



POLTTOAINEENSAANNIN VARMISTAMINEN JA MITOITUSPERIAATTEET PELASTUSTOIMESSA

Hyväksytty kumppanuusverkoston PVT:n kokouksessa 11.12.2020

Carlson Juhani
Jokila Elias
Koivisto Anne
Leinonen Ville
Pekki Jaakko
Saarinen Ari
Virtanen Terhi



SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	3
UHKAT JA HÄIRIÖMALLIT	4
Kriisit ja häiriötilanteet	4
Logistiikka, varastointi ja jakelu	5
Tulevaisuuden uhkat	6
KULUTUSMALLIT JA LOGISTIIKKA	8
Polttoaineenjakelun varmistaminen pelastuslaitosten palvelutuotannossa	10
SOPIMUKSELLISUUS	11
Sopimukset polttoaineen käytöstä (pelastustoimi – muut viranomaiset/toimijat)	12
Sopimukset polttoaineen jakelusta ja sopimusten rajaukset (pelastustoimi – polttoaineenjakeluyhtiöt)	12
Hankintamenettelyt ja vaatimusten asettaminen	13
PALVELUTASOPÄÄTÖS	14
LÄHTEET JA LIITTEET	15
LIITE 1. Polttoaineenjakelun varmistamisen mitoituserusteet	16
LIITE 2. Sopimus pohja polttoaineenjakelusta	18

JOHDANTO

Pelastuslaitosten varautumisen verkosto käynnisti keväällä 2020 polttoaineensaannin varmistamisen ja mitoitusperusteiden määrittelytyön. Työryhmän toimeksiantona on tehdä arvio ja esitys siitä, mikä on polttoaineen jakelun varautumisen tarvetaso ja tarvittava mitoitus, joilla tarve täytetään.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston varautumisen työryhmä toteutti nykytilannekuvauksen polttoaineenjaketun varmistamisen toteutumisesta pelastuslaitoksilla vuoden 2019 aikana. Tulosten perusteella valtaosalla (77 %) pelastuslaitoksia on olemassa ratkaisu, jolla varmistetaan polttoaineenjakele pelastuslaitoksen kalustolle sähkönjaketun häiriötilanteessa, mutta useat pelastuslaitoksista (68%) kokevat nykytilassa käytössä olevan ratkaisumallin olevan riittämätön tai sille on olemassa rajoitteita. Pelastuslaitoksista suurin osa tekee yhteistyötä polttoaineenjaketun varmistamisessa muiden kriittisten toimijoiden kanssa.

Huoltovarmuuskeskuksen pyynnöstä Pelastuslaitosten kumppanuusverkostosta nimettiin tämän työryhmän puheenjohtaja edustajaksi polttoaineenjaketun varmistamisen selvityshankeen projektiryhmään helmikuussa 2020. Hankkeen tarkoituksena on laatia selvitys ja toteutusehdotus riittävän polttoaineenjaketuaseverkoston varustamisesta varavoimakoneilla vuoden 2020 loppuun mennessä. Varsinainen verkoston toteuttaminen alkaisi toteutusehdotuksen mukaisesti vuonna 2021. Huoltovarmuuskeskuksen selvitys polttoaineenjaketun varmistamisen lähtökohdista ja varavoimakoneverkoston luomisesta on viivästynyt COVID-19 tilanteen vuoksi.

Polttoainehuollon merkitys on niin ratkaiseva verkottuneessa yhteiskunnassa, ettei häiriötilanteisiin varautumista saa jättää paikallistasolla nykyiseen tapaan yksittäisten organisaatioiden varaan. Sisäministeriön tehtävänä on valtioneuvoston päätöksen (1048/2018) mukaisesti huoltovarmuuden kehittäminen ja koordinointi toimialallaan. Sisäministeriö laati 31.1.2020 muistion *Pelastustoimen materiaalisen varautumisen ja huoltovarmuuden kehittäminen* - selvitys materiaalisen varautumisen ja huoltovarmuuden tilasta. Muistiossa polttoaine- ja muuhun energiahuoltoon (sähkö) liittyvät näkökulmat jätettiin tarkastelun ulkopuolelle erikseen selvitettäväksi. Kehitettäväksi asioiksi kuitenkin nostettiin mm. Huoltovarmuusyhteistyön lisääminen pelastuslaitosten välillä.

Polttoaineen jakelun varmistamisessa tarvitaan viranomaisyhteistoimintaa, sopimuksellista varautumista, mutta sen lisäksi myös omaa polttoainekapasiteettia. Sopimuksellisen varautumisen ratkaisut eivät välttämättä ole käytettävissä kaikissa häiriötilanteissa tai poikkeusoloissa.

UHKAT JA HÄIRIÖMALLIT

Tämä luku koskee ainoastaan pelastuslaitoksen tarvitsemia liikennepolttoaineita, muut polttoaineet on rajattu ulkopuolelle.

