

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto



Museotoimija- tapaaminen

28.2.2023

Ohjelma

- ▶ **12.00 - 12.05 Tervetuloivotus, käytännön järjestelyt**
- ▶ **12.05 - 12.15 Tilaisuuden avaus** (Kaisa Sainio, Traficom)
- ▶ **12.15 - 12.30 Turvallisuustodistuksien uusimiskierros 2022 - Mitä opimme?** (Mikko Koivistoinen, Traficom)
- ▶ **12.30 - 12.40 Kalustovalvonta 2023** (Heino Kujala, Traficom)
- ▶ **12.40 - 13.00 Kalustorekisterimuutokset** (Tuija Leino, Matti Mesimäki, Traficom)
- ▶ **13.00 - 13.20 Ajankohtaiset ECM-asiat** (Merja Koponen, Traficom)
- ▶ **13.20 - 13.40 Ajankohtaiset oppilaitos-, pätevyys- ja kelpoisuusasiat** (Jari Nieminen, Traficom)
- ▶ **13.40 - 14.00 Tauko**
- ▶ **14.00 - 14.15 Liikennöinti Haaparantaan** (Antti Kesälahti, Traficom)
- ▶ **14.15 - 14.30 Turvallisuuskulttuuri** (Ville Viertola, Traficom)
- ▶ **14.30 - 15.00 Turvallisuuspoikkeamista ja -havainnoista oppiminen valtion rataverkolla** (Tomi Kangas, Väylävirasto)
- ▶ **15.00 - 15.30 Avointa keskustelua / vastauksia etukäteen toimitettuihin kysymyksiin**

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto



Tilaisuuden avaus

Kaisa Sainio

Ajankohtaista Traficomissa

- ▶ Satsaamme palvelujemme laatuun ja hyvään toimijayhteistyöhön
 - ▶ Mm. lupakäsittelyt, valvontatyö ja toimijayhteistyö keskiössä
 - ▶ Lisärekrytoinnit vahvistavat tekemistä
 - ▶ Mm. rautatiejärjestelmän riskit, häiriöhallinta ja häiriöistä oppiminen
 - ▶ Palautteen antamisella on merkitystä
- ▶ Satsaamme tiedon saatavuuteen
 - ▶ Raideliikenteen palvelukokonaisuuden [Traficom.fi -sivujen](https://traficom.fi) kehittäminen
 - ▶ Mm. säädössivujen käytettävyyttä pyritty parantamaan
 - ▶ Raideliikenteen palvelukokonaisuuden [vuoden 2023 tavoitteet](#) määritelty
 - ▶ Raideliikenteen [vuoden 2023 valvontasuunnitelma](#) julkaistu



Ajankohtaista yhteistyössä museotoimijoiden kanssa

- ▶ Ennakoiva yhteistyö tärkeää
 - ▶ Otetaan asiat hyvissä ajoin esille, niin vältetään kiireeltä ja haasteilta.
- ▶ Kannetaan kaikki omat roolimme ja vastuumme
 - ▶ Näemme virastossa esimerkiksi valvontaroolimme pitkälti toimijoiden toimintaa edistävänä: yhteinen keskustelu lisää tietoa ja oivalluksia.
 - ▶ Toisaalta velvollisuutenamme on puuttua myös epäkohtiin: ikäviltä yllätyksiltä välttyy helpoiten kantamalla omat, mm. turvallisuusjohtamisjärjestelmässä määritetyt, vastuunsa.

Perustoiminnan sujussa sääntelyn ja turvallisuusjohtamisjärjestelmien mukaisesti, aikaa jää enemmän myös muuhun yhteistyöhön.

- *Millaiselta museotoimijoiden toiminta näyttäytyy tulevaisuudessa?*
- *Mitä haasteita ja mahdollisuuksia on näkyvissä?*
 - *Miten esim. Digirata vaikuttaa?*





TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Turvallisuus- todistuksien uusimiskierros 2022 – Mitä opimme?

Mikko Koivistoinen

Sisältö

- ▶ Turvallisuustodistusarviointeja museotoimijoille vuonna 2022, 8 kpl. Kaikkiaan vuoden 2022 aikana Traficom käsitteli ja myönsi 18 turvallisuustodistusta.
 - ▶ Näistä uusia toimijoita oli yksi
- ▶ Tässä esityksessä käydään lävitse Traficomin yhteiset havainnot arvioinnin osalta museotoimijaryhmällä



Ehdot turvallisuustodistuksissa

- ▶ On voitu pyytää arvioinnin jälkeen selvitystä määräaikaan mennessä tai ehtojen kehittyminen todennetaan myöhemmin valvonnoissa
- 1. Lisätodistusrekisterin (4.2) kehittäminen vastaamaan komission asetuksen vaatimuksia
- 2. Kelpoisuus/pätevyyksien (4.2) menettelyt terveydentilatietojen hallintaan ja seurantaan
- 3. Strategia turvallisuuskulttuurin (7.2.3) ja HOF:n (4.6) kehittämiseksi
- 4. Ohjeistuksen ja operatiivisten (5.1) menettelyiden kehittäminen vastaamaan OPE-YTE vaatimuksia

Valvonnassa myöhemmin huomioitavat asiat

1. Riskienhallinta (3.1). sis. Muutosten hallinta, omaan toimintaan liittyen riskit tunnistettu ja arvioitu sekä katselmointi hallintatoimenpiteet jne.
2. Omavalvonnasta (6.1). Varsinaisesti arvioinnin (dokumentaatio) perusteella ei suurempia puutteita näkynyt, mutta Traficom tulee myöhemmissä valvonnoissa katsomaan, että omavalvontaa on suoritettu suunnitelman mukaisesti. Tämä tarkoittaa myös suoritettun omavalvonnan dokumentointia.
3. Henkilöstöön (5.1.6) sovellettavat toimenpiteet onnettomuuksien ja vaaratilanteiden jälkeen.

Kokemukset käsittelyprosessiin liittyen

- ▶ Hakemusprosessiin tulee varata riittävästi aikaa
 - ▶ Erityisesti uusintahakemuksissa edellisen todistuksen vanhenemispäivä syytä huomioida toiminnan jatkuvuuden kannalta
 - ▶ Hakemukset hyvä toimittaa n. 6 kk ennen liikennöinnin aloitusta
- ▶ Hyvin valmisteltu hakemus nopeuttaa käsittelyä huomattavasti

- ▶ Ovatko selvityspyynnöt olleet selkeitä ja ymmärrettäviä?
- ▶ Miltä käsittelyprosessi on vaikuttanut hakijan silmin?
- ▶ Miten ollaan onnistuttu?
- ▶ Tuliko käsittelyssä vastaan mitään yllättävää?

Kokemukset keskitettyyn palvelupisteeseen (OSS) liittyen

- ▶ Käsittelijän välillä vaikeaa löytää ongelmiin toimitettuja liitteitä järjestelmästä
- ▶ Sähköposti ja puhelin tukevat käsittelyä hyvin
- ▶ Järjestelmän saavutettavuus parantunut huomattavasti

- ▶ Millaisia kokemuksia OSS-järjestelmästä?

Kiitos!

Mikko.Koivistoinen@traficom.fi
Antti.Kesalahti@traficom.fi

TRAFICOM





TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Kalustovalvonta 2023

Heino Kujala

Kaluston tarkastukset

- ▶ Tarkastukset perustuvat Traficomien 2023 valvontasuunnitelmaan
- ▶ Kaikkien museotoimijoiden vuonna 2023 liikennöivä kalusto käydään läpi
- ▶ Valvontasuunnitelma perustuu siihen, että museotoimijoiden kalustoa on tarkastettu hyvin sattumanvaraisesti
- ▶ Tarkastajan harkinnan mukaisesti valittuihin kalustoyksiköihin tehdään liikennekelpoisuustarkastuksen tasoinen tarkastus
- ▶ Kalustorekistereiden on syytä olla ajantasalla
- ▶ On suotavaa, että kalusto on liikennekelpoisessa kunnossa, jotta mihinkään kaluston hylkäämistoimenpiteisiin ei tarvitse ryhtyä

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto



Kalustorekisteri- muutokset

Tuija Leino
Matti Mesimäki

EVR-järjestelmän käyttöönotto

- ▶ Suomen kalustorekisterin aineisto on siirretty Euroopan Rautatieviraston (ERA) kalustorekisteriin, European Vehicle Register EVR.
- ▶ https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en
- ▶ ERA on rekisterin ylläpitäjä, ja Liikenne ja viestintävirasto Traficom toimii EVR:ssä rekisteröintielimenä (RE). Traficom rekisteröi rautatiekalustoyksiköt EVR:ään.
- ▶ Kalustoyksikön rekisteröinnistä on säädetty Komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2018/1614



Tunnukset ERAn rekistereihin

- ▶ Ennen EVR:ään rekisteröitymistä Asiakas hakee ERA:n organisaatiotunnuksen. Tarkempaa tietoa organisaatiotunnuksesta löytyy ERA:n kotisivuilta: https://www.era.europa.eu/domains/registers/ocr_en
- ▶ Sivuilta löytyy myös ohjeita ja linkki OCR-rekisteröitymiseen: <https://srm-portal.powerappsportals.com/>
- ▶ Asiakkaalla tulee olla y-tunnus, jotta ERA:n organisaatiokoodia voi hakea
- ▶ Organisaatiokoodin saamisen jälkeen Asiakas voi hakea käyttäjätunnukset EVR rekisteriin.
- ▶ Tunnukset haetaan EVR- järjestelmän kautta, linkki löytyy ERAn rekisterit kotisivulta
- ▶ Sivulla on myös rekisterin käyttöohje
- ▶ Kotisivu https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en
- ▶ EVR <https://evr.era.europa.eu>



Rekisterin käyttöoikeus

- ▶ Käyttöoikeudet perustuvat asiakkaan käyttöoikeusrooliin.
- ▶ Asiakkaan tulee määritellä käyttöoikeusroolinsa samalla, kun hakee käyttäjätunnuksia EVR- järjestelmään.
- ▶ Komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2018/1614 kohdassa 3.3.2 on taulukko EVR:n käyttöoikeuksista, joiden mukaan käyttöoikeusrooli voidaan määritellä.
- ▶ RE luo käyttöoikeudet hakemuksen mukaisesti sillä edellytyksellä, että hakija on päätöksen mukaan oikeutettu kyseiseen rooliin.



