



PELASTUSOPISTO



POLIISI
POLISIAMMATTIKORKEAKOULU

Hälytysajoneuvon kohtaaminen

Uusi toimintamalli kohdatessa hälytysajoneuvo tieliikenteessä.

Timo Nyholm

11/2023

Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö / AMK

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Timo Nyholm

Julkaisun nimi: Hälytysajoneuvon kohtaaminen

Opinnäytetyön muoto: Toiminnallinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Ilkka Kaarakainen

Tutkinto: Pelastusalan päällystötutkinto (AMK)

Opinnäytetyö eli toiminnallinen kertomus projektityöstä ja työskentelystä moniammatillisella työryhmällä turvallisuuden parantamiseksi hälytysajoneuvossa. Opinnäytetyössä kerrottiin ja avattiin projektiin käytetty työmäärä ja erilaiset yhteistyötahot. Projektin aikana mietittiin erilaisia vaihtoehtoja toimintamalliin kohdatessa hälytysajoneuvo. Tieliikennelakia tulkittiin useasti vaihtoehtoja mietittäessä. Haluttiin tuottaa helppo ja yksinkertainen tapa autoilijoille, kun autoilija kohtaa hälytysajoneuvon lähestyvän takaa.

Tieliikennelakia luettaessa huomattiin tieliikennelain uudistuksen myötä myös hätävilkun käytön ”helpottuneen” Niinpä poliisihallitus tulkitsi lakia, niin että saatiin vastaus laintulkinnasta hätävilkun käyttöön liikkuvassa ajoneuvossa.

Työssä lähdettiin tuottamaan uutta toimintamallia autoilijoille kohdatessa hälytysajoneuvoja maantiellä. Lopputuloksena oli lyhyt ohjeistus video, joka jaettiin sosiaalisessa mediassa valtakunnallisesti.

Valmiina tuotoksena oli viranomaisen yhteinen suositus hätävilkun käytöstä kohdatessa hälytysajoneuvo. Toimintamallin jalkauttaminen jäi hieman keskeneräiseksi, koska viestintäsuunnitelmaa ei tehty tulevaisuudelle. Osana opinnäytetyötä tehtiin myös viestintäsuunnitelma viestinnän jatkuvuudesta projektille.

Sivumäärä: 30 sivua + liitteet

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Marraskuu 2023

Avainsanat: hälytysajo, turvallisuusviestintä, moniviranomaisyhteistyö, tieliikenne, turvallisuusviranomaisen

ABSTRACT

Author: Timo Nyholm

Title of Project: Encountering an Emergency Vehicle

Type of thesis: functional

Confidentiality: public

Academic Supervisor: Mr. Ilkka Kaarakainen, Senior Instructor

Degree Programme: Fire Officer's Degree (UAS)

The thesis is a functional narrative of project work and collaboration with a multidisciplinary team to enhance safety during emergency driving. It describes the workload invested in the project and various collaborations. During the project, different alternatives for operational models were considered for encountering an emergency vehicle. The Finnish Road Traffic Act was frequently interpreted while considering these alternatives. The aim was to create an easy and straightforward approach for motorists that encounter an emergency vehicle approaching from behind.

While studying the Road Traffic Act, it was noted that the preconditions for the use of hazard lights had become less stringent following the amending of the Act. The National Police Board of Finland interpreted the law accordingly, providing a legal interpretation regarding the use of hazard lights in moving vehicles.

The project aimed at developing a new operational model for motorists for encountering emergency vehicles on the road. The result was a short instructional video, which was distributed nationally on social media.

The final outcome was a joint recommendation by authorities on the use of hazard lights when encountering an emergency vehicle. The implementation of the operational model remained somewhat incomplete, as a communication plan for the future was not developed. Additionally, a communication plan for the continuity of project-related messaging was created as part of the thesis.

Pages: 30 pages + appendix

Month and year: November 2023

Keywords: emergency driving, safety communication, multi-agency collaboration, road traffic, safety authority

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 HÄLYTYSAJO	2
2.1 Hälytysajoneuvoja koskeva lainsäädäntö	2
2.2 Tieliikennelaki	3
3 AJOKOULUTUS TUTKINNON OPISKELUVAIHEESSA.....	5
3.1 Poliisiopiskelijoiden hälytysajokoulutus (Poliisiammattikorkeakoulu).....	5
3.2 Pelastajan koulutusohjelma ajokoulutus (Pelastusopisto)	5
3.3 Ensihoitajien ajokoulutus	6
4 KULJETTAJAOPETUSTA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ	8
5 KULJETTAJAKOULUTUS SUOMESSA	11
5.1 Kuljettajatutkinto (teoria- ja ajokoe).....	12
5.2 Hälytysajoneuvon kohtaamisen opetus liikenneopetuksessa	12
6 UUSI TOIMINTAMALLI HÄLYTYSAJONEUVON KOHTAAMISEEN	15
6.1 Projektityö	15
6.2 Toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen	19
6.3 Kysymyksiä ja vastauksia	22
7 TURVALLISUUSVIESTINTÄ.....	24
7.1 Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto	24
7.2 Moniammatillista turvallisuusviestintää	25
7.3 Julkaisupäivä	25
7.4 Viestintäsuunnitelma	25
8 POHDINTA.....	27
8.1 Oma oppiminen	27
8.2 Valtakunnallinen vaikuttavuus	28
LÄHTEET	30
LIITE 1	31
LIITE 2	32

1 JOHDANTO

Valtakunnassa on sattunut useita vaarantilanteita ja onnettomuuksia, joissa osallisena on ollut hälytysajoneuvo. Hälytysajoneuvoa ajaneet viranomaiset viestivät eri tavalla hälytysajoneuvon kohtaamistilanteista, yhtenäistä toimintamallia hälytysajoneuvon kohtaamiseen ei ollut olemassa. Viranomaiset ilmaisivat yhteisen huolen siviili ajoneuvojen käyttäytymisestä kohdatessa hälytysajoneuvo. Onnettomuuksia ja lukuisia vaarantilanteita on raportoitu sattuneen valtakunnallisesti.

Hälytysajoneuvon kohtaamiseen tarvittiin yhtenäinen toimintamalli, joka sai alkunsa tosielämän tilanteesta. Kesällä 2021 tapahtui maantiellä onnettomuus, jossa paloauto ja ambulanssi ajoivat hälytysajoneuvoa maantiellä hälytyslaitteet kytkettyinä. Maantiellä ajoi kaksi ajoneuvoa peräkkäin maantienopeutta. Ensimmäinen ajoneuvo havaitsi takaa lähestyvät hälytysajoneuvot ja väisti lähemmäksi tien reunaa. Ensimmäisenä jonossa ollut ajoneuvo ei huomannut heti takaa lähestyviä hälytysajoneuvoja, mutta myöhemmässä vaiheessa ajoneuvo siirtyi lähemmäksi tien reunaa ja teki voimakkaan jarrutuksen. Toisena jonossa ollut ajoneuvo törmäsi jarruttaneeseen ajoneuvoon maantienopeudella. Onnettomuudessa loukkaantui vakavasti 2 henkilöä.

Itä-Suomen liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta tuli paikalle tutkimaan onnettomuutta. Paikan päällä tokaisin tutkijalautakunnan poliisijäsenelle Kari Hartikaiselle: ”Taas ollaan tilanteessa jossa hälytysajoneuvoa on väistetty poikkeuksellisella tavalla ja sattui onnettomuus, olisiko tälle mitään tehtävissä”, Tällöin heräsi ensimmäinen ajatus turvallisuusviestintä projektista yhteisen turvallisuuden parantamiseksi.

Esittelimme ajatuksemme molempien työnantajille, minä silloiselle työnantajalleni Pohjois-Savon pelastuslaitokselle ja Kari Itä-Suomen poliisilaitokselle. Saimme molemmat heti ”vihreää valoa” projektin käynnistämiseksi. Tässä opinnäytetyössä kerron projektin erivaiheet alkumetreiltä projektintyön julkaisuun saakka.

2 HÄLYTYSAJO

Hälytysajon tarkoituksena on minimoida vasteaika ja saapua nopeasti hälytyskohteeseen auttamaan ihmisiä ja estämään lisävahinkoja. Hälytysajossa olevat ajoneuvot saavat usein liikennesääntöjen poikkeusoikeuden, jotta ne voivat liikkua nopeasti ja turvallisesti läpi liikenteen. Turvallisuus on kuitenkin aina etusijalla, ja hälytysajoa ajavien on oltava erityisen varovaisia varmistaakseen muiden tienkäyttäjien turvallisuuden. Turvallisuus on erityisen tärkeää, sillä hälytysajossa oleva ajoneuvo voi liikkua suurilla nopeuksilla ja joutua ohittamaan muita ajoneuvoja. Tienkäyttäjien tulee olla tietoisia hälytysajoista ja antaa tilaa niille, jotta viranomaiset voivat saapua nopeasti avun tarpeessa olevan luokse.

2.1 Hälytysajoneuvoja koskeva lainsäädäntö

Ajoneuvolaissa 82/2021 30 § määrittää pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo sekä Rajavartiolaitoksen ajoneuvo. Pelastusauto on pelastustoimen käyttöön erityisesti valmistettu, kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo. Pelastusauto on myös muu M- tai N-luokan ajoneuvo, joka on kunnan tai kuntayhtymän pelastuslaitoksen tai valtion pelastushallinnon viranomaisen, Pelastusopiston tai lentoaseman pitäjän hallinnassa ja jota käytetään yksinomaan pelastustoimen tehtäviin. Pelastusauto on myös palokunnan omistuksessa oleva miehistöauto, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa vähintään kahdeksalle henkilölle. Pelastusauton on oltava pelastustoimen käyttöön soveltuva.