Pelastuslaitoksilla tarvitaan polttoainetta varavoimakoneiden toimintaan, ajoneuvoihin ja pienkoneisiin. Varavoimakoneiden käyttämää dieselpolttoainetta voidaan käyttää myös pelastusajoneuvojen tankkauksiin, mikäli tankkausasema sijaitsee pelastuslaitoksen tontilla. Ajoneuvotankkauksen esteeksi voi muodostua varavoimakoneiden dieselpolttoaineen ikä, kun säiliön täytöstä on kulunut vuosia. Tällöin diesel pilaantuu ja siihen muodostuu sienikasvustoa, eikä enää sovellu ajoneuvokäyttöön, vaikka on käyttökelpoista edelleen varavoimakoneessa. Teoriassa tällaista pilaantunutta dieseliä voi olla mahdollista käyttää pelastusajoneuvoihin jonkunlaisen suodatusjärjestelmän kautta. Helsingin kaupungin pelastuslaitoksella tätä mahdollisuutta selvitetään.

Toinen este dieselin ajoneuvotankkaukseen voi syntyä silloin, kun dieselsäiliöt ovat niin syvällä maanalaisissa teknisissä tiloissa, kuten kallioväestönsuojissa, jolloin polttonesteen pumppaus edellyttää erikoiskalustoa, jollaista pelastuslaitoksilla ei välttämättä itsellään ole.

Kriisit ja häiriötilanteet

Suomi on hyvin riippuvainen polttoaineen tuonnista. Tuontiin sisältyy kuitenkin aina riski kuljetuksen häiriintymisestä. Kotimaisten polttoaineiden saatavuuteen liittyy myös erityinen riski, koska polttoaineiden tuotanto on varsin hajautunutta ja logistisesti altis monenlaisille häiriöille.

Loppukäyttäjän (myös pelastuslaitoksen) polttoaineiden saatavuuteen vaikuttaa suurelta osin jakelun toimintavarmuus, jolloin jakelun häiriöalttius voi olla jopa suurempi riski kuin itse polttoaineen loppuminen.

Vikojen ja häiriöiden ketjuuntumisen ja kertautumisen osalta polttoainetoimitusten häiriöt saattavat heijastua asumiseen, kuljetuksiin, elinkeinoelämään sekä sähkön ja lämmöntuotantoon. Myös laajamittaisilla häiriöillä voi olla suuria kerrannaisvaikutuksia. Taulukossa 1 kuvataan liikennepolttoaineiden saatavuuteen liittyviä uhkia, niiden aiheuttamia riskejä sekä vaikutuksia pelastuslaitokselle.

Uhkat	Seuraukset	Vaikutukset
Dieselin loppuminen	Pelastuslaitoksen suorituskyvyn häiriintyminen	Kohteiden tavoittaminen häiriintyy (kalusto/varusteet) ilman varapolttoaineen saatavuusjärjestelyjä
Sähkön ja polttoaineiden saannin häiriöt	Aiheuttaa häiriöitä Suomen liikenne- ja	Häiriöitä pelastusajoneuvojen toimintaan ja

	viestintäjärjestelmiin	viestintäjärjestelmiin
Hajautettu energiantuotanto	Suomi on erittäin riippuvainen tuontisähköstä	Pelastuslaitokset ovat riippuvaisia energiantuotannon häiriöttömyydestä
Sähkönsiirtoyhteyksistä johtuvat laajat sähköhäiriöt	Sähkönjakeluverkon vikatilanteiden aiheuttamat sähkökatkokset	Pelastuslaitokset ovat riippuvaisia sähköstä ilman varavoimajärjestelmiä
Merikuljetusten estyminen	Hidastaa tai estää tuontipolttoaineiden kuljetukset ja jakelun. Tuontipolttoaineiden saanti häiriintyy kuukausiksi	Pelastuslaitosten tarvitseman öljyn saannin vaikeutuminen Sähkön ja lämmön tuotannon saannin vaikeutuminen
Pitkäkestoiset talous- ja työmarkkinahäiriöt sekä lakot	Logistiikkaan ja jalostamoihin kohdistuvina estävät liikennepolttoaineiden kuljetukset	Pelastuslaitosten tarvitseman öljyn saannin huomattava vaikeutuminen
Kansainväliseen rikollisuuteen ja terrorismiin liittyvät yksittäiset uhkatilanteet	Logistiseen järjestelmään, merenkulkuun ja satamiin kohdistuvina voivat estää tuontipolttoaineiden jakelun	Pelastuslaitos ei saa öljyä, dieseliä ja bensaa
Tietoliikenne-, maksuliikenne ja kyberturvallisuushäiriöt	Logistiseen järjestelmään vaikuttavina voivat estää tuontipolttoaineiden jakelun	Pelastuslaitos ei saa normaalisti öljyä, dieseliä ja bensaa tai niiden tankkaaminen ei onnistu
Suuronnettomuudet	Merenkulkuun ja satamiin kohdistuvina voivat estää tuontipolttoaineiden jakelun	Pelastuslaitosten tarvitseman öljyn saannin vaikeutuminen

