



Liikenne- ja viestintävirasto

Yksityisraiteen haltijoiden infotilaisuus

11.5.2022

OHJELMA

9:00 – 9:20	Avaus , Kaisa Sainio
9:20 – 9:50	Rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmän puheenvuoro , Jyrki Roukala
9:50 – 10:20	Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten uusiminen ja ilmoitusmenettelyyn siirtyminen turvallisuusluvan päättyessä , Olli Matilainen
10.20 - 10.40	Markkinasääntelyn puheenvuoro , Juha Karjanlahti
10.40 - 11.15	Liikenteenhallintasovelluksen kehitysprojekti , Markus Jaatinen, Proxion Plan Oy
11.15 - 12.00	Lounastauko
12.00 - 12.30	Riskiperusteinen toiminnanohjaus ja omavalvonta , Ville Viertola ja Mikko Koivistoinen
12.30 - 12:50	Rataverkon haltijoiden valvonta , Kirsi Pajunen
12:50 - 13.20	Häiriöluokitteluohjeen merkitys yksityisraiteen haltijoille sekä valmiussuunnitteluohje , Jouko Pirttimäki
13.20 - 13.40	Huoltovarmuuskeskuksen tuki materiaalivarautumisessa Kyösti Orre, Maakuljetuspooli
13.40 - 14.10	Kahvitauko
14.10 - 14.30	Väyläviraston raivauspalvelut , Atte Kanerva, Väylävirasto
14.30 - 15.00	Rataverkon käyttöönottolupamenettelyt , Janne Anttila ja Matti Polvi
15.00 - 15.30	Keskustelua, kysymyksiä ja vastauksia

YKSITYISRAITEIDEN HALTIJOIDEN INFOTILAISUUS 11.5.2022

Jyrki Roukala

puheenjohtaja yksityiset rataverkonhaltijat yhteistyöryhmä

YKSITYISTÄ RATAVERKON HALTIUUTTA 10 VUOTTA

- ▶ YKSITYISRAITEELLA TARKOITETAAN RAIDETTA, JOTA VÄYLÄVIRASTO EI HALLINOI JA JOKA EI KUULU VALTION RATAVERKKOON
- ▶ LAINSÄÄDÄNTÖ VOIMAAN 2010-LUVUN ALUSSA
- ▶ TURVALLISUUSLUPIEN HAKEMINEN ALKOI VUONNA 2012
- ▶ TURVALLISUUSLUPIEN HAKEMISEN 2 KIERROS ALKOI VUONNA 2017
- ▶ UUSI RAIDELIIKENNELAKI VOIMAAN 1.1.2019
- ▶ TURVALLISUUSLUPIEN ILMOITUSMENETTELYIDEN HAKUKIERROS 2019
- ▶ PALVELUPAIKKOJEN KÄYTTÖOIKEUDET 2019
- ▶ TURVALLISUUSLUPIEN HAKEMISEN 3 KIERROS 2023

TURVALLISUUSLUVAT JA ILMOITUKSET

- ▶ TURVALLISUUSLUVAN HALTIOITA 57 KPL 2022
- ▶ YKSITYISRAITEEN HALTIOIDEN ILMOITUKSIA 81 KPL
- ▶ YHTEENSÄ 138 KPL
- ▶ HUOMATTAVA ON , ETTÄ ILMOITUS TULEE TEHDÄ JOKAISESTA RAITEISTOSTA ERIKSEEN, MUTTA TURVALLISUUSLUPA VOI SISÄLLYTTÄÄ USEITA RAITEISTOJA, JOTEN ILMOITUSTEN MÄÄRÄ NOUSEE NOPEAMMIN KUIN LUPIEN MÄÄRÄ VÄHENE
- ▶ MERISATAMAT OVAT MÄÄRITELTY PALVELUPAIKOIKSI, MISSÄ SISÄISET RAITEET KUULUVAT PALVELUPAIKKAAN. MUIDEN KUIN SATAMARAITEIDEN OSALTA PALVELUPAIKAN RAJAAMISTA EI OLE SAMALLA TAVALLA TEHTY RAIDELIIKENNELAISSA
- ▶ TURVALLISUUSLUPIEN MÄÄRÄ VÄHENE JATKUVASTI - ODOTUS ON, ETTÄ VUONNA 2025 ON JÄLJELLÄ ALLE 30 TURVALLISUUSLUPAA ILMOITUSTEN MÄÄRÄN ARVIOIDAAN OLEVAN TUOLLOIN NOIN 120-130 TOIMIJOIDEN KOKONAISMÄÄRÄÄN EI ODOTETA SUURIA MUUTOKSIA
- ▶ TRAFICOMIN TOIMESTA YKSITYISRAITEEN HALTIJOIHIN KOHDISTETTIIN VIIME VUONNA 14 AUDITOINTIA ILMOITUSMENETTELYN PIIRIIN KUULUVIIN TOIMIJOIHIN EI KOHDISTETTU TOIMINTAYMPÄRISTÖSSÄ TEHTYJÄ TARKASTUKSIA. TARKASTUKSIA SUORITETTIIN VAIN TOIMITETTUIHIN ILMOITUSASIAKIRJOIHIN KOHDISTUEN. TÄNÄ VUONNA ON TARKOITUS SUORITTAJ JOITAIN "KENTTÄTARKASTUKSIA" ASIASTA ON ERILLINEN ESITYS

MITÄ YKSITYISRAITEEN HALTIALTA TÄNÄ PÄIVÄNÄ VAADITAAN

- TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN
- TEKNISEN KUVAUksen RAITEISTOSTA
- OHJEET RAITEELLA LIIKENNÖINTIIN YM. TOIMINTAAN
- PALVELUPAIKKAKUVAUksen
- KÄYTÄNNÖN TOIMET PALVELUPAIKKOJEN KÄYTTÖOIKEUDEN HAKEMISEEN JA MYÖNTÄMISEEN
- KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSET
- RAIDEKAPASITEETIN SUUNNITTELUN JA HALLINNAN
- KUNNOSSAPITOSUUNNITELMAN
- OMAVALVONTAA
- RATAVERKON TEKNISTÄ PÄIVITTÄISTÄ KUNNOSSAPITOAA
 - PÄÄLLYSRAKENTEET, KISKOT, VAIHTEET, TURVALAITTEET JA RADANMERKIT
- RAITEISTOKAAVION YLLÄPIDON
- VAARAREKISTERIN YLLÄPITO
- RINF-TIETOJEN YLLÄPITO
- HENKILÖSTÖN PÄTEVYYSREKISTERIT
- RAIDELIIKENTEN RISKIENARVIOINNIN
- VALMIUSSUUNNITELMAN POIKKEAVIEN TILANTEIDEN HALLINTAAN
- VUOSITTAINEN TURVALLISUUSKERTOMUS
- TRAFICOMIN TARKASTUKSET
- ONNETTOMUUSTUTKINTA- JA RAPORTOINTI TRAFICOMILLE
- VIRANOMAISMENETTELYT UUDEN RAITEEN RAKENTAMISEN YHTEYDESSÄ

MILTÄ TULEVAISUUS NÄYTTÄÄ

- ▶ DIGITALISAATION HYÖDYNTÄMINEN
- ▶ TILANEKUVAN LUOMINEN JA JAKAMINEN ERI TOIMIJOIDEN KESKEN
- ▶ PALVELUPAIKKOJEN KÄYTTÖOIKEUS JA RATAKAPASITEETIN HALLINTA
- ▶ UUSIEN PALVELUIDEN SYNTYMINEN RAIDELIIKENTEeseen JA RATAVERKOLLE => UUSIA TOIMINTATAPOJA
- ▶ YKSITYISRAITEILLA TAPAHTUVAN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN, MISTÄ YHTENÄ ONGELMANA OVAT YKSITYISRAITEELLA SIIRTOTYÖSSÄ KARANNEET VAUNUT.

KIITOKSET

JYRKI ROUKALA KEHITYSPÄÄLLIKKÖ KOKKOLAN SATAMA OY

jyrki.roukala@portofkokkola.fi



Liikenne- ja viestintävirasto

Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten uusiminen ja ilmoitusmenettelyyn siirtyminen turvallisuusslupakauden päättyessä

Olli Matilainen

Yksityisraiteen haltijan ilmoituksen uudistaminen

- ▶ Raideliikennelaki 1302/2018 29 §
- ▶ Ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvan, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta joka kolmas vuosi viimeistään 31 päivänä toukokuuta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.
- ▶ Ilmoitusta uudistettaessa teidän tulee huomioida raideliikenteen lainsäädännössä ja omassa toimintajärjestelmänne puitteissa tunnistetut kehittämistarpeet turvallisuuden hallintamenettelyissänne.
- ▶ Erityisesti teidän tulee huomioida raideliikennelakiin (1302/2017) 1.2.2021 tehdyt muutokset ja lain muutoksen johdosta annettu määräys yksityisraiteen hallinnasta (TRAFICOM/483445/03.04.02.00/2020)

Yksityisraiteen haltijan ilmoituksen uudistaminen

- ▶ Keskeinen muutos on siirtotyökäsitteestä luopuminen ja raideliikennelain 18 § mahdollistama kaluston liikuttelu liikennöinniltä suljetulla alueella ilman turvallisuustodistusta ja tähän liittyvä rataverkon haltijan vastuu,
- ▶ Ilmoitus uusitaan lähettämällä täytetty yksityisraiteen haltijan ilmoituslomake ajantasaisine liitteineen Traficomille osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja raideliikenne@traficom.fi.
- ▶ Ilmoituksen antamiseen käytetään samaa lomaketta kuin uuden ilmoituksen tekemiseen
- ▶ Vaikka dokumentaatioon ei ole tarve tehdä muutoksia, tulee kaikki vaadittavat liitteet oheistaa ilmoitukseen.

Yksityisraiteen haltijan ilmoituksen muuttaminen ja peruuttaminen

- ▶ Yksityisraiteen haltijan tulee tehdä muutos yksityisraiteen hallinnasta ilmoitukseen, jos toiminnassa tai vastuissa tapahtuu merkittäviä muutoksia
- ▶ Muutos tehdään samalla ilmoituslomakkeella (RU5613), kuin uusi ilmoitus.

Yksityisraiteen haltijuuden päättäminen

- ▶ Yksityisraiteen haltijan lopettaessa rataverkon haltijuuteen liittyvän, tulee liikennöinti raiteistolla estää luotettavalla tavalla
 - Raiteen sulkemiseen voi käyttää esimerkiksi seislevyä tai vaihteet voi lukita siten, että raiteistolle pääsy estyy
 - Menettelyistä kannattaa sopia naapurirataverkon haltijan kanssa
 - Mahdolliset sopimusmuutokset tulisi huomioida
 - Jotta yksityisraiteen haltijuuteen liittyvät vastuut päättyisivät, ilmoitus lopettamisesta tulee tehdä kirjallisesti Traficomille

Siirtyminen turvallisuuslupamenettelystä yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyyn

- ▶ Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat noudattaa raideliikennelain 1302/2018 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä 4 luvun mukaisen turvallisuuslupan hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta.
- ▶ Ilmoitusmenettely on hallinnollisesti huomattavasti EU-säätelyn mukaista turvallisuuslupaa kevyempi
 - ▶ Esimerkiksi EU yhteisiä turvallisuusmenettelyjä (omavalvonta-asetus, riskienhallinta-asetus jne...) ei lähtökohtaisesti tarvitse soveltaa, vaan vaatimukset perustuvat kansalliseen säätelyyn.
 - ▶ Infrastruktuuria ja sen kunnossapitoa koskevat tekniset vaatimukset ovat vastaavat kuin EU-säätelyssäkin, käyttöön otettavan rataverkon vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa on menettely jonkin verran kevyempi.
- ▶ Ilmoitusmenettelyyn siirtymisen yhteydessä kannattaa tarkastaa, että turvallisuuden hallintajärjestelmä on tarkoituksenmukainen ja on laadittu yksityisraidesäätelystä annetut määräykset huomioiden. Vanha turvallisuusjohtamisjärjestelmä ei välttämättä vastaa tarkoitustaan.

Liikenteenhallinta yksityisraiteilla

Olli Matilainen

Liikenteenhallinta yksityisraiteilla

Säädöstaustaa

Raideliikennelaki 26 §:

Rataverkon haltijan tulee osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja **käytön**.

