkastukset kohdistuvat pääosin riskiyrityksiin. Tarkastajien käynti muilla kuljetusalan työpaikoilla riippuu paljolti työpaikan omasta aktiivisuudesta.
- AVI:n työsuojelun vastuualue muuttuu tämän hetkisen tiedon mukaan valtakunnalliseksi 2020. Muutoksella tavoitellaan tasalaatuisempia tarkastuksia.
- Pakettiautojen vapauttaminen liikenneluvista tulee siirtämään jakelukuljetuksia niille. Tavara- ja henkilöliikenteen kabotaasiliikenne tulee lisääntymään. Näiden muutoksien myötä arvioidaan harmaan talouden tulevan lisääntymään.
- Digitaalisen ajopiirturin käyttöönotto on tehostanut ajo- ja lepoaikojen valvontaa ja sitä myöden rikkomukset tulevat vähenemään. Mahdollinen etävalvonnan aloittaminen tulisi täydentämään valvontaa.
- Kuljetusalalla tehdyt työturvallisuushankkeet tulevat paremmin käyttöön. AKT omalla toiminnallaan lisää näiden markkinointia.
- Kuljetusalan asiakkaat, joilla on hyvä turvallisuuskulttuuri, tulevat vaatimaan työturvallisuuden parempaa huomioimista koko kuljetusketjulta.

Sosiaali- ja terveysministeriö sekä EU kampanjoivat työsuojeluun liittyvissä asioissa. Meneillään on mm hanke Suomen työelämästä Euroopan paras vuoteen 2020 mennessä, työelämä 2020-hanke. Tätä hanketta tai sen osia on yritettävä viedä työnantajaliittojen kanssa yhdessä työpaikoille. Työpaikkojen toimijat ovat avainasemassa asioiden eteenpäin saamiseksi.

Yhteiset työpaikat tulevat olemaan haasteellisia ja niissä yhteisymmärryksen saavuttaminen. Päävastuu näissä jää pääasiallista määräisvaltaa käyttävälle taholle.

- Työurien ylläpitoon ja pidentämiseen tähtäävä toiminta aiheuttaa muutoksia työruutiineihin.
- Riskien arviointia työturvallisuuden perustana tullaan käyttämään yhä enemmän.
- Työelämän laadun parantaminen lisää yritysten tuottavuutta ja näin hyödyttää kaikkia osapuolia. Työturvallisuutta tullaan käyttämään osana yritysten johtamista.

TYÖSUOJELU ON YHTEISTOIMINTAA

Yhteistoiminta on kestävin tie edetä työsuojelussa. Työsuojelutyöstä saatava hyöty on yhteistä. Työnantajan tulisi huomata, että hyvä yhteistoiminta työsuojelussa johtaa tuottavuuden paranemiseen. Yritysten laatu- ja toimintajärjestelmiin tulee sisällyttää myös työsuojelunäkökulma.

Yhteisillä työpaikoilla määräysvaltaa käyttävän yrityksen on huolehdittava, että yrityksen omassa toiminnassa, muiden toimijoiden sekä alihankkijoiden osalta työsuojeluasiat selvitetään riittävällä koulutuksella ja perehdyttämällä. Toiminnan muutoksen pitää lähteä ylimmästä johdosta. Työnjohdon rooli on olennainen osa onnistumista.

Usein kuljetusalan työnantaja laiminlyö tai vastustaa työntekijäpuolen tekemiä työelämän parannusehdotuksia nähdessä työsuojelun vain kustannustekijänä.

AKT neuvottelee jokaisen työehtosopimuksen osalta työnantajaliiton kanssa sopimuksen työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta. Tätä sopimusta tulee kehittää jatkuvana prosessina.

Jokaisella työntekijällä on velvollisuus nostaa työsuojelullisia epäkohtia esille ja tehdä esityksiä, joilla saadaan yhteistyötä kehitettyä ja samalla parannettua työturvallisuutta.

Työsuojeluvaltuutetun tulee seurata, että työsuojelutoimikunnille tehdyt esitykset käsitellään ja tehdyt päätökset toteutetaan. Toteuttamisen jälkeen päätöksien vaikutuksia tulee seurata.

