

Esitys pelastus- ja paikannusmerkiksi

Liikenne- ja viestintäministeriön tieliikennelain kokonaisuudistuksen valmistelu

31.5.2016

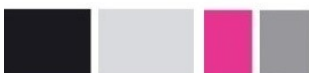
REILA reittimerkinnät turvallisiksi,
pilottialueena Lappi – hankkeen
toteuttajat
Lapin Pelastuslaitos,
Metsähallitus Lapin luontopalvelut,
Lapin ammattikorkeakoulu

Sisällysluettelo

Esityksen tavoitteet	3
Esityksen tekijät ja prosessikuvaus	3
Tausta ja tarve	5
Merkin sisältö, määrävyys, toistuvuus ja sijoittelu	8
Kuva esitetystä pelastus- ja paikannusmerkistä	10

Kuvio 1. Esitys pelastus- ja paikannusmerkiksi, prosessikuvaus

Kuvio 2. Maastoliikenneonnettomuudet Lapissa 2014-2015. Lapin Pelastuslaitos.



Esitämme, että Liikenne- ja viestintäministeriö sisällyttää tieliikennelain kokonaisuudistukseen uuden liikennemerkin, pelastus- ja paikannusmerkin. Tässä esityksessä on kerrottu sen tavoitteet, tekijät ja prosessikuvaus, tausta ja tarve sekä kuvaus uudeksi liikennemeriksi.

Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on, että Suomessa on määritelty sisällöltään ja ulkoasultaan yhtenäinen pelastus- ja paikannusmerkki maastoreiteille. Merkki soveltuu käytettäväksi kaikkialla Suomessa ja huomioi digitalisoitiin liittyvät vaatimukset. Tavoitteena on yhtenäistää merkintäkäytäntöjä ja helpottaa viranomaisyhteistyötä.

Yhtenäinen merkki mahdollistaa selkeän viestinnän sekä reittitoimijoille että loppukäyttäjille, mukaan lukien ulkomaalaiset käyttäjät. Esityksessä on pyritty huomioimaan se, että reiteillä kulkeminen tapahtuu maastossa ja on vapaaehtoista, joten yhtä kattavan opastusjärjestelmän luominen kuin kaavoitetulla alueella ei ole tarkoituksenmukaista.

Tavoitteena on, että pelastus- ja paikannusmerkki soveltuisi käytettäväksi muillakin maastoreiteillä ja maastokohteissa kuin tieliikennelain alaisuudessa olevilla reiteillä, kuten helikoptereiden laskeutumipaikoilla, vaellusreiteillä, autiotuvilla, näkö- ja lintutorneilla.

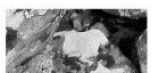
Esityksen tekijät ja prosessikuvaus

Esityksen tekijät ovat REILA reittimerkin turvallisiksi, pilottialueena Lappi (2015-2018) –hankkeen toteuttajat Lapin Pelastuslaitos, Metsähallitus Lapin luontopalvelut ja Lapin ammattikorkeakoulu. REILA-hanke on perustettu tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Toimenpiteitä viedään eteenpäin monialaisessa alueellisessa ja kansallisessa yhteistyössä.

Aloite kansallisesti yhtenäisen pelastus- ja paikannusmerkin kehittämisestä tuli Lapin Pelastuslaitokselta toukokuussa 2014. Heille oli tullut pyyntö ohjeistaa pelastus- ja paikannusmerkinnät Perämereltä Jäämerelle vedettävälle moottorikelkkareitille. Koska ohjeistusta ei ollut saatavilla, merkinnät jäivät kokonaan tekemättä. Tämä pyyntö oli yksi useista vastaavista, joita pelastustoimijoille ympäri Suomea on tullut vuosien varrella ja joihin ei ole voitu vastata. Lapin Pelastuslaitos päätti lopulta tarttua asiaan ja pyysi Lapin turvallisuusverkoston toimijoita viemään asiaa yhdessä eteenpäin.