Rekisteröintitapahtumat

- ▶ Rekisteröintitapahtumia ovat kalustoyksikön rekisteröintivaraus, rekisteröinti, rekisteröintitietojen muutos, rekisteröinnin peruutus ja rekisteristä poisto.
- ▶ Rekisteröintitapahtumia haetaan täyttämällä hakijan/ilmoittajan toimesta EVR-järjestelmässä vakionuotoinen rekisteröintihakemuslomake.
- ▶ EVR:ssä haltija on vastuullinen hakija/ilmoittaja, mutta haltija voi käyttää myös valtuutettua edustajaa.



Hakemuksen vireille tulo ja käsittely EVR:ssä

- ▶ EVR:n prosessi rekisteröintitapahtumalle alkaa, kun ilmoittaja täyttää rekisteröintilomakkeen EVR-järjestelmässä, ja liittää tarvittavat lisäasiakirjat EVR:ssä niille varattuun kenttään.
- ▶ Kun rekisteröintilomake on asianmukaisesti täytetty, ja tarvittavat lisäasiakirjat liitetty, ilmoittaja siirtää hakemuksen EVR:ssä RE:n käsiteltäväksi. Hakemus on tullut vireille.
- ▶ HUOM! Ilmoittaja asioi vain EVR:ssä, eikä Traficomın kirjaamoon toimiteta enää mitään materiaalia.
- ▶ Traficom RE:nä käsittelee EVR- järjestelmään tehdyn hakemuksen. Jos käsittely vaatii lisätietoja, RE hylkää hakemuksen (EVR:ssä ei ole mahdollisuutta palauttaa hakemusta). Asiakas voi kopioida hylätyn hakemuksen ja lisätä puuttuvat tiedot.
- ▶ Kun RE:llä on kaikki tarvittavat tiedot hakemuksen käsittelyyn, RE tekee hakemuksesta päätöksen. Päätöksestä toimitetaan tieto asiakkaalle.
- ▶ Traficom auttaa toimijoita tarvittaessa rekisteröintiin liittyvissä asioissa.



Rekisteritietojen oikeellisuus

- ▶ Kalustoyksikön haltija vastaa rekisteritietojen oikeellisuudesta
- ▶ Kaikilla toimijoilla on mahdollisuus saada EVR- järjestelmästä rekisteritietoja kalustosta, jota toimija omistaa tai hallinnoi.
- ▶ Jos toimija näkee, että rekisteritiedot eivät ole ajan tasalla, tulee toimijan hakea muutosta rekisteritietoihin.



Kiitos!

Lisätietoja:

<https://traficom.fi/fi/liikenne/raideliikenne/rautatiekalusto>





TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Ajankohtaiset ECM-asiat

Merja Koponen

Kunnossapidosta vastaava yksikkö, ECM (Entity in Charge of Maintenance)

- ▶ Jokaisella kalustoyksiköllä tulee olla nimetty ja kalustorekisteriin merkitty kunnossapidosta vastaava yksikkö (ECM) ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä Suomen rataverkolla.
- ▶ ECM:n tehtävä on varmistaa, että kalustoyksikkö on asianmukaisesti huollettu ja turvallisessa käyttökunnossa.
- ▶ ECM-toiminta on toteutettava asetuksen 779/2019/EU mukaisesti (ECM-asetus).
- ▶ Erillistä ECM-sertifiointia ei tarvita, jos liikenteen harjoittaja toimii itse kunnossapitäjänä ja kalustolla liikennöi vain liikenteen harjoittaja itse. Vaatimustenmukaisuus arvioidaan osana turvallisuustodistuksen myöntämisprosessia.
- ▶ Kansallisen poikkeuksen perusteella ECM ei tarvitse sertifiointia, jos se kunnossapitäää vain museoliikenteessä käytettävää kalustoa.
- ▶ Vaikka sertifiointia ei edellytetä, muut ECM-asetuksen vaatimukset tulee täyttää.



Museokaluston ECM:ien tilanneselvitys

- ▶ Vuonna 2022 suoritettiin kahden museotoimijan ECM-valvonta etäauditointina.
- ▶ Syksyn 2022 aikana koottiin tietoja museokaluston ECM:stä EVR kalustorekisteristä.
- ▶ Loppuvuoden 2022 aikana lähetettiin selvityspyyntöjä osalle toimijoista.
- ▶ Selvitysten jälkeen 12 museokalustoon liittyvää yritystä tai yhdistystä ECM-roolissa EVR:ssä:
 - ▶ 8 museotoimijalla myös turvallisuustodistus
 - ▶ 1 kertoi hakevansa turvallisuustodistusta vuonna 2023
 - ▶ 1 kertoi menossa olevista isoista muutoksista sekä kunnossapidon että operoinnin osalta
 - ▶ 1 osalta ei tarkempaa tietoa kaluston liikennöinnin osalta
 - ▶ 1 osalta ei mitään vastausta selvityspyyntöön



Itsearviointikysely 2023

Kunnossapidosta vastaavan yksikön (ECM) itsearviointi

1 Organisaation tiedot

Yrityksen tai yhdistyksen nimi	
Itsearvioinnin pvm	
Itsearviointiin osallistuneet	

ECM-toiminnan laajuus:

Mistä kunnossapidosta vastaavan yksikön toiminnoista organisaatio vastaa (779/2019/EU liite II mukaiset toiminnot)?

	Toteutamme itse	Ulkoistettu osittain	Ulkoistettu kokonaan
Kunnossapidon hallintotoiminto	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kunnossapidon kehittämistoiminto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kaluston kunnossapidon hallintotoiminto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kunnossapidon toteuttamistoiminto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta organisaatio vastaa

	Kyllä	Ei
ECM-toiminta kohdistuu organisaation hallinnassa olevaan kalustoon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ECM-toiminta kohdistuu muiden organisaatioiden hallinnassa olevaan kalustoon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muut kaluston haltijat, joiden kaluston ECM:nä organisaatio toimii	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- ▶ Päätettiin toteuttaa vuoden 2023 museotoimijoiden ECM-valvontaa itsearviointikyselyn avulla:
 - ▶ Toimijoille tietoa ECM-vaatimuksista
 - ▶ Toimijoiden tilanne kattavammin Traficomien tietoon
- ▶ Kysely lähetettiin 9 yritykselle/yhdistykselle.
- ▶ Saatiin 7 vastausta, 2 muutakin luvannut vastata.
- ▶ Osalla oma arvio ECM-toiminnan vaatimustenmukaisuudesta on melko optimistinen.
- ▶ Todenteiden perusteella tehdyn arvion mukaan kaikilla puutteita mm.
 - ▶ ECM-asetuksen tuntemus ja asetuksen mukaisten toimintojen prosessit ja tehtävät
 - ▶ Kaluston kunnossapidon riskienhallinta
 - ▶ ECM-asetuksen mukaisten toimintojen pätevyyydet
- ▶ Useimmilla EVR-tiedot eivät ole ajan tasalla.

2.2 Kunnossapidon hallintotoiminto

Tähän taulukkoon on koottu keskeiset kunnossapidon hallintotoiminnon (kunnossapidon johtamisen) menettelyt/vaatimukset.

