



Liikenne- ja viestintävirasto

Raideliikenteen säädösinfo

31.10.2019

OHJELMA

9.00–9.30	<i>Aamukahvi</i>
9.30–9.40	Tilaisuuden avaus ja raideliikennejohtajan terveiset / Raideliikennejohtaja Yrjö Mäkelä
9.40–10.00	Lakiosaston terveiset / Osastopäällikkö Susanna Metsälampi
10.00–10.20	Ajankohtaista raideliikenteessä / Liikenneneuvos Risto Saari, LVM
10.20–10.50	Sääntelyuudistukset – missä mennään nyt? - Uudistettu kelpoisuussääntely / Erityisasiantuntija Jari Nieminen - 4. rautatiepaketti / Kehityspäällikkö Kaisa Sainio
10.50–11.00	Katsaus ajankohtaisiin määräyshankkeisiin / Johtava asiantuntija Une Tyynilä
11.00–12.00	<i>Lounastauko</i>
12.00–13.00	Mitä uutta EU-sääntelyssä? - Yhteentoimivuussääntelyn uudet tuulet / Johtava asiantuntija Une Tyynilä - Uutta rekisterisääntelyssä / Erityisasiantuntija Esko Sandelin - Toimijoiden turvallisuussuoriutuminen ja tapahtuma-raportointi / Erityisasiantuntija Ville Vainiomäki
13.00–13.20	Suomi-Venäjä rautatiesopimuksen kuulumiset / Kehityspäällikkö Kaisa Sainio ja erityisasiantuntija Mauno Pajunen
13.20–13.40	<i>Kahvitauko</i>
13.40–14.40	Traficomin rautatieturvallisuusohjelma / Osastopäällikkö Heidi Niemimuukko, yksikönpäällikkö Tomi Anttila ja kehityspäällikkö Kaisa Sainio

Lakiosaston terveiset

Susanna Metsälampi

Megatrendit ja liikennejärjestelmäajattelu muokkaamassa toimintaa ja sääntelyä

- ▶ Kestävä kehitys ja ilmastonmuutos
- ▶ Teknologiakehitys
 - ▶ Automaatio
 - ▶ Digitalisaatio
- ▶ Liikennejärjestelmänäkökulma
- ▶ Esteettömyyden ja saavutettavuuden korostuminen



Kansallinen liikkumavara pienenee – vaatimukset tehdään yhdessä EU:ssa

- ▶ Lainsäädäntörintamalla ja määräysrintamalla hiljaisempaa
- ▶ Sädösvaikuttamisen painopiste vahvasti EU-rintamalla.



Traficom palvelee

- ▶ Liikenteen ja viestinnän **säädösseuranta** viikoittain Traficomien uutisissa:
 - ▶ Eduskunnalle annetut hallituksen esitykset
 - ▶ Suomen säädöskokoelmassa julkaistut lait, asetukset ja sopimukset
 - ▶ Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistut säädökset
 - ▶ Traficomien antamat määräykset
- ▶ Traficomien säädössivut
 - ▶ Sivusta saatu paljon palautetta
 - ▶ Sivuja kehitetään jatkuvasti, palautetta otetaan vastaan.
- ▶ Säädösjakelulistan tilalle [RSS-syötteet](#)!

Raideliikenteen sääntely ja muuta ajankohtaista

Traficomın sädösinfo 31.10.2019

Risto Saari, LVM



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Esille nostettavia asioita

- Vireillä olevat säädöshankkeet, ml. EU-säädöshankkeet.
- Hallitusohjelma
- Muuta (Venäjä-asiat).

Raideliikenteen sääntelyssä hiljaisempi vaihe

- EU:n neljäs rautatiepaketti pantu kansallisesti täytäntöön raideliikennelailla (1302/2018) sekä sen nojalla annetuilla asetuksilla ja määräyksillä:
 - VNA rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1308/2018);
 - VNA rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta (284/2019);
 - Voimassa edelleen myös VNA rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (1489/2015);
 - Traficomin määräys rautatiejärjestelmän turvallisuudesta.
- Lisäksi lait liikennepalvelulain muuttamisesta (1303/2018) ja turvallisuustutkintalain muuttamisesta (187/2019).
- Komissio vaihtumassa joulukuussa 2019, joten vanha komissio ei ole antanut enää vuoden 2019 aikana merkittäviä uusia säädösehdotuksia.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltävänä on vain rautatievastuuasetuksen muuttamista koskeva säädöshanke.

Hallituksen esitys liikennepalvelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

- Koottu yhteen erinäisiä teknisiä säädösmuutos-tarpeita, joita havaittu sen jälkeen, kun liikennepalvelulain ns. III-vaiheen muutoskin tuli voimaan 1.4.2019.
- Raideliikenteen osalta erinäisiä teknisiä muutoksia viittausten osalta.
- Merkittävin muutos on raideliikennelain 192 §:n 13 mukainen siirtymäsäännös, jolla esitetään, että siirtymäaikaa jatkettaisiin (koskee VR:lle myönnettyä siirtymäaikaa): siirtymäaikaa todennäköisesti jatkettaisiin 1.7.2021 saakka.

Vireillä uusi säädöshanke

- Sädöshankepätös hyväksytty 9.10.2019: hallituksen esitys raideliikennelain ja liikennepalvelulain muuttamisesta sekä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 284/2019 muuttamisesta.
- Tarkoitus antaa HE loppusyksystä 2020 eduskunnalle ja tavoitteena olisi, että eduskunta voisi hyväksyä lait viimeistään keväällä 2021: lait tulisivat voimaan viimeistään 16.6.2021.
- Erityisesti rekisteröintiä koskevien säännösten muutoksia, kun Traficomilta siirtymässä rekisteröintitehtäviä EU:n rautatievirastolle 16.6.2021 alkaen.
- Tehdään myös muita teknisluonteisia muutoksia, jotka katsottu tarpeelliseksi.
- Samanaikaisesti myös valtioneuvoston asetukseen etenkin ratarekisteriä koskevia muutoksia: vna-muutos voidaan antaa jo ennen lakien voimaantuloa.

EU-säädöshankkeista

- Komissio antoi ehdotuksensa **rautatievastuu-asetuksen uudistamisesta** syyskuussa 2017.
 - Aikaisempien pj-maiden aikana käsittely vähäistä ja vain tilannekatsauksia.
 - Suomi vienyt asiaa aktiivisesti eteenpäin ja tavoitteena on saavuttaa neuvoston yleisnäkemyks joulukuun liikenneministerineuvoston kokouksessa.
 - Vaikeimpia ratkaistavia asioita mm. soveltamisala, polkupyörän kuljettaminen, lipun ostaminen junassa, matkatietojen jakaminen, suoralippu, maksun palautus, varautuminen, liikuntarajoitteisten avustaminen ja valvonta.
- Komissio suunnitellut pitkään **veturinkuljettajadirektiivin uudistamisesta**:
 - Mahdollisesti uusi komissio antaa ehdotuksensa.

PMI Rinteen hallituksen hallitusohjelma (1/4)

- Hallitusohjelmassa useita kirjauksia, joiden tavoitteena on lisätä panostuksia rataverkon investointeihin:
 - **Raideinvestointien** määrää kasvatetaan nykytasosta investoimalla enemmän raiteisiin.
 - Toteutetaan rautateiden **nopeutus- ja turvallisuus-toimenpiteitä** perusväylänpidon tasokorotuksen sisällä.
 - Erityisesti rataverkkoa ja raideliikennettä koskeville miljardihankkeille on syytä tehdä **laaja-alainen vaikutusten arviointi** sekä suunnitella ja rakentaa ne nykyisen verkon kanssa toimiviksi kokonaisuuksiksi, jotka tuovat lisää matkustajia raiteille ja mahdollistavat järkevän rahankäytön.
 - Toteutetaan sähköistys **Kemi–Laurila–Haaparanta** välillä. Tämän kustannus on valtion talousarviolle 10 miljoonaa euroa. Sähköistys avaa yhteyden Pohjois-Ruotsin kautta rahti- ja matkustajaliikenteelle Eurooppaan ja Jäämerelle. Ratayhteys mahdollistaa uuden kuljetusreitin, palvelee teollisuutta ja avaa potentiaalia myös rajat ylittävään matkustajaliikenteeseen.
 - Mahdollistetaan **henkilö- ja tavaraliikenne** vähän liikennöidyillä ja käytöstä poistetuilla rataosuuksilla.