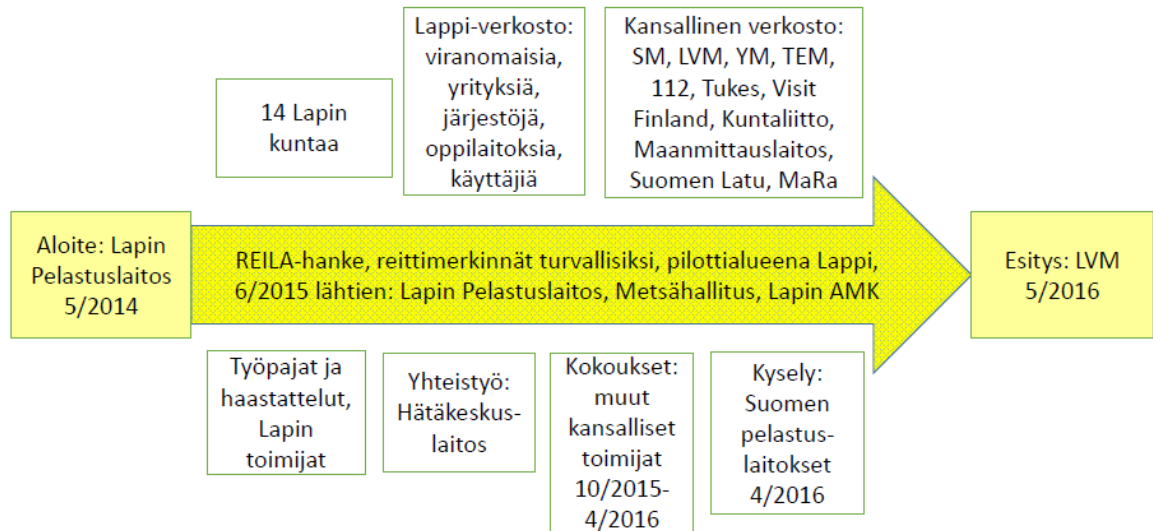
Lapin turvallisuusverkosto on avoin verkosto, jossa toimijoina on kuntien ja valtion viranomaisia, yrityksiä, järjestöjä ja oppilaitoksia. Verkostotoimijoiden koollekutsuja vaihtelee sen mukaan, mikä asia on ajankohtainen. Verkoston jäsenet osallistuvat toimintaan omien intressiensä mukaan ja omilla resursseillaan. Lapin Pelastuslaitoksen aloitteeseen ja sitä seuranneisiin hankevalmistelun työpajoihin Rovaniemellä osallistui 65 henkilöä 21 eri organisaatiosta. Lisäksi aloitetta esiteltiin Lapin Liikenneturvallisuusfoorumissa 2014 sekä kansallisista toimijoista Suomen Ladulle, SM:n sisäisen turvallisuuden edustajille, TEM:n kärkihanketiimille, YM:n Pekka Tuunaselle ja Markus Tarastille sekä Suomen Moottoriliitolle. Hanke sai rahoituksen 1.6.2015 lähtien.

Helmikuussa 2016 REILA-toimijat tapasivat liikenneneuvos Kimmo Kiisken ja yli-insinööri Mikko Karhusen Liikenne- ja viestintäministeriössä. Tapaamisessa sovittiin, että REILA-toimijat tekevät esityksen pelastus-



ja paikannusmerkiksi toukokuun 2016 loppuun mennessä. LVM arvioi ja mahdollisesti huomioi esityksen meneillään olevassa tieliikennelain uudistuksessa. Kuviossa 1. on kuvattu esitykseen johtanut prosessi.

Tavoitteena kansallisesti yhtenäinen pelastus- ja paikannusmerkki, 5/2014 – 5/2016 prosessi



Kuvio 1. Esitys pelastus- ja paikannusmerkiksi, prosessikuvaus.