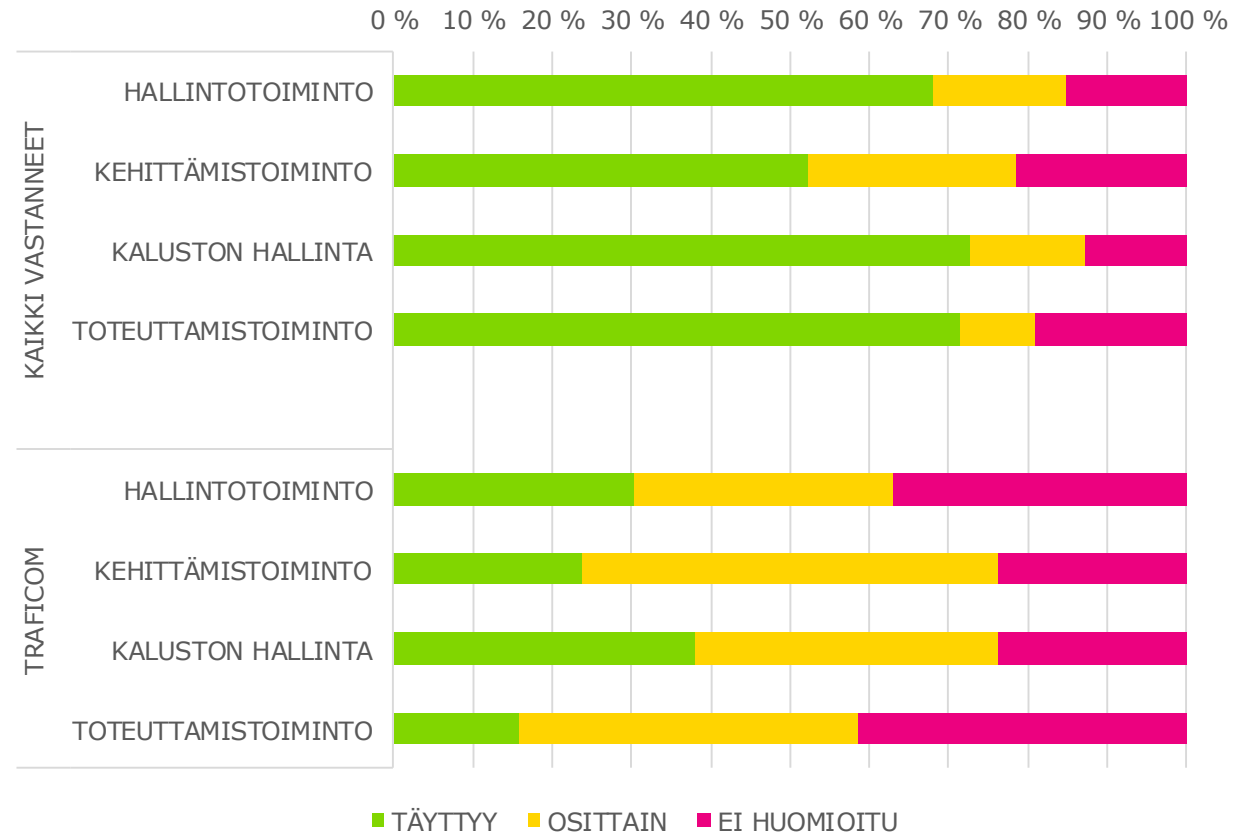
Menettely/vaatimus	Vaatimuksenmukaisuuden arviointi			Todenne Esim. Yritys Oy_Kunnossapitojärjestelmä_01012021.kappale 3.1. TAI Numerot todenteet kappaleen 3 luetteloon ja viittaa todenteeseen numeroin.
	Täytetty	Täytetty osittain	Ei huomioitu	
Kunnossapitolaitteita on määritelty ja johto on sen hyväksynyt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kaluston kunnossapitoon liittyen on määritelty turvallisuustavoitteet ja niiden toteutumista seurataan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Käytössä on riittävät resurssit ECM-asetuksen vaatimusten noudattamiseksi ja tehtävät on organisoitu asianmukaisesti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kaluston kunnossapito on huomioitu riskien hallinnassa; • Riskienhallintaa tehdään yhteistyössä sidosryhmien kanssa • Muutosten hallinnassa huomioidaan YTM-riskienhallinta-asetuksen mukaiset menettelyt • Työsuojelu/-turvallisuus on huomioitu • Allhankintaan liittyvät riskit on tunnistettu (jos käytetään allhankkijoita kunnossapidossa)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Menettely onnettomuuksien, vaaratilanteiden, läheltä piti -tilanteiden ja muiden turvallisuuspoikkeamien ilmoittamiseen, käsitteilyyn ja analysointiin on käytössä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sisäisen tarkastuksen/sisäisten auditointien menettely, joka kohdistuu kaluston kunnossapitojärjestelmän toimintoihin, on käytössä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Menettely eri lähteistä saatavan seuranta-tiedon hyödyntämiseen kunnossapito-toiminnan kehittämiseksi on käytössä (jatkuva parantaminen).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kunnossapitojärjestelmään liittyvät prosessit on tunnistettu ja niihin liittyvät	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Itsearviointien tuloksia

Itsearviointi vs. todenteiden arviointi



Itsearviointi vs. todenteiden arviointi



Poikkeamat ja havainnot



- ▶ Tässä yhteenvedossa mukana 6 vastaajan tulokset
- ▶ Poikkeamia 2-8 / toimija
- ▶ Havaintoja 6-10 / toimija
- ▶ Kaaviossa näkyvien lisäksi havaintoja yksittäisiin vaatimuksiin/aiheisiin liittyen

Itsearviointikyselyn jatkotoimet

- ▶ Valvontaraportti toimitetaan vastanneille museotoimijapäivän jälkeen.
- ▶ Raporttiin kirjattu poikkeamia ECM-asetuksen vaatimuksiin nähden ja muita havaintoja, jotka edellyttävät lisätietoja tai menettelyn tarkentamista.
- ▶ Traficom ehdottaa poikkeamien ja havaintojen läpikäyntiä etäkokouksena, jossa voidaan käydä toiminnan tilannetta tarkemmin läpi ja sopia jatkotoimenpiteistä.
- ▶ Laadittava toimenpidesuunnitelma puutteiden korjaamiseksi kuukauden kuluessa ja raportoitava toimenpiteiden toteutus, kun toimenpiteet etenevät.
- ▶ Seuraavassa valvonnassa keskitytään itsearviointikyselyn perusteella esille nousseisiin aiheisiin.
- ▶ Seuraava valvonta 1-2 vuoden aikana turvallisuustodistusvalvonnan ja kalustotarkastusten yhteydessä tai erillisenä ECM-auditointina tai tarkastuksena.



Kiitos

Lisätietoja:

<https://www.trafficom.fi/fi/liikenne/raideliikenne/kunnossapidosta-vastaaville-yksikoille>



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Ajankohtaiset oppilaitos-, pätevyys- ja kelpoisuusasiat

Jari Nieminen

Sääntelyn ajankohtaiset

▶ Veturinkuljettajadirektiivin uudistaminen

- ▶ Veturinkuljettajadirektiivin uudistamiseen liittyvä vaikutusten arviointi on valmistumassa ja asia on siirtymässä komission käsittelyyn 03/2023.
- ▶ Tavoite on, että komissio antaisi asiasta esityksen 06/2023, jonka jälkeen direktiivin valmistelu siirtyy neuvoston ja parlamentin käsittelyihin
 - ▶ Uuden direktiivin voimaantulo aikaisintaan 2-3 vuoden kuluttua
- ▶ Keskeisenä teemana on kuljettajien vapaan liikkuvuuden tukeminen ja uudistettavat asiat liittyvät mm. kielitaitoon, lupakirjan laajempaan kattavuuteen ja yhdenmukaiseen koulutukseen.

▶ LIPA-lain päivittäminen

- ▶ Päivitystarpeita kartoitetaan parhaillaan ja kelpoisuusasioiden osalta ei toistaiseksi isompia muutostarpeita ole tunnistettu



Uusia käytäntöjä & tulkintoja

- ▶ Lupakirjan peruuttamiseen liittyvät käytännöt
 - ▶ Traficom ei automaattisesti aloita lupakirjan peruuttamista, vaikka terveystarkastus- tai palvelussuhdetietoja ei olisi ilmoitettu rekisteriin
 - ▶ Vastuu kuljettajien pätevyyden voimassaolon valvonnasta on rautatieliikenteen harjoittajilla
 - ▶ Palvelussuhde- ja terveydentilavaatimusten täyttyminen yhä edellytys luvan voimassaololle
 - ▶ Näihin liittyvien muutosten ilmoittaminen on tärkeää
- ▶ Kuljettajien kielitaitovaatimukset
 - ▶ Jos kuljettajan lupakirjaan kirjattu äidinkieli ei ole rataverkon operointikieli, on rautatieliikenteen harjoittajan huolehdittava kuljettajan riittävästä kielitaidosta ja sen ylläpidosta.
 - ▶ OPH:n hyväksymät tahot järjestävät YKI-kielitaitotestejä



Uusia käytäntöjä & tulkintoja

▶ Näytönvastaanottajahyväksynnän laajuus

- ▶ 02/2023 alkaen näytönvastaanottajahyväksynnöissä ei enää rajata hyväksyntää kalustotyyppin tai rataverkon laajuuden mukaisesti
 - ▶ Uuden kalustotyyppin tai rataverkon lisäämisen osalta riittää, että laajennuksesta ilmoitetaan Traficomille (ilmoitusvelvoite osin yhä tarkastelussa ja saattaa poistua kokonaan)
- ▶ Näytönvastaanottohyväksynnän laajentaminen esim. lupakirjanäytöistä myös lisätodistusnäyttöihin edellyttää aina uutta lupapäätöstä.

