



14.3.2024

Sisäministeriö
kirjaamo.sm@gov.fi

Viite: lausuntopyyntöne 12.2.2024, VN/12444/2022.

Lausunto ohjeluonnoksesta pelastustoimen työskentelyyn tiealueella

Suomen Palopäälystöliitto – Finlands Brandbefälsförbund ry kiittää lausunnonantomahdollisuudesta. Ohje on tarpeellinen pelastusalan mm. työturvallisuuden kehittämisen kannalta. Se käsittelee kattavasti pelastustoimen tiealueella työskentelyyn liittyviä riskejä, vaatimuksia ja toimintamalleja.

Hyödynämme lausuntomme seuraavassa osassa ohjeluonnoksen otsikointia ja se perustuu jäsenistöltämme kerättyihin kommentteihin, joita tuli runsaasti.

1 Johdanto

-

2 Määritelmät

Tarkennus- tai lisäysehdoituksia määritelmiin:

- Ensivasteyksikkö/EVY-yksikkö (lisäysehdotus)
- Hidastematto termi voitaisiin jakaa termeiksi hidastematto (pehmeä) ja hidastetöyssy (kova)
- Liikenteenohjauslaite, voi olla myös siirrettävä (tarkennus)
- Tilanneilmoitukset kohtaan voisi tarkentaa, että kyseessä radiolla tai suullisesti annettavaa tietoa.
- irrotustyöjohtaja -termi olisi hyvä lisätä ja selittää määritelmässä

3 Säädökset ja standardit

3.1 Säädökset

Kommentti kohtaan 3.1 s. 10: ”Tilapäisestä tien sulkemisesta voi tieliikennelain 187 §:n mukaan kiireellisessä tapauksessa päättää liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen.” Jos sopimuspalokunnan yksikkö tai yksiköt ovat ensimmäisenä (tai ainoana) resurssina kohteessa, tie suljetaan / liikennettä rajoitetaan tarpeen mukaan kokemukseen ja tilannearvioon perustuen saman tien erikseen P3X tai TIKEP50 tai muulta varsinaiselta pelastusviranomaiselta kysymättä. Onko tämä ok? Koska laissa puhutaan viranomaisesta (joka sopimuspalokunnan yksikkö ei ole), niin katsotaanko, että tämä tien sulkemisvaltuus on voimassa omalla päätöksellä aina vai pitäisikö oikeasti alkaa aina liikenteen rajoittamisesta kysyä lupa (VIRVE:llä, nauhoitettu keskustelu) pelastusviranomaiselta? Vai vastaako seuraava kappale ”Nopeasti syntyvissä tilanteissa...” tähän kysymykseen riittävästi?

3.2 Standardit

-

4 Turvallisuus tiealueella toimiessa

Työskentelyturvallisuuden huomioiden tärkeyttä korostetaan ohjeessa hyvin ja sitä havainnollistetaan käytännönläheisesti periaatekuvien avulla. Ohjeen tueksi voisi olla hyvä tehdä erillinen liite, koulutusmateriaali tai ohjekortti esim. vaarallisten aineiden

onnettomuustilanteisiin sekä sähkö- tai kaasukäyttöisten ajoneuvojen liikenneonnettomuuksiin liittyen.

4.1 Vaarat ja riskit

-

4.2 Työskentelyalueiden määrittely

Kommentteja:

-Kuva 1. Tulisiko välittömän vaaranalue alkaa n. 20 metriä ennen suoja-autoa, jossa liikenne ohjattaisiin hyvissä ajoin toiselle kaistalle.

-Kuvat 1-4. Olisiko suoja-auton jälkeen keltainen vaara-alue vaihdettavissa punaiseen välittömän vaaran alueeseen? Tällä paikalla on kuitenkin vaarallista olla jos suoja-autoon törmätään. Lisäksi punainen vaara-alue on selkeä signaali siitä, että siinä ei tule olla.