Riskien arvioinnin osalta yrityksissä pitää tehdä työpaikkakerros vähintään vuosittain ja aina, kun toimintaympäristössä tapahtuu merkittäviä muutoksia.

Kuljetusalan yrityksiä varten on neuvoteltava yhtenäinen päihdeohjelma, jonka painopiste on päihdeongelmien ehkäisyssä eikä päihdeongelmaisten rankaisemisessa. Päihdeohjelmassa kiinnitetään huomiota myös väsymyksen ehkäisyyn ja sen vaarojen tunnistamiseen.

Satamien liikennejärjestelyjä suunniteltaessa sekä toimivuuden arvioinnissa tulee kuulla satama-alueella liikennöiviä tahoja enemmän. Satama-alueesta päävastuussa on satamanpitäjä.

TYÖTERVEYSHUOLTO

Jokaisella kuljetusalan työpaikalla on ryhdyttävä toteuttamaan lainmukaista työterveyshuoltoa ja laatia työterveyshuollon toimintasuunnitelma. Työterveyshuollon tulee seurata työntekijän terveyttä ja tehdä ehdotuksia työpaikan terveyshaittojen eliminoimiseksi. Työpaikalla on varmistettava työterveyshuollon toimintasuunnitelman toteutuminen. Työeläke- ja tapaturmavakuutusyhtiöiden roolia tässä on myös kasvatettava.

Kuljetusalan työntekijöiden terveyttä tulee edistää työterveyshuollon kattavuutta ja laatua parantamalla. Maantieliikenteen ammattikuljettajien osalta työterveyshuolto tulee suunnitella ja toteuttaa Työterveyslaitoksen laatiman oppaan mukaan.

Työsuojeluvaltuutettujen on ryhdyttävä yhteistyöhön työterveyshuollon henkilöstön kanssa ja kutsuttava heitä työpaikoille tekemään työpaikkaselvityksiä.

Työterveyshuollon ammattihenkilöstön avustuksella pystytään kehittämään työolosuhteita tehokkaasti, siksi heidän pitää olla mukana myös riskien arvioinnissa. Työterveyshuollon ammattihenkilöstön tulee tuntea työpaikka ja hallita toimenkuvansa mukaan työpaikan ongelmat. Erityisesti työkohteisiin/tehtäviin, joissa on altistusvaara, tulee kiinnittää huomiota.

Työpaikan työkykyä ylläpitävä toiminta tulee suunnitella yhteistyössä työterveyshuollon kanssa ja sen tulee tähdätä siihen, että työntekijä pystyy siirtymään työstä terveenä eläkkeelle.

Eläköitymisiän vapaaehtoinen ja luonnollinen nostaminen onnistuu työn kuormittavuutta vähentämällä ja erityisesti vajaakuntoisten ja ikääntyvien työtä keventämällä.

AKT:n tulee vaikuttaa työterveyshuollon valvonnan tasoon, että vähintään nykyiset miniehdot on turvattu jokaiselle työntekijälle. Työterveyshuoltolainsäädäntöön vaikuttaminen ja etenkin minimitason nostoon kuljetusalalla pitäisi saada parannusta yhdessä työnantajaliittojen kanssa.

TYÖURIEN YLLÄPITO JA JATKAMINEN

Työssä jaksaminen mahdollisimman pitkään on työmarkkinaosapuolien sekä valtiovallan yhteinen tavoite. Työturvallisuuskeskus markkinoi työhyvinvointikorttia työalatoimikuntien toimesta.

AKT:n toimialoilla työurien jatkaminen on erityisen ongelmallinen johtuen työntekijöiden ruumiillisesta ja henkisestä kuormituksesta, jonka seurauksena joudutaan ennenaikaiselle eläkkeelle.

Kuljetusalan työntekijöistä kolmasosa ilmoitti kokevansa lievää tai vakavaa työuupumusta aikaisemman tutkimuksen mukaan. Pitkien ja hektisten työpäivien määrien osuus sekä lisääntynyt yöaikaan tapahtuva työskentely on tuonut isoja haasteita työkyvyn hallintaan. Yritysten tulee puuttua tähän työnjohtajärjestelmiä ja työaikoja kehittämällä yhteistyössä työntekijöiden edustajien kanssa.