Määräys yksityisraiteiden hallinnasta:

- Jos yksityisraiteen haltija tai muu toimija, jolla ei ole voimassa olevaa turvallisuustodistusta, liikuttaa rataverkolla tai sen osalla kalustoyksiköitä rataverkon tai sen osan ollessa suljettuna, **rataverkon haltijan turvallisuuden hallintajärjestelmässä** on kuvattava menettelyt, jotka koskevat rataverkon tai sen osan sulkemista ja avaamista sekä menettelyt, joilla varmistetaan kalustoyksiköiden liikuttamisen turvallisuus.
- Turvallisuuden hallintajärjestelmässä on kuvattava:
 - menettelyt yksityisraiteen haltijan raiteistolle pääsylle sekä menettelyt, joita siellä on rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi noudatettava mikäli rautatieliikenteen harjoittajat liikennöivät raiteistolla.
 - hätä- ja poikkeustilannemenettelyt sekä niihin liittyvät yhteistyömenettelyt raiteistoonsa liittyvien rautatiejärjestelmän toimijoiden kanssa.
 - menettelyt rataverkolla tehtävän työn turvaamiseksi (Kunnossapitotyöt ja muu raiteella tehtävä työ)

Liikenteenhallinta yksityisraiteilla

Säädöstaustaa

- Turvallisuustodistusta ei vaadita sellaiseen kalustoyksikön liikuttamiseen, joka tapahtuu kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten **rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet** rataverkolle tai sen osalle pääsyn liikennöinniltä sekä ohjeistaneet suljetulla alueella tapahtuvan liikuttamisen menettelyt.
(Raideliikennelaki 18 §)
- **Rataverkon** haltijan on:
 - asetettava rautatieliikenteen harjoittajan saataville kaikki olennaiset rataverkkoa koskevat tiedot vaihtotyön suorittamisen kannalta. Tietojen on katettava vähintään: yleiset liikennöintiä koskevat ominaispiirteet, nousujen ja laskujen kaltevuuslukemat, yksityiskohtaiset tiedot vaihtotyöalueen raiteistosta, raiteiden suurimmat sallitut nopeudet sekä tarvittavat tiedot ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmästä
 - määritettävä ja kuvattava keinot luvan antamiseen vaihtotyölle sekä annettava ne rautatieliikenteen harjoittajien saataville.
(Määräys: Käyttötoiminta ja liikenteenhallinta rautatiejärjestelmässä)

Liikenteenhallinta yksityisraiteilla

- Liikenteenhallintamenettelyiden suunnittelussa pitäisi pystyä huomioimaan yhteiset riskit toimintaan liittyvien sidosryhmien kanssa, esimerkiksi kunnossapitäjät, rautatieyritykset, alueella toimivat kuormausoperaattorit, muut rataverkon haltijat jne...
- Liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyvät turvallisuusmenettelyt tulee ohjeistaa selkeästi, ja toimittaa ne kaikkien tarvitsijoiden käyttöön, jotta kaikilla toimijoilla olisi yhteinen käsitys toimintamallista
- Monitoimijaympäristössä toimintamallit tulisi olla eri rautatieliikenteen toimijoita syrjimättömiä.

Liikenteenhallinta yksityisraiteilla

Esimerkki liikennöintiohjeen rakenteesta

TOIMIIJA

Ohje Liikennöinnistä ja radalla tehtävän työn turvaamisesta

1. Raiteiston ja sillä tapahtuvan toiminnan kuvaus
2. Liikennöintiin liittyvät luvanantomenettelyt
3. Liikennöintimenettelyt
4. Radalla tehtävän työn turvaaminen
5. Häätätilannemenettelyt

Liite: Raiteistokaavio

Kiitos

Lisätietoja:

Janne Anttila

050 478 5381

janne.anttila@traficom.fi

Olli Matilainen

050 595 6534

oli.matilainen@traficom.fi



Markkinasääntely yksityisraiteilla

- ▶ 11.5.2022
- ▶ Juha Karjanlahti
- ▶ Rautatiealan sääntelyelimen päälikkö



Yksityisraiteiden markkinasääntelyn ryhmittely

- ▶ Rataverkkosääntelyn piirissä
 - ▶ Normaali rataverkkosääntely, mm. tulee julkaista verkkoselostus
 - ▶ Raideliikennelain 16, 17, 19 luvut ja 132 § 1 momentti, suoraan sovellettavat komission asetukset, VNA:t
 - ▶ Kaikki ne raiteet, jotka eivät sisälly kahteen alla olevaan ryhmään.
- ▶ Palvelupaikkasääntelyn piirissä
 - ▶ Edellyttää palvelupaikan kuvauksen julkaisemista
 - ▶ Palvelupaikkojen sisäiset raiteet; myös satamaraiteet
 - ▶ Raideliikennelain 18 luku, komission palvelupaikka-asetus.
- ▶ Pääosin markkinasääntelyn ulkopuolella
 - ▶ Lähtökohtaisesti Euroopan komission päätöksen C(2015) 857 final liitteissä 1 ja 2 mainitut raiteet
 - ▶ Lisäksi muut teollisuusraiteet ja vastaavat: tapauskohtainen arviointi.

Varsinaisen markkinasääntelyn ulkopuolella olevat raiteet

- ▶ Euroopan komission päätöksen C(2015) 857 final liitteessä 2 luetellut raiteet:
 - ▶ Komissio arvioinut strategisesti vähämerkityksellisiksi.
- ▶ Euroopan komission päätöksen C(2015) 857 final liitteessä 1 luetellut raiteet:
 - ▶ Yksityiset sivuraiteet, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan
 - ▶ Olosuhteiden muutos kuitenkin huomioitava, vrt. "Muut raiteet" alla.
- ▶ Muut raiteet, joita käytetään omiin tavarankuljetuksiin.
 - ▶ Tapauskohtainen arviointi
 - ▶ Teollisuusraide tyypillinen tapaus: raidetta hallinnoi kuljetettavien tavaroiden valmistaja / omistaja.
- ▶ Näihin raiteisiin sovelletaan kuitenkin raideliikennelain 132 § 6 momenttia:
 - ▶ Turvattava avoin ja syrjimätön pääsy
 - ▶ Hinnoittelun on oltava kohtuullista ja tasapuolista.

Palvelupaikkasääntelyn piirissä

- ▶ Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–kohdassa luetellut palvelupaikat
 - ▶ Esim. järjestelyratapihat ja seisontaraiteet
 - ▶ Satamaraiteet
 - ▶ Palvelupaikan rajautuminen edellyttää tapauskohtaista arviointia.
- ▶ Markkinasääntelyssä ”palvelupaikan ylläpitäjä”
- ▶ Raideliikennelain 18 luku, komission palvelupaikka-asetus.

Satamaraiteet

- ▶ Satamaraiteet palvelupaikkasäätelyn piirissä (raideliikennelain muutos 1.2.2021)
- ▶ Satamaraiteita hallinnoivan sataman pitäjän tai muun sataman oleellisista toiminnoista vastaavan yrityksen tai yhteisön hallinnoiman alueen sisällä olevat raiteet
- ▶ Mm. laadittava ja julkaistava palvelupaikan kuvaus, josta säätelyelin julkaissut ohjeen
 - ▶ Säätelyelin aloittanut valvonnan kevään aikana
 - ▶ Tärkeää toimittaa linkki tai kuvaus rataverkon haltijalle
 - ▶ Vaikuttaa edellyttävän lisätoimia säätelyelimeltä.

Ota tarvittaessa yhteyttä

Yhteystiedot:

<https://saantelyelin.fi/fi/tietoa-ja-materiaaleja>

Rautatiealan
SÄÄNTELYELIN

Kumpulantie 9, 00520 Helsinki

PL 467, 00101 Helsinki

Puhelin 029 534 5000

www.saantelyelin.fi

ProX Rata – Tilannekuvajärjestelmä Pilottiprojekti

11.05.2022

Markus Jaatinen

Liikenteenhallinta yksityisraiteilla – tunnistetut haasteet



Miksi?

Yksi paikka tiedolle

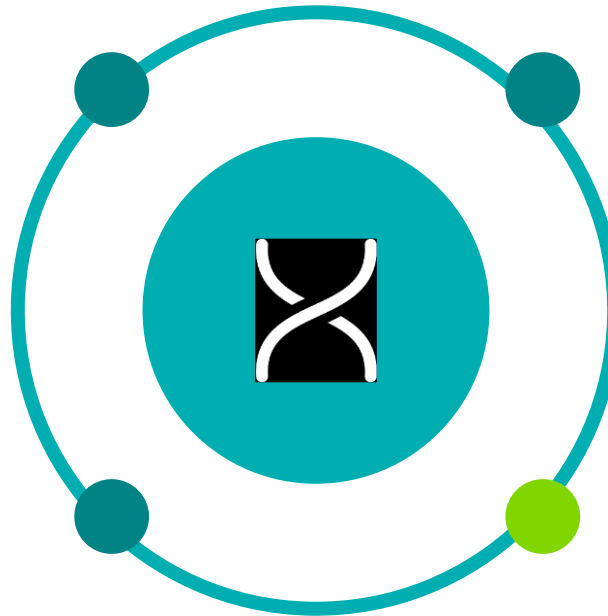
Juna-aikataulut ja niihin liittyvät varaukset yhdessä paikassa

Aikataulumuutokset

Reaaliaikainen reagointi aikatauluissa tapahtuviin muutoksiin

Yhteistyö

Kaikki eri toimijat näkevät saman tiedon ja voivat reagoida tapahtumiin reaaliajassa



Suunnittelun ja toteutuneen ero

Todenmukaisemmat varausajat ja kapasiteetin suunnittelu

ProX Rata - Pilottiprojektin tavoite

Yksityisraiteet

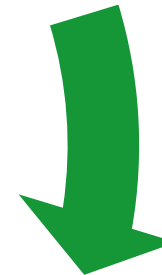
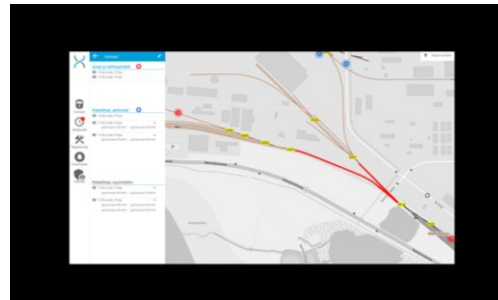
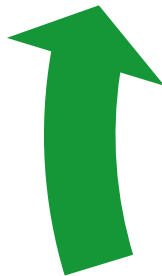
Satama / Teollisuus
Rataverkon haltija
Satamaoperaattori
Kunnossapito
Vaihtotyöoperaattori

