

VIRANOMAISYHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN TIELIIKENNEKESKUKSESSA

Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Kevät 2024

Theresia Lumento

Liikenneala

Tiivistelmä

Tekijä Theresia Lumento

Vuosi 2024

Työn nimi Viranomaisyhteistyön kehittäminen tieliikennekeskuksessa

Ohjaaja Anne-Maria Pesonen (HAMK), Sanna Piilinen (Fintraffic Tie)

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan viranomaisyhteistyötä tieliikennekeskuksen ja muiden viranomaisten kanssa. Tavoitteena on selvittää, minkälaisilla toimenpiteillä yhteistyötä voidaan parantaa tieliikenteen häiriöiden hoitamisessa. On tilanteita, joissa tieliikennekeskuksen tiedonsaanti ei ole ollut tarpeeksi riittävää muiden viranomaisten tahoilta. Tässä työssä syvennyttään pelastuslaitoksen ja poliisin yhteistyöhön moniviranomastehtävissä sekä eri toimijoihin tieliikenneonnettomuuksien osalta.

Nykytilannetta ja kehitysehdotuksia selvitettiin kyselytutkimuksella, joka tehtiin pelastuslaitokselle, poliisille, Väylävirastolle sekä Onnettomuustietoinstituutille. Kyselyyn tuli 100 vastausta ja vastaajista suurin osa oli pelastuslaitokselta. Kyselyn vastauksista tuli ilmi, että tieliikennekeskuksen toiminta ei ole tuttua muille viranomaisille mutta he haluaisivat saada lisätietoa keskuksen toiminnasta.

Vastausten perusteella on tähän työhön tehty kehitysehdotuksia viranomaisyhteistyön parantamiseksi tieliikennekeskuksen ja muiden viranomaisten välillä. Tärkeimmät toimenpiteet yhteistyön parantamiseksi on saada toisten toiminta tutuksi vierailuilla puolin ja toisin. Yhteisten toimintatapojen laatiminen yhdessä kaikkien tahojen kanssa on tärkeää mutta haastavaa, koska eri ministeriöt ja virastot ohjaavat eri tahojen toimintaa. Työn tilaajana on Fintraffic Tie Oy.

Avainsanat Viranomaisyhteistyö, moniviranomaisyhteistyö, tieliikenteen häiriötilanteet, toimintamalli, tieliikenneonnettomuus

Sivut 29 sivua ja liitteitä 2 sivua

Degree Programme in Traffic and Transport Management

Abstract

Author Theresia Lumento

Year 2024

Subject The Improvement of Co-operation with the Authorities at the Road Traffic Management Center

Supervisors Anne-Maria Pesonen (HAMK), Sanna Piilinen (Fintraffic Tie)

This thesis examines official co-operation with the Road Traffic Center and other authorities. The aim of this thesis has been to investigate what kind of measures can be taken to improve co-operation in responding to road traffic disturbances. There are situations when the Road Traffic Center's access to information from other authorities has not been sufficient. In this thesis, we will closely examine the co-operation between the rescue service and the police in multi-agency tasks, as well as different actors in road traffic accidents.

The current situation and development proposals were investigated with a survey that was conducted for the rescue service, the police, the Finnish Transport Infrastructure Agency, and The Finnish Crash Data Institute. There were 100 responses to the survey, and most of the respondents were from the rescue service. The answers to the survey revealed that the operation of the Road Traffic Center is not familiar to other authorities, and they would like to receive more information about the operation of the center.

Based on the answers, development proposals have been included in this thesis to improve co-operation between the authorities, between the Road Traffic Center and other authorities. The most important measures to improve co-operation is familiarisation with each other's activities through visits on both sides. Formulating modes of operations together with all parties is important but challenging, because different ministries and agencies direct the activities of different parties. This thesis was commissioned by Fintraffic Tie Oy.

Keywords Co-operation of authorities, multi-agency tasks, road traffic disturbances, mode of operations, road traffic accident

Pages 29 pages and appendices 2 pages

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Tieliikenneonnettomuudet	2
3	Keskeiset toimijat tieliikenteen häiriönhallinnassa	3
3.1	Liikenne- ja viestintäministeriö	3
3.2	Väylävirasto	3
3.3	Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukset	3
3.4	Liikenne- ja viestintävirasto	3
3.5	Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy	4
3.6	Poliisi	4
3.7	Pelastustoimi	4
3.8	Onnettomuustietoinstituutti.....	5
4	Tieliikenteen häiriönhallinnan toimintamalli	5
4.1	Tieliikennekeskusten toiminta häiriö- ja onnettomuustilanteissa	6
4.2	Yhteydenpito muihin viranomaisiin	7
5	Laki liikenteen palveluista	8
6	Viranomaisyhteistyö.....	10
6.1	Moniviranomaisyhteistyö.....	12
6.2	Viranomaisyhteistyön nykytila tieliikennekeskuksessa	14
6.3	Viranomaisyhteistyön kehittäminen	16
7	Kyselytutkimuksen tulokset	18
8	Kehitysehdotukset viranomaisyhteistyön parantamiseksi	20
8.1	Yhteydenpito viranomaisradion kautta	20
8.2	Lisätietojen lisääminen hätäkeskusviesteihin	21
8.3	Tieliikennekeskusten lisääminen hätäkeskuksen tekemiin hälytyksiin	22
8.4	Toisten toimintaan tutustuminen	24
8.5	Yhteiset toimintamallit ja järjestelmät	25
9	Johtopäätökset ja pohdinnat	26
	Lähteet	28

Kuvat, taulukot ja kaavat

Kuva 1. Tieliikennekeskuksen toiminta tieliikenteen häiriötilanteessa (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023) 7

Kuva 2. Tieliikennekeskusten alueet (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2024)..17

Liitteet

Liite 1. Kyselytutkimuksen kysymykset

1 Johdanto

Suomessa on kolme Fintraffic Tien tieliikennekeskusta, jotka vastaavat tieliikenteen häiriöiden tiedottamisesta valtakunnallisesti. Jokainen keskus vastaa siitä että sen oman alueen tiedottaminen on luotettavaa ja ajantasaista. Tiedottaminen on pitkälti sen tiedon varassa mitä tieliikennekeskus saa toisilta viranomaisilta. Tiedot saadaan pääasiassa pelastuslaitoksilta ja poliisilta, jotka työskentelevät tien päällä tieliikenteen häiriöiden parissa. Tiedonkulku ei aina toimi ja on ollut tapauksia, missä tieliikennekeskus ei ole saanut tarpeeksi tietoa meneillään olevista häiriöistä jatkotiedottamista ja raportointia varten.

Fintraffic Tie kuuluu Fintraffic -konserniin, joka on valtion omistama erityistehtäväyhtiö. Fintraffic Tie vastaa tieliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta. Fintraffic Tien tieliikennekeskuksen palveluihin kuuluvat tieliikenteen ajantasaisen tilannekuvan ylläpito, liikenteen ohjaaminen, liikennetiedottaminen sekä häiriönhallinta yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023)

Tämä on Fintraffic Tie Oy:n tilaama opinnäytetyö ja tässä työssä on tarkoitus selvittää, miten ja millä toimenpiteillä viranomaisyhteistyötä voidaan parantaa tieliikennekeskusten ja eri viranomaisten välillä? Mikä nykytilanteessa toimii hyvin ja missä on parannettavaa? Millaisia yhteistyötarpeita eri tahoilla on? Miten yhteistyötä voidaan kehittää? Mitä resursseja yhteistyön parantaminen vaatii?

Operatiivisen tason tiedonkulkua pitää saada parannettua viranomaisten ja tieliikennekeskusten välillä esim. onnettomuustilanteissa. Liikennehäiriöistä ei pystytty tiedottamaan ajantasaisesti kansalaisille, jos tiedonkulku ei toimi liikennekeskusten ja viranomaisten välillä. Fintrafficilla on myös tiedotusvastuu Väylävirastolle tiestöllä tapahtuvista häiriöistä, joka perustuu lakiin liikenteen palveluista (Laki liikenteen palveluista 371/2019 §141).

Työssä kuvataan viranomaisyhteistyön nykytila sekä selvitetään kyselytutkimuksella millaista yhteistyötä eri viranomaiset toivovat tulevaisuudessa. Työn tavoitteena on luoda suunnitelma siitä, miten viranomaisyhteistyötä voisi parantaa nykytilanteesta. Viranomaisyhteistyön kehittämistä tehdään jo strategisella ja taktisella tasolla, tässä työssä on tarkoitus keskittyä operatiiviseen tasoon. Työ on kehittämisorientoitunut työ eikä ota kantaa teknisiin ominaisuuksiin eikä käyttöönottoaikataulu ole sidottu opinnäytetyöhön. Työn ulkopuolelle on

rajattu yhteistyö puolustusvoimien kanssa sekä poikkeusoloihin ja varautumiseen liittyvät tehtävät.

Opinnäytetyön tekijä on toiminut liikenneoperaattorina tieliikennekeskuksessa vuodesta 2008 ja suurin osa tämän työn tietoperustasta perustuu omiin havaintoihin työtehtäviä suoritettaessa sekä pitkään työkokemukseen.

2 Tieliikenneonnettomuudet

Tieliikenneonnettomuuden määritelmä:

”Henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo. Tieliikennelaissa määriteltujen ajoneuvojen lisäksi osallisiksi kulkuneuvoiksi luetaan myös raitiovaunu sekä juna tasoristeysonnettomuuksissa. Jalankulkijan kaatuminen ei ole liikenneonnettomuus, polkupyörällä (=ajoneuvo) kaatuminen on.” (Tilastokeskus, n.d.)

Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt Liikenneturvallisuusstrategian vuosille 2022–2026 ja siinä on mukana kaikki liikennemuodot, tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmailu. Strategian pohjana on nollavisio, jonka tavoitteena on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä liikennemuodosta riippumatta vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi halutaan kehittää liikennejärjestelmää niin että vuonna 2025 kuolemien määrä tieliikenteessä olisi vuositasolla enintään 100. Tähän tavoitteeseen ei tulla pääsemään, koska tieliikenteen turvallisuuden kehitys on pysähtynyt. Vuonna 2020 tieliikenteessä kuoli Suomessa 222 ihmistä. Henkilöauto on yleisin liikkumismuoto Suomessa ja vuosina 2016–2020 oli 58 % tieliikenteessä kuolleista henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Tieliikenteen osalta on liikenneturvallisuustyössä tärkeää huomioida myös yhteistyö yhteiskunnan eri sektoreilla. (Rekola ym., 2022, ss. 12–13)

Tilastokeskus vastaa Suomessa tieliikenneonnettomuuksien virallisesta tilastoinnista. Tieliikenneonnettomuustilasto perustuu pääosin poliisin tietoon tulleista tieliikenneonnettomuuksista, mutta tilastoa täydennetään Onnettomuustietoinstituutin onnettomuustietorekisteristä, vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastoista sekä Väyläviraston liikenneonnettomuusrekisteristä saatujen tietojen perusteella. (Rekola ym., 2022, s. 67)

Noin 75 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on tapahtunut maanteillä.