-Ohjeessa mainittava selvemmin törmäyksen vaikutus suoja-autoon ja riskit suoja-auton välittömässä läheisyydessä.

- Moottoritie ja ns. tsigaanimuodostelma puuttuu esimerkkimalleista kokonaan. Eli tilanne, jossa pyritään raskaiden ajoneuvojen sijoittamisella hidastamaan liikennevirran nopeutta siten, että onnettomuuspaikan ohittaminen on turvallista. Esim. onnettomuuspaikka pientareen puolella. Tulosuunnassa 1. varoitusauto (raskas) onnettomuuskaistalla n. 400 metriä ennen kohdetta, 2. varoitusauto (raskas) ohituskaistalla n 150-200 metriä ennen kohdetta ja lopuksi sammutusauto hieman ennen kohdetta. Johtoyksikkö, sairaankuljetus ja poliisi sijoittuvat pientareen puolelle onnettomuuspaikan jälkeen. Malli on ollut vuosia käytössä Kanta-Hämeessä ja toimii hyvin.

-Kohdan 4.2 kuvat ovat erittäin hyviä! Näitä esimerkkejä voisi piirtää vielä muutaman lisää esim. risteysalueen tilanteista.

5 Tialueella työskentelyn edellytykset

Toimintakykyvaatimuksia määriteltäessä on syytä harkita tarkkaan kuinka yksityiskohdaisesti niistä linjataan. Esimerkiksi FireFit 2.0 kuntotason suosittelu liikenteenohjaustehtäviin on tiukka vaatimus. Todellisiin työtehtäviin nähden turhan tiukat kuntovaatimukset voivat rajoittaa osaavien henkilöiden osallistumista tehtäville ja täten heikentää pelastustoimen kokonaissuorituskykyä.

5.1 Terveystila ja toimintakyky

-

5.2 Koulutus

-

5.3 Osaaminen

-

5.4 Yhteenveto työskentelytasoista

-

6 Materiaalit

6.1 Varusteet

-

6.2 Kalusto

-Hidastematto. Mainitaan näköisversio, jossa ei ole kuitenkaan herätevaikutusta, mutta autoilijat haluavat hidastaa vauhtia ennen sen päälle ajamista. Tarvitseeko tämäkin ennakkovaroitusmerkin (töyssyjä)? Sehän ei ole töyssy vai riittäisikö pelastusviranomaisen tekemä nopeuden alentamisen merkki 30 km/h?



-Mikä on riittävä varoitus hidastematon käyttötilanteessa ja miten varoitus tulee sijoittaa? Mikäli pelastuslaitokset joutuvat hankkimaan varoittamiseen erikseen uusia liikennemerkkejä (esim. töyssy) tulee tästä suuria kustannuksia.

7 Työtavat

7.1 Onnettomuuspaikalle saapuminen ja ryhmittäminen

-Onko ohjetyössä selvitetty pelastusviranomaisen valtuutta alentaa liikennemerkillä nopeutta tiealueella tilapäisesti? Esim. onnettomuuspaikalla nopeusrajoitus 30-50 km/h? Mihin normeihin valtuutus perustuu?

7.2 Työskentely tiealueella

-

7.3 Liikenteenohjaus

-Ohjeessa tulisi ottaa kantaa myös liikenteenohjaajan näkyvyyteen muillakin keinoin kuin pysäytyskieltomerkillä ja heijastinliivillä. Esim. turvana ajoneuvo tai muu kiinteäkö kalusto soveltuvine varoitusvaloineen. Etenkin pimeällä yksinäinen liikenteenohjaaja voi jäädä pimentoon. Vastaan tulevien ajoneuvojen valot luovat katvealueita.