Reaaliaikainen
tilannekuva

Turvallisuus
parantuu

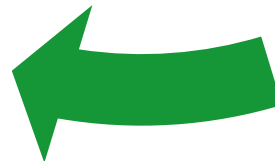
Valtion rataverkko

Fintraffic Raide
Liikenteenohjaus
Vaihtotyöoperaattori



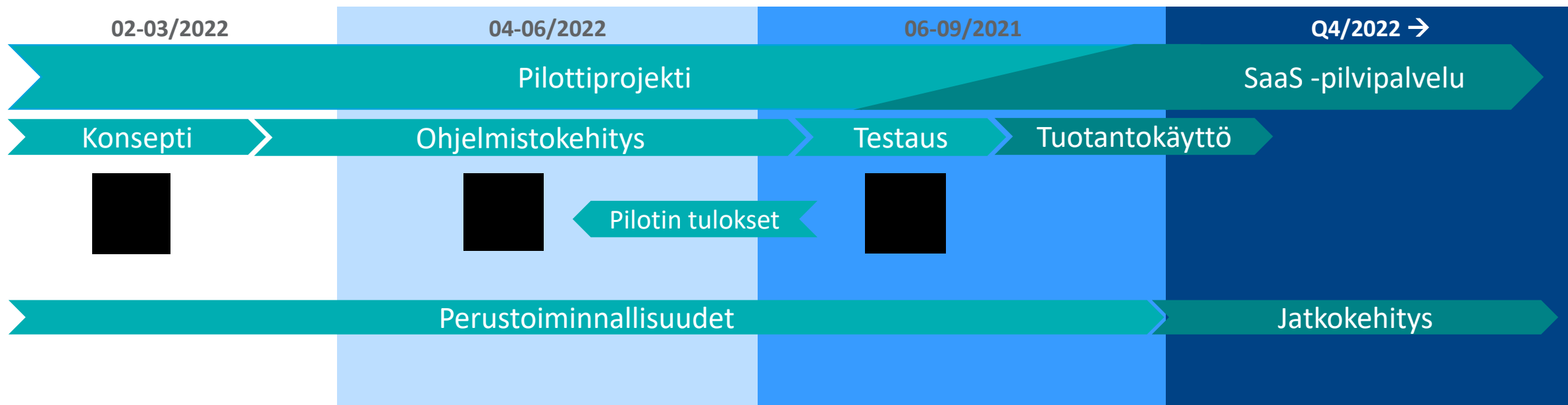
Täsmällinen
ja sujuva
liikenne

Läpinäkyvyys



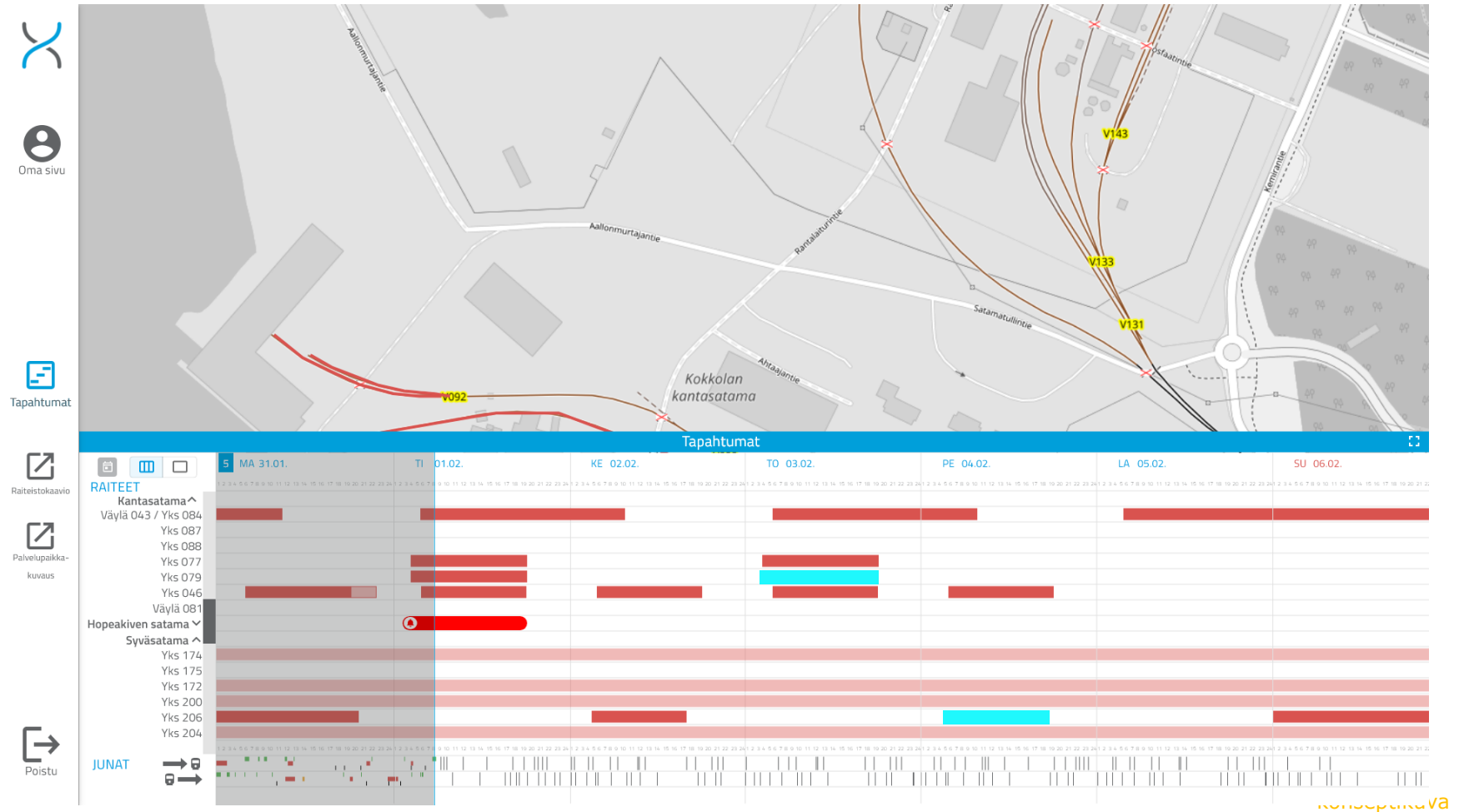
MVP tuotteen toteutus ja
testaus Kokkolan
Sataman kanssa

Aikataulu

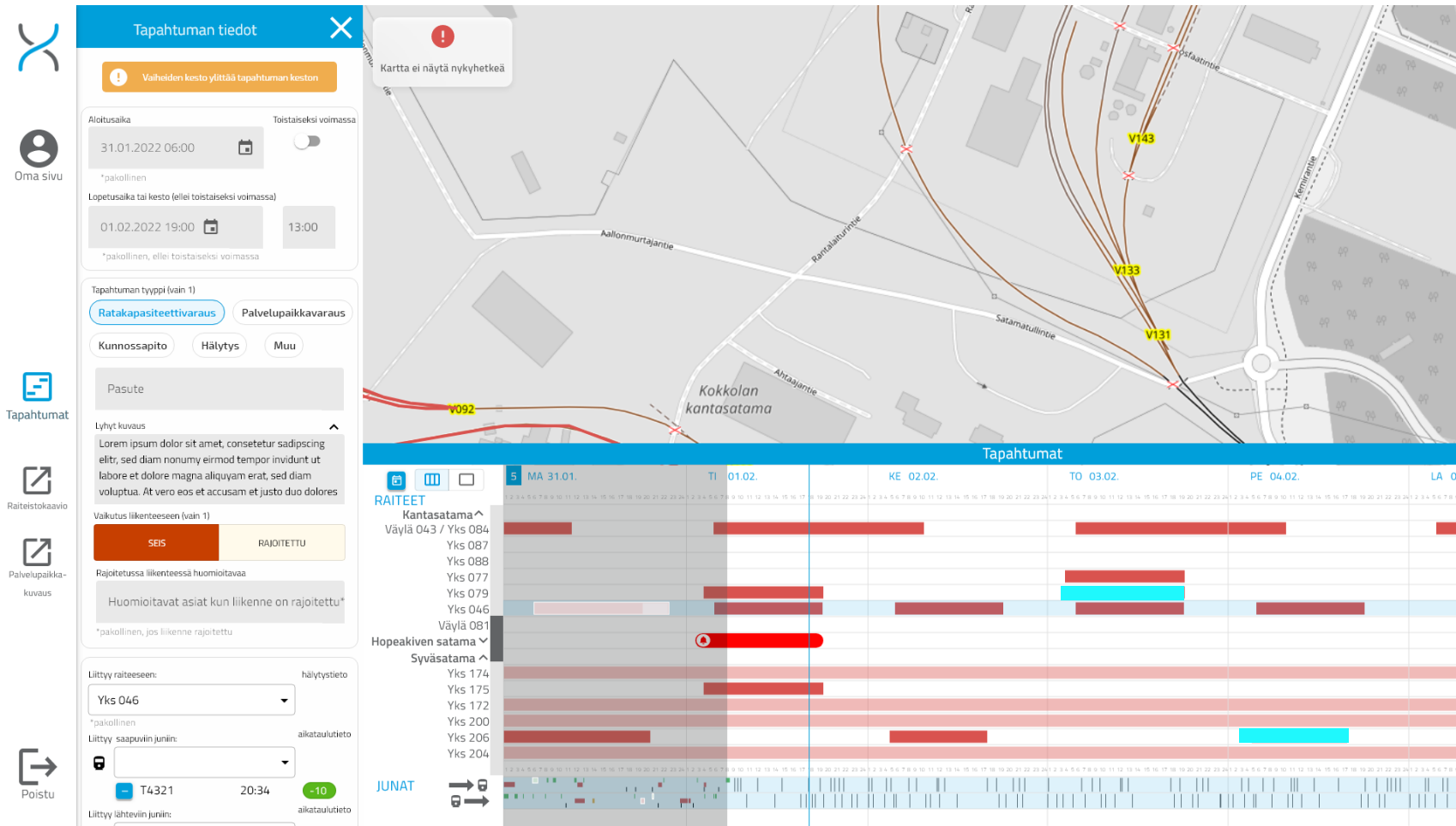


Tapahtumat

- Tapahtumatiedot esitetään usealla eri tavalla
- Juna-aikataulut ja toteumatiedot
- Tilannekuva yhdellä silmäyksellä



Tapahtumat

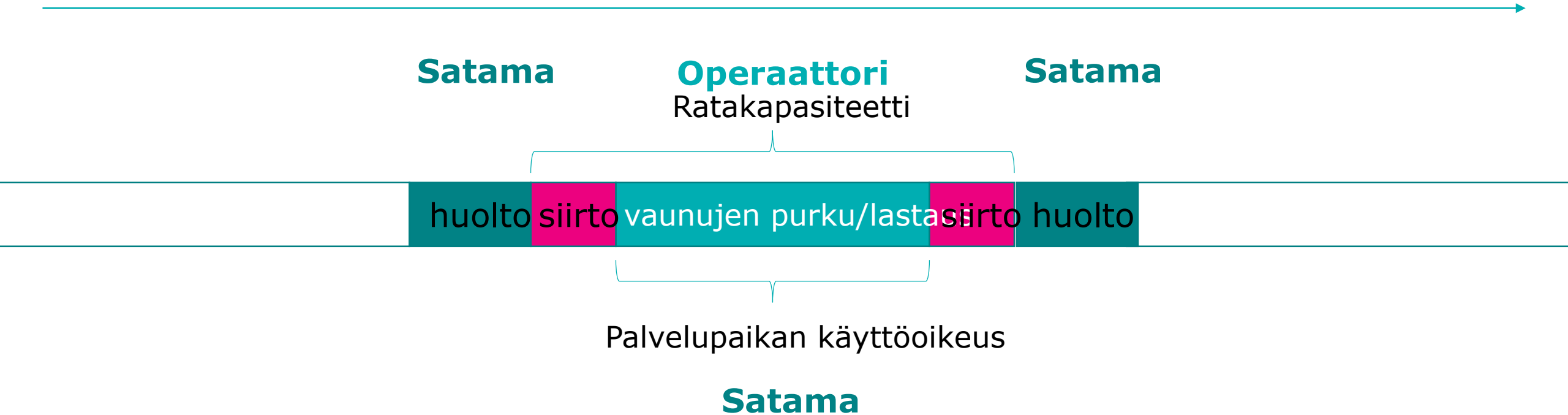


konseptikuva

- Kaikki toiminnallisuudet käytettävissä samassa näkymässä
- Tapahtumaan liittyvien junien aikataulumuutokset näytetään tapahtuman yhteydessä

Tapahtumavarauksen elementit

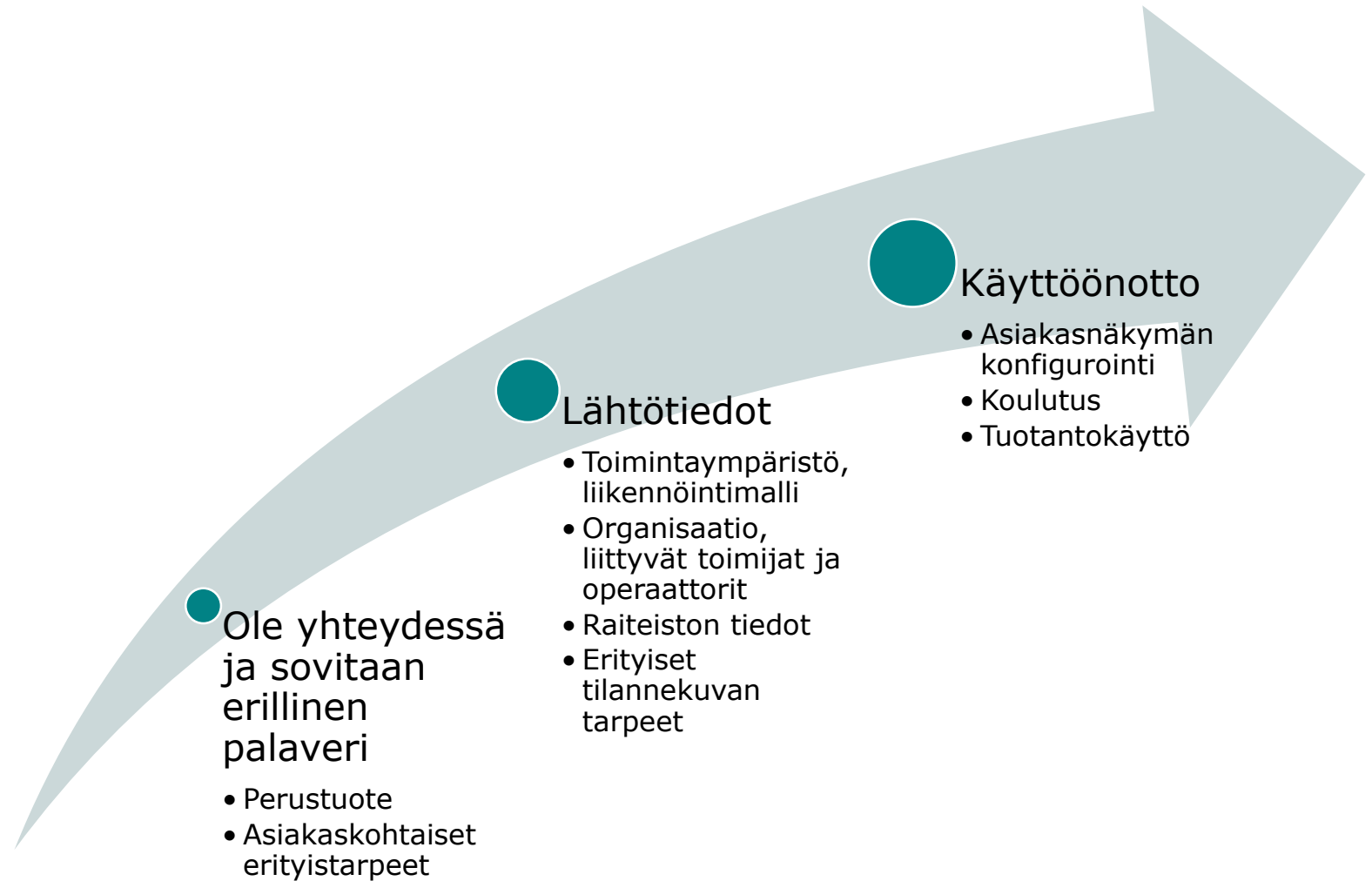
aika



Tunnistettuja jatkokehitystarpeita



Kiinnostaako pilotointi toimipaikassasi?



Kiitos!

Markus Jaatinen

+358 50 598 8470

markus.jaatinen@proxion.fi





Liikenne- ja viestintävirasto

Riskiperusteinen toiminnanohjaus

Ville Viertola

Mistä lähteä liikkeelle?