Liikennekuolemista tapahtuu 55 % valta- ja kantateillä ja yleisimmät onnettomuustyytit ovat kohtaamisonnettomuudet. (Rekola ym., 2022, s. 70)

3 Keskeiset toimijat tieliikenteen häiriönhallinnassa

3.1 Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) tehtävänä on valmistella toimialaansa liittyvä poliittiset ja strategiset linjaukset sekä lainsäädäntö. Ministeriön yksi ydintehtävä on ohjata heidän hallinnonalaansa johon kuuluu Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja Ilmatieteen laitos. Ministeriön omistajaohjaukseen kuuluu mm. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy. (LVM, n.d.)

3.2 Väylävirasto

Väylävirasto on maantieverkon tienpitäjä joka vastaa tienpidon tehtävistä sekä ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoidossa (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, 980/2018 §11). Väylävirasto vastaa väylien rakentamisesta ja suunnittelusta sekä liikenteenohjauksen järjestämisestä. Virasto tilaa liikenteenohjauksen Fintrafficilta mutta huolehtii itse palvelutason toteutumisesta. (Väylävirasto, 2024)

3.3 Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukset

Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukset, ELY-keskukset, huolehtivat maanteiden kunnossapidosta ja hoidosta. Keskukset huolehtivat myös liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta omilla alueillaan. Liikenneturvallisuutta ELY-keskukset edistävät yhdessä poliisin, pelastuslaitosten, kuntien ja Liikenneturvan kanssa. (ELY-keskus, 2023)

3.4 Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom, vastaa lain mukaan liikennejärjestelmän valvonta- ja sääntelytehtävistä, liikennejärjestelmän kehittymisestä sekä toimivista ja turvallisista liikenne- ja viestintäyhteyksistä. Virasto edistää liikennejärjestelmän automatisointia ja toimivuutta ja liikenteen turvallisuutta. Virasto on turvallisuusviranomainen, joka palvelee yrityksiä ja

kansalaisia mm. liikenteen ja viestinnän, rekisteröinti ja hyväksyntä lupa-asioissa. (Rekola ym., 2022, s. 92)

3.5 Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa toimiva erityistehtäväkonserni. Konsernille annettulla erityistehtävällä turvataan yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjauspalvelut maalla, merellä ja ilmassa. Toiminta pohjautuu liikenne- ja viestintäministeriön ohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin. Fintrafficin tytäryhtiöitä ovat Fintraffic Tie Oy, Fintraffic Raide Oy, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy ja Fintraffic Lennonvarmistus Oy. (Fintraffic, n.d.)

Fintraffic Tie Oy vastaa tieliikenteen ohjauksesta ja hallinnasta, osana Fintraffic-liikenteenohjauskonsernia. Yhtiö vastaa ja kehittää sekä tarjoaa palveluita operatiivisesta liikenteenhallinnasta tieliikennekeskuksissa, maanteiden muuttuvista opasteista, tietunneleiden teknisistä järjestelmistä ja tiesääjärjestelmistä, liikenteenmittauksesta sekä liikennevaloista maanteilla. (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023)

3.6 Poliisi

Poliisihallitus johtaa, kehittää, valvoo ja suunnittelee poliisitoimintaa, poliisiylijohtaja johtaa ja valvoo Poliisihallituksen ja poliisin hallinnonalan toimintaa (Poliisi, 2024). Tieliikennelaki määrää, että poliisi valvoo liikennesääntöjen noudattamista (Tieliikennelaki, 729/2018 §181). Poliisit toimivat myös liikenteenohjaajina yhdessä pelastusviranomaisen kanssa, liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi (Tieliikennelaki, 729/2018 §65). Esitutkintalaissa on määritetty, että poliisi suorittaa esitutkinnan onnettomuustapauksissa, rikosoikeudellisen vastuun selvittämiseksi (Rekola ym., 2022, s. 94).

3.7 Pelastustoimi

Pelastustoimi toimii sisäministeriön alaisuudessa ja ministeriö johtaa, ohjaa sekä valvoo pelastustoimea. Sisäministeriö myös valmistelee pelastustoimea koskevaa lainsäädäntöä. Suomessa on 21 alueellista pelastuslaitosta, joita Aluehallintovirasto valvoo Sisäministeriön alaisuudessa. (Pelastustoimi, n.d.)

3.8 Onnettomuustietoinstituutti

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) kuuluu Liikennevakuutuskeskukseen ja toimii erillisenä yksikkönä. Onnettomuustietoinstituutti vastaa tutkinnasta kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa sekä hallinnoi siitä tutkittua tietoa, muiden liikennevahinkotilastojen lisäksi. Instituutti tuottaa tietoa jolla voi olla vaikutusta liikenneturvallisuuteen, lainsäädännön ja käytännön toimenpiteiden osalta. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat tieliikenneonnettomuuksia käytännössä. Lautakunnissa on mukana asiantuntijoita eri aloilta mm. poliisista, lääketieteestä, ajoneuvotekniikasta ja tienpidosta. Suomessa on 20 tutkijalautakuntaa ja niiden rajat noudattavat pitkälti nykyisiä maakuntarajoja. Lautakunnat selvittävät liikenneonnettomuuksien syitä ja tekevät parannusehdotuksia turvallisuuteen, olemalla itsenäisiä sekä riippumattomia ja jäsenillä on virkavastuu sekä vaitiovelvollisuus. (Liikennevakuutuskeskus, n.d.)

4 Tieliikenteen häiriönhallinnan toimintamalli

Sisäasiainministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön ohjausryhmän kokouksessa, vuonna 2010 päätettiin perustaa hankeryhmä, joka alkaisi toteuttamaan tieliikenteen häiriönhallinnan toimintamallia. Sille asetettiin neljä tavoitetta: liikennöitävyyden varmistaminen, eri viranomaisten tiedonvaihdon tehostaminen, ajantasainen tilannetieto kaikille häiriönhallinnan viranomaistoimijoille, kaikille viranomaisille yhtenäisen toimintamallin luominen. Tätä toimintamallia on jalkautettu Liikenneviraston aikana alueellisissa viranomaisseminaareissa, vuodesta 2010 lähtien. (Rönneikkö, 2014). Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistuksessa Liikennevirasto lakkautettiin ja tilalle tuli valtion omistama erityistehtäväyhtiö Fintraffic, joka aloitti toimintansa vuoden 2019 alussa, silloin nimellä TMFG (Traffic Management Finland Group).

Tieliikenteen häiriönhallinnalla tarkoitetaan tieliikenteessä tapahtuvien häiriötilanteiden estämistä, havaitsemista, hoitamista sekä poistamista. Operatiivisella tasolla häiriönhallintaa tehdään muodostamalla tilannekuva ja sen perusteella päätetään yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa toimenpiteistä ja tässä on tiedonvaihto tärkeässä roolissa. Onnettomuuspaikalla ensisijaisen toiminnan lisäksi on keskeistä turvallisuutta ja liikennöitävyyttä tukeva toiminta liikenneviranomaisten toimesta. Tehokas häiriönhallinta edellyttää yhteistyötä, viestintää sekä yhteisesti sovittuja toimintamalleja viranomaisten ja yhteistyökumppaneiden kesken.

Keskeistä häiriönhallinnan tehostamisessa on, että viranomaiset jakavat tietoa, niin että kaikki häiriönhallintaan osallistuvat tahot saavat mahdollisimman hyvän ja ajantasaisen tilannetiedon. Yksi tärkeä osa tieliikenteen häiriönhallinnassa on liikennöitävyyden huomioiminen. Häiriönhallinnan toimintamallin tavoitteena on tukea pelastustoimia tiellä tapahtuneessa liikenneonnettomuudessa, onnettomuudesta aiheutuvan häiriön poistamisessa sekä tiedottaminen ja liikenteen ohjaaminen niin että riski seurannaisonnettomuuksille olisi mahdollisimman pieni, toiminta häiriöpaikalla olisi turvallista ja että häiriöstä aiheutuisi liikenteelle mahdollisimman vähän haittaa. (Rönneikkö, 2014)

4.1 Tieliikennekeskusten toiminta häiriö- ja onnettomuustilanteissa

Tieliikennekeskukset toteuttavat häiriönhallintaa yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa ja keskusten vastuulla on erityiskohteiden (mm. tunnelit valtion tieverkolla) valvonta ja operatiivinen käyttö. Keskukset varmistavat omilla alueillaan liikenteen turvallisen sujuvuuden ja vastaavat operatiivisesta liikenteen ohjaamisesta, mm. vaihtuvilla opasteilla, (nopeusrajoitukset, varoitusmerkit, tiedotusopasteet, puomit ja liikennevalot) avo-osuuksilla sekä tunneleissa. (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023). Mikäli onnettomuuspaikan jälkisiivouksessa tai esim. tien pidempiaikaisessa sulussa kaivataan tien kunnossapidon urakoitsijaa avustamaan, niin liikennekeskus pyytää heidät paikalle. Tieliikennekeskukset hoitavat tiedottamisen ja varoittavat tieliikenteen häiriötilanteiden liikenteellisistä vaikutuksista liikennetiedotteilla. Liikennetiedotteet luetaan yleisradiossa sekä muutamilla kaupallisilla radiokanavilla. Tiedotteet menevät myös navigaattoreihin, 112 sovellukseen, Liikennetilannepalveluun, Fintraffic mobiili ja Waze sovelluksiin. Tieliikennekeskuksilla on hyvä tilannekuva alueidensa yllättävistä ja ennakoiduista häiriötilanteista sekä niiden liikenteellisistä vaikutuksista.

Kun tiellä tapahtuu onnettomuus ja hätäkeskus tekee siitä hälytyksen pelastuslaitokselle ja/tai poliisille, niin tieliikennekeskus saa siitä samaan aikaan tiedon. Tieliikennekeskus saa tietää tehtävän nimikkeen, esim. tieliikenneonnettomuus pieni, sekä hätäkeskuksen tekemän paikannuksen paikkatiedon. Näillä tiedoilla tieliikennekeskus tekee tarvittaessa ensitiedotteen liikenneonnettomuudesta, laskee nopeuksia ja varoittaa muuta liikennettä vaihtuvien opastein, mikäli sellaisia on käytettävissä. Jossain tilanteissa onnettomuus voi näkyä liikenne- tai kelikamerasta, jolloin tieliikennekeskus voi antaa nopeasti lisätietoa tapahtuneesta paikan päälle meneville pelastuksen, poliisin ja ensihoidon yksiköille. Tieliikennekeskuksen toiminta tieliikenteen häiriötilanteessa on kuvattu kuvassa 1 (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023).

Kuva 1. Tieliikennekeskuksen toiminta tieliikenteen häiriötilanteessa (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023).