7.3.1 Liikenteenohjaajana toimiminen

-

7.4 Ryhmittämisen purkaminen

-Ensihoito tosiaan poistuu yleensä ensimmäisenä. Tämän jälkeen tilanteen jatkuminen voi sisältää mm. onnettomuusajoneuvon siirtämisen esim. hinausauton avustuksella. Pitäisikö ohjeistaa jotain hinausauton odottelusta? Jos pelastus poistuu ennen hinausauton saapumista, on mahdollisuus lisävahinkoihin hinausauton toimenpiteiden aikana, jos liikenteenohjausta ei enää ole. Joskus poliisi jää tilannepaikalle ja sanoo, että pelastus voi poistua. Tällöin ei toteudu ohjeessa nyt lukeva maininta, että kevyiden ajoneuvojen tulisi poistua ennen raskasta kalustoa.

8 Johtovastuun määräytyminen

-"Pelastustoimien johtovastuu maantietunneleissa on tieliikennekeskuksella, kunnes pelastusviranomaisen on ottanut hätäkeskuksen välittämän tehtävän vastaan." Edellinen lause on harhaanjohtava ja yksinkertaistettu. Se pitää paikkansa niissä tietunneleissa, mitkä ovat tieliikennekeskuksen valvonnassa, mutta Suomessa on lisäksi tietunneleita, mitkä eivät ole. Lisäksi kaupunkialueella on tietunneleita, mitkä ovat esim. yksityisessä valvonnassa - eivät tieliikennekeskuksen.

8.1 Johtovastuu yhteisellä työpaikalla

-

8.2 Pelastustoiminnan johtovastuu

-

8.3 Poliisin johtovastuu

-

8.4 Ensihoitojohtoinen tehtävä

-"Jos ensihoitojohtoisessa tilanteessa tarvitaan pelastusviranomaiselle kuuluvia toimivaltuuksia, tulee toimijoiden huolehtia tarvittavasta valtuutuksesta..." Pelastusviranomaisen toimivaltuudet on määritelty pelastuslaissa. Lain vaatima edellytys tulee näin ollen täyttyä. Tätä todennäköisemmin ensihoitojohtoisella tehtävällä tulee kyseeseen virka-apu, jolloin toimivaltuudet säilyvät myös ensihoidolla.

- Suomessa on yleinen käytäntö, ettei sopimuspalokuntien erillisiä ensivasteyksikköjä hälytetä pelastustoimen johtamiin tehtäviin. Tällöin jää käyttämättä sekä ajoneuvo- että



henkilöresurssi, jotka on tarkoitettu vain ensivastetoimintaan. Käytäntönä ei myöskään ole, että ensivastevalmiuden omaava pelastusyksikkö siirrettäisiin pelastustoimen kaistalta ensihoitopalvelun kaistalle. Hyvinvointialueiden toiminnan kehittyessä käytäntö voi muuttua ja toimintaohjeissa pitää huomioida, että ensihoitopalvelun johtamien tehtävien ohella myös pelastustoimen johtamissa tehtävissä tiealueella voi olla kevyitä pelastusajoneuvoja ensivasteyksikköinä. Tässä kohtaa pitäisi ottaa myös esille, millaista osaamista vaaditaan pelkkään ensivastetoimintaan osallistuvilta pelastustoimen henkilöstöltä ja myös muulta ensihoitopalvelun henkilöstöltä työskenneltäessä tiealueella.

8.5 Johtovastuun siirto

-

8.6 Pitkäkestoiset tehtävät

-

8.7 Pelastustoiminnan lopettaminen

-

9 Yhteistyö tiealueella toiminnassa

9.1 Pelastustoimen tilanne- ja johtokeskus

-

9.2 Ensihoito

- Tekstissä mainittu ensihoitoyksikön tarpeesta poistua tilannepaikalta ennen ryhmittymisen purkua. Olisiko tämä syytä kirjata jo lukuun 7 (esim. kohta 7.4.) Tekstissä tulisi ottaa myös kantaa siihen, että lupa poistumiseen tulee saada PTJ:ltä/liikenteenohjaajalta. Pelkkä ilmoitus ei riitä, jos vastaan tulee muuta liikennettä. Poistuminen oltava hallittua ja riskit minimoitava.