- ▶ Toimintaympäristön määrittely
 - ▶ Toiminnan laajuus ja toiminta-alue
 - ▶ Ketä rataverkolla liikkuu?
 - ▶ Mitä rataverkolla tapahtuu?
 - ▶ Mitkä ovat rataverkon erityispiirteet?
 - ▶ Mitä sidosryhmiä toimintaan liittyy?
- ▶ Mikä on teidän rooli tässä toimintaympäristössä?
 - ▶ Rataverkolle tulevat voivat luottaa, että olette tehneet oman osanne rataverkon turvallisesta käytämisestä

Riskien tunnistaminen

- ▶ Tunnistetaan toimintaympäristön riskit mukaan lukien inhimilliset ja organisatoriset tekijät
- ▶ Tunnistamiseen osallistuvilla tulisi olla riittävä asiantuntemus tarkasteltavaan toimintaan
- ▶ Hyödynnetään historiatietoa rataverkolla tapahtuneista vaaratilanteista ja onnettomuuksista sekä poikkeamailmoituksista
- ▶ Otetaan huomioon myös organisaatioon vaikuttavat tekijät, joissa riskin lähde ei ole organisaation itsensä hallinnassa

Riskien analysointi

- ▶ Analysoinnin tarkoituksena on luoda perusta päätöksille mitä ja miten riskejä käsitellään
- ▶ Perustuu subjektiivisiin näkemyksiin, joten on tärkeitä kirjata myös mahdolliset mielipide-erot ja muut epävarmuuteen liittyvät tekijät riittävän tarkasti myöhempää päätöksentekoa varten
- ▶ Tuloksena saadaan parhaan saatavilla olevan näkemyksen mukainen arvio riskien suuruuksista ja perusta päätöksenteolle siitä mitä riskeille tullaan tekemään tai jätetään tekemättä

Riskien merkityksen arviointi

- ▶ Päätetään mitä riskien suhteen tehdään
- ▶ Arvioidaan toimenpiteiden tärkeys ja kiireellisyys
- ▶ Tehtävien vastuuttaminen ja aikatauluttaminen

Riskien käsittely

- ▶ Riskikohtaisten hallintatoimenpiteiden määrittely
- ▶ Huomioitava, että käsittelyprosessi itsessään voi aiheuttaa uusia riskejä
 - ▶ Toimenpiteiden epäonnistuminen tai tehottomuus
- ▶ Tuloksena kokonaisnäkemys riskeistä, niiden tasosta, hallintatoimenpiteistä ja vastuista
- ▶ Toimenpiteiden vaikuttavuutta tulee seurata ja valvoa

Riskien seuranta ja viestintä

- ▶ Riskienhallintakeinojen vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseen tarvitaan seuranta ja valvontaa
- ▶ Tiedetään miten organisaation riskienhallinnassa onnistutaan
- ▶ **Viestintä ja tiedonvaihto eri osapuolten välillä on keskeistä riskienhallinnan jokaisessa vaiheessa**
- ▶ **Riskitietoisuus: Kaikki osapuolet ovat tietoisia toiminnan riskeistä**

Riskienhallinnan suhde turvallisuusjohtamisjärjestelmän menettelyihin

- ▶ Riskienhallinta on osa turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja TJJ:n menettelyt ovat osa riskienhallintaa
- ▶ Päätöksissä ja menettelyjen laadinnassa tulisi ottaa huomioon toiminnan riskit ja huomiotava että menettelyjä muutettaessa voi syntyä uusia riskejä
- ▶ **Riskejä tulee aina uudelleen tarkastella muutostilanteissa tai kun uutta tietoa on saatavilla**
- ▶ Inhimillisten ja organisatoristen tekijöiden integroiminen riskienhallintaan
- ▶ Organisaation turvallisuuskulttuuri on merkittävässä osassa kuinka hyvin riskienhallinnassa onnistutaan

Yhteenveto

- ▶ Riskitietoisien toiminnan edellytys on, että toimintaan liittyvät riskit ovat tunnistettu ja kaikkien osapuolten tiedossa
- ▶ Kaikissa menettelyissä ja päätöksenteossa tulisi ottaa huomioon toimintaan liittyvät riskit
- ▶ Riskienhallinnan vaikuttavuuden arviointi ja menettelyjen ajantasaisuus vaatii jatkuvaa seuranta ja toiminnasta saadun tiedon hyödyntämistä
- ▶ Jatkuva viestintä ja tiedonvaihto on olennainen osa riskienhallintaa

Omaavontakyselyn tulokset rataverkonhaltijat

Mikko Koivisto
erityisasiantuntija

Omavalvontakysely (turvallisuushuolto)

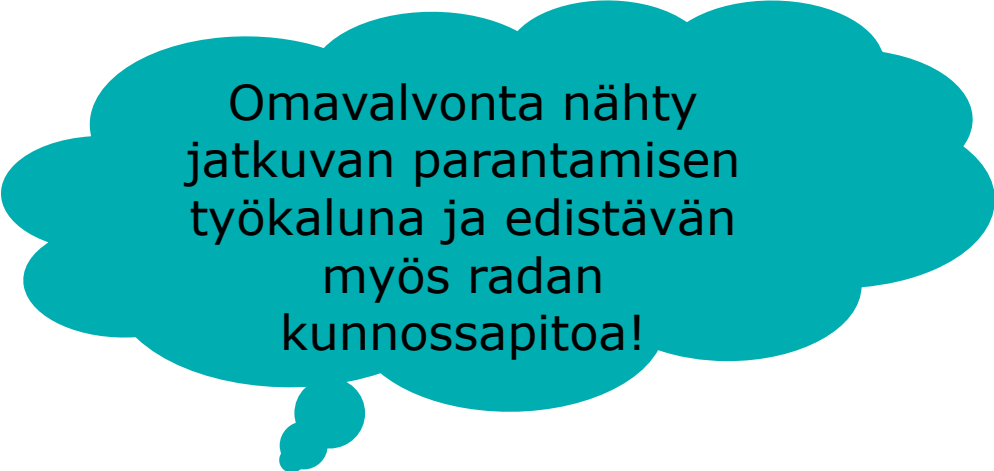
- ▶ Suoritettiin omavalvontakysely rataverkonhaltijoille ajalla 28.10-30.11.2021
- ▶ Kysely lähetettiin kaikkiaan 65 toimijalle
 - ▶ Kyselyyn vastasi kaikkiaan 23 toimijaa vastausprosentin ollessa 35%
- ▶ Kysely rakentui 15 kysymyksestä liittyen omavalvontaan
- ▶ Rakennettiin omavalvonnan ja suorituskyvyn ympärille
 - ▶ Omavalvonta, sisäinen tarkastaminen ja johdon katselmus
- ▶ Katsotaan seuraavaksi tuloksien keskeisimmät havainnot

2. Mihin prosesseihin/toimintoihin/asioihin omavalvontaa on organisaatiossanne kohdennettu?

- ▶ Turvallisuuslupapuoolella omavalvontaa on vastausten mukaan kohdistettu seuraaviin toimintoihin: **kunnossapitoon, riskienhallintaan, turvallisuustavoitteisiin, johdon katselmus ja sisäisen tarkastuksen toimivuus**
- ▶ **Kunnossapito liittyen:** kunnossapito suunnitelman noudattaminen, Toiminnan rajojen noudattaminen. - Välittömän toiminnan rajojen noudattaminen, Kunnossapitokansion ylläpitäminen - Kansion täyttäminen. - Välittömän toiminnan rajojen korjaavien toimien toteuttaminen
- ▶ **Riskienhallinta** riskienhallinnan toteuttaminen ja siellä pääpainona vaararekisterin ylläpito ja sen toimien toteuttaminen
- ▶ **Turvallisuustavoitteet** ja näiden toimenpiteiden toteuttaminen
- ▶ **Järjestelmän sisäisen tarkastamisen toimivuus ja Johdon katselmus**

6. Oma arvio omavalvonnasta merkityksestä oman toiminnan kehittämiseksi ja tuloksellisuuden arvioinnista?

- ▶ Omavalvonta parantaa **ratapihan** turvallista toimintaa ja **riskien hallintaa**.
- ▶ Omavalvonta kehittää ja ylläpitää **rautateiden hyvää kuntoa**. Luo laatua **kunnossapitoon**.
- ▶ On merkityksellinen, ohjaa yksityisraiteenhaltijaa säännölliseen toimintaan ja **turvallisuuden varmistamiseen**
- ▶ Pidämme omavalvontaa tärkeänä osana raideturvallisuuttamme. Omavalvonnasta saamme hyviä kehityskohteita sekä pystymme etukäteen huomioimaan **rautatien kunnossapitoa ja turvallisuutta**.
- ▶ Omavalvonnan kautta tehdään vuosisuunnitelmat, mihin keskitytään ja mitä tehdään eli se on **tärkeä osa toiminnan parantamista ja kehittämistä**.



Omavalvonta nähty
jatkuvan parantamisen
työkaluna ja edistävän
myös radan
kunnossapitoa!

7. Missä olisi vielä omasta mielestänne kehitettävää omavalvonnan osalta?

- ▶ Raportoinnin laatu ja korjaavat toimenpiteet
- ▶ Sidosryhmät mukaan paremmin, jotta vuoropuhelu turvallisuuden kehittämiseksi olisi laajempaa
- ▶ Käytön aikaisen toiminnan valvonta voisi olla nykyistä enemmän päivittäistä/jatkuvaa/ennalta ehkäisevää.
- ▶ Ehkä voisi kehitellä kausittaisia omavalvontatoimia? Pienempi aikahaarukka kuin vuosi
- ▶ Struktuurin parantaminen, parhaiden käytäntöjen esilletuonti yhteisissä foorumeissa

Keskeisimmät havainnot kyselyn tulosten perusteella

- ▶ Omavalvonta
- ▶ Positiivista **omavalvontakohteiden** määrittelyssä näkyi omasta toiminnasta saatava tieto ja linkittyminen riskienhallintaan!
- ▶ Kehitettävää tulosten käsittely, seuranta, analysointi + toimenpiteiden johtaminen ja seuraaminen → **omavalvontakohteiden ja omavalvontasuunnitelman päivittäminen**

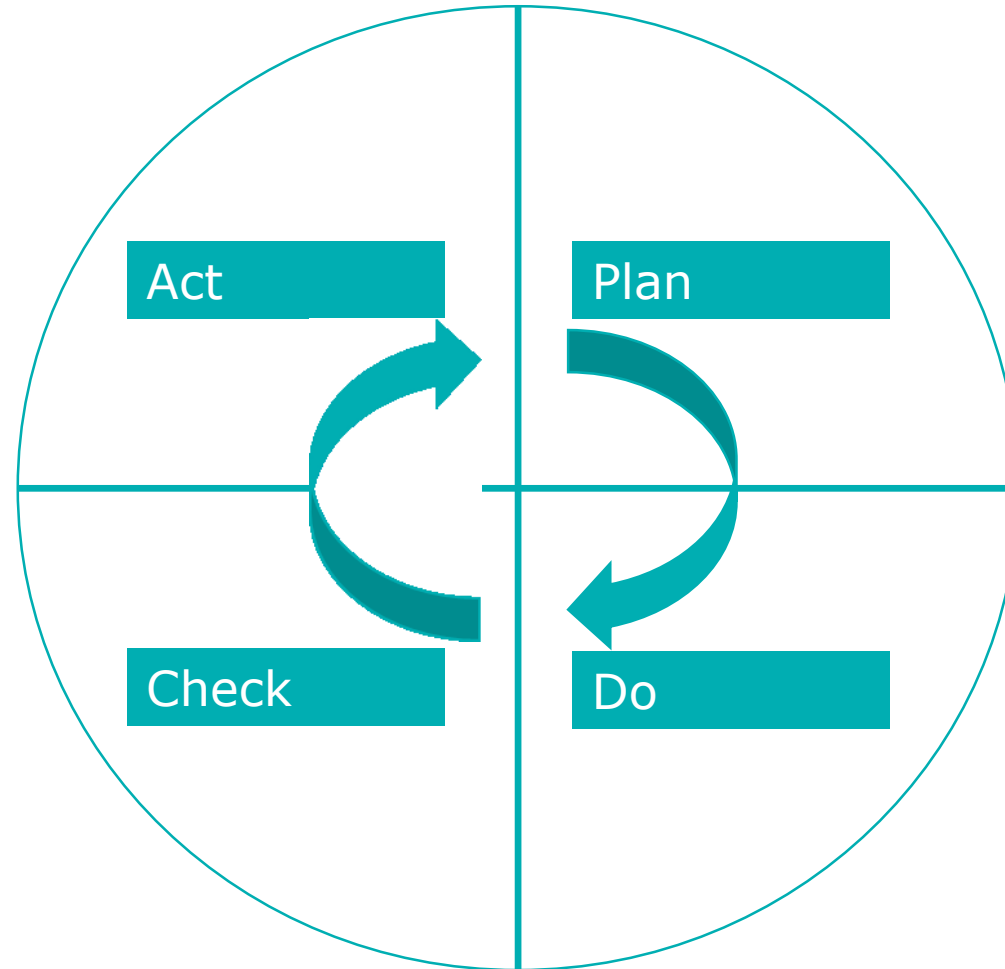
Omavalvonta PDCA-mallin mukaisesti

4. Toimi

- Analysoi tulokset
- Miten omavalvonnassa tuloksia käytetään turvallisuuden tai hallintajärjestelmän parantamiseen?
- Seuraavan kauden omavalvontakohteiden määrittely (huomioidaan riskienarvioinnin tulokset, sekä aikaisemmat omavalvonnassa tulokset)
- Mahdollisten Ei toivottujen tulosten korjaavien toimenpiteiden tilanne

3. Arvioi ja seuraa

- Saadaan tietoa joko odotettuja tuloksia ei saavuteta tai odotetut tulokset saavutetaan
- Ei toivotut tulokset, Johtamis – tai hallintajärjestelmän vastaiset menettelyt
- Määritetään korjaavat toimenpiteet+odotettu tulos



1. Laadi Omavalvonta suunnitelma

- Omavalvonnassa kohteissa huomioidaan riskienarvioinnin tulokset (riskiperusteisuus)
- Varaa resurssit ja aikatauluta

2. Toteuta omavalvonta suunnitelma

- Kirjaa suoritettu omavalvonta ja seuraa sen etenemistä

Kiitos

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Traficom in tekemä turvallisuuden valvonta