REILA-hankkeessa on mukana 14 lappilaista kuntaa, joissa on pidetty ensimmäisen kahdeksan kuukauden aikana yhteensä 40 kokousta, joihin on osallistunut 220 henkilöä. Osallistujat ovat kuntien reittivastaavia, pelastuslaitoksen ja Metsähallituksen henkilöstöä, matkailuyrittäjiä ja muita reittiasiantuntijoita. Kuntakokouksissa on keskitytty monialaisen yhteistyön kehittämiseen, merkintöjen yhtenäistämiseen sekä reittien riskikartoituksiin. Riskikartoitusten pohjalta jokaiseen kuntaan valmistellaan reittimerkintäsuunnitelmat, joita kunnat lähtevät hankkeen jälkeen toteuttamaan. Suunnitelmat sisältävät myös pelastus- ja paikannusmerkin sijoittelun. Tällä hetkellä Lapissa on vain yhdessä kunnassa, Kittilässä, käytössä pelastus- ja paikannusmerkki moottorikelkkareiteillä. Kittilän kuntatoimijoiden ja pelastushenkilöstön mukaan merkki on ollut tarpeellinen ja toimiva niin pelastustoiminnan kuin positiivisen turvallisuusviestinnän näkökulmasta.

Kuntien lisäksi REILA-hankkeessa toimii lappilaisia yrityksiä, viranomaisia, järjestöjä ja oppilaitoksia. Pitkien etäisyyksien Lapissa on tärkeää järjestää kaikille mahdollisuus kuulla asiantuntijoita ja keskustella laajasti turvallisista reittimerkinnoistä. Lappi-verkoston videostreamatuissa kokouksissa pelastus- ja paikannusmerkin tarpeellisuutta on pohdittu ja merkin tarve on todettu usean asiantuntijan näkökulmasta.

Kansallisten verkostokumppaneiden tapaamisissa on saatu yksimielistä tukea hanketoimille, mm. pelastusylijohtaja Esko Koskiselta ja valmiusjohtaja Janne Koivukoskelta. Samoin yhteistyö Hätäkeskuslaitoksen kanssa on keskeistä, sillä pelastustoiminnan kenttäoperaatiot koordinoituvat Hätäkeskuslaitoksen kautta. Suomessa käytössä on vain yksi hätänumero, 112. Kaikille Suomen pelastuslaitosten 70 yhteyshenkilölle lähetettiin Kuntaliiton avustuksella kysely huhtikuussa 2016 ja

vastauksia saatiin 25 kpl. Vastaajista suurin osa (23 kpl) oli sitä mieltä, että kansallinen pelastus- ja paikannusmerkki on tarpeellinen. Toisessa kielteisessä vastauksessa pohdittiin sitä, että merkki voi vähentää kansalaisten omaa huolenpitoa ja vastuuta omasta liikkumisesta eli edesauttaa uusavuttomuutta. Toisessa toivottiin EU-tason yhteistä merkkiä.

Tausta ja tarve

Suomessa ei ole määritelty yhtenäistä pelastus- ja paikannusmerkkiä, jota voisi käyttää maastoreiteillä. Tämä on johtanut kirjavaan ja puutteelliseen merkkikäytäntöön, sekaviin karttamerkintöihin ja haasteisiin pelastustoimessa.

Maastoreittejä ja niiden merkintöjä suunnittelee, tekee ja ylläpitää useat eri tahot, tavallisimpia ovat kunnat, Metsähallitus ja reittipoolit. Yhtenäisen merkkikäytännön puuttuessa on valittavana vain kaksi vaihtoehtoa: joko jätetään pelastus- ja paikannusmerkki kokonaan pois tai kehitetään oma paikallinen malli. Muutamat yksittäiset kunnat ja reittipoolit ovat suunnitelleet ja toteuttaneet omia pelastus- ja paikannusmerkintöjä, esim. Kittilä, Sotkamo, Kokkola ja Pirkanmaan reittipooli. Mallit ovat hyvin perusteltuja mutta perustuvat usein reittikoodaukseen, joka vaatii pelastuskarttojen toimittamista ja tietojen päivittämistä Pelastuslaitokselle ja Häätakeskuslaitokselle. Jotkut mallit on tehty paikallisesti väliaikaisella hankerahoituksella eikä vastuuta mallin ylläpitämisestä ole sovittu.