Tieliikennekeskus voi olla myös ensimmäinen, joka näkee onnettomuuden kamerasta ja ilmoittaa siitä hätäkeskukseen. Kameroita on kuitenkin sen verran harvassa tieverkolla, että useimmiten tieliikennekeskus on vain sen tiedon varassa mitä muut viranomaiset heille antavat paikan päältä. Tarvittavien tietojen saaminen voi olla toisinaan haasteellista ja on tapauksia, missä tieliikennekeskus on saanut tiedon tapahtuneesta myöhemmin vasta median kautta.

4.2 Yhteydenpito muihin viranomaisiin

VIRVE (viranomaisradioverkko, jonka avulla viranomaiset viestivät turvallisesti ja nopeasti keskenään) on tärkeä viestintätyökalu Suomessa toimivien turvallisuusviranomaisten keskinäisessä viestinnässä. VIRVE-verkkoa käyttävät mm. ensihoito, pelastustoimi, poliisi, puolustusvoimat, sosiaalitoimi, rajavartiolaitos ja tulli. VIRVE-verkon kautta viranomaiset pystyvät viestimään keskenään, ilman että muut häiriintyvät tai kuulevat. Järjestelmä muistuttaa matkapuhelinverkkoa mutta digitaalinen TETRA-tekniikka mahdollistaa ruuhkattoman, suojatun ja nopean yhteydenpidon. (Castrén ym., 2015, s. 176)

VIRVE-verkon puheryhmämalli tekee viranomaisten yhteistoiminnasta selkeää, päivittäisessä ja erityistilanteiden viestinnässä. Eri viranomaisten väliseen viestintään on tehty hätäkeskusaluekohtaiset yhteistoimintapuheryhmät, YL KUTSU-puheryhmät ja

maakuntakohtaisilla viranomaisilla on käytössä omat moniviranomaispuheryhmät, MOVI-puheryhmät. (Castrén ym., 2015, s. 180)

Tieliikennekeskuksilla on käytössä VIRVE, jonka avulla yhteydenpito muihin viranomaisiin on nopeaa ja helppoa. Jokaisessa tieliikennekeskuksessa on RCS (Radio Console System) päätelaite, missä näkyy kaikki keskuksien käytössä olevat puheryhmät, hätäkeskusaluekohtaiset sekä maakuntakohtaiset. Ennen hätäkeskuslaitoksen ohjelmistomuutosta RCS laitteisiin tuli myös jokaisen tehtävän lisätiedot näkyviin, joista tieliikennekeskus sai tärkeää lisätietoa, varsinkin tieliikenneonnettomuuksissa. Lisätietojen lisäksi viestissä näkyi mitkä yksiköt on hälytetty tehtävälle, joten oli helpompaa kysellä lisätietoa paikan päällä olevilta yksiköiltä. Muutama vuoteen näitä tietoja ei ole enää välitetty tieliikennekeskuksille, mutta Fintraffic Tie työskentelee sen eteen, että tiedot saataisiin taas näkyviin keskustun järjestelmään.

Tieliikennekeskuksilla on käytössä oma viranomaislinja, jonka puhelinnumeroa on jaettu vain viranomaisille. Linja on keskuksissa korkeimmassa vastaus prioriteetissa ja se on ainoa puhelinlinja, joka soi jokaisella keskuksen operaattorilla yhtä aikaa, joten se operaattori, joka on sillä hetkellä vapaana, voi vastata puheluun.

5 Laki liikenteen palveluista

Kaikkia liikennemuotoja säännellään erikseen, mutta on muutamia säännöksiä, jotka sisältävät säännöksiä kaikista liikennemuodoista, liikenteen palveluista annettu laki. Laki sisältää sääntelyä markkinoiden ja palveluiden osalta kaikille liikennemuodoille. (Rekola ym., 2022, s. 97)

Tieliikennekeskukset pyrkivät tuottamaan mahdollisimman laadukasta palvelua viranomaisille ja tienkäyttäjille, jotta sitä pystyttäisiin toteuttamaan, on tiedonsaanti muilta viranomaisilta erittäin tärkeää. Vuonna 2018 säädetty laki liikenteen palveluista turvaa tiedonsaannin yhtiössä toimiville tieliikennekeskuksille.

”Väylävirasto vastaa tienpitäjänä hallinnoimansa maantieverkon liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä maantieverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen laadusta ja tasapuolisuudesta. Tienpitäjä voi järjestää jäljempänä 137 §:ssä tarkoitetut tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut itse tai

hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.” Laki liikenteen palveluista 984/2018 §136)

Väylävirasto on hankkinut tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluvat tehtävät Fintraffic Tie Oy:ltä. Lakiin on kirjattu mitä nämä tehtävät ovat ja miten niitä tulisi hoitaa.

”Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää liikenneväylien liikennetilanteen seuranta (liikenteen tilannekuva) sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua.” (Laki liikenteen palveluista 579/2018 §137)

Tämän vuoksi Fintraffic Tie tarvitsee ajantasaista tietoa kaikista tiestöllä tapahtuvista tilanteista ja tapahtumista muilta viranomaisilta. Tieliikennekeskukset laativat raportit ja Fintraffic Tie raportoi Väylävirastolle kaikista liikenteen häiriötilanteista, mitkä tapahtuvat maantieverkolla, tämän säättää myös laki liikenteen palveluista.

”Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on ilmoitettava havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista onnettomuus- ja vaaratilanteisiin, väylänpitoon, liikenneturvallisuuteen, ympäristönsuojeluun, pelastustoimintaan tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista:

1) liikenne-, pelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille, Rajavartiolaitokselle ja Hätäkeskuslaitokselle,

2) väyläverkon haltijoille.” (Laki liikenteen palveluista 371/2019 §141)

Erityistehtäväyhtiöön siirryttäessä Liikennevirastosta tämä tiedonkulku alkoi ontumaan, kun yhtiötä ei enää mielletty viranomaistahoksi muiden viranomaisten silmissä. Laki kuitenkin velvoittaa muita viranomaisia pitämään tieliikennekeskukset ajan tasalla häiriötilanteissa.

”Poliisi, pelastuslaitos, Hätäkeskus ja Ilmatieteen laitos avustavat vastikkeetta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.” (Laki liikenteen palveluista 579/2018 §143).

Tätä lakia ei moni viranomainen tunne ja tämän nojalla tieliikennekeskukset yrittävät saada heiltä tarvitsemiansa tietoja häiriötilanteista. Tähän pitää vielä lisätä §145 joka takaisi keskuksille tiedonsaannin myös laitteista ja niiden rikkoutumisista esim. onnettomuustilanteissa.

”Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada salassapitosäynnösten tai liike- tai ammattisalaisuuden estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedonsaantioikeus koskee tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkkojen häiriöistä, liikennevälineiden sijainnista, sää- ja olosuhdetietoja sekä muita liikenteen tilannekuvan muodostamiseen ja liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja.” (Laki liikenteen palveluista 371/2019 §145)

Usein keskuksista osataan jo kysyä onnettomuuspaikalla olevilta viranomaisilta, onko siellä vaurioitunut jotain infraa. On myös paljon onnettomuuksia esim. yksittäisiä ulosajoja, joista ei ikinä tule tietoa hajonneista liikennemerkeistä, valaisinpylväistä tms. Joissain tapauksissa tulee tietoa vain osasta vaurioituneista kohteista esim. kaidevaurioista ja myöhemmin selviää, että samassa onnettomuudessa on vaurioitunut myös valaisinpylväs tai liikennevalopylväs.

6 Viranomaisyhteistyö

Viranomaisyhteistyön määrittely ei ole yksinkertaista. Viranomainen -käsitettä ei ole määritetty sanastotyön periaatteiden mukaisesti. Suomen perustuslaki määrittää sen, ketkä saavat toteuttaa viranomaistehtäviä, mutta siinä ei kuvata viranomaisen tunnusmerkistöä. Viranomainen on sanakirjan mukaan eduskunnan, valtion tai kunnan perustama organisaatio, joka hoitaa tiettyä tehtävää itsenäisesti, tai julkista tehtävää hoitava lain tai asetuksen perusteella oleva yhteisö, laitos, säätiö tai yksityishenkilö. Kyseiseen määritelmään eivät kuitenkaan välttämättä mahdu kaikki yhteistyön tekijät. Kukin toimija kuitenkin tulkitsee viranomaisyhteistyön omista lähtökohdistaan. (Pelastusopisto, 2007, s. 10)

Viranomaisyhteistyöllä tarkoitetaan usein yhteistyötä vain tiettyjen toimijoiden välillä, ja se on sidoksissa toimintaympäristöön. Yleistä tieteellisesti hyväksyttyä määritelmää ei ole, sillä sellaista ei ole tehty. Keskeisimpiä kumppaneita ovat Maanpuolustuskorkeakoulu, Poliisiammattikorkeakoulu, Pelastusopisto sekä yliopistot. Näiden toimijoiden kirjastoissa olevista oppinnäytetöistä selviää, että tutkimukset ovat keskittyneet kahdenväliseen toimialakohtaiseen yhteistyöhön. Moniviranomaisyhteistyön tutkimukset ja dokumentointi ovat jääneet hiljaiseksi tiedoksi tai niistä on kirjoitettu vain operaatioista sekä harjoituksista laadittuihin raportteihin. Toimivin yhteistyömuoto on PTR-yhteistyö (poliisi-tulli-raja) ja siitäkään ei ole tehty erillisiä selvityksiä. Onnettomuustutkintaraporteistakaan ei löydy analyysejä viranomaisten yhteistyön onnistumisesta tai epäonnistumisesta. Tämän vuoksi viranomaisyhteistyön tunnistaminen ja käsitteiden määrittely on hankalaa. (Pelastusopisto, 2007, s. 7)

Eri toimintaympäristöissä ja toimintatasoilla käsitetään viranomaisyhteistyö monilla eri tavoilla. Joillekin viranomaistoimijoille yhteistyö on päivittäistä rutiinia, joka on ohjeistettu lain mukaan. Viranomaisyhteistyö on monille toimijoille kuitenkin tavallisesta poikkeavaa toimintaa joka vaatii erillisiä suunnitteluprosesseja, jotka sisältävät yhteisen kielen löytämisen käsitteistön osalta sekä yhteisen suunnittelun ja harjoittelun. (Pelastusopisto, 2007, ss. 7–8)

Viranomaisyhteistyöltä vaaditaan joustavuutta, myös muilta kuin tunnetuilta viranomaistahoilta, sekä sitoutumista toimintaan. Yhteistyötä tekevät myös monet muut toimijat, jotka ovat toiminnan kannalta kriittisessä roolissa tai jopa johtavassa roolissa. Osallistumista ja tiiviimpää yhteistyötä sekä tiedon jakamista edellytetään julkiselta, yksityiseltä ja vapaaehtoiselta sekä ihan tavalliselta kansalaiselta. (Pelastusopisto, 2007, s. 8)