Kirsi Pajunen

kirsi.pajunen@traficom.fi



Sisältö

Yleistä

Traficomien raideliikenteen valvontastrategia ja –
suunnitelma 2022

Turvallisuusjohtamisjärjestelmien valvonta

Valvontaa tukevat keinot

Lähtökohta

Tärkeää, että tjj
toimii, ei ole hyvä
vain paperilla

Parannetaan
jatkuvasti

Turvallisuuskulttuuri
paranee

Ajatuksia valvonnasta

Valvonnan tavoitteena on edistää Suomen raideliikennejärjestelmän turvallista ja vastuullista toimintaa

Valvonnasta (ja esim. auditointiraportista) pitää olla hyötyä Traficomille, mutta **etenkin valvottavalle**

Yleensä on monta tapaa tehdä asiat turvallisesti

Pääasia ei ole hakea virheitä

Keskustelulle aikaa

Johtaa tjj:n ja **turvallisuus-**
kulttuurin
paranemiseen





Tapa, jolla sanomme toimivamme (esim. tjj, prosessit, ohjeet)

Tapa, jolla oikeasti toimimme

Työpaikan dynamiikan jäävuorimalli (Stanley Herman, mukailtu)



Traficom in raideliikenteen valvontastrategia ja -suunnitelma 2022

Valvontastrategia

Ohjaa valvontaa ja tiedottaa toimijoille valvonnan tavoitteista, painopisteistä ja pääpiirteistä

Tehdään kolmeksi vuodeksi kerrallaan - voidaan tarvittaessa päivittää aiemmin

- 25.11.2021 hyväksyttyä strategiaa päivitetään todennäköisesti jo aiemmin, koska riskiperusteista valvontaa kehitetään

EU-sääntely vaatii valvontastrategiaa rautatiejärjestelmän valvonnasta

- Mm. strategian rakenne ja periaatteet pohjautuvat ERA:n malliin, mutta on kuvattu suomalaiseen toimintaympäristöön sopivaksi

1	Johdanto.....	2
2	Tavoite.....	2
3	Periaatteet.....	2
4	Valvontajärjestelyt.....	4
4.1	Hallinto.....	4
4.2	Henkilöstö.....	5
4.3	Turvallisuusjohtamisen suorituskyvyn mittaaminen.....	5
4.4	Markkinoille tulijat.....	6
5	Jäsenvaltion riskitasot.....	6
6	Valvonnan painopisteet.....	6
6.1	Turvallisuusjohtamisjärjestelmien toimivuus.....	6
6.2	Vuositain määriteltävät painopisteet.....	7
6.3	Valvontaviranomaisten yhteistyöstä nousevat painopisteet.....	7
7	Valvonnan menettelyt.....	8
8	Valvontasuunnitelman jäsentely.....	9
9	Valvonnan toimeenpääntö.....	9

Valvontasuunnitelma

Pohjautuu valvontastrategiaan ja ohjaa valvontatyötä käytännössä

Traficom **valvonnan keskeisin painopiste**
turvallisuusjohtamisjärjestelmien toimivuuden valvonta

Kuvataan valvonnan toteutustavat ja toimijakohtaisesti
suunniteltujen valvontatoimenpiteiden lukumäärä

- Otetaan huomioon valvontatoiminnan resurssit ja lainsäädännön vaateet

Valvonnasta ja sen kehittämisestä keskustellaan muiden EU-jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa, esiin nousevat tarpeet huomioidaan raideliikenteen valvonnassa tarvittaessa

Valvontasuunnitelma

Toteutumista ohjataan ja seurataan Traficomien sisäisellä dokumentilla - Valvontatyökalu

Toteutettua valvontaa seurataan neljännesvuosittain ja arvioidaan mahdollisia tarvittavia toimenpiteitä valvontasuunnitelmaan liittyen

Tarkistetaan vuosittain ja muutoinkin, jos siihen on erityinen syy

Vuoden 2023 tammikuussa arvioidaan vuoden 2022 valvonnan ja valvonnan painopistealueiden toteutumista sekä tehdään yhteenveto vuoden 2022 valvontasuunnitelman toteutumisesta

Raideliikenteen valvonnan painopisteet 2022

- ▶ Vuosittain määriteltävillä painopisteillä tarkoitetaan valvonnan kohteena olevia keskeisiä osa-alueita, joihin erityisesti tullaan kiinnittämään huomiota kunkin vuoden valvonnassa
 - ▶ ohjaavat valvonnan tavoitteiden toteuttamista
 - ▶ arvioidaan riskitietoisesti vuosittain
 - ▶ tarkemmat kuvaukset valmistellaan edellisen vuoden syksynä ja julkaistaan Traficominternetsivuilla
- ▶ **Valvonnan painopisteet vuodelle 2022:**
 - ▶ *Operatiivisten menettelyiden dokumentointi ja täytäntöönpano*
 - ▶ *Riskienhallinta*
 - ▶ *Omavalvontamenettelyjen kehittymisen seuranta*
 - ▶ *Pätevyydenhallinta*

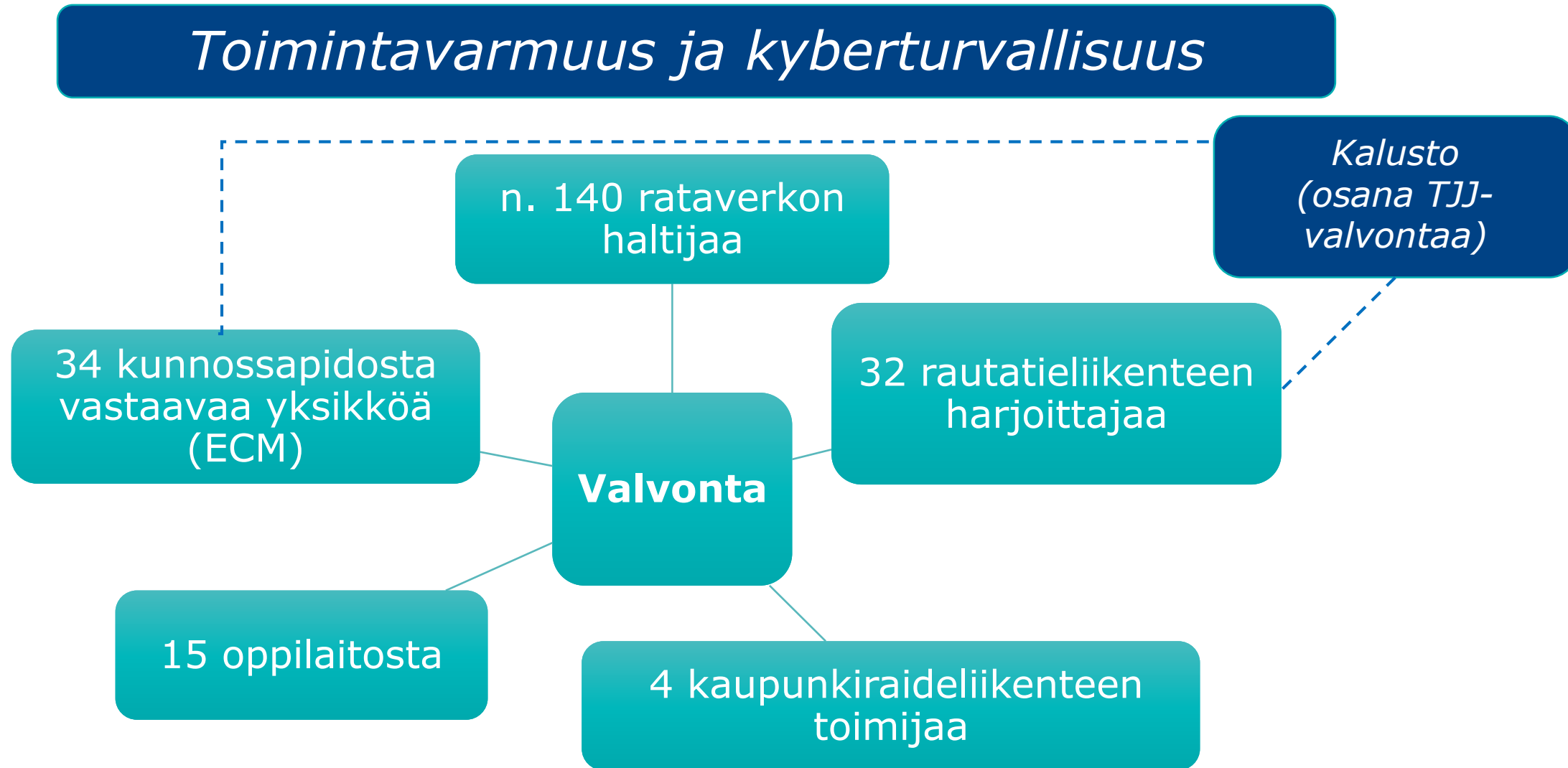




Eri tyyppisten toimijoiden valvonta vuonna 2022

Kuva: Pasi Tiitola, Tampereen Raitiotie Oy

Raideliikenteen toimijakenttä (valvottavat 12/2021)



Rataverkon haltijoiden valvonta

- ▶ Auditointeja
 - ▶ EU-säätelyn piirissä olevat
 - ▶ Vuodelle 2022 suunniteltu 5 auditointia
 - ▶ Lähi/etäauditointeja
- ▶ Tarkastuksia
 - ▶ TJJ-tarkastukset (noin. 10 kpl)
 - ▶ VAK-ratapihatarkastukset(6 kpl) ja muu VAK-valvonta
 - ▶ Kaluston ja infrastruktuurin FI-tarkastukset tarvittaessa
 - ▶ Radan ja radan laitteiden kuntoon liittyvät tarkastuksia tarvittaessa
- ▶ (Turvallisuuslupien uusiminen)
- ▶ Turvallisuusvuoropuhelu



Toimintavarmuus ja kyberturvallisuus

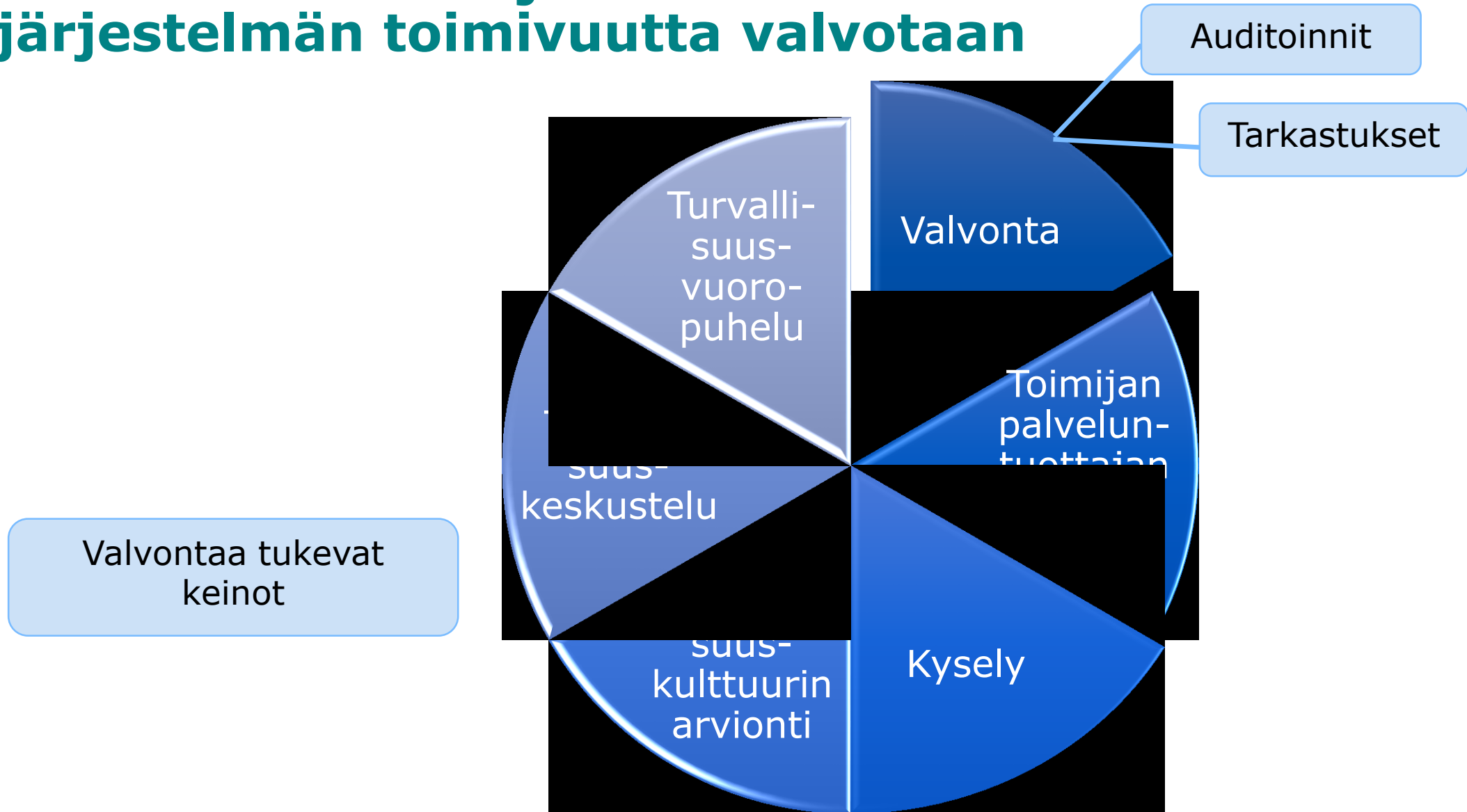
- ▶ Varautuminen
 - ▶ Kohdistetaan ensisijaisesti yhteiskunnan elintärkeiden raideliikennetoimijoiden toimintakyvyn varmistamiseen sekä normaali- että poikkeusoloissa
 - ▶ Varautumisvelvoite koskettaa kaikkia raideliikenteen toimijoita museorautatieliikenteen harjoittajat
- ▶ TJJ-auditointien yhteyteen voidaan sisällyttää suppeampia kysymyksiä toimintavarmuuteen liittyen (erityisesti pelastus- ja raivaustoiminnan varmistaminen häiriötilanteissa)
- ▶ Valvonta on konsultoivaa, ohjaavaa ja toimijan varautumista tukevaa, vaatimuksia unohtamatta
- ▶ Kyberturvallisuus uutena pysyvänä asiakokonaisuutena
 - ▶ Kiinnitetään jatkossa erityistä huomiota
 - ▶ Valvonta tapauskohtaisesti sekä auditointi- että tarkastusluonteista
- ▶ Valvottavia kohteita 2-4 kpl