Taulukko 1. (Liikennepolttoaineen saatavuushäiriöiden vaikutukset pelastuslaitokselle)

Logistiikka, varastointi ja jakelu

Logistiikan ja varastoinnin haasteina ovat kotimaisten polttoaineiden saatavuuteen liittyvät riskit. Esimerkiksi biomassan logistiikkaketjuun sisältyy korjuu, varastointi (kuivaus), kuljetus ja haketus, joten häiriöt missä tahansa ketjun osassa aiheuttaa häiriöitä myös energiantuotantoon ja pahimmillaan koko toimituksen häiriintymiseen. Suomen sisäinen logistiikka perustuu maantiekuljetuksiin, joten polttoainejakelun häiriintyessä myös jakeluun liittyvien polttoainekuljetusten logistiikka häiriintyy ja jopa mahdollisesti keskeytyy. Kotimaisten polttoaineiden käyttö perustuu varsin laajaan ja moniosaiseen logistiikkaketjuun, joten myös polttoainetuotanto on hajautunutta.

Mikäli polttoaineen jakeluasemalla ei ole sähköä eikä maksuliikenteen tarvitsemaa tietoliikenneyhteyttä tai tietojärjestelmissä on häiriö, ei polttonesteitä jakeluasemalta saada. Energiansaanti onkin enemmän palvelutapahtuma kuin ostotapahtuma, koska energiansaanti edellyttää laajoja tietojärjestelmiä ja -yhteyksiä. Jakeluasemien tietojärjestelmien tuotanto voi myös sijaita ulkomailla tai pilvipalveluissa.

Suomen kaupallisilla huoltoasemilla on keskimäärin noin 100 m³ polttoainesäiliöt ja joillakin asemilla myös raskaalle kalustolle tarkoitettu saman suuruinen säiliö. Vain muutama kaupallinen huoltoasema on kuitenkin varustettu sähkökatkosten varalta varavoimageneraattorilla tai varavoimaliitännällä.

Pelastuslaitokset voivat saada käyttöön polttoainetta tarvittaessa myös maatiloilta, joissa on yleensä polttoainesäiliö maatilan työkoneiden käyttöä varten. Maatilojen polttoainetta voidaan käyttää pelastustoiminnan niin edellyttäessä ja tarvittaessa ottaa haltuun pelastuslain 36§ mukaisin pelastustoiminnan johtajan toimivaltuuksin, kuitenkin vaarantamatta maatilan normaalia toimintaa. Mikäli maatilan säiliöstä tankattava polttoaine on polttoöljyä, tulee sen tankkaamisesta kirjata ylös tankkausmäärä, ajankohta ja tankattu ajoneuvo. Polttoöljyn tankkaamisesta pelastustoiminnan yhteydessä tulee tehdä ilmoitus verottajalle.

Tulevaisuuden uhkat

Perinteiseen varmuusvarastointiin ja sääntelymekanismiin perustuvalla järjestelmälle isoja haasteita asettavat uusien ja vaihtoehtoisten energialähteiden yleistyminen. Energian tuottaminen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa saattaa olla vaikeaa ja uusien energialähteiden varastointi voi olla haasteellista, kun varastointikapasiteettia ei välttämättä ole. Pelastuslaitosten olisi erittäin tärkeää ottaa huoltovarmuudessaan huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuustekijät. Esimerkiksi kuinka varmistetaan sähköautojen lataaminen pitkissä ja laajoissa sähkökatkoksissa?

Tulevaisuuden uhkiin voidaan varautua myös sopivasti mitoitettulla ja suunnitellulla aurinkosähköjärjestelmällä, mikä lisää asemien omavaraisuutta ja säästynyt polttoaine voidaan käyttää esim. ajoneuvoihin tai varavoimakoneisiin. Varautumisessa on huomioitava myös esimerkiksi mahdollinen sähköautojen käyttäminen energiavarastoina tulevaisuudessa.

Lähteet

Häyrinen, V., Murto, R. 2016. Liikenne ja viestintäministeriö. Verko-osasto.

Toimintavarmuusyksikkö. Eduskunnan vastaus 28.9.2016: Energian rooli turvallisuudessa, liikenne- ja viestintäjärjestelmä. Tulevaisuusvaliokunta/VNS 5/2016 vp/ Asiantuntijapyyntö. Saatavilla osoitteesta: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-76796.pdf>. Viitattu 22.5.2020.



Nieminen, Pahkin, Venäläinen. 2014. Huoltovarmuusorganisaatio. Voimatalouspooli, öljypooli. Polttoaineenjakelelu varmistaminen laajoissa ja pitkäkestoissa häiriötilanteissa. Loppuraportti: Saatavilla osoitteesta: https://cdn.huoltovarmuuskeskus.fi/app/uploads/2016/08/31144521/2014-12-10_Polttoaineenjakelelu_varmistaminen_sahkokatkoissa_Loppuraportti.pdf. Viitattu 22.5.2020.

Sisäministeriö. Kansallinen riskiarvio 2018, s. 45-47. Sisäinen turvallisuus. Sisäministeriön julkaisuja 2019:5. Saatavilla osoitteesta: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161332/5_2019_Kansallinen%20riskiarvio.pdf. Viitattu 22.5.2020.

KULUTUSMALLIT JA LOGISTIikka

Pelastuslaitosten polttoaineiden mitoitusperiaatteiden yksi tärkeimpiä osa-alueita on polttoaineiden kulutuksen normaali-, häiriö-, ja poikkeusolojen riittävän tarkka mallintaminen, polttoaineiden kuljetuslogistiikan suunnittelu ja polttoaineiden pilaantumista ehkäisevät kierrätysratkaisut.

Kulutussmallien ja logistiikan riittävä etukäteissuunnittelu ja toteuttaminen parantavat häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa pelastuslaitoksilta vaadittavaa itsenäistä toimintakykyä ja materiaalista varautumista. Työ- ja elinkeinoministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on varmistaa, että mahdollisissa liikennepolttoaineiden häiriötilanteissa on valmius ottaa käyttöön valmiuslain lisätoimivaltuudet ja poikkeusjärjestelyt. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi polttoaineenjake- lun säännöstelyä, kun tavoitteena on turvata yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittiset kuljetukset, kuten elintarvike-, polttoneste- tai työmatkakuljetukset sekä eri viranomaisten ja puolustusvoimien tehtäviin liittyvät kuljetukset.

Kulutussmallit vaihtelevat huomattavasti erilaisissa pelastustoimea koskevissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Kulutusmalleihin vaikuttavat tilanteen laatu, sääolosuhteet, tehtävämäärät ja yhteiskunnallisen toimintakyvyn taso. Tilanteiden tyypit vaikuttavat polttoaineiden kulutukseen eri tavoin, esimerkiksi myrskyt ja sähkökatkokset lisäävät huomattavasti pelastuslaitosten moottori- ja pienkonebensiniin tarvetta sekä varavoimakoneiden polttoainetarvetta. Polttoaineiden normaali kulutus voidaan mallintaa laskemalla keskimääräinen viikon kulutus esimerkiksi laskutuksen perusteella. Häiriötilanteiden ja poikkeusolojen polttoaineenkulutuksen mallintaminen tehdään normaalin kulutusmallin pohjalle lisäämällä varavoiman ja arvioitujen lisääntyneiden tehtävämäärien vaatima polttoaineenkulutus.

Pelastuslaitosten polttoaineenjake- lun omatoimisia ratkaisuja ovat pääosin omat jakeluasemat ja liikuteltavat polttoainesäiliöt / polttoaineperäkärtyt. Omatoiminen polttoaineenjake- lu tulisi toteuttaa erillisenä ratkaisuna sopimuksellisesta polttoaineensaannin varmistamisesta, jotta pelastuslaitoksilla säilyy mahdollisuus ja kyky ylläpitää itsenäistä ja muista riippumatonta toimintaa, esimerkiksi sopimusyhtiöiden ylivoimaisen esteen aikana (force majeure). Omatoimista polttoaineenjake- lua suunniteltaessa tulee huomioida vaarallisten aineiden kuljetuksen vapaarajat. Moottoribensiiniä saa kuljettaa 333l ilman, että ajoneuvon tai yhdistelmän kuljettajalla on ADR ajolupaa.

Dieselpolttoaineen ja polttoöljyn vastaava vapaaraja on 1000l. Jakeluasemaratkaisuja suunniteltaessa on huomioitava ympäristölupamenettely. Kunnan tai kaupungin ympäristöviranomaiselle tehtävällä ilmoituksella voi jakeluasemalla säilyttää polttoaineita 10m³ (10 000l). Yli 10m³ jakeluasemat ja pohjavesialueella sijaitsevat jakeluasemat tarvitsevat ympäristöluvan, kunnan tai kaupungin ympäristöviranomaiselle rekisteröinnin sekä ilmoituksen alueen pelastusviranomaiselle ja ne tulee

rakentaa jakeluasemasäädösten mukaisesti. (linkki jakeluasemaoppaaseen:

http://pirkanmaanpelastuslaitos.fi/js/upload/1537248952_Jakeluasemaopas.pdf)

Omatoimisia polttoaineenjakelelun ratkaisuja suunnitellessa tulee ottaa huomioon polttoaineen pilaantuminen. Etenkin normaalioloissa, joissa polttoaineenjakelelussa ei tarvitse käyttää omia erillISRatkaisuja voi biokomponentteja sisältävät dieselpolttoaineet ja polttoöljyt alkavat pilaantua. Pilaantumisen vaarasta johtuen tulisi varavoimakoneita koekäyttää säännöllisesti ja ei aktiivisessa käytössä olevia polttoaineperäkärriä säilyttää tyhjänä tai laatia kulutuskierätyssuunnitelma. Pienkonebensiinillä ja moottoribensiinillä pilaantumisen vaara on lähes olematon. (PolttoneSteiden käyttäjän opas).