Turvalliset työtavat on otettava huomioon yritysten kaikessa päätöksenteossa. Ammattimaisen johtamisen osana kuuluu olla työntekijöiden terveydestä huolehtiminen yhdessä asiantuntevan työterveyshuollon kanssa.

Työpiste-ergonomiaan ja koko kehoon kohdistuvaan tärinään tulee kiinnittää huomioita, koska tuki- ja liikuntaelinten sairaudet ovat jatkuvana uhkana. Näistä merkittävimpiä ovat nivelrikko, niska-hartia- ja selkäoireyhtymät. Kuljetusalan työntekijöiden yleisin eläkkeelle siirtymisen syy on pitkään ollut tuki- ja liikuntaelinsairaudet.

Työntekijöitä on opastettava jatkuvalla säännöllisellä perehdyttämällä oikeisiin ja turvallisiin työskentely- sekä toimintatapoihin.

Työterveyshuolto on otettava aktiiviseksi kumppaniksi yhtenäisten ja mahdollisimman pitkien työurien saavuttamiseksi työpaikoilla.

Työntekijöiden on tärkeää vaikuttaa siihen, että työssä käytettävät tekniset laitteet ovat kuljetusalan työhön soveltuvia ja niiden käyttöön on perehdytetty. Tutkimuksien tuloksia tulisi hyödyntää apuvälineiden hankinnassa ja käyttöönotossa.

TAPATURMIEN TORJUNTA

Kuljetusalan työpaikkatapaturmat ovat määrällisesti laskeneet vain vähän.

Tapaturmataajuus oli 39.5 (42.7 vuonna 2015) vuonna 2016 lisääntyneiden työtuntien vuoksi. Kuljetusalalla rekisteröitiin 7.700 (7702 vuonna 2015) työtaturmaa vuonna 2016, joista puolet tieliikennetyössä. Näistä varastointi, lastaus- ja purkupaikoilla yli 2 000 tapaturmaa ja muilla julkisilla paikoilla vähän alle 2 000 työtaturmaa.

Kuljettajien liikenneonnettomuuksissa tapahtuneet fyysiset loukkaantumiset ja traumaperäiset oireet tulee kirjata työtaturmiksi.

Tapaturmista seuraa terveydellisiä ja taloudellisia ongelmia työntekijälle. Työnantajalle tapaturmista seuraa taloudellisia menetyksiä. Tapaturmien ehkäiseminen on tehokasta työsuojelutyötä. Tavoitteena pitää olla työelämä ilman tapaturmia.

Usein kuljetusalan työntekijän työntekopaikka ei ole oman työnantajan vastuulla. Tämän vuoksi lastaus- ja purkupaikoissa ja niiden kunnossapidossa on ollut ongelmia, joihin on ollut vaikea löytää vastuuhenkilöä.

Työpaikoilla pitää suorittaa yhteistoiminnassa laaja työn riskien arviointi, jolloin myös lastaus- ja purkupaikkojen turvallisuus- ja vastuuasiat käydään läpi.

Yksintyöskentely, aikataulut sekä yötyö lisäävät tapaturmariskiä ja väkivallan uhkaa sekä psykososiaalista kuormitusta. Psykososiaalisilla kuormitustekijöillä tarkoitetaan organisaation, työn johtamisen ja suunnittelun, työjärjestelyjen ja työympäristön, työtehtävän, työyhteisön ja vuorovaikutuksen ominaisuuksia tai piirteitä, jotka vaikuttavat ihmiseen. Ne ovat asioita, jotka kuormittavat huolimatta siitä, kuka on tekijänä. Kuormitustekijöitä ilmenee kaikilla työpaikoilla.

Työntekotapoja suunniteltaessa huomioidaan jokaisen yksilön kyky suoriutua kyseisestä työstä. Työ pitää myös suunnitella siten, että ei tarpeettomasti aiheuteta kuormitusta työntekijälle.

Työntekijällä on myös itsellään vastuu siitä, että hän tekee työnsä turvallisesti. Vastuullista on myös huolehtia muista yhteisen työpaikan toimijoista.