Viranomaisorganisaatioiden ympäristöt ovat kehittyneet nopeasti muuttuviksi sekä moniulotteisiksi ja toiminta-alueajat ovat katoamassa. Yhteistyö julkisen ja yksityisen organisaatioiden sektoreiden välillä on edellytys menestykselliselle toiminnalle. Yhteistyön toimintamalliksi valitaan usein yhdenvertaisia osapuolia ja kumppaneita, jotka täydentävät toistensa kykyjä ja resursseja. Yksityisen sektorin ja julkisen hallinnon kumppanuudet (public-private partnerships eli PPP) ovat myös lisääntyneet roimasti viime vuosina. (Pelastusopisto, 2007, s. 12)

Yhteistyön edellytyksenä on tiedon ja tietämyksen jakaminen, joka puolestaan edellyttää organisaatioiden välistä avoimuutta ja luottamusta, mikä on yleensä haastavaa yhteistyön alkuvaiheessa. Yksityissektorin kanssa on raja-aitoja puolin ja toisin, jotka vaikeuttavat

yhteistyötä, vaikka ymmärretään että yhteistyötä tarvitaan erilaisissa häiriötilanteissa. Vaikka tiedon jakaminen olisi toiminnan kannalta perusteltua niin lainsäädäntö voi estää sen esim. tietosuoja-asioissa. (Pelastusopisto, 2007, s.12)

Viranomaisten toimintatapoihin liittyvät yhä enemmän kumppanuus ja sidosryhmäyhteistyö, joita pidetään myös viranomaisyhteistyön kuvaajina. Pelastuslaissa, Puolustusvoimalaissa ja Poliisilaissa määritetään yhdeksi tärkeimmiksi tehtäviksi viranomaisten välinen yhteistyö ja toisten viranomaisten tukeminen. Jokainen viranomainen määrittää yhteistyötä omasta näkökulmastaan, jolloin normien tulkinta on oleellista. Normit mahdollistavat laajemman yhteistyön kuin rajaavat näkökulmat. (Pelastusopisto, 2007, s. 72)

Yhteistyötä ja kumppanuuksia kehitettäessä on hyvä muistaa oman organisaation perustehtävät, muutoin yhteistyön käytännöt voivat ohjata organisaatioiden toimintaa vaarantaen niiden perustehtävät. Viranomaisten tehtävät tulevat tulevaisuudessa liittymään yhä enemmän toisiinsa. (Pelastusopisto, 2007, s. 73)

6.1 Moniviranomaisyhteistyö

Moniviranomaisyhteistyöstä puhutaan silloin kun eri viranomaiset tekevät yhteistyötä. Pelastuslaissa määritetään, kuka johtaa onnettomuuspaikan pelastustoimintaa, mikäli paikalla on viranomaisia eri organisaatioista.

”Jos pelastustoimintaan osallistuu useamman toimialan viranomaisia, tilanteen yleisjohtajana toimii pelastustoiminnan johtaja. Yleisjohtaja vastaa tilannekuvan ylläpitämisestä ja toiminnan yhteensovittamisesta. Eri toimialojen yksiköt toimivat oman johtonsa alaisuudessa siten, että niiden toimenpiteet kokonaisuudessaan edistävät onnettomuuden tai tilanteen seurausten tehokasta torjuntaa.” (Pelastuslaki 379/2011 §35)

Pelastuslaki määrää myös asiantuntemuksen antamisesta pelastustoiminnan auttamiseksi.

”Viranomaiset, laitokset ja liikelaitokset, jotka ovat velvollisia antamaan pelastusviranomaisille virka-apua ja asiantuntija-apua tai joiden asiantuntemusta muutoin tarvitaan pelastustoiminnassa ja siihen varautumisessa, ovat velvollisia laatimaan pelastuslaitoksen johdolla ja yhteistoiminnassa keskenään tarpeelliset suunnitelmat tehtäviensä

hoitamisesta pelastustoiminnan yhteydessä ja osallistumisesta pelastustoimintaan.” (Pelastuslaki 616/2022 §47)

Yhteistoimintatehtävissä on tärkeää olla selkeä johtosuhde määriteltynä. Poliisin ja pelastusviranomaisen kesken johtosuhde on selkeä perustehtävissä, missä tehtävää johtaa ryhmänjohtaja pelastuksen puolelta. Poliisin näkökulmasta tilanne monimutkaistuu heti, jos tehtävän ottaa johtaakseen pelastuksen päivystävä päällikkö, jolloin johtaminen ei ole poliisin kannalta enää selvää ja ennakoitavissa. Näissä tapauksissa poliisin kenttäjohtaja tekee tarvittavat toimenpiteet ja muut reagoivat niihin. Pelastustoiminnan yleisjohtajuuden rooli ja siihen liittyvä viestintä vaatii vielä paljon selkeyttämistä viranomaisten kesken.

Onnettomuuden lajista riippuen voi olla, että jokainen viranomainen saa samalle tehtävälle eri koodin, jolloin jokainen taho pitää tehtävää niin sanotusti omanaan eikä johtosuhde selviä hälytyksessä vaan vasta paikan päällä, mikä tekee johtamisesta ja yhteistyöstä entistä haastavampaa. (Sisäministeriö, 2021, s. 5). Yleisjohtajuus on aina pelastusviranomaisella tieliikenteen suuronnettomuudessa (Castrén ym., 2015, s. 349).

Erityistilanteiden pohjana toimii päivittäinen toiminta ja tämä pätee myös viestintään. Tilannejohtamisessa VIRVE mahdollistaa tilannekuvan ja -tietoisuuden laatimiseen ja välittämiseen muille. Tilannejohtaja voi nopeuttaa tilannekuvan luomista ohjaamalla kaiken viestinnän jo tilanteen alkuvaiheessa oikeisiin puheryhmiin. Oikealla toimintamallilla saadaan heti määriteltä selkeät johtosuhteet eri toimijoiden välillä, mikä edellyttää sen, että johtaja on tehtäviensä tasalla ja hallitsee viestiohjeet. Kaikkien toimijoiden yhteneväiselle toiminnalle on tärkeää hyvin suunniteltu puheryhmärakenne sekä sen viestiohje. Usein huonosti sujunut viestintä on johtanut huonosti johdettuihin tehtäviin. (Castrén ym., 2015, s. 177)

Osassa onnettomuustilanteita paikan päälle menee vain poliisin tai ensihoidon yksikkö, jolloin ei ole määriteltä kuka on tilannepaikan johtaja. Poliisilaissa ei ole mainintaa tilannepaikan johtajuudesta moniviranomaistehtävissä. Näissä tilanteissa toimitaan yleensä tieliikennekeskuksen ja toisen viranomaisen kanssa, niin että yhdessä pohditaan ratkaisuja, millä päästään parhaimpaan lopputulokseen. Valtonen (2010, s. 101) kirjoitti väitöskirjassansa hyvin: *”Yksilöt tekevät yhteistyön ja organisaatio toimii viitekehyksenä”* ja yhteistoiminnan prosessien pitäisi olla niin hyvät, että ne pitävät vaikka henkilöt vaihtuisivat.

Sisäministeriön 2022 tekemässä hankkeessa pelastustoiminnan suorituskykyvaatimuksista selvitettiin mm. pelastuslaitosten suorituskyvyn nykytilaa ja siinä nousi esille, että moniviranomaistehtäviin liittyvät taidot eivät ole riittävän hyvällä tasolla. Pelastuslaitosten

mukaan he kaipaavat eniten ohjausta valtakunnallisesti mm. avun antamiseen sekä vastaanottamiseen valtakunnallisesti. (Pietikäinen ym., 2022, s. 58)

Kun pelastuslaitoksella eikä poliisillakaan ole keskenään kunnollisia yhteisiä toimintatapoja, niin ei voida olettaa, että tieliikennekeskukset sopisivat siihen yhtälöön ihan sujuvasti. Kokonaisuutta pitääkin alkaa katsomaan vähän laajemmalti ja korkeammilta tahoilta, ennen kuin saadaan niin sanottu ruohonjuuri taso kuntoon. Moniviranomaisyhteistyöhön ei ole olemassa mitään yhteisiä prosesseja, mutta niitä tarvittaisiin kipeästi, ainakin tieliikennekeskuksen näkökulmasta, sillä niillä varmistettaisiin toimivat yhteiset toimintatavat ja tiedonkulku kaikille. Prosessit olisi hyvä laatia yhteistyössä kaikkien viranomaisten kesken.

6.2 Viranomaisyhteistyön nykytila tieliikennekeskuksessa

Seuraavana esimerkki siitä miten hyvin yhteistyö sujuu, kun kaikki tietävät oman roolinsa ja osaavat hyödyntää muiden apua tilanteen hoitamiseen parhaalla mahdollisella tavalla. Merkittävällä valtatiellä on tapahtunut onnettomuus ja heti alussa pelastuksen johtaja ilmoittaa yleisellä kanavalla, että siirrytään kaikki käyttämään yhteistä moniviranomais kanavaa VIRVE:ssä, jotta kaikki kuulevat mitä tapahtuu. Ensimmäiset onnettomuuspaikalla olevat yksiköt ilmoittavat, että vaarallisia aineita kuljettava rekka on kaatunut tielle ja tie tulee olemaan suljettu liikenteeltä useita tunteja. Tieliikennekeskus on saanut hätäkeskusviestin samaan aikaan kuin paikalle menevät yksiköt on hälytetty ja tehnyt onnettomuudesta jo ensitiedotteen.

Ensimmäisiltä yksiköiltä saadun tiedon perusteella tieliikennekeskus tarkastaa omasta järjestelmästäan mitä varareittejä se ehdottaa sillä paikannuksella, mikä hätäkeskukselta on saatu. Keskus ilmoittaa tilannepaikan johtajalle, että heidän järjestelmänsä ehdottaa tiettyä kiertotietä, mikä on ELY-keskuksen toimesta merkattu varareitiksi ja sitä voi käyttää myös raskas liikenne. Tilannepaikan johtaja toteaa, että kiertotiejärjestelyt ja liikenteenohjaukset pystytään toteuttamaan heidän toimestaan keskuksen ehdottamalle kiertotielle.

Tieliikennekeskus tekee liikennetiedotteen ja tiedottaa ennakkoon hoitourakoitsijaa mahdollisista tarvittavista toimenpiteistä onnettomuuspaikalla, sekä sen raivauksen jälkeen. Hoitourakoitsijalle ilmoitetaan myös varareitin käyttöönnotosta ja että sinne tarvitaan tehostettua kunnossapitoa.