PMI Rinteen hallituksen hallitusohjelma (2/4)

- Rataverkon kehittämisinvestointien rahoitus osana vuotuisia talousarvioesityksiä eduskunnalle, **vuoden 2020 talousarvioesityksen mukaan**:
 - Perusväylänpidon rahoitukseen tulee lisäystä **362 miljoonaa** euroa vuonna 2020.
 - **Vaarallisten tasoristeysten poistamiseen** ehdotetaan yhteensä 22 miljoonaa euroa vuosille 2020-2021.
 - Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 10.9.2019 linjauksia suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi. Ministerivaliokunnan päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää neuvottelut **Turun tunnin juna -hankeyhtiön sekä Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi**.
 - Hallitus varautuu Turun tunnin junan ja Suomi-radan nopeiden raideyhteyksien **suunnittelun toteuttamiseen pääomittamalla 15,7 miljoonalla** eurolla Pohjolan Rautatiet Oy:tä. Valtio varautuu suunnittelun rahoittamiseen yhteensä 115 miljoonalla eurolla.
 - Pääradan **liitännäisiä raideyhteyksiä** parannetaan välillä Tampere-Pori, Tampere-Jyväskylä ja Seinäjoki-Vaasa. Tampere-Pori-raideyhteyttä parannetaan ja nopeutetaan kohdentamalla 40 miljoonan euron perusväylänpidon rahoitus tasoristeysten poistoon. Tampere-Jyväskylä-radan nopeuttamisen ja välityskyvyn parantamisen suunnitteluun kohdennetaan 18 miljoonan euron valtuus. Seinäjoki-Vaasa-radan nopeuttamisen suunnitteluun kohdennetaan 3 miljoonan euron valtuus.
 - Uutena hankkeena aloitetaan **Hanko-Hyvinkää-rataosan sähköistäminen** (62 miljoonan euron valtuus).

PMI Rinteen hallituksen hallitusohjelma (3/4)

- **Palvelutarjontaan** liittyvät kirjaukset:
 - Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa seurataan HSL:n lähiliikenteen kilpailutuksen tuloksia ja jatkokilpailutuksissa edetään Open Access -mallin mukaan.
 - Henkilöliikenteessä kalustotarpeet on hoidettava kustannustehokkaalla tavalla kuntoon, ottaen huomioon ratakaluston elinkaaren mittainen, resurssiviisas käyttö.
- PMI Sipilän hallituksen käynnistämä eteläisen Suomen taajamajunaliikenteen kilpailutus on keskeytetty.

PMI Rinteen hallituksen hallitusohjelma (4/4)

- **VR:ään kohdistuvia linjauksia:**

- Tarkastellaan, tuottaisiko osinkotulojen käyttö palvelutason korotuksiin, liikenteen ostoihin ja kaluston modernisointiin paremman kokonaistuoton kuin valtionkassan yleiskatteeksi päätyminen. VR-Yhtymä Oy on vuosien 2015–2019 välillä maksanut valtiolle omistajana 640 miljoonaa euroa osinkoina ja pääoman palautuksina sekä 1,4 miljardia euroa veroina ja veroluontoisina maksuina.
- Vastuu erityisesti VNK/OO:lla.
- Parannetaan VR:n palvelua ja avataan tiedon avoimet rajapinnat matkaketjujen yhdistämisen mahdollistamiseksi (palveluistuminen).
- Osa MaaS:n toteutusta ja linjassa liikennepalvelulain kanssa.

Venäjä-asiat

- FI-RU-rautatieliikennetyöryhmän kokous 6.11.2019.
- Vuonna 2018 sovitut muutokset ministeriöiden välisen sopimuksen kuormausmääräyksiä koskevaan liitteeseen 3 sekä rahtikirjaa koskevaan liitteeseen 7 tarkoitus saattaa voimaan helmi-maaliskuun vaihteessa 2020.
- Vuoden 2019 aikana sovitut muutokset liitteeseen 2 (vaunujen tekniset tarkastukset rautatieraja-asemilla) saatetaan samalla voimaan.
- Käsiteltävänä ollut joukko muita asioita mm. Lastoshka, Allegro-junan myöhästymiset, Tolstoi-junan rajatarkastukset jne.



Liikenne- ja viestintävirasto

Uudistettu kelpoisuussääntely

Jari Nieminen

Kelpoisuusasioiden lainsäädäntökehys

TURVALLISUUSSÄÄNTELY

Turvallisuusedirektiivi

Turvallisuusjohtamisjärjestelmien arviointikriteerit

Raideliikennelaki

YHTEENTOIMIVUUSSÄÄNTELY

Yhteentoimivuusedirektiivi

Raideliikennelaki

OPE YTE

KULJETTAJIA KOSKEVA SUORA SÄÄNTELY

Veturinkuljettajadirektiivi

Laki liikenteen palveluista

KOMa 36/2010/EU
KOMp 17/2010/EU
KOMp 765/2011/EU
KOMs 766/2011/EU

Määräys oppilaitoksista ja näytönvastaanottajista

Määräys rautatielääkäreistä ja -psykologeista

Ohje kuljettajien terveydentila- ja psykologisista vaatimuksista

Turvallisuussäätely kaiken taustalla

Raideliikennelain (1302/2018) mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat vastaavat rautatiejärjestelmän turvallisuudesta omalta osaltaan.

- Tämän velvoitteen täyttääkseen toimijoiden tulee perustaa turvallisuusjohtamisjärjestelmä (TJJ) tai turvallisuuden hallintajärjestelmä (THJ)
- TJJn ja THJn yksi osa-alue on turvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittavien henkilöiden soveltuvuuden hallinta (pätevyydenhallintajärjestelmä)

Pätevyyden hallinta osana turvallisuussäätelyä (1/2)

TJJ:n ja THJ:n edellytyksenä on, että toimija tunnistaa toiminnastaan turvallisuuteen vaikuttavat tehtävät

- Näitä tehtäviä ei ole säädöksissä määritelty, mutta hyvänä ohjenuorana määrittelylle voi pitää mm. seuraavaa ajatusta:

Jos tehtävän suorittaminen voi aiheuttaa vaaratilanteen, jos se tehdään väärin tai jätetään kokonaan tekemättä, niin kyseessä on turvallisuuteen vaikuttava tehtävä.

Pätevyyden hallinta osana turvallisuussääntelyä (2/2)

Turvallisuuteen vaikuttavien tehtävien osalta toimijan tulee:

- Määrittää tehtävään sisältyvät vastuut
- Määrittää tehtävässä tarvittavat perusvaatimukset (koulutus, terveydentila ja psykologinen soveltuvuus)
- Tarjota tehtävän edellyttämä koulutus/perehdytys
- Varmistua osaamisen tasosta
- Valvoa, että asetetut vaatimukset täyttyvät päivittäisessä työssä
- Tarjota osaamista päivittävää koulutusta (kun tarpeen)

Laki liikenteenpalveluista (LIPA)(320/2017)

- Veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti vain kuljettajiin kohdistuva yksityiskohtainen sääntely
 - Ei enää liikenneturvallisuustehtävä käsitettä (LO, VTJ ja RTV -tehtävien hallinnointi TJJ:n kautta)
- Pienimuotoiset kuljettajatehtävät rajautuivat lain soveltamisalan ulkopuolelle
- Lääkärijärjestelmää uudistettiin
- Traficom ylläpitää kuljettajista vain lupakirjarekisteriä



LIPA lain soveltamisalaan kuuluva kuljettajatoiminta

- Kuljettajalla on oltava kelpoisuutensa osoituksena Traficomien myöntämä lupakirja ja rautatieliikenteen harjoittajan myöntämä lisätodistus.
- Kuljettajalle on asetettu minimivaatimuksia osaamisen, terveydentilan ja psykologisen soveltuvuuden osalta.
- Kuljettajaa koskevat tarkastukset suoritetaan Traficomien hyväksymien toimijoiden puolesta.
- Kuljettajien osaamista ja terveydentilaa tulee seurata määrävälein järjestettävien testien/tarkastuksien.

LIPA lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävä kuljettajatoiminta

Lain perusteissa määritellään, minkälainen toiminta voidaan rajata lain soveltamisalan ulkopuolelle.