▶ Näytönvastaanottajalta edellytettävä lupakirja

- ▶ Käytännön näyttökokeissa näytönvastaanottajalla tulee olla lupakirja



Muita asioita

- ▶ Näyttökoemenettelyjen yhdenmukaistaminen
 - ▶ Näytönvastaanottotoiminnan ohjeistusta laaditaan parhaillaan yhteistyössä toimijoiden kanssa
 - ▶ Jatkossa näytönvastaanottajien hyväksyntähakemuksissa veloitetaan kuvaamaan kattavammin menettelyjä/malleja, joiden nojalla mm. omasta osaamisesta varmistutaan tai näyttökokeet suoritetaan



Muita asioita

- ▶ Lisätodistusrekisteriin kohdistuvat vaatimukset
 - ▶ Rautatieliikenteen harjoittajan vastuulla on lisätodistusrekisterin perustaminen ja ylläpito
 - ▶ Rekisteriin merkitään tiedot myönnettyistä lisätodistuksista
 - ▶ Lisätodistusrekisterin sisällön tulee kattaa komission päätöksen (2010/17/EY) liitteessä II kuvatut parametrit
 - ▶ Huom. lisätodistusrekisteri ei ole sama asia kuin oppilaitoksen ylläpitämä rekisteri annetusta koulutuksesta.



Kiitos

Jari Nieminen

0400-279309



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikennöinti Haaparantaan

Antti Kesälahti

Taustaa

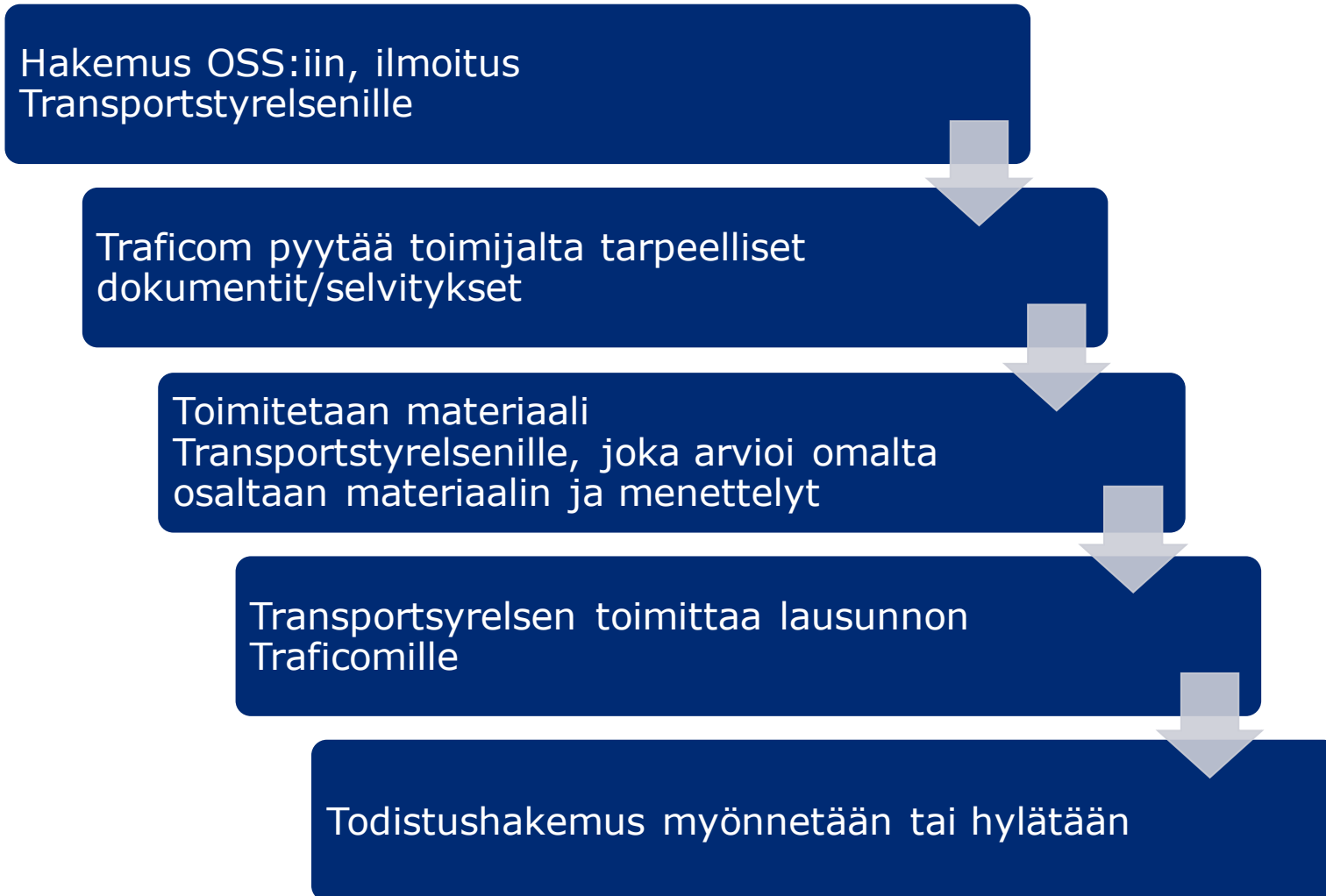
Turvallisuusedirektiivi (EU) 2016/798 10 art. kohta 8

- Edellyttäen että toimivaltaisia kansallisia turvallisuusviranomaisia on kuultu, yhtenäinen turvallisuustodistus on toiminta-alueella laajentamatta lisäksi voimassa niiden rautatieyritysten osalta, jotka liikennöivät sellaisten naapurijäsenvaltioiden asemille, joissa on samankaltaiset verkko-ominaisuudet ja toimintasäännöt, jos kyseiset asemat ovat lähellä rajaa.
- Tämä kuuleminen voidaan toteuttaa tapauskohtaisesti tai vahvistaa jäsenvaltioiden tai kansallisten turvallisuusviranomaisten välisessä rajat ylittävissä sopimuksessa.

Täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/763 3 artikla kohta 11

- Jos hakija ilmoittaa hakemuksessaan aikovansa liikennöidä asemille, jotka sijaitsevat naapurijäsenvaltioissa, joissa on samankaltaiset verkko-ominaisuudet ja toimintasäännöt, ja jos asianomaiset asemat sijaitsevat lähellä rajaa, yhtenäisen turvallisuustodistuksen on oltava voimassa myös asianomaisille asemille saakka ilman, että on pyydettyä toiminta-alueen laajentamista, sen jälkeen, kun turvallisuustodistuksia antava elin on kuullut naapurijäsenvaltioiden kansallisia turvallisuusviranomaisia.
- Asianomaisten jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten on vahvistettava turvallisuustodistuksia antavalle elimelle, että asiaankuuluvia ilmoitettuja kansallisia sääntöjä noudatetaan ja että asiaankuuluviin rajatylittäviin sopimukseen liittyvät veloitteet täyttyvät, ennen kuin se antaa yhtenäisen turvallisuustodistuksen.

Prosessi



- ▶ Huom! Hakijan tulee tarvittaessa kääntää/käännättää tarvittavat kuvaukset ruotsiksi, jotta Transportstyrelsen pystyy arvioimaan omalta osaltaan menettelyt

Ruotsin kansalliset vaatimukset

TSFS 2019:112

Terveystilaa ja terveystarkastuksia koskevat vaatimukset turvallisuuskriittisille tehtäville

https://www.transpo rtstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_112k .pdf

TSFS 2011:86

Säännöt koskien poikkeamien ja onnettomuuksien ilmoittamista

https://www.transpo rtstyrelsen.se/tsfs/T SFS%202011_86.pdf

MSBFS 2015:9, 7§

Vaatimus VAK-turvallisuusneuvon-antajasta

<https://www.msb.se/ siteassets/dokument /regler/rs/bc656208- 29e4-4c35-ab04- 14f8ed38aeca.pdf>

Försäkringskydd

Vastuuvakuutus

<https://www.transpo rtstyrelsen.se/sv/jar nvag/till-dig-i- branschen/jarnvagsf oretag/starta- verksamhet-for- jarnvagsforetag/riktli njer-for-forsakring2/>

Muuta huomioitavaa

- ▶ Liikennöintimenettelyt ohjeistettava omassa ohjeistuksessa
- ▶ Varmistettava riittävä kielitaito rajan ylittävän liikenteen hoitamiseen
- ▶ Kalustoluvat
- ▶ Radiojärjestelmät



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Turvallisuus- kulttuuri

Kirsi Pajunen, Ville Viertola ja
Antti Kesälahti

Kulttuurin ominaisuuksia

Kulttuuri on syvään juurtunutta, se ei ole pinnallinen ilmiö ja pysyy sen vuoksi melko vakaana ajan kuluessa

Kulttuuri on jaettua ja viittaa ensisijassa ryhmään, yhteisöön tai organisaatioon, ei yksittäiseen ihmiseen

Kulttuuri on laaja-alaista ja kattaa kaikki ulkoisten ja sisäisten suhteiden piirteet ryhmässä, yhteisössä tai organisaatiossa

Kulttuuri kehittyy päivittäisen vuorovaikutuksen avulla

Lähde: ERA, Introduction to the European Railway Safety Culture Model

Mitä on turvallisuuskulttuuri?