Tieliikennekeskus tekee tiedotteen onnettomuudesta Väylävirastolle sekä Suomen ympäristökeskukselle (koska kyseessä oli vaarallisten aineiden kuljetus eikä ollut tietoa,

vuotaako aine maastoon). Tilannepaikan johtaja pitää tieliikennekeskuksen ajan tasalla koko tapahtuman ajan, mahdollisesta vaarallisten aineiden vuodosta maaperään, liikenteellisestä häiriöstä sekä vaurioista mitä tiehen tai sen infraan on tullut. Koko onnettomuuspaikan raivaus ja liikenteellinen haitta saadaan näin hyvällä yhteistyöllä nopeinten ja vaivattomimmin hoidettua.

Tässä tilanteessa ei tarvinnut esim. odottaa urakoitsijan tuloa paikan päälle siivoamaan, auraamaan tai suorittamaan liukkaudentorjuntaa. Tie saadaan nopeasti liikennöitävään kuntoon, kun urakoitsija on jo ennakoon pyydetty valmiuteen hoitamaan tien kunnossapito sen jälkeen, kun pelastuslaitos on saanut pelastustoimet tehtyä ja onnettomuuspaikan raivattua. On ollut tilanteita missä pelastuslaitos on ilmoittanut vasta raivauksen päätyttyä, että olisi tarvetta kunnossapidolle, silloin voi kestää tunteja, ennen kuin urakoitsija ehtii paikalle, varsinkin jos on haastava kelitilanne ja urakoitsija on kiinni muissa töissä. Näissä tilanteissa tien avaaminen liikenteelle voi pahimmassa tapauksessa viivästyä tunteja vain sen vuoksi, ettei kunnossapidon tarpeesta ole ilmoitettu tarpeeksi ajoissa. Useimmissa tapauksissa liikenneoperaattorit yrittävät jo hyvissä ajoin saada tietoa onnettomuuspaikalla olevalta pelastuksen tai poliisin edustajalta, onko tarvetta kunnossapidolle, ettei tien avaaminen liikenteelle viivästyisi turhaan.

Toinen ääripää on sitten tilanteet, jolloin tieliikennekeskus on tehnyt ensitiedotteen liikenneonnettomuudesta hätäkeskusviestin perusteella ja jäänyt sitten odottamaan lisätietoa tapahtumasta muilta viranomaisilta. Yleensä onnettomuuspaikalle tuleva ensimmäinen yksikkö ilmoittaa muille paikalle tuleville viranomaisille tuulilasiraportin (välittömästi onnettomuuspaikalta ensimmäisen yksikön toimesta annettava tilannetiedote) VIRVE:n kautta, jolloin tieliikennekeskukset kuulevat sen samalla ja saavat siitä jo hyvän tilannekuvan, omia mahdollisia jatkotoimenpiteitään varten. Mikäli VIRVE:stä ei tule mitään tietoa niin tieliikennekeskus on siinä uskossa, että siellä ei ollut mitään merkittävää liikennehaittaa tai tiedotettavaa. Jonkun ajan kuluttua kuitenkin operaattori on voinut lukea lehdestä, että tie on ollut suljettu liikenteeltä ja pahimmassa tapauksessa siellä on myös ollut menehtyneitä. Tällaisia tapauksia oli noin 30 kappaletta vuonna 2023 (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2023). Jos tieliikenneonnettomuudessa esim. on menehtyneitä tai merkittävä tie joudutaan sulkemaan pidemmäksi ajaksi, on tieliikennekeskuksen raportoitava siitä Väylävirastolle, minkä vuoksi muilta viranomaisilta saatava tieto on olennaisen tärkeää.

Pelastuslaitos hoitaa onnettomuuspaikan pelastus- ja raivaustehtävät ja liikenteen ohjaus kuuluu poliisille. On tapauksia missä pelastuslaitoksen yksiköt ovat lähteneet muihin tehtäviin ja poliisi on jäänyt vielä paikan päälle ohjaamaan liikennettä, esim. hinaustyön ajaksi.

Pelastuksen johtaja on ollut se, joka on pitänyt tieliikennekeskuksen ajan tasalla tapahtumasta, jolloin poliisipartio ei välttämättä tiedä tai muista ilmoittaa tieliikennekeskukseen tilanteen päättymisestä. Tällaiset tilanteet ovat haastavia liikenneoperaattoreille, sillä aina ei tule edes tietoa, että vain poliisi on enää paikalla, ja varsinkaan että mikä poliisipartio on kyseessä. Operaattori voi esim. tunnin kuluttua ihmetellä, miksi ei tule tilannetietoa ja lähtee kyselemään siitä pelastuslaitokselta, jolloin pahimmassa tapauksessa selviää, että tilanne on ollut ohi jo jonkin aikaa, mutta päivitetty tieto ei ole saavuttanut kaikkia tahoja.

Tiestöllä voi tapahtua kaikenlaista ja kaikesta ei hätäkeskus edes tee hätäkeskusviestiä, niin että tieliikennekeskus saisi siitä mitään tietoa tai herätettä sitä kautta. Esimerkiksi poliisin takaa-ajo tilanne voi päättyä siihen, että auto ajaa valaisinpylvästä päin ja pylväs menee poikki. Jos paikalla oleva poliisipartio ei tiedä, että asiasta kuuluisi olla yhteydessä tieliikennekeskukseen, niin keskus ei saa vaurioituneesta pylvästä mitään tietoa, jolloin myös pylvään korjaus ei välttämättä mene oikealle taholle eikä sitä tiedetä korjata. Myöhemmin joku tienkäyttäjä voi ilmoittaa asiasta palauteväylän tai tienkäyttäjälinjan kautta, jolloin on vaikeaa lähteä selvittämään vaurion aiheuttajaa, joka on myös korvausvelvollinen tapahtuneesta vahingosta.

6.3 Viranomaisyhteistyön kehittäminen

Suomessa on kolme tieliikennekeskusta, jotka operoivat 24 h vuoden jokaisena päivänä, keskuksat sijaitsevat Turussa, Tampereella ja Helsingissä. Turun alueeseen kuuluu Varsinais-Suomi, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa sekä Keski-Pohjanmaa, Helsingin alueeseen kuuluu Uusimaa ja Tampereen keskus hoitaa loput maakunnat (Kuva 2) (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2024).

Kuva 2. Tieliikennekeskusten alueet (Fintraffic Tie, henkilökohtainen tiedonanto, 2024).



Kaikkien keskusten alueisiin kuuluu monta eri hätäkeskusta, pelastus- ja poliisilaitosta, joiden kanssa hyvä yhteistyö on olennaista tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa. Toimijoita on niin paljon, että kestää kauan saada keskusten toimintaa tutuksi kaikille operatiivisella tasolla. Fintraffic Tie on järjestänyt satunnaisesti alueellisia häiriöhallinnan yhteistyötilaisuuksia eri toimijoille yhdessä Väyläviraston kanssa. Lisäksi on ollut erillisiä yhteistyövierailuja keskuksiin ja keskuksista muille toimijoille. Asenteiden muuttaminen

siihen, että tieliikennekeskukset ovat taho, jolle kuuluu tieto tieliikenteen häiriöistä, vie paljon aikaa ja resursseja.

Tässä opinnäytetyössä selvitetään miten ja millä toimenpiteillä viranomaisyhteistyötä voidaan parantaa tieliikennekeskuksen ja eri viranomaisten välillä operatiivisella tasolla.

Tarkoituksena oli selvittää, mikä muiden viranomaisten, lähinnä pelastuksen ja poliisin mielestä tällä hetkellä toimii ja mikä ei. Mitä yhteistyötarpeita eri tahoilla nousee esiin? Miten yhteistyötä voitaisiin kehittää sekä mitä resursseja yhteistyön parantaminen vaatii? Paras keino tämän selvittämiseen oli kysely, joka on kohdistettu henkilöille, jotka työskentelevät tieliikenteen häiriötilanteiden parissa. Kyselyn vastausten perusteella pystytään kartoittamaan minkälaisia tarpeita eri tahoilla on tieliikennekeskusten suhteen, mitä toivotaan keskuksilta, mikä heidän mielestään jo toimii, mikä ei toimi ja onko heillä hyviä kehitysehdotuksia yhteistyön parantamiseksi? Millä tavalla tieliikennekeskukset voisivat muuttaa toimintatapojaan, jotta saataisiin yhteistyö paremmaksi sekä olisivatko muut viranomaiset valmiita muuttamaan omia toimintatapojaan?

Pelastuslaitokset tuntuvat tietävän paremmin kuin poliisi, tieliikennekeskusten olemassaolosta ja siitä mitä kaikkea apua keskuksilta voi pyytää, tässäkin on toki suuria alueellisia eroja. Myös sillä on nähty oleva suuri merkitys, kuka on tilannepaikan johtajana ja onko juuri sillä henkilöllä tietoa keskusten olemassaolosta ja antamasta hyödystä tilanteen hoitamiseen.

7 Kyselytutkimuksen tulokset

Kyselytutkimus toteutettiin Webropolin kautta ja yleistä linkkiä jaettiin pelastuslaitoksille, poliisille, Väylävirastolle ja Onnettomuustietoinstituutille. Kyselyn tavoitteena oli kartoittaa muiden viranomaisten mielikuvaa tieliikennekeskusten toiminnasta ja tiedottamisesta, sekä hieman heidän näkökulmiaan yhteistyön toimivuudesta. Kyselyn vastausaika oli kolme viikkoa ja siihen tulleet vastaukset olivat anonymoituja, ainoat profiloivat kysymykset olivat, että missä organisaatiossa ja minkälaisessa roolissa vastaaja työskentelee tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisen parissa. Kyselytutkimuksen kysymykset ovat liitteessä 1. Vastauksia tuli yhteensä 100 kappaletta, eniten pelastuslaitoksissa työskenteleviltä, vain muutama poliisi vastasi kyselyyn, Väylävirastosta tuli kaksi vastausta ja Onnettomuustietoinstituutilta yksi vastaus.

Suurin osa pelastuslaitosten vastaajista oli pelastustoiminnan johtajia, ryhmänjohtajia ja päivystäviä palomestareita. Toisin sanoen juuri ne henkilöt, jotka johtavat pelastustoimintaa onnettomuuspaikoilla ja pitävät yhteyttä tieliikennekeskuksiin.

Vastaajista 94 % on kuullut tieliikennekeskuksista ja 89 % vastasi, että keskusten toiminta on heille tuttua, 93 % tietää, missä asioissa olla yhteydessä tieliikennekeskuksiin ja 92 % on ollut yhteydessä keskuksiin, nimenomaan tieliikenteen häiriöihin koskevissa asioissa. Melkein kaikki tietävät miten ottaa yhteyttä tieliikennekeskuksiin mutta vain 79 % tietää viranomaisnumeron, mihin voisi soittaa suoraan. Kuitenkin 95 % on kokenut saaneensa tarvitsemaansa apua keskuksilta. Näiltä osin tilanne näyttää erittäin hyvältä, mutta otanta on todella pieni, kun mietitään koko maata.