Varavoimakoneiden polttoaineenkulutusta on polttoainemitoituksen kannalta pelastuslaitosten yksi kriittisimmistä osa-alueista. Sähkönjakelelun häiriötilanteissa pelastuslaitosten kriittistä toimintakykyä pidetään yllä varavoiman avulla. Varavoimakoneiden polttoaineenkulutusta ei ole osa pelastuslaitosten normaalia kulutusta, vaan kaikki varavoiman tuottamiseen tarvittava polttoaine on lisäystä normaalitarpeeseen. Oheisessa taulukossa on kuvattuna varavoimakoneiden polttoaineenkulutuksen yleistaulukko, jota voidaan hyödyntää, mikäli varavoimakoneiden valmistaja ei ole ilmoittanut tarkempia laitekohtaisia kulutuslaskelmia (Taulukko 2.).

Generaattorin teho	Keskimääräinen polttoaineenkulutus (D)			
	1/4 kuorma (litraa/h)	1/2 kuorma (litraa/h)	3/4 kuorma (litraa/h)	täyskuor ma (litraa/h)
8kW / 10kVA	1	1	2	3
10kW / 12kVA	1	2	3	4
12kW / 15kVA	1	2	3	4
16kW / 20kVA	1	3	4	5
20kW / 25kVA	2	3	5	6
24kW / 30kVA	2	4	5	7
32kW / 40kVA	3	5	8	10
40kW / 50kVA	3	6	9	12
60kW / 75kVA	5	9	14	19
80kW / 100kVA	7	12	18	25
120kW / 150kVA	8	16	24	32
160kW / 200kVA	10	20	30	40
200kW / 250kVA	13	25	38	50
280kW / 350kVA	19	38	56	75
400kW / 500kVA	27	53	80	106
640kW / 800kVA	43	86	129	172
800kW / 1000kVA	60	110	170	220
1000kW / 1250kVA	65	130	194	259

Taulukko 2. (Varavoimakoneiden polttoaineidenkulutuksen yleistaulukko)

Polttoaineenjake- lun varmistaminen pelastuslaitosten palvelutuotannossa

Pelastuslaitoksen tulee huolehtia oman lakisääteisen toimintansa jatkuvuudenhallinnasta.

Sopimuksen perusteella tehtävässä palvelutuotannossa kuten esimerkiksi ensihoidossa lakisääteinen varautumisvastuu on palvelun järjestäjällä. Pelastuslaitos voi kuitenkin sopia järjestämisvastuussa olevan tahon kanssa, että pelastuslaitos huolehtii varautumisen palvelut tuottamalleen palvelulle.

Varautumisvastuun siirrosta tulee aina tehdä sopimus ja tällöin palvelutuotannon vaatima kapasiteetti tulee huomioida pelastuslaitoksen varautumisen suunnitelmissa.

SOPIMUKSELLISUUS

Omatoimisen polttoaineenjake- lun varmistamisen mallin rinnalla voidaan pelastuslaitosten polttoaineenjake- lua varmentaa sopimus- pohjaisilla ostopalveluilla elinkeinoelämän toimijoilta. Kaupalliset polttoaineenjake- luyhtiöt tarjoavat viranomaisille polttoaineenjake- lun palveluita sekä esimerkiksi häiriöturvaa varavoimageneraattorien polttoaineen toimitukseen sekä jakeluasemille. Nykytilassa polttoaineenjake- lun palvelusopimukset ja sopimukseen sisältyvät vasteajat eivät välttämättä kuitenkaan kata varmennettua polttoaineen saantia pitkien sähköjake- luhäiriöiden aikana. Sopimusten vastuurajoitukset sulkevat tiettyjen häiriötilanteiden tai poikkeusolojen aikaisen toiminnan sopimuksen ulkopuolelle.

