



Tulipalokiire ja heikot eväät

Hälytysajo on vaativaa hommaa. Sen tekijöille ei kuitenkaan anneta riittävää koulutusta.
Timo Nurmi, kuvat Timo Villanen ja Paavo Martikainen



Sade pommittaa tuulilasia, ja muun liikenteen valot heijastuvat jokaisesta pisarasta haitaten näkyvyyttä. Ulkona on sypymistä. Ilman heijastimia autojen seassa poukkoilevat jalankulkijat tuntuvat ilmestyvän kuin tyhjästä. Radiosta rätisee ilmoituksia tilanteen kehittymisestä palopaikalla. Vierestäkin kuuluu kilinää ja kolinaa, kun työtoverit puukevat päälle varusteitaan.

Miltä tuntuisi keskittyä ajamiseen tällaisissa olosuhteissa, kun kaiken lisäksi perille pitäisi päästä niin nopeasti kuin mahdollista? Pari muuta pikkuseikkaa vielä: alla olevalla ajoneuvolla on pituutta kymmenkunta metriä ja painoa parisenkymmentä tonnia. Kyydissä on varusteiden lisäksi muutamia tuhansia litroja vettä, joka liikkuaan vaikuttaa auton käyttökseen.

Hälytysajo isolla paloautolla on vaativimpia tilanteita, jollaiseen kuljettaja yleisillä teillä muun liikenteen seassa voi joutua. Silti sitä tehdään vähäisellä, jopa olemattomalla koulutuksella. Ajo-opetus kaiken kaikkiaan on vähäistä palo- ja pelastustoimen henkilöstön ammattikoulutuksessa.

– Hälytysajo on todella vaativaa. Nopeudet voivat olla kovia jopa kaupunkialueella, ja jos jotain sattuu, jälki on sen mukaista. Ajaminen poikkeaa paljon tavanomaisten raskaiden ajoneuvojen ajamisesta, sillä paloautoissa on erikoisrakenteita, ja painopiste voi olla korkealla. Painetta lisää vielä työkavereiden ja esimiehen mukanaolo autossa. Toisaalta osaava esimies voi käytöksellään rauhoittaa kuljettajaa ja vähentää jännittämistä, pohtii

ajokouluttaja Veli-Matti Reinilä ajokoulutusta antavasta Tapaturva Oy:stä.

TAPATURVA RAKENTAA parhaillaan ajokoulutuspakettia, joka on suunnattu palo- ja pelastustoimen henkilöstölle. Pelastuslaitosten tuella tehtävä paketti on tarkoitus saada osaksi normaalia ammattitaidon ylläpitoa. Ensimmäiset kouluttajat on jo koulutettu, ja jatkossa heidän on määrä viedä osaamista eteenpäin omilla työpaikoillaan.

Vuosikausia mm. Liikkuvan poliisin ajokouluttajana toimineen Reinilän mukaan onnettomuus voi sattua missä tahansa. Useimmiten kolhut ovat onneksi pieniä, kuten kosketus vastaan tulevaan tai ajoreitin varrelle pysäköityyn ajoneuvoon.

– Aika monet osuvat tapahtuvat ajomatkan alkuvaiheessa, kun kuljettaja ei tavallaan ole vielä päässyt hyvään ajorytmiin. Myös saapuminen kohteeseen on riskialtis hetki, sillä kuljettajan keskittyminen saattaa jo olla tulevassa tehtävässä. Pelastuskohteesta paluumatkalle lähtökin on tilastojen mukaan onnettomuusherkkä tilanne.

Erityisesti raskaille hälytysajoneuvoille eräs tyypillinen onnettomuus on ajoneuvon kaatuminen vastaan tulijaa väistettäessä. Ajokoulutuksen tarve ei kuitenkaan liity pelkästään suurilla nopeuksilla tehtävään hälytysajoon. Jo pelkästään tallista ulos ja takaisin sisään ajaminen on tarkkaa puuhaa.

– Esimerkiksi Helsingissä osa paloasemista on melkoisen ahtaita nykyisille ajoneuvoille. On kirjaimellisesti tuumapeliä sovittaa autoa talliin. Lisäksi uudet autot ovat osittain enti-



Ajokoulutushankkeen tavoitteena on saada koulutuksesta säännöllistä. Paketin sisältöä on hiottu syksyn ja alkutalven aikana.