TYÖ- JA LEPOAIKA

Kuljetustyöntekijöiden päivittäinen työaika on usein yli kahdeksan tuntia ja työhön sidonnaisuusaika voi venyä jopa 15 tuntiin. Työajoista ja toisaalta ruokailupaikkojen saavutettavuudesta sekä ajanpuutteesta johtuen ruokailutavat ovat epäsäännölliset. Tästä johtuen ylipaino sekä sydän- ja verisuonitaudit aiheuttavat ongelmia. Jos työssä ei pidetä lain ja säädösten mukaisia taukoja tai työtä tehdään yli sallittujen enimmäismäärien, kasvaa sairastumis- ja tapaturmariski moninkertaiseksi. Myös unen laatuun pitäisi kiinnittää huomiota. Yleensä auto lepää, mutta kuljettaja ei.

Työehtosopimus- ja työpaikkatoiminnan tavoitteena tulee olla työhön sidonnaisuusaikojen lyhentäminen ja työaikojen järkevä sijoittaminen sekä yötyön rajoittaminen siten, etteivät työntekijät kuormitu liikaa. Vuorotyössä Työterveyslaitoksen ohjeiden mukaan eteenpäin kiertävän työvuorojärjestelmän on todettu olevan terveellisin. Yötyötä saisi olla vain kaksi yötä peräkkäin. AKT tiedottaa jäsenistölle väsymyksen riskeistä ja vaikutuksista työkykyyn.

Kuljetusalan laittomiin ylitöihin tulee puuttua yhteistyössä viranomaisten kanssa.

Työaikajärjestelyissä tulee ottaa huomioon, että tauot pidetään paikoissa, joissa on työturvallisuuslain mukaiset olosuhteet, kuten esim. ruoan säilytys- ja lämmityspaikat tai mahdollisuus ostaa kunnollista ruokaa. Myös taukopaikkojen määrään ja laatuun tulee kiinnittää huomiota. Tämä edellyttää yhteistoimintaa viranomaisten ja huoltamoyrittäjien kanssa.

Kuljetuskaluston mittojen ja massojen kasvun myötä sopivien taukopaikkojen määrä vähenee.

AKT vaikuttaa taukopaikkojen suunnitteluun yhteistyössä alan järjestöjen ja liikenne- ja viestintäministeriön sekä liikenneviraston kanssa.

VIRANOMAISTOIMINTA

Kuljetusalalle tärkeitä yhteistyökumppaneita ovat Trafi, poliisi, työsuojelun vastuualueen tarkastajat sekä liikenne- ja viestintäministeriön lakeja valmistelevat viranhaltijat. AKT on pitkällä aikavälillä solminut yhteydet näihin viranomaisiin. Yhteistyötä tulee entisestään tiivistää edustajakokouskaudella.

Nykyinen sakotusjärjestelmä johtaa ajo-oikeuden menettämiseen, joka aiheuttaa kuljetusalan työntekijöille kaksinkertaisen rangaistuksen, työansioden menetyksen vuoksi. AKT:n tulee vaikuttaa sakotusjärjestelmän kehittämiseen niin, että rikkeiden vakavuusaste otetaan huomioon ajo-oikeuden menettämisen osalta.

AKT:n tulee edelleen huolehtia siitä, että kuljettajat eivät joudu yksin vastuuseen rangaistuksista ja että tilaajavastuulainsäädäntöä noudatetaan.

Pienet ylikuormamaksut rokottavat yleensä vain kuljettajaa. Tämä epäkohta pitäisi saada pois, jos kuljettaja ei omalla toiminnallaan ole aiheuttanut ylikuormaa. Tämän vuoksi on tärkeää, että tieto kulkee kuljetusketjussa oikealla tavalla ja oikeat tahot joutuvat vastuuseen niistä.

TYÖSUOJELUVALTUUTETUT

Työsuojeluvaltuutettuja oli AKT:n rekisterissä vuoden 2017 lopussa 239 (2013: 397) .

AKT:n ammattiosastoilla on sääntöjen mukaan vastuu järjestäytyneen työsuojeluhenkilöstön valinnasta työpaikoille. Tavoitteena tulee olla, että työpaikoilla on luottamusmiehen lisäksi työsuojeluvaltuutettu. Valtuutettujen määrän lisäämiseksi pitää edelleen kehittää uusia työvälineitä ammattiosastojen käyttöön.