Poliisiajoneuvo on poliisin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo. Poliisiajoneuvon on oltava poliisin käyttöön soveltuva.

Rajavartiolaitoksen ajoneuvo on Rajavartiolaitoksen käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo. Rajavartiolaitoksen ajoneuvon on oltava Rajavartiolaitoksen käyttöön soveltuva.

Tullin ajoneuvo on Tullin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo. Tullin ajoneuvon on oltava Tullin käyttöön soveltuva.

Sisäministeriön asetuksella säädetään pelastusauton rakenteesta, varusteista ja väristä sekä poliisiajoneuvon ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvon varusteista, tunnusvärytyksestä ja -merkeistä. Poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon tunnusvärytystä ja -merkkejä tai niitä erehdyttävästi muistuttavia värytyksiä tai merkkejä ei saa käyttää muissa ajoneuvoissa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset pelastusauton, poliisiajoneuvon, Tullin ajoneuvon ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvon erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta. (Ajoneuvolaki 82/2021, 30 §.)

Ajoneuvolaki 82/2021 31 § määrittää ambulanssin ja ensihoitoajoneuvon seuraavasti: Luokituksesta ambulanssiksi säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa. Ensihoitoajoneuvo on terveydenhuoltolaissa (1326/2010) tarkoitetun ensihoitopalvelun ensihoitotehtäviin varustettu ajoneuvo. Ensihoitoajoneuvon on oltava ensihoitotehtäviin soveltuva ja selkeästi havaittavissa. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin ambulanssin ja ensihoitoajoneuvon tarkemmasta luokituksista, korin ja potilastilan mitoituksista, suorituskyvystä sekä lääkinällisistä ja muista varusteista.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset ambulanssin ja ensihoitoajoneuvojen erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta sen mukaan kuin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetään. (Ajoneuvolaki 82/2021, 31 §.) Ajoneuvolaki 82/2021 32 § määrittää yleiskäsitteen hälytysajoneuvosta seuraavasti: Hälytysajoneuvo on sellainen pelastusauto, poliisiajoneuvo, Rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo, Puolustusvoimien pelastusauto, Puolustusvoimien sairausauto ja sotilaspoliisiajoneuvo, joka on varustettu sinistä valoa näyttävä vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella.

2.2 Tieliikennelaki

Tieliikennelain 729/2018 17 § kertoo yksiselitteisesti ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset. Laki määrää, että: Ajoneuvoa ei saa ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. (Tieliikennelaki 729/2018 17, §.)

Tieliikennelaki nro 10 § kertoo, että hälytysajoneuvolle ja kulkueelle on annettava esteetön kulku. Tienkäyttäjän on liikenteenohjauslaitteella osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle ja tällaisia merkkejä antavan poliisi ajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle esteetön kulku. Tällöin on tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä. Tienkäyttäjä ei saa keskeyttää eikä estää saattueen, valvotun lapsiryhmän tai järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Tämä ei kuitenkaan koske hälytysääni- ja -valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon kuljettajaa. (Tieliikennelaki 729/2018, 10 §.)

Tieliikennelaissa 729/2018 184 § säädetään poikkeuksesta, missä tilanteessa hälytysajoneuvon kuljettaja saa poiketa velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä: Tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä:

- 1) hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana;
- 2) poliisitehtävässä, tullitehtävässä tai rajavartiotehtävässä;
- 3) puolustusvoimien esitutkintatehtävässä tai sotilaskurinpidoista ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tehtävässä;
- 4) poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on kuitenkin annettava esteetön kulku.

Edellä 1. momentissa säädetty koskee myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn hälytysajoneuvon kuljettajaa, jos hän suorittaa Suomen alueella tehtäviä tai antaa kansainvälistä apua, joista on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

Edellä 1. momentissa tarkoitetussa tehtävässä on ajoneuvolla ajettaessa käytettävä hälytysääni- tai valomerkkejä, jos se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen.

Hälytysajoneuvolla sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävässä olevalla ajoneuvolla on oikeus päästä lautalle ja yhteysalukselle ennen muita ajoneuvoja. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi antaa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät lautalle tai yhteysalukselle.

3 AJOKOULUTUS TUTKINNON OPISKELUVAIHEESSA

Hälytysajoneuvon kuljettajalta vaaditaan huomattavasti enemmän tietämystä ajoneuvon käyttäytymisestä, hälytyslaitteista ja selkeää osaamista nopeasti muuttuvista liikennetilanteista. Hälytysajoneuvon kuljettajan on tiedettävä tarkasti hälytysajoa koskeva lainsäädäntö ja asetukset. Hälytysajon turvallisuuteen ja sujuvuuteen vaikuttavat koulutuksen lisäksi yksilön omat ominaisuudet ja kokemus. Ari Kivari (2020, 85) kuvaa teoksessaan Psykologi Mika Harakan sanontaa ”ihminen ajaa kuin eläkin” seuraavasti: Liikennekäyttäytyminen on siis voimakkaasti sidoksissa henkilön persoonallisuuteen sekä omaan tilan- ja elämänhallintaan yleensäkin. Persoonallisuus muotoutuu kasvuympäristössä tapahtuvan sosiaalisen oppimisen kautta. Tässä kasvuprosessissa lähtökohtana on yksilön temperamentti. Temperamentti määritellään yksilölle tyypilliseksi tavaksi reagoida ja käyttäytyä.

3.1 Poliisiopiskelijoiden hälytysajokoulutus (Poliisiammattikorkeakoulu)

Poliisi (AMK)-opiskelijoiden koulutus ajotekniikasta ja -taktiikasta (3 op) aloitetaan jo opiskelun alkuvaiheessa poliisiammattikorkeakoulussa Tampereella. Kurssi sisältyy Poliisi (AMK)-tutkinnon (180 op) opetussuunnitelmaan. Poliisi AMK-tutkinnon ajotekniikka ja –taktiikka (3 op) kurssi on jaettu kahteen osajakoon.

Ensimmäisessä osajaksossa: Poliisiauto työvälineenä ja ajoneuvojen tekniikka (1 op) opiskelijat perehtyvät poliisiauton hallintalaitteisiin, varusteisiin ja osaavat tehdä ajoneuvolle päivittäisen huollon. Osajakson osaamisenvarmentaminen tehdään verkkotenttinä. (Poliisi (AMK) -tutkinnon opetussuunnitelma (180 op) 1.1.2023.)

Toisessa osajaksossa ajotaito (2 op) käsitellään poliisiauton käsittelyä ja kuljettamista erilaisissa ympäristöissä. Kurssin jälkeen poliisiopiskelijat osaavat käsitellä ja kuljettaa poliisiautoa vaihtelevissa ajotilanteissa turvallisesti. Osajakson osaamisen varmentaminen tehdään verkkotentteillä sekä ajokokeella. Koko (3 op) opintojakson harjoitukset ja osajakson suoritus pitää olla tehtynä, ennen harjoittelun aloittamista poliisilaitoksissa. (Poliisi (AMK) -tutkinnon opetussuunnitelma (180 op) 1.1.2023.)

Poliisikoulutuksen ajan poliisiopiskelijat harjoittelevat ajoneuvon käsittelyä ja ajokoulutus jatkuu koko opiskelun ajan.

3.2 Pelastajan koulutusohjelma ajokoulutus (Pelastusopisto)

Pelastajaopiskelijoiden ajokoulutus alkaa heti ensimmäisellä lukukaudella. Pelastajan koulutusohjelmassa (90 op) on ajokoulutusta (2,5 op) opintojakso. Opintojakson suoritettuaan opiskelija

- tuntee perusteet ajoneuvokalustosta, pelastusauton ja ambulanssin turvallisesta kuljetamisesta sekä hälytysajon suorittamisesta
- hallitsee hälytysajoneuvon turvallisen ja ennakoivan ajotavan.

Opintojakson sisältö on jaettu seuraaviin sisältöihin:

1. ajoneuvokalusto
2. ajoneuvon käsittelykoulutus
3. liukkaankelin ajokoulutus
4. pimeänajonkoulutus
5. hälytysajokoulutus
6. ennakoiva ajotapa.

Pelastajaopiskelijoiden ajokoulutus jatkuu koko opiskelun, ajan ja opintojaksolla on rajapinta muiden opintojaksojen kanssa. Pelastajaopiskelijoilta vaaditaan C-luokan ajo-oikeus. Opintojakson osaaminen varmistetaan, että opiskelija osallistuu opetukseen ja suorittaa kurssiin kuuluvat tehtävät sekä harjoitukset ja kokeet (teoria- tai käytännönkokeet). Opintojaksolla on läsnäolo pakko. Pelastajaopiskelijoiden osaamista varmennetaan myös työprosessin hallinnalla, työmenetelmien, -välineiden ja materiaalien hallinnalla sekä työn perustana olevan tiedon hallinnalla. Opiskelijoiden on myös omaksuttava turvallinen ja ennakoiva ajotaito. (Pelastajan koulutusohjelma, opetus-suunnitelma (90 op) pelastajakurssi 123_126, Pelastusopisto.)