Turvallisuusjohtamisjärjestelmien valvonta



Miten turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimivuutta valvotaan





Turvallisuuuskulttuurin arviointi

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

Turvallisuuskulttuurin ja HOF:in huomioiminen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä

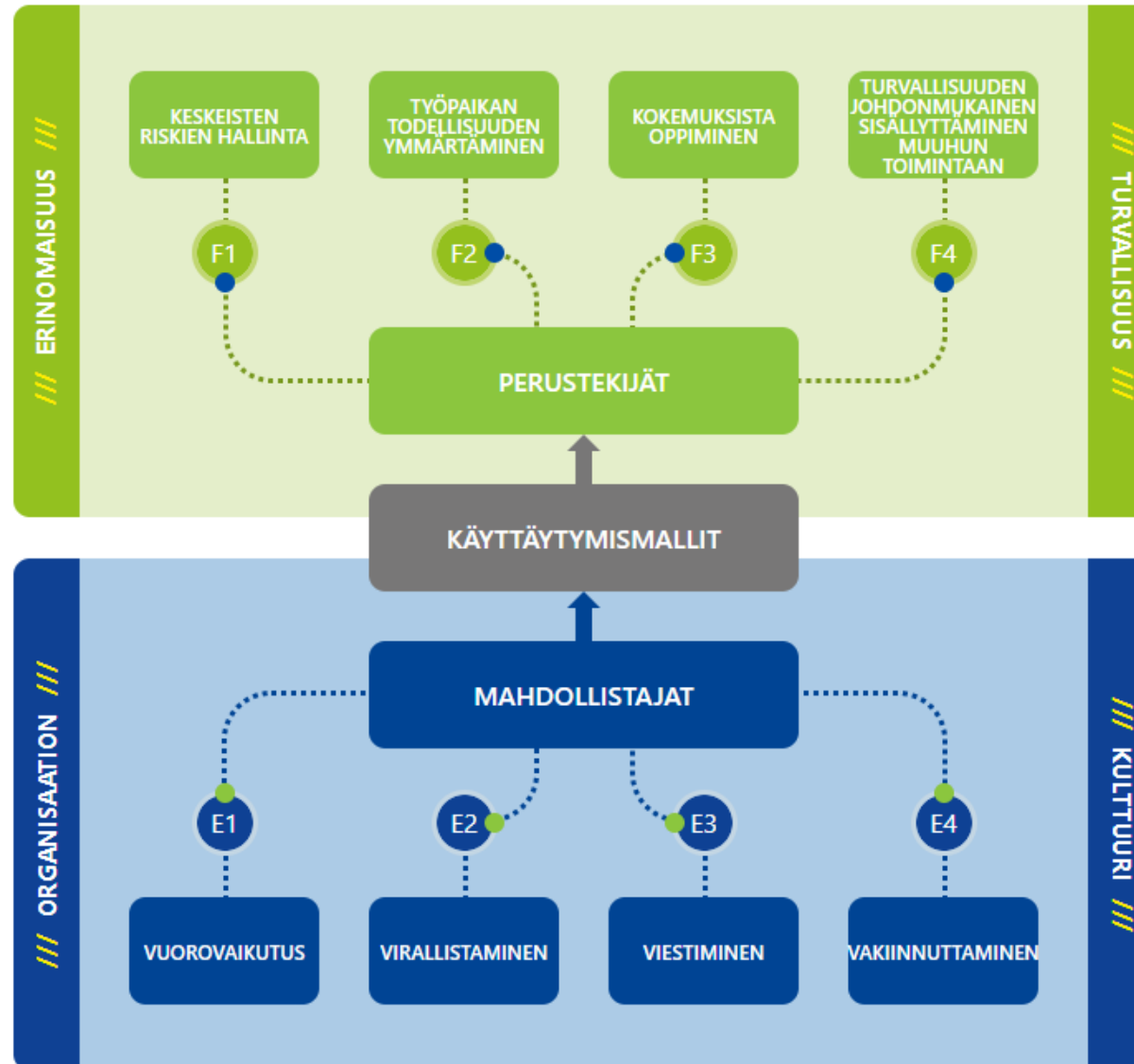
Ihminen-tekniikka-
organisaatio
vuorovaikutus

TJJ varastoi
kulttuuria, luo
puitteet joissa
kulttuuri elää ja
kehittyy

Ilman hyvää TJJ:tä
kulttuuria ei
aktiivisesti ja
systemaattisesti
kehitetä, mutta ilman
hyvää kulttuuria TJJ
jää kasaksi paperia

Eurooppalainen turvallisuuskulttuurimalli

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



Kulttuurilliset mahdollistajat



Rautatie- turvalli- suuden

perus- tekijät



Linkkejä

- ▶ Valvontastrategia

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raideliikenteen%20valvontastrategia%202022-2024.pdf>

- ▶ Valvontasuunnitelma

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raideliikenteen%20valvontasuunnitelma%202022.pdf>

- ▶ Raideliikenteen valvonta

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/raideliikenne/raideliikenteen-valvonta>

- ▶ Opas Tjj:n arvioinnista: Turvallisuusjohtamisjärjestelmän turvallisuustodistusta tai turvallisuyslupaa koskevat vaatimukset

Uusi versio englanniksi

https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide_sms_requirements_en.pdf

Versio 1.2 suomeksi

<file:///C:/Users/f03058040/Downloads/Guide%20on%20safety%20management%20system%20requirements%20-%20FI.pdf>

- ▶ Interaktiivinen turvallisuuskulttuurimalli suomeksi

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

An aerial photograph of a large metal truss bridge spanning a wide river at dusk. The bridge has several stone piers and is reflected in the calm water. In the background, a cable-stayed bridge is visible, and a town is nestled on the left bank. The sky is a mix of blue, purple, and pink.

Kiitos ajastanne!

kirsi.pajunen@traficom.fi



Liikenne- ja viestintävirasto

Häiriöluokitteluoohjeen merkitys yksityisraiteen haltijoille sekä valmiussuunnitteluohje

11.5.2022

Ajankohtaista raideliikenteen varautumisesta

Jouko Pirttimäki

Aika ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan

- ▶ Traficom [määräys valmiussuunnittelusta](#) voimassa kohta kaksi vuotta.
 - ▶ Edellyttää raideliikenteen toimijoilta valmiussuunnitelman laatimista
 - ▶ Syksyllä 2021 tehdyn kyselyn mukaan osalta toimijoista valmiussuunnitelma vielä puuttuu
 - ▶ Valmiussuunnitelman olemassaoloon, noudattamiseen ja kehittämiseen kiinnitetään huomiota Traficom [valvonnassa](#).
 - ▶ Määräyksen tukena Traficom [ohje valmiussuunnitelman laatimisesta raideliikenteessä](#)
- ▶ Vuonna 2021 kehitettiin häiriötilanneilmoittamisen ohjeistusta ja häiriötilanneluokittelua sekä viraston valvontaa, joka vaikuttaa myös varautumisen valvontaan.



Tilanne nyt

- ▶ Traficomın varautumisen/toimintavarmuuden painopiste muuttunut turvallisuusympäristön muututtua
 - ▶ Varautumisen merkitys kasvanut entisestään (uhkat oli aiemmin kaukaisia, nyt arkea)
 - ▶ Tiivistetään yhteistyötä etenkin huoltovarmuuden kannalta tärkeiden raideliikenteen toimijoiden kanssa
- ▶ Esillä mm.
 - ▶ Itärajalla tapahtuva liikennöinti, sen edellytykset ja vaikutukset
 - ▶ Pakotteiden vaikutukset rautatieliikenteeseen
 - ▶ Rautatieliikenteeseen ei itsessään kohdistu pakotteita, mutta pakotteiden kohteena ovat henkilöt omistavat mm. vaunuja
 - ▶ Tavaraliikenne osin pysähtynyt ja kokonaisuudessaan vähentynyt – työn alla mm. määräaikainen, kv. puutavaravaunujen Suomen sisäisen käytön mahdollistava, lakimuutos ([lausuntopalvelu.fi](https://www.lausuntopalvelu.fi))
 - ▶ Traficomın rooli pitkälti tiedon kerääjä, välittäjä ja tulkitsija, sekä varautumisen valvonta mahdollinen tuki toimijoille



Ajankohtaista raideliikenteen varautumisesta

- ▶ Toimijoiden varautumiskysely toteutettiin huhtikuussa
 - ▶ Tavoitteena kartoittaa raideliikenteen toimintavarmuutta ja toimintakykyä nykyisessä vallitsevissa globaaleissa kriiseissä (Ukraina, korona, taloudelliset uhat, huoltovarmuus)
 - ▶ Tuloksista laaditaan turvaluokiteltu (ei julkinen) dokumentti, jota hyödynnetään esim. Traficomien valvonnassa.
- ▶ HVK/Maakuljetuspooli/Traficom/Väylävirasto yhteisprojektit: kriittinen raidemateriaalikartoitus yksityisraiteille, raideliikenteen riskit huoltovarmuuden kannalta => materiaalituki toimijoille edellytysten täyttyessä
 - ▶ Kriittisten toimijoiden toimintavarmuuden valvonnan kehittäminen ml. kyberturvallisuus
 - ▶ Varautumisen koulutukset: (Yt, Traficom, Väylä, Peo)
 - ▶ VAK koulutus rautatietoimijoille 14.-15.6.2022 Kuopio, pelastusopisto
 - ▶ Rautateiden varautumisen peruskurssi 16.-17.11.2022
 - ▶ Rautateiden valmiussuunnittelukurssi 29.-30.11.2022
 - ▶ "Kysy varautumisesta" -iltapäivä

VALMIUSSUUNNITTELUMÄÄRÄYS JA -OHJE

Jouko Pirttimäki

Valmiussuunnittelumääräys

- ❖ Substanssilaeissa varautumisvelvoite on ollut jo usean vuoden ajan
 - ❖ rautatiet (2006=>), kaupunkiraideliikenne (2018=> metro ja raitiotieliikenne)
- ❖ Substanssilakien velvoite varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ei avaa asiaa riittävästi, vaan vaatimuksia tarkennetaan valmiussuunnittelua koskevalla [määräyksellä](#).
- ❖ Liikennehallinnon alalla ei vastaavaa ole aiemmin ollut.
- ❖ Määräyksen antovaltuus substanssilaeissa koskee vain valmiussuunnittelua, ei varautumista kokonaisuudessaan (perustuslakivaliokunnan kannanotto).
- ❖ Määräys koskee kaikkia liikennemuotoja pl. merenkulku, jossa alempitasoinen sääntely voidaan antaa vain VN asetuksella.
- ❖ Yksityiskohtainen sääntely parantaa toimijoiden kykyä tunnistaa kriittinen toimintansa ja auttaa parantamaan häiriönsietokykyä erilaisissa häiriötilanteissa. Määräys tukee myös Traficomien viranomaisvalvontaa (selkeät vaatimukset joita valvotaan).

Tärkeitä yksityiskohtia valmiussuunnitelmamääräyksestä

- ❖ Yksityiskohtaisia velvoitteita toimijoille, joiden avulla kriittiset toiminnot pyritään varmistamaan kaikissa olosuhteissa (parantaa kriittisten kuljetusten turvaamista)
- ❖ Junaliikenteen ohjaukselle erityisvaatimus varmistaa junaliikenteen ohjaus vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa kolme eri toiminnan tasoa. Vihreä=> normaaliliikenne, Keltainen=>vakava häiriö, Punainen=>poikkeusolot
 - Väylävirasto on laatinut yksityiskohtaisen ohjeistuksen (toimintaohjauksen) junaliikenteen ohjaukselle, junaliikenteen mahdollistamiseksi myös poikkeusoloissa.
- ❖ Painopiste normaaliolojen häiriötilanteissa, poikkeusoloja unohtamatta.(riskien hallinta, kriittinen rataverkko, kriittisen materiaalin varaaminen, VAP, koulutukset, harjoittelu sekä arjen vakaviin häiriöihin varautuminen. Alihankintaa ja palveluntuottajia koskettava varautumisvelvoite ulotettu mukaan määräykseen.
- ❖ Konkreettisen tekeminen haluttu mukaan. Pelkällä suunnitelmalla ei vielä pärjää. Valmiussuunnitelma on arjen työkalu, jonka tulisi tukea arjen toimintaa ja varmistaa toimintakykyä.

Ohje valmiussuunnitelman laatimista helpottamaan

- ❖ Toimijoilla tulee olla määräyksen vaatimusten mukainen valmiussuunnitelma 1.6.2021 alkaen.
- ❖ Raideliikenteessä lain sekä määräysten velvoite koskee kaikkia toimijoita (n. 150 kpl), museoliikenteen harjoittajia lukuun ottamatta.
- ❖ Määräyksen tueksi toimijoille on laadittu erillinen yksityiskohtaisempi ohje tukemaan valmiussuunnitelman laadintaa.
 - ❖ Ohje liikennemuotokohtainen
- ❖ Varautumista valvotaan Traficomin toimesta (Raideliikennelaki 15§)
- ❖ Ohjetta päivitetään määräyksen päivityksen yhteydessä
- ❖ "Nyt on toiseksi paras hetki alkaa varautumaan"

- ❖ Lisätietoja: jouko.pirttimaki@traficom.fi

Häiriötilanneohjeen esittely

Tilannekuvan muodostamiseen
vaikuttavat tapahtumat ja
häiriöluokittelu

Jouko Pirttimäki

Taustaa Traficomien ohjeen laadinnalle

- Taustalla laki Valtioneuvoston tilannekeskuksesta 300/2017
- Tasavallan presidentin ja valtioneuvoston päätöksenteon ja toiminnan tukena valtioneuvoston tilannekeskus. (VN-TIKE)
- Välittää eri ministeriöiden hallinnon kuvaa ja toimii tilannekuvan ylläpitäjänä normaaliolojen häiriötilanteessa ja poikkeusoloissa.

VN-TIKE:n tehtävänä on mm: 1§

- *1) koota ja analysoida tietoa turvallisuustilanteesta ja sellaisista häiriöistä ja niiden uhkista, jotka vaarantavat yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja; (YTS)*

2 § Velvollisuus ilmoittaa turvallisuustapahtumasta

- *Ministeriön ja hallinnonalan viraston ja laitoksen on ilmoitettava valtioneuvoston tilannekeskukselle sellaisesta toimialaansa koskevasta onnettomuudesta, vaaratilanteesta, poikkeuksellisesta tapahtumasta tai muusta vastaavasta häiriöstä tai häiriön uhkasta, jolla **voi** viranomaisen arvion mukaan olla merkitystä muodostettaessa tilannekuvaa (turvallisuustapahtuma)*



Taustaa ohjeen laadinnalle...raideliikennelaki

► Raideliikennelaki (1302/2018)

- 172 § Tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittaminen
- Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viipymättä sellaisista niiden tietoon tulleista tapahtumista, jotka voivat vaikuttaa tilannekuvan muodostamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää ilmoittajalta lisätietoja ilmoitetusta tapahtumasta.
- Tiedot pidetään luottamuksellisina (TL IV)
- Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tapahtumista sekä niiden ilmoittamisesta. (ohje)

Taustaa ohjeen laadinnalle

- **Määräys liikenne- ja viestintäministeriön varallaolopäivystyksestä ja varallaolopäivystykseen liittyvän tiedonkulun järjestämisestä hallinnonalalla, 24.1.2022**
 - **Kiireelliset tiedot, joista on ilmoitettava:**
 - ❖ Liikenne- ja viestintäverkkoihin liittyviin vakavat häiriöt (laaja palvelunestohyökkäys)
 - ❖ Huoltovarmuuskriittisiin tai yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisiin yrityksiin liittyviin häiriöihin
 - ❖ Tilanteisiin, **jotka saattavat** herättää laajaa julkista mielenkiitoa Suomessa ja kansainvälisesti (mediakiinnostus, pommiuhka, lakko)
- (HUOM! Tiedonvälitys korostuu nykyisessä vallitsevassa turvallisuustilanteessa, tilanteiden nopea muutos mahdollista!)**

Ohje raideliikenteen häiriöiden ilmoittamisesta

TRAFICOM/428478/03.04.02.01/2021

- Ohje sisältää mm:
- **1)Tilannekuvaan vaikuttavien häiriöiden luokittelun** eli toimintamallin raideliikenteen häiriöiden luokitteluksi ja ilmoittamiseksi
 - Malli pohjautuu löyhästi viestintäpuolella käytössä olevaan malliin
 - Mallissa häiriöt luokitellaan A-D tasoihin, joista A-luokan häiriöiden ilmoitusaika on lyhin ja ilmoitusketju pisin.
D-luokan häiriöitä ei tarvitse ilmoittaa.
- **2)Raideliikenteen häiriöiden ilmoittamista koskeva ohje**, joka kattaa sekä tilannekuvaan vaikuttavat häiriöt, onnettomuudet ja vaaratilanteet ja tietoturvahäiriöt
 - Tilannekuvaan vaikuttavien häiriöiden luokittelu osaksi ohjetta

Tilannekuvaan vaikuttava tapahtuma....ketä ilmoitusvelvollisuus koskee?

- ▶ Rautatieliikenteen harjoittajat
- ▶ **Rataverkon haltijat (rautatieliikenne, myös yksityisraiteen haltijat)**
- ▶ Liikenteenohjauspalvelua harjoittava yhtiö
- ▶ Kaupunkiraideliikenteen liikenteenohjauksesta vastaava
- ▶ [Häiriöohje ja luokittelu](#)



Mitä pitää ilmoittaa?

- Em. toimijoiden tulee ilmoittaa viipymättä niiden tietoon tulleista tapahtumista, jos tapahtuma voi vaikuttaa tilannekuvan muodostamiseen.
- Ilmoitusvelvollisuus liittyy tarpeisiin muodostaa mahdollisimman reaaliaikaista tilannekuvaa ja välittää sitä koskevaa tietoa eteenpäin.

Koska ilmoitus tulee tehdä?

- **Koska ilmoitus tulee tehdä: Viipymättä.**
- **A-kategoriassa ensitiedot ja käsitys tapahtumasta välittömästi. Ilmoitusta tulee täydentää tarvittavin tavoin ensitietojen toimittamisen jälkeen.**
- **B-kategoriassa tunnin sisällä tapahtumasta. Ilmoitusta tulee täydentää tarvittavin tavoin ensitietojen toimittamisen jälkeen.**
- C-kategoriassa viimeistään 5 päivän kuluttua siitä hetkestä, jolloin ilmoittaja on saanut tiedon tapahtumasta. -
- D-kategoriassa ei ilmoitusvelvollisuutta.
- [Häiriöilmoitusohje](#)

Miten ilmoitus tehdään?

- Miten ilmoitus tehdään: Ilmoitukset tapahtumista tulee toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle seuraavasti:
- Liitteen 1 Häiriöluokittelu -taulukkoa soveltavat ja viranomaisten varallaolopäivystyksen piiriin kuuluvat: Traficomien varallaolopäivystäjälle puhelimitse häiriöluokkien A-C osalta.
- Liitettä 1 Häiriöluokittelua soveltamattomat toimijat: sähköpostitse osoitteeseen rautatieturvallisuus@traficom.fi sen jälkeen, kun toimija on itse arvioinut kuuluuko häiriö yllä kuvatun tavoin ilmoitettavaan tapahtumiin.
- **Ilmoitusmenettelyistä on mahdollista sopia myös ohjeesta poikkeavalla tavalla Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.**

Yhteenveto

- ▶ Ohjetta sovelletaan 1.5.2022 lukien
- ▶ Traficom kiinnittää jatkossa valvonnassaan vahvemmin huomiota myös toimintavarmuuskysymyksiin
- ▶ Käynnissä olevan toimintavarmuuskyselyn tulokset analysoidaan asap ja niitä hyödynnetään viraston toimintavarmuustyön kehittämisessä
 - ▶ Tarvittaessa yhteydenotot myös yksittäisiin toimijoihin toiminnan kehittämisen tukemiseksi
 - ▶ Myös palautteet häiriötilanneilmoittamisen ohjeesta tervetulleita.
 - ▶ Lisätietoa: jouko.pirttimaki@traficom.fi



Yhteistyö todella tärkeässä asemassa – kiitos teille kaikille!



Rautatieliikenteen raivaus- ja pelastuspalvelut



Taustaa



Mistä on kyse?

- ▶ Rataverkon haltijalla on velvollisuus huolehtia radan liikennöitävyyden palauttamisesta onnettomuus- ja poikkeustilanteiden jälkeen.
- ▶ Tästä löytyy säädökset raideliikennelaista, OPE-YTE asetuksesta sekä rautatiemarkkinadirektiivistä
- ▶ Tehtävää ei voi ulkoistaa rautatieliikenteen harjoittajalle
- ▶ Varautumisen tulee olla suhteessa harjoitettavaan toimintaan

Väyläviraston raivaus- ja pelastuspalvelu

- ▶ Toiminnassa valtakunnallisesti 18.12.2021 lukien
- ▶ Voidaan hyödyntää myös yksityisraiteiden puolella
- ▶ Kustannukset peritään ns. omakustannushinnalla eli palveluntuottamisesta aiheutuneet kulut. Tämä käsittää henkilötyön tunti-laskutuksen ja välittömät kulut.
- ▶ Varsinaisesta varautumisesta ei veloiteta
- ▶ Nivoutuu myös osaksi pelastustoimea yhteistyösopimusten ja Väylävirastoa koskevien velvoitteiden johdosta

Tehtävistä

Tehtävien kirjo on laaja ja monisyinen

- ▶ Iso osa tehtävistä on suistuneen kaluston nostoja takaisin raiteelle, usein vielä sivu- tai teollisuusraiteilla (n. 30%).
- ▶ Pelastuslaitoksia avustetaan esim. VAK-vuodoissa ja tasoristeysonnettomuuksissa materiaalisesti erityiskalustolla sekä henkilö- ja asiantuntija-avulla.
- ▶ Tuemme ja avustamme kunnossapitoa myrsky- ja luonnonilmiöiden raivauksissa erityiskalustollamme.
- ▶ Palontorjunta- ja savunpoistojärjestelmien sekä tunnelitekniikan tuki ja käyttö.
- ▶ Nopeat vasteajat mahdollistavat pelastustoiminnan tukemisen myös kiireellisissä tehtävissä.

Tehtäviin liittyvien riskien (työtapaturmat ja tulipalo ja kemikaaliriskit) sekä yhteistyön helpottamiseksi pelastuslaitosten kanssa, henkilöstöltä edellytetään pelastusalan peruskoulutusta.

Välineet ja toimintakyky

- ▶ Raskaat nostotunkit rautatiekalustolle. Nostokyky riittää kaikkeen kalustoon.
- ▶ Kaatuneen tai kallellaan olevan vaunun nostopuomi
- ▶ VA-torjunta
 - ▶ Vuodontukkimisvälineet
 - ▶ Kemikaalimittarit
 - ▶ Vaunun purkaminen ja siirtokuormaus
- ▶ Erilaisia nostoapuvälineitä
- ▶ Mönkijät ja moottorikelkat hankaliin olosuhteisiin

Palvelun tavoitteita

- ▶ Mahdollistetaan liikenteen ja liiketoiminnan mahdollisimman nopea palautuminen normaaliksi onnettomuus- tai häiriötilanteen jälkeen
 - ▶ Huoltovarmuus ja viranomaisyhteistyö turvallisuusviranomaisten kanssa
 - ▶ Tehtävät poikkeusoloissa tukevat yhteiskunnan varautumista
 - ▶ Kuljetusketjujen turvaaminen teollisuudelle
 - ▶ Henkilöliikenteen runkokuljetusten turvaaminen
 - ▶ Pääkaupunkiseudun ja HSL-alueen lähiliikenne merkittävässä asemassa, yhteiskunnalliset vaikutukset mittavia
- ▶ Yhteiskunnan toimivuuden varmistaminen on keskeinen Väyläviraston sekä raivaus- ja pelastuspalvelun tehtäviä.

Tehtävämäärät ja luokittelu 1-4/2022

Tapahtuma	Joulu/ Tammi	Helmi	Maali s	Huhti	Kappalemäärä
Suistuminen tai törmäys	8	11	10	11	40
Henkilövahinko					
Palo tai palohälytys					
VAK tapahtuma, onnettomuus/vuoto			1	2	3
Tasoristeysonnettomuus	1	2			3
Muu tapahtuma	1		1		2
Harjoitus		4			4
Yhteensä	10	17	12	13	52

Henkilöstö

- ▶ Koulutettua henkilöstöä n. 80
- ▶ Henkilöt ovat taustaltaan pääsääntöisesti pelastustoimen viranhaltijoita tuntityöntekijöinä
- ▶ Mukana myös rautatietäustaisia joilla on sopimuspalokuntakoulutukset
- ▶ Sovelletaan pelastustoimen terveydentilavaatimuksia
- ▶ Vakituksia n. 10, loput tuntityöntekijöitä
- ▶ Sampel Oy toimii palveluntuottajana kilpailutuksen jälkeen
- ▶ Henkilöiden rautatiespesifinen koulutus annetaan Väyläviraston toimesta. Koulutus on laaja-alainen kattuen rautatiekaluston, turvalliset työskentelytavat, erityiskaluston sekä rautateiden vaarallisten aineiden torjunnan

Tukikohdat

Riihimäki

- ▶ Riihimäen tukikohta palvelee ensisijaisesti Etelä- ja Länsi-Suomea sekä Keski-Suomen läntistä eteläosaa
- ▶ Riihimäen tukikohta erikoistuu rautatietunneleissa toimimiseen
- ▶ Riihimäen ja Kouvolan tukikohdat toimivat toistensa tukena päällekkäisten hälytysten suhteen

Kouvola

- ▶ Kouvolan tukikohta palvelee ensisijaisesti Itä-Suomea sekä Keski-Suomen itäistä eteläosaa
- ▶ Kouvolan tukikohta erikoistuu isojen VAK-onnettomuuksien jälkiraivaukseen

Oulu

- ▶ Oulun tukikohta palvelee ensisijaisesti Pohjois-Suomea sekä Kainuuta ja Keski-Suomen pohjoisosaa

Hälyttäminen

- ▶ Valtakunnallinen hälytys- ja "konsultointi"-numero
 - ▶ 0503121440
- ▶ Rautatieliikenteenohjaus voi myös hälyttää raivausyksikön
- ▶ Voi olla että tehtävää joudutaan priorisoimaan tai lähettämään toinen vapaana oleva yksikkö
- ▶ Viranomaiselle annettava virka-apu voi myös vaikuttaa tehtävien priorisointiin
- ▶ Tehtävälle pyritään kuitenkin lähtemään heti, ellei pyytäjän kanssa toisin sovita.