Lapin Pelastuslaitoksen tilastoinnin mukaan maastoliikenneonnettomuuksia Lapissa vuosina 2011-2015 tapahtui yhteensä 193 kpl, joista suurin osa oli moottorikelkkaonnettomuuksia (169 kpl). Tilastoissa on vain ne onnettomuustehtävät, joihin Lapin Pelastuslaitos on saanut hälytyksen, tilastointi pohjautuu pelastustoiminnanjohtajan onnettomuusselosteisiin.

Maastoliikenneonnettomuudet 2011 – 2015, Lapin Pelastuslaitos	Moottorikelkka	Mönkijä	Moottoripyörä	Husky	Välinettä ei kirjattu
Yhteensä 193	169	18	2	1	3

Tavallisimmat moottorikelkkaonnettomuuden syyt ovat: törmäys johonkin esteeseen (79 kpl), kolkalla kaatumiset (31 kpl), hallinnan menetys (25 kpl) ja kelkan kyydistä putoaminen (17 kpl).

Kuntakartalla maastoliikenneonnettomuudet sijoittuvat pääosin kasvu- ja matkailukeskusten läheisyyteen. Vuosina 2011-2015 moottorikelkkaonnettomuuksia oli Kittilässä 31, Kolarissa 22, Rovaniemellä 21, Enontekiöllä 20, Inarissa 16 ja Sodankylässä 14. Muissa kunnissa lukema jäi alle kymmeneen.





Kuvio 2. Maastoliikenneonnettomuudet Lapissa 2014-2015. Lapin Pelastuslaitos.

Hätäkeskuslaitos on kehittänyt mobiilipalveluita ja lanseerannut 112 Suomi-sovelluksen 2015. Sovellusta on ladattu yhteensä jo lähes puoli miljoonaa (Häläri 3.5.2016). Erämaa-alueilla mobiilipaikannus voi kuitenkin olla haasteellista vähäisten linkkitornien ja katvealueiden vuoksi, ja paikannus voi heittää jopa useita kymmeniä kilometrejä.

Pelastus- ja paikannusmerkki edesauttaa ennakoivan turvallisuusviestinnän suunnittelua ja toteuttamista laaja-alaisessa yhteistyössä. Nykytilassa yhtenäinen etukäteisviestintä on haastavaa ja reittien käyttäjien on vaikea ymmärtää maastomerkintöjen sisältöä, varsinkin jos merkintä muuttuu tai loppuu kokonaan kuntarajan ylittyessä. Viranomaisten välinen viestintä on ollut haastavaa etenkin paikannusten osalta. Reittien ylläpitäjien Pelastuslaitokselle ja Hätäkeskuslaitokselle toimittamat kunta-/aluekohtaiset pelastuskartat saattavat olla vanhentuneita tai päivittämättä.

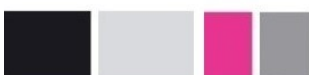
Kuntaliitto on ohjeistanut seuraavasti maastopelastusmerkintöjä v. 2006 julkaisemassaan teoksessa Kunnan osoitejärjestelmä, ohjeet ja suositukset. Luku 4. Ulkoilu- ja retkeily- ja moottorikelkkaväylästäön viitoitus- ja pelastuspaikannusjärjestelmä:

Merkittävimmille reiteille tulisi rakentaa pelastuspaikannusjärjestelmä, jonka avulla avuntarvitsija voi ilmoittaa tarkan sijaintinsa reitin varrelta tehdessään hätäilmoituksen hätäkeskukseen. Reitin rakentamisesta vastaava taho vastaa pelastuspaikannusjärjestelmän suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta. Järjestelmä tulee suunnitella ja toteuttaa yhteistyössä pelastuslaitoksen ja hätäkeskuksen kanssa. Pelastuspaikannusjärjestelmä rakentuu reitin varrelle kiinnitetyistä paikannusmerkeistä, reitin varren infotauluihin kiinnitetyistä hätäilmoitusohjeista sekä reittikartastosta, johon paikannusmerkkien sijainti on merkitty. Paikannusmerkissä on ohjeet hätäilmoituksen tekemistä sekä paikan ilmoittamista varten. Avun tarvitsija voi ilmoittaa paikan joko pelastuskoodilla tai maantieteellisinä koordinaatteina (asteina ja minuutteina minuutin tuhannesosan tarkkuudella) ETRS89(WGS84) -koordinaattijärjestelmässä. Pelastuspaikannusjärjestelmän paikannusmerkkien koordinaatit toimitetaan tiedostona pelastuslaitokselle ja hätäkeskuslaitokselle niiden tietojärjestelmien kanssa yhteensopivassa muodossa.

Esityksemme on samansuuntainen kuin Kuntaliiton ohjeistus. Suurin ero on se, että tässä esityksessä pyritään välttämään reittien koodausta ja käyttämään sen sijaan koordinaatteja. Reittikoodaus on kuntakohtaista eikä valtakunnallista (vrt. tieliikenne), ja usein huomiotta jää naapurikunnissa toteutetut ratkaisut vaikka reitti jatkuisi kuntarajojen yli. Kuntakohtaisia koodaustapoja voi olla kymmeniä, ellei satoja. Koordinaattijärjestelmä on kaikille sama ja on askel samaan suuntaan reittitietojen digitalisoinnissa mm. kansallisen maastotietokannan kehittämisessä.

Metsähallituksella on meneillään prosessi, jossa pyritään valtion mailla kulkevien moottorikelkkaurien ja -reittien uudelleenjärjestelyyn. Taustalla on Metsähallituksen 2015 tekemä selvitys (Puska E-M: Maastoliikenteen nykytila ja kehittäminen), jossa todetaan että Metsähallituksen ylläpitämien urien, uramerkkien ja urilla olevien rakenteiden nykytila on hyvin heikko ja tilanne on Metsähallituksen näkökulmasta kestävä. Tarpeellisia resursseja moottorikelkkaurien, rakenteiden ja paikannustietojen ylläpitoon ei ole. Metsähallitus etsii uusia ratkaisuja, joissa yksi vahva skenaario on luoda valtakunnallinen moottorikelkkareittien pääväylästä (virallinen reitti) ja siihen yhdistettävät urastot (esimerkiksi matkailu- ja kuntakeskukset). Skenaariolle tulee myös määritellä ylläpitovastuut ja ansaintalogiikka. Samankaltaista pohdintaa on tehty Ympäristöministeriön raportissa 3/2009 Moottorikelkkaväylien tavoiteverkko. Metsähallitus kokosi alkuvuodesta 2016 monitoimijaisen verkoston, jonka kanssa asiaa on työstyetty. REILA-hanke on yhteistyössä tiiviisti mukana. Metsähallitus esittelee suunnitelmia ministeriöille 1.6.2016.

Samanaikaisesti Maanmittauslaitoksella on menossa kansallinen maastotietokanta (KMTK) – hanke, jonka kanssa REILA-hanke niin ikään tekee yhteistyötä. Yhteistyö antaa hyvän mahdollisuuden etsiä yhdessä keinoja saada moottorikelkkareitit kansalliseen maastotietokantaan, jota pelastusviranomaiset käyttävät.



LAPIN AMK
Lapland University of Applied Sciences



METSÄLIIKENNE

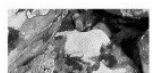


Euroopan unioni
European Union

Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Merkin sisältö, määräävyys, toistuvuus ja sijoittelu

Sekä Lapin että kansallisten toimijoiden palaute merkin sisällöksi oli hyvin samankaltainen. Merkin toivotaan olevan mahdollisimman yksiselitteinen ja selkeä. Merkin sisältötietojen suunnittelun kohdalla on huomioitu se, että Hätäkeskuslaitoksen organisaatiouudistuksen myötä hätäpuhelun vastaanottajalla ei todennäköisesti ole paikallistuntemusta. Lisäksi maastossa liikkuu yhä enemmän kansainvälisiä omatoimimatkailijoita, joten merkin tulee olla ymmärrettävä myös vieraskielisille käyttäjille.

