

Antopäivä: 17.12.2020	Voimaantulopäivä: 21.12.2020	Voimassa: toistaiseksi
Lainsäädäntö, johon ohje perustuu: Raideliikennelaki (1302/2018) Laki liikenteen palveluista (320/2017)		
Muutostiedot:		

## OHJE VALMIUSSUUNNITELMAN LAATIMISEKSI RAIDELIIKENTEESSÄ

### Sisällys

1. Ohjeen sisältö.....	2
2. Johdatus raideliikenteen varautumiseen .....	2
3. Toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen määrittely .....	6
4. Riskien hallinta.....	8
5. Resurssien hallinta ja harjoitukset .....	10
6. Kriittiset kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat.....	13
7. Muut valmiussuunnitelmassa kuvattavat asiat.....	15
8. Oman toiminnan arviointi .....	17
9. Raideliikenteen erityismääräykset.....	18
10. Valmiussuunnitelman luottamuksellisuus.....	23
11. Valmiussuunnitelman liitteet.....	24
12. Lisätietoja ja tiedon lähteitä.....	24
Liite 1.....	25

## 1. Ohjeen sisältö

Tässä ohjeessa käydään läpi valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä annetun Traficomien määräyksen TRAFICOM/308489/03.04.04.00/2019 (jäljempänä *valmiussuunnitelmamääräys*) sisältämät vaatimukset sekä esitetään tapoja vastata määräyksen vaatimuksiin. Lisäksi ohjeeseen on koottu asioita, jotka on hyvä huomioida määräysvaatimuksiin vastatessa.

Ohjeessa yksilöidään ensin käsiteltävä määräyksen kohta laatikoituna, sinisellä ja kursivoituna, jonka jälkeen kerrotaan tarkemmin siitä, mitä kyseisen määräyskohdan katsotaan edellyttävän. Määräyksen kohdat käydään yksitellen läpi kohdasta 4 alkaen.

Valmiussuunnitelman muodosta ja dokumentista löydät lisätietoja määräyksen kohdasta 3, jonka mukaan valmiussuunnitelma voi erillinen asiakirja tai se voidaan sisällyttää toimijan muuhun toimintakäsikirjaan eli esimerkiksi turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Jos toimija päättää sisällyttää valmiussuunnitelman osaksi turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä tai turvallisuuden hallintajärjestelmäänsä, sen tulisi laatia erillinen asiakirja, josta käy ilmi, missä kohtaa johtamisjärjestelmässä vastataan valmiussuunnitelmamääräyksen eri vaatimuksiin.

Esimerkit, jotka ovat vain suuntaa antavia eivätkä tyhjentäviä eivätkä suoraan minkään toimijan tilanteeseen sopivia, on merkitty sinisellä värillä. Raideliikenteen esimerkkeinä käytetään kahta seuraavaa tapausta:

[Esimerkki A on puutavaraa läpi Suomen kuljettava rautatieliikenteen harjoittaja](#)

[Esimerkki B on yksityisraiteen haltija, jonka raiteilta on kytköksiä sekä toiselle yksityisraiteelle että valtion rataverkolle ja jonka verkolle kuljetetaan silloin tällöin varautumisen kannalta merkittävää materiaalia.](#)

Ohjeessa käytetään valmiussuunnitelmamääräyksen mukaisia määritelmiä, joita täydennetään tarpeen mukaan niissä ohjeen kohdissa, joissa kuhunkin kokonaisuuteen kuuluvia määräyskohtia avataan tarkemmin.

## 2. Johdatus raideliikenteen varautumiseen

Rautatietoimijoiden varautumisen perusteet tulevat lainsäädännöstä (mm. raideliikennelaki 1302/2018, laki liikenteen palveluista (320/2017) ja valmiuslaki 1552/2011) sekä muusta yhteiskunnallisesta ohjauksesta. Lisäksi toimijoiden omat intressit puoltavat varautumisen ja jatkuvuuden hallinnan tärkeyttä. Raideliikenteestä rautatiejärjestelmän varautumista ohjaa monin osin myös EU-sääntely, minkä ulkopuolelle jää kaupunkiraideliikenteen varautuminen. Rautatiejärjestelmän ja kaupunkiraideliikenteen varautuminen eroaa osin myös mm. sidosryhmiensä osalta, mutta itse varautumisen tarve on molemmissa järjestelmissä yhtä merkittävä.

Rautateiden varautumisesta on säännelty myös EU-tasolla. Euroopan komission asetuksissa (EU) 2018/762, (EU) 1169/2010 sekä (EU) 1158/2010 edellytetään, että toimijoilla on käytössään menetyt hätätilanteiden hallintaa varten.

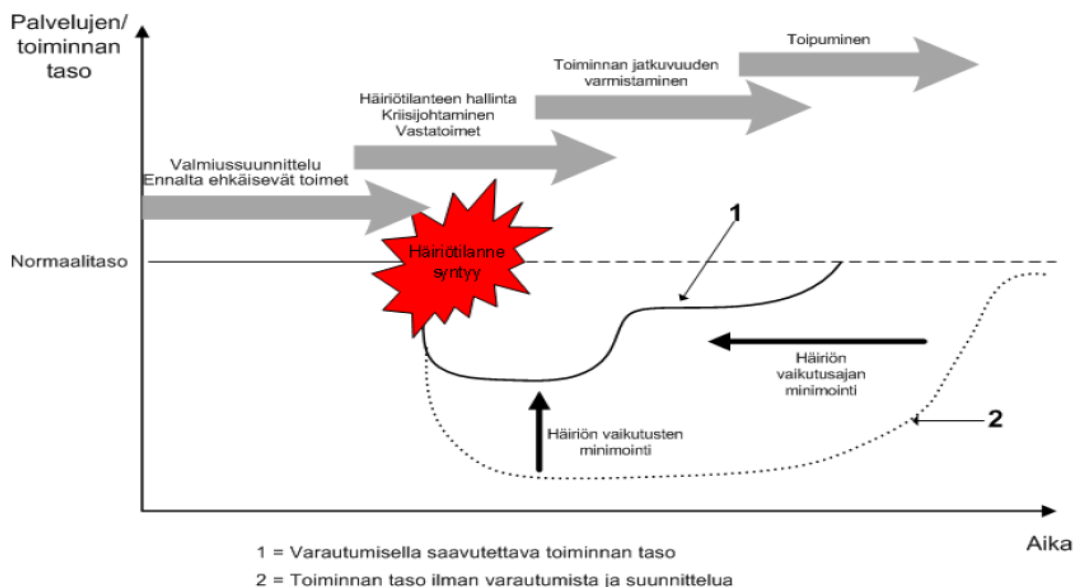
Valtionhallinnon ja yhteiskunnan varautumista ohjataan ja linjataan myös valtioneuvoston strategioilla ja periaatepäätöksillä. Valtioneuvoston periaatepäätöksenä vuonna 2017 annetussa Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa määritetään yhteiskunnan toiminnalle elintärkeät toiminnot, korostetaan riskien arvioinnin merkitystä ja vastuutetaan toimintojen turvaaminen ministeriöiden hallinnonaloille.

Varautumisen liittyminen kokonaisturvallisuuden viitekehitykseen kuvataan vuoden 2012 valtioneuvoston periaatepäätöksessä kokonaisturvallisuudesta seuraavasti: ”Kokonaisturvallisuus on tavoitetta, jossa valtion itsenäisyyteen, väestön elinmahdollisuuksiin ja muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuvat uhkat ovat hallittavissa. Yhteiskunnan elintärkeät toiminnot turvataan viranomaisten, elinkeinoelämän sekä järjestöjen ja kansalaisten yhteistoimintana. Turvaamisen toimiin kuuluvat uhkiin varautuminen, häiriötilanteiden ja poikkeusolojen hallinta sekä niistä toipuminen”. Huoltovarmuusorganisaation rooli korostuu elinkeinoelämän toiminnan jatkuvuuden turvaamisessa.

Valmiussuunnitelmamääräyksen mukaisesti varautumisella tarkoitetaan toimintaa, jolla varmistetaan tehtävien mahdollisimman häiriötön hoitaminen ja mahdollisesti tarvittavat tavanomaisesta poikkeavat toimenpiteet häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Varautumisen toimenpiteitä ovat täten mm. valmiussuunnittelu ja etukäteisvalmistelut sekä henkilöstön koulutus ja harjoitukset. Materiaalinen varautuminen tarkoittaa varautumista toiminnassa tarvittavien materiaalien tai tarvikkeiden saatavuuteen. Varautuminen on käsitteenä lähellä elinkeinoelämässä käytettyä käsitettä jatkuvuuden hallinta. Varautumisessa ja jatkuvuuden hallinnassa voidaan soveltaa hyvin samankaltaista pitkäjänteistä ja systemaattista toimintaa, jolla yritys tai toimija ylläpitää riittävää toiminta- ja sopeutumiskykyä eri häiriötilanteiden varalta.

Valmiussuunnittelu on normaalioloissa tapahtuvaa varautumisen suunnittelua, jolla on perinteisesti tarkoitettu valmiuslaissa määriteltyjen poikkeusolojen toiminnan suunnittelua. Nykyisin valmiussuunnittelu käsitetään kuitenkin laajemmin kokonaisuudeksi, joka on tarpeen organisaation toiminnan turvaamiseksi ja jatkuvuuden hallinnaksi, toimintavalmiuden kohottamiseksi sekä erilaisten turvallisuuskäytäntöjen minimoimiseksi kaikissa turvallisuustilanteissa. Varsinaisen valmiussuunnittelun lisäksi varautumiseen voidaan katsoa kuuluvan myös muut kokonaisturvallisuuden osa-alueet, kuten liikennöinnin turvallisuus, kuljetusturvallisuus, fyysinen ja henkilöturvallisuus, yritysturvallisuus sekä tieto- ja kyberturvallisuus. Varautuminen on yritystoiminnan vakiintuneessa käsitteistössä osa yritysturvallisuutta ja samalla osa turvallisuusjohtamista sekä riskien hallintaa.

Varautumisen tavoitteena on pienentää tai minimoida uhkia ja riskejä, jotka vaarantavat toimijan tehtävän tai tavoitteiden saavuttamisen. Varautuminen voidaan liittää siis myös toimijan kokonaisvaltaiseen riskienhallintaan erityisesti tilanteissa, joissa riskienhallinnan korostettuna tavoitteena on toiminnan jatkuvuuden varmistaminen. Kuvassa 1 on havainnollistettu varautumisen ja jatkuvuus-suunnittelun ajatusta.



Kuva 1. Varautuminen ja jatkuvuussuunnittelu, (ISO Standard 22399:2007, Kunnan valmiussuunnitelman yleisen osan malli ja ohje sen käsittelyyn, 2012)

Normaaliolojen häiriötilanteissa toimivaltaisten viranomaisten ja tarvittaessa valtionjohdon sekä muiden virastojen, laitosten ja yritysten on ryhdyttävä toimenpiteisiin tilanteesta selviämiseksi. Häiriötilanteiden hoitaminen tapahtuu pääsääntöisesti normaalein toimintatavoin, toimivaltuuksin sekä resurssein. Häiriötilanteet voivat aiheuttaa normaaliolojen säädöksiin sisältyvien toimivaltuuksien käyttöön ottamista, määrärahojen uudelleen kohdentamista, henkilöstöjärjestelyjä ja muiden lisäresurssien osoittamista sekä säädösten tarkistamista. Keskeistä häiriötilanteiden hallinnassa on yhteistoiminnan tehostaminen, johtamisedellytysten turvaaminen ja tiedonkulun varmistaminen. Erityisesti korostuu tilannekuvan muodostaminen, ylläpitäminen, analysoiminen ja jakaminen tarvitsijoille. Normaaliolojen häiriötilanteissa toiminnan johtamisvastuu kuuluu lain mukaan sille viranomaiselle tai organisaatiolle, jonka toimialasta on kysymys.

Poikkeusolot on määritelty valmiuslain 3 §:ssä. Jos valtioneuvosto, yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa, toteaa maassa vallitsevan poikkeusolot, voidaan viranomaisille myöntää tilanteen vaatimia lisätoimivaltuuksia valmiuslain mukaisesti. Toimivaltuuksia voidaan käyttää vain, jos tilanne ei ole hallittavissa viranomaisten säännönmukaisin toimivaltuuksin.

Poikkeusoloja valmiuslain 3 §:n mukaan ovat:

- 1) Suomeen kohdistuva aseellinen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettava hyökkäys ja sen välitön jälkitila;
- 2) Suomen kohdistuva huomattava aseellisen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettavan hyökkäyksen uhka, jonka vaikutusten torjuminen vaatii tämän lain mukaisten toimivaltuuksien välitöntä käyttöön ottamista;
- 3) väestön toimeentuloon tai maan talouselämän perusteisiin kohdistuva erityisen vakava tapahtuma tai uhka, jonka seurauksena yhteiskunnan toimivuudelle välttämättömät toiminnot olennaisesti vaarantuvat;
- 4) erityisen vakava suuronnettomuus ja sen välitön jälkitila; sekä
- 5) vaikuttavuudeltaan erityisen vakavaa suuronnettomuutta vastaava hyvin laajalle levinnyt vaarallinen tartuntatauti.

Eri poikkeusolojen vaikutus vaihtelee toimijan ja poikkeusolon laadun mukaan. Siksi asianmukainen poikkeusoloihin varautuminen edellyttää tarvittavien toimenpiteiden määrittämistä kussakin poikkeusolon muodossa erikseen ja kunkin poikkeusolon muodon vaikutusten arviointia toimintaan erikseen. Esimerkiksi taloudellinen kriisi saattaa vaikuttaa laajasti oman toiminnan jatkuvuuden turvaamiseen, esimerkiksi varaosien saatavuuden heikkenemisenä, mutta ei välttämättä varsinaiseen operatiiviseen toimintaan. Aseellinen hyökkäys vaikuttaa käytännössä kaikkien toimintaan. Se edellyttää muun ohella laajennettuja voimavaroja, suojautumista ja tehtävien priorisointia.