Kysymykseen, haluaisitko tietää enemmän miten tieliikennekeskus voisi olla avuksi tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa, vastasi noin kolmasosa, että toivovat tieliikennekeskusten tulevan heidän organisaatioonsa kertomaan omasta toiminnastaan. Yksi kolmasosa halusi sitten vastavuoroisesti tulla tutustumiskäynneille tieliikennekeskuksiin.

Kaikki vastaajat pitivät tiedottamista ja varoittamista tieliikenteen häiriöistä tärkeänä asiana ja tuli myös muutama ehdotus, että tiedotteet voisivat tulla 112 sovelluksen kautta paikkatietoon perustuen. Liikennetiedotteet tulevat nykyään myös 112 sovelluksen kautta, mikäli käyttäjä niin haluaa, mutta eivät perustu käyttäjän paikkatietoon. Tämä oli hyvä ehdotus tiedottamiseen liittyen, näin käyttäjä saisi juuri ne liikennetiedotteet, jotka ovat häntä lähinnä.

Vain 58 % vastaajista vastasi tietävänsä, että tieliikennekeskukset ovat velvollisia ylläpitämään tilannekuvaa tieliikenteen häiriötilanteista Väylävirastolle. Jos tätä tietoa saataisiin muille viranomaisille paremmin tietoon, niin todennäköisesti tiedonkulku paranisi huomattavasti. Muut viranomaiset ymmärtäisivät ehkä paremmin miksi tieliikennekeskus kyselee paljon lisätietoja tapahtumista ja mihin he niitä tietoja välittävät.

Vastaajista 100 % vastasi pitävänsä tieliikennekeskusten toimintaa hyödyllisenä tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa. Se mikä toimii hyvin vastaajien mielestä, tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa eri tahojen kesken on VIRVE:n välityksellä käytävä viestiliikenne ja tiedonkulku. Yhteistyön parantamista toivoi 59 % ja useammassa vastauksessa nousi esille, että kaivataan lisää tietoa tieliikennekeskusten toiminnasta ja siitä missä kaikissa asioissa keskuksat voivat olla avuksi, toivottiin myös enemmän yhteisiä harjoituksia sekä koulutustapahtumia. Tutustumiskäynnit puolin ja toisin nousivat usein esille myös kysyttäessä miten tiedonkulkua voisi parantaa tieliikenteen häiriötilanteissa, eri

viranomaisten ja tieliikennekeskuksen välillä. Yhdessä vastauksessa oli kiteytetty tämä hyvin *”Kun tunnemme toisemme ja tiedämme roolimme ja ymmärrämme toisen tehtävän niin yhteistyö paranee”*.

Onnettomuustietoinstituutista vastannut henkilö oli sitä mieltä, että tämä ei oikeastaan kuulu heille, sillä poliisi on yleensä tutkijalautakunnan kanssa onnettomuuspaikoilla ja poliisin tehtävä on pitää tieliikennekeskus ajan tasalla liikenteellisistä haitoista. Väyläviraston vastaajat halusivat lisää tietoa tiellä tapahtuvista häiriötilanteista ja ehdottivat yhteistyökokousten ja -tilaisuuksien järjestämistä juuri tietoisuuden lisäämiseksi tienpitäjän tarpeista.

Suurin osa vastaajista oli valmis muuttamaan omia toimintatapojaan, niin että yhteistyö saataisiin paremmaksi. Vastaajista 5 % oli sitä mieltä, että yhteistyö toimii jo nyt tarpeeksi hyvin eikä omia toimintatapoja ole tarpeen muuttaa.

8 Kehitysehdotukset viranomaisyhteistyön parantamiseksi

8.1 Yhteydenpito viranomaisradion kautta

Tiehallinnon ja Liikenneviraston alkuaikoina tieliikennekeskukset soittivat aina hätäkeskukseen kyselläkseen lisätietoja onnettomuuksista. Tämä tapa on jäänyt kokonaan pois, mikä on toisaalta hyvä, ettei hätäkeskusta kuormiteta turhaan. Nykyään tieliikennekeskukset odottavat, että VIRVE:n kautta kuuluisi jotain ja että sitä kautta joku ottaisi yhteyttä tieliikennekeskukseen. Jossain tapauksissa myös pelastuslaitosten tilannekeskukset soittavat keskuksiin antaakseen lisätietoja tapahtuneesta.

Tieliikennekeskukset toivovat muilta viranomaisilta aktiivisempaa yhteydenottoa jotta he saisivat oikea-aikaista tietoa tapahtumista. Muutama vastaaja oli kommentoinut kyselyn vastauksissa, että keskukset ottavat yhteyttä liian nopeasti VIRVE:n kautta. Liian nopea yhteydenpito voi haitata pelastustöitä kentällä ja voi olla, että mikään yksikkö ei ole ehtinyt edes tilannepaikalle siinä vaiheessa vielä, kun kysellään lisätietoja. Tieliikennekeskukset eivät voi tietää, koska on hyvä hetki ottaa yhteyttä kentälle, siksi olisi hyvä, että tieto tulisi ensin kentältä. Toivottavaa olisi, että käytettäisiin yhteisiä kanavia VIRVE:ssä, eikä mentäisiin omille kanaville esim. pelastuksen ja poliisin väliselle kanavalle, niin että tieliikennekeskukset jäivät pimentoon koko tilanteesta. Olisi hyvä, jos pelastuslaitoksia ja poliisia olisi ohjeistettu ottamaan yhteyttä tieliikennekeskuksiin aina jos jotain tapahtuu

tiestöllä ja tieliikenteessä ja että hoidettaisiin kaikki tieliikenteen häiriöihin kuuluvat tehtävät yhteisillä kanavilla, mihin kaikilla tahoilla on pääsy.

Tieliikennekeskusten pitäisi kouluttaa operaattoreita enemmän VIRVE:n käyttöön ja operaattoreiden pitäisi olla aktiivisempia sen käytössä, kysellä perään, jos tilannepaikalta ei kuulu mitään tietyn ajan kuluttua. On myös ollut tilanteita, jolloin pelastuslaitos ja poliisi ovat keskustelleet yhteisellä kanavalla tilanteesta, mutta eivät ole kutsuneet tieliikennekeskusta mukaan. Näissä tilanteissa operaattoreiden tulisi olla aktiivisia ja mennä mukaan keskusteluun, kyselemään lisätietoja ja tarjota apua, minkä pystyy, näin tehdään omaa toimintaa samalla tutummaksi muille. Rohkeutta operaattoreiden VIRVE:n käyttöön toisi myös yksikkötunnusten käyttö ja niiden kutsumisen osaaminen, mikä sekin vaatii oman koulutuksensa. Jokaisella pelastuksen, poliisin ja ensihoidon yksiköllä on omat tunnuksensa. Tunnusten avulla tiedetään mikä yksikkö on kyseessä ja niiden kutsuminen VIRVE:n kautta tapahtuu yksikkötunnusten perusteella.

8.2 Lisätietojen lisääminen hätäkeskusviesteihin

Nopean tilannekuvan laatiminen helpottaisi paljon, jos tieliikennekeskukset saisivat hätäkeskusviestien ennakkotiedon lisätiedot näkyviin. Keskukset tietäisivät heti, minkälaisesta onnettomuudesta on kyse, ja osaisivat paremmin kysellä myös tarvittavia lisätietoja tilannepaikalla olevilta yksiköiltä. Lisätietojen avulla keskukset osaisivat myös paremmin tukea muita viranomaisia tilanteen hoitamisessa etupainotteisesti esim. ilmoittamaan urakoitsijoille tulevista tarvittavista toimenpiteistä. Näin urakoitsijalla olisi enemmän aikaa valmistautua ja tulla paikan päälle juuri silloin kun tarvetta on.

Tieliikennekeskus toimii eri tavalla jos lisätiedoissa lukee esim. yksittäisen henkilöauton ulosajo tai säiliöauton ja henkilöauton kohtaamisonnettomuus, säiliöauto ojassa. Henkilöauton ulosajossa on todennäköisesti yksi ajokaista suljettu niin kauan että hinausauto saa auton kyytiin, voi olla, että valaisinpylväs, kaide tai liikennemerkki on vaurioitunut, jolloin niistä menee tieto urakoitsijalle, joka korjaa ne jossain vaiheessa. Kohtaamisonnettomuus esimerkissä tieliikennekeskus tietää heti, että tie tulee olemaan suljettuna liikenteeltä monta tuntia pelastus- ja raivaustöiden vuoksi, myöhemmin myös raskaan ajoneuvon nostotyön vuoksi. Tieliikennekeskus voi heti katsoa missä lähin varareitti kulkee ja ehdottaa sitä muille viranomaisille sekä pyytää hoitourakoitsijan tekemään tarvittavat kunnossapitotyöt varareitille, jolloin saadaan liikenteellinen haitta minimoitua. Mikäli alueella on saatavilla apua liikenteenohjaukseen esim. Autoliitolta, voi tieliikennekeskus myös hälyttää heidät valmiiksi paikalle tilannepaikan johtajan hyväksynnällä. Onnettomuuden vakavuus ja mukana olevien

kulkuvälineiden laji ja määrä määrittää pitkälti tieliikennekeskuksen toimintaa onnettomuustilanteissa.

8.3 Tieliikennekeskusten lisääminen hätäkeskuksen tekemisiin hälytyksiin

Hätäkeskuksesta tulevia viestejä tieliikennekeskuksiin tulee tällä hetkellä seuraavista pelastuksen tehtävistä:

- Tieliikenneonnettomuus, peltikolari, suistuminen
- Tieliikenneonnettomuus, pieni
- Tieliikenneonnettomuus, keskisuuri
- Tieliikenneonnettomuus, suuri
- Tieliikenneonnettomuus, suuri + lisähälytys
- Tieliikenneonnettomuus maan alla, pieni
- Tieliikenneonnettomuus maan alla, keskisuuri
- Tieliikenneonnettomuus maan alla, suuri
- Tieliikenneonnettomuus maan alla, suuri + lisähälytys
- Raideliikenneonnettomuus, suuri
- Raideliikenneonnettomuus, suuri + lisähälytys
- Rakennuspalo maan alla, pieni
- Rakennuspalo maan alla, keskisuuri
- Rakennuspalo maan alla, suuri
- Liikennevälinepalo, pieni
- Liikennevälinepalo, keskisuuri
- Liikennevälinepalo, suuri
- Liikennevälinepalo, suuri + lisähälytys
- Liikennevälinepalo maan alla, pieni
- Liikennevälinepalo maan alla, keskisuuri
- Liikennevälinepalo maan alla, suuri
- Maastopalo, suuri + lisähälytys
- Tulipalo muu maan alla, pieni
- Tulipalo muu maan alla, keskisuuri
- Tulipalo muu maan alla, suuri
- Räjähdytys / sortuma, pieni

- Räjähdytys / sortuma, keskisuuri
- Räjähdytys / sortuma, suuri
- Räjähdytys / sortuma, suuri + lisähälytys
- Vaarallisen aineen onnettomuus, pieni
- Vaarallisen aineen onnettomuus, keskisuuri
- Vaarallisen aineen onnettomuus, suuri
- Vaarallisen aineen onnettomuus, suuri + lisähälytys
- Öljyvahinko / ympäristöonnettomuus maalla, keskisuuri
- Öljyvahinko / ympäristöonnettomuus maalla, suuri

Näihin kaivattaisiin lisäyksenä ainakin seuraavat tehtävät:

- Vahingontorjunta, pieni
- Vahingontorjunta, keskisuuri
- Vahingontorjunta, suuri

Nämä voivat olla esim. sellaisia, että tiellä on runsaasti vettä tai joku kuorma on levinnyt tielle yms. Näistä olisi hyvä tulla tieto myös tieliikennekeskukselle sillä useimmiten näihin tarvitaan myös kunnossapidon urakoitsijaa paikalle.

Seuraavista poliisin tehtävistä olisi tarpeellista tulla tieliikennekeskukseen tieto:

- Tieliikenneonnettomuus, muu tai onnettomuuden uhka
- Liikenneonnettomuudesta tai liikenteestä aiheutuva tehtävä
- Liikenteen ohjaus tai järjestely
- Muu liikenteestä aiheutuva tehtävä

Poliisi voi joutua esim. ohjaamaan liikennettä erinäisistä syistä, mikä voi vaikuttaa esim. tieliikenteen sujuvuuteen ja siitä olisi hyvä välittyä tieto myös tieliikennekeskukseen.

Hätäkeskuksen järjestelmään on mahdollista kirjata kirjallisia ohjeita eri hälytystehtävien kohdalle. Näitä ohjeistuksia on tarkoitus käydä hätäkeskuksen kanssa läpi yhdessä, niin että hätäkeskuspäivystäjä osaisi olla yhteydessä tieliikennekeskukseen tiettyjen tehtävien tiimoilta. Esimerkki tällaisista ohjeista on suuronnettomuuksien varalta etukäteen tehdyt kirjalliset hälytysohjeet hätäkeskukselle, jotka on tehnyt sairaanhoitopiirin ensihoidon vastuulääkäri yhteistyössä ensihoidon palveluntuottajien, terveydenhuollon yksiköiden, pelastustoimen ja hätäkeskuksen kanssa. Ohjeiden mukaan hätäkeskuspäivystäjä osaa

toimia ja hälyttää oikeat yksiköt sekä tarvittavaa apua sidosryhmiltä suuronnettomuuksissa. Ohjeita testataan määrätyin väliajoin koehälytyksillä ja niissä havaitut puutteet raportoidaan minkä pohjalta ohjeet päivitetään tarvittaessa. (Castrén ym., 2015, ss. 170–174).

lhannetilanne olisi, että tieliikennekeskus voisi tehdä samantyylistä yhteistyötä kuin edellä mainitussa tapauksessa, hätäkeskuksen ja muiden viranomaisten kanssa. Yhdessä tehdyt yhteiset ohjeet hätäkeskukselle, jonka mukaan he hälyttävät kaikki tarvittavat tahot niin että tieliikennekeskus olisi mukana tehtävässä heti alusta lähtien.

8.4 Toisten toimintaan tutustuminen

Kyselyn vastauksissa tuli monelta pyyntö pääsystä tieliikennekeskukseen vierailemaan ja toivomus että heidän organisaatioonsa tultaisiin kertomaan tieliikennekeskuksen toiminnasta, varsinkin kentällä työskentelevälle henkilöstölle. Vastauksissa tuli esille, että pelastuksella on omia esimiesten koulutuspäiviä, mihin toivoivat esittelyä tieliikennekeskusten toiminnasta. Esittelemässä pitäisi olla mukana henkilö tieliikennekeskuksen puolelta, joka ymmärtää toisen osapuolen käsitteet ja toimintatavat, mikä on tärkeää yhteistyön syventymisen kannalta. Jos tietoisuutta tieliikennekeskuksen toiminnasta saataisiin pelastuslaitosten kentällä työskenteleville, ehkä he jakaisivat myös tietoa onnettomuuspaikoilla poliisille ja muille paikalla oleville viranomaisille. Se tosin on pitkä tie ja silloin asia ei ole tieliikennekeskuksen käsissä. Kokemus on näyttänyt, että se ei ole tuottanut haluttua tulosta.

Yhteisiä maakuntatasolla järjestettäviä yhteistyökokouksia toivottiin myös kyselyn vastauksissa. Kokouksissa pitäisi olla avainhenkilöitä hätäkeskuksesta, poliisilta, pelastuslaitokselta, tieliikennekeskuksesta, ELY-keskuksista sekä Väylävirastosta. Näissä tapaamisissa voitaisiin samalla suunnitella ja organisoida suurten tieliikenneonnettomuuksien tai vaarallisten aineiden kuljetusten pelastusharjoituksia, sekä tunneli- että avo-osuuksilla, EU direktiivien määräämien harjoitusten lisäksi. Tämä vaatii paljon resursseja kaikilta toimijoilta mutta olisi erittäin tärkeää yhteistyön syventymisen kannalta.

Pelastusharjoituksissa tulee hyvin esille kaikkien osapuolten heikot ja vahvat osaamisalueet, myös toisten organisaatioiden toiminta häiriötilanteissa tulee tutuksi. Palautekeskustelut harjoitusten jälkeen ovat hyviä tilaisuuksia käydä läpi jokaisen toimijan oma näkemys harjoituksen kulusta ja niissä voi nousta esiin erilaisia tarpeita ja kehitysehdotuksia jatkoa varten. Harjoituksia on niin harvoin, että tieliikennekeskuksissa työskentelee operaattoreita, jotka eivät ole vielä koskaan osallistuneet pelastusharjoituksiin, sama tilanne on hyvin luultavasti myös pelastuksen ja poliisin puolella. Yhteisiä viranomaispäiviä ehdotettiin myös kyselyn vastauksissa.

Pelastuslaitoksella on muutamilla alueilla tällä hetkellä toimivia tilannekeskuksia. Pirkanmaalla tilannekeskus ja tieliikennekeskus ovat samassa toimipisteessä ja siellä on huomattu, että siitä on todella paljon hyötyä yhteistyön kannalta. On helppoa mennä seinän toiselle puolelle kysymään apua tai tilannetietoa. Ihannetilanne olisi, että keskuksat olisivat kaikilla paikkakunnilla samassa tilassa tai ainakin samassa talossa.

On huomattu, että on tehtäviä, jotka menevät päällekkäin pelastuslaitosten ja tien kunnossapidon urakoitsijan kanssa, tällaisia ovat esim. tielle kaatuneet puut. Tienkäyttäjät soittaa tienkäyttäjälinjalle ja kertoo että tielle on kaatunut puu, tieliikennekeskus välittää siitä viestin kunnossapidon urakoitsijalle, joka lähtee poistamaan puuta niin nopeasti kuin tilanne antaa myöden. Samaan aikaan samasta puusta on joku toinen tienkäyttäjät voinut soittaa hätäkeskukseen, jolloin hätäkeskus hälyttää palokunnan paikalle poistamaan puun. Näissä tapauksissa kummallakaan toimijalla ei ole tietoa, että toinen on jo hälytetty samaan tehtävään. Nopea ja helppo keskusteluyhteys tai selkeät keskinäiset pelisäännöt yhdessä pelastuslaitoksen ja hätäkeskuksen kanssa vähentäisivät päällekkäisyyksiä tällaisten tehtävien hoidossa. Näin säästettäisiin myös kaikkien resursseja.

Sopimuspalokunnat ovat myös tärkeässä roolissa varsinkin tieliikenneonnettomuuksissa, sillä yleensä he hoitavat liikenteenohjauksen onnettomuuspaikoilla. Sopimuspalokunnat voivat olla jollain alueilla ainoa yksikkö, joka hälytetään paikalle, sillä lähin vakituinen asema voi olla niin kaukana, että heillä kestäisi liian kauan saapua kohteeseen tai he ovat jossain toisella tehtävällä. Yhteistyö sopimuspalokuntien kanssa on tärkeää sillä vaikka he eivät toimi tilannepaikan johtajina ja vaikka he olisivat ainoa paikalla oleva yksikkö niin he toimivat tilannekuvan antajina. Yhteistyötä sopimuspalokuntien kanssa on siksi hyvä pitää yllä esim. vierailuilla tieliikennekeskuksiin.

8.5 Yhteiset toimintamallit ja järjestelmät

Yhteiset valtakunnalliset toimintamallit poliisin, pelastuslaitoksen ja tieliikennekeskusten tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa helpottaisivat kaikkien toimijoiden yhteistyötä. Toimintamallien laatiminen vaatii aika- ja henkilöresursseja kaikilta toimijoilta, sillä ne eivät synny ihan hetkessä. Kaikkien toimijoiden tarpeet ja resurssit pitäisi ottaa huomioon malleja tehdessä, sillä jokaisella on erilaiset tarpeet ja tavat tehdä asioita, lait ja asetukset voivat olla myös rajoittavia tekijöitä.

Nykyään toimintamalleja on yhtä monta kuin tekijääkin. Kyselyn vastauksissa kävi ilmi, että jopa vierekkäisillä pelastuslaitosalueilla voi olla keskenään erilaiset toimintatavat siitä että

miten ollaan yhteydessä tieliikennekeskukseen. Tieliikennekeskusten toimintamallit eroavat myös keskenään yhteydenpidossa muihin viranomaisiin, näissä on myös alueellisia eroja tieliikennekeskuksen alueen sisällä.

Vastauksissa tuli ilmi myös, että kaivataan yhteisiä järjestelmiä, mistä jokainen taho näkisi tarvitsemiansa tietoja. Järjestelmien lisääminen tuskin toisi lisää tehokkuutta työntekoon vaan jopa vähentäisi keskinäistä keskustelua ja vuorovaikutusta entisestään, jolloin tilanteen kannalta muidenkin tärkeiden tietojen saaminen voi jäädä pois. Järjestelmien hankinta ja ylläpito ei myöskään ole halpaa sillä jokaisella taholla on erilaisia tarpeita järjestelmien suhteen ja niiden pitäisi pystyä palvelemaan kaikkia organisaatioita kustannustehokkaasti. On kuitenkin tunnistettu, että joitakin sellaisia yhteisiä järjestelmiä olisi hyvä olla, mihin kaikilla viranomaisilla olisi pääsy, esimerkkinä tällaisesta on erillisverkkojen Krivat järjestelmä. Järjestelmästä löytyy paljon hyödyllistä tietoa varsinkin tieliikennekeskukselle ja ohjelma on jo käytössä pelastuslaitosten tilannekeskuksilla.

9 Johtopäätökset ja pohdinnat

Moniviranomaisyhteistyöstä tieliikennekeskusten ja muiden viranomaisten kanssa ei ole aikaisempia tutkimuksia ja aiheesta oli haastavaa löytää tietoa. Poliisin, pelastuslaitoksen, rajavartiolaitoksen sekä puolustusvoimien yhteistyöstä löytyy jonkin verran tutkimustietoa, mutta sekin keskittyy pääosin varautumiseen. Tieliikennekeskuksista ei löydy montaa mainintaa, kun puhutaan viranomais- tai moniviranomaisyhteistyöstä, esim. suuronnettomuusoppaan tieliikenneonnettomuuden kohdalla ei mainita missään kohtaa tieliikennekeskusta. Rataliikenneonnettomuuden kohdalla on maininta silloisen Liikenneviraston alla olevasta rataliikennekeskuksesta ja heidän roolistaan onnettomuuden hoitamisessa. Liikenneturvallisuusstrategiassa on mainittu Fintraffic Tie yhtenä toimijana, joten tulevaisuudessa tieliikennekeskukset toivottavasti huomioidaan myös tärkeänä tekijänä tieliikenneonnettomuuksien kohdalla.

Pelastuslaitos on yleisin yhteistyötaho tieliikennekeskuksille ja siksi tässä opinnäytetyössä on keskitytty enimmäkseen heidän toimintaansa ja yhteistyöhön muihin viranomaisiin. Tässä tutkimuksessa kävi ilmi että pelastuslaitoksen ja poliisin väliset johtosuhteet voivat olla yllättävän epämääräisiä moniviranomaistehtävissä. Miten voidaan olettaa, että tieliikennekeskus muistettaisiin aina ottaa huomioon, jos pelastuksella ja poliisillakaan ei toimi yhteistyö saumattomasti. Yhteisten toimintatapojen aikaansaamiseksi vaadittaisiin, että kaikki tahot tekisivät ne yhteistyössä, niin että ne palvelisivat kaikkien tehokasta työskentelyä

yhteisen päämäärän saavuttamiseksi. Asiaa vaikeuttaa vielä sekin, että kaikilla on omat eri ministeriöt ja virastot, jotka ohjaavat niiden toimintaa, näin ollen yhteistyötä pitäisi tehdä myös ylemmällä tasolla. Hätäkeskus on tärkeässä roolissa hyvän yhteistyön saavuttamisessa sillä heidän ohjeistuksellaan tieliikennekeskus pääsisi mukaan tehtäviin jo alusta asti ja voisi etupainotteisesti aloittaa tilanteen vaativat toimenpiteet.

Vierailuja pitäisi lisätä puolin ja toisin, kaikkien viranomaisten kesken, jotta jokaisen toiminta tulisi kaikille tutuksi. Toisten tarpeiden ymmärtäminen ja toiminnan tunteminen auttaa todella paljon kun halutaan syventää yhteistyötä. Tiedon jakamisen kynnyks myös mataloituu, kun ymmärretään syyt tiedon saannin tarpeen takana.

Kyselyn tuloksissa oli positiivista huomata, että suurin osa vastaajista tietää tieliikennekeskuksen olemassaolosta ja heidän mielestään keskusten toiminta on hyvällä tasolla. Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää tulevaisuudessa, kun halutaan syventää yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa, varsinkin pelastustoimen kanssa. Kaikki ehdotetut toimet vaativat henkilöresursseja ja aikaa. Niitä ei ole välttämättä helppoa irrottaa jokapäiväisestä toiminnasta, mutta pitäisi myös miettiä siltä kannalta, että mitä arvoa niiden resurssien irrottaminen toisi toimintaan jatkossa.

Opinnäytetyötä tehdessäni sain paljon lisätietoa pelastuslaitoksen ja poliisin toiminnasta kentällä, sekä heidän suhteistansa toisiinsa moniviranomaistehtävissä. Vaikka olen työskennellyt yli 16 vuotta liikenneoperaattorina, niin tässä tutkimuksessani tuli ilmi paljon uutta tietoa, mitä pystyn hyödyntämään työssäni jatkossa ja ehkä olemaan mukana myös yhteisten toimintatapojen kehitystyössä.

Lähteet

Castrén M., Ekman S., Ruuska R. & Silfvast T. (2015). *Suuronnettomuusopas*. Duodecim.

ELY-keskus. 2023. *ELY-keskusten liikenteen tehtävät*. Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus. <https://www.ely-keskus.fi/ely-keskusten-liikenteen-tehtavat>

Fintraffic. n.d. *Fintraffic lyhyesti*. Fintraffic. <https://www.fintraffic.fi/fi/fintraffic/fintraffic-lyhyesti>

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 980/2018. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180980>

Laki liikenteen palveluista 371/2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20190371>

Laki liikenteen palveluista 579/2018. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180579>

Laki liikenteen palveluista 984/2018. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180984>

Liikennevakuutuskeskus. (n.d.). *Onnettomuustietoinstituutti*. Liikennevakuutuskeskus. <https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/oti/>

LVM. (n.d.). *Vastuualueet*. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://lvm.fi/vastuualueet>

Pelastuslaki 379/2011. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110379>

Pelastuslaki 616/2022. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2022/20220616>

Pelastusopisto. (2007). *Viranomaisyhteistyö – hyvät käytännöt*. Pelastusopisto. http://info.smedu.fi/kirjasto/paloportti/2007/35605_Taitto_al2007.pdf

Pelastustoimi. n.d. *Pelastustoimi*. Pelastustoimi. <https://pelastustoimi.fi/pelastustoimi>

Pietikäinen O., Granström S., Luhtaniemi T., Haake N., Ryhänen O. (2022). *Pelastustoiminnan suorituskykyvaatimukset*. Sisäministeriö. <http://tinyurl.com/ke4ud7ht>

Poliisi. 2024. *Poliisihallitus*. Poliisi. <https://poliisi.fi/poliisihallitus>

Rekola M., Kolinen L., Asikainen E., Heliste L., Immonen E., Starck M., Ahokas M., Suomento J., Johansson S. (2022). *Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026*. Liikenne- ja viestintäministeriö. <http://tinyurl.com/4jf7852y>

Rönneikkö P. (2014). *Liikennekeskukset turvallisuutta ja sujuvuutta edistämässä*. Liikennevirasto. <https://www.polamkseminaarit.fi/uploads/Liikenne2014/Ronneikko.pdf>

Sisäasiainministeriö. (2012). *Pelastustoimen toimintavalmiuden suunnitteluohje*. Sisäasiainministeriö. <http://tinyurl.com/2cmb364y>

Sisäministeriö. (2021). *Pelastustoiminnan suorituskykyvaatimukset, viranomaisten ja sidosryhmien tarpeita pelastustoiminnassa. Liite 6. Viranomaisten ja sidosryhmien yhteistyössä tunnistetut suorituskyvyn tarpeet*. Sisäministeriö. <http://tinyurl.com/5n7ytmxh>

Tilastokeskus. (n.d.). Haettu 10.2.2024 osoitteesta <https://www.stat.fi/meta/kas/tieliikenneonne.html>

Valtonen, V. (2010). *Turvallisuustoimijoiden yhteistyö operatiivis-taktisesta näkökulmasta*. (Julkaisusarja 1, n:o 3) [väitöskirja, Maanpuolustuskorkeakoulu]. Maanpuolustuskorkeakoulu, Taktiikan laitos. <https://core.ac.uk/download/pdf/39944303.pdf>

Väylävirasto. (2024). *Tapamme toimia*. Väylävirasto. <https://vayla.fi/tietoa-meista/tapamme-toimia>

Liite 1. Kyselytutkimuksen kysymykset

1. Missä organisaatiossa työskentelet?
 - a. Pelastuslaitos
 - b. Poliisi
 - c. Fintraffic Tie
 - d. Väylävirasto
 - e. Tutkijalautakunta
2. Työskenteletkö tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisen parissa?
 - a. kyllä, missä roolissa?
 - b. ei
3. Oletko kuullut Fintrafficin tieliikennekeskuksesta?
 - a. kyllä
 - b. ei
4. Onko tieliikennekeskuksen toiminta sinulle tuttu?
 - a. kyllä
 - b. ei
5. Tiedätkö missä asioissa olla yhteydessä tieliikennekeskukseen?
 - a. kyllä
 - b. ei
6. Oletko ollut yhteydessä tieliikennekeskukseen?
 - a. kyllä, missä asioissa?
 - b. ei
7. Tiedätkö miten ottaa nopeinten yhteyttä tieliikennekeskukseen?
 - a. kyllä
 - b. ei
8. Tiedätkö tieliikennekeskuksen viranomaislinjan numeron?
 - a. kyllä, on tallennettuna puhelimeen
 - b. ei
9. Oletko saanut tarvitsemaasi apua tieliikennekeskukselta?
 - a. kyllä
 - b. ei
10. Haluaisitko tietää enemmän, miten tieliikennekeskus voisi olla avuksi tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa?
 - a. tunnen heidän toimintansa tarpeeksi hyvin
 - b. kyllä, miten? Tutustumiskäynnillä, joku tulee kertomaan, sähköpostiin lähetetyllä infokirjeellä...
11. Tieliikennekeskus tiedottaa ja varoittaa tieliikenteen häiriötilanteista liikennetiedotteilla, siksi on tärkeää, että tieliikennekeskus saa ajantasaista tietoa

12. muilta viranomaisilta, tieliikenteessä tapahtuvista häiriöistä. Pidätkö tiedottamista ja varoittamista tärkeänä asiana?
 - a. kyllä
 - b. ei, miksi? mikä olisi parempi tapa varoittaa ja tiedottaa häiriötilanteista?
13. Tiesitkö että tieliikennekeskus on velvollinen ylläpitämään tilannekuvaa tieliikenteen häiriötilanteista Väylävirastolle?
 - a. kyllä
 - b. ei
14. Onko sinusta tieliikennekeskuksen toiminta hyödyllistä tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa?
 - a. kyllä
 - b. ei, miksi?
15. Mikä nykyään toimii hyvin tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa, eri tahojen kesken?
16. Haluaisitko parantaa yhteistyötä tieliikennekeskuksen kanssa?
 - a. kyllä, miten?
 - b. ei, miksi?
17. Miten yhteistyötä ja tiedonkulkua voisi mielestäsi parantaa tieliikenteen häiriötilanteissa, eri viranomaisten ja tieliikennekeskuksen välillä?
18. Onko sinulla jotain kehitysideoita, miten tieliikenteen häiriötilanteita voitaisiin hoitaa paremmin, yhteistyössä eri tahojen kesken?
19. Mitä resursseja yhteistyön parantaminen mielestäsi vaatii?
20. Olisitko valmis muuttamaan omia toimintatapoja tieliikenteen häiriötilanteiden hoitamisessa, mikäli tavat auttaisivat tilanteen paremmassa ja nopeammassa hoitamisessa?
 - a. kyllä
 - b. ei, miksi?