- Toiminnan tulee olla pienimuotoista. Pitkälti vanhan sääntelyn mukainen rajoitetun alueen kuljettajatoiminta voidaan katsoa kuuluvat ulkopuolelle.
- Mahdollistaa kuljettajakoulutuksen kohdentamisen paremmin suoritettavaan työhön.
- Rautatieliikenteenharjoittajalla säilyy vastuu kuljettajan soveltuvuudesta tehtävään → Hallinta TJJ:ssä

Kelpoisuussäätely yhteentoimivuussäätelynä

- Komission asetuksena annetussa käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä (OPE YTE) on asetettu vaatimuksia:
 - junahenkilökunnan soveltuvuudelle.
 - junan matkakuntoisuustarkastusta kv-liikenteessä suorittavalle henkilöstölle



Ajankohtaisia asioita kelpoisuuksiin liittyen

- Oppilaitostoiminnan arviointiin on kiinnitetty erityistä huomiota:
 - 2019 kelpoisuusvalvonta kohdistunut erityisesti museoliikennöitsijöihin
 - 2020 kelpoisuusvalvontaa tullaan kohdistamaan erityisesti radanpidon yrityksiin
- Lupakirjan peruuttamismenettelyitä on tarkennettu ja lupakirjoja on alettu myös aktiivisemmin peruuttamaan, jos ehdot eivät enää täyty.
- Sakko- ja rikosrekisteritietoja on aloitettu tehokkaammin hyödyntämään lupakirjan ehtojen arvioinnissa

Ajankohtaisia asioita kelpoisuuksiin liittyen

- Näytön vastaanottajien toimintaan tullaan kiinnittämään huomiota
- Viraston verkkosivut päivitetään oppilaitosten ja näytön vastaanottajien osalta
- Traficom järjestää kelpoisuusasioiden osalta yhteistyöryhmän kokouksia, joissa käsitellään kelpoisuusasioita laajemmin.
 - Seuraava kokous 17.1.2020 Traficomissa (mahd. osallistua myös skypellä)



4. rautatiepaketti

Kaisa Sainio

4. Rautatiepaketti toinnassa

- ▶ 4. rautatiepaketti tuli voimaan 16.6.2019
- ▶ Isoimmat käytännön muutokset
 - ▶ Rautatieliikenteen harjoittaja voi nyt hakea turvallisuustodistuksen ja kaluston markkinoillesaattamisluvan Traficomilta lisäksi ERA:sta
 - ▶ Em. luvat on haettava ERA:sta silloin, jos rautatieliikenteen harjoittaja aikoo liikennöidä tai käyttää luvitettavaa kalustoaan useamman kuin yhden jäsenvaltion alueella.
 - ▶ Lupia haetaan keskitetyllä palvelupisteellä (One Stop Shop)
 - ▶ Lupamenettelyt ja ohjeet ovat yhtäläiset kautta EU:n
 - ▶ Joitakin eroavaisuuksia yhä on mm. kansallisiin sääntöihin yms. liittyen.



Suomeen lupaa haettaessa huomioon otettavat asiat

► Luvan myöntäjänä ERA

- Käsittelijänä ERA:n sekä NSA:iden henkilöstöä
- Lupaa voi hakea suomeksi, mutta pääosa hakemusaineistosta jouduttaneen käännettämään, mikä hidastaa prosessia
- Luvan hinta 130 €/h ERA:n työn osalta ja Traficominn hinnaston mukaisesti Traficominn työn osalta
- Valitustienä ERA:n valituslautakunta ja EY TI

► Luvan myöntäjänä Traficom

- Käsittelijänä Traficominn virkamiehet
- Käsittelykieli suomi
- Luvan hinta 250 €/h markkinoillesaattamislupa ja 200 €/h turvallisuustodistus
- Kansalliset valitustiet

Ensimmäisiä käytännön kokemuksia ja kysymyksiä

- ▶ Lupaprosessit toimivat sekä ERA:ssa että Traficomissa
 - ▶ ERA:lla käsittelyssä jo useampi sata VA-hakemusta, lupia myös myönnetty jo useita. SSC-hakemuksia ERA:lle tullut toistaiseksi kymmenkunta ja ERA myöntänyt yhden turvallisuustodistuksen.
 - ▶ Myös Traficomissa käsittelyssä sekä VA että SSC-hakemuksia.
- ▶ Keskitetty palvelupiste kehittyy vielä
 - ▶ Järjestelmässä havaittu joitakin puutteellisuuksia, joista pääosa saatu korjattua.
- ▶ Osa jäsenvaltioista täytöntöönpanee 4. paketin vasta vuonna 2020 – tuoko seurannaisvaikutuksia muille?
- ▶ Sääntelyssä voi olla pieniä aukkoja – selviää ajan kulumisen myötä.

Asioita, jotka vielä vaativat huomiota

- ▶ Uusien toimintamallien hienosäätö ja jatkuva kehittäminen
- ▶ Keskitetyn palvelupisteen tulevat päivitykset ja toimivuuden hiominen
- ▶ Yhteisten menettelyjen hiominen käsiteltäessä lupahakemusta yhdessä ERA:n kanssa
 - ▶ Ajankohtaista viimeistään 1. Suomesta ERA:an tehtävän lupahakemuksen yhteydessä
- ▶ Tarvittaessa menettelyjen ja Traficomin asiakasohjeiden hiominen
 - ▶ Palaute tervetullutta joko kaisa.sainio@traficom.fi tai ao. lupa-käsittelyjen yhteydessä.

Miten tästä eteenpäin?

- ▶ ERA:n on arvioitava turvallisuuskulttuurin kehitystä ja toimitettava viimeistään 16.6.2024 komissiolle kertomus, jossa tarvittaessa ehdotetaan järjestelmään tehtäviä parannuksia.
- ▶ Komissio antaa joka 3. vuosi alkaen vuodesta 2023 parlamentille ja neuvostolle kertomuksen unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistymisestä.
- ▶ Maksuja ja palkkioita koskeva järjestelmä arvioidaan varainhoitovuosittain ja niistä annettu asetusta (EU) 2018/764 tarkastellaan uudelleen 16.6. 2022 mennessä kiinteiden maksujen ottamiseksi asteittain käyttöön.





Liikenne- ja viestintävirasto

Katsaus ajankohtaisiin määräyshankkeisiin

Une Tyynilä

Sisältö

- ▶ Viime aikoina annetut määräykset
 - ▶ Ratarekisteristä annetun määräyksen kumoaminen
- ▶ Valmistelussa olevat määräykset
 - ▶ Kuormauslaiturimääräyksen kumoaminen
 - ▶ Toimilupamääräys
 - ▶ Varautumismääräys

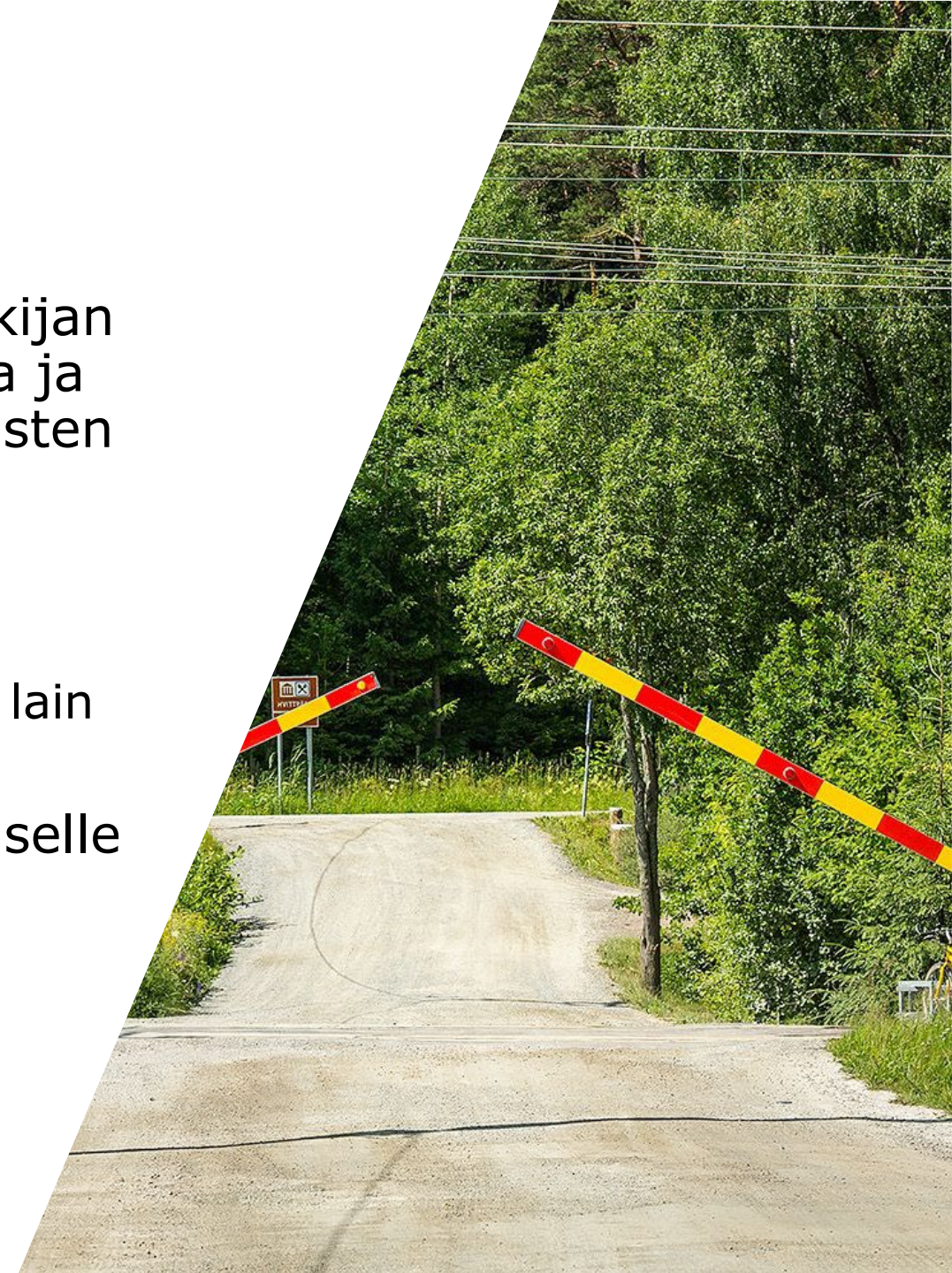


Annetut ja annettavat vanhojen määräysten kumoamismääräykset

- ▶ Ratarekisterimääräyksen kumoaminen
 - ▶ Puhtaasti tekninen toimenpide, koska määräyksellä täytäntöönpantu EU-säädös korvattiin asetuksella
- ▶ Kuormauslaiturimääräyksen kumoaminen
 - ▶ Kumoamista koskeva hankepäätös ja kumoamisesta tehty riskien arviointi on [lausunnoilla](#) 29.11.2019 saakka.
 - ▶ Mahdolliset kommentit pyydetään toimittamaan osoitteisiin kaisa.sainio@traficom.fi ja kirjaamo@traficom.fi
 - ▶ Itse kumoamismääräystä ei ole tarkoitus laittaa enää lausunnoille