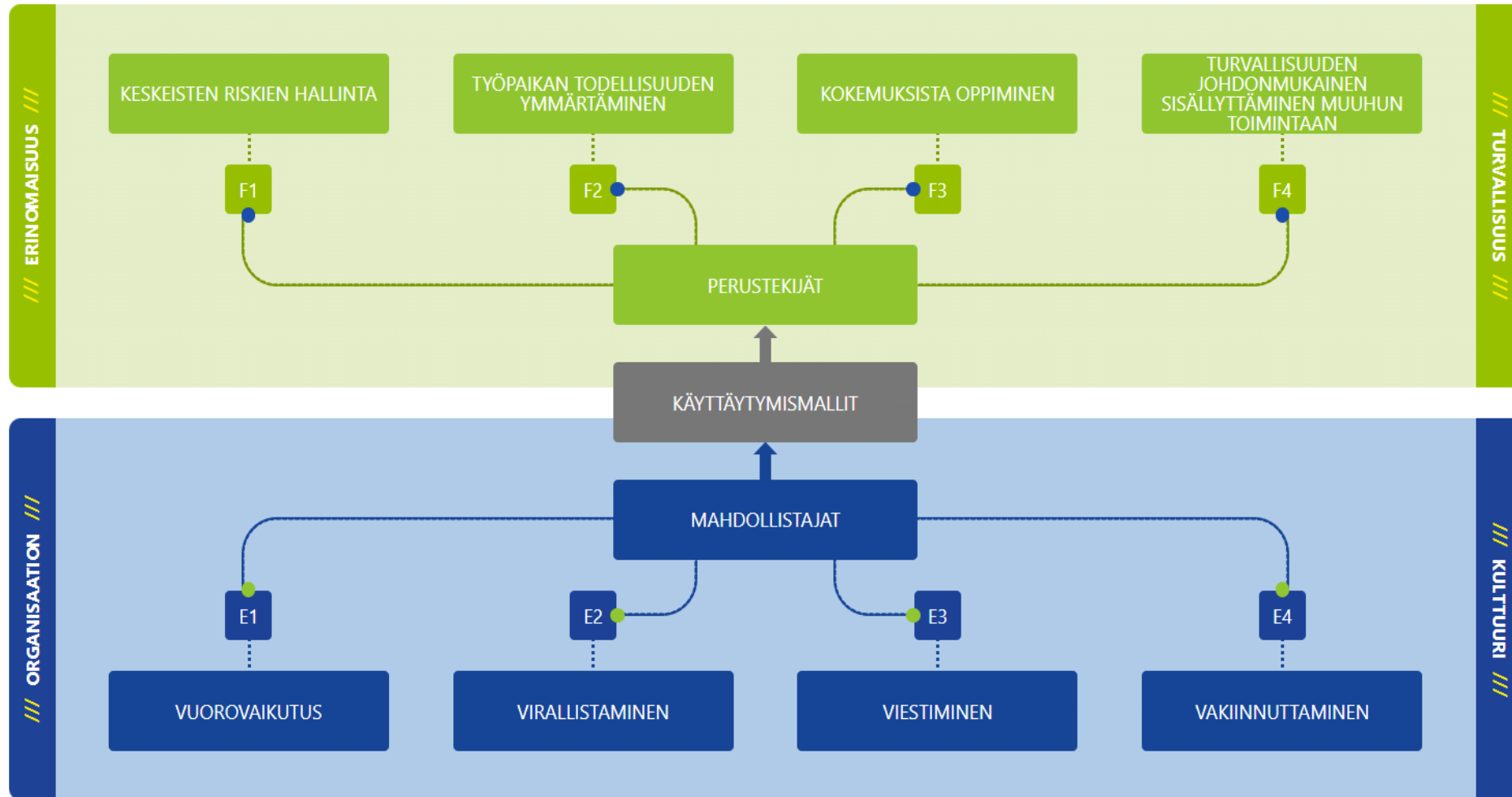
"Turvallisuuskulttuuri osoittaa, miten ihmiset asenteidensa, arvojensa ja uskomustensa perusteella ymmärtävät turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimukset, ja mitä he käytännössä tekevät ja päättävät.

Hyvää turvallisuuskulttuuria kuvaa kaikkien organisaation jäsenten yhteinen sitoutuminen turvalliseen käyttäytymiseen kaikissa tilanteissa, erityisesti kohdattaessa kilpailevia tavoitteita"

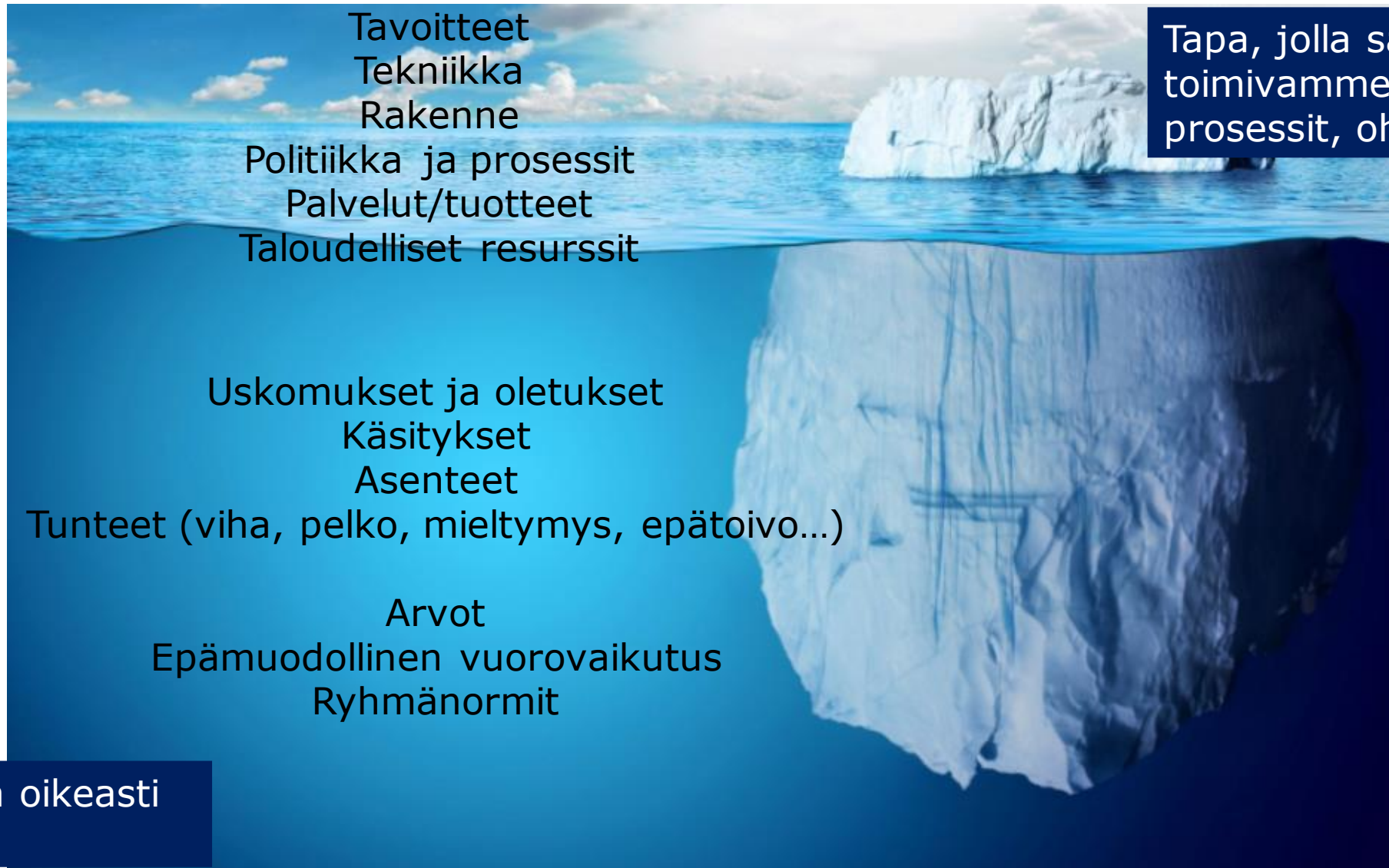
- Euroopan unionin rautatievirasto

ERA:n turvallisuuskulttuurimalli

(<https://www.era.europa.eu/safety-culture-model#fi>)



Miksi turvallisuuskulttuuri?