3.3 Ensihoitajien ajokoulutus

Ensihoitaja (AMK) (240 op) -ammattikorkeakoulututkintoa kouluttavat Suomessa 9 oppilaitosta. (opetushallitus, opintopolku-portaali) (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, Kajaanin ammattikorkeakoulu, LAB-ammattikorkeakoulu, Metropolia ammattikorkeakoulu, Oulun ammattikorkeakoulu, Savonia ammattikorkeakoulu, Tampereen ammattikorkeakoulu, Turun ammattikorkeakoulu sekä Yrkeshögskolan Arcada). Ensihoitaja (AMK) tutkinnoille ei ole yhtenäistä opetussuunnitelmaa, jossa määritettäisiin oppilaitosten antamaa ajokoulutusta. Jokainen ammattikorkeakoulu määrittää omatoimisesti annettavan ajokoulutuksen. Ajokoulutuksen opintopistemäärä vaihtelee suuresti oppilaitoksittain. Ensihoitajien hälytysajokoulutus vaihtelee Suomessa oppilaitoksittain.

Pelastusalan ammattilaisen (Spal ry) selvityksen mukaan muutamassa ammattikorkeakoulussa ajo-opetusta ei sisälly ensihoitajakoulutukseen lainkaan. Hieman yli puolessa oppilaitoksista ajo-

opetus sisältyi pakollisiin tutkinnon opintoihin. Kaksi oppilaitosta ei vastannut kyselyyn. Tyypillisimmillään ajo-opetusta on 8 tuntia ja sen lisäksi on vaihteleva määrä teoriaopetusta. Opetus sisältää yleensä jonkin verran hälytysajopetusta. Paras tilanne on Kaakkois-Suomen XAMKissa ja Savonian-ammattikorkeakoulussa, joissa ajoharjoittelun, teorituntien ja simulaatio-opetuksen lisäksi opintoihin kuuluu kolme harjoittelupäivää Pelastusopistolla, näiden aikana harjoitellaan myös ambulanssin kuljettamista ja hälytysajoa. (Ambulanssin rattiin joudutaan vähäisellä koulutuksella 11.10.2017 Spal ry)

Perustason ensihoitajan koulutusta antavat Suomessa 15 eri oppilaitosta (opetushallitus, opintopolku-portaali) Tutkinnosta valmistutaan lähihoitajaksi, perustason ensihoidon osaamisalalta. Ajokoulutus on kirjavaa myös perustason ensihoitajien koulutuksessa. Oppilaitokset määrittelevät itse ajokoulutuksen sisällön ja opetuksen laajuuden.

4 KULJETTAJAOPETUSTA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

Suomessa kuljettajakoulusta säätelee ajokorttilaki (ajokorttilaki 29.4.2011/386) sekä valtioneuvoston asetus ajokorteista 5.5.2011/423

1 § Lain tarkoitus: Tässä laissa säädetään liikenteen turvallisuuden ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista sekä ajo-oikeuksista, ajokielloista, kuljettajantutkinnoista, kuljettajaopetuksesta ja siihen liittyvistä luvista.

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuus

Ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen liikenteessä ajokorttia varten, vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa (opetuslupa). Ajo-opetusta koskevat säännökset koskevat myös käsittelyopetusta, jollei toisin säädetä.

Autokoulun pitämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa (autokoululupa). Autokoululupa vaaditaan myös ammattimaiseen tai kaupalliseen ajo-opetuksen antamiseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen ajokorttia varten. Opetuslupa oikeuttaa muuhun kuin kaupalliseen tai ammattimaiseen ajo-opetuksen antamiseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen ajokorttia varten.

Ajamista moottoripyörällä moottoripyörän ajokortin suorittamista varten voi harjoitella Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä luvalla (moottoripyörän harjoituslupa). (Ajokorttilaki (23.11.2018/938, 34 §)).

Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava koulutus, jolla annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus saadaan antaa teoriaopetuksena.

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityk-

sestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on kahdeksan tuntia, ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

Moottoripyörän ensimmäisen ajokortin ja auton B-luokan ajokortin suorittamisen edellytyksenä on, että ajokorttia suorittava on saanut ajo-opetusta. Moottoripyörän ajokorttiluokkaa voidaan korottaa välittömästi ylempään moottoripyörän ajokorttiluokkaan suorittamalla koulutus tai ajokoe, jos ajo-oikeus suoritettavaa ajokorttia välittömästi alempaan luokkaan on saatu vähintään kaksi vuotta aikaisemmin.

Edellä 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitetun koulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Autokoululupavaatimuksesta poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä mainitun koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava alan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus. Ilman autokoululupaa ja erillistä hyväksymistä voidaan 1 momentissa tarkoitettu koulutus antaa peruskoulussa ja toisen asteen koulutuksessa koulutuksen sisältöä ja toteutusta koskevien vaatimusten mukaisesti. Tässä momentissa tarkoitettuihin koulutuksen antajiin sovelletaan autokoulun valvontaa koskevia säännöksiä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettua koulutuksesta ja sen antamisen vaatimuksista, koulutuksen ja ajo-opetuksen määrästä sekä autokouluvälvontaa koskevista poikkeuksista 4 momentissa tarkoitettujen muiden kuin autokouluvälvällä toimivien koulutuksenantajien kohdalla. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta sekä määräykset ulkomailla saadun 2 tai 3 momentissa tarkoitettua koulutusta vastaavan koulutuksen hyväksi lukemisesta. (Ajokorttilaki (23.11.2018/938, 35 §).

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä, säädetään ajokorttilain (386/2011) nojalla asetus ajokorteista ja ajo-opetuksesta (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 5.5.2011/423).

Valtioneuvoston asetus ajokortista viittaa säädöksiin ja määräyksiin, jotka koskevat ajokorttien myöntämistä, niiden luokkia ja niihin liittyviä vaatimuksia Suomessa. Asetus pohjautuu ajokorttilakiin (386/2011) Asetus määrittelee tarkemmin ajokorttien myöntämisen ehdot ja menettelyt. Asetuksen tärkeimmät osa-alueet ovat seuraavat:

- **Ajokorttiluokat:** asetus määrittelee erilaisista ajokorttiluokkat (esimerkiksi B-luokka henkilöautoille, C-luokka kuorma-autoille) ja siitä, mitä kulkuneuvoja kukin luokka koskee

- **Ikävaatimukset:** eri ajokorttiluokkien ikärajoitukset ja mahdolliset poikkeukset niistä (poikkeuslupa)
- **Koulutusvaatimukset:** vaadittavat teoria- ja ajotunnit sekä mahdolliset lisäkurssit, kuten ensiapukoulutus tai pimeänajon harjoittelu
- **Teoriakoe ja Ajokoe:** vaatimukset ja menettelyt, jotka liittyvät teoriakokeen ja ajokokeen läpäisyyn
- **Terveydentilavaatimukset:** kriteerit, jotka koskevat ajokortinhakijan yleistä terveydentilaa
- **Ajokortin voimassaolo ja uusiminen:** ajokortin voimassaoloaika, uusimisen ehdot ja menettelyt
- **Kansainväliset ajokortit ja ulkomailla suoritettut ajokortit:** säädökset, jotka koskevat ulkomailla suoritettujen ajokorttien tunnustamista ja kansainvälisten ajokorttien myöntämistä
- **Rangaistukset ja seuraamukset:** mahdolliset seuraamukset, kuten sakot tai ajokiellot, jotka liittyvät ajokortin väärinkäyttöön tai liikennesrikkomuksiin

Valtioneuvoston asetus ajokortista on oleellinen osa Suomen liikennelainsäädäntöä ja se auttaa varmistamaan, että kaikki tienkäyttäjät ymmärtävät ja noudattavat yhteisiä sääntöjä ja standardeja, mikä lisää liikenneturvallisuutta. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 5.5.2011/423).

5 KULJETTAJAKOULUTUS SUOMESSA

Suomessa ajokortti voidaan suorittaa useilla eri tavoilla. Mahdollisuuksia ajokortin suorittamiseksi on perinteinen autokoulu sekä opetusluvalla opettaminen. Traktorin (T), mopon (AM/120) ja mopoauton (AM/121) ajokorttia varten ei vaadita pakollista ajo-opetusta, mutta se on suositeltavaa tutkinnon läpäisemiseksi. (Traficom, ajokortti-info.)

B-ajo-oikeuden saamiseksi tarvitsee suorittaa vähintään 10 tuntia ajo-opetusta. Opettaja on vastuussa siitä, että oppilaalla on riittävät valmiudet siirtyä liikenneajoon. Ajo-opetuksessa opettaja katsotaan kuljettajaksi. Yksi ajotunti on pituudeltaan 50 minuuttia. Päivittäistä opetusmäärä ei ole rajoitettu eikä ajotuntien sisältöjä ole erikseen määritelty.

Oppilaan on myös suoritettava neljä pakollista teorituntia (EAS-koulutus) tieliikenteen perusteista, mikäli oppilas ei ole suorittanut aiemmin mopo-, traktori- tai kevytmoottoripyöräkorttia. EAS-Koulutuksessa saa perustietoa liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista (opetuslupa.fi)

Teorituntien sisältö on seuraava:

1. Kuljettajaopetus ja oppimisympäristö
2. Kuljettajaopetuksen tavoitteiden tasot (GDE-malli)
3. Vastuullisen kuljettajan perustaidot ja liikenteen vuorovaikutus
4. Liikenneympäristö, liikenteenohjaus, riskit ja liikenneturvallisuus.

Teoriaopetusta ei voi antaa opetusluvalla, vaan koulutus on suoritettava Traficomien hyväksymällä kouluttajalla, joita ovat yleensä autokoulut. Opetus on luokassa opetettavaa lähiopetusta tai esimerkiksi internetissä tehtävää virtuaalista koulutusta.