Toimilupamääräys

- ▶ Määräyksen tavoitteena on tarkentaa hakijan taustan selvittämiseksi vaadittavia tietoja ja muuttaa määräys vastaamaan viranomaisten keskinäisiä menettelytapoja
- ▶ Lisäksi teknisiä tarkastuksia
 - ▶ Mm. määräyksen viittaukset lakiin liikennepalveluista muutetaan vastaamaan lain muuttunutta numerointia
- ▶ Määräysluonnos on tarkoitus laittaa ulkoiselle lausuntokierrokselle vielä tämän vuoden puolella, todennäköisesti joulukuun alkupuolella



Varautumismääräys

- ▶ Määräyksessä määrättäisiin toimijoiden valmiussuunnittelun järjestämisestä raideliikenteessä, tieliikenteessä ja ilmailussa
 - ▶ Vaatimuksia asetetaan sekä kaikkia liikennemuotoja koskevin että tietyille liikennemuodolle suunnattuina
- ▶ Määräysluonnos lähetetään lausunnolle 15.12.2019 mennessä.
- ▶ Lausuntoaika 31.1.2020 saakka.
- ▶ Tavoite antaa määräys helmikuussa 2020.



Liikenne- ja viestintävirasto

Yhteentoimivuuden uudet tuulet

Une Tyynilä

Sisältö

- ▶ YTE:ien valmistelu tulevaisuudessa
 - ▶ Seuraavat muutokset
 - ▶ Iso muutospaketti 2022
 - ▶ Ennen sitä tehtävät muutokset
 - ▶ ERA:n ehdotus tulevaisuuden prosessiksi
- ▶ Ratalaitteita koskeva kansallinen tekninen sääntely



YTE:ien valmistelun tulevaisuus

- ▶ Komission ja ERA:n mielestä YTE:t ovat "valmiita". Tuleva kehittyminen on nykyisen tekstin parantamista ja EU-politiikan ja toimijoiden ehdotusten huomioimista.
- ▶ Komissio valmistelemassa ERA:lle mandaattia seuraavaa isoa muutospakettia varten
 - ▶ Digitaalisaatio
 - ▶ Mm. ERTMS:n muutoksentekijät
 - ▶ SERA:n toiminnallisten ja teknisten esteiden poistaminen
 - ▶ Puhdas rahtiliikenne
- ▶ ERA:n suositus on tarkoitus antaa vuonna 2022

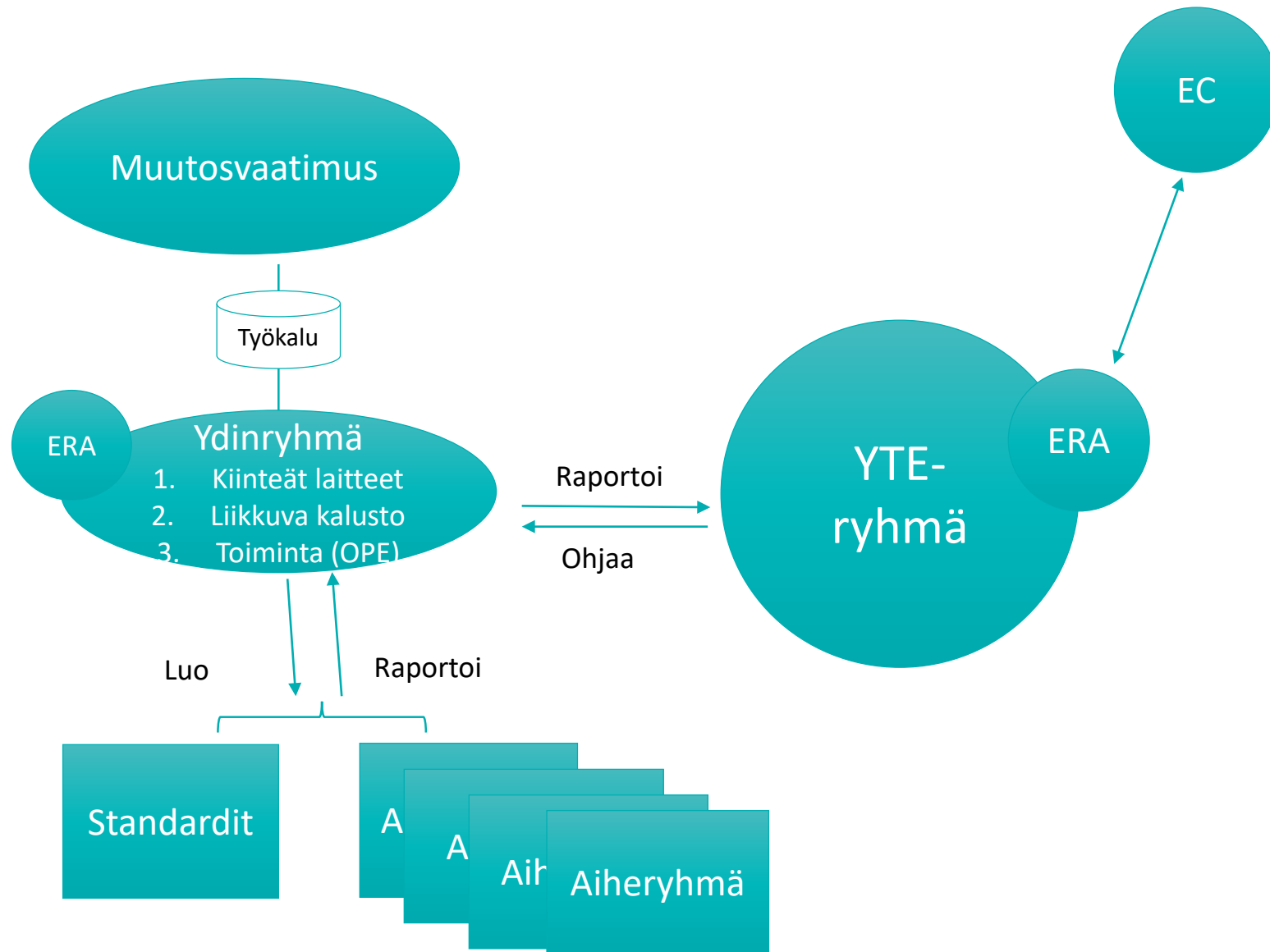
- ▶ Sitä ennen mahdollisia pikaisia tarpeita koskevia muutoksia
 - ▶ Esim. nyt käsittelyssä olevat olemassa olevaa liikkuvaa kalustoa koskevan käyttöalueen laajentaminen ja standardiviittaukset
- ▶ Lisäksi mahdollisesti TAF ja TAP YTE:ien revisio ja PRM YTE:n muutos
 - ▶ Nämä YTE:t ovat edelleen valmistelussa, kun muut ovat olleet tauolla
 - ▶ Ainakin TAF ja TAP YTE:n osalta ERA:lla on tavoitteena antaa suositukset joulukuussa



Uusi prosessi

- ▶ ERA on valmistelemassa uutta prosessia YTE:ien valmisteluun
 - ▶ Koskisi TAV, VHE, ENE, INF, PRM, SRT ja OPE YTE:iä
 - ▶ TAF, TAP ja OHM YTE:ien valmisteluprosessi jäisi ennalleen, koska uusi prosessi on samankaltainen kuin mitä näissä jo käytetään.
- ▶ Tavoitteena siirtyä YTE kohtaisesta valmistelusta aihekohtaiseen valmisteluun
- ▶ Valmistelussa käytettäisiin työkalua, joka mahdollistaa prosessissa käytyjen keskustelujen paremman jäljitettävyyden