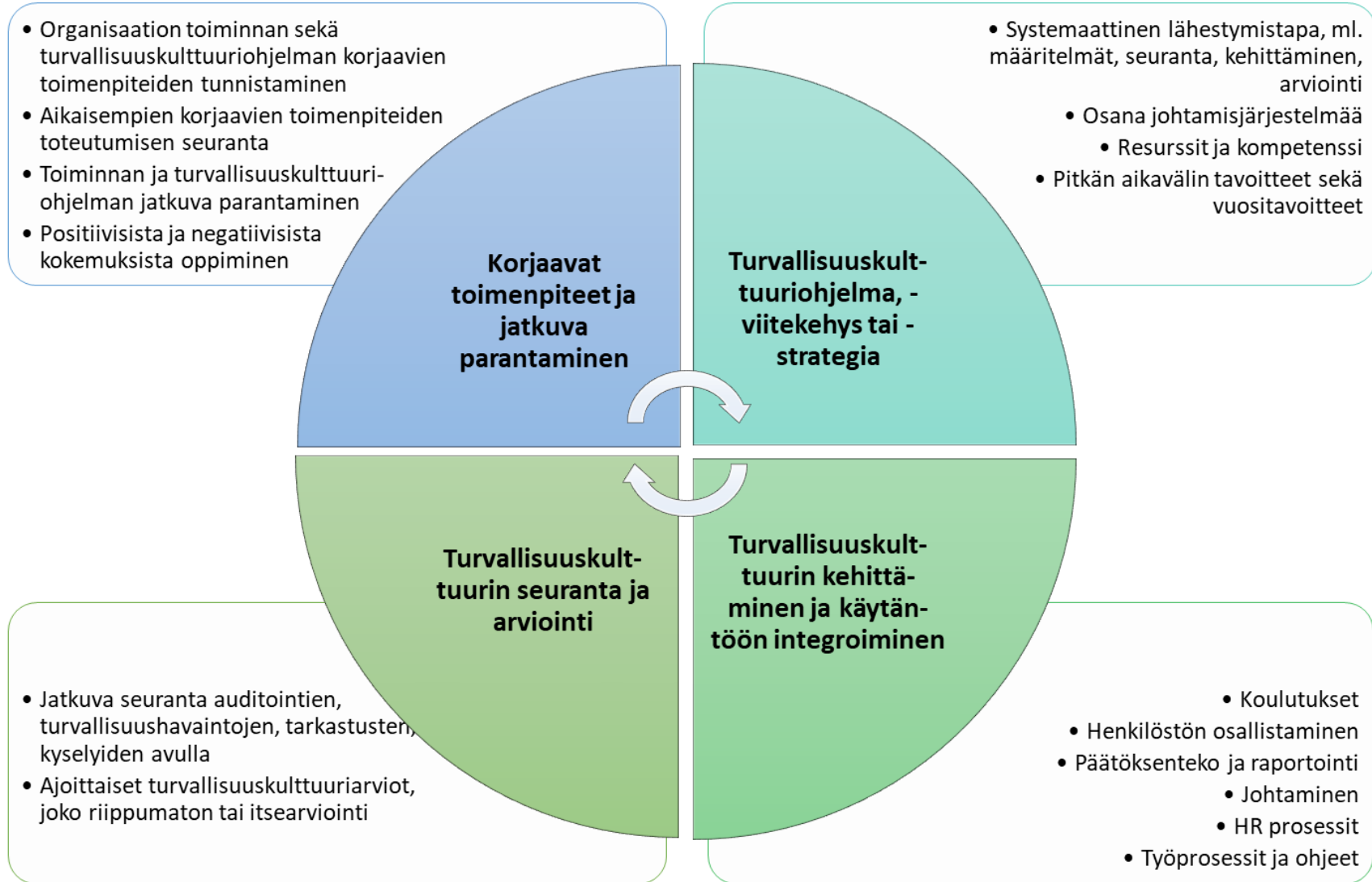
Työpaikan dynamiikan jäävuorimalli (Stanley Herman, mukailtu)

Turvallisuuskulttuuri raideliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmissä

- ▶ Aiheesta uunituore Traficomin teettämä julkaisu: Turvallisuuskulttuuri raideliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmissä (Teemu Reiman 2023)
- ▶ Raportti perustuu vuonna 2022 toteutettuun projektiin, joka tarkasteli turvallisuuskulttuurin integroimista rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiin. Raportti keskittyy projektin päätavoitteeseen: ”tuottaa rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille tietoa siitä, miten turvallisuuskulttuurin kehittäminen ja seuranta voidaan integroida osaksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää”.
- ▶ <https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Turvallisuuskulttuuri%20raideliikenteen%20turvallisuusjohtamisj%C3%A4rjestelmiss%C3%A4.pdf>

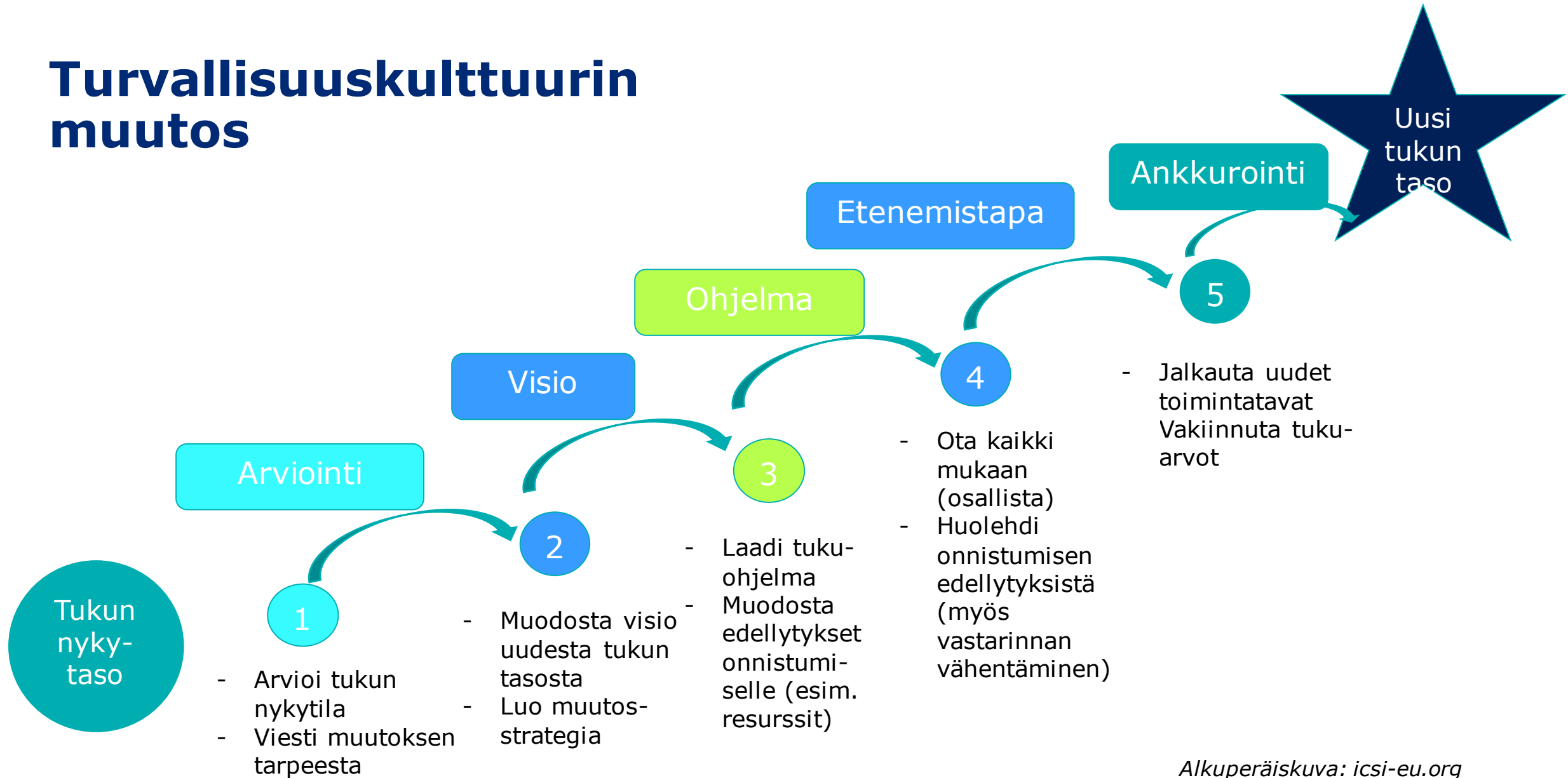


Turvallisuuskulttuurin integroiminen johtamisjärjestelmään tapahtuu neljän keskeisen funktion kautta



Reiman, 2023

Turvallisuuskulttuurin muutos



Alkuperäiskuva: icsi-eu.org

Turvallisuuspoikkeamista ja -havainnoista oppiminen valtion rataverkolla

Raideliikenteen museotoimijoiden tapaaminen

Tomi Kangas

28.2.2023



Väylävirasto
Trafikledsverket



Sisältö

- Johdanto
- Muutoksia ohjeeseen ja järjestelmään
- Mitä ilmoitetaan ja miksi?
 - Tapahtumien vakavuus ja selvittämisen laajuus
 - Laajemmasta poikkeamaselvityksestä
- Ilmoitusten tekeminen ja käsittely valtion rataverkolla



Väylävirasto
Trafikledsverket

Tomi Kangas
apulaisjohtaja,
turvallisuusosasto

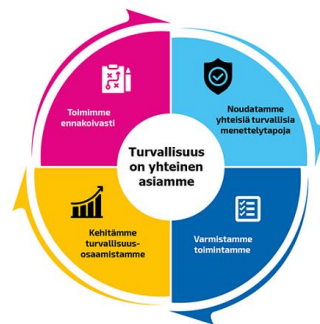
tomi.kangas@vayla.fi



Johdanto

- Turvallisuuspoikkeamien ja -havaintojen ilmoittamisen tarkoituksena on edistää työympäristön, toiminnan ja työntekijöiden turvallisuutta.
- Turvallisuutta koskeva palaute nähdään mahdollisuutena parantaa toimintaa ja siihen reagoidaan.
- Asetettuja korjaavia toimenpiteitä seurataan.
- Turvallisuushavaintoja ja -poikkeamia analysoidaan järjestelmällisesti, jotta on mahdollista tunnistaa organisaation turvallisuutta ja toimintatapoja parantavia ja oppimista edistäviä tekijöitä.