Rautatiemarkkinadirektiivin (2012/34/EU) 54 artikla antaa rataverkon haltijalle mahdollisuuden vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Yhteensovituksen ja varautumisen avulla voidaan mahdollisesti hyödyntää yhteisiä tai toisen toimijan resursseja ja järjestelmiä tehokkaammin ja tarkoituksemukaisemmin. Nämä näkökulmat voidaan sisällyttää valmiussuunnitelmiin. Yhteensovitusta voidaan toteuttaa mm. harjoitusten sekä yhteisten seminaarien ja koulutusten kautta. Lisäksi viranomaiset soveltavat yhteen varautumista mm. varautumisen valvonnan yhteydessä. Toimijat voivat pitää yhteyttä varautumisasioissa myös kahden tai useamman toimijan kesken. Toimijoiden välisen yhteistoiminnan tulisi olla säännöllistä, jotta valmiussuunnitelmat ja varautumiseen liittyvät muut toimenpiteet pysyvät ajantasaisina. Liikenne- ja viestintäministeriö valvoo ja ohjaa varautumisen toteuttamista ja yhteensovittamista. Tarve yhteistoimintaan syntyy myös silloin, kun toimija siirtää varautumisvelvoitetta palveluntuottajille. Näissä tapauksissa toimijan tulee esimerkiksi sopimuksin ja valvontansa keinoin varmistaa varautumisvelvoitteiden toteuttaminen.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän taustalla on rautatieturvallisuusdirektiivi (EU) 2016/798, jonka lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ja/tai Euroopan rautatievirasto arvioivat toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiä asetusten (EU) 2018/762, (EU) 1158/2010 ja (EU) 1169/2010 nojalla. Komission asetuksissa on esitetty erilaista vaatimuksia hätätilanteiden hallitsemiseksi. Koska turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyy merkittäviä hätä- ja myös häiriötilanteiden suunnitelmia, on perusteltua, että siihen sisällytetään myös valmiussuunnittelun ja varautumisen kokonaisuus. Prosessinäkökulmasta kyse on pitkälti samoista elementeistä, eli suunnittelusta, toimintavarmuutta tai turvallisuutta uhkaavien riskien arvioinnista ja hallinnasta, toimintaohjeista, koulutuksesta jne.

Varautumisen valvonnan näkökulmasta rautatieturvallisuusdirektiivin ja raideliikenteen toimijoiden varautumisen vaatimukset ovat sisällöltään hyvin samankaltaisia. Tämän vuoksi on perusteltua, että varautumisen valvonta yhdistyy samaan prosessiin turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonnan kanssa.

Varautuminen ja jatkuvuuden hallinta ovat osa organisaation normaalia toimintaa ja sen aiheuttamat kustannukset on huomioitava toimijan normaalissa taloussuunnittelussa. Tilaa tai viranomaisen voi edellyttää yritykseltä varautumistoimenpiteitä, jotka merkittävästi ylittävät lakisääteisen varautumisvelvollisuuden vaatimukset. Kyseisissä tilanteissa toimenpiteistä sovitaan erikseen joko markkinaehtoisilla mekanismeilla tai erillisrahoituksella.

Valmiuslain mukaan varautumista johtaa ja valvoo valtioneuvosto sekä kukin ministeriö toimialallaan. Kukin ministeriö sovittaa yhteen varautumista omalla hallinnonalallaan. Liikennehallinnossa, ml. rautatietoiminta, valvonnasta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Raideliikennelain mukaan raideliikenteen toimijoiden varautumista poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin häiriötilanteisiin valvoo Liikenne- ja viestintävirasto. Valvontaa voidaan toteuttaa erillisenä tarkastuksena tai toimijan turvallisuusjohtamisjärjestelmään kohdistuvan auditoinnin yhteydessä.

Kun toimija on sisällyttänyt varautumisen osaksi lakisääteistä turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä, voidaan toiminnan jatkuvuuden ja varautumistoimenpiteiden valvontaa toteuttaa osana turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvontaa. Johtamisjärjestelmän auditoinnissa todennetaan siinä kuvattuja varautumisen toimenpiteitä ja verrataan niitä käytänteisiin sekä tarkastellaan prosessien toimivuutta. Valvonnan painopisteenä on normaaliolojen toiminta, kuten onnettomuuksiin ja muihin häiriöihin varautuminen ja niihin liittyvät toimenpiteet. Myös toimijan varautumistoimenpiteet poikkeusolojen varalle ovat arvioinnin kohteina. Varautumistoimenpiteiden arvioinnissa huomioidaan toimijan merkittävyys yhteiskunnan toimintojen ja huoltovarmuuden kannalta.

Rautatietoimijan on tehtävä omavalvontaa Euroopan komission asetuksen (EU) 1078/2012 mukaisesti. Asetuksen mukaista omavalvontaa voidaan soveltaa myös varautumiseen. Omavalvonnalla toimija osoittaa sitoutumistaan varautumiseen ja pystyy arvioimaan varautumisensa tasoa suhteessa tehtäviensä ja toimintansa asettamiin vaatimuksiin eri turvallisuustilanteissa. Omavalvontaa voidaan toteuttaa esimerkiksi sisäisinä auditointeina.

### 3. Toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen määrittely

---

#### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 4.1.:*

*Toimijan on valmiussuunnitelmassa tunnistettava ja kuvattava ne kriittiset toiminnot ja palvelut, jotka ovat välttämättömiä sen oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisessa normaalioloissa ja poikkeusoloissa.*

---

Valmiussuunnittelun lähtökohta on toimijan oman toiminnan tarkastelu. Jotta toimija voisi kohdentaa varautumistoimenpiteensä oikein, sen pitää ensin määritellä, mitkä ovat sen toiminnan jatkuvuuden kannalta ne kriittiset toiminnot ja palvelut, joiden toimivuudesta ja käytettävyydestä toimija on riippuvainen.

Kriittiset toiminnot ovat toimijan ydintoimintoja (*core business*), joiden varaan toimija on rakentanut toiminta-ajatuksensa. Kriittiset palvelut puolestaan ovat sellaisia palveluita, joita toimija välttämättä tarvitsee kriittisten toimintojensa ylläpitämiseen. Kriittisten toimintojen ja/tai palvelujen pettäminen voi aiheuttaa merkittävää haittaa toiminnalle tai pahimmillaan jopa toiminnan keskeytymisen. On tärkeää, että jokainen varautumisvelvollinen määrittelee itse kriittiset toimintonsa ja palvelunsa, koska ne liittyvät suoraan nimenomaan kyseisen toimijan harjoittamaan liiketoimintaan.

*Esimerkki A: kriittisiä toimintoja ovat puutavaran kuljetus kokonaisuutena. Kriittisiä palveluja puolestaan ovat esimerkiksi kuormaus- ja purkupalvelut, rataverkolle pääsy ja tarvittavat kaluston tankkaus- ja kunnossapitopalvelut.*

*Esimerkki B: kriittisiä toimintoja ovat rataverkon ylläpito sillä liikkuvien käyttöön. Kriittisiä palveluja ovat esimerkiksi rataverkon kunnossapitoon liittyvät palvelut, joihin rataverkon haltija tarvitsee mahdollisesti ulkopuolisen apua.*

Kriittisten toimintojen ja palveluiden jatkuvuus voi vaarantua erilaisissa normaaliolojen häiriötilanteissa, jotka voivat olla toimijakohtaisia tai toimijasta itsestään riippumattomia. Esimerkkejä toimijakohtaisista häiriötilanteista voivat olla toimijan omaisuutta kohdanneet vaaratilanteet tai onnettomuudet ja avainhenkilö(ide)n irtisanoutuminen. Esimerkkejä toimijasta itsestään riippumattomista häiriöistä ovat sähkönjakeluhäiriöt, sään ääri-ilmiöiden aiheuttamat ongelmat, polttoaineiden saanti-ongelmat tai laajamittaiset tietojärjestelmiin kohdistuvat hyökkäykset.

Normaaliolojen häiriötilanteiden lisäksi toimijan olisi varmistettava toimintonsa ja palvelunsa myös valmiuslain (1552/2011) mukaisissa poikkeusoloissa. Toimijan harjoittaman liiketoiminnan vaatimusten lisäksi toimijalle voi tulla myös yhteiskunnalta sellaisia vaatimuksia, jotka vaikuttavat sen kriittisten toimintojen ja palveluiden määrittelyyn. Jos toimijalla on esimerkiksi yhteistyösopimus Puolustusvoimien kanssa, sopimuksen vaatimukset voivat vaikuttaa merkittävästi toimijan kriittisten toimintojen ja palveluiden määrittelyyn. Valmiuslain 3 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohdan mukaisiin ns. sotilaallisiin poikkeusoloihin varautuminen vaikuttaa erityisesti siihen, miten ns. huoltovarmuus-kriittiset yritykset tai huoltovarmuus-kriittisistä toiminnoista vastaavat yritykset määrittelevät kriittiset toimintonsa ja palvelunsa. Näiltä yrityksiltä edellytetäänkin mm. jatkuvaa ja tiivistä yhteistyötä Puolustusvoimien ja huoltovarmuusorganisaation kanssa.

*Esimerkki A: poikkeusolot voivat vaikuttaa käytettävissä oleviin reittivaihtoehtoihin tai esimerkiksi kuljettajien tai kapasiteetin saatavuuteen. Mietittävä, miten toimintaa pystytään jatkamaan, jos normaaliolosuhteisiin tulee muutoksia. Poikkeusoloissa oman ja alihankkijoiden tai palveluntuottajien henkilöresurssit saattavat heikentyä olennaisesti.*

Esimerkki B: poikkeusolot voivat joko vähentää/estää rataverkon käyttöä tai lisätä sitä merkittävästikin, jos rataverkko on kytköksissä huoltovarmuuskriittisen materiaalin kuljettamiseen. Jos käyttö kasvaa selvästi, tulee miettiä, minkälaisia vaikutuksia sillä on rataverkon kesävyvyyteen ja kunnossapidon vaatimuksiin ja onko esimerkiksi yhteistyötä kunnossapitäjän kanssa mahdollista tiivistää.

Kuten kevään 2020 aikana on koettu, poikkeusolot voi aiheuttaa myös valmiuslain 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa mainittu pandemia, jonka vaikutukset muidenkin kuin huoltovarmuuskriittisten yritysten kriittisiin toimintoihin ja palveluihin ovat olleet ja voivat olla hyvinkin merkittäviä.

---

#### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 4.2.**

*Toimijan on määriteltävä varautumisen tavoitetasot kriittisille toiminnoilleen ja palveluilleen. Tavoitetasolla kuvataan sitä, millaiset toiminnot ja palvelut toimija varautuu turvaamaan myös eri asteisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Tavoitetasojen määrittelyssä on huomioitava mahdolliset ulkopuolelta tulevat vaatimukset, kuten asiaa koskevista säädöksistä ja määräyksistä tulevat vaatimukset tai esimerkiksi Puolustusvoimien ja muiden toimijoiden kanssa tehdyt sopimukset*

---

Kriittisten toimintojen ja palveluiden tavoitetasoilla tarkoitetaan sellaisia ennalta määriteltyjä toimintakyvyn tasoja, joilla toimija pystyy ylläpitämään toimintojaan ja palveluitaan erilaisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Asettaessaan tavoitetasoja kriittisille toiminnoilleen ja palveluilleen toimijan olisi tarkasteltava, miten pitkälle käytettävissä olevat resurssit riittävät. Tässä yhteydessä tulisi huomioida myös mahdolliset ulkopuolelta tulevat vaatimukset, kuten säädökset ja määräykset, mutta myös ne sopimukset, joissa toimija on sopimuspuolena. Oman kriittisen toimintansa turvaamiseksi olisi hyvä tarkastella jo etukäteen myös muiden kuljetusmuotojen hyödyntämistä vakavissa pitkäkestoisissa häiriötilanteissa.

Valmiussuunnitelmamääräyksen liitteessä 1 asetetaan tavoitetasot valtion rataverkon haltijalle sekä sen liikenteenohjauspalvelua hoitavalle. Muiden raideliikenteen toimijoiden tulee tehdä tavoitetasojen määrittäminen itse.

Esimerkki A: rautatieliikenteen harjoittajan on määriteltävä ne palvelutasot, jotka varmistamalla se voi vielä vaatimustenmukaisesti vastata tavaravaunujen kunnossapidosta annettujen säädösten vaatimuksiin. Vastaavasti tulee miettiä esimerkiksi se, minkälaisella kuljettajamäärällä liikennöintiä pystytään suorittamaan säädösten ja sopimusten edellyttämällä tavalla. Rautatieliikenteen harjoittajan tulisi tehdä yhteistyötä sopimuskumppaneidensa kanssa ja varmistua siitä, että molemmilla on sama käsitys kuljetusvolyymeistä poikkeusoloissa.

Esimerkki B: rataverkon haltijan on määriteltävä ne menettelyt, joiden mukaisesti se pystyy varmistamaan toimintaansa esimerkiksi pidentyneen sähkökatkoksen tai oman verkon vaurioitumisen aikana tai minkälaisilla menettelyillä sen on tarvittaessa mahdollista turvata edes huoltovarmuuskriittiset kuljetukset rataverkollaan valmiuslain mukaisissa poikkeusoloissa.

## 4. Riskien hallinta

---

### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 5.1.:*

*Toimijan on määriteltävä valmiussuunnitelmassa toimintaansa kohdistuvat uhkat ja riskit sekä kuvattava niihin kohdistetut toimenpiteet, joilla varmistetaan, että toiminta voi jatkua normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Riskien osalta tulee kuvata myös niiden vaikutus toimijan toimintavarmuuteen. Lisäksi valmiussuunnitelmassa tulee määritellä riskienhallinnan vastuut ja prosessit.*

---

Riskillä tarkoitetaan toimintaan nähden kielteisen tapahtuman todennäköisyyttä ja sen vaikutusten yhdistelmää. Kaikissa riskeissä yhteistä on se, että toteutuessaan se haittaa toimintakykyä joko osittain tai kokonaan ja sen vaikutukset voivat olla pitkä- tai lyhytkestoisia.

Riskien tunnistamisella ja niiden hallinnalla voidaan vaikuttaa toimijan toimintakykyyn normaaleista poikkeavissa tilanteissa ja säilyttää toimijan toimintakyky tilanteissa, joissa sen olemassaolon edellytksiin kohdistuu joko toimijan sisältä tai sen ulkopuolelta vaikutuksiltaan estävää toimintaa.

Riskit toiminnassa vaihtelevat merkittävästi toimijoittain sekä toimialoittain. Tärkeintä olisikin, että jokainen toimija kävisi läpi ja tunnistaisi oman toimintansa merkittävimmät riskit. Riskien tunnistamisen jälkeen tulisi tehdä riskien analysointi sekä suunnitella konkreettiset keinot toimintaohjeeksi tilanteessa, jossa riski toteutuu, päämääränä toimijan mahdollisimman hyvä toimintakyky ja vahinkojen minimoiminen muuttuneessa tilanteessa.

Riskien läpikäynti tulisi aloittaa toimijan olemassaolon kannalta merkittävimpiin ughiin ja edetä tätä kautta vähämerkityksellisempiin. Yleensä toiminnan suurimmat riskit liittyvät toimijan taloudelliseen toimintakykyyn. Suuri osa toimijoista elää kovassa markkinakilpailussa, koska yhä useampi toimiala perustuu volyyminbisnekseen. Tämä yleensä johtaa siihen, että toimijan tärkein tunnusluku, nettotulosmarginaali alkaa kaventua. Tämä taas johtaa siihen, että entistä harvemmalla toimijalla kertyy varoja puskurirahastoiksi heikkojen aikojen varalle, jolla voitaisiin ponnistaa esimerkiksi läpi tilanteen, jossa liikevaihto äkillisesti laskee. Mekanismi asettaa toimijat myös merkittävään riippuvuussuhteeseen ulkopuolisesta rahoituksesta. Kassavirran äkillisesti laskiessa taloudelliset vaikeudet kumuloituvat erittäin nopeasti. Entistä turbulentsimmassa liiketoiminnassa yrityksen olisi tärkeä tehdä jokaisessa merkittävämmässä toiminnossaan kaksoissuunnitelma; A ja B; toinen on jäljellä, jos toinen ei syystä tai toisesta toimi tai se epäonnistuu. Yhteen ratkaisumalliin tukeutuminen itsessään on yleensä aina riski.

Riskejä läpikäydessä tulisi kiinnittää huomiota myös esimerkiksi liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin riskeihin ja käydä läpi niiden merkittävyyteen valmiussuunnittelun kannalta. Lisäksi riskienarvioinnissa tulisi huomioida myös sellaiset uhkat ja riskit, joiden toteutumisen todennäköisyys on hyvin epätodennäköistä, mutta joiden vaikutukset uhkan tai riskin toteutuessa voivat olla merkittäviä.

*Esimerkki A: rautatieliikenteen harjoittajan toimintaan ylipäänsä liittyy monenlaisia yrityksen kilpailukykyyn ja liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä, mutta valmiussuunnitelmassa rautatieliikenteen harjoittajan tulee keskittyä nimenomaan toimintavarmuuden kannalta merkittäviin riskeihin. Näitä ovat esimerkiksi jo edellä mainitut kuljettajien tai kapasiteetin merkittävä vähentyminen tai kyvyttömyys huolehtia käytettävän kaluston kunnossapidosta. Jos rautatieliikenteen harjoittaja identifioisi nämä kolme riskiä, sen tulisi määritellä myös menettelyt, joilla se voisi varmistaa toimintansa jatkumisen siinä tapauksessa, että joku riskeistä realisoituu eli esimerkiksi laatia menettelyt, joilla se voi saada käyttöönsä vuokratuljettajia, siirtää kunnossapitotehtävänsä toisen toimijan suoritettavaksi tai saada joko lisää kapasiteettia tai mitoittaa vaikka priorisointia hyödyntämällä toimintansa saatavilla olevaan kapasiteet-*



tiin. Menettelyjen osalta tulee määritellä myös kuka rautatieliikenteen harjoittajan palveluksessa olevista vastaa mistäkin toimintakokonaisuudesta ja miten esimerkiksi poikkeusoloissa käyttöön otettavat prosessit otetaan käyttöön.

Esimerkki B: rataverkon haltijan valmiussuunnitteluun liittyvät riskit voivat liittyä esimerkiksi kuljetusvolyymien merkittävästä lisääntymisestä johtuvaan tilanteeseen, jota ei voida hoitaa normaalimenettelyin tai esimerkiksi rataverkon tai sen osan vioittumiseen siten, ettei huoltovarmuuskriittisiä tai varautumiselle muuten merkittäviä kuljetuksia voida rataverkolla poikkeusolojen aikana suorittaa. Myös rataverkon haltijan tulee määritellä ne toimenpiteet, joilla tunnistettuihin riskeihin voidaan niiden realisoituessa reagoida ja kuka mistäkin toimenpiteen kokonaisuudesta vastaa.

---

### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 5.2.:**

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa riskienhallintajärjestelmä tai -menettelyt, joiden avulla toimijan kriittinen toiminta voidaan tunnistaa ja turvata normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Toimijan on kuvattava, miten se tekee säännöllistä arviointia kriittisiin toimintoihinsa ja palveluihinsa kohdistuvista uhkista ja niihin liittyvistä riskeistä, jotta se voi ryhtyä riittäviin toimenpiteisiin niiden hallitsemiseksi sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa.*

---

Säännöllinen ja järjestelmällinen uhkien ja vaarojen tunnistaminen muodostaa perustan riskienarvioinnille ja riskien hallinnalle

Riskejä tulisi kartoittaa koko tapahtumaketjun sekä vaikutusten näkökulmista. On todennäköistä, että ongelma johtaa toiseen, eli että yhden riskin toteutuminen laukaiseekin toisen tai että toteutuakseen jokin riski edellyttää usean riskin yhteisvaikutusta eli monen kielteisen seikan toteutumista yhtä aikaa. Riskien hallinta on kattavaa vain tilanteessa, jossa sen ratkaisumalli on riittävän aukottomasti sekä realistisesti arvioitu.

Riskien hallinnassa on tarpeellista arvioida toimijan vaikutuspiirissä olevien muiden toimintojen, esimerkiksi alihankintaketjujen merkitys. Toimija voi olla hyvin riippuvainen toisesta toimijasta ja sen toiminnasta. Samoin lähes jokainen toimija on hyvin riippuvainen työvoimasta sekä yleensä sähköstä sekä tietoliikenneyhteyksistä vähintäänkin toiminnanohjauksensa näkökulmasta.

Riskien tunnistaminen sekä niiden hallinta ovat osa jokaisen nykyaikaisen toimijan jatkuvuudenhallintaa ja vastuullista toimintakulttuuria; oikein ja realistisesti toteutettuna se parantaa merkittävästi toimijan toimintakykyä kaikissa tilanteissa.

Riskien hallinta on elävä prosessi, joka on dokumentoitava ja joka on päivitettävä toimijan toiminnan sekä niiden edellytysten muuttuessa. Riskien hallinta on suunnitelmallista toimintaa toimijaa itseään varten.

Esimerkki A: Rautatieliikenteen harjoittaja käy kerran vuodessa yrityksen johtoryhmässä läpi toimintavarmuuttaan koskevat riskit ja niiden hallitsemiseksi suunnitellut menettelyt sekä kuulevansa tämän jälkeen myös muuta henkilöstöään sen varmistamiseksi, että kaikki havaitut muutokset tulevat huomioiduksi. Tämän jälkeen rautatieliikenteen harjoittaja tekee tarvittavat päivitykset sovittuihin menettelyihin ja tiedottaa niistä koko henkilöstöään.

Esimerkki B: rataverkon haltijan riskienhallintapäällikkö käy riskitaulukon ja riskienhallintamenetelmät läpi neljä kertaa vuodessa johtamisjärjestelmän katselmusten yhteydessä ja on vastuussa tarvittavien muutosten tekemisestä sovittuihin menettelyihin yhdessä menettelyistä vastaavien päälliköiden kanssa. Päälliköt ovat vastuussa tehdyistä muutoksista tiedottamisesta henkilöstölle siltä osin, kuin muutokset koskevat heidän toimintaansa.

Ks. raideliikenteen riskien analysoinnista ja hallinnasta lisää tämän ohjeen liitteestä 1.

## 5. Resurssien hallinta ja harjoitukset

---

### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.1.:*

*Valmiussuunnitelmassa on kuvattava varautumisen tehtäviä hoitavan henkilöstön ja muiden resurssien hallinta sekä varautumiseen liittyvän osaamisen kehittäminen.*

---

#### Resurssien määrittely

Kriittisiä toimintojaan ja palvelujaan määritellessään toimija väistämättä joutuu miettimään myös käytettävissään olevia resursseja. Kysymys on sekä henkilöresursseista että materiaalisista resursseista, kuten tiloista, laitteista, mahdollisista varaosavarastoista ja tietysti rahasta.

Kun toimija tarkastelee resurssiensa riittävyyttä kriittisiin toimintoihinsa ja palveluihinsa, on lähtökohdaksi paras ottaa normaaliolojen häiriötilanteet ja niiden vaikutukset resurssien riittävyyteen. Samalla syntyy yleiskäsitys siitä, mitkä tulevat olemaan ongelmakohtat poikkeusoloissa, kun sekä henkilö- että materiaaliresursseja todennäköisesti on rajoitetummin saatavilla.

#### Henkilöresurssit

Toimijan miettiessä kriittisiin toimintoihinsa tarvittavia henkilöresursseja, on etusijalla erityisesti erityiskoulutetun henkilöstön tarve. Myös mahdollisuudet tarvittaessa korvata tällaista henkilöstöä voivat olla ratkaisevia kriittisten toimintojen jatkuvuuden kannalta sekä normaaliolojen häiriötilanteissa, että erityisesti poikkeusoloissa. Jos toimija päätyy erityiskoulutetun henkilöstön ostopalveluihin, tulisi ostopalveluita tarjoavan yrityksen varautumisvelvollisuudet sisällyttää sopimukseen.

Esimerkkejä raideliikenteen varautumisvelvollisten toimijoiden erikoiskoulutetusta henkilöstöstä ovat liikenteenohjaajat, kuljettajat, kaluston- ja rataverkon kunnossapitohenkilöstö ja organisaation tieto- ja kyberturvallisuudesta vastaavat henkilöt. Luettelo ei suinkaan ole tyhjentävä, sillä toimijan koko ja sijaintikin vaikuttavat siihen kuinka helppoa on löytää korvaavia henkilöresursseja. Pienen toimijan koko henkilöstö voi osoittautua vaikeasti korvattavaksi esimerkiksi silloin, jos he kaikki sairastuvat yhdellä kertaa.

#### Osaamistarpeet ja osaamisen kehittäminen

Toimijan tulisi huolehtia siitä, että kriittisten toimintojen ylläpitämiseen ja kriittisten palvelujen varmistamiseen liittyvät osaamistarpeet ja osaamisen kehittäminen määritellään koko henkilöstöä ajatellen. Osaaminen on tarkoituksenmukaista kytkeä kunkin henkilön tehtäväkuvaan vastaamaan mm. kysymyksiin:

- mitä minun pitää tietää ja osata kriittisistä toiminnoista ja niiden ylläpitämisestä omassa tehtävässäni?
- miten tehtäväni muuttuu normaaliolojen erilaisissa häiriötilanteissa, entä poikkeusoloissa?
- mikä on roolini normaaliolojen erilaisissa häiriötilanteissa?
- mikä on roolini poikkeusoloissa?

## Muut resurssit

Muilla resursseilla tarkoitetaan mm. toimitiloja, toimintaan tarvittavia koneita, laitteita, tarvikkeita ja järjestelmiä sekä mahdollisia varaosavarastoja. Kriittisten toimintojen ja palveluiden määrittelyn yhteydessä on arvioitava myös sitä, kuinka paljon edellä mainittuja resursseja toiminta vaatii ja ovatko sen tarvittavat resurssit saatavissa tai korvattavissa erilaisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Resurssien hallinnan osana tulisi huolehtia myös siitä, että varautumisen kannalta tarvittavien resurssien kunnosta ja niiden käytettävyydestä huolehditaan. Yhtenä esimerkkinä voi mainita väistötilat, joihin toiminta voidaan siirtää, jos sen normaalisti käytössä olevat tilat tuhoutuvat tai niitä jostain muusta syystä ei voida käyttää.

**Esimerkit A ja B: Toimijalla on varautumisesta ja valmiussuunnittelusta vastaava henkilö, jonka tehtävä koostuu vain varautumiskysymyksistä tai joka vastaa varautumisesta ja valmiussuunnittelusta muiden tehtäviensä ohella. Toimija on määrittänyt kyseisen henkilön vastuut ja tehtävät myös suhteessa organisaation rakenteisiin sekä asettanut vaatimukset henkilön pätevyyden varmistamiseksi kyseisessä tehtävässään.**

Toimija on määrittänyt varautumista varten tarvittavat resurssinsa sekä ottanut käyttöön menettelyn, jolla voi se voi varmistua siitä, että resurssit pysyvät käyttövalmiina ja kunnossa niiden tarkoituksen edellyttämin tavoin.

---

### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.2.:**

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa ne henkilöstö- ja materiaaliresurssit, joilla se varmistaa kriittisten toimintojensa ja palveluidensa ylläpitämisen varautumisen tavoitetasojen mukaisesti normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.*

---

Tarvittavia henkilöstö- ja materiaaliresursseja määritellessään toimijan olisi tärkeätä muistaa myös ne tavoitetasot, jotka ohjaavat sen varautumista normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Henkilöstö- ja materiaaliresurssien kuvaaminen valmiussuunnitelmassa voidaan tehdä esimerkiksi viittaamalla muuhun dokumentaatioon, josta resurssit ovat löydettävissä. Tärkeätä olisi huolehtia siitä, että kuvaukset kriittisten toimintojen ja palveluiden ylläpitämiseen tarvittavista resursseista eri tavoitetasoilla olisivat ajantasaisia.

---

### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.3.:**

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se huolehtii siitä, että sen johdolla ja muulla varautumiseen liittyvällä henkilöstöllä on kriittisten toimintojen ja palveluiden ylläpitämiseen vaadittava, tehtävän edellyttämä osaaminen ja koulutus. Valmiussuunnitelmassa on kuvattava, miten toimija seuraa henkilöstön osallistumista valmiussuunnitelman mukaisiin koulutuksiin ja harjoituksiin.*

---

Erityisesti isommilla toimijoilla osaamisen tehtäväkohtainen määrittely on ratkaisevan tärkeää, sillä henkilöstön osaamistarpeet voivat olla hyvinkin erilaiset. Pienten toimijoiden sen sijaan voi olla perusteltua antaa mahdollisimman monelle sama koulutus ja varmistaa, että kaikkien osaaminen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa on samalla tasolla. Organisaation koosta riippumatta toimijan johdon koulutus on erittäin tärkeää, mutta se ei yksinään riitä, vaan myös muun henkilöstön toimintakyky erilaisissa häiriötilanteissa tulisi varmistaa.

Eri tehtäviin liittyvät osaamistarpeet tulisi huomioida toimijan koulutussuunnitelmia laadittaessa ja suoritettujen koulutukset ja niihin osallistuneet olisi järkevää kirjata toimijan käyttämään koulutuksen hallintajärjestelmään. Näin kokonaisuutta on helpompi hallita ja valmiussuunnitelmassa voi olla linkit suoraan toimijan koulutussuunnitelmiin ja koulutuksenhallintajärjestelmään.

---

#### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.4.:**

*Lisäksi toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten sen johto ja muu varautumiseen liittyvä henkilöstö osallistuvat työtehtäviensä mukaisesti varautumiseen liittyviin harjoituksiin ja miten toimija huomioi harjoituksissa tunnistetut kehityskohteet.*

---

#### Harjoitukset

Valmiussuunnitelman mukaisia toimintoja tulisi harjoitella säännöllisesti. Toimija voi itse järjestää valmiussuunnitelman eri osa-alueisiin kohdistuvia harjoituksia, mutta se voi myös hyödyntää muiden järjestämiä harjoituksia osallistumalla esimerkiksi sidosryhmien ja viranomaisten järjestämiin harjoituksiin. Kahden tai useamman toimijan yhdessä järjestämät harjoitukset antavat mahdollisuuden keskittyä juuri näille toimijoille tärkeisiin asioihin ja parantaa yhteistyön sujuvuutta.

On myös tärkeää varmistaa, että harjoituksiin osallistuisivat sekä johto, että muu henkilöstö, jolla harjoituksen kuvaamassa tilanteessa olisi rooli tai tehtävä.

Harjoitukset voivat olla ns. kirjoituspöytäharjoituksia, käytännön toimintaharjoituksia tai johonkin tiettyyn prosessiin kohdistuvia harjoituksia. Kirjoituspöytäharjoituksissa tehtävänä on lähinnä miettiä, miten toiminta hoidettaisiin annetun skenaarion mukaisessa tilanteessa. Toimintaharjoitus puolestaan pyrkii simuloimaan tiettyä tilannetta ja tarkoituksena on testata toimintaa annetussa tilanteessa. Jotta toimintaharjoitus kuvaisi mahdollisimman hyvin todellista tilannetta, harjoitukseen pitäisi kutsua kaikki ne sidosryhmät ja organisaatiot, jotka siihen tositilanteessa osallistuisivat.

Harjoitukset voivat kohdistua myös vain tiettyyn varautumisen prosessiin. Esimerkkinä rajatun prosessin harjoituksesta on toimijan kriisiryhmän hälytysharjoitus, jonka tarkoituksena on selvittää, kuinka nopeasti kriisiryhmä saadaan kokoon häiriö- tai onnettomuustilanteessa. Samalla varmistetaan, että ryhmän jäsenten yhteystiedot ovat ajan tasalla. Suurin hyöty saadaan, jos tällaiset harjoitukset järjestetään ilman, että osalliset saavat siitä ennakkotietoa. Kirjoituspöytäharjoitukset ja laajat toimintaharjoitukset puolestaan vaativat yleensä ennakoilmoituksen ainakin harjoituksen ajankohdasta. Harjoituksissa tulisi varmistaa myös sijaisten kyky toimia häiriötilanteissa.

Mitä laajempi harjoitus, sen enemmän se vaatii valmistelua ja resursseja. Sen vuoksi laajoja harjoituksia voi olla vaikeaa järjestää kovin usein. Suositeltavaa on kuitenkin järjestää toiminnallisia harjoituksia kahden-kolmen vuoden välein. Varautumista koskevia elementtejä voidaan sisällyttää myös muun lainsäädännön esimerkiksi pelastuslainsäädännön vaatimien harjoitusten yhteyteen. Kirjoituspöytäharjoituksia ja pienempiä harjoituksia sen sijaan olisi hyvä olla vuosittain.

Jokaisen harjoituksen jälkeen osallistujilta olisi hyvä pyytää palautetta siitä, mikä meni hyvin ja missä olisi kehittämisen varaa. Yrityksen valmiussuunnitelmassa tulisi kuvata, miten ja kuinka usein harjoituksia järjestetään tai osallistutaan muiden järjestämiin harjoituksiin. Lisäksi olisi hyvä kuvata palauteprosessi sekä se, miten yritys ottaa toiminnassaan huomioon harjoitusten esille tuomat kehityskohteet.

Toimijan olisi valmiussuunnitelmassaan kuvattava myös se, miten se osallistuu viranomaisten sekä muiden toimijoiden varautumista tukeviin harjoituksiin. Ennen harjoituksiin osallistumista, toimijan

olisi hyvä tarkastaa oma valmiussuunnitelmansa. Harjoituksen jälkeen toimijan olisi hyvä tarkastella erityisesti sitä, vastaako sen oma suunnitelma harjoituksessa esiin nousseisiin parannusesityksiin ja arvioida ovatko ne toteutettavissa. Valmiussuunnitelman muutosten yhteydessä olisi aina hyvä arvioida muutosten mahdollisesti aiheuttamat riskit. Harjoituksiin osallistuneista henkilöistä kannattaisi myös pitää kirjaa.

## 6. Kriittiset kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat

---

### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.1.:*

*Valmiussuunnitelmassa on kuvattava toimijan omat valmiussuunnittelun ja varautumisen vastuut muille toimijoille sekä toimijan käyttämien palveluntuottajien ja alihankkijoiden vastuu varautumisen toteutuksessa.*

---

Toimijoihin kohdistuvat varautumisen vaatimukset perustuvat pääsääntöisesti aina säädösten vaatimukseen, joko lainsäädäntöön tai alempitasoiseen sääntelyyn, esimerkiksi määräyksiin. Vaikka varautumisen velvoitteet kohdistuvat suoraan säädöksissä kuvattuihin toimijoihin, niin tästä huolimatta osa toimijan liiketoimintaan liittyvistä toiminnoista ulkoistetaan palveluntuottajille. Kyseessä voivat olla myös olennaisen kriittisen liiketoiminnan tueksi hankitut palvelut. Näitä voivat olla esimerkiksi laitteiden kunnossapito, materiaalien ja raaka-aineiden toimitukset ja it-palvelut. Käytännössä nämä ovat toimenpiteitä, jotka eivät ole omaa kriittistä toimintaa ja joka voidaan kilpailuttaa ja ostaa palveluntuottajilta.

Vastuu varautumisen toimenpiteistä kuuluu aina sille, jota lain velvoite koskee. Lainsäädännössä edellytetyt yksittäisiä varautumisen velvoitteita voidaan ulkoistaa palveluntuottajille ja alihankkijoille, mutta laissa määriteltyä kokonaisvelvoitetta huolehtia varautumisesta ei voi ulkoistaa. Vastuu varautumisen toimenpiteistä jää aina viime kädessä sille, jota lain velvoite koskee. Ulkoistettaessa toimintoja palveluntuottajille kilpailuasiakirjoissa tulisi aina mainita laissa edellytetyt varautumisvelvoitteet. Palveluntuottajan tulisi tilaajan vaatimusten mukaisesti esittää dokumentein, miten se täyttää tilaajan varautumisvaatimukset. Tämän lisäksi tarjouksissa tulisi tarvittaessa esittää erilliset kustannukset tilaajan tarjouspyynnössä esitettyjen varautumisvaatimusten noudattamisesta.

Tilaajan ja palveluntuottajan olisi hyvä kirjata varautumisvelvoitteet yksityiskohtaisesti myös kahdenvälisiin sopimuksiin. Sopimuksissa olisi tärkeä mainita lisäksi, että alihankintana ostettujen palvelujen edelleen ketjuttaminen on kielletty tai rajoitettu. Sopimuksessa mainitut seikat olisi hyvä tarvittaessa määritellä luottamuksellisiksi, jos ne sisältävät yrityksen liiketoiminnan kannalta kriittistä tietoa. Sopimuksissa olisi lisäksi hyvä mainita, että varautumisvelvoitteet koskevat sekä normaaliolojen häiriötilanteita kaikissa vakavuusasteissa, että myös poikkeusoloja. Poikkeusoloja koskevissa vaatimuksissa olisi hyvä ottaa huomioon kaikki valmiuslaissa mainitut poikkeusolojen tunnusmerkit, ei siis pelkästään sotilaallista kriisiä.

---

### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.2.:*

*Toimijan on lisäksi tunnistettava ja kuvattava valmiussuunnitelmassa oman toimintansa jatkuvuuden kannalta kriittiset kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat.*

---

Jotta toimija voisi tehokkaasti varautua siihen mahdollisesti kohdistuviin häiriö- tai poikkeustilanteisiin, toimijan tulee tunnistaa, miltä osin sen toiminta on ns. toimijan omissa käsissä ja miltä osin sen toimintaan kohdistuu riippuvuuksia, jotka edellyttävät yhteistyötä muiden organisaatioiden kanssa.

Jos näitä riippuvuuksia liittyy toimijan keskeisiin toimintoihin, joita ilman toimintaa ei voida sujuvasti jatkaa, toimijan tulisi arvioida, mitkä näistä riippuvuuksista ovat ns. kriittisiä ja kuvata ne valmiussuunnitelmassaan. Valmiussuunnitelmassa olisi hyvä lisäksi kuvata myös se, miten jatkuvuuden kannalta kriittiseksi arvioidut muut organisaatiot kytkeytyvät toimijan toimintaan ja onko toimijalla vaihtoehtoisia tapoja – ja jos kyllä, millaisia – jatkaa toimintaansa, jos joku kriittiseksi arvioiduista organisaatioista ei yhtäkkiä enää voisi jatkaa yhteistyötä toimijan kanssa. Valmiussuunnitelmassa olisi hyvä myös yksilöidä kriittiseksi kumppaniksi tunnistettujen organisaatioiden keskeiset yhteystyötahot yhteistietoineen mahdollisia kiireellisiä yhteydenottoja helpottamaan.

**Esimerkki A:** Rautatieliikenteen harjoittaja on tunnistanut kriittiseksi kumppaneikseen ne rataverkon haltijat, joiden rataverkkoa ja palveluita se käyttää, sen käyttämän kaluston kunnossapitäjät ja tahot, joita se hyödyntää puutavaran kuormaamisessa ja purkamisessa. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittaja on kartoittanut vaihtoehto B:n niille toiminnoille, jotka ovat korvattavissa (kaluston kunnossapito, kuormausta ja lastaus) sekä selvittänyt ne toimenpiteet, jota kumppanin vaihtamiseen vaaditaan. Koska rautatieliikenteen harjoittaja ei voi käyttää kuin tiettyjen rataverkon haltijoiden raiteita eikä täten vaihtaa kumppania, se on selvittänyt mahdollisuutensa käytetyn reitin vaihtamiseen sekä sopinut rataverkon haltijoiden kanssa menettelystä, joka otetaan käyttöön (mm. yhteyshenkilöt ja yhteydenottotavat), jos joku osa rataverkkoa muuttuu joksikin aikaa käyttökelvottomaksi.

**Esimerkki B:** Rataverkon haltija on tunnistanut ne rataverkon haltijat, joiden rataverkko liittyy sen omaan toimintaan sekä raiteiden kunnossapidossa tarvittavat toimijat. Lisäksi rataverkon haltija on kartoittanut mahdollisuutensa vaihtaa esimerkiksi kunnossapitotoimijaa, jos nyt käytettävä toimija ei yllättäen voikaan jatkaa toimintaansa.

---

### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.3.:**

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se määrittelee kriittisten kumppanien, palveluntuottajien ja alihankkijoiden varautumisveloitteet toimijaa kohtaan sekä miten niiden kanssa varautumisveloitteista tehdyt sopimukset pidetään ajan tasalla ja miten niiden noudattamista seurataan. Valmiussuunnitelmaan on liitettävä toimijoiden väliset varautumista koskevat sopimukset.*

---

Sopimuksissa olisi hyvä huomioida seuraavat palveluntuottajaan kohdistuvat veloitteet:

- henkilökunnan ja tarvittavien koneiden ja laitteiden saatavuus kaikissa tilanteissa (VAP)
- sopimuksissa edellytettyjen osaamisvaatimusten varmistaminen
- tilaajan edellyttämä vasteaika esimerkiksi verkon kunnossapitoon liittyen
- tilaajan edellyttämien dokumenttien laatiminen
- palveluntuottajan omavalvontaan liittyvät vaatimukset
- tilaajan oikeus suorittaa ulkoisia auditointeja sen varmistamiseksi, että sopimuksessa edellytetyt vaatimuksia on noudatettu
- salassapitosopimus
- menettelyt sopimusrikkomuksissa

## 7. Muut valmiussuunnitelmassa kuvattavat asiat

---

### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.1.:*

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa yhteistyömenettelyt viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa, kriisiviestintää koskevat menettelyt sekä normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa käytettävät viesti- ja hälytysyhteydet*

---

Erilaisissa häiriötilanteissa yhteistyön merkitys korostuu. Tilanteesta ja sen vakavuudesta riippuu, mitkä ovat ne keskeiset viranomaiset ja yhteistyötahot, jotka toimijan tulisi omassa valmiussuunnitelmassaan huomioida. Myös yhteistyön laatuun olisi hyvä kiinnittää huomiota ja varmistaa ainakin kriittisten palveluiden ja yhteistyötahojen kanssa se, että valmiussuunnitelmat toimivat ja ovat käytökelpoisia erilaisissa häiriötilanteissa. Onnettomuuksissa ja muissa akuuteissa tilanteissa omatoiminen varautuminen korostuu.

Asiaa voi lähestyä kahdesta eri näkökulmasta. Ensinnäkin toimijan tulisi varmistaa, ettei sen toiminnasta aiheudu ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle vaaraa ja toisekseen se, ettei häiriötilanteesta aiheudu sellaista uhkaa tai vaaraa, joka voisi keskeyttää toimijan kriittisen toiminnan.

Esimerkiksi onnettomuuden sattuessa varautumisen toimenpiteet olisi mitoitettava siten, että omalla toimintakyvyllä voidaan hallita tilanne siihen asti, kunnes viranomaisen saapuu onnettomuuspaikalle ja ottaa tilanteen johtovastuun. Onnettomuustilanteiden varalle olisi lisäksi luotava selkeä ja yksiselitteinen viestintäohje, josta löytyvät sekä viranomaisten, että keskeisten niiden toimijoiden yhteystiedot, joiden omaan toimintaan onnettomuus ja häiriö voi vaikuttaa. Häät ilmoituksessa olennaista on hälyttää apua välittömästi onnettomuuden tai muun vastaavan häiriön tapahduttua ja vasta tämän jälkeen keskittyä muuhun viestintään tilannekuvan ylläpitämiseksi. Valmiussuunnitelmassa voidaan kuvata laajempi joukko toimijalle keskeisistä tahoista, joille onnettomuudesta on ilmoitettava. Näihin ilmoitustoimenpiteisiin voidaan ryhtyä vasta sen jälkeen, kun onnettomuuden hallinta on siirretty viranomaisen vastuulle.

Vakavien häiriötilanteiden sekä ns. harmaanajan (normaaliolojen ja poikkeusolojen välivaihe) ja poikkeusolojen varalta toimijan olisi selvitettävä ennalta oman toimintansa kannalta keskeiset ja kriittiset viestintä- ja tietoliikennejärjestelmät ja tarvittaessa niiden varajärjestelmät, sekä varmistaa niiden toiminta. Näihin on hyvä kiinnittää huomioita myös arvioitaessa toiminnan riskejä.

### *Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.2.:*

*Valmiussuunnitelmassa on kuvattava valmiuden tehostamisen tavat ja toimenpiteet sekä varautumistoimenpiteistä vastaavan johto-organisaation kokoonpano, toiminta ja toimintapaikka.*

---

Toimijan tulisi luoda menettelyt, joilla se tunnistaa sen toimintaa uhkaavat riskit ja vaarat, joilla se arvioi olevan vaikutusta sen omaan toimintaan ja mahdollisesti vaikuttaa muiden toimintaan. Valmiuden tehostamisen keinoina voivat olla tilannekuvan seuranta kansainvälisen turvallisuustilanteen heikentymisen vuoksi (COVID-19) tai esimerkiksi kriittisen materiaalin saatavuuteen liittyvien ongelmien huomiointi ja ratkaiseminen mahdollisimman nopeasti. Tilannekuva-arvion taustalla tulisi olla toimijan oma uhka-arvio ja sen kautta tunnistetut riskit sekä niiden hallitsemiseksi suunnitellut/määritellyt hallintakeinot. Valmiuden tehostamisen keinoina voi käyttää esimerkiksi alla olevan listauksen mukaisia toimenpiteitä:

- valmiussuunnitelman ja kriisiviestintäohjeen päivittäminen
- johto ja varautumisorganisaatioiden käytettävyyden varmistaminen
- mahdollisten johtosuhteiden muutos kriisitilanteissa
- oman henkilöstön sekä palveluntuottajien riittävyyden varmistaminen
- kriittisten materiaalien riittävyyden varmistaminen (ml. palveluntuottajat)
- väistö-/suojatilojen varmistaminen
- sopimukseen perustuvien suoja- ja johtokeskustilojen varmistaminen
- viesti- ja tietoliikenneyhteyksien testaaminen ja varmistaminen
- tehostettu kunnossapito
- oman toiminnan sopeuttaminen tilanteen mukaiseksi
- viranomaisten esittämät toimenpiteet valmiuden nostoon liittyen
- muun kriittisen toiminnan varmistaminen

Toimijan olisi kuvattava suunnitelmassa myös johdon käyttöön varattu johto- tai tilannekeskus, jos toimijalla on sellainen käytössään. Valmiussuunnitelmassa olisi nimettävä henkilö, joka vastaa tilan käytettävyydestä kaikissa niissä häiriötilanteissa, joissa tilaa on tarkoitus käyttää. Mikäli toimijalla on mahdollisia sopimukseen perustuvia velvollisuuksia järjestää johto- ja tilannekeskus, nämä seikat tulisi kuvata valmiussuunnitelmassa, mutta samalla tulisi huomioida myös sopimusten luottamuksellisuus.

---

#### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.3.:**

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa käytettävät suojatilat ja -välineet sekä normaalitilaan palaamista koskeva toipumissuunnitelma. Valmiussuunnitelmaan on liitettävä toimijan pelastussuunnitelma.*

---

Toimijan olisi kuvattava valmiussuunnitelmassaan toiminnan normalisoimiseksi laadittu toipumis- eli palautussuunnitelma, johon toimijan olisi sisällytettävä ne toimenpiteet, jotka tekemällä sillä olisi hyvät edellytykset päästä toipumaan takaisin normaalitilaan. Palautumissuunnitelmassa olisi huomioitava erilaiset häiriötilanteet, jotka voivat toimijaan kohdistua sekä tarvittaessa myös poikkeusolot sekä eri häiriö- tai poikkeustilanteista toipumista varten käytettävissä olevat toimenpiteet. Lisäksi suunnitelmassa olisi kuvattava se, kenen tai minkä toimielimien vastuulle kuuluu päättää toimenpiteiden käyttöönotosta.

Valmiussuunnitelmassa tulisi lisäksi kuvata toimijan käytössä olevat suojatilat ja -välineet sekä kerrottava, missä ne sijaitsevat ja mitä edellytyksiä tai -ohjeita niiden käyttöön liittyy. Lisäksi valmiussuunnitelmaan tulisi liittää pelastuslain (2011/379) edellyttämä toimijan pelastussuunnitelma, jos toimijalta edellytetään sen laatimista.

---

#### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.4.:**

*Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se hoitaa sääntelystä tai sopimuksista aiheutuvat ilmoitusvelvollisuutensa.*

---

Toimijan tulisi kuvata valvontasuunnitelmassa se, minkälaisia menettelyjä sillä on käytössään häiriöiden ilmoittamisesta, jotta se voi toimia raideliikennelain tai liikenteen palveluista annetun lain edellyttämin tavoin. Vastaavia velvoitteita voi tulla myös sopimuksista, joihin toimija on sitoutunut. Ilmoitusvelvollisuuksia koskevia menettelyitä laadittaessa kannattaa velvoittavan lainsäädännön ja toimijaa koskevien sopimusten lisäksi huomioida myös mahdolliset viranomaisohjeet sekä mahdollisesti tarjolla olevat tietojärjestelmät tai lomakkeet ilmoitusten tekemistä varten.



Ilmoitusvelvollisuuksia kuvattaessa on keskeistä kertoa, mitkä ilmoitusvelvollisuudet toimijaa koskevat, mitä välinettä käyttäen ja mille taholle toimija ilmoittaa siihen kohdistuvat ilmoitusvelvoitteet ja miten toimija huolehtii siitä, että ilmoitukset tulevat vaatimusten mukaisesti ja oikea-aikaisesti tehtyä.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.5.:**

*Lisäksi toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa menettelynsä valmiussuunnitelman ylläpitoon ja omavalvontaan.*

---

Jotta valmiussuunnitelma palvelisi tarkoitustaan mahdollisimman hyvin, sen ajantasaisuutta tulisi tarkastella säännöllisesti toimijan määrittelemissä sykleissä. Sopiva tarkasteluväli voisi olla esimerkiksi kerran vuodessa.

Toimijan olisi hyvä nimetä valmiussuunnitelman ylläpidosta vastaava henkilö, jonka tehtäviin kuuluu valmiussuunnitelman sisällön ylläpito sekä sen varmistaminen, että valmiussuunnitelmassa kuvatut varautumistoimenpiteet toteutetaan toimijan johdon edellyttämällä tavalla. Toimijan olisi kohdistettava omavalvontasuunnitelmansa mukaista arviointia myös valmiussuunnitelmassa kuvattuihin varautumistoimenpiteisiin, niiden ajantasaisuuteen ja riittävyyteen eli tehtävä omavalvontaa. Lisäksi toimenpiteiden ajantasaisuutta ja niiden riittävyyttä olisi hyvä käsitellä johdon katselmuksissa.

## 8. Oman toiminnan arviointi

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 9.1.:**

*Toimijan on valmiussuunnitelmassa kuvattava, miten se toteuttaa omaa varautumista koskevan toimintansa säännöllistä arviointia.*

---

Toimijan varautumista koskevan oman toiminnan arvioinnin tulisi olla suunnitelmallista ja säännöllistä. Oman toiminnan arvioinnin avulla varmistetaan toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen jatkuvuus normaalioloissa ja poikkeusoloissa, valmiussuunnitelman ajantasaisuus sekä havaittujen puutteiden korjaaminen.

Oman toiminnan arvioinnin suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi tulisi organisaatiosta määritellä vastuhenkilöt. Arvioinnin tueksi voidaan laatia esimerkiksi vuosittain omavalvontasuunnitelma. Johdon tulisi käsitellä omavalvontasuunnitelma sekä arvioinnin tulokset säännöllisesti, esimerkiksi vuosittain. Oman toiminnan arvioinnin yhteydessä varmistetaan myös valmiussuunnitelman ajantasaisuus.

Oman toiminnan arvioinnissa tulisi huomioida, että toiminnot ovat säädösten ja vaatimusten mukaisia. Lisäksi voidaan hyödyntää mm. toiminnan tuloksia kuvaavia mittareita, asiakaspalautteita, laadullista analyysiä sekä muissa mahdollisissa arvioinneissa tai auditoinneissa tehtyjä havaintoja. Oman toiminnan arvioinnissa havaitut puutteet tai poikkeamat tulisi käsitellä ja dokumentoida, sekä suunnitella näille käytössä olevia prosesseja ja menettelytapoja korjaavat toimenpiteet.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 9.2.:**

*Toimijan on kuvattava, miten se dokumentoi arvioinnin tulokset ja miten se hyödyntää arvioinnin tuloksia toiminnan kehittämisessä.*

---

Valmiussuunnitelmassa tai organisaation johtamisjärjestelmässä olisi oltava hyväksytty menettely tai toimintamalli, jossa käsitellään oman toiminnan arviointia. Toimintamallissa olisi hyvä yksilöidä, miten oman toiminnan arviointi dokumentoidaan ja miten dokumentteja käsitellään ja säilytetään.

Oman toiminnan arvioinnin dokumentteja voivat olla esimerkiksi:

- vuosittainen omavalvontasuunnitelma
- kriittisiin toimintoihin tai palveluihin liittyvät asiakaspalautteet
- omavalvontaa varten laaditut analyysit
- oman toiminnan arvioinnissa havaitut puutteet tai poikkeamat
- muissa auditoinneissa havaitut puutteet tai poikkeamat, jotka liittyvät toimijan kriittisiin toimintoihin tai palveluihin
- korjaavien toimenpiteiden suunnitelma
- omavalvontaraportti

Oman toiminnan arvioinnin tuloksena tulisi saada tieto kaikista oleellisista tarpeista valmiussuunnitelman päivittämiseksi. Johdon tulisi käsitellä nämä viivytyksettä ja valmiussuunnitelma tulisi päivittää johdon linjausten mukaisesti.

## 9. Raideliikenteen erityismääräykset

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.1. (Yleiset vaatimukset):**

*Rataverkon haltijan ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten ja mille tahoille se ilmoittaa vaaratilanteista ja häiriöistä raideliikenteessä*

---

Toimijan tulisi kuvata valmiussuunnitelmassa ne keskeiset tahot, joille se ilmoittaa niistä merkittävistä häiriöistä, jotka liittyvät sen omaan toimintaan ja jotka voivat vaikuttaa muihin toimijoihin. Merkittäviä häiriötilanteita ovat esimerkiksi onnettomuudet, junaliikenteen keskeytykset (alueelliset erityispiirteet), kyberuhat ja niiden epäilyt, security -uhat, työtaistelut sekä niiden uhat, ympäristöonnettomuudet, säätilasta johtuvat häiriöt sekä muut toimijan itsensä arvioitavat tapaukset, joilla voi olla mediakiinnostusta.

Vakavissa tapauksissa tilannekuvan ylläpitämiseksi toimijan tulisi ilmoittaa tapauksista ennakkotieto viipymättä. Lisäksi olisi hyvä huomioida, että jos tiedossa on esimerkiksi säätilasta johtuvia liikenteellisiä häiriöitä, toimijan tulisi viestiä viranomaisille ja tarvittaessa toimijan toiminnan kannalta olennaisille tahoille jo ennakoita suunnittelemistaan varautumisen toimenpiteistä tilanteen hallitsemiseksi.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.2. (Vaativukset rataverkon haltijalle):**

*Rataverkon haltijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa rautatieliikenteen varmistamiseksi tarvittava rataverkko, kybertoimintaympäristö ja menettelyt sekä miten varmistetaan henkilöstön (mukaan lukien palveluntuottajien ja alihankkijoiden henkilöstö) kyky ja osaaminen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa kriittisten palvelujen edellyttämässä laajuudessa.*

---

Rataverkon haltijan tulisi tunnistaa ja kuvata sen kriittinen rataverkko sekä sen hallinnoima ja tunnistama kyberympäristö eli digitaalinen toimintaympäristö, joka sen on turvattava erilaisissa häiriötilanteissa ml. poikkeusoloissa. Nykyajalle on tyypillistä, että toimija ulkoistaa omia toimintojaan palveluntuottajille ja alihankkijoille. Toimijan on kuitenkin toimintojaan ulkoistaessaan muistettava oma lakisääteinen vastuunsa, jota ei voi palveluntuottajille siirtää. Näin ollen toimijan tulisi sopimuksissa kuvata palveluntuottajalle kuuluvat velvoitteet, jota se edellyttää toteutettavan (ks. lisää ohjeen kohta 6). Toimija voi tarvittaessa edellyttää palveluntuottajalta lisäksi tarkempia varautumista koskevia toimenpiteitä ja sisällyttää maininnat niistä kahdenvälisiin sopimuksiin. Varautumista koskevissa erityisvaatimuksissa tulisi kiinnittää huomiota asioiden luottamuksellisuuteen.

Kyberturvallisuuden osalta rataverkon haltijalta edellytetään sitä, että se tunnistaisi ja kuvaisi hallinnoimaansa rataverkkoa ja sen käyttöä koskevan kybertoimintaympäristön sekä ne menettelyt, joilla se tunnistaa sen rataverkkonsa hallintaan kohdistuvat kyberturvallisuusuhat (haavoittuvuudet, uhkat ja riskit) sekä varautuisi niihin toimintansa jatkuvuuden varmistamiseksi. Kyberturvallisuudella tässä ymmärretään sitä tavoitetilaa, jossa raideliikenteen toiminta on myös kyber- ja tietoturvallisuuden osalta luotettavaa ja turvallista, jolloin kybertoimintaympäristö muodostuu kaikista kyberturvallisuuden kehittymiseen, säilymiseen ja ylläpitoon vaikuttavista järjestelmistä ja toimintatavoista (mm. toimijan käyttämät tietojärjestelmät, laitteistot, ohjelmat ja rajapinnat sekä tavat toimia turvallisesti ympäristössä, jossa tietoa liikkuu, käsitellään ja säilytetään. Tietoturvallisuudella puolestaan tarkoitetaan niitä menettelyitä, joilla varmistetaan raideliikenteelle tärkeän tiedon saatavuus, eheys ja luottamuksellisuus.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.3. (Vaativukset rataverkon haltijalle):**

*Rataverkon haltijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se osallistuu ja tarvittaessa järjestää varautumiseen liittyviä harjoituksia yhteistyössä muiden rautatieliikenteen toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa.*

---

Toimijan olisi kuvattava, miten se osallistuu viranomaisten sekä muiden toimijoiden varautumista tukeviin harjoituksiin. Ennen harjoituksiin osallistumista, toimijan olisi hyvä tarkastaa oma valmiussuunnitelmansa ja tarkastella harjoitusten aikana ja niiden jälkeen erityisesti sitä, vastaako sen oma suunnitelma harjoituksessa esiin nousseisiin parannusesityksiin ja arvioitava ovatko kehityskohteet toteutettavissa. Valmiussuunnitelman muutosten yhteydessä on aina hyvä arvioida muutosten mahdollisesti aiheuttamat riskit. Harjoituksiin osallistuneista henkilöistä olisi hyvä pitää kirjaa.

---

#### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.4. (Vaatimukset rataverkon haltijalle):**

*Lisäksi rataverkon haltijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se huolehtii valmiussuunnitelman yhteensovittamisesta sen hallinnoimalla rataverkolla liikennöivän rautatieliikenteen harjoittajan ja tarvittaessa muiden rataverkon haltijoiden kanssa siten, että suunnitelmat rataverkon käytettävyydestä ovat realistisia erilaisissa häiriötilanteissa käytettävissä oleva kapasiteetti huomioiden.*

---

Rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien tai rautatieyritysten merkittävimpana valmiussuunnitelmien yhtymäkohtana on molempien suunnitelmien keskinäinen vertailu. Asia korostuu erityisesti poikkeusoloissa varmistettavien kuljetuksien varmistamisen osalta. On hyvä muistaa, että erityisesti valmiuslain 3 §:n 1 momentin kahdessa ensimmäisessä kohdassa kuvattujen määritelmien mukaisissa poikkeusoloissa olosuhteet maassamme saattaisivat olla hyvin vaikeat, mikä heijastuisi merkittävästi myös infrastruktuurin toimintaan ja kuljetuspalveluiden tarjontaan.

Valmiussuunnitelmaa laadittaessa olisi hyvä arvioida kriittisesti omaa toimintakykyä poikkeusoloissa ja suhteuttaa toimintaa vallitsevaan tilanteeseen. Todennäköistä on, että volyymit sekä kuljetussuoritteet tippuvat merkittävästi poikkeusolojen aikana monista eri tekijästä johtuen, jolloin sekä rautatieyrityksen että rataverkon haltijan olisi hyvä tiedostaa omissa suunnitelmissaan vallitsevat realiteetit.

**Esimerkki:** Rautatieyritys A ja rataverkonhaltija B vertailevat keskenään omia valmiussuunnitelmiaan ja arvioivat sitä ovatko B:n suunnitelmat kuljetettavista volyymeista toteutettavissa erilaisissa häiriötilanteissa ja erityisesti poikkeusoloissa.

---

#### **Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.5. (Vaatimukset liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle):**

*Liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on valmiussuunnitelmassa kuvattava, miten se varmistaa pystyvänsä tarjoamaan liikenteenohjauspalveluita normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa yhteiskunnan perustarpeiden edellyttämässä laajuudessa sekä sen, että sen liikenteenohjauksesta vastaavalla henkilöstöllä on kyky ja osaaminen toimia erilaisissa häiriötilanteissa.*

---

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön olisi kuvattava valmiussuunnitelmassaan erilaisia malleja, joilla se pystyisi tuottamaan liikenteenohjauspalveluita erilaisissa häiriötilanteissa. Valmiussuunnitelmassa olisi kuvattava tai tunnistettava tyypillisimpiä häiriötilanteita, jotka voivat aiheuttaa liikenteenohjaukselle merkittäviä haasteita palveluiden tuottamiseen. Näitä voivat olla mm. Erilaiset onnettomuudet, kaluston rikkoontumiset, sääilmiöistä johtuvat häiriöt, liikenteenohjauslaitteiden vikaantumiset ratavauriot jne. Eri vakavuusasteiset häiriöt vaikuttavat tapauskohtaisesti kapasiteetin väheneemiseen. Häiriötilanteiden hallinnassa olisi hyvä myös arvioida liikenteenohjaajien osaamista ja koulutustarpeita niin, että kyetään takaamaan toimintakyky erilaisissa häiriötilanteissa.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.6. (Vaatimukset liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle):**

*Liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on lisäksi kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se osallistuu ja tarvittaessa järjestää varautumiseen liittyviä harjoituksia yhteistyössä muiden rautatieliikenteen toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa.*

---

Liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tulisi lisäksi valmiussuunnitelmassa kuvata, minkä tyyppiin varautumiseen ja toimintavarmuutta ylläpitäviin ja tukeviin koulutuksiin ja harjoituksiin liikenteenohjauspalveluita tarjoava yhtiö osallistuu. Harjoitukset ja koulutukset voivat olla esimerkiksi pelastusviranomaisten järjestämiä suuronnettomuus tai pelastusharjoituksia tai näihin liittyviä koulutuksia sekä lisäksi toimintavarmuuden ylläpitoon liittyviä esimerkiksi Puolustusvoimien järjestämiä paikallispuolustusharjoituksia. Lisäksi myös rataverkon haltijoiden järjestämät harjoitukset olisi hyvä kuvata tässä kohtaa.

Liikenteenohjauspalveluita tarjoavan yhtiön tulisi mahdollisuuksien mukaan harjoitella säännöllisesti liikenteenohjauspalveluiden tuottamista väistötiloissa sekä harjoitella myös poikkeusoloja vastaavien olosuhteiden varalle annettujen ohjeiden ja liikennöintimallien toimivuutta. Erilaisten häiriötilanteiden toimintamalleja kuvataan tarkemmin tämän ohjeen kohdissa 11.9., 11.10. sekä 11.11., joista 11.11. häiriömallikuvaus kuvaa parhaiten vakavia tai poikkeusoloihin verrattavaa turvallisuustilaa.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.7. (Yhteiset vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle):**

*Valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa menettelyt, joiden avulla varmistetaan rautatieliikenteen hoito liitteessä 1 kuvatuilla varautumisen tavoitetasoilla 1, 2 ja 3. Lisäksi valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassaan yhteistyön tavat, joilla ne määrittävät toistensa ja valtion rataverkolla toimivien rautatieyritysten kanssa ne tilanteet, joissa kukin tavoitetaso tulee ottaa käyttöön sekä laadittava valmiussuunnitelman liitteeksi luettelo, josta määritetyt tilanteet tavoitetasoineen käyvät ilmi.*

---

Rautatieliikenteen harjoittajien, liikenteenohjauspalveluita tarjoavan yhtiön sekä valtion rataverkon haltijan tulisi keskenään sopia ja määritellä, mihin saakka liikenteenohjauspalveluita tulisi varmistaa erilaisissa häiriötilanteissa. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että valtion rataverkon haltija, rautatieliikenteen harjoittajat sekä liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö sopisivat yhdessä, minkälaisiin tilanteisiin liikenteenohjauspalveluita olisi tuotettava. Mahdolliset rautatieliikenteen harjoittajien ja valtion rataverkon sekä Puolustusvoimien ja huoltovarmuusorganisaation väliset sopimukset voivat myös edellyttää rautatiekuljetusten varmistamista yhteiskunnan vakavissa häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.8 (Yhteiset vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle):**

*Menettelyissä on otettava huomioon tarvittavan rataverkon, henkilöstön ja henkilöstön osaamisen varmistaminen kullakin tavoitetasolla toimimista ja tavoitetasolta toiselle siirtymistä varten.*

---

*Toimijan olisi kuvattava millaista koulutusta se antaa henkilöstölleen ja miten se varmistaa henkilöstönsä koulutuksen tason.*

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.9.:**

*Tavoitetasolla 1 (Vihreä) toimintaa varten valmiussuunnitelmassa on kuvattava lyhytaikaisten paikallisten rautatieliikenteen häiriöiden hoidon periaatteet, joiden avulla varmistetaan toipuminen häiriöstä ja estetään häiriön laajentuminen, sekä pystytään tunnistamaan ja torjumaan vakavat yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta ja kybertoimintaympäristöä uhkaavat tapahtumat liitteen 1 tavoitetason 1 kuvauksen mukaisesti.*

---

Tavoitetasolla 1 (Vihreä) valmiussuunnitelmassa tulisi kuvata normaaliarjessa tapahtuvia yleisimpiä junaliikenteen häiriöitä, miten niihin varaudutaan ja miten niistä toivutaan. Lisäksi olisi tärkeää luoda menettelyt, joilla kyettäisiin ennakolta tunnistamaan mm. liikenteenohjaus- sekä liikenteenhallintajärjestelmiin kohdistuvia kyberuhkia tai pahimmillaan kyberhyökkäyksiä, joiden tarkoituksena voi olla järjestelmien kaappaus tai niiden toimintakyvyn lamaannuttaminen.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.10.:**

*Tavoitetasolla 2 (Keltainen) toimintaa varten valmiussuunnitelmassa on kuvattava lisäksi keskeiset rautatieliikenteen liikenteenohjaukseen liittyvät tekniset varajärjestelmät sekä turvalaitteet, joita on pystyttävä käyttämään paikallisesti ilman ulkoisia tietoliikenneyhteyksiä, jotta turvalaitteen turvallisuusehdot ja niiden valvonta on käytettävissä ja reitin rautatieliikennettä pystytään hoitamaan liitteen 1 tavoitetason 2 kuvauksen mukaisesti.*

---

Tavoitetasolla 2 (Keltainen) suunnitelmassa tulisi tunnistaa ja kuvata junaliikenteen ohjauksen ja turvallisen liikennöinnin kannalta välttämättömimmät liikenteenohjauspisteet ja järjestelmät, joiden avulla yhteiskunnan ja maanpuolustuksen kannalta kriittiset kuljetukset kyetään turvaamaan mahdollisimman pitkälle vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen. Tavoitetason 2 olosuhteita tulisi verrata yhteiskunnan tilaan, jossa esimerkiksi sähkösaannissa on laajoja, vakavia ja pitkäkestoisia häiriöitä, jotka edellyttävät junaliikenteenohjauksen varmistamiseksi merkittäviä resurssien uudelleenjakoa ja niiden hyödyntämistä.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.11.: Tavoitetasolla 3 (Punainen) toimintaa varten valmiussuunnitelmassa on kuvattava ne keskeiset ennalta määritellyt liikenteenohjauspaikat, joissa rautatieliikenteen paikallista liikenteenohjausta voidaan suorittaa. Valmiussuunnitelmassa on kuvattava näiden liikenteenohjauspaikkojen edellyttämät välineet ja laitteet sekä varaviestiyhteyksien toteuttaminen samalla reitillä olevien liikenteenohjauspaikkojen välillä tilanteessa, jossa muut viestintäverkot eivät ole toimintakykyisiä. Lisäksi valmiussuunnitelmassa on kuvattava, miten toimija varmistaa liikenteenohjauksesta vastaavan henkilökuntansa osaamisen ja toimintakyvyn niin, että se kykenee tuottamaan liikenteenohjauspalveluita liitteen 1 tavoitetason 3 kuvauksen mukaisesti.**

---

Tavoitetasolla 3 (Punainen) valmiussuunnitelmassa tulisi kuvata miten liikenteenohjaus toteutettaisiin vakavissa ja pitkäkestoisissa yhteiskunnan häiriötilanteissa, joissa keskitetty liikenteenohjaus sekä paikallisen liikenteenohjauspisteiden käyttäminen ei olisi mahdollista. Valtion rataverkon haltija voi antaa yksityiskohtaisempia liikenteenohjauksen toteutusmalleja omissa ohjeissaan.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.12. (Kriittisen materiaalin varaaminen rautatieliikenteessä):**

*Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on valmiussuunnitelmassa kuvattava, miten se varmistaa oman toimintansa ylläpitämiseksi tarvittavan kriittisen materiaalin riittävän saatavuuden, jotta se kykenee jatkamaan toimintaansa normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.*

---

Toimijoiden tulisi tunnistaa kriittiset materiaalit, laitteet ja komponentit, jotka ovat välttämättömiä sen oman toimintansa jatkuvuuden varmistamiseksi. Kriittisten materiaalin varmistamiseksi voidaan hyödyntää myös alihankkijoiden tai palveluntuottajien kanssa tehdyt sopimukset, joissa voidaan tarvittaessa sopia kriittisen materiaalin saatavuus erityyppisissä häiriötilanteissa. Sopimuksissa olisi hyvä huomioida myös materiaalien saatavuuden vasteaika, joka olisi suhteutettava oman toiminnan kriittisyyteen. Omassa valmiussuunnitelmassa voidaan huomioida myös oman käytössä olevan materiaalin hyödyntämistä häiriötilanteissa.

---

**Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.13. (Vaatimukset kaupunkiraideliikenteessä):**

*Kaupunkiraideliikenteessä on kaupunkiraideliikennetoiminnan luonne sekä toiminta-alue huomioidaan ottaen soveltuvin osin noudatettava, mitä 11.1.-11.12. kohdassa ja liitteessä 1 määrätään rautatieliikenteessä toimijoiden vaatimuksista.*

---

Kaupunkiraideliikenteen valmiussuunnitelmassa olisi sen lisäksi mitä valmiussuunnitelmamääräyksen edellä mainitut kohdat edellyttävät, huomioitava pelastuslaitosten vaatimukset ja eri sopimuksista tulevat velvoitteet valmiussuunnittelulle.

## 10. Valmiussuunnitelman luottamuksellisuus

Osa valmiussuunnitteluun ja varautumiseen liittyvistä tiedoista voi olla lainsäädännön mukaan turvallisuusluokiteltuja. Lisäksi suunnitelma saattaa sisältää liikesalaisuuden piiriin kuuluvia tietoja. Turvallisuusluokiteltu aineisto tulisi varustaa turvallisuusluokitusmerkinnällä.

Erityisesti suunnitelmaan liittyvät sopimukset mm. Puolustusvoimien ja huoltovarmuusorganisaation kanssa sekä sopimukset toimijoiden kesken ovat yleensä luottamuksellista tietoa, jotka tulisi varustaa asianmukaisilla turvamerkinnöillä ja jonka suojaamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Samoin kriittistä materiaalia, kalustoa, henkilöstöä sekä kriittisiä toimintoja koskevista asiakirjoista osa voi olla turvaluokiteltavia. Myös ne tulisi suojata asianmukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirastolla on erityislainsäädännön kuten esimerkiksi raideliikennelain nojalla oikeus valvoa toimijoiden varautumisen toimenpiteitä ja varautumisen tasoa sekä saada tarvittaessa sallassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat, joihin myös varautumiseen liittyvät dokumentit kuuluvat.

Yksi vaihtoehto olisi toimia niin, että salassa pidettävä/luottamuksellinen materiaali laitetaan valmiussuunnitelman liitteeksi tai kytkeä siihen rajatusti käytettävissä olevia linkkejä hyödyntämällä, jolloin yleisempi osa, joka palvelee koko organisaatiota voisi olla helpompi käsitellä ja kaikkien saatavilla ja vain luottamuksellinen liite erityisesti suojattu.

## 11. Valmiussuunnitelman liitteet

Valmiussuunnitelmaan liitettäviä asiakirjoja tai asiakokonaisuuksia: voivat olla esimerkiksi seuraavat.

- pelastussuunnitelma
- turvallisuussuunnitelma
- pandemiasuunnitelma
- kriisiviestintäohje
- hätäilmoituslomake, hälytysohje ja lomakkeet
- väistötilat
- raiteistokaavio
- kalustoluettelo
- kriittinen materiaaliluettelo
- oman verkon hyödyntämissuunnitelma
- VAP henkilöt
- raiteiston kunnossapitosuunnitelma
- suunnitelma raiteiston käyttöön saattamiseksi onnettomuuden tai vaurion jälkeen
- sopimukset (Puolustusvoimat, Huoltovarmuuskeskus)

## 12. Lisätietoja ja tiedon lähteitä

[Suositus raideliikenteen kyberturvallisuuden kehittämisestä](#)

[Kokonaisturvallisuuden sanasto](#)



## Liite 1

### Rautatiejärjestelmään kohdistuvat riskit sekä niiden analyysi ja hallinta

#### Käsitteet

**Vaara** on hyvin todennäköisesti toteutuva tai jo toteutunut, parhaillaan vaikuttava haitallinen tapahtuma tai kehityskulku.

**Vaarojen tunnistamisella** tarkoitetaan prosessia, jossa organisaatio havaitsee ja dokumentoi vaaroja, jotka voivat vaikuttaa sen toimintaan.

**Uhka** on mahdollisesti toteutuva haitallinen tapahtuma tai kehityskulku [Kokonaisturvallisuuden Sannasto SPEK 2015]. Uhka eroaa vaarasta siten, että uhka on epävarmempi kehityskulku ja vaara puolestaan käytännöllinen ja riskienhallinnallisin toimenpitein käsiteltävä asia.

**Uhkamalli** yleinen kuvaus yhteiskunnan turvallisuusympäristöön sisältyvistä uhkista.

**Riski** kielteisen seikan tai tapahtuman todennäköisyyden ja vaikutusten yhdistelmä.

**Riskin arviointi** on prosessi, joka koostuu vaarojen tunnistamisesta ja niiden aiheuttamien seurausten arvioinnista. Riskienarviointi on perustyöväline sekä päivittäiseen turvallisuuden ylläpitämiseen että jatkuvaan parantamiseen, ja sen avulla voidaan priorisoida turvallisuustoimenpiteitä kiireellisyyden ja vakavuuden mukaan. Riskienarvioinnin keinoin organisaatio tekee päätökset siitä, mitkä riskit ovat nykyisillä toimenpiteillä sellaisella tasolla, että ne voidaan kantaa ja vastaavasti mitkä riskit edellyttävät lisää riskienhallintatoimenpiteiden määrittelyä, jotta riski on hallitulla tasolla.

**Riskianalyysi** on toiminta, jossa tunnistetaan riskit ja arvioidaan vahinkotapahtuman todennäköisyys sekä odotettavissa olevat vahingot. Riskianalyysi on osa riskien arviointia.

Riskin suuruutta kuvataan vaaran todennäköisyyden ja sen aiheuttamien seurausten vakavuuden tulona. Riskin merkittävyyden mukaiseen luokitteluun käytetään tyyppillisesti riskimatriisia.

**Riskimatriisi** on taulukko, jossa vaaran arvioidun todennäköisyyden ja seurausten vakavuuden yhdistelmä auttaa luokittelemaan organisaatioon kohdistuvia riskejä merkittävyyden mukaiseen järjestykseen.

**Riskin hyväksyttävyyys** on tila, jossa organisaatio on turvallisuustoimenpiteiden avulla pienentänyt vaaran aiheuttaman riskin riskiluokan niin alhaiseksi, että jäljelle jäänyt jäännösriski voidaan hyväksyä.

**Riskienhallinta** on järjestelmällinen toiminta, joka sisältää riskianalyysin sekä tarvittavien toimenpiteiden suunnittelun, toteutuksen, seurannan ja korjaavat toimenpiteet.

**Turvallisuustoimenpiteet** ovat riskien arviointiin perustuvia toimia, joiden avulla organisaatio poistaa vaaran esiintymismahdollisuuden, pienentää sen todennäköisyyttä tai lieventää vaaran aiheuttamia seurauksia, jotta hyväksyttävä riskitaso saavutetaan. Riskin täydellinen poistaminen on usein mahdollista.

**Turvallisuus** on tila, jossa uhkat ja riskit ovat hallittavissa. Lisäksi jäännösriskin aiheuttamien mahdollisten vahinkojen riski on hyväksyttävällä tasolla.

#### Riskienhallintaprosessi

Riskienhallintaprosessin ensimmäinen vaihe on vaarojen ja uhkien tunnistaminen. Vaaroja ja niistä aiheutuvia riskejä on monen tyyppisiä ja kunkin organisaation tulee ymmärtää, millaiset vaarat sen

toimintaan voivat vaikuttaa ja mikä on niiden merkitys ja tärkeysjärjestys normaali- ja poikkeusoloissa. Tällöin organisaation riskienhallintatyö voidaan tehokkaasti kohdentaa ja siten ennaltaehkäistä erilaisia häiriötilanteita, jotka voisivat aiheuttaa laajoja toimintahäiriöitä tai liiketoiminnan keskeytymisen. Perustaksi riskienhallintaprosessiin tarvitaan lähtötietona **oman toiminnan kuvaus ja liiketoiminnan kannalta kriittisten toimintojen tunnistaminen ja niiden keskinäinen tärkeysjärjestys, huomioiden organisaation riskinsietokyky ja toimintaympäristön olosuhteet, ml. turvallisuustilanne.**

Laadukas riskienarviointi toimii pohjana koko turvallisuusjohtamisjärjestelmälle, kun organisaatiossa on tiedossa, mihin varaudutaan, jolloin menettelyt ja toimintaohjeet pystytään laatimaan mahdollisimman tehokkaiksi ja organisaation toimintaan hyvin soveltuviksi. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä luo puitteet organisaation sujuvalle toiminnalle ja kehittämiselle kaikissa olosuhteissa. Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan tulee turvallisuusjohtamisjärjestelmässään määritellä menettelyt toimintaansa liittyvien erilaisten riskien säännönmukaiseen tunnistamiseen.

Lukuisat toiminnot voivat aiheuttaa riskejä ja organisaatio voi varautua niihin vain siten, että vaarat ja niiden aiheuttamat riskit tunnistetaan ja arvioidaan toimenpiteiden määrittelemiseksi. Myös erilaiset poikkeusolot sekä omasta organisaatiosta riippumattomat tekijät voivat aiheuttaa riskejä organisaation toiminnalle. Toimintaolosuhteista ja turvallisuustilanteesta riippuen vaarat ja niiden aiheuttamat riskit voivat olla erilaisia, samoin kuin käytettävissä olevat hallintakeinot. Toimijan tulee vaarojen arvioinnissa huomioida YTS 2010:ssä kuvatut uhat sekä liitteessä 2 kuvatut rautatiejärjestelmän keskeiset vaarat.

Siksi vaarojen tunnistaminen ja niiden tarkastelu tulee suorittaa erilaiset olosuhteet huomioiden. Lisäksi omasta organisaatiosta riippumattomistakin tekijöistä tulee olla tietoinen, jotta tällaisten riskien toteutuessa kyetään tehokkaaseen päätöksentekoon ja toiminnan häiriöiltä ja keskeytyksiltä voidaan välttyä, mikäli joku ulkoinen tekijä aiheuttaa välillisiä vaikutuksia.

Organisaation toimintaan liittyvä riskienhallintaprosessi on laaja kokonaisuus. Jotta se olisi hallittavissa ja prosessin tulokset mahdollisimman laadukkaita ja tehokkaita, se tulee pilkkoa ja tarkastella rajattuina osakokonaisuuksissa. Vaarojen tunnistamisen ja riskienarvioinnin ensimmäinen vaihe onkin määrittää **riskienarvioinnin rajaus**, eli rajat sille toiminnalle ja toimintaympäristölle, jota tarkastellaan. Kun vaarojen tunnistamistyötä tehdään, tulee kattavan vaara- ja uhkaluettelon aikaansaamiseksi työhön osallistua riittävän laajasti henkilöitä, joilla on eri näkökulmista osaamista arviointikohteeseen liittyen.

Kun vaarat on tunnistettu ja dokumentoitu, seuraava vaihe on arvioida kunkin vaaran osalta, millaisia seurauksia ne voivat aiheuttaa, millaiset ovat niiden vaikutusmekanismit. Kukin vaara voi erilaisissa olosuhteissa aiheuttaa erilaisia riskejä, joten tunnistettujen vaarojen jatkotarkastelukin tulee tehdä riittävän laajasta näkökulmasta. Rautatielain varautumisvelvoitteeseen ja valmiuslain määrittelemiin poikkeusoloihin liittyvien vaarojen tunnistamista ja niiden aiheuttamien riskien hallintaa voidaan tehdä käyttäen samoja menettelyjä, joita organisaatio käyttää muiden, arkipäiväisempienkin, riskien hallintaan. Samojen prosessien soveltaminen selkeyttää riskienhallintatoimintaa, parantaa toimintavarmuutta ja vähentää päällekkäisen työn määrää. Kulloinkin arvioitavan osa-alueen toiminnot ja turvallisuustilanne määritellään riskienarvioinnin rajausta tehtäessä.

Vaarojen arviointityössä pääsee alkuun esimerkiksi aivoriihityöskentelyllä tai käyttämällä erilaisia tarkistuslistoja. Erityisen tärkeää on kiinnittää huomiota juuri oman organisaation erityispiirteistä johtuviin tekijöihin, joihin kohdistettavat riskienhallintakeinot on suunniteltava yksinomaan organisaation oman kokemuksen pohjalta.

## Riskien analysointi

Kun organisaation toimintaan vaikuttavat vaaratekijät on tunnistettu, tulee arvioida niiden aiheuttamat riskit. Tämä tarkoittaa sen arvioimista, millaisia seurauksia kukin tunnistettu vaara voi aiheuttaa ja miten todennäköistä vaaran aiheuttaman riskin toteutuminen on.

