

Riskiperusteisen Vaikuttamisen Prosessi

Maaliskuu 2015

Riskiperusteisuus

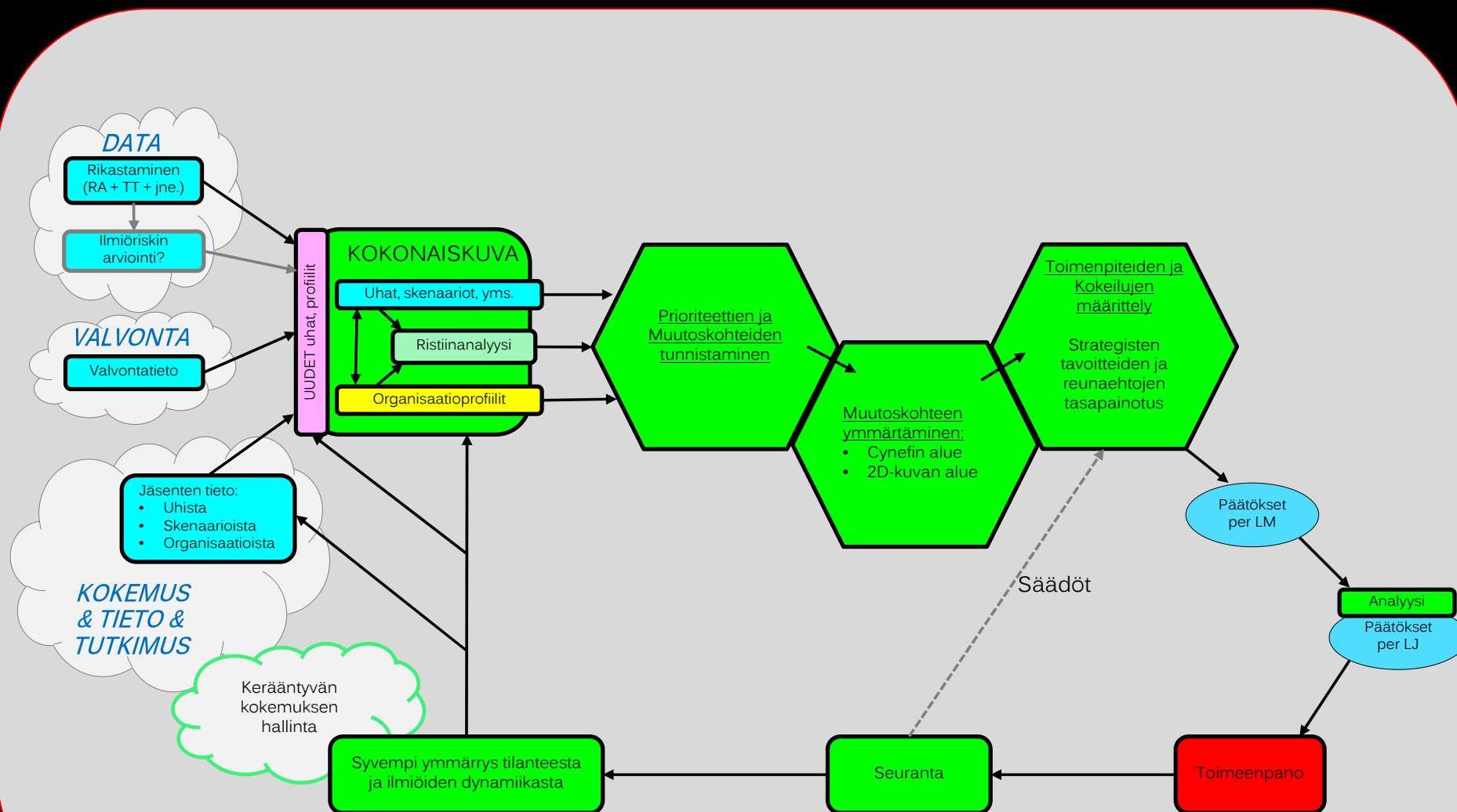
Käytettävissä olevilla
resursseilla saadaan aikaan
maksimaalinen positiivinen
vaikutus liikennejärjestelmän
riskeihin.

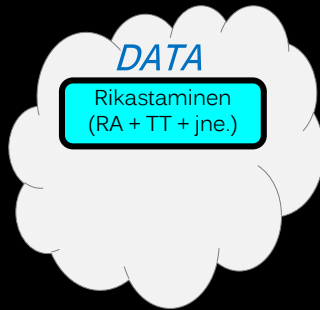
Riskiperusteisen Vaikuttamisen Prosessi

Prosessi, jonka avulla Liikenteen
Turvallisuusvirasto kohdentaa
resurssinsa riskiperusteisesti ja
tasapainottaa turvallisuus-,
kestävyys-, toimintavarmuus- ja
markkinanäkökohtia.

Yksityiskohdat, eri vaiheiden tarkat kuvaukset ja
työohjeet ovat samasta aiheesta laaditussa
Käsikirjassa

Riskiperusteisen Vaikuttamisen Prosessi

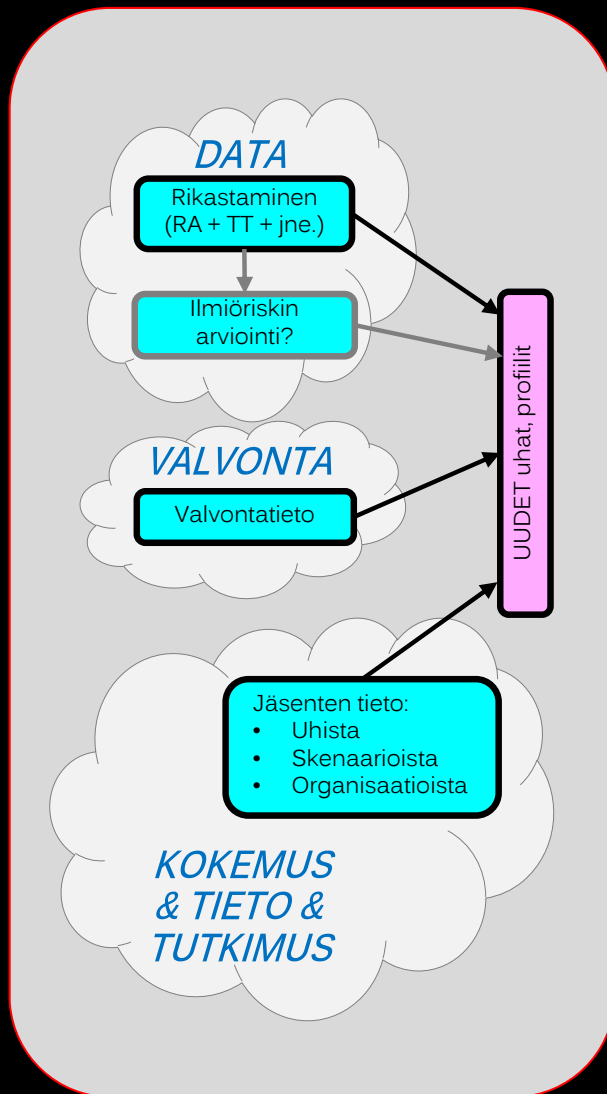




Kerätyn datan rikastaminen

Sisääntuleva data analysoidaan ja se luokitellaan sovittujen käytäntöjen mukaisesti.

Sen lisäksi tapauksille suoritetaan tapausriskiarviointi ja tunnistetaan ne Turvallisuustekijät, jotka joko olennaisesti auttoivat tilanteessa (+) tai pettivät (-).



Trafissa olevan tiedon integroiminen

