

Pelastustoimi ja varautuminen

Sisäministeriö  
kirjaamo.sm@gov.fi

Hanketunnus VN/12444/2022

## Aluehallintovirastojen lausunto koskien ohjeluonnosta pelastustoimen työskentelyyn tiealueella

Aluehallintovirastot ovat vastaanottaneet 21.2.2024 lausuntopyynnön ohjeluonnoksesta pelastustoimen työskentelyyn tiealueella. Aluehallintovirastojen pelastustoimi ja varautuminen-vastuualueiden johtajien päätöksellä aluehallintovirastot ovat tehneet tämän kuuden aluehallintoviraston yhteisen lausunnon.

Aluehallintovirastot nostavat esiin seuraavat näkökohdat huomioitavaksi ohjeluonnoksen valmistelussa:

### Ohjeesta yleisesti

Tiealueella tapahtuvaa pelastustoimintaa koskeva sisäministeriön toimintaohje on erittäin odotettu ja tärkeä säädös. Tieliikenneonnettomuudet ovat sekä määrältään että henkilövahingoiltaan pelastustoimen merkittävimpiä onnettomuustyyppejä. Pelastajien turvallinen työskentely on pelastustoiminnan peruslähtökohta ja siihen ohje tuo selkeää parannusta. Ohjeen nimi on osittain harhaanjohtava, koska siitä syntyy mielikuva, että ohje sisältää pelastustoimintaan liittyvää ohjeistusta. Täsmällisempi termi olisi nimetä ohje seuraavasti: "Ohje turvalliseen pelastustoimen työskentelyyn tiealueella".

Jatkovalmistelussa tulisi keskittyä siihen, että ohjeessa määritellään peruskäsitteet ja vaatimukset turvalliselle työskentelylle. Osittain teksti sisältää kohtia, jotka olisi luontevampaa sisällyttää aihetta koskevaan oppaaseen tai koulutusmateriaaliin. Lisäksi paikoitellen nyt lausuntokierroksella olevasta ohjeluonnoksesta syntyy vaikutelma oppikirjamaisuudesta. Edellä mainitulla tarkoitetaan esimerkiksi luonnoksen seuraavaa tekstiosuutta: "Liikenteenohjaajan toiminnan tulee olla rauhallista ja määrätietoista. Pysäytettäessä liikennettä liikenteenohjaaja nostaa tien laidassa pysäytysmerkin näkyvästi ylös ja pitää katsekontaktin pysähtyväksi haluttuun ajoneuvoon. Kun ensimmäinen ajoneuvo on pysähtynyt, siirtyy liikenteenohjaaja pysähtyneen ajoneuvon vierelle

keskitielle, jotta seuraavat lähestyjät näkevät liikenteenohjaajan ja osaavat myös pysähtyä. Liikkeelle lähetettäessä liikenteenohjaaja siirtyy takaisin tien laitaan, laskee ajokieltomerkin alas ja antaa ensimmäisen ajoneuvon kuljettajalle kädellä lähtöluvan” (kohta 7.3.1

Liikenteenohjaajana toimiminen, sivu 33). Käsityksemme mukaan edellä mainitut asiat tulee käsitellä erillisessä asiaa koskevassa opetusaineistossa.

Lausuntokierroksen jälkeen ohjetta tulisi valmistella niin, että siinä olisi riittävän selkeästi määritelty tiealueella tapahtuvan turvallisen pelastustoiminnan koulutusvaatimukset. Turvallinen työskentely tiealueella tulisi sisältyä omana opintokokonaisuutena pelastajatutkintoon ja sopimushenkilöstön pelastustoiminnan peruskurssiin. Määräajoin suoritettava ylläpitokoulutus tulisi määritellä tarkemmin (nyt viitataan Väyläviraston Tieturva-1 kurssiin, jossa ei ole huomioitu pelastustoiminnan erityisvaatimuksia) ja siihen tulisi luoda yhteinen koulutusmateriaali sekä harjoitussuunnitelma esimerkiksi erillisen hankkeen kautta. Tämän materiaalin ja harjoitussuunnitelman läpikäymällä vaadittu osaaminen tulisi todennetuksi. Tämä on ainoa keino varmistaa, että turvallisuustaso paranee kansallisesti ja toimintatavat yhtenäistyvät. Mahdollisuudesta osaamisen todentamiseksi todellisissa pelastustehtävissä tulisi ehdottomasti luopua. Koska jokainen pelastustehtävä on uniikki, on mahdotonta varmistaa, että kaikki osaamisvaatimukset tulevat todennetuksi. Pelastustehtävällä ei ole aikaa katsoa, vastaako tilanne osaamisvaatimukseen, vaan on keskityttävä tilanteen hoitamiseen. Mainittakoon, että esimerkiksi raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyyden ylläpito edellyttää säännöllistä ylläpitokoulutusta, vaikka työtä tehtäisiin säännöllisesti. Perus- ja ylläpitokoulutuksen tarkempi määrittely on myös välttämätöntä, jotta toteumaa voidaan dokumentoida (pelastuslaitokset) ja valvoa (avi) yhteismitallisesti.