[Väyläviraston turvallisuusperiaatteet](#)



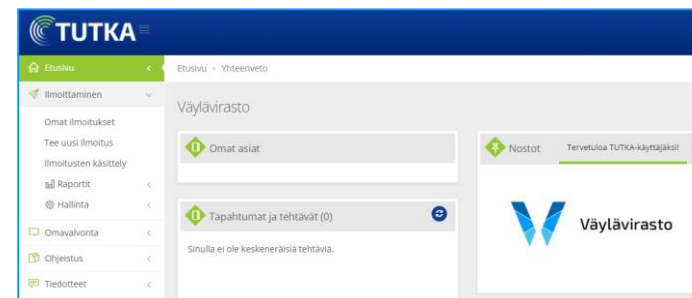
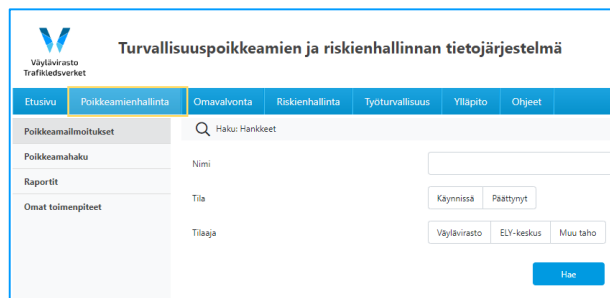
Ohje päivittyi ja järjestelmä vaihtuu



HUOM! Ohje on kohdennettu erityisesti Väyläviraston palveluntuottajille, mutta on soveltuvin osin hyödynnettävissä myös rautatieliikenteen harjoittajille.

Turvallisuuspoikkeamien ilmoittaminen ja käsittely (VO 57/2020)

Turvallisuuspoikkeamien ja -havaintojen ilmoittaminen ja käsittely ([VO 48/2022](#))



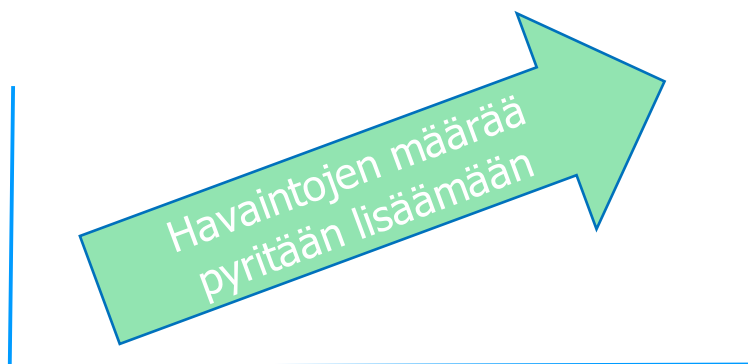
TURI-järjestelmän poikkeamienhallinnan osio

TUTKA-järjestelmän turvallisuusilmoitusten hallinnan osio

Mitä TUTKAssa ilmoitetaan ja miksi?

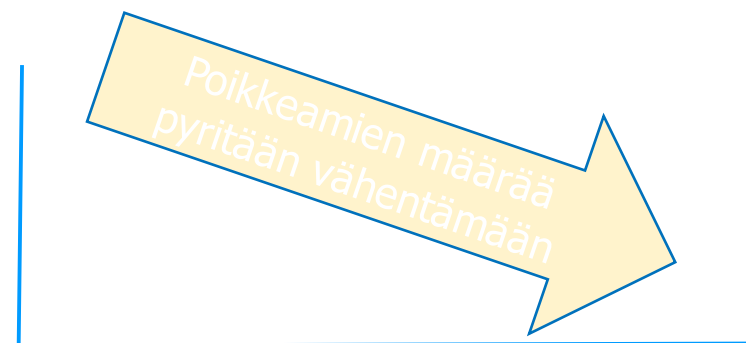
Turvallisuushavainnot

- Turvallisuutta edistävät (positiiviset)
- Turvallisuutta vaarantavat (negatiiviset)



Turvallisuuspoikkeamat

- Vaaratilanteet
- Työtapaturmat
- Onnettomuudet



Tässä lueteltujen ilmoitustyyppien lisäksi TUTKAssa on mahdollista ilmoittaa ja käsitellä myös muita poikkeamia ja havaintoja, mutta niihin ei anneta ainakaan toistaiseksi tarkempaa ohjeistusta


Tapahtumien vakavuus ja selvittämisen laajuus



Laajempi poikkeamaselvitys

- Tapahtuman selvittämisen ja käsittelyn sekä tarvittavan yhteistyön laajuus riippuu tapahtuman vakavuudesta. Vähintään seuraavista tapahtumista tulee tehdä laajempi selvittäminen ja käsittely (pois lukien tapahtumat, joissa palveluntuottajalla, ELYllä tai Väylävirastolla ei ole tosiasiallista vaikutusmahdollisuutta tapahtuman estämiseen):
 - merkittävät onnettomuudet
 - vakavat työtapaturmat
 - vakavat vaaratilanteet
- Selvittämisen ja käsittelyn tukena voi hyödyntää Väyläviraston opasta [Hyvä käytäntö -Turvallisuuspoikkeamien ilmoittaminen ja käsittely](#). Julkaisussa on mukana mm. aikajana selvittämisen tueksi. Selvittämiseen on mahdollista käyttää myös muita menetelmiä, mutta selvityksessä tulee aina ottaa huomioon inhimilliset ja organisatoriset tekijät.
- Laajempaa selvittämistä vaativista tapauksista on selvittämismenetelmästä riippumatta tehtävä Väyläviraston mallin mukainen poikkeamatiivistelmä. Tiivistelmän laatimisesta vastaa ilmoituksen vastuuhenkilö. Mallipohja Poikkeamatiivistelmä löytyy ohjeluetelosta.



Poikkeamatiivistelmä		Julkinen
<tapahtumaa kuvaava otsikko>		
Tapahtumapäivä: <pp.kk.vvvv>	Tapahtumapaikka: <kaupunki, liikennepaikka, tms.>	
Tapahtuman kuvaus <Tässä kuvataan tiivistä tapahtumaa ja vallinneet olosuhteet> <ei saa sisältää henkilötietoja>	Kosa tai kaavoja tapahtumasta <Tässä kuvataan tiivistä tapahtumasta kuva tai kaavoja tapahtumasta> <kaavoja, ei kuvia henkilöistä, ajoneuvojen rekisteritunnuksista tms. henkilötietoista>	
Tapahtuman seuraukset <Tässä kuvataan tiivistä tapahtumasta aiheutuneet seuraukset, ei henkilötietoja> <ja kyseessä vaaratilanne, josta ei aiheutunut seurauksia, kuvataan tapahtuman aikana vallinneissa olosuhteissa uskottavasti pätevä mahdollinen seuraukset>		
Tapahtuman keskeisesti vaikuttaneet tekijät <Tässä kuvataan tiivistä tapahtuman syyntyn keskeisesti vaikuttaneet syyt, huomioiden inhimilliset ja organisatoriset tekijät, ei henkilötietoja>	Opiit ja toimenpiteet <Tässä kuvataan tiivistä tapahtumasta opitut asiat ja keskeiset jatkotoimenpiteet, ei henkilötietoja> <jatkotoimenpiteet (ja niille vastuuhenkilöt ja aikataulut) kirjataan tarkemmin Väyläviraston turvallisuusilmoitusten hallinnan tietojärjestelmään>	



Ilmoitusten tekeminen ja käsittely

valtion rataverkolla



Ilmoitusten tekeminen

- Väyläviraston rautateiden verkkoselostuksen liitteen 6B mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajan täytyy ilmoittaa havaitsemastaan onnettomuudesta tai vaaratilanteesta rautatieliikenteenohjaukselle. Lisäksi tulee toimittaa tiedot Väyläviraston turvallisuusilmoitusten hallinnan tietojärjestelmään.
 - Huom! Ilmoitus on tehtävä lisäksi suoraan Liikenne- ja viestintävirastolle ([Ohje raideliikenteen häiriöiden ilmoittamisesta](#))
- Kätevimmin ilmoituksen tekeminen Väylävirastolle hoituu extranet-tunnusten (LX-tunnus) avulla TUTKA-järjestelmässä
 - Ohjeistusta ja tukea annetaan tarvittaessa: ota yhteyttä tutka@vayla.fi
 - Lisätietoja [Väyläviraston TUTKA-sivulta](#) ja käyttöohjeita TUTKA-järjestelmässä

TUTKA on tarkoitettu turvallisuushavaintojen ja -poikkeamien ilmoittamista varten. Vikailmoituksille ja palautteille on omat ilmoituskanavansa.