ERA:n alkuperäinen ehdotus



Muutosvaatimus

- ▶ Organisaation muutosvaatimus tehtävä siihen tarkoituksen rakennetun työkalun (nettityökalu) kautta
 - ▶ Nettityökaluun on myös tarkoitus tallettaa kaikissa ryhmissä käydyt keskustelut.
- ▶ Muutosvaatimuksen voi esittää
 - ▶ Komissio
 - ▶ ERA
 - ▶ Jäsenvaltio
 - ▶ NSA
 - ▶ Edusryhmä (CER, EIM, UNIFE jne)

Ydinryhmän käsittely

- ▶ Ydinryhmä tarkistaa, että muutosvaatimuksessa on kaikki tarpeellinen tieto ja päättää seuraavista askeleista
 - ▶ Joko ratkaisee muutosvaatimuksen itse tai perustaa asian käsittelyä varten aihekohtaisen ryhmän
- ▶ Ydinryhmiä on kolme:
 - ▶ Kiinteät laitteet
 - ▶ Liikkuva kalusto
 - ▶ Toiminta
 - ▶ Tarvittaessa voidaan pitää myös yhteisiä kokouksia
- ▶ Raportoi YTE-ryhmälle

Aihekohtaiset ryhmät

- ▶ Perustetaan sellaisia aiheita varten, joiden osalta tarvitaan erityistä asiantuntemusta, esim. komposiittijarrut tai liikkuvan kaluston ja infran liitännät
 - ▶ Ydinryhmä pohtii kokoonpanon ja YTE-ryhmä hyväksyy.
- ▶ Aiheen asiantuntijoita edustusryhmistä ja NSA:ista
 - ▶ Tarkoitus olisi, että osallistujamäärä olisi rajoitettu tahoihin ja asiantuntijoihin, joilla on jotain annettavaa aiheeseen.
- ▶ Raportoi ydinryhmälle

YTE ryhmä

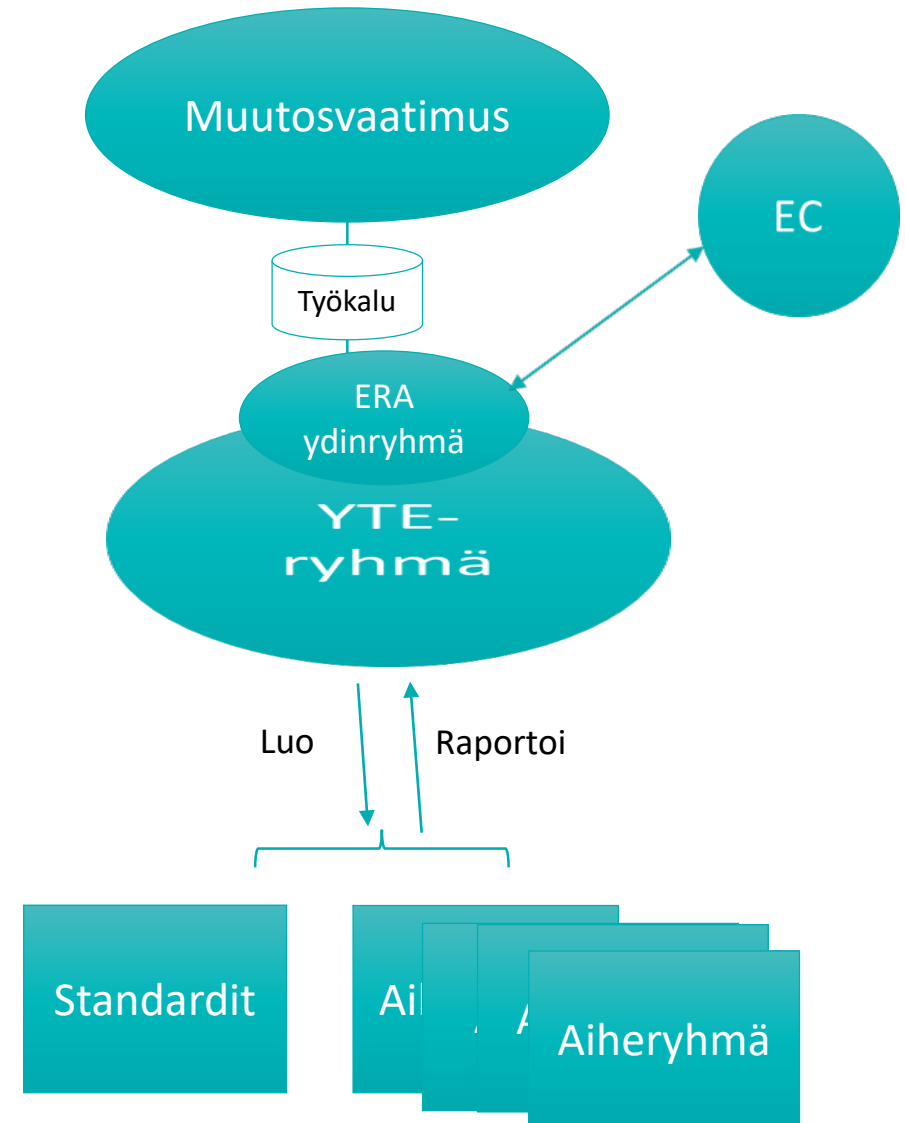
- ▶ ERA-asetuksen 5 artiklan mukainen ryhmä
 - ▶ Mukana jäsenvaltioiden (NSA:iden) edustajat ja ALE, ALLRAIL, CER, EIM, EPTTOLA, ERFA, ETF, FEDECRAIL, NB-Rail, UNIFE, UIP, UITP ja UIRR. Lisäksi ERA voi kutsua mukaan itsenäisiä asiantuntijoita tai kansainvälisten organisaatioiden edutajia.
- ▶ Ohjaa muita ryhmiä
 - ▶ Mm. vahvistaa aiheryhmiä nimityksen ja kokoonpanon
- ▶ Kumpikin ERA:n ehdotuksista jättää epäselväksi sen, kuinka paljon ryhmässä oikeasti on tarkoitus keskustella YTE:ien sisällöstä

ERA-asetus (EU) 2016/796 1, 2 ja 3 kohdat

- ▶ Virasto perustaa rajoitetun määrän työryhmiä sellaisten suositusten ja tarvittaessa suuntaviivojen laatimiseksi, jotka liittyvät erityisesti yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin, yhteisiin turvallisuustavoitteisiin, yhteisiin turvallisuusmenetelmiin ja yhteisten turvallisuusindikaattorien käyttöön
- ▶ Työryhmiin kuuluu edustajia, jotka kansalliset viranomaiset ovat nimenneet osallistumaan työryhmiin
- ▶ Edustavan elimen on toimitettava virastolle luettelo pätevimmistä asiantuntijoista, joilla on valtuudet edustaa sitä kussakin työryhmässä. Virasto valitsee niistä edustajat.
- ▶ Virasto voi tarvittaessa nimittää työryhmiin riippumattomia asiantuntijoita ja asianomaisella alalla päteviksi tunnustettujen kansainvälisten järjestöjen edustajia.

ERA:n muokattu ehdotus

- ▶ Erot alkuperäiseen:
 - ▶ Ydinryhmien sijaan muutosvaatimusten ensikäsittely ERA:ssa sisäisesti
 - ▶ YTE-ryhmän roolia (ehkä) vahvistettu
 - ▶ Aiheryhmän puheenjohtaja raportoi aiheryhmän työstä YTE-ryhmälle



Ratalaitteita koskeva kansallinen sääntely

- ▶ Turvallisuussääntelyä ja liikkuvaa kalustoa koskevaa teknistä sääntelyä on valvottu jo pitkään
- ▶ Nyt työ on aloitettu myös ratalaitteita koskevan sääntelyn osalta
 - ▶ Joulukuun alkuun mennessä jäsenvaltioiden pitäisi olla ilmoittanut kaikki yhteentoimivuusdirektiivin 13.2 artiklan mukaan sallitut kansalliset säännöt eli käytännössä YTE:ien avoimiin kohtiin tai erityistapauksiin liittyvät säännöt
- ▶ Tämän lisäksi Komissiolle ja ERA:lle pitäisi ilmoittaa, jos näiden lisäksi on vielä sääntöjä, jotka tarkistetaan käyttöönoton yhteydessä
 - ▶ Suomessa esim. tasoristeyksiä ja sähköturvallisuutta koskevat säännöt
 - ▶ Komission virallinen näkemys on, että näitä ei saisi enää olla vaan ne pitäisi joko siirtää toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien varaan tai ilmoittaa YTE:ien puutteina.
 - ▶ Tästä asiasta kuitenkin keskustellaan vielä



Liikenne- ja viestintävirasto

Uutta rekisterisääntelyssä

Esko Sandelin

- ▶ KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS [\(EU\) 2019/777](#), 16.5.2019, tullut voimaan 17.6.2019, rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2014/880/EU kumoamisesta
- ▶ Asetuksen mukaisesti ERA tulee yhdenmukaistamaan RINF:n käyttöä keskitettyyn sovellukseen
 - ▶ Rataverkon haltijat toimittavat tiedot rekisteröintiyksiköille 31.12.2020 saakka. Rekisteröintiyksiköiden on toimitettava tiedot RINF-sovellukseen vähintään kerran kuukaudessa
 - ▶ **Kunkin jäsenvaltion rataverkon haltijat vastaavat 1.1.2021 lähtien tietojen keräämisestä ja viemisestä RINF-sovellukseen**

- ▶ RINFiin tulee lisää parametreja, jotka tulevat koskemaan TEN-T verkon tietoja sekä liikkuvan kaluston ja radan yhteensopivuuden tarkastamista
 - ▶ Parametrit tulevat julkaisupakolliseksi kahdessa vaiheessa
16.1.2020 35 kpl ja 1.1.2021 20 kpl
- ▶ Uudentyyppinen toiminnallinen piste: Paikallinen rajapiste
 - ▶ tulee julkaisupakolliseksi alkaen 31.12.2020
- ▶ Yhteistyö on käynnistetty Väylän kanssa uusien parametrien käyttöönottamiseksi

Ratarekisteri RINF Tärkeimmät selvityksessä olevat parametrit? 1/5

- ▶ Rataverkon haltijan koodi muuttuu
 - ▶ Aikaisemmin käytössä olleen rataverkon haltijan UIC-peräisen koodin (IM's Code) ERA haluaa muuttaa yhteneväiseksi tunnisteeksi EVR YTE:n mukaisesti
 - ▶ Useiden tarpeiden yhdistämisen johdosta toimijoiden tunnisteiden käyttöönoton ja hallinnan muutos ei ole vielä valmis, muutos on luvattu ottaa käyttöön viimeistään 16.6.2021
 - ▶ ERA:sta tulee tunnisteiden hallinnoija
 - ▶ Tunnisteiden hallintaa varten on tekeillä ERA:n kotisivu [Organization Code list](#)
 - ▶ Menettelytapa- tunnisteiden mallin ohje on vielä luonnosasteella
 - ▶ Kansallisesti on mahdollista ottaa uusi tunniste käyttöön aikaisemmin, mutta se ei ole tarkoituksenmukaista ennen ohjeistuksen valmistumista

Ratarekisteri RINF Tärkeimmät selvityksessä olevat parametrit? 2/5

- ▶ Toiminnalliset pisteet, nykytilanne rautatieliikennepaikkaluettelon mukaan
 - ▶ OP ja TAF/TAP koodit saadaan tätä kautta, esim FI00100
 - ▶ Samalla toiminnallisella pisteellä voi olla monen omistajan raiteita, rataverkon haltijan koodi erottaa raiteet
 - ▶ XML-tiedostoa koostettaessa Väylän toiminnallisen pisteen sisälle lisätään muiden rataverkon haltijoiden raiteet (kaikkien rataverkonhaltijoiden raiteet yhdellä kertaa) jonka NRE-FI (eli Traficom) validoi ja julkaisee
 - ▶ ERA:n työkalu ei mahdollista yhdistämistä (tulee duplikaattitietoja kun on sama toiminnallinen piste)

Ratarekisteri RINF Tärkeimmät elvityksessä olevat parametrit? 3/5

- ▶ Toiminnalliset pisteet, uusi tilanne ja uudentyyppinen toiminnallinen piste: Paikallinen rajapiste, alkaen 31.12.2020
 - ▶ On määritettävä tunnisteet ja koordinaatit jokaiselle uudelle rajapisteelle
 - ▶ Tämän osuuden rekisteriä ylläpitäisi kansallisesti NRE-FI
 - ▶ Tulee lisätä rataosuuden kulkutieraiteet näiden välille
 - ▶ Jokainen rataverkon haltija pystyy omatoimisesti lataamaan oman XML:n ERA:n palveluun RINF applikaatiolla
 - ▶ Suomikohtaisen tiedoston NRE-FI yhdistää, validoi ja julkaisee RINF applikaatiolla

Ratarekisteri RINF Tärkeimmät selvityksessä olevat parametrit? 4/5

- ▶ Toiminnalliset pisteet, TEN-T verkko, parametrit käyttöön viimeistään 16.6.2021
- ▶ Euroopan laajuisen verkon paikkatietojärjestelmän tunniste (GIS ID)
 - ▶ Ilmaisee sen TEN-T tietokannan osan GIS ID:n, johon raide kuuluu
- ▶ Raiteen Euroopan laajuisen verkon (TEN-T) mukainen luokitus
 - ▶ Suomen rataverkolla on pääsääntöisesti sallittu sekä henkilö- että tavaraliikenne
- ▶ Määritellään jatkossakin TEN-T verkkoon kuuluvat linjaraiteet, sekä
 - ▶ "Core Freight" ja "Core Passenger" verkkoon kuuluvat reitit muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta (esim. kehäradalla kielletty tavaraliikenne ja Vuosaaren radalla henkilöliikenne)

- ▶ Kysymysten asettelu
 - ▶ Missä laajuudessa rautatieliikennepaikan raiteet kuuluvat TEN-verkkoon?
 - ▶ Ei ole nykyisin määritelty raiteiden tarkkuudella
 - ▶ Määritelty nyt mm. laitureiden metrimääränä ja aluerajauksina
 - ▶ Väylä toimittaa TEN-T verkon määritelmät raiteiden luokittelua varten
 - ▶ Esim. kantavuus, sähköistys, turvalaitteet yms.

Ratarekisteri RINF

Rekisteröinnin tilanne EU:n laajuisesti

Member state	Date of the last import	Expected total number of border points	Preferred total expected length of track [used in]	Completeness of OP Network	Completeness of track length network	Number of identified	Number of identified missing parameters	Network completeness factor	Parameter completeness factor
Austria	26-03-2019 10	29	7337	0.98	1.00		0	0.99	0.87
Belgium	14/11/2018	16	6778	1.00	1.00			1.00	0.65
Bulgaria	18-03-2019 15	8	5007	0.95	0.94		0	0.94	0.96
Croatia	19-03-2019 09	18	5770	1.03	0.46		0	0.75	0.49
Czech Republic	24/01/2019	36	12641	1.00	1.01		0	1.00	1.00
Denmark	29/02/2016		2807	1.00	1.00			1.00	0.61
Estonia	20-03-2019 19	3	1166	1.23	0.95			1.09	0.31
Finland	10/12/2018	1+4(Russia)	7035	0.98	1.00		0	0.99	0.94
France	15-03-2019 13	32	49707	0.96	0.97		0	0.96	0.99
Germany	7/03/2018	59	60000	0.78	0.78		8221	0.78	0.73
Greece	23/12/2018		3610	#DIV/0!	1.00			1.00	0.76
Hungary			10000	#DIV/0!	0.00			0.00	0.00
Ireland			2400	#DIV/0!	0.00			0.00	0.00
Italy	16/07/2018	60	24286	1.01	0.99		0	1.00	0.90
Latvia	12/11/2018		2100	#DIV/0!	0.88		0	0.88	1.00
Lithuania	30/11/2017	5	3441	1.00	0.20		447	0.60	0.84
Luxembourg	10/09/2018	7	621	0.26	0.83		0	0.55	0.69
Norway	24/10/2018	3	4400	1.00	0.89		0	0.94	0.84
Poland	28/12/2017	38	28747	0.84	1.00		51479	0.92	0.70
Portugal	10/12/2018	3	3246	1.00	0.97		0	0.99	0.90
Romania	14-03-2019 11		20000	#DIV/0!	0.09			0.09	0.66
Slovak Republic	15/11/2018	24	7000	0.99	0.68			0.84	0.36
Slovenia	13/11/2017	15	1531	1.00	1.00		731	1.00	0.94
Spain	10/01/2018	7	21802	0.95	0.96		3209	0.96	0.70
Sweden	17/10/2018	4	15000	1.05	0.80		431	0.92	0.55
Switzerland									0.00
Netherlands	12-03-2019 08	11	5500	1.00	1.00		0	1.00	0.99
United Kingdom	12-03-2019 14	2	32641	1.01	1.00		0	1.00	0.70

- ▶ ECVVR/NVR kalustorekisteriä koskeva komission päätös 2007/756/EY on korvattu komission täytäntöönpanopäätöksellä [\(EU\) 2018/1614](#), annettu 25.10.2018, tullut voimaan 14.11.2018
- ▶ ERA tulee tekemään ja ylläpitämään selaimilla käytettävää uutta EVR sovellusta, hajautettua ja keskitettyä järjestelmää
 - ▶ On käytettävä ERA:n sovelluksen rajapintaan sopivaa hajautettua järjestelmää rekisteröinnin tekemiseen alkaen 15.11.2020 ja viimeistään 16.6.2021
 - ▶ Jäsenvaltioilla on mahdollista käyttää hajautettua järjestelmää 15.6.2024 saakka, jonka jälkeen kaikki siirtyvät käyttämään keskitettyä järjestelmää
 - ▶ Suomessa tullaan siirtymäaikana käyttämään alustana ERA:n jo käytössä olevaa NVR:n standardisoitua järjestelmää EVR liitännällä ja ominaisuuksilla

REKISTERÖINTI

- ▶ Kalustoyksikön haltijan on jätettävä rekisteröintihakemus EVR kalustorekisterin kautta valitsemalleen jäsenvaltiolle kyseisen kalustoyksikön käyttöalueella
 - Kalustolla on oltava markkinoillesaattamislupa
 - EVR sovelluksessa on päätöksen mukainen uusi rekisteröintilomake
 - Rekisteröitäviä tietoja ovat kalustoyksikön yksilöivä tunnus, omistajan ja haltijan tunnistet, kulkuneuvon käyttöön liittyvät rajoitukset ja tiedot huollosta vastaavasta elimestä
 - Tyypitiedot (=tekniset tiedot) rekisteröidään ERTV:hen, joka on ERA:n ylläpitämä tyypitietojen rekisteri

- ▶ Suomessa käytössä oleva ikivanha RAHKAT kansallisen kalustorekisterin parasta ennen päivä on 31.12.2020
 - Siirtymä aikana käytetään ERA:n julkaisemaa sNVR , osana EVR sovellusta rekisteröimiseen
 - sNVR on mahdollista käyttää hajautettua järjestelmänä 15.6.2024 saakka, mutta on tarkoitus siirtyä keskitettyyn järjestelmään jo aikaisemmin
 - Liikenne- ja viestintävirastolla on käynnissä OPASTIN projekti, jonka avulla jatketaan käyttämään EU:n rekisterijärjestelmiä
 - RAHKAT:n jo rekisteröityjen tietojen (kalustoyksikön yksilöivä tunnus, omistajan ja haltijan tunnisteet, kulkuneuvon käyttöön liittyvät rajoitukset ja tiedot huollosta vastaavasta elimestä) vastaavuus sNVR/EVR järjestelmässä tarkistetaan
 - RAHKAT:ssa olevat tyyppitietoja vastaavat tekniset tiedot siirretään ERATV:hen (jo käytössä oleva, ERA:n ylläpitämä tyyppitietojen rekisteri)

Kalustorekisterit Mikä muuttuu 4/4

- ▶ OPASTI:men kehitystyön erillisinä osina on:
 - Kolmansien maiden yhdysliikennekaluston rekisteröintisovelluksen luominen
 - Huoltovarmuuden vaatimien kalustorekisteritietojen saatavilla olon varmistaminen
 - ✓ Tulee vaikuttamaan Väjälän/Finrailin Liikejärjestelmään, koska RAHKAT:n käyttö lopetetaan, eikä kansallista järjestelmää voida tehdä





Liikenne- ja viestintävirasto

Toimijoiden turvallisuus- suoriutuminen ja tapahtumaraportointi

Ville Vainiomäki

Toimijoiden turvallisuus-suoriutuminen ja tapahtumaraportointi

► Lähtökohta

- Uuden turvallisuusdirektiivin (2016/798) 4 artiklassa (d-kohta) esitetään, että ERA:n tulee valmistella yhteinen turvallisuusmenetelmä (YTM) aiheesta:
 - Rautatietoimijoiden ja niiden toiminnan turvallisuustason arviointimenetelmät kansallisella ja unionin tasolla
- 4. rautatiepaketti lisäsi ERA:n toimivaltaa mm. turvallisuustodistusten myöntämisessä
 - EU:ssa koetaan, että ERA:lla tulee olla nykyistä paremmat tiedot rautatietoimijoiden ja jäsenmaiden turvallisuustasosta, jotta se pystyy suoriutumaan tehtävistään



Common Occurrence Reporting (COR) -projekti

- ▶ Yhteisen turvallisuusmenetelmän valmistelua edelsi COR-projekti (2015-2018)
- ▶ COR-projektin tavoitteena oli suunnitella EU:n laajuista yhteistä turvallisuuspoikkeamien raportointia
- ▶ Nykyisten turvallisuusindikaattorien ei nähty tarjoavan riittävän hyvää kuvaa rautateiden turvallisuudesta EU-tasolla
- ▶ Projektissa keskusteltiin mm. raportoitavista poikkeamatyypeistä, tiedon luottamuksellisuudesta, tiedon jakamisesta, tiedon analysoinnista...
- ▶ Lopputuloksena ehdotus, jonka mukaan olisi tarkoituksen mukaista tehdä EU:n kattava poikkeamaraportointijärjestelmä, mutta alkuvaiheessa raportoitaisiin vain keskeisimmät poikkeamat.

CSM-mandaatti

- ▶ Tammikuussa 2019 ERA sai komissiolta mandaatin alkaa valmistella *yhteistä turvallisuusmenetelmää rautatietoimijoiden turvallisuustason ja turvallisuussuoriutumisen arviointiin jäsenmaiden ja EU:n tasolla*
- ▶ Luonnos yhteisestä turvallisuusmenetelmästä tulee olla valmis 12/2020 ja suositus yhteiseksi turvallisuusmenetelmäksi tulee olla valmis 4/2021
- ▶ Mandaatin mukaan CSM:n tulee sisältää:
 1. Menetelmä turvallisuustason arviointiin
 2. Rautatietoimijoiden turvallisuuspoikkeamien raportoinnin yhtenäistämisen
 3. Turvallisuuspoikkeamiin liittyvän tiedon jakamisen koordinointi
 4. Eri toimijoiden vastuut esitetyssä toimintamallissa

CSM:n valmistelu

- ▶ CSM työryhmän 1. kokous on joulukuussa 2019.
- ▶ 5 kokousta tammi-lokakuussa 2020.
- ▶ Vaiheet:
 1. Työryhmässä valmistellaan luonnos CSM-suosituksesta
 2. Suosituksen konsultaatiovaihe
 3. Uuden sääntelyn käyttöönotto
- ▶ Tällä hetkellä ERA työstää "Big Picture" dokumenttia aiheesta
- ▶ Yhteisen turvallisuusmenetelmän työnimi = CSM ASLP (assessing safety level and safety performance)
- ▶ COR-projektin tuotoksia hyödynnetään taustatietona valmistelussa



Big Picture

- ▶ ERA esitteli CSM ASLP:n Big Picture suunnitelmia 10.10.2019
- ▶ Kyseessä ERA:n valmisteleva suuntaviivadokumentti CSM-työlle
- ▶ Arviointimenettelyt
 1. Turvallisuustason (safety level) arviointi
 - ▶ Turvallisuuspoikkeamien määrä suhteessa suoritteeseen
 2. Turvallisuussuoriutumisen (safety performance) arviointi
 - ▶ Toimijan riskienhallintatoimenpiteisiin ja niiden toimivuuteen perustuva riskienhallinnan kypsyystason arviointi itsearviointilomakkeella
- ▶ Näiden tietojen avulla toimijoiden ja jäsenvaltioiden turvallisuustason seuranta
- ▶ Poikkeamatiedon ja riskienhallintatoimenpiteiden jakamisen avulla pyritään parantamaan turvallisuutta

Suomen edustaminen ja yhteistyö kansallisella tasolla valmistelun aikana

- ▶ CSM-työssä Traficomia edustaa todennäköisesti Ville Vainiomäki ja joku muu
- ▶ Millaisia toiveita yhteistyöstä kansallisella tasolla säädöksen valmistelun aikana?





Liikenne- ja viestintävirasto

Suomi-Venäjä rautatiesopimuksen kuulumiset

Kaisa Sainio ja Mauno Pajunen

Suomi-Venäjä sopimus suorasta kv. rautatieliikenteestä

- ▶ [Valtiosopimus](#) tullut voimaan vuonna 2016.
- ▶ Valtiosopimuksen täytäntöönpanosta on tehty lisäksi ministeriöiden välinen [hallinnollinen sopimus](#)
 - ▶ Hallinnolliseen sopimus sisältää 7 liitettä mm. kalustosta, rajatarkastuksista ja tavarankuormauksesta.
 - ▶ Liitteet löytyvät sekä [suomeksi](#) että [venäjäksi](#) Traficom sivuilta.



Suomi-Venäjä valtiosopimuksen työryhmät

LIIKENNETYÖRYHMÄ (LVM)

Päättävä, muita ryhmiä ohjaava ryhmä.

RAUTATIELIIKENNETYÖRYHMÄ (LVM)

Liikennetyöryhmään asioita valmisteleva, asiantuntijatyöryhmän työtä ohjaava ryhmä.

TEKNINEN ASiantuntijatyöryhmä (Traficom)

Rautatieliikennetyöryhmään asioita pyynnöstä valmisteleva ja liitteiden päivittämisen valmistelutyöstä vastaava ryhmä.