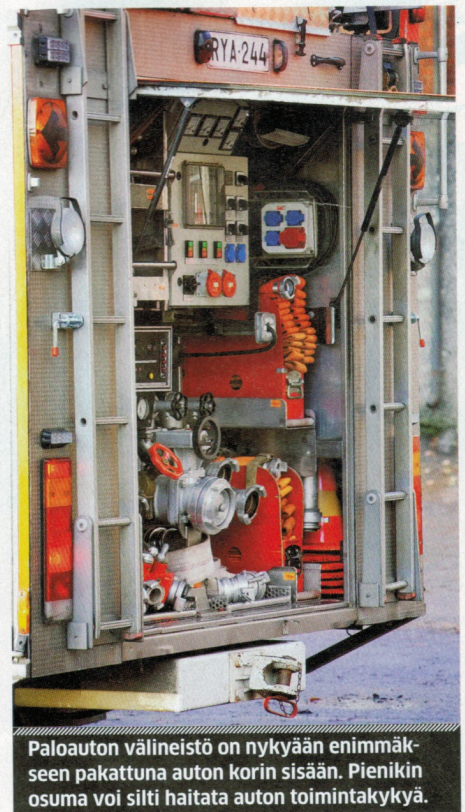
siä herkemmin haavoittuvia, sillä keulalla ei enää ole isoa puskuria, ja heti maskin takana on esimerkiksi jäädyttimiä. Aiemmin keulalla olleista pumpuista on luovuttu osaksi juuri siksi, että autoista saataisiin ketterämpiä, selvittää kalustokorjaamon esimies Olli Kotila Helsingin pelastuslaitokselta.



Ammattimiehen käsissä isokin auto taipuu ahtaisiin paikkoihin. Nostolava-auton ajaminen on pelastusalan vaativimpia ajotehtäviä.



Onnettomuuspaikkaa ohittavan liikenteen nopeutta pyritään rajoittamaan esimerkiksi tällaisilla auki rullattavilla hidastematoilla.



Paloauton välineistö on nykyään enimmäkseen pakattuna auton korin sisään. Pienikin osuma voi silti haitata auton toimintakykyä.

Hengenpelastajat henkensä kaupalla?

Suomessa ei voi kuljettaa ammatikseen possumunkkeja kauppaan ilman ammattiajolupaa. Sydäninfarktтын saanutta ihmistä voi sen sijaan lähteä viemään ambulanssilla sairaalaan ilman minkäänlaista hälytysajokoulutusta.

Kaksi nuorta kuoli mo-pouauton ja ambulanssin kolarissa. Ambulanssi ajoi henkilöauton perään - kaksi loukkaantui. Vastasyntynyt vauva kuoli ambulanssin suistuttua tieltä. Neljä loukkaantui ambulanssin ja henkilöauton yhteentörmäyksessä.

Vastaavia otsikoita löytyy suomalaisista lehdistä vähän väliä. Ihmishenkiä vaatineet onnettomuudet ovat onneksi melko harvinaisia. Ambulanssit ovat kuitenkin osallisina kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa paljon useammin kuin raskaat pelastustoimen yksiköt.

- Ambulanssilla ajaminen poikkeaa ratkaisevasti muilla pelastustoimen ajoneuvoilla ajamisesta. Meillä on usein potilas mukana, ja se on otettava huomioon ajamisessa. Jos potilasta on hoidettava matkan aikana, ajotyylin on oltava erityisen tasainen ja varovainen. Jokaisella keikalla on arvioitava, kumpi on tärkeämpää: sairaalaan pääseminen mahdollisimman nopeasti vai su-lavasti ja varovaisemmalla ajotyylillä. Jos potilasta joudutaan hoitamaan matkalla, hoitohenkilökunta ei aina voi käyttää turvavyötä. Sekin on pidettävä mielessä, kertoo lääkintämestari Mari Rantanen Keski-Uudenmaan

pelastuslaitoksesta.

- Esimerkiksi Suomen Ensihoitoalan liitto esitti jo vuonna 2007, että Suomessa pitäisi ottaa käyttöön hälytysajolupa ja edellyttää sen hankkimista ambulanssien kuljettajilta. Nytkin tarve ajokoulutuksen järjestämiseen on lähtenyt täältä laitoksesta eli työtä tekeiltä ihmisiltä.

Rantanen on ollut mukana selvittämässä ensihoitajille suunnatun ajokoulutuksen tarvetta ja järjestämismahdollisuuksia Keski-Uudellamaalla.

- Pohdimme koulutuksen sisältöä ja käytännön toteuttamistapaa. Fiksuinta olisi varmasti ottaa parhaat ja so-

veltuvimmat palat raskaiden ajoneuvojen ajajille suunnatusta koulutuksesta ja muokata niitä tarpeen mukaan.