Tiealueella tapahtuvan turvallisen pelastustoiminnan lisäksi olisi syytä käynnistää toisen ohjeen laatiminen, millä ohjataan tieliikennepelastamisen käytäntöjä ja pelastustoimintaa liikennevälinepaloissa (Ohjeen nimi esimerkiksi: ”Ohje tieliikennepelastamiseen ja toimintaan liikennevälinepaloissa”). Näiden aiheiden käsittely samassa ohjeessa on välttämätöntä, sillä ajoneuvojen teknisten ratkaisujen myötä pelastusteknistä osaamista tulee päivittää ja yhdenmukaistaa. Liikennevahingon yhteydessä on kasvava riski liikennevälinepalolle ja uudet käyttövoimaratkaisut (sähkö, kaasu, vety) luovat tulipalon aiheuttamaa kasvavaa riskiä pelastustoiminnalle tulevaisuudessa. Ohjeen lisäksi aiheeseen tulisi laatia mahdollisesti opas ja yhteinen koulutusmateriaali.

Ohjeluonnoksen tekstiosuuksien asettelu on tarpeen vielä tarkistaa ennen lopullista ohjeversion julkaisua. Näin ollen esimerkiksi tekstiltään huomattavan vajaat sivut lienee tarkoitus jättää pois lopullisesta

julkaisusta. Nyt tällaisia huomattavan vajaita sivuja ovat esimerkiksi sivut 11, 16, 17, 28, 34 ja 49. Samoin koko tekstin oikoluku saavutettavuusvaatimukset huomioiden on tarpeen.

### **Osaamisvaatimuksista**

Tiealueella työskentelyn osaamisen vaatimuksia on kuvattu liitteessä. Mikäli tiealueella työskentelee henkilöitä, joilla ei ole pelastustoiminnan peruskoulutusta, niin Tieturva-1 kurssin käyminen ei välttämättä riitä turvalliseen työskentelyyn.

Sivutoimisen ja sopimuspalokuntien henkilöstön kelpoisuusvaatimusten osalta tulee tarkentaa, että riittääkö pelastustoiminnan peruskurssi vai edellytetäänkö tieliikennepelastamisen kurssi. Näiden osalta tulee myös määrittää, kuinka aiempien koulutussuunnitelmien mukaiset kurssit katsotaan riittäviksi (ns. siirtymäsäännös).

Ohjeessa on hyvä tuoda esille, että tieturvapätevyys on voimassa 5 vuotta kerrallaan.

### **Periaatekuvat**

Vaara-alueita ja välittömän vaaran -alueita koskevat periaatekuvat (Kuva 1 ja 2) ovat epäloogisia. Pelastussukellusta koskevassa ohjeessa vaara- ja välittömän vaarana alueet ovat säteittäin onnettomuuskohteen ympärillä. Periaatekuvissa välittömän vaaran alue syntyy myös suoja-autona toimivan ajoneuvon ympärille sekä käytössä oleville ajokaistoille. Nämä ovat eittämättä erityisen vaarallisia alueita, mutta esimerkiksi henkilösuojainten käytön osalta ne poikkeavat merkittävästi itse onnettomuuskohteesta olevan välittämön vaaran alueen edellyttämästä suojaustasosta. Tämä muusta liikenteestä johtuva vaara-alue tulisi nimetä toisin, esimerkiksi "liikenteen aiheuttama vaara-alue".

### **Määritelmät**

- Tiealue; esitetään määritelmän havainnollistamista ja täsmentämistä lopulliseen ohjeeseen esimerkiksi kuvan avulla (kohta 2 Määritelmät, sivu 5).
- Suoja-ajoneuvo; esitetään määritelmän loppuosuudeksi nykyisen luonnostekstin sijasta tekstiä "suoja-ajoneuvossa voi olla lisäksi törmäysvaimennin" (kohta 2 Määritelmät, sivu 5).

### **Työskentelyalueiden määrittely**

Välittömän vaaran alueella; esitetään nykyisen luonnostekstiosuuden "... tai myrskyn seurauksen tiealueelle kaatuneiden

jännityksessä olevien puiden...” korvaamista tekstillä ” tai myrskyn seurauksena tiealueelle kaatuneiden ja edelleen vaaraa aiheuttavien puiden...”.

### **Yhteenveto työskentelytasoista**

Toimintakyky ja terveydentila; aluehallintovirastojen mukaan henkilöstön toimintakyvyn ja terveydentilan tulee olla tehtävän ja toimintaympäristön mukainen. Ottamalla huomioon pelastustoimen moninaiset tehtäväsisällöt emme pidä FF-suositusta tällä kohdin välttämättömänä, taulukko 1 (kohta 5.4 Yhteenveto työskentelytasoista, sivu 21).

### **Varusteista ja kalustosta**

Liikenteenohjaajan osalta esitetään, että luonnostekstiosuus ”Liikenteenohjaajana työskentelevällä tulisi olla standardissa...” muutetaan muotoon ”Liikenteenohjaajana työskentelevällä tulee olla standardissa...”. Samassa tekstiosuudessa edelleen täsmennyksenä, että 400 mm kädessä pidettävää liikennemerkkiä käytetään valoisaan aikaan ja valaistua 200 mm liikennemerkkiä pimeään aikaan. Merkit eivät ole vaihtoehtoisia, vaan toista tulee käyttää valoisaan aikaan ja toista pimeään aikaan. Valoisaan aikaan ei tule käyttää valaistua 200 mm merkkiä (kohta 6.1 Varusteet, sivu 22).

Sulkupylväiden tai sulkukartioiden osalta kiinnitetään huomiota luonnostekstiosuuteen: ”Sulkupylvään ja sulkukartion korkeuden tulisi olla vähintään 50 cm”. Mikäli sulkupylväiden ja -kartioiden korkeus on vahvistettu, tekstiosuus voi nähdäksemme kuulua edellä mainitulla tavalla. Muussa tapauksessa esitetään, että tekstiosuus kuuluu ”Riittävän näkyvyyden varmistamiseksi sulkupylvään ja sulkukartion korkeuden suositellaan olevan vähintään 50 cm”. Aluehallintoviraston tietojen mukaan yleisesti pelastustoimessa käytössä olevat pikakartiot ovat matalampia kuin 50 cm. Pikakartiot on tarkoitettu lähinnä pelastustoimen ensitoimenpiteiden turvaamiseen rajaamaan alkuvaiheen työskentelyalue (kohta 6.2 Kalusto, sivu 23).

### **Väylävirastosta**

Yhteydenpidon osalta Väyläviraston kanssa luonnostekstissä todetaan, että ”Yhteydenpito tieliikennekeskuksen kanssa hoidetaan puhelimitse (viranomaislinja) tai Virven yleiskutsupuheryhmässä”. Täsmennyksenä toteamme, että ensimmäinen yhteydenotto tehdään YLKUTSU-puheryhmässä, jonka jälkeen siirrytään MOVI-puheryhmään kertomaan varsinainen asia (kohta 9.4 Väylävirasto, sivu 45).



### **Yhteenvetona**

Ohjeluonnos ei ole valmis vielä sellaisenaan ja sitä tulee edelleen kehittää. Ohje poikkeaa rakenteensa ja luonteensa osalta sisäministeriön muista ohjeista sen sisältämän oppikirjamaisen sisällön vuoksi. Ohjeen hyödyntäminen siten esimerkiksi valvonnassa on haasteellista. Lisäksi on tarpeen tarkastaa, että ohjeen kautta luodut vaatimukset pelastustoimeen ovat tarkoituksenmukaisia ja ohjeet muodostavat eheän kokonaisuuden.

Yksikön päällikkö

Mira Leinonen

Liitteet

-

Jakelu

SM Pelastusosasto

Tiedoksi

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto pelastustoimi ja varautuminen-  
vastuualue  
Itä-Suomen aluehallintovirasto pelastustoimi ja varautuminen-vastuualue  
Lounais-Suomen aluehallintovirasto pelastustoimi ja varautuminen-  
vastuualue  
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto pelastustoimi ja varautuminen-  
vastuualue  
Lapin aluehallintovirasto pelastustoimi ja varautuminen-vastuualue

Tämä asiakirja ESAVI/9237/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/9237/2024 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Leinonen Mira 13.03.2024 11:28