ASiantuntijatyöryhmän alatyöryhmät

Perustetaan tarvittaessa liitekohtaiseen päivitystyöhön.

Lähivuosien päivitystarpeet

Liitteiden vuonna 2020 voimaan tulevat muutokset

- ▶ Liite 2 (valmistelu 2019)
- ▶ Liite 3 (valmistelu 2018)
- ▶ Liite 7 (valmistelu 2018)

Liitteiden myöhemmät muutokset

- ▶ Liite 1 (käynnissä oleva päivitys)
- ▶ Liite 2 (uusia päivitystarpeita)
- ▶ Liite 3 (pieniä korjaustarpeita)
- ▶ Liite 7 (uusia päivitystarpeita)

Sopimusmuutokset

Sopimusosapuolet käyneet keskusteluja myös muutosehdotuksista valtiosopimukseen, mutta mitään päätöksiä muutoksista ei ole vielä tehty.

Vuoden 2019/2020 ajankohtaiset Liite 1. ja 2.

- ▶ **Liite 1** neuvottelut päässeet hyvään alkuun ja ymmärrys päivitystarpeesta on nyt sama
- ▶ Ratkaisevaa on IVY maiden neuvoston suhtautuminen FI pyyntöön 1520 vaunurekisterin tietoihin ja vaunumallikäsikirjaan
- ▶ Neuvottelupyyntö IVY maiden neuvostoon vetämässä marraskuulle, pvm auki
- ▶ Liite 1. alatyöryhmän kokous Pietarissa tai Moskovassa joulukuussa

- ▶ **Liite 2** parafointiversio esillä Moskovassa 6.11.19
- ▶ Rakenne on uudenlainen, vaati alkuun työtä saada malli ns. läpi
- ▶ Nyt jo havaittu päivitystarpeita:
 - puuttuu DMU ja EMU junatyypit
 - RZD uudet kalusto-määräykset astuneet voimaan syyskuussa, se aiheuttaa päivitystarpeen
- ▶ Pilotointi Vainikkalassa 11-13.2.2020
- ▶ Koulutuspakettia suunniteltu käyttöönoton tueksi, KRAO mukana
- ▶ Liite 2. alatyöryhmän kokous Pietarissa tai Moskovassa joulukuussa



Liikenne- ja viestintävirasto

Traficom rautatieturvallisuus- ohjelma

Heidi Niemimuukko, Tomi Anttila
ja Kaisa Sainio

Miksi turvallisuusohjelma?

- ▶ Raideliikenteessä turvallisuus ja toimintavarmuus ovat tärkeimmät päämäärät.
- ▶ Samalla kuitenkin pyritään säilyttämään tasapaino turvallisuuden, taloudellisuuden, sujuvuuden ja ympäristöystävällisyyden välillä.
- ▶ Tavoitteena säilyttää raideliikenne kilpailukykyisenä liikennemuotona, mm. kokeilemalla ja ottamalla käyttöön uusia toimintamalleja ja teknologioita.
- ▶ Suomen raideliikenneturvallisuuden kulmakiviä ovat:
 - ▶ turvallisuusjohtamisen ja hyvän turvallisuuskulttuurin jatkuva kehittäminen,
 - ▶ riski- ja suorituskyykyperusteinen toiminnanohjaus sekä
 - ▶ vastuunkanto toimintansa turvallisuudesta
- ▶ Turvallisuusohjelma on Traficomien keino edistää hyvän raideliikenne-turvallisuuden toteutumista.



Ohjelma 2019-2021

- ▶ Painopisteenä ohjelmassa on mm.
 - ▶ Ohjauksen kehittäminen mm. erilaisten seurattavien asioiden raportoinnin ja toiminnan yhdenmukaistamiseksi.
 - ▶ Säädösten ajanmukaisuuden arviointi
 - ▶ Kokonaisvaltaisen riskienhallinnan ja muutostenhallinnan parantamisen vaihtoehdot
 - ▶ Viestintä
 - ▶ Yhteistyö



Parempi tiedottaminen

- **Rautatiejärjestelmän vastuista** järjestetään keskustelu- ja infotilaisuuksia
- **Tilakuvatietoisuutta** parannetaan tuottamalla nykyistä aktiivisemmin tietoa
- **Toimintavarmuuden tilanteesta** viestitään säännöllisesti ministeriölle
- **Muutoksen hallintaan (riskienhallinta)** liittyen sovitaan yhdessä toimijoiden kanssa, miten muutoksista tiedotetaan
- **Omavalvontaan** kiinnitetään entistä enemmän huomiota auditoinneissa
- **Tietoturvaan** liittyvistä asioista tiedotetaan enemmän

Ohjauksen kehittäminen

- **Yhteisen taksonomian laatiminen ja käyttöönotto** onnettomuuksien ja vaaratilanteiden raportointiin
- **Varautumisen** tapahtumaviestinnässä käytettävän **merkittävyysasteikon** laatiminen
- **Toimintavarmuuden** osalta koordinointi, YTR:n perustaminen, raportointimenettelystä sopiminen ja menettelyn käyttöönotto
- **Toimijoiden oma-aloitteisen yhteistyön** merkityksen korostaminen ja edistäminen turvallisuuskulttuurityössä
- YTR:n perustaminen **turvallisuustiedon analysoimiseksi ja hyödyntämiseksi**
- Käynnistetään keskeisten rautatietoimijoiden **ylimmän johdon tapaamiset** mm. turvallisuuskehityksestä keskustelemiseksi
- **Kyberturvallisuusasioiden tilan** selvittäminen ja sen parantaminen tarvittavin tavoin

Ennakoivan turvallisuustyön ja valvonnan kehittäminen

- **Onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitus-aktiivisuuden** tärkeydestä muistuttaminen, ilmoitusten sisällön kehittäminen (mukaan analyysi tapahtuman merkittävyydestä)
- **Omavalvonnan kohdentaminen** ja säännöllinen raportointi tuloksista, omavalvonnan kohdentamisen ja tulosten hyödyntämisen kehittäminen
- **Tasoristeys-turvallisuuden** parantamisohjelma
- **Allejääntien vähentämiseen** tähtäävien toimenpiteiden suunnittelua ja käytännön toteuttamista tekevän poikkihallinnollisen YTR:n perustaminen



Ennakoivan turvallisuustyön ja valvonnan kehittäminen, jatkuu

- Traficomin **seuraamusohjeen** päivittäminen
- **Toimintavarmuusvalvonnan** kehittäminen esim. pilottiauditointien avulla
- **VAK-valvontasuunnitelman** päivittäminen huomioimalla mm. riskientarkastelussa tunnistetut kohteet.
- **Ratatyöturvallisuuden kehittämistyön** edistäminen yhdessä Väyläviraston kanssa



Kokonaisvaltaisen riskienhallinnan ja muutostenhallinnan parantaminen

- **Turvallisuusriskien arviointiin** kiinnitetään huomiota erityisesti Traffic Management Finlandin ja Väylän kanssa.
- **VAK-riskienarviointiin** osalta edistetään toimijoiden omaaloitteista riskienarviointia ja –hallintaa sekä varmistetaan riskienhallintamenettelyiden toimivuus käytännössä.
- Edellytetään toimijoilta VAK-kuljetusten huomiointia turvallisuusselvityksissä ja **varautumista VAK-riskeihin**.

Turvallisuustilanteen ja muutosten seurannan kehittäminen

- Arvioidaan **kelpoisuussäätelyn uudistamisen toteutuneet vaikutukset**
- Seurataan **turvallisuustilanteen kehitystä** riski- ja suorituskypyperusteisen valvonnan ja poikkeamaraportoinnin kautta. Edellytetään havaintojen perusteella korjaavia toimenpiteitä.



Säätelytarpeiden arviointi

- Selvitetään **vaihtotyökäytäntöjen muutosten vaikutukset** ja tarpeet jatkotoimenpiteille.
- Seurataan **tilapäisen VAK säilyttämisen tarpeen kehitystä** ja toimijoiden menettelyjen toimivuutta. Tehdään selvitys siitä, miten tilapäisen säilytyksen ilmoitusvelvollisuuteen liittyvä säätely toimii käytännössä.
- Arvioidaan Traficomin määräyskentän ajantasaisuutta ja **määräysten turvallisuusvaikutuksia**.



Kyberturvallisuuskysely vastattavissa 15.11.2019 saakka

- Lähetetty rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille
- Nykytilan kartoittamiseen keskittyvä anonyymi kysely, jonka tuloksia hyödynnetään mm. Traficomin varautumiskoulutusten ja -ohjeiden laadinnassa sekä muissa kyberturvallisuushkien hallinnan edistämiseen tähtäävissä toimenpiteissä.
- Vastaamaan pääsee tästä linkistä <https://link.webpolsurveys.com/S/3A65E6F378E0ABBA>
- Lisätietoja kyselystä antavat Jouko Pirttimäki ja Kaisa Sainio

Kiitos