Suurin osa liikenneva-sikuljettajillakin pieniä. Osuma tallin ovenreunaan keikalle lähdettäessä tai toiseen, pysäköityyn ajoneuvon perillä kohteessa.

- Koulutuksen pitäisi sisältää muutakin kuin hälytysajoa. Ehkä enimmäkseen muuta. Esimerkiksi auton käsittelyn harjoittelua ahtaissa paikoissa, ja myös hämärässä tai pimeässä, Mari Rantanen pohtii.

Oma lukunsa ovat yksityiset ambulanssifirmat, jotka

hoitavat ison osan potilaskuljetuksista. Vaikka yksityisten firmojen hoitamat keikat ovatkin yleensä kiireettömiä, kuten potilaiden siirtoja hoitopaikasta toiseen, tehtävä saattaa muuttua kiireelliseksi milloin tahansa.

- Liittommehan järjestää jo nyt ajokoulutusta. Toiminnassa on eroja alueittain, esimerkiksi Varsinais-Suomessa ja Uudellamaalla koulutamme itse väkeämme. Ajokoulutuksen pitäisi kuitenkin kuulua jo ammatin pätevyystävään peruskoulutukseen eli se pitäisi hoitaa ennen töihin tuloa, toteaa Suomen Sairaankuljetusliiton toiminnanjohtaja Mikael Söderlund.



Ensihoidon järjestämisvastuu siirtyy kunnilta sairaanhoitopiireille viimeistään vuodenvaihteessa. Muutos ei sinällään auta koulutusongelmaan.

Korjauskustannukset voivat nousta melkoisiksi pienissäkin kolhuissa, sillä paloautoissa on runsaasti sammutus- ja pelastustöihin käytettäviä erikoisvarusteita. Peltikolareista selvittää kuitenkin rahalla. Sen sijaan liikenneonnettomuudessa menetetty ihmishenkeä tai työkykyä ei voi korvata millään rahamäärällä.

Suomessakin on sattunut kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia, joissa osapuolena on ollut hälytysajossa ollut raskas ajoneuvo. Useimmissa tapauksissa uhrina on ollut vastapuoli.

HÄLYTYSAJOKOULUTUKSEN TILANNE on lähes irvokas; toiminnalla pyritään pelastamaan

ihmishenkiä, mutta siihen ei olla valmiita satsaamaan. Alan toimijat ovat muistuttaneet ongelmasta, mutta toistaiseksi panostukset koulutukseen ovat pieniä. Kynnisesti voisi sanoa, että koulutusta ei tarvita, sillä hälytysajon ajamiseen ei vaadita erikseen ajolupaa. Ajo-oikeus kuljettavaan ajoneuvoluokkaan riittää.



Vahinko voi sattua jo tallista lähdeettäessä. Varsinkin vanhat paloasemat ovat ahtaita.

– Pelastusopisto on tehnyt sisäasiainministeriölle ehdotuksen ohjeistuksen tekemiseksi pelastusajoneuvolla hälytysajoa suorittavan henkilöstön kelpoisuudesta. Tällä hetkellä erityisiä kelpoisuusvaatimuksia ei ole, sanoo yksikön päällikkö Ismo Huttu Kuopiossa toimivasta Pelastusopistosta.

Pelastajatutkintoon kuuluu ajo-opetusta, mutta se on vähäistä. Haasteena on myös taitojen ylläpitäminen työuran aikana. Varsinkin isoissa pelastuslaitoksissa väkeä koulutetaan koko ajan, mutta koulutus ei juurikaan sisällä ajamista. Poikkeus on Helsinki, joka maan suurimpana ja omaa pelastuslaitosta operoivana kaupunkina on pystynyt panostamaan tähänkin puoleen.

– Kurssilla on kolme päivää ajoneuvon käsittelyharjoituksia, kuten peruuttamista ja talliin ajoa. Sen jälkeen harjoitellaan erikseen hälytysajoa, väistöjä ja jarrutuksia. Ohjelmassa on myös liukkaan kelin ajoharjoittelua. Erikoisajoneuvoihin koulutetaan kuljettajat vielä erikseen, luettelee palomestari Jari Korkiamäki Helsingin pelastuslaitoksen Pelastuskoulusta.

– Olemme miettineet, pitäisikö kaikilla raskeilla ajoneuvoilla olla vakituiset kuljettajat. Toimintatavan heikkoutena on sen haavoittuvuus. Jos joku on sairaana tai muuten poissa töistä, tarvitaan heti erikoisjärjestelyjä.