Ajokorttilakimuutoksen jälkeen (1.7.2018) on riskikoulutus pakollinen kaikille, jotka suorittavat B-luokan ajokorttia. Riskikoulukseen sisältyy 4 tuntia teoriaopetusta ja 4 tuntia ajo-opetusta. Koulutukseen sisältyy liukkaankelinajon sekä pimeänajon osiot.

Koulutuksessa keskitytään vaikeissa olosuhteissa ajamisen valmiuksiin, tuetaan sääntöjä noudattavan, turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista sekä vahvistetaan valmiuksia välttää liikenteen vaaratilanteita ja onnettomuusriskiä lisääviä tekijöitä. Riskikoulutus suositellaan suoritettavaksi siinä vaiheessa, kun ajokokemusta on jo kertynyt liikenteessä ja auton käsittely- ja hal-

lintataidot sekä liikenteessä toimiminen ovat hyvin hallinnassa. Käytännössä riskikoulutus kannattaa käydä vasta juuri ennen kuljettajatutkintoa, kun muu harjoittelu ja opetus on jo saatu päätökseen. (Opetuslupa.fi.) Liikenteen perusteet -koulutuksen ja riskikoulutuksen teorituntien lisäksi ei ole määrätty muuta pakollista teoriaopetusta.

5.1 Kuljettajatutkinto (teoria- ja ajokoe)

Oppilaan on mahdollista suorittaa Ajovarman toimipisteessä teoriakoe aikaisintaan kuukautta ennen, kuin oppilas täyttää 18 vuotta (poikkeusluvalla 17 vuotta). Kaikki teoritunnit tulee olla suoritettuna, ennen teoriakokeeseen menoa.

Teoriakokeessa on yhteensä 70 tehtävää. Koe koostuu monivalintakysymyksistä, kuvakysymyksistä sekä riskientunnistamiskysymyksistä.

Teoriakokeessa on

- 15 monivalintakysymystä
- 50 kuvakysymystä
- 5 riskientunnistamiskysymystä.

Hyväksytyyn suoritukseen tarvitaan vähintään oikein 11 monivalintakysymyksistä, kuvista 43 ja riskientunnistamiskysymyksistä 4. Virheitä saa olla korkeintaan 4 + 7 + 1 kpl. Oppilaalla on mahdollisuus harjoitella itsenäisesti teoriakokeeseen. Koe on mahdollista uusida, mikäli koe ei mene läpi ensimmäisellä yrityksellä. (Opetuslupa.fi.)

Ajokokeen suorittamisen edellytyksenä on, että kaikki pakolliset ajotunnit on suoritettu ja oppilas on läpäissyt teoriakokeen hyväksytysti. Oppilaan on myös oltava vähintään 18 vuotta (poikkeusluvalla 17 vuotta).

5.2 Hälytysajoneuvon kohtaamisen opetus liikenneopetuksessa

Ajokoulutuksessa käsitellään hälytysajoneuvon kohtaamista teoriassa sekä ajo-opetuksessa. Teoriaopinnoissa kerrotaan toimintamalli hälytysajoneuvojen kohtaamiseen maantiellä ja taa-jama-alueella. Teoriakoekysymyksissä voi tulla myös yhtenä kysymyksenä hälytysajoneuvon kohtaaminen. Ajo-opetuksen aikana usein kohdataan myös hälytysajossa olevia ajoneuvoja, joten oppilaalle tulee tutuksi jo opetuksen aikana oikea toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen.

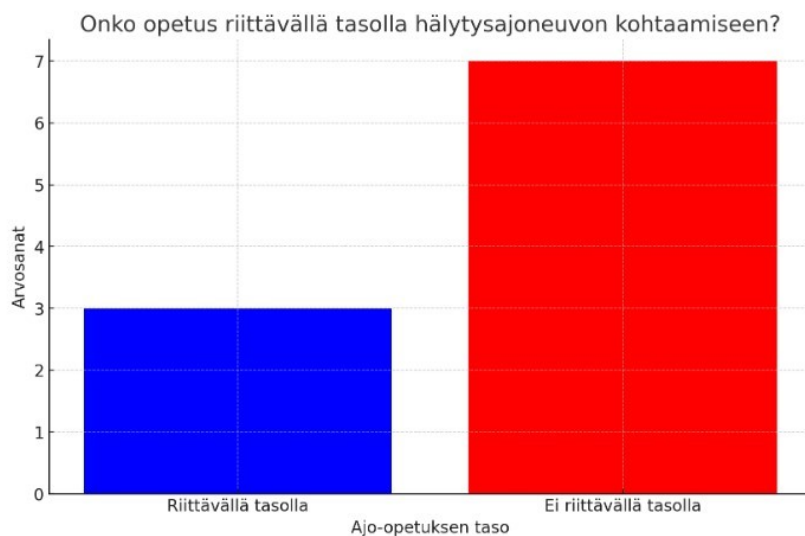
Lähetin 10 päätoimiselle liikenneopettajalle 3 kysymystä hälytysajoneuvon kohtaamiseen ajo-opetuksessa. Halusin selvittää lyhyillä kysymyksillä, onko tämänhetkinen tilanne ajo-opettajien mielestä riittävä.

Muotoilin kysymykset seuraavasti:

1. Onko opetus riittävällä tasolla hälytysajoneuvon kohtaamiseen?
2. Pitäisikö olla yhtenäinen malli ajo-opetuksessa hälytysajoneuvon kohtaamiseen?
3. Antaisiko yhtenäinen toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen paremman valmiuden uusille kuljettajille?

Kaikki 10 liikenneopettajaa vastasivat kysymyksiin. Vastaukset esittelen kuvissa 1, 2 ja 3

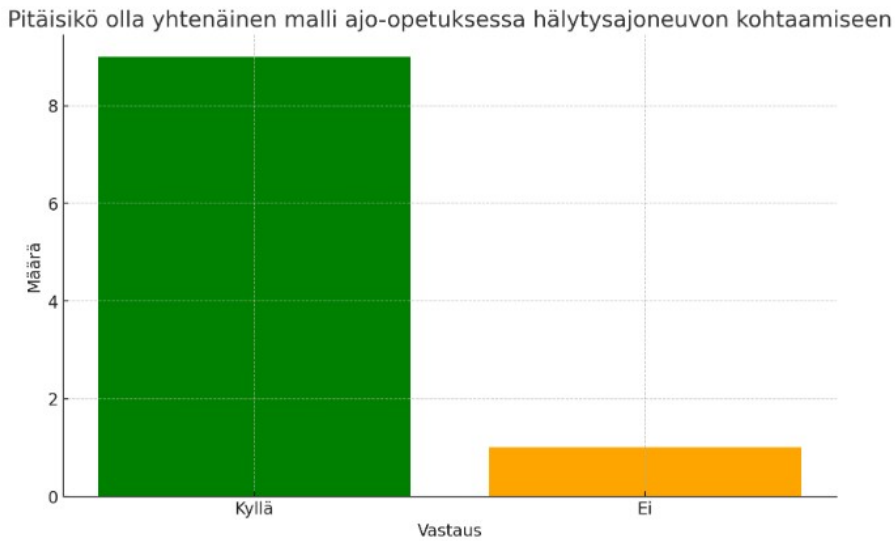
- Onko opetus riittävällä tasolla hälytysajoneuvon kohtaamiseen?



Kuva 1, Opetuksen taso.

Vastauksista huomataan, että kolme liikenneopettajaa kymmenestä pitää nykymuotoista opetusta riittämättömänä hälytysajoneuvon kohtaamiseen.

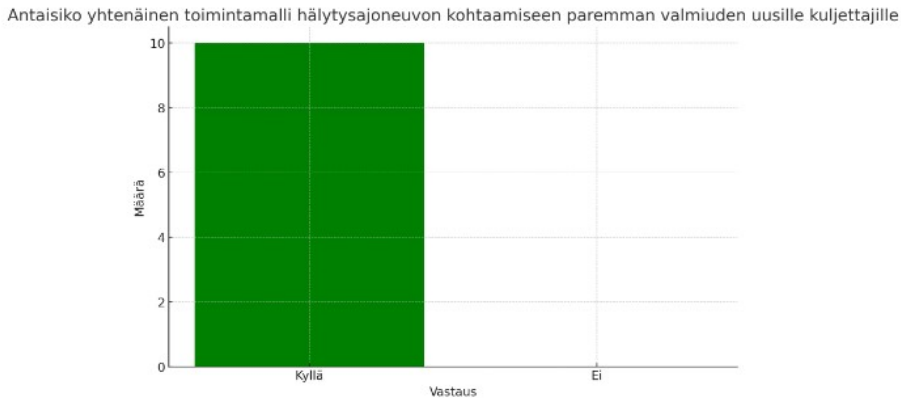
- Pitäisikö olla yhtenäinen malli ajo-opetuksessa hälytysajoneuvon kohtaamiseen?



Kuva 2, Yhtenäinen toimintamalli.

Vastauksista on selvästi tulkittavissa, että opetukseen kaivataan yhtenäistä toimintamallia hälytysajoneuvon kohtaamiseen. Yhdeksän liikenneopettajaa kymmenestä vastasi, että opetukseen tarvittaisiin yhtenäinen toimintamalli hälytysajoneuvojen kohtaamiseen.

- Antaisiko yhtenäinen toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen paremman valmiuden uusille kuljettajille?