Merkin sisällöksi esitämme

1. SOS ja 112 ja puhelimen kuva
2. Pelastuspiste/Rescue Point
3. kunnan nimi
4. (paikannimi jos on nimetty, esim. laavu, autiotupa, nähtävyys)
5. koordinaatit, joita Hätäkeskuslaitos käyttää

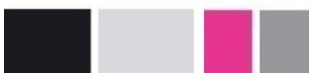
SOS 112 in Europe -hätänumero 112 on käytössä suurimmassa osassa Euroopan maita. Pelastuspistesanan tavoitteena on saada merkit virallisiin paikkatietoaineistoihin ja sitä kautta käytettäväksi hätäkeskustietojärjestelmässä hätäilmoituksen tekijän paikantamiseksi. Tällöin näillä kaikilla tulee olla määrämuotoinen yhtenäinen nimi: *Pelastuspiste Kunnan nimi (Paikannimi jos on) Koordinaatit. Rescue Point* palvelee ulkomaalaisia käyttäjiä.

Merkin määräävyyden, sijoittelun ja toistuvuuden osalta esitämme

- määrätään käytettäväksi virallisilla moottorikelkkareiteillä, joilla noudatetaan soveltuvin osin tieliikennelakia
- merkki otetaan käyttöön aina uusia reittejä tehtäessä
- olemassa olevien reittien osalta merkki otetaan käyttöön pitkällä siirtymäajalla eli sitten kun reitin merkintöjä on tarve uusia
- sijoittelun ja toistuvuuden osalta reitin suunnittelijalle ja ylläpitäjälle jää harkintavalta, jolloin paikallistuntemus korostuu ja pystytään huomioimaan lähi- ja kaukoreittien erilaiset tarpeet. Reittien käyttöaste vaihtelee, tiheämpiä merkintöjä tarvitaan asutus- ja matkailukeskusten läheisyydessä olevilla lähireiteillä.
- merkintäsuunnitelmien tulee perustua riskikartoitukseen, reittisuunnitelmaan ja paikallistuntemukseen.
- merkki suositellaan sijoitettavaksi reitin aloitus- ja lopetuspisteisiin, risteyskiin, taukopaikoille (kuten laavut ja autiotuvat) sekä riskiarviointiin perustuen onnettomuusalttiisiin kohtiin

Ulkonäön ja materiaalien osalta merkin suunnittelutyöpajoissa esille nousivat seuraavat toiveet: (sään)kestävyys, (osittain, esim. reunuksen osalta) heijastava, helposti havaittava, ympäristöstä selkeästi havaittava, mahdollisesti kaksipuolinen. Väriksi esitettiin keltaista tai oranssia pohjaa, jossa kirjaimet ovat mustalla, reunus punainen.

Kiitämme Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta jättää esitys pelastus- ja paikannusmerkiksi ja toivomme, että esityksemme voidaan huomioida tieliikennelain kokonaisuudistuksessa. Olemme mielellämme yhteistyössä myös jatkossa.



Rovaniemellä 31.5.2016

Martti Soudunsaari

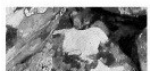
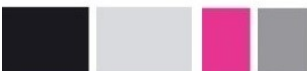
Martti Soudunsaari
pelastusjohtaja
Lapin Pelastuslaitos

Jyrki Tolonen

Jyrki Tolonen
aluejohtaja
Metsähallitus, Lapin luontopalvelut

Reijo Tolppi

Reijo Tolppi
vararehtori
Lapin ammattikorkeakoulu



SOS 112 

Pelastuspiste/Rescue Point

Kunnan nimi

(Paikan nimi)

**Koordinaatit, joita
Hätäkeskuslaitos käyttää**