Korkiamäen mukaan uusi ja kasvava ongelma on C-luokan ajokortin suorittaneiden nuorten väheneminen. Takavuosina C-kortti oli lähes jokaisen nuoren miehen takataskus-

sa, mutta nyt into on loppahtanut. Syinä ovat kortin kova hinta sekä ennen kaikkea ammattikuljettajalle asetetut muut koulutusvaatimukset, joiden takia kuorma-autokorttia ei enää pidetä mielekkäänä hankintana.

– Myös autokoulut, jotka tarjoavat C-korttikoulutusta, ovat entistä harvemmassa. Meillä on perinteisesti pyritty rekrytoimaan esimerkiksi ammattiautoilijoita, joilla on sekä lupa että ennen kaikkea kokemusta raskaan ajoneuvon ajamiseen. Tällaisen väen saaminen mukaan saattaa jatkossa olla hankalampaa. Nyt tarvitaan yhteiskunnan rahallista tukea, jotta ainakin palokuntatoiminnassa mukana olevat saisivat päivittää B-luokan ajokortin C-kortiksi, linjaa toiminnanjohtaja Isto Kujala Suomen Sopimuspalokuntien Liitosta.

Sopimuspalokunnat hoitavat pelastusalan tehtäviä suurimmassa osassa Suomea. Alan liiton mukaan lähes puolet suomalaisista asuu alueilla, joilla esimerkiksi perinteiset palonsammutustehtävät ovat sopimuspalokunnan hoidossa. Käytännössä kaikilla sopimuspalokuntalaisilla on kuitenkin jokin muu päätyö, joten palokuntatyöhön riennetään vain kun kutsu kuuluu. Ajokoulutuksen järjestäminen näille osa-aikapelastajille on siis vielä haastavampaa kuin vakituisen henkilöstöön nojaavissa palo- ja pelastuslaitoksissa.

– Kun uusi ihminen tulee mukaan toimintaan, ajovastuuhenkilö ajaa ensin hänen

kanssaan arvioiden, missä vaiheessa tulokas voi ajaa yksin, milloin voi ottaa muita palokuntalaisia kyytiin ja milloin voi ajaa hälytysajoa. Käytännössä on toki vähän vaihtelevaa alueittain, joten määrätietoinen ajokoulutukseen panostaminen on tärkeää, Kujala täydentää.

– Koulutus on tärkeää myös asennepuolen muokkaamiseksi. Silloin kun ei olla hälytysajossa, on tietysti noudatettava kaikkia liikennesääntöjä. Olemme huomanneet, että tämä saattaa joskus unohtua varsinkin nuorimmilta kavereilta, huomauttaa Jari Korkiamäki Pelastuskoulusta.

TURVALLINEN JA SUJUVA hälytysajaja ei silti ole pelkästään sinivilkut katolla kiitävän ajoneuvon vastuulla. Myös muiden tienkäyttäjien on tehtävä osansa auttamalla hälytysajoneuvoa etenemään sujuvasti.

– Varsinkin isoimmissa kaupungeissa hälytysajaja on niin paljon, että autoilijat ovat ehkä turtuneet näkemään sinisiä valoja ja kuulemaan sireeneitä. Jotkut ajavat omissa ajatuksissaan, eivätkä huomaa lähestyvää hälytysajoneuvoa. Myös pysäköinti on aiempaa kurittomampaa. Auto saatetaan jättää esimerkiksi pelastustielle, jolloin pelastajien pääsy kohteeseen estyy. Autojen lisäksi tien tukkona voi olla vaikka roskalava tai asunon remonttia varten paikalle tuotua rakennusmateriaalia, luettelee Veli-Matti Reinilä. ✪



Pelastuslaitoksessa työskentelevä palomies ei välttämättä ole saanut juurikaan ajokoulutusta valmistuttuaan ammattiin. Joissakin pelastuslaitoksissa koulutusta järjestetään aktiivisesti. Tärkeä osa ammattitaitoa on ajoneuvon mittojen hahmottaminen sekä eteen- että taaksepäin ajattaessa.

Lähes päivittäin paukahtaa

Kymmenen viime vuoden aikana hälytysajoneuvo on ollut osallisena yli kahdessatuhannessa liikenneonnettomuudessa, joita vakuutusyhtiöt ovat korvanneet. Onnettomuuksissa on menetetty niin kalustoa kuin ihmishenkiäkin.

Viimeksi kuluneet kymmenen vuotta ovat olleet synkkää aikaa hälytysajoneuvoille sattuneiden onnettomuuksien osalta. Kaikkiaan vuosina 2002–2011 sattui 2 314 vakuutus-

yhtiöiden kirjaamaa liikenneonnettomuutta, joissa joko aiheuttajana tai vastapuolena oli hälytysajoneuvo.

Vuosien varrella on otettu rankasti takapakkia, sillä tarkastelujakson lopulla onnettomuuksien kokonaismäärä oli lähes kolminkertainen verrattuna 2000-luvun alkuun. Erityisen paha vuosi oli 2010, jolloin tilastoitui 341 hälytysajoneuvolle

sattunutta onnettomuutta.

Erityisen suurta kasvu on ollut kolareissa, joissa hälytysajoneuvo on ollut vastapuolena. Näiden tapausten määrä on tarkastelujakson lopulla noin 4,5 kertaa suurempi kuin alussa.

Peräti kolmannes onnettomuuksista oli peruutusvahinkoja, joissa vahingot jäivät yleensä pienehköiksi. Risteysonnettomuuksia oli 14 prosenttia. Lähes viidennes vahingoista sattui "erikoistilanteissa", joita ei

ole tarkemmin määritelty.

Pelkillä peltivaurioilla ei ole selvitty. Tutkitulla kymmenen vuoden jaksolla onnettomuuksissa kuoli 16 ihmistä. Useimpiina vuosina selvittiin ilman kuolonuhreja, mutta vuosina 2006 ja 2007 kuolleita oli kuusi.

Nuoruuden ja kiihkeyden piikkiin ei kolareita voi kovin pitkälti laittaa, sillä onnettomuustapauksissa suurin kuljettajien ikä-

ryhmä oli 31–40-vuotiaat. Toiseksi eniten vahingoissa olivat mukana 41–50-vuotiaan hälytysajoneuvon kuljettajat.

Lähes viidennes onnettomuuksista sattui keskellä päivää. Havainto ei ihmettyä, onhan liikennettä päiväsaikaan runsaasti. Varsinaisiin ruuhka-aikoihin aamulla ja iltapäivällä ei kuitenkaan osunut erityistä onnettomuuspiikkiä. Yöaikaa onnettomuuksia sattui todella vähän.



Liikennevahingot, joista vakuutusyhtiöt ovat maksaneet omaisuus- ja/tai henkilökorvausta vuosina 2002–2011. Hälytysajoneuvo aiheuttajana tai vastapuolena. Lähde: Liikennevakuutuskeskus.

Paloautolla liikenteessä

Hälytysajo vilkkaan liikenteen seassa kuulostaa hermoja repivältä hommalta. Me otimme kevyttä tuntumaa paloautolla ajamiseen.

Kadun molemmille puolille pysäköidyt henkilöautot tuntuvat viistävän paloauton kirkkaanpunaisia kylkiä. Kaarre vasemmalle tuntuu suorastaan tulevan silmille, ja märkä asfaltti sekä nollan tienoilla keikkuva ulkolämpötila takovat takaraivossa: miten paljon pittoa renkailla löytyy? Onko kaarre jäinen?

Pyörätän julmetun kookista rattia yrittäen arvioida, miten paljon etu- ja takaylitys pitää ottaa huomioon kääntösäteessä. Automaattivaihteisto nielaisee pienempää pykälää sisään, ja Sisu kääntyy kaarteseen. Lisää kaasua. Turbodiesel jyrähtää kumeasti, ja vauhti kiihtyy verkkaisesti.

- Nämä meidän raskaat ajoneuvot kiihtyvät suunnilleen samalla lailla. Toiset ovat painavampia ja kookkaampia, mutta moottoritehoakin on enemmän, heit-

tää kartanlukijan paikalla istuva nuorempi harjoitusmestari Harri Karvonen Helsingin Pelastuskoulusta.

Olemme liikkeellä Helsingin Pelastuskoulun autolla kaupungin itäosissa. Tarkoitus on saada tuntumaa raskaan hälytysajoneuvon käsittelemisestä kaupunkiympäristössä kapeine väylineen. Heti kättelyssä selviää, että kokemus on tässä hommassa kullannarvoista. Meidän koeajokierroksellamme ei ole tulipalokiirettä, mutta tositilanteessa kohteeseen ehtiminen nopeasti voi olla elämän ja kuoleman kysymys.