Kuva 3, Valmius hälytysajoneuvon kohtaamiseen.

Kaikki kymmenen päätoimista liikenneopettajaa vastasi kysymykseen, että yhtenäinen toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen antaisiin uusille kuljettajille paremman valmiuden toimia tilanteessa, kun kohdataan hälytysajoneuvo liikenteessä.

6 UUSI TOIMINTAMALLI HÄLYTYSAJONEUVON KOHTAAMISEEN

Uusi toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen sai alkunsa tosielämän tilanteesta. Kaksi ajoneuvoa ajoivat maantienopeutta valtatiellä. Ajoneuvoja lähestyivät takaa hälytysajossa ollut pelastuslaitoksen johtoauto ja ambulanssi. Edellä ajaneista ajoneuvoista ensimmäinen havaitsi hälytysajoneuvon ja jarrutti yllättävästi, jolloin toinen ajoneuvo törmäsi edellä kulkeneen ajoneuvon perään. Onnettomuudessa loukkaantui vakavasti kaksi henkilöä. Onnettomuuspaikan raivauksen jälkeen heräsi ajatus, olisiko näille onnettomuuksille mitään tehtävissä. Näin ollen ”Miten kohtaat hälytysajoneuvon”-Projektityö sai alkunsa.

6.1 Projektityö

Mietimme liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan poliisijäsenen kanssa, olisiko meillä mahdollista alkaa tekemään turvallisuusviranomaisten yhteistä projektityötä hälytysajoneuvon kohtaamiseen. Esittelimme ajatuksemme silloisille työnantajillemme Pohjois-Savon pelastuslaitokselle sekä Itä-Suomen poliisilaitokselle. Esihenkilömme antoivat meille vihreää valoa projektin toteuttamiselle. Pyysimme moniammatilliseen työryhmään mukaan edustajia poliisihallituksesta, liikenneturvasta, Itä-Suomen poliisilaitokselta, pelastuslaitosten kumppanuusverkostosta ja Itä-Suomen pelastuslaitosten yhteisen viestintäpäällikön.

Aloitimme projektityöskentelyn heinäkuussa 2021. Kokoonnuimme Suonenjoen pelastusasemalle, jossa esittelimme ajatuksemme paikalle saapuneille osallistujille. Heti projektin alussa oli selvää kaikille, että liikenteessä tapahtuu paljon turhia onnettomuuksia ja vaaratilanteita hälytysajosta johtuen. Saimme onnettomuustietoinstituutista Suomessa tapahtuneista onnettomuuksista, missä mukana on ollut hälytysajoneuvo.

Suomessa vuosina 2018-2021 sattuneet onnettomuudet, jossa mukana on ollut hälytysajoneuvo (Onnettomuustietoinstituutti.)

Liikennevakuutuksesta korvatut omaisuus- ja henkilövahingot vuosittain

Sattumisvuosi ▲	2018	2019	2020	2021	Yhteensä
Vahinko ▲	Lkm	Lkm	Lkm	Lkm	Lkm
Henkilövahinko	.	5	7	.	18
Omaisuusvahinko	9	12	6	11	38
Yhteensä	12	17	13	14	56

Kuva 1, Omaisuus- ja henkilövahingot vuosittain.

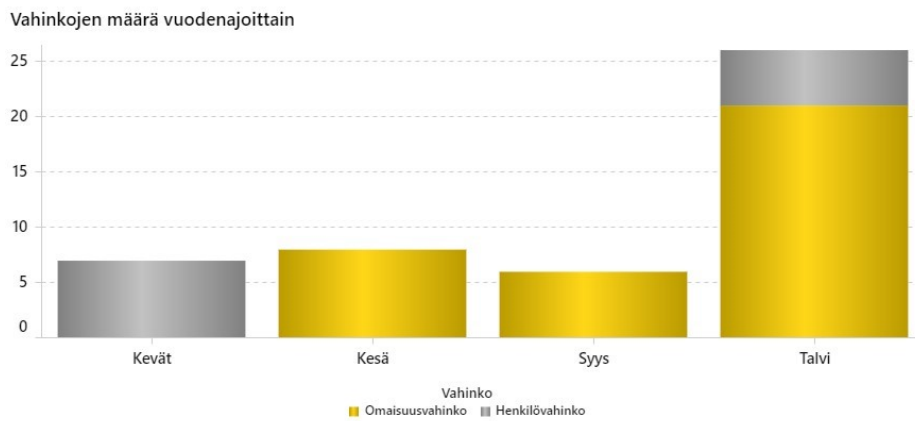
Vuosina 2018-2021 oli yhteensä 56 onnettomuutta, jossa mukana oli hälytysajoneuvo (Kuva 1) (Onnettomuustietoinstituutti.)

Vahingoissa vammautuneet ja kuolleet *

Sattumisvuosi ▼	Vahinkojen lkm	Vammautuneiden lkm	Kuolleiden lkm
2021	14	.	0
2020	13	12	0
2019	17	6	0
2018	12	5	0
Yhteensä	56	27	0

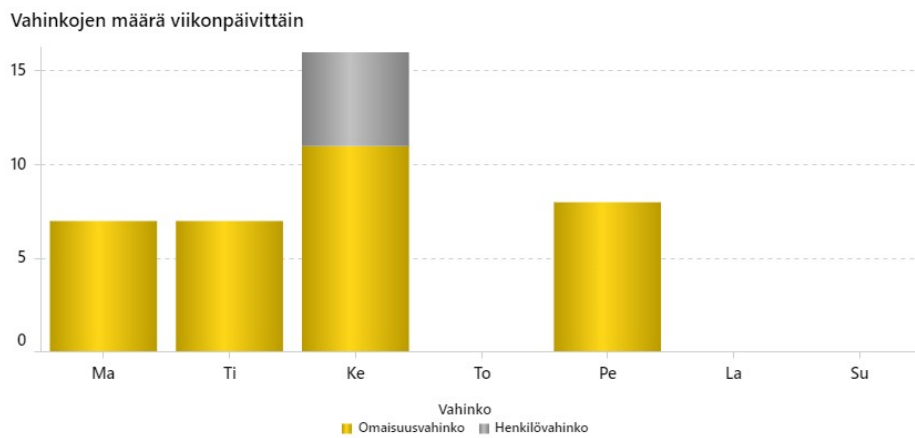
Kuva 2, Vahingoissa vammautuneet ja kuolleet

Vuosina 2018-2021 oli yhteensä 56 onnettomuutta, jossa vammautui yhteensä 27 henkilöä. Ajanjaksolla ei yhtään henkilöä menehtynyt onnettomuuksissa (Kuva 2) (Onnettomuustietoinstituutti.)



Kuva 3, Vahinkojen määrä vuodenajoin.

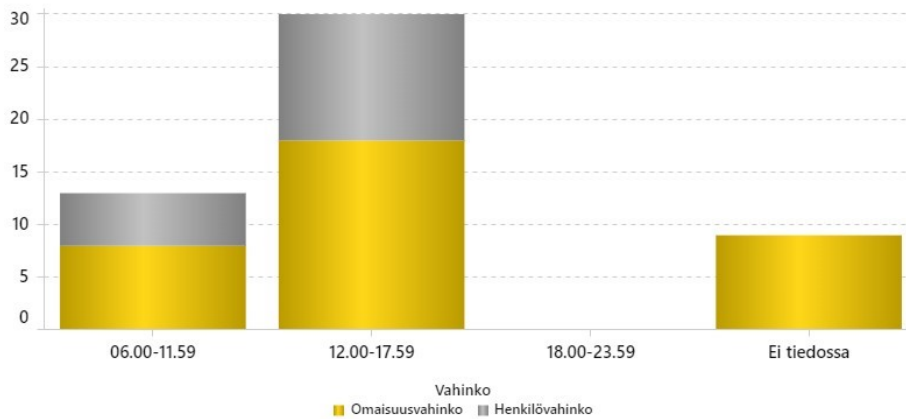
Vuodenajoin vahinkoja sattui eniten talvisin (26 kpl) (Kuva 3) (Onnettomuustietoinstituutti.)



Kuva 4, onnettomuudet viikonpäivittäin.

Ajanjaksolla eniten onnettomuuksia sattui keskiviikkoisin (16 kpl) (Kuva 4) (Onnettomuustietoinstituutti.)

Vahinkojen määrä vuorokaudenajan mukaan



Kuva 5, onnettomuudet vuorokaudenajan mukaan.

Vuosina 2018 - 2021 eniten onnettomuuksia sattui kello 12.00 - 17.59 välisenä aikana (Onnettomuustietoinstituutti)

Onnettomuustietoinstituutilta saamamme tieto oli ristiintaulukoitua, joten analyysistä ei voi tunnistaa yksittäisiä onnettomuuksia.

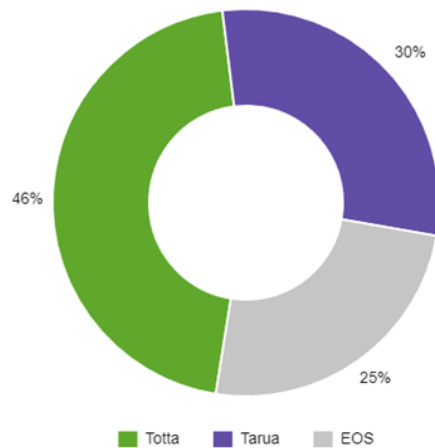
Työryhmässä tutkimme laajasti erilaisia vaihtoehtoja toimintamallista hälytysajoneuvon kohtamiseen. Tutkiessamme tieliikennelakia huomasimme uuden tieliikennelain tulleen voimaan 1.6.2020 (tieliikennelaki 729/2018)

51 § Hätävilkkukytkennän käyttäminen

Pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa saa käyttää suuntavalon hätävilkkukytkentää, jos ajoneuvo on onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle. Hätävilkkukytkentää saa käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. (Tieliikennelaki (729/2018, 51 §).