Varautumisen kannalta eri vaarojen aiheuttaman riskin suuruus tulee arvioida myös ääriolosuhteissa, jotta valmiussuunnitelmaan pystytään sisällyttämään riittävät toimenpiteet vaaran poistamiseksi tai sen toteutuessaan aiheuttamien seurausten minimoimiseksi.

Lisäksi on muistettava, että kullakin tunnistetulla vaaralla saattaa olla useita erilaisia seurauksia, jotka voivat toteutua yhtä aikaa tai yksittäin, ja niiden hallintakeinot voivat olla erilaisia. Kaikkien seurausvaihtoehtojen vahingollisuus on arvioitava, jotta vaaraan voidaan varautua.

Liiketoiminnan kriittisten prosessien tunnistaminen ja niiden tärkeysjärjestyksen ymmärtäminen on erityisesti häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa välttämätön tieto, jotta poikkeuksellisessa tilanteessa toimimista ja siitä palautumista voidaan tuloksellisesti johtaa.

Jotta riskienhallintaa voidaan suunnata erityisesti painottaen organisaation kriittisiä toimintoja, tulee organisaatiossa olla kokonaisvaltainen ymmärrys siitä, mitkä sen omista prosesseista ovat merkittävimpiä liiketoiminnan jatkuvuuden ja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta.

Ääritilanteissa, kuten onnettomuuksien yhteydessä tai poikkeusoloissa ei kenties ole mahdollista ylläpitää yrityksen normaalia toimintaa kaikilta osin. Siksi toiminnan osa-alueita tulee peilata tunnistettuihin vaaroihin ja niiden aiheuttamiin riskeihin. Toiminnan tueksi ennakkoon laaditut, riskienarviointiin perustuvat ohjeet ja riskienarvioinnin tulokset toimivat erilaisissa tilanteissa päätöksenteon pohjana. Ne voivat mahdollistaa organisaation selviytymisen merkittävästikin poikkeustilanteista, kun organisaatiolle on selvää, mitä toimintoja ylläpidetään ja miten, jos kaikki normaalit toiminnot eivät ole mahdollisia.

Tunnistettujen vaarojen ja niiden aiheuttamien riskien analysointi on tärkeä työvaihe jatkotoimenpiteiden kannalta. Vaarojen aiheuttamat riskit on yrityksen toimintojen näkökulmasta laitettava tärkeysjärjestykseen, jotta ensin voidaan varautua merkittävimpiin riskeihin ja uhkiin. On kuitenkin muistettava, että vaikka riskiperusteinen lähestymistapa on järkevä, ei pieniäkään riskejä tule jättää huomioimatta. Lisäksi vaara voi aiheuttaa organisaatiolle suoria ja välillisiä vaikutuksia. Vaaran aiheuttama suora vaikutus voi olla esimerkiksi onnettomuus ja välillinen vaikutus siitä aiheutuva liiketoiminnan keskeytyminen. Realisoituessaan jokin vaara voi erilaisten mekanismien kautta aiheuttaa monia välillisiä vaikutuksia. Liiketoiminnan jatkuvuuden kannalta mahdollisten tapahtumaketjujen tunnistaminen parantaa organisaation kokonaisvaltaista riskienhallintaa. Olosuhteita ja turvallisuustilanteita voi olla erilaisia ja kun ne on tunnistettu, tulee vaarat ja niiden aiheuttamat riskit arvioida eri tilanteissa, jotta toimenpiteet ja ohjeet saadaan kohdennettua oikeisiin asioihin kussakin turvallisuustilanteessa.

Riskien merkittävyysjärjestys voi eri organisaatioissa olla erilainen, joten riskienarviointeja ei voi kopioida, vaikka vinkkejä voikin hakea jo tehdyistä riskienarvioinneista.

Tyypillisesti riskien merkittävyyttä arvioidaan käyttämällä riskimatriisia. Riskimatriisi on taulukko, jossa vaaran todennäköisyyden ja seurausten vakavuuden yhdistelmä kertoo, miten merkittävä riski on.

Riski ei välttämättä toteudu. Koska ei-toivotut tapahtumat usein realisoituvat useiden epäonnistuvien tapahtumaketjujen summana, on varmistettava, että riskienarviointi on sisällöltään riittävän kattava. Käsittelemällä kukin riski erikseen riskimatriisin avulla voidaan tunnistetut riskit asettaa merkittävyysjärjestykseen. Tämä järjestys toimii päätöksenteon tukena, kun määritetään turvallisuus- ja varautumistoimenpiteitä ja niiden kiireellisyyttä.

Riskienarvioinnin dokumentointi on tehtävä huolellisesti. Ensin dokumentoidaan riskienarvioinnin rajaus. Sen jälkeen kerätään säännönmukaisesti tunnistetut vaarat ja niiden aiheuttamat riskit. Kunkin riskin suuruus nykytoimenpiteillä arvioidaan, minkä jälkeen määritetään tarvittaessa turvallisuus- ja varautumistoimenpiteitä. Lisäksi arvioidaan, millainen jäännösriski jää jäljelle uusien toimenpiteiden jälkeen. Organisaation on tehtävä kunkin vaaran jäännösriskin perusteella päätös siitä, onko riski hyväksyttävällä tasolla, vai onko sitä edelleen pienennettävä lisätoimenpitein.

Ennalta arvioinnin tavoitteena on pienentää toiminnalle aiheutuvia häiriöitä ja mahdollistaa nopea palautuminen poikkeuksellisen tilanteen jälkeen. Hyvällä riskienhallinnalla liiketoiminnan keskeytymisestä syntyvät vahingot jäävät mahdollisimman pieniksi. Jokaisen toimijan tulee huomioida riskienhallinnassaan sopimuskumppanit ja oman toiminnan riippuvuus kumppaneista erilaisissa tilanteissa.

### **Riskien hallinta ja edellytettävät toimenpiteet**

Riskien arvioinnin perustella organisaatio tekee päätöksiä tarvittavista turvallisuus- ja varautumistoimenpiteistä. Kaikki toimenpiteet tulee dokumentoida riskienhallintaprosessin yhteydessä. Riskienhallintaprosessin lopputuotteena syntyvät toimintaohjeet vastuineen sekä ohjeiden noudattamisen edellyttämät muut tukiprosessit, kuten viestintä- ja koulutustarpeiden määrittäminen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässään rataverkon haltijalla ja rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava menettelyt riskienhallintatoimenpiteiden kehittämiseksi ja toteuttamiseksi sekä niiden tuloksellisuuden valvomiseksi ja tarvittavien muutosten toteuttamiseksi. Näitä menettelyjä noudattaen organisaatio määrittää toimenpiteet ja seuraa niiden toteutumista ja vaikutuksia. Vaikutusten seuranta on tärkeää, jotta voidaan arvioida, olivatko toteutetut turvallisuustoimenpiteet riittäviä ja millaista kehitystä niillä saatiin aikaan. Riskienarviointiin perustuvilla toimenpiteillä on määritettävä toteutusaikataulu ja vastuhenkilö. Toimenpiteiden toteuttamisjärjestykseen ja kiireellisyyteen vaikuttaa se, miten riski on luokiteltu, eli miten merkittävä se voi toteutuessaan olla.

Rautateillä rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä sisältää lukuisia menettelyitä, jotka liittyvät riskienhallintaan ja tukevat toiminnan sujuvuuden näkökulmasta turvallisuuden hallinnan kokonaisuutta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän menettelyjen toimivuuden arviointi eri turvallisuustilanteissa on tärkeä osa riskienhallintaprosessia ja toimenpiteiden laatimista.

Tunnistettujen vaarojen ja arvioitujen riskien perusteella määritellään toimenpiteet, joiden avulla organisaatio hallitsee riskejä. Ensisijaisesti tulee pyrkiä poistamaan vaaratekijä, mutta sen ollessa usein mahdotonta, kohdistetaan toimenpiteet riskin todennäköisyyden ja seurausten minimointiin. Kun toimenpiteet on määritetty, on arvioitava jäännösriskin suuruus sen selvittämiseksi, onko toimenpide sellaisenaan riittävä. Jokaisen organisaation **riskinsietokyky** on erilainen, mutta siihen vaikuttavat paitsi organisaation sisäiset toimintatavat ja periaatteet, myös lainsäädännölliset tekijät, kuten kansalliset turvallisuustavoitteet rautatiesektorilla, tai sosiaalinen ja yhteiskunnallinen näkökulma.

Riskienhallinta niin päivittäisen toiminnan kuin varautumisen näkökulmasta on harvoin täysin toimijan itsensä hoidettavissa. Siksi toimijalla tuleekin olla jokin tapa tunnistaa riskienhallinnan ja varautumisen yhteistyötarpeet. Eri toimijoiden rajapinnoissa esiintyy rajapintariskejä, joita hallitaan parhaiten yhteistyössä eri osapuolten kesken ja siksi myös riskienhallinnan yhteistyö on välttämätöntä, jotta määriteltävät toimenpiteet ja toimintaohjeet eivät ole rajapinnoissa ristiriidassa.

Jotta jatkuva riskienhallinta voi toteutua, tarvitaan vastuuhenkilöitä paitsi yksittäisille toimenpiteille, myös kaikelle operatiiviselle toiminnalle organisaatiossa. Kun vastuut on selkeästi määritetty ja asianosaisten tiedossa, toiminta on sujuvaa, kun jokainen tietää oman roolinsa. Vastuut voivat olla jaettu eri henkilöille riippuen ympäröivästä turvallisuustilanteesta. Vastuuhenkilöillä tulee olla tehtävänsä

soveltuva osaaminen. Osaamisen ja pätevyyksien varmistaminen on yksi usein tarvittava turvallisuustoimenpide. Lisäksi tulee arvioida ja varmistaa, että poikkeusoloissakin organisaatiolla on käytettävissään riittävästi oikeanlaista osaamista, jotta kriittiset toiminnot saadaan ylläpidettyä.

Tärkeä osa turvallisuustoimenpiteiden määrittelyä on viestintä. Turvallisuustoimenpiteistä tulee viestiä, samoin kuin tulee huolehtia siitä, että viestintään liittyvät ohjeet on laadittu erilaisia tilanteita varten, esimerkiksi rautatieliikenteen nopean keskeyttämisen varmistamiseksi. Eri sidosryhmien kanssa voi olla tarpeen viestiä havaituista riskeistä ja rajapintariskien hallintaan liittyvistä asioista. Riskien hallintaan liittyvässä ohjeistuksessa on huomioitava myös tilanne, jossa jäännösriski on toteutunut. Ohjeista tulee käydä ilmi mm. miten tiedonkulku on suunniteltu toteutettavaksi, millaisia tehtäviä tulee suorittaa ja kuka ne tekee, ja miten varmistetaan, että palautuminen riskin toteutumista edeltäneeseen normaalitilaan tapahtuu mahdollisimman nopeasti, jotta saadaan estettyä lisävahingot ja pidettyä toiminnan häiriötila ja toimintakatkokset mahdollisimman lyhytaikaisina. Suunnitelmalliseen viestintään sisältyy myös ohjeet siitä, kuka vastaa mahdollisesti organisaation ulkopuolelta tuleviin yhteydenottoihin ja miten viranomaisyhteistyö hoidetaan keskitetysti.

Organisaation toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi tulee tarkastella yhteistyöverkostoja ja alihankintaketjuja. On tärkeää tunnistaa kriittisten yhteistyökumppanien merkitys organisaation toiminnalle, jotta voidaan laatia varasuunnitelmia. Normaalioloissa sopimuskumppanien toiminnan seuranta, yhteistyö ja sopimusmenettelyt ovat toimiva riskienhallintakeino, mutta poikkeusolojen varalle voi olla tarpeen laatia varasuunnitelmat, jotta kriittiset toiminnot kyetään ylläpitämään silloinkin, kun yhteistyökumppani ei kykene tarjoamaan normaalia palvelua.

Kun uusia riskejä ja uhkia tunnistetaan, turvallisuuteen liittyvät ohjeet on tarkasteltava ja varmistettava ohjeiden ajantasaisuus ja varautumisen riittävä taso. Tarvittaessa henkilöstölle on järjestettävä koulutusta ja varmistettava, että uudet riskit ovat tiedossa. Häätätilanneohjeiden päivittäminen, säännöllinen kouluttaminen ja harjoittelu varmistavat, että henkilöstö osaa toimia harvoin tapahtuvissa tilanteissa suunnitellusti.

Riskien hallinta on jatkuvaa toimintaa. Kun riskienarviointia päivitetään normaalin operatiivisen toiminnan yhteydessä jatkuvasti ja sen eri osa-alueita tarkastellaan säännöllisesti, se toimii hyvänä työvälineenä turvallisuuden ja toiminnan jatkuvuuden hallinnassa. Toimintaympäristön muutokset tai esimerkiksi uudet työohjeet tai palvelutuottajien vaihtuminen voi myös olla tilanne, jolloin riskien arviointia on syytä tarkastella uudelleen. Uudelleentarkasteluiden yhteydessä riskienhallintaprosessin kaikki vaiheet vaarojen tunnistamisesta toimenpiteiden määrittelyyn on tarpeen käydä läpi. Riskienarviointi toimenpiteineen on edellytys toiminnalle erilaisissa olosuhteissa, joihin organisaatio ei voi aina itse täysin vaikuttaa. Varautumalla etukäteen voidaan minimoida organisaation ulkopuolelta tulevien riskien haittavaikutuksia. Jos riskienarviointia ei ole tehty tai se on puutteellinen, erityisesti hätä- ja poikkeustilanteissa liiketoiminnan pysähtyminen on todennäköistä ja toimintojen palauttaminen normaalitilaan hidasta, kun vastuut ja toimintatavat ovat epäselvät.

Normaaliolojen sujuva toiminta ja ennakointi ovat edellytys selviytymiselle poikkeusoloissa. Hyvällä turvallisuusjohtamisella ja laadukkaalla riskienhallintatyöllä organisaatio kykenee laatimaan prosessit ja operatiiviset ohjeet, joiden turvin se toimii hallitusti kaikissa tilanteissa.