TYÖSUOJELUKOULUTUS

AKT järjestää työsuojelukoulutusta ay-opistolla sekä tarvittaessa alueellisesti yhdessä ammattiosastojen kanssa. Liiton ja ammattiosastojen järjestämissä koulutustilaisuuksissa tulee entistä selkeämmin ottaa esille työpaikan riskien arviointi sekä työurien ylläpito ja pidentäminen.

Ammattiosastojen tulee myös järjestää ns. valmistavaa koulutusta työsuojelusta kiinnostuneille jäsenille. Näin saadaan uusia henkilöitä innostumaan työsuojelutyöstä.

Työturvallisuuskeskuksen työalatoimikuntien tulee järjestää työsuojelupäälliköille, työnjohdolle ja työsuojeluvaltuutetuille yhteistä erikoiskoulutusta.

TYÖEHTOSOPIMUSTOIMINTA

AKT:n työehtosopimuksissa on vähän työsuojeluun liittyviä määräyksiä. Tämän seurauksena työpaikoilla toimitaan pitkälti työturvallisuuslainsäädännön minimiehdoin. Työehtosopimuksia solmittaessa neuvottelupöytään tulee nostaa työsuojelun kehittämiseen liittyviä asioita.

AKT:n tulee edistää hyvinvointia työpaikoilla ja mm. neuvotella työelämän laatuun, työurien pidentämiseen ja tapaturmien torjuntaan liittyvät asiat työehtosopimukseen.

Työsuojeluhenkilöstön asemaa on parannettava työehtosopimusneuvotteluissa. Työsuojeluvaltuutetuille tulee sopia riittävästi vapautusta suhteessa työpaikkojen kokoon sekä työtehtävien määrään. Samalla tulee sopia myös työsuojeluvaltuutetulle maksettavasta korvauksesta.

TYÖSUOJELU ON ISO OSA LIIKENNETURVALLISUUTTA JA YMPÄRISTÖNSUOJELUA

Raskaan liikenteen aiheuttamia onnettomuuksia on tutkittu erikseen tutkijalautakuntien toimesta. Tyypillisimpiä syitä ovat olleet väärät tilannenopeudet, kuljettajien ylipitkät ajo- ja työajat sekä riittämättömistä lepoajoista johtuva väsymys. Näissä monissa on myös osallisena heikko työsuunnittelu ja kuljetuskaluston sopimattomuus.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmissa on nostettu esille mm. raskaan liikenteen ajonopeudet, ylikuormat ja ajo- ja lepoaikarikkomukset. Työsuojelun näkökulmasta rangaistuksia em. rikkomuksista tulee osoittaa työnantajalle sekä kuljetusten tilaajille, jos he ovat vaikuttaneet asioihin.

AKT:n tulee vaikuttaa raskaanliikenteen renkaiden urasyvyysvaatimusten parantamiseen etenkin talviolosuhteissa ja kestävyteen kantavuusvaatimusten osalta uusien akselipainojen johdosta.

Entistä tärkeämpää on vaikuttaa VAK/ADR kuljetusten hoitamiseen turvallisesti. Koulutuksessa tulee ottaa huomioon mm. lastinkäsittely, kuljetusreitit, taukopaikat ja tunnelit.

AKT:n pitää vaikuttaa yritysten toimintatapoihin siten, että niissä kiinnitetään huomiota turvalliseen ja taloudelliseen ajotapaan sekä mahdollistetaan ajo- ja lepoaikojen noudattaminen. Tärkeää on saada kiire ja tiukat aikataulut pois paremmalla kuljetussuunnittelulla unohtamatta työvuorosuunnittelua.

Kuljetusalalle tulee laatia turvallisuuskäytännöt, jotka sisältävät liikenneturvallisuuden ohella hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja työsuojelukäytäntöjä.

AKT:n jäsenten tulee vaikuttaa poliittisiin päättäjiin ja viranomaistahoihin, jotta teiden kunnossapitoon ohjataan riittävästi määrärahoja. Kunnossapidon epäkohdat tulee järjestelmällisesti informoida eteenpäin.

Satamissa on tehtävä entistä enemmän yhteistyötä kaikkien toimijoiden kanssa ja velvoittaa satamanpitäjää koordinoimaan ja valvomaan toimintaa.