Voimaantullut tieliikennelaki mahdollistaa hätävilkun käytön liikkuvassa ajoneuvossa, joten lähdimme yksimielisesti viemään projektia eteenpäin hätävilkun käytön suuntaan kohdatessa hälytysajoneuvo. Liikenneturva teki selvityksen suomalaisten tietoisuudesta käyttää hätävilkkua liikkuvassa ajoneuvossa.

Totta vai tarua? Myös liikkuvassa autossa saa käyttää hätävilkkuja vaarasta varoittamiseen



Liikenneturva selvitti suomalaisten käsityksiä hätävilkun käytöstä kyselytutkimuksella marras - joulukuussa 2021. Kyselyn toteutti Kantar TNS Oy ja siihen vastasi yhteensä 1064 henkilöä. (Liikenneturva.) Suomalaisten tietoisuus ei siis ollut vielä kovin suurta hätävilkun käytön sallimisesta liikkuvassa ajoneuvossa.

6.2 Toimintamalli hälytysajoneuvon kohtaamiseen

Päätimme kannustaa tienkäyttäjiä kytkemään hätävilkut, kun takaa lähestyy hälytysajoneuvo.

”Jos tien päällä havaitset taustapeilistä siniset hälytysvalot, pidä oma vauhti tasaisena ja kytke hätävilkku päälle. Pidä pää kylmänä ja vältä nopeita jarrutuksia tai muita äkkiliikkeitä. Hätävilkuilla kerrot myös takaa tulevalle hälytysajoneuvon kuljettajalle, että tämä on havaittu. Kun hälytysajoneuvo on ohittanut, voit kytkeä hätävilkun pois päältä. Toimintamallin keskeisenä ideana on tuottaa autoilijoille selkeä yksiselitteinen malli toimia, kun takaa lähestyy hälytysajoneuvo”.

Hätävilkkujen käyttö tässä tarkoituksessa on uusi toimintamalli. Vakiintuessaan hätävilkun käytön uskomme, että se tulee vähentämään tulkintaepäselvyyksiä ja vaaranpaikkoja sekä parantamaan mahdollisuuksia ennakoida. Lähtökohtaisesti hätävilkkuja kannattaa käyttää aina, jos haluaa varoittaa tiellä olevasta välittömästä vaarasta

Työryhmässä kirjoitimme käsikirjoituksen animaatioon, jolla ohjeistamme autoilijoita toimimaan uudella tavalla kohdatessa hälytysajoneuvo. Lopputuloksena oli 35 sekunnin mittainen animaatio, jossa näytetään tekstitettynä ja selostettuna uusi toimintamalli.

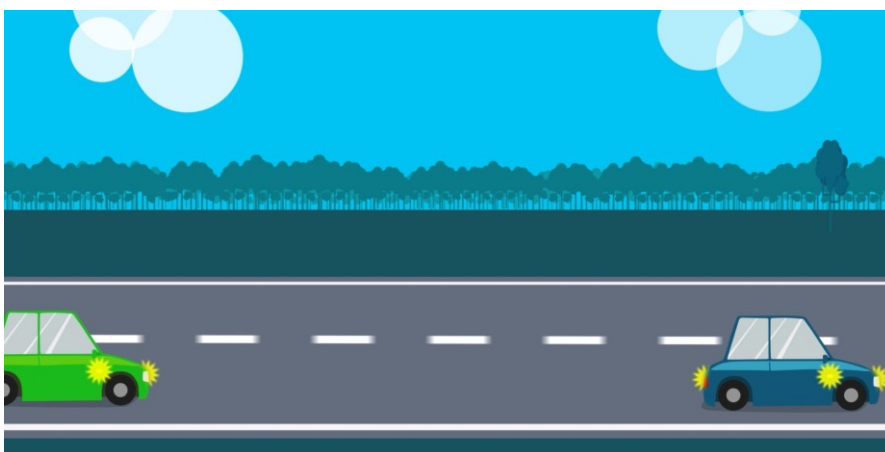
Havaittuasi hälytysajoneuvon, toimi seuraavasti:



Vältä turhia nopeuden muutoksia.



Kytke hätävilkut päälle ja jatka ajamista.



Pidä turvaväli edessä ajavaan ja huomioi muu liikenne.



Jatka ajamista tasaisella vauhdilla.



Laita hätävilkut pois päältä vasta kun hälytysajoneuvo on ohittanut sinut turvallisesti tai vaara on ohi.



6.3 Kysymyksiä ja vastauksia

Teimme turvallisuustoimijoiden yhteisen mediatiedotteen, joka julkaistiin 4.5.2022 klo 08. Mediatiedotteeseen lisättiin yhteistyöllä myös kysymyksiä ja vastauksia koskien uutta toimintamallia.

- **Miksi hätävilkun käyttöön kannustetaan nyt?**
 - Hätävilkun käyttö liikkuvassa ajoneuvossa tuli mahdolliseksi Suomessa vasta tie-liikennelain kokonaisuudistuksen myötä kesäkuussa 2020. Laissa todetaan, että hätävilkkukytkentää saa käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. (Tieliikennelaki (729/2018, 51 §). Hätävilkkujen käyttöön halutaan rohkaista, jotta kuljettajilla on selkeä toimintamalli vastaisuudessa. Hätävilkkujen käyttö hyödyttää myös takaa tulevaa hälytysajoneuvon kuljettajaa. Konkreettisesti toimintamallilla pyritään ehkäisemään vaaratilanteita ja onnettomuuksia.

- **Kuuluuko hätävilkku kytkeä myös silloin, kun hälytysajoneuvo tulee vastaan?**
 - Hätävilkun voi kytkeä päälle, jos haluat varoittaa hälytysajoneuvon kuljettajaa lähestyvistä välittömästä vaarasta. Älä kuitenkaan käytä hätävilkkua, jos olet esimerkiksi ohittanut liikenneonnettomuuspaikan jo useita kilometrejä sitten.

- **Jos hälytysajoneuvo on pian ohittamassa minut, ja tarkoituksena on kääntyä sivuun esim. seuraavasta liittymästä, kytkenkö suuntavilkun vai hätävilkun?**
 - Ilmoita kääntymisaikeistasi kytkemällä suuntamerkki hyvissä ajoin ennen kääntymistä. Suuntavilkku kertoo hälytysajoneuvo kuljettajalle selkeästi, että olet aikeissasi ajaa tien sivuun tai kääntynyt seuraavasta liittymästä.

- **Voiko hätävilkkua käyttää varoittamaan takana tulevia, mikäli esim. moottoritie on liukasta ja liikenne on ruuhkautunut?**
 - Juuri tällaisessa tilanteessa voi käyttää hätävilkkua. Liukas tie ja ruuhkautunut liikenne voi tulla lähestyvälle liikenteelle yllätyksenä suurien ajonopeuksien vuoksi. Tämän takia kannattaa varoittaa takaa tulevia tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta.

- **Pitääkö hätävilkkua käyttää taajamassakin, vai onko mieluummin väistettävä?**
 - Hätävilkkua saa käyttää myös taajamassa, jos haluat varoittaa muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. Voit myös antaa hälytysajoneuville tietä, jos pystyt ajamaan sivukadulle, pysäköintipaikalle tai linja-autopysäkille.

- **Mihin kaikkeen hätävilkkuja voi käyttää?**

- Pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa saa käyttää suuntavalojen hätävilkkukytkentää, jos ajoneuvo on onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle. Hätävilkkua pitää käyttää esimerkiksi silloin, jos ajoneuvo on vian vuoksi jouduttu pysäyttämään moottoritien pientareelle tai etuajo-oikeutetulla tiellä ajoradalle.

Hätävilkkukytkentää saa käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. Voit käyttää hätävilkkua varoittaaksesi muita tienkäyttäjiä tiellä poukkoilevasta hirvestä tai lähestyvistä liikenneonnettomuudesta.

Hätävilkkukytkentää ei saa käyttää vain siksi, että piipahtaa nopeasti kaupassa, mutta ei halua maksaa pysäköinnistä tai ei ehdi merkitä pysäköinnin alkamisaikaa. Hätävilkkua ei saa käyttää myöskään vain siksi, että kuormaa tai purkaa kuormaa ajoneuvosta. Hätävilkkun tarkoituksena on varoittaa muita tienkäyttäjiä.

Hätävilkkun käyttäminen muussa kuin sen varsinaisessa tarkoituksessa vesittää hätävilkkun viestinnällisen vaikutuksen.

- **Pitääkö käyttää hätävilkkuja vai voiko esimerkiksi väläytellä pitkiä valoja?**

- Käytä hätävilkkuja, koska hätävilkuilla saa varoittaa muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. Hätävilkut ovat selvä viesti siitä, että tiellä on jotakin poikkeavaa.

Älä käytä kaukovalaisimia muiden tienkäyttäjien varoittamiseen tai huomion herättämiseen. Kaukovalaisimet on tarkoitettu käytettäväksi hämärän ja pimeän aikaan. (Viranomaisten yhteinen mediatiedote 4.5.2022.)