Ilmoitusten käsittely

- TUTKA-järjestelmään ilmoituksen tekevät rautatieliikenteen harjoittajat käsittelevät tekemänsä ilmoitukset itse oman toimintansa näkökulmasta
 - Tarvitaan jokaiselta toimijalta vähintään yksi henkilö, joka vastaa omaan organisaatioon kohdistettujen ilmoitusten käsittelystä TUTKAssa
- Ohjeistusta, koulutusta ja tukea käsittelyyn annetaan tarvittaessa
 - Yhteydenotot: tutka@vayla.fi



Väylävirasto
Trafikledsverket



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

**Keskustelua/
vastauksia
etukäteen
toimitettuihin
kysymyksiin**

Porvoon rataa koskeva palaute 1/2

- ▶ Porvoonradan 150v juhlallisuuudet vuonna 2024 ja olisiko mahdollista saada parannusta radan kunnossapitoon kesäkaudelle? Nyt liikennöinti tapahtuu pääosin radalla jossa kasvaa jopa 40cm pitkä heinä. Tämä huomattava turvallisuuskysymys, eikä rata ole edustavan näköinen. Muutenkin toivoisimme kohennusta radan maisemointiin.

Porvoon rataa koskeva palaute 2/2

- ▶ Väyläviraston rataverkon on oltava rataverkkoa kuvaavien dokumenttien esittämässä kunnossa tai muussa tapauksessa tilanteesta on tehtävä asianmukaiset ennakoilmoitukset
- ▶ Kaikilta rautatieliikenteen harjoittajilta on vaadittava kaluston säilytyksen kapasiteettivarauksia, ongelmia on ollut Väyläviraston verkolla mm. Helsingissä Pellon alueella, Porvoossa sekä Tampereella varikon alueella ns. Lättäkentällä
- ▶ Rataverkon on oltava ensisijaisesti rautatieliikenteen käytössä eikä sitä pidä vuokrata toissijaiseen toimintaan siten, että liikennöinti estyy hallitsematta
- ▶ Porvoon radan kuntoon on kiinnitettävä enemmän huomiota
- ▶ Porvoon radan varoituslaitokset on saatava toimiaan asianmukaisesti tai ne on poistettava käytöstä.
- ▶ Porvoon kääntöpöydän tilanne on saatava selvitettyä ja pidettyä pöytä liikennöitävissä

Maastopaloindeksi OVRO:ssa 1/2

- ▶ OVRO rajoittaa höyryveturiliikennöintiä kohdassa 2.2.1 maastopaloindeksiin perustuen, käytäntö on osoittanut, että indeksirajat ylittyvät helposti ja määräykset ovat monitulkintaisia.
 1. Maastopaloindeksitilanne ei ole tiedossa siinä vaiheessa, kun höyryjunalle on haettava kapasiteettia, jotta junan kulku voidaan varmistaa ja ajo markkinoida
 2. Maastopaloindeksiä ei julkaista maakunnittain eikä se ole julkisesti saatavilla. Ilmatieteenlaitoksen kanssa erikseen sopimalla pääsee tarkastelemaan indeksiä kuvaavaa karttaa, mutta koko ajettavan reitin tarkastelu jatkuvasti päivittyvän kartan kanssa on mahdotonta etenkin, kun kartta ei esitä rataverkkoa
 3. OVRO ei anna minkäänlaisia aikarajoja erilaiselle tarkastelulle. Pitääkö esimerkiksi maastopaloindeksiä ja radan liikennöintitilannetta tarkastella koko ajanjakson kapasiteetin hakemisesta junan kulkuhetkeen saakka?

Maastopaloindeksi OVRO:ssa 2/2

4. Useilla vähemmän liikennöidyillä rataosilla on mahdotonta päästä koko reitin osalta OVRO:n vaatimaan reitin tarkastamiseen kahden tunnin sisällä junan liikennöinnistä ratakapasiteetin rajallisuudesta johtuen
 5. Pelastuslaitoksille ilmoittaminen on haastavaa, koska sähköpostiyhteystietoja ei ole käytettävissä keskitetysti ja yhteydenottopisteet ja käytännöt vaihtelevat pelastuslaitoskohtaisesti
 6. Koskeeko höyryveturin käytön rajoitukset myös höyryveturin hinaamista lämpimänä dieselveturin perässä?
- Kohtuuttomia riskejä maastopaloista ei voi ottaa höyryvetureiden käytön sallimiseksi poikkeuksellisen hankalissa olosuhteissa. Pitää kuitenkin huomioida, että höyryveturia ei voi verrata avotuleen ja että sen polttoaineen laadulla ja käytötavalla voi merkittävästi vaikuttaa kipinöinnin määrään. Ohjeet pitää saada sellaisiksi, että liikennöinnin peruminen maastopaloriskin vuoksi on erittäin poikkeuksellista kuten nykyisiä ohjeita laadittaessa puhuttiin

Hyvinkää-Rajamäki-suojastusrajapinnan toiminta

- ▶ Hyvinkää-Rajamäki-suojastusrajapinnan toiminta on virheellinen.
- ▶ Hyvinkään opastimen P271 takana olevan raideosuuden 251 varautuminen aiheuttaa Rajamäen opastimen E181 ohjaamisen tarpeettomasti näyttämään Seis-opastetta.
- ▶ Suojastusrajapinnan toiminta on korjattava vaatimusten mukaiseksi siten, että raideosuuden 251 varautumisella ja opastimen E181 opasteella ei ole keskinäistä riippuvuutta.
- ▶ Liikenteenohjaus on opastettava toimimaan nykyisen laitteiston kanssa siihen saakka kunnes tilanne saadaan korjattua. Hyvinkäällä voi tehdä vaihtotöitä junan ollessa Rajamäki-Hyvinkää-välillä ja opastimen E181 voi ohjata hallitusti näyttämään Seis-opastetta, jos juna on vielä kaukana Rajamäeltä.

Hyvinkään ratatyöt

- ▶ Hyvinkään ns. Hangon ratapihan liikennöintiin vaikuttavat ratatyöt eivät näy LIIKE-järjestelmän Hyvinkäätä koskevassa graafisessa aikataulussa. Tähän on tulossa korjaus Hyvinkään liikennepaikan osiin jakamisen myötä aikataulukauden 2024 alussa, mutta kuluvan aikataulukauden osalta on huomioitava, että Hyvinkään liikennepaikan sisällä olevat katkot näkyvät oikein myös tarkasteltaessa graafisen aikataulun kautta junaa, jonka määräpaikka on Hyvinkää.

Kaskisen radan nopeusrajoitus

- ▶ HMVY liikennöi Kaskisiin markkinajunan 8.10.2022. Junassa on satoja matkustajia ja se jäi reilusti myöhään johtuen 15 km matkalle asetetusta pölkynvaihdon 30 km/h nopeusrajoituksesta (EI142788). Nopeusrajoitus asetettiin vain kolmea päivää ennen junan liikennöintiä, joten oli selvää ettei työmaa voi olla koko rajoituksen mukaisella matkalla.
- ▶ Miksi 30 km/h nopeusrajoitus asetettiin näin pitkälle matkalle? Kaskisen radan nopeusrajoitus on muutenkin pieni ja näin pieni nopeusrajoitus kasvattaa ajoaikoja entisestään. Näin pitkän rajoituksen haitta on suuri kaikelle liikenteelle ja se olisi ehdottomasti pitänyt kohdistaa lyhyemmälle matkalle aktiivisen työmaan kohdalle.

Museoliikenteen kapasiteetin myöntäminen

- ▶ Fintraffic muutti museoliikenteen kapasiteetin myöntämisen käytäntöjä siten, että kapasiteettihakemukset käsittelee pääsääntöisesti vain yksi henkilö. Ymmärrettävästi nykyinen käytäntö aiheuttaa pitkiä viiveitä hakemusten käsittelyssä. HMOVY:n hakemusten osalta aikataulukaudella 2022 oli jopa kymmenen vuorokauden käsittelyaikoja, kun normaali kapasiteettihakemusten käsittelyaika on tunteja. Museoliikenteen kapasiteetin käsittelyajan muutosta olisi syytä arvioida tasapuolisuuden näkökulmasta.

Yhteistyön kehittäminen

- ▶ Onko suunnitelmissa kehittää yhteistyötä museoliikenteen suuntaan ja miten? mm. Vanhan kalustonhuolto ja -käyttö vaatii osaamista joka on enää museoliikenteen harjoittajien hallussa. Tämä vaatii myös viranomaistahon perehtymistä asiaan ja muutoksia nykykäytäntöön. Olisiko aika nimetä osaava ja museoliikenteen laajasti tunteva henkilö yhdyshenkilöksi liikennöitsijöiden ja viranomaisten tueksi.

Kiitos

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto