



28.10.2021

Liittyy asiakirjaan VN/6154/2021-SM-3

Etelä-Karjalan Pelastuslaitoksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi pelastuslain 40 ja 48 §:n muuttamisesta ja sisäministeriön asetus ulkoisista pelastussuunnitelmista annetun sisäministeriön asetuksen muuttamisesta

Yleisesti voidaan todeta, että lakiuudistus on hyvin perusteltu lainsäädännön muuttumisella sekä ulkoisien pelastussuunnitelmien piirissä olevien rautateiden, ratapihojen sekä satama-alueiden turvallisuustason ylläpitämisellä. Muutosta ohjaa selkeästi tarveperusteisuus ja havaitut vaikutukset lakien muutoksissa voisivat viedä turvallisuustasoa huonompaan suuntaan. Uudistuksen suurimpana muutoksena korostuu EU-tasoinen sääntely säteilyturvallisuus- ja säteilyonnettomuustilanteissa sekä niiden jälkitoimissa. Myös pelastuslain 40§:n mukainen jälkiraivauksen ja -vartiointin velvoitteen muutos siten, että se koskisi lähtökohtaisesti kaikkia onnettomuuksia, on perusteltu muutos.

Pelastuslain 40§:n osalta keskeinen muutos nykyiseen lainsäädäntöön on kohteen omistajan velvollisuus tulipalojen lisäksi huolehtia myös öljyvahingon, säteilyvaaratilanteen tai muun onnettomuuden jälkiraivauksesta ja -vartiointista sekä säteilyvaaratilanteesta aiheutuvan altistuksen rajoittamisesta sen jälkeen, kun tilanne ei enää vaadi pelastuslaitoksen toimenpiteitä. Jälkiraivaus- ja vartiointivelvoite laajenisi koskemaan lähtökohtaisesti kaikkia onnettomuustyyppisiä. Huolehtimisvelvoitteen siirtäminen omistajalle lähtökohtaisesti kaikissa onnettomuuksissa on hyvä muutos ja vastuu on selkeästi määritelty sen jälkeen, kun tilanne ei enää vaadi pelastuslaitoksen toimenpiteitä. Jälkiraivauksen ja -vartiointin osalta huomio kiinnittyy siihen, mitkä olisivat niitä tosiasiallisia toimia omistajan taholta muissa kuin tulipalotilanteissa, jotka vaativat erityisiä toimenpiteitä (jälkiraivaus ja -vartiointi) pelastuslaitoksen toimenpiteiden jälkeen? Lakiteknisesti kirjaus on hyvä muuttaa koskemaan kaikkia onnettomuuksia nykyisen tulipalojen sijaan. Tällöin kohteen omistajalla on lakiperusteinen velvoite huolehtia jälkiraivauksesta ja -vartiointista lähtökohtaisesti kaikissa onnettomuuksissa. Lisäksi pelastusviranomaisella on toimivaltaa teettää tarvittavat toimenpiteet myös muissa kuin tulipalotilanteissa.

Pelastuslain 48§:n osalta keskeinen muutos liittyy VAK-lainsäädännön muuttumiseen ja sitä kautta ulkoisten pelastussuunnitelmien piirissä olevien vaarallisten aineiden ratapihojen ja satama-alueiden turvallisuuteen. Ratapihojen osalta sanamuodon muutos on hyvin kirjattu. Nykyisessä lainsäädännössä puhutaan järjestelyratapihasta, uudessa lakiesityksessä vaarallisten aineiden kuljettamiseen käytetystä ratapihasta. Lakiesityksessä suunniteltu ja mainittu ratapihojen määrittely tulee ehdottomasti sisällyttää sisäministeriön asetukseen ulkoisista pelastussuunnitelmista. Sisäministeriötasoinen asetus antaa jatkossa toimivaltaa ja määrittää selkeästi ulkoisen pelastussuunnitelman ratapihat. Tässä asetuksessa tulisi myös tarkentaa sitä, miten ratapihoilla suoritettavaa tilapäistä vaarallisten aineiden säilyttämistä tarkastellaan jatkossa (esim. sivuraiteet). Voisiko tietyn ainemäärän ja/ tai kestoaltaan tietyn ajanjakson ylittävä tilapäinen säilytys johtaa siihen, että ratapiha kuuluu turvallisuusselvityksen ja ulkoisen pelastussuunnitelman piiriin? Tällä menettelyllä ohjattaisiin toiminnanharjoittajia

suunnittelemaan tilapäistä säilytystä siten, että ns. normaalin ratapihan sivuraiteella tapahtuva tilapäinen säilytys olisi tosiasiallisesti lyhytaikaista ja siirtäisi riskiä tunnistettuihin kohteisiin (vaarallisten aineiden kuljettamiseen käytettävä ratapiha).

Pelastuslain 48§:n mukaiset vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitetut satama-alueet ovat määritelty selkeästi. Vaarallisten aineiden kuljetuksiin käytettävät satama-alueet määriteltäisiin uudessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa. Uudessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa tai sitä tarkentavassa asetuksessa tulisi huomioida myös sellaiset satama-alueet, joiden toiminta ja riskit voivat hetkellisesti tai ajoittain olla suuret esimerkiksi tilapäisen säilytyksen osalta, vaikka niiden toiminnan laajuus ei edellyttäisikään turvallisuusselvityksen laatimista. Tässä voisi käyttää samaa periaatetta kuin nykyisen VNa:n 251/2005 8§ mahdollistaa eli myös muilta satama-alueilta voidaan edellyttää turvallisuusselvityksen tekemistä, jos siihen turvallisuuden varmistamiseksi ilmenee tarvetta.

Etelä-Karjalassa tällainen alue voisi olla Mustolan satama, joka sijaitsee Saimaan kanavan laidalla Lappeenrannassa. Kanavaa pitkin on mahdollisuus kuljettaa erilaisia kemikaaleja aluksilla Venäjältä tai Venäjälle, ja tällöin satama toimisi purku- ja lastauspaikkana. Kanavan kulkuliikenne on keskeytettyinä sydäntalven ajan, jolloin toiminta ei olisi ympäri vuoden kestävä. Tällaisissa kohteissa kauttakulkumäärät voisivat jäädä turvallisuusselvityksen rajan alle, koska toimintaa olisi vain esimerkiksi kahdeksan kuukautta vuodessa. Kuitenkin keskiarvallisesti voitaisiin päästä hyvin lähellä ympäri vuoden toimivaa satama-aluetta, kun tarkastellaan aineiden käsittelymääriä kuukausitasolla.

Ratapihojen osalta Etelä-Karjalassa Vainikkalan ratapiha on jo nykyisellään ulkoisen pelastussuunnitelman laadinnan piirissä. Kaksi muuta ratapihaa (Imatralla Harakan ratapiha sekä Luumäki) eivät ole. Lisäksi teollisuuslaitosten (UPM, Metsä Group, Kemira ja Stora Enso) yhteydessä olevat ratapihat kuuluvat teollisuuslaitosten ulkoisten pelastussuunnitelmien piiriin.

Säteilyonnettomuuksien osalta vaikutukset Etelä-Karjalassa ovat marginaaliset. Myös ratapihojen osalta mikään ei lisää merkittävästi toimintoja, vaikka ratapihoja tai satama-alueita luokiteltaisiin tiukemmilla määrittelyillä.