Väylävirasto
Trafikledsverket



Liikenne- ja viestintävirasto

Rataverkon käyttöönottolupa- menettelyt

Matti Polvi, Janne Anttila
11.5.2022

Yleis- ja ratasuunnitelmat sekä radan käyttöluvat

- ▶ Traficom hyväksyy rataan liittyviä suunnitelmia sekä käsittelee lupia.
- ▶ Traficom hyväksyy radan suunnittelun osalta:
 - ▶ Radan yleissuunnitelmat
 - ▶ Ratasuunnitelmat
- ▶ Uutta rataa rakentaessa, nykyisen radan suorituskykyä parannettaessa tai nykyistä rataa uudistettaessa tulee Traficomille tehdä hakemus seuraavista:
 - ▶ Suunnitelma rautatiehankkeesta
 - ▶ Rakentamisaikainen käyttö lupa
 - ▶ Rautatiehankkeen käyttöönottolupa
 - ▶ Poikkeusluvat

Yleis- ja ratasuunnitelmien sekä radan käyttöilupien prosesseista

Ratalaki 110/2007

Yleissuunnitelma

Ratasuunnitelma

- Aloituskoolutus (1)
- Kuulutus (2) suunnitelman nähtävilläolosta
 - Ilmoitus kiinteistönomistajille ja asianosaisille
 - Muistutukset ja lausunnot
- Ennakkoneuvottelu
- Hyväksymisesitys Traficomille
- Kuulutus (3) hyväksymispäätöksestä
 - Valitusoikeus hallinto-oikeuteen

Raideliikennelaki 1302/2018

Suunnitelma rautatiehankkeesta

Rakentamisaikainen käyttöluva

Rautatiehankkeen käyttöönottolupa

- Radan käyttöönottamiseksi tarvitaan Traficomien myöntämä rakenteellisen osajärjestelmän (INF, CCS, ENE) käyttöönottolupa.
- Rataverkon haltija toimittaa suunnitelman rautatiehankkeesta, jonka perusteella Traficom ilmoittaa tarpeen käyttöönottoluvalle.
- Jos olemassa olevaa raidetta tarvitaan liikennöintiin rakentamisen aikana, on sille haettava rakentamisaikainen käyttöluva.
- Hankkeen valmistuessa tulee hakea käyttöönottolupaa ilmoituksessa mainittujen vaatimusten mukaisesti.

Yleis- ja ratasuunnitelmat

Janne Anttila

Yleis- ja ratasuunnitelmista yleisesti

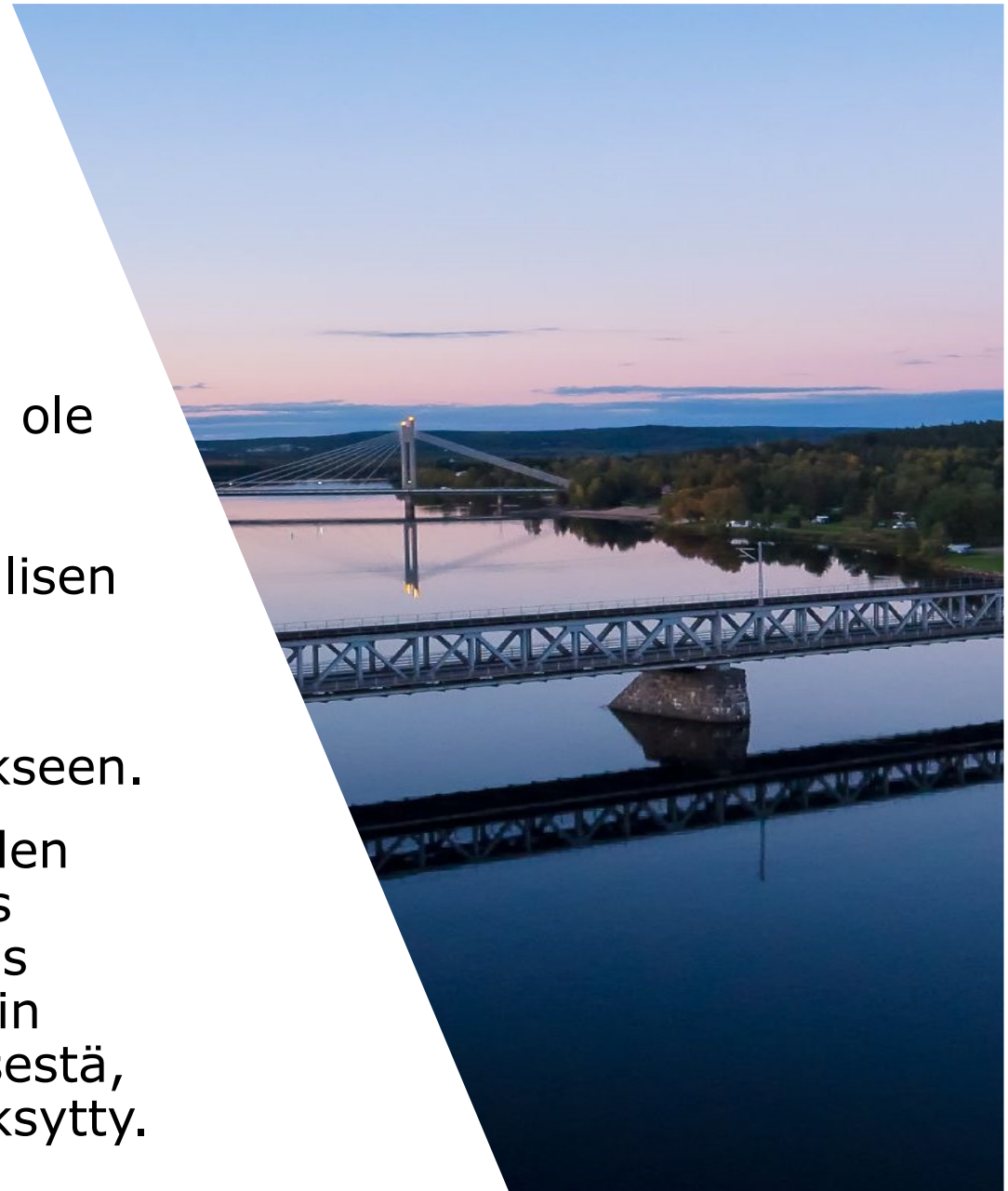
- ▶ Ratalakia ei sovelleta yksityisraiteeseen kuuluvalla yleiseltä liikenteeltä eristetyllä satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella.
- ▶ Suunnitelmia tehtäessä rataverkon haltija toimii yhteistyössä maakuntien liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa.
- ▶ Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.
- ▶ Kuuluttaminen tapahtuu Traficomien verkkosivuilla sekä paikallislehdissä. Tieto kuulutuksista toimitetaan myös hankealueen kuntiin sekä ELY-keskukselle ja Väylävirastoon.
- ▶ Suunnitelmat ovat sitovia ja niistä voi poiketa vain vähäisessä määrin.

Yleissuunnitelmat

- ▶ Yleissuunnitelma on laadittava, kun
 - ▶ 1) hankkeen vaikutukset eivät ole vähäiset
 - ▶ 2) rautatiealueen sijainti ja sen vaikutukset eivät ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa
 - ▶ 3) hankkeessa sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA)
- ▶ Yleissuunnitelmassa määritellään mm. rautatiealueen tarpeellisuus, liikenteelliset ja rakenteelliset perusratkaisut sekä rautatiealueen ja raideliikenteen arvioidut vaikutukset. Lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.
- ▶ Ratasuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa.

Ratasuunnitelmat

- ▶ Ennen rautatien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä ratasuunnitelma.
- ▶ Jos rautatien rakentamista koskeva hanke on vaikutuksiltaan vähäinen, ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia, jos hanketta varten ei oteta lisääluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisääalueen ottamiseen.
- ▶ Hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaa suunnitelmassa osoitettujen alueiden lunastukseen.
- ▶ Ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta. Päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos ratatyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty.



Ratasuunnitelman hallinnollinen prosessi

Aloitusk uulutus

- Oikeuttaa tutkimuksiin suunnittelualueen kiinteistöillä
- Yleissuunnitelman kahdeksan vuoden voimassaolo raukeaa
- Neljän vuoden määräaika ratasuunnitelman hyväksymiselle alkaa
- Suunnitelma-aineiston luominen alkaa.

Kuulutus suunnitelman nähtävillä olosta

- Ennen hyväksymistä varattava asianosaisille tilaisuus muistutuksen tekemiseen.
- Pyydetään lausunnot viranomaisilta. Kunnille annettava mahdollisuus lausua muistutuksista.
- Hyväksymisehdotus ja suunnitelma-aineisto nähtävillä.
- Nähtävillä olon jälkeen ennakoneuvottelu Traficomin kanssa.

Kuulutus hyväksymis- päätöksestä

- Päätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen.
- Neljän vuoden määräaika ratatyön aloittamiseen alkaa hyväksymispäätöksestä.

Radan käyttöluvat

Matti Polvi

Kiinteät rakenteelliset osajärjestelmät

► Infrastruktuuriasajärjestelmä (INF)

- Rata (raide, vaihde, tukikerros, alus- ja pohjarakenne ym.)
- Tunneli
- Asemat (esteettömyys)

► Ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmä (OHM)

- Liikenteenohjaus
- Opastimet
- Radan merkit

► Energiaosajärjestelmä (ENE)

- Rautatiesähköistys



Suunnitelma rautatiehankkeesta

- ▶ Hakijan on toimitettava kaikista ratahankkeista suunnitelma Traficomille hyvissä ajoin.
- ▶ Hakemuksessa on kuvattava tehtävät työt, hankkeen vaikutukset ja laajuus sekä turvallisuusvaikutukset rautatiejärjestelmään.
- ▶ Traficom antaa hakijalle ilmoituksen käyttöönottolupatarpeesta, jossa on lueteltu säädökset, joiden osalta Traficom edellyttää käyttöönottolupaa.

Turvallisuuslupa	Ilmoitusmenettely
YTM-asetuksen mukainen muutoksen merkittävyyden arviointi.	Riittävät yksiselitteiset tiedot hankkeesta.
Riittävät yksiselitteiset tiedot hankkeesta.	

Rakentamisaikainen käyttöluva

- ▶ Jos raidetta tarvitaan liikennöintiin rakentamisen aikana, on sille haettava rakentamisaikainen käyttöluva.
- ▶ Rakentamisaikaista käyttöilupaa on haettava hyvissä ajoin.
- ▶ Voidaan myöntää vain uudistettavalle tai parannettavalle osajärjestelmälle (ei uudelle) enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan.
- ▶ Hakemuksessa on kuvattava liikennöintitarve, rakentamisaikaisten töiden vaikutukset liikennöintiin, toimenpiteet, joilla varmistetaan liikennöinnin turvallisuus sekä liikennöinnille mahdollisesti asetettavat rajoitteet rakentamisen aikana ja sen jälkeen, sekä miten rajoitteet poistetaan.



Käyttöönottolupa

- ▶ Riippumatta siitä edellyttääkö Traficom käyttöönottolupaa, kaikissa hankkeissa tulee aina noudattaa YTE:iä ja kansallisia vaatimuksia ellei hankkeelle ole erikseen myönnetty poikkeuslupaa.
- ▶ EY-vaatimustenmukaisuuden (YTE:t) arvioi ilmoitettu laitos (NoBo) ja antaa EY - tarkastustodistuksen. Ilmoitusmenettelyssä ei tarvitse käyttää ilmoitettua laitosta, mutta tulee osoittaa, että hanke noudattaa vaadittuja säädöksiä.
- ▶ Kansallisten määräysten vaatimustenmukaisuuden arvioi Traficom (DeBo) tai Traficomin valtuuttama taho ja antaa FI-tarkastustodistuksen.
- ▶ EY- ja FI-tarkastustodistuksiin perustuen hakija tekee EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen.



Käyttöönottolupahakemukseen liitteet

► Turvallisuusluvallinen rataverkon haltija

- EY-tarkastustodistus (NoBo)
- FI-tarkastustodistus (DeBo)
- EY- vaatimustenmukaisuusvakuutus (sis. FI-vaatimukset)
- Selvitys mahdollisista poikkeusluvista
- ISA:n laatima turvallisuuden arviointikertomus tai TJJ:n mukainen riskienhallintaselvitys
- Tehtyjen tarkastusten, mittausten ja testausten asiakirjat

► Ilmoitusmenettelyssä oleva rataverkon haltija

- Tarkastusvakuutus
- Suunnitelmien, tehtyjen tarkastusten, mittausten ja testausten asiakirjat
- Selvitys mahdollisista poikkeusluvista
- THJ:n mukainen riskienhallintaselvitys

Kiitos