Sopimusperusteinen varautuminen edellyttää aina vahvaa sopimusohjausta. Sopimusohjausta tehdään sopijakumppaneiden välillä käytävissä neuvotteluissa, sopimusten valmistelussa, laadituissa sopimuksissa sekä sopimusten valvonnassa. Organisaatio- ja toimiyksikkötasolla toimintaa ohjaavat johdon hyväksymät sopimusohjauksen periaatteet sekä ylimmän johdon tahtotila. Varautumisen ja jatkuvuudenhallinnan varmistamisen prioriteetit perustuvat kriittisten tehtävien sekä niihin liittyvien toimintojen tunnistamiseen. Toimintojen kriittisyyden määrittely tulee tehdä samojen yhteisten perusteiden mukaisesti koko organisaatiossa (Sopimusperusteinen varautuminen, 2019). Myös pelastuslaitosten kriittisiä palveluita ja toimintoja määriteltäessä tulee huomioida toimintaan liittyvät polttoaineen käytön ja jakelun vaatimukset sekä toimintojen priorisointi.

Elinkeinoelämän ja julkishallinnon yhteistyönä on laadittu suositukset toiminnan jatkuvuudenhallintaan. SOPIVA-suositukset sisältävät 28 suositusta, joita voidaan käyttää varsinaisen hankinta- ja/tai yhteistyö- tai muun sopimuksen liitteenä. SOPIVA-lausekkeita voidaan käyttää myös apuvälineenä omien ehtojen tekemiselle. Suosituksia tulee hyödyntää myös pelastuslaitosten sopimusperusteissa varautumisessa, kun polttoaineenjake- lun ratkaisumalleja suunnitellaan tai toteutetaan sopimusperusteisesti.

Kumppanuuksia koskevat suositukset

Sopimusten hallinta

Suositus 24: **Organisaation tuotannolle kriittiset kumppanit, alihankkijat ja resurssit on tunnistettu**

Suositus 25: **Sopimuksissa on vaatimukset toiminnan jatkuvuuden hallinnan toteuttamiselle**

Suositus 26: **Kriittisen toiminnan jatkuvuuden hallintavelvoite on ulotettu keskeiseen toimittajaverkostoon**

Toiminnan varmistaminen erityistilanteissa

Suositus 27: **Yhteistoiminta kumppanien kanssa häiriö- ja erityistilanteiden hallitsemiseksi on organisoitu ja vastuutettu**

Kuva 1. Huoltovarmuuskeskus, 2009. SOPIVA suositukset 24-27

Sopimuksissa tulisi aina sovittavan palvelun lisäksi määritellä, onko sopimuksessa kyseessä alihankintamalli vai kumppanuusmalli ja onko lisäksi kyseessä sitova vai tahdonvarainen yhteistyömalli, jonka avulla toiminnan jatkuvuutta pyritään varmistamaan.

Sopimukset polttoaineen käytöstä (pelastustoimi – muut viranomaiset/toimijat)

Pelastuslaitokset voivat yhteistoimintasopimuksissaan sopia polttoaineen käytön yhteisistä periaatteista ja yhteistyöstä muiden viranomaistoimijoiden tai esim. sosiaali- ja terveydenhuollon palveluita järjestävien organisaatioiden kanssa. Polttoaineen saannin varmistamisen tarve, toiminnan vaatimukset sekä jatkuvuuteen liittyvät näkökulmat on hyvä tarkastella aina, kun erilaisia yhteistoimintasopimuksia laaditaan. Vastaavat näkökulmat ovat tärkeitä huomioida myös sisäisissä palvelusopimuksissa esimerkiksi kunnan, kuntayhtymän tai maakunnan eri toimijoiden välillä.

Sopimukset polttoaineen jakelusta ja sopimusten rajaukset (pelastustoimi – polttoaineenjakeilyhtiöt)

Ostopalveluina hankitut palvelut ja mahdolliset laajemmat palvelukokonaisuudet pelastuslaitosten ja kaupallisten toimijoiden välillä tulee määritellä kirjallisina sopimuksin. Myös palveluun kohdistuvat riskit, niiden hallinta sekä toiminnan jatkuvuuden varmistamisen vaatimuksen on tärkeää huomioida heti sopimuksen valmisteluvaiheessa. Palvelusopimukseen mahdollisesti sisältyvät toimitusten rajaukset tulee kirjata selkeästi ja hankintakokonaisuus suunnitella siten, että hankittavan palvelun jatkuvuus sekä siihen liittyvät riskit on huomioitu sopimuksessa tilaajan toivomalla ja tarjouspyynnössä määritellyllä tavalla.

Toisaalta sopimuskirjauksia tehtäessä on huomioitava, että ylimitoitetut ja velvoittavat sopimusehdot saattavat nostaa tarpeettomasti hankinnan hintaa eivätkä välttämättä pysty takaamaan toiminnan jatkuvuutta. Tästä syystä on tärkeää huomioida, että kaikkia toiminnan jatkuvuuteen vaikuttavia riskejä ei kannata arvottaa samanarvoisiksi, vaan toiminnan kriittisyys tulee huomioida aina sopimusehtoja laadittaessa.