- Kuljettajalla on täällä aika hyvä näkyvyys ulos, huomauttaa Harri Karvonen.

Totta on: isot ikkunapinnat ja melko ohuet A-pilarit tekevät ohjaamoon lähes

akvaariomaisen tunnelman. Taustapeilit ovat ihka aitoa kuorma-autoluokkaa, joten myös takana ja takaviistossa olevat esineet näkee kohtuullisen vaivatta. Korin kulkimaks muotoilu auttaa ulkomittojen hahmottamisessa.

Ohjaus on kevyt mutta hidas, joten nopeissa käännöksissä kuljettajalta vaaditaan ripeää toimintaa. Alusta on melko jäykkä, eikä auto kallistele kovin paljon huolimatta 2 500 litran vesilastista. Säiliössä oleva vesi aiheuttaa kuitenkin auton liikkeisiin omaa rytmää, vaikka säiliö onkin varustettu loiskelevyillä.

Laitan hälytysvalot päälle suoran päässä odottavaa kuvaajaa varten. Vaikka on lähes keskipäivä, siniset valot leiskuvat näkyvästi syystalven hämäryydessä. Pari lisäpainallusta oh-

jaamon katonlaidassa olevasta paneelista, ja sireenit ulvahtavat keulalla. Nopea uikutus vaihtuu välillä perinteiseen pii-paa-ääneen. Pari sivummalla kävelevää ihmistä kääntyy äkkiä katsomaan, mistä on kyse. Kaikki eivät kuitenkaan no-teeraa paloautoa.

- Tällaista autoa ajaessa tuntuu, että koko maailma kuulee meidän olevan tulossa. Totuus on kuitenkin, että autoilijat eivät välillä tunnu millään havaitsevan lähestyvää hälytysajoneuvoa. Musiikki saattaa olla autossa kovalla, tai kuljettaja puhuu puhelimessa, Karvonen selittää.

Kytkemme hälytyslaitteet päältä ja jatkamme matkaa. Pieni kierros riittää osoittamaan, että raskaan ajoneuvon ajaminen kaupunkioiloissa ei ole herkkua edes kiireettömäl-

lä aikataululla. Väylät ovat ahtaita, liikenteenjakajien ja keskikorokkeiden reunat tuntuvat hyökkäävän renkaiden sivujen kimppuun. Miltä tuntuisi ohjastaa keskustassa iso nostolava-auto tai 10 000 litran vesilastissa kulkevaa säiliöautoa? Jätän haasteet suosiolla ammattilaisille. Toivottavasti heillä on jatkossakin mahdollisuus olla ammattilaisia.

Pelastusyksikkö HE9012

Vuosimalli 1999

Alusta Sisu E11M

Korirakenne Saurus

Teho 224 kW (305 hv)/

1 900 r/min

Vääntö 1 550 Nm/

1 200 r/min

Vaihteisto Allison HD 4060P

kuusinopeuksinen auto-

maatti

Omamassa 13 550 kg

Suurin massa liikenteessä

16 000 kg



Periaatteessa paloautolla ajaminen ei poikkea tavallisella kuorma-autolla ajamisesta. Kun hälytyslaitteet kytketään päälle, stressi ja onnettomuusriski kasvavat kiireen myötä.



Lumettomana aikana väylillä on siedettävästi tilaa. Keskitälvellä lumi vaikeuttaa ajamista.

Anna hälytysajoneuvolle esteetön kulku

Väistä aina lähestyvää hälytysajoneuvoa. Osoita vilkulla, mihin suuntaan väistät. Ellei tilaa väistämiselle ole, aja eteenpäin kunnes tilaa

löytyy. Jos näet, että hälytysajoneuvo ei mahdu ohit-
sesi, älä jää tietukoksi!

Voit ajaa varovasti punaista päin antaksesi tietä esimerkiksi takaa tuleval-

le hälytysajoneuvolle. Jos päätät ajaa päin punaista, vastuu on kuitenkin sinun. Varmista siis, että muut tienkäyttäjät huomaavat omat aikeesi.

Muista, että hälytysajoneuvoja voi tulla useammasta kuin yhdestä suunnasta. Ole siis tarkkana väistäessäsi muita.

Vältä hälytysajoneuvo-

van ajoneuvon ohittamista. Jos päädyt onnettomuuden takia seisovan autojonon jatkeeksi, saatat hidastaa pelastajien pääsyä autta-

maan apua tarvitsevia.

Vinkkejä hälytysajoneuvon väistämiseen: www.tapaturva.fi/halytysajoneuvon-vaistaminen