7 TURVALLISUUSVIESTINTÄ

Pelastuslaki 29.4.2011/379 42 § määrittää, että Pelastuslaitoksen tulee onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja turvallisuuden ylläpitämiseksi toimia yhteistyössä muiden viranomaisten sekä alueella olevien yhteisöjen ja asukkaiden kanssa sekä osallistua paikalliseen ja alueelliseen turvallisuussuunnittelutyöhön. (Pelastuslaki 29.4.2011/379, 42 §).

Pelastuslaitosten turvallisuusviestintä on laaja käsite, se kattaa kaiken viestinnän, joka pyrkii edistämään ja ylläpitämään turvallisuutta. Turvallisuusviestintä voi olla suunnattu yksilöille, yhteisöille tai organisaatioille ja voi olla osa julkisen tai yksityisen sektorin toimintaa. Turvallisuusviestinnän ensisijainen tavoite on lisätä yleisön tietoisuutta riskeistä ja vaaroista.

Turvallisuusviestinnällä voidaan neuvoa ja ohjata kuuliijoita toimimaan vaarallisissa tilanteissa ja varautumaan esimerkiksi poikkeusolotilanteisiin. Häätötilanteissa, kuten luonnonkatastrofien tai suuronnettomuuksien aikana, turvallisuusviestintä keskittyy olennaisen tiedon välittämiseen nopeasti ja tehokkaasti. Tämä voi sisältää evakuointimääräyksiä, turvapaikkojen sijainteja tai muita ohjeita. Tästä viestinnästä voidaan käyttää termiä kriisiviestintä. Turvallisuusviestinnässä on tärkeää ottaa huomioon viestinnän kohderyhmä ja käyttää sopivia viestintäkanavia, kuten sosiaalista mediaa, uutisia, verkkosivuja ja julisteita, tavoittamaan mahdollisimman laajasti yleisöä. Lisäksi viestinnän tulee olla selkeää, ymmärrettävää ja kulttuurisesti soveltuvaa.

Pelastuslaitokset ovat perinteisesti tuottaneet varsin yksinkertaista turvallisuusviestintää. Lakisääteiseen turvallisuusviestintään sisältyvät turvallisuusneuvonta, yleisötilaisuudet, perinteinen turvallisuuskoulutus sekä esimerkiksi sosiaalisen median kautta tapahtuva turvallisuusviestintä.

7.1 Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto on Suomen kaikkien 21 pelastuslaitoksen vapaaehtoinen yhteenliittymä. Kumppanuusverkoston tavoitteena on kehittää pelastuslaitosten toimintaa siten, että palvelut kansalaisille ovat laadukkaita, tehokkaita, taloudellisia ja perustuvat yhdenmukaiseen tulkintaan voimassa olevista säädöksistä ja määräyksistä (pelastuslaitosten kumppanuusverkosto).

Kumppanuusverkoston toiminta on aloitettu vuonna 2008, ja verkosto toimii Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy:n yhteydessä. Verkostoyhteistyön avulla pyritään vähentämään pelastuslaitosten päällekkäistä työtä sekä lisäämään yhteisen vaikuttamisen mahdollisuuksia. Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston vahvuutena on tasa-arvoinen verkostomainen työskentely (pelastuslaitosten kumppanuusverkosto).

Kumppanuusverkoston kautta teemme yhteistyötä ja luomme lisää turvallisuutta jokaiselle! (pelastuslaitosten kumppanuusverkosto).

Projektissa oli vahvasti mukana pelastuslaitosten kumppanuusverkoston turvallisuusviestinnän asiantuntijatiimi. Esittelin turvallisuusviestinnän asiantuntijatiimille projektityömme ennen varsinaista julkaisua. Turvallisuusviestintätiimin puheenjohtaja oli mukana tekemässä mediatiedotetta. Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston kanssa sovittiin projektin jakamisesta pelastuslaitoksille ja sovittiin turvallisuusviranomaisten yhteinen julkaisupäivä.

7.2 Moniammatillista turvallisuusviestintää

Projektissa oli vahvasti edustettuna Suomen liikenneturvallisuuden toimijat, pelastuslaitos sekä poliisi. Pelastuslaitoksen turvallisuusviestinnän saralla tämä ei ollut aivan perinteistä turvallisuusviestintää. Projekti tehtiin pelastuslaitosten, poliisin ja liikenneturvan yhteistyöllä ja lopputuotoksena oli turvallisuusviranomaisten yhteinen suositut toimintamallista. Poliisihallituksella oli vahva osuus hätävilkkukäytön laintulkinnassa liikkuvassa ajoneuvossa. Tiedossa oli, että toimintamalli hätävilkun käytöstä tulee aiheuttamaan paljon keskustelua valtakunnassa. Ratkaisevaa laintulkinnassa olikin tieliikennelain 51 § hätävilkkukytkennän käyttäminen. (Tieliikennelaki 729/2018, 51 §)

Poliisihallitus tulkitse lainkohdan, että hätävilkkukytkentää saa käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. Takaa lähestyvä hälytysajoneuvo ei sinällään aiheuta vaaraa, mutta paineistavassa tilanteessa autoilijat voivat itse omalla toiminnallaan aiheuttaa vaaraa itselleen, muille tienkäyttäjille sekä hälytysajossa olevalla ajoneuvolle. Tämä oli projektin tarkoituskin, että tästä vaaratilanteesta päästäisiin juuri eroon.

7.3 Julkaisupäivä

Projektin yhteiseksi julkaisupäiväksi sovittiin 4.5.2022. Kaikille Suomen pelastuslaitoksille, Pelastusopistolle ja poliisilaitoksille oli toimitettu materiaali etukäteen. Kaikki Suomen pelastuslaitokset, Poliisi ja Liikenneturva julkaisivat materiaalin 4.5.2022 klo 8 aamulla. Projekti sai erinomaisen vastaanoton valtakunnan medioissa.

7.4 Viestintäsuunnitelma

Projektityö oli onnistunut tuotos ja loistava esimerkki siitä, miten määrätietoisella työskentelyllä saadaan aikaan loistava lopputulos. Mutta kehitettävääkin löytyy. Projektityölle jäi tekemättä viestintäsuunnitelma, joka on nyt tässä opinnäytetyössä liitteenä. (Liite1)

Viestintäsuunnitelmassa on kerrottu yleisimmät ajankohdat, jolloin liikennettä on paljon maanteillä. Viestintäsuunnitelman ajatuksena on tuottaa turvallisuustoimijoille ajankohta, koska muistuttaa kansalaisia toimintamallista hälytysajoneuvon kohtaamiseen.

Viestintäsuunnitelman vaikuttavuuden arvioiminen valtakunnallisella tasolla vaatii huolellista suunnittelua ja useiden eri tekijöiden huomioimista.

1. **Tavoitteiden määrittely:** Selkeät ja mitattavat tavoitteet ovat avainasemassa. Nämä tavoitteet voivat liittyä esimerkiksi tiedon leviämiseen, asenteiden muutoksiin, käyttäytymisen muutoksiin tai bränditietoisuuden lisäämiseen.
2. **Kohderyhmän tunteminen:** Tietämys kohderyhmästä auttaa räätälöimään viestit tarpeiden ja toiveiden mukaisesti. Valtakunnallisessa viestinnässä voi olla useita erilaisia kohderyhmiä, joilla on erilaiset viestinnälliset tarpeet ja käyttäytymismallit.
3. **Viestinnän kanavat:** Valitaan tehokkaat ja tavoittavat viestintäkanavat. Tämä voi tarkoittaa perinteisiä medioita, sosiaalista mediaa, tapahtumia tai muita luovia lähestymistapoja.
4. **Sisällön laatu ja relevanssi:** Laadukas ja kohderyhmälle relevantti sisältö on elintärkeää. Tämä sisältö voi olla informoivaa, viihdyttävää tai opettavaista, riippuen viestinnän tavoitteiden mukaan.
5. **Mittaus ja seuranta:** Valtakunnallisen viestintäsuunnitelman vaikuttavuuden mittaaminen on tärkeää. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi verkkoliikenteen seuranta, kyselytutkimuksia, sosiaalisen median analytiikkaa tai myynnin seuranta.
6. **Joustavuus ja sopeutuminen:** Viestintäsuunnitelmaa on pystyttävä mukauttamaan tarvittaessa. Valtakunnallisessa viestinnässä tapahtuu jatkuvasti muutoksia, ja kyky reagoida nopeasti on tärkeää.
7. **Yhteistyö ja verkostot:** Tehokkaaseen valtakunnalliseen viestintään voi kuulua yhteistyötä eri sidosryhmien, kuten median, kumppaneiden ja vaikuttajien kanssa.
8. **Eettiset ja kulttuuriset näkökohdat:** Viestinnän pitää olla eettistä ja kunnioittaa eri kulttuurisia näkökohtia, erityisesti valtakunnallisessa kontekstissa.

Turvallisuustoimijoiden on tehtävä myös sisäistä viestintää toimintamallista. Toimintamallin tuntemus hälytysajoneuvojen kuljettajille on ensisijaisen tärkeää.

8 POHDINTA

Tässä luvussa käyn läpi omaa pohdintaani opinnäytetyöstäni ja työtä moniammatillisessa projektityössä. Opinnäytetyön aiheena oli hälytysajoneuvon kohtaaminen, uusi toimintamalli kohdatessa hälytysajoneuvo tieliikenteessä. Toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa lukijalle käsitys siitä, miten työtä on tehty projektin aikana ja mikä on projektin vaikuttavuus. Opinnäytetyön tuotoksena on kannustaa tekemään määrätietoista turvallisuusviestintätöitä yleisen turvallisuuden eteen. Projektityön idea sai alkunsa tosielämän tilanteesta, joka johti valtakunnalliseen turvallisuusviestintä tuotokseen turvallisuusviestinnän saralla.

8.1 Oma oppiminen

Oma oppiminen projektityön ja opinnäytetyön kirjoittamisen aikana on kehittynyt paljon. Projektin alkumetreillä saimme analyysin onnettomuustietoinstituutilta valtakunnassa tapahtuneista onnettomuuksista, joissa mukana oli hälytysajoneuvo. Analyysi oli karua luettavaa.

Mielestäni opinnäytetyöni "Hälytysajoneuvon kohtaaminen: Uusi toimintamalli kohdatessa hälytysajoneuvo tieliikenteessä" käsittelee erittäin ajankohtaista ja tärkeää aihetta, joka koskee kaikkia tieliikenteen käyttäjiä. Projektin tarkoitus on parantaa turvallisuutta ja selkeyttää toimintamalleja hälytysajoneuvojen kohtaamisessa tieliikenteessä.

Työssäni olen käsitellyt projektin eri vaiheita aina idean synnystä lopputuotoksen julkaisuun asti. Projektin aikana on pohdittu ja testattu useita eri toimintamalleja ja lopulta päädytty hätävilkun käyttöön liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä hälytysajoneuvon lähestymisestä. Tämä toimintamalli on jaettu laajasti sosiaalisen median ja muiden kanavien kautta. Siitä luotiin myös yksinkertainen animaatio ohjeistamaan autoilijoita. Työssä on käsitelty yksityiskohteisesti pelastuslaitosten, Poliisin ja Liikenneturvan roolia tässä projektissa sekä tätä laajemmin turvallisuusviestinnässä.

Oman arvioinnin näkökulmasta työni on hyvin suunniteltu ja toteutettu. Käsitelin työssäni aihetta perusteellisesti ja toin esiin monipuolisesti eri näkökulmia sekä toimintamalleja.

Työtä tehtiin eri sidosryhmien kanssa: Projektissa on tehty yhteistyötä useiden eri organisaatioiden, kuten pelastuslaitosten, Poliisin ja Liikenneturvan kanssa, mikä on tuonut projektiin moniammatillisen näkökulman. Uusi toimintamalli on innovatiivinen ja soveltuvuus on hyvin perusteltu. Hätävilkun käyttö liikkuvassa ajoneuvossa on konkreettinen ja helposti omaksuttava toimenpide, joka voi parantaa liikenneturvallisuutta. Projektin vaikuttavuus ja tulosten levittäminen ovat olleet onnistuneita. Opinnäytetyössäni korostuu myös turvallisuusviestinnän merkitys, mikä on tärkeää turvallisuuden parantamisessa.

Käsittelen työssäsi omaa pohdintaani ja oppimiskokemuksia, mikä on tärkeää oman oppimisen kannalta. Mielestäni työni on kokonaisvaltaisesti arvokas ja merkityksellinen panostus liikenneturvallisuuden parantamiseen. Aion jatkossakin kehittää uusia toimintamalleja pelastusalalla yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa yhteisen turvallisuuden parantamiseksi.

8.2 Valtakunnallinen vaikuttavuus

"Hälytysajoneuvon kohtaaminen: Uusi toimintamalli kohdatessa hälytysajoneuvo tieliikenteessä" on merkittävä panostus liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tämä on äärimmäisen tärkeää, koska hälytysajoneuvojen kohtaaminen tieliikenteessä on yleinen tilanne, joka voi aiheuttaa vaaratilanteita tai jopa onnettomuuksia, jos sitä ei hallita oikein. Työssäsi käsiteltiin uuden toimintamallin kehittämistä, toteuttamista ja levittämistä tämän ongelman ratkaisemiseksi.

Keskeiset vaikuttavuudet työssä ovat seuraavat:

1. **Toimintamallin kehittäminen:** Projektin päämääränä oli luoda selkeä ja helppo toimintamalli, jonka avulla autoilijat osaavat toimia oikein hälytysajoneuvon lähestyessä. Keskeiseksi ratkaisuksi nousi hätävilkun käytön edistäminen liikkuvissa ajoneuvoissa, mikä on suhteellisen uusi käytäntö tieliikennelain uudistuksen myötä.
2. **Yhteistyö ja moniammatillisuus:** Työssä korostui yhteistyön merkitys eri viranomaisten ja organisaatioiden, kuten pelastuslaitosten, Poliisin ja Liikenneturvan, kanssa. Tämä moniammatillinen lähestymistapa oli olennainen osa projektin onnistumista.
3. **Turvallisuusviestintä:** Projektin tehokas viestintä ja tiedon levittäminen on avainasemassa. Tässä käytettiin hyväksi sosiaalista mediaa ja muita kanavia, kuten animaatioita ja mediatiedotteita, joiden avulla tavoitettiin laajasti eri kohderyhmiä.
4. **Vaikuttavuus ja innovatiivisuus:** Projektilla oli merkittävä vaikutus yleiseen liikenneturvallisuuteen. Sen innovatiivisuus ilmenee uusien toimintatapojen omaksumisessa ja käytännön liikenneturvallisuuden edistämisessä.
5. **Tutkimus ja analyysi:** Työ sisälsi analyysin onnettomuustietoinstituutilta saatujen onnettomuustietojen pohjalta, mikä auttoi ymmärtämään ongelman laajuutta ja luonnetta.
6. **Lainsäädännön tulkinta:** Projektissa tärkeäksi nousi myös tieliikennelain tulkinta, erityisesti hätävilkun käytön suhteen liikkuvassa ajoneuvossa, joka on uusi lisäys liikennelain-säädäntöön.
7. **Pohdinta ja oppiminen:** Opinnäytetyössäsi esitetty henkilökohtainen pohdinta ja oppimiskokemukset osoittavat syvällistä ymmärrystä ja kriittistä ajattelua aiheeseen liittyen.

Kaiken kaikkiaan työ antaa arvokkaan panoksen liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tarjoaa käytännön ratkaisuja, jotka voivat vaikuttaa suoraan jokapäiväiseen liikenneturvallisuuteen. Projektin tuloksena luotu toimintamalli voisi toimia mallina myös muille vastaaville hankkeille ja edistää turvallisuuskulttuuria tieliikenteessä.

LÄHTEET

Ajokorttilaki 23.11.2018/938

Ajoneuvolaki 82/2021

Ambulanssin rattiin joudutaan vähäisellä koulutuksella 11.10.2017 Spal ry Tuija Tervo

Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta, Kivari, A. 1.2020 Pelastusopisto, Kuopio.

Opetushallitus.

Opetuslupa.fi: www-dokumentti. <https://www.opetuslupa.fi/ajokortti-opetusluvalla/>

Pelastajan koulutusohjelma, opetussuunnitelma (90 op) pelastajakurssi 123-126

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto: www-dokumentti. <https://pelastuslaitokset.fi/yhteistyö/turvallisuuspalvelut>

Poliisi (AMK) -tutkinnon opetussuunnitelma (180 op) 1.1.2023

Tieliikennelaki 729/2018

Traficom, ajokortti-info: www-dokumentti. <https://ajokortti-info.fi/fi/perustietoa-ajokortista>.

Valtioneuvoston asetus ajokorteista 5.5.2011/423

LIITE 1

Viestintäsuunnitelma

1. Kohderyhmä: Kansalaiset, liikenneväylien käyttäjät. Käytetään selkeitä herätteleviä ohjeita, kuten "Anna tilaa, pelasta elämä" tai "Hälytysajoneuvo lähestyy: Tiedä, mitä tehdä".
2. Visuaalit ja esitystapa: Hyödynnetään tehtyä videota joka opastaa oikean toimintatavan hälytysajoneuvon lähestyessä
3. Somekanavien hyödyntäminen: Sosiaalinen media julkaisut. Käytetään eri sosiaalisen median alustoja kuten Facebook, Instagram ja viestipalvelu X. Käytetään asiaankuuluvia hashtagia, esimerkiksi: #Turvallisuustiellä, #Hälytysajoneuvot, #Hälytysajoneuvonkohtaaminen #Turvallisuusviestintä
4. Paikallinen ja valtakunnallinen media: Yhteistyö paikallisten radiokanavien ja sanomalehtien kanssa auttaa tavoittamaan laajan yleisön.
5. Koulutus ja yhteistyö: Tehdään yhteistyötä autokoulujen kanssa saadaksemme toimintamallin mukaan heidän koulutusmateriaaleihinsa. Kerrotaan turvallisuusviestinnän tapahtumissa toimintamallista hälytysajoneuvojen kohtaamiseen.
6. Seuranta ja arviointi: Asetetaan selkeät tavoitteet ja mittarit kampanjan menestyksen seurantaan. Tämä voi sisältää yleisön tietoisuuden lisääntymisen, sosiaalisen median vuorovaikutuksen, tai jopa liikenneturvallisuuden paranemisen.
7. Päivitys ja sopeutuminen: Analysoi kampanjasi tulokset ja tee tarvittavat muutokset viestinnän tehostamiseksi. Ollaan valmiita päivittämään strategia uuden tiedon tai palautteen perusteella.

LIITE 2

VIESTINNÄN VUOSIKELLO

Viestinnän vuosikello muistuttamaan sosiaalisen median julkaisusta tienkäyttäjille