Hankintamenettelyt ja vaatimusten asettaminen

Hankintalaki edellyttää hankintasopimusten kilpailuttamista. Lainsäädännön tuntemuksen lisäksi on tärkeää tunnistaa pelastuslaitoksen varautumiskriittiset sopimukset sekä polttoaineenkäytön ja jakelun varmistamisen näkökulmasta keskeiset sopimusketjut eli jo olemassa olevat sopimukset, jotka mahdollisesti asettavat vaatimuksia uudelle hankintasopimukselle. Varautumiseen liittyvät näkökohdat ja vaatimukset tulee huomioida hankintamenettelyissä jo tarjouspyyntö-/sopimusneuvottelu vaiheessa. Tämä edellyttää hankintaorganisaatiolta markkinatuntemuksen lisäksi kykyä tunnistaa oman varautumisen ja jatkuvuudenhallinnan kannalta kriittiset sopimuskumppanit, prosessit, toiminnot ja materiaalit.

Toimiva yhteistyö hankintaan liittyvien vaatimusten määrittelyssä sekä markkinavuoropuhelu jo hankintamenettelyn aikana on avainasemassa onnistuneeseen sopimus pohjaiseen toimintaan. Markkinavuoropuhelulla varmistetaan esimerkiksi tilaajan käsitys siitä, että markkinoilta löytyy kiinnostuneita toimittajia, joka pystyvät toteuttamaan asetettujen tavoitteiden mukaisen hankinnan.

PALVELUTASOPÄÄTÖS

Alueen pelastustoimi vastaa pelastustoimen palvelutasosta, pelastuslaitoksen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä muista pelastuslaissa sille säädetyistä tehtävistä. Pelastuslain 29§:n mukaan palvelutasopäätöksessä on määritettävä toiminnan tavoitteet ja käytettävät voimavarat sekä palvelut ja niiden taso. Lähtökohtaisesti pelastustoimen palvelutason tulee vastata paikallisia tarpeita ja onnettomuusuhkia. Onnettomuus- ja vaaratilanteissa tarvittavat toimenpiteet tulee voida suorittaa viivytyksettä ja tehokkaasti myös häiriötilanteissa. Palvelutasoa määriteltäessä on otettava huomioon myös toiminta poikkeusoloissa.

Vakioluoteisesti pelastustoimen palvelutasopäätöksiin tulisi sisällyttää polttoaineensaannin varmistamisen periaatteet sekä pelastuslaitoksen kriittisten toimintojen edellyttämät vaatimukset polttoaineen saannin varmistamiselle, tarvittaville resursseille ja toiminnan jatkuvuuden varmistamiselle. Kulloinkin uutta palvelutasopäätöstä valmistellessa sekä resursseihin liittyviä päätöksiä tehdessä toiminnan mitoituksissa tulee huomioida ajoneuvojen ja koneiden lisäksi sähkökatkon aikana varavoimakoneiden vaatima polttoaine sekä niiden edellyttämä logistiikka.

Pelastuslaitoksen omien voimavarojen lisäksi erityisesti laajamittaisten häiriötilanteiden hoitaminen ja toiminta poikkeusoloissa edellyttää yhteistoimintaa sekä sen ennalta suunnittelua myös muiden pelastuslaitosten ja yhteistyöviranomaisten kanssa. Eri toimijoiden ja viranomaisten väliset keskeiset yhteistyömenettelyt polttoaineensaannin varmistamiseksi sekä polttoaineensaannin varmistamisen periaatteet tulisi olla osa arjen viranomaisyhteistyötä. Myös yhteistoiminta eri viranomaisten toiminnan jatkuvuuden varmistamiseksi ja polttoaineensaannin varmistamiseksi tulisi olla vähintäänkin periaatetasolla kirjattuna pelastustoimen palvelutasopäätöksiin.



LÄHTEET JA LIITTEET

Kuntien varautumisen johtamisen opas. Kuntaliitto (2020):

<https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2020/2071-kunnan-varautumisen-johtaminen>

SOPIVA-suositukset. Huoltovarmuuskeskus (2009): <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/sopiva/>

Sopimusperusteinen varautuminen. Ohje sosiaali- ja terveydenhuollon toimijoille. STM (2019):

<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161629>

KEINO- Kestävien ja innovatiivisten julkisten hankintojen verkostomainen osaamiskeskus:

<https://www.hankintakeino.fi/fi>

Ohje palvelutasopäätöksen sisällöstä ja rakenteesta. SM (2012):

https://www.pelastustoimi.fi/download/41737_Ohje_palvelutasopaatoksen_sisallosta_ja_rakenteesta_04.03.pdf?c4482da79bb4d088

Polttonesteiden käyttäjän opas

https://www.logisteam.fi/wp-content/uploads/2019/05/Polttonesteiden_kayttoopas_2017.pdf