9.3 Poliisi

-

9.4 Väylävirasto

- "Maantietunnelien toimintamallit käsittävät muun muassa puhaltimien käynnistyksiä, (savun- tai muiden ilman epäpuhtauksien liikkeiden hallitsemiseksi) kaistojen sulkemisia, liikennevalo- ja kaistaohjauksia, kuulutuksien toteuttamista sekä nopeusrajoitusten alentamista." Tähän voisi lisätä vielä maininnan koko tunnelin sulkemisesta, joko kokonaan tai (tilanteesta riippuen) vain toisen tunneliputken.

Muita huomioita ohjeesta

- Tiepalvelun tms. kutsuminen mukaan tehtävään. Suomessa toimii organisaatioita, joita pelastustoimi voi hälyttää/kutsua (vakuutusyhtiön piikkiin) tiellä tapahtuneen onnettomuuden tehtävään avustamaan esim. liikenteenohjauksessa. Tämän voisi lisätä ohjeeseen potentiaalisena resurssina.

- Ohjelunokseen voitaisiin lisätä kuvia, jotka havainnollistavat pelastustoimen työskentelyä tiealueella myös vaarallisten aineiden onnettomuus- tai ajoneuvopalo tilanteissa.

Ohjeen luettavuus ja ymmärrettävyys

Ohjeen kieliasua ja luettavuutta tulisi parantaa. Pitkät usean virkkeen lauseet ja niihin liittyvät täytesanat tekevät tekstistä vaikealukuisen. Laadukkaasti tekstinhuollon avulla ohjeen ymmärrettävyyttä voidaan kehittää sekä ohjetta lyhentää. Alla esimerkkejä muutamista vaikeaselkoisista kohdista:

- "Nopeasti syntyvissä tilanteissa ei ole aina mahdollista saada tielle tieliikennelain 188 §:n edellyttämiä liikenteenohjauslaitteita ja niiden käytöstä voidaan edellä kuvattun tieliikennelain 184 §:n poikkeusäännyksen nojalla tehtävän sitä edellyttäessä



poiketa, samoin kuin esimerkiksi tien eri osien käyttöä koskevista liikennesäännöistä, kunhan noudatetaan poikkeussäännöksen edellyttämää erityistä varovaisuutta.”

-”Joka tapauksessa muun muassa liikenteenohjauslaitteiden asettamista koskevaa velvoitetta on pyrittävä noudattamaan ja noudattamatta jättäminen tulee kyseeseen vasta tilanteissa, joissa tehtävän kiireellisyys tai välttämättömyys ei anna mahdollisuutta järjestää paikalle liikenteenohjauslaitteita tai niitä korvaavia, näkyvästi varustettuja liikenteenohjaajia. Tiellä työskentelevien näkyvä tai pimeällä heijastava vaate-tus tulisi olla aina käytössä tiellä työskentelevällä henkilöstöllä.”

-”Pelastustoimessa tulee ymmärtää ja tehdä tilannesidonainen dynaaminen riskiarvio tiealueella työskentelyn osalta. Riskinarviossa tulee ottaa huomioon muun muassa tilanteen tai toimintaympäristön muuttuminen sekä pelastustoiminnan tavoitteet ja kiireellisyys, esimerkiksi onko kyseessä ihmisen pelastaminen vai omaisuusvahinkojen torjuminen. Vaaran ollessa ilmeinen ja seuraukset vakavat, riski muodostuu suureksi ja tällöin tulee tarvittaessa osata pidättäytyä tehtävästä. Jatkuvasti toteutettavan dynaamisen riskiarvion perusteella toimintaa muutetaan tarvittaessa.”

Yhteistyöterveisin

Suomen Palopäällystöliitto – Finlands Brandbefälsförbund ry

merk. [Veli-Pekka Ihamäki](#)
Veli-Pekka Ihamäki
liittohallituksen puheenjohtaja

merk. [Ari Keijonen](#)
Ari Keijonen
toiminnanjohtaja