LIITE 1. Polttoaineenjake­lun varmistamisen mitoitusperusteet

Omatoiminen varautuminen

Omatoimisen varautumisen nykytila

Varastointikapasiteetti	Varavoimalla varustetut tankkauspisteet	Varavoiman syötöllä varustetut tankkauspisteet	Tyhjät / varalla olevat säiliöt	Muu varastointi	Yhteensä (kokonaisvarastointi)
Polttoöljy / Diesel (m ³)					
Moottoribensiini (m ³)					
Pienkonebensiini (l)					
AdBlue (l)					

Suosituks­et

Pelastuslaitoksella on sopimuksellisen varautumisen lisäksi myös omat polttoainesäiliöt, joissa on polttoainetta **4 viikon** keskimääräistä tai **72 tunnin** poikkeuksellista maksimi (esim. sähkökatko, jolloin varavoimakoneet käytössä) kulutusta vastaava määrä. Varastoitavan polttoaineen tulee olla ympäri vuoden talvi- / arktista laatua, jotta sen käyttö olisi mahdollista myös kovilla pakkasilla, mikäli polttoainetta on suunniteltu käytettäväksi ajoneuvoissa.

Pelastuslaitoksilla olevien polttoainesäiliöiden täyttöaste tulisi olla aina vähintään puolillaan, jotta äkillinen polttoaineen saannin häiriö ei vaikuta pelastuslaitoksen toimintaan. Myös ajoneuvojen polttoainesäiliöt tulisi pitää aina vähintään puolillaan.

Jakeluasemaverkoston tulee olla alueellisesti riittävän hajautettua, jotta tankkaukset voidaan tehdä toimintavalmiutta heikentämättä. Myös polttoaineen toimittaminen jakeluasemalle on varmistettava.

Jakelulogistiikka

- Polttoaineenjake­luperäkärryt
 - Tilavuus enintään 1m³ (dieselpolttoaineen kuljetuksen vapaaraja)
- Tilapäissäiliöt

- Tilavuus enintään 12m³ (ilmoitusraja 10000kg eli noin 12 000l)
- Jakeluasema paloasemalla

Sopimuksellinen varautuminen

Palveluvaihtoehdot

- Varmistettu polttoainetoimitus tilaajan (pelastuslaitos) säiliöön tai peräkärriin
- Varmistettu polttoainetoimitus myyjän tilapäissäiliöön, joka sijaitsee paloasemalla
- Varmistettu polttoainetoimitus jakeluasemasäiliöön, joka sijaitsee paloasemalla
 - Tilaaja vastaa jakeluaseman varavoimajärjestelyistä
- Varmistettu polttoainetoimitus myyjän jakeluasemaan, joka on sopimuksen tehneiden käytössä
 - Tilaaja tai myyjä vastaa varavoimajärjestelyistä sopimuksen mukaisesti

Huomiot

Polttoainenjaketuuyhtiöltä tulee pyytää tiedot alueella olevista julkisista polttoainenjaketuuyhtiöistä, joihin on toteutettu varavoima.

Pelastusviranomaisen voi toteuttaa polttoainenjaketuuyhtiöistä varautumista viranomaisyhteistyönä muiden viranomaisten kanssa.

Sopimuksellisesta varautumisesta tulee tehdä riskiarvio uhkista, jotka saattavat häiritä tai estää sovitun palvelun toteutumista.

LIITE 2. Sopimus pohja polttoaineenjake lusta

1. Sopijaosapuolet

(”Myyjä”)

ja

(”Ostaja(t)”)

(”Osoitetiedot”)

(”Osoitetiedot”)

2. Sopimuksen kohde

Polttoaineiden osto ja myynti sähköjake luvon häiriötilanteessa.

3. Sopimuksen voimassaolo

Tämä sopimus astuu voimaan sopijaosapuolten allekirjoitettua sopimuksen ja on voimassa toistaiseksi.

4. Sopimuksen ehdot

Ostaja tai ostajan yhteistyöorganisaatio on etuoikeutettu tankkaamaan sähköyhtiön korjaus-kalustolle polttoaineita myyjän jakeluasemalta/ asemilta sähköjake luvon häiriötilanteessa, jos myyjän jakeluasemalla/ asemilla on mahdollista suorittaa tankkausta.

Myyjä veloittaa ostajan tai ostajan yhteistyöorganisaation hankkimat polttoaineet laskua vastaan kyseisen ajankohdan mukaisilla polttoainehinnoilla, jos maksujärjestelmät eivät toimi kyseisellä hetkellä.

5. Sopimuksen allekirjoitukset

Tätä sopimusta on laadittu ____ saman sisältöistä kappaletta, yksi kullekin sopijaosapuolelle.

____. päivänä ____ kuuta 20__

(paikkakunta)

”OSTAJAORGANISAATIO” ”MYYJÄORGANISAATIO”

”Allekirjoitus”

”Titteli”

”Allekirjoitus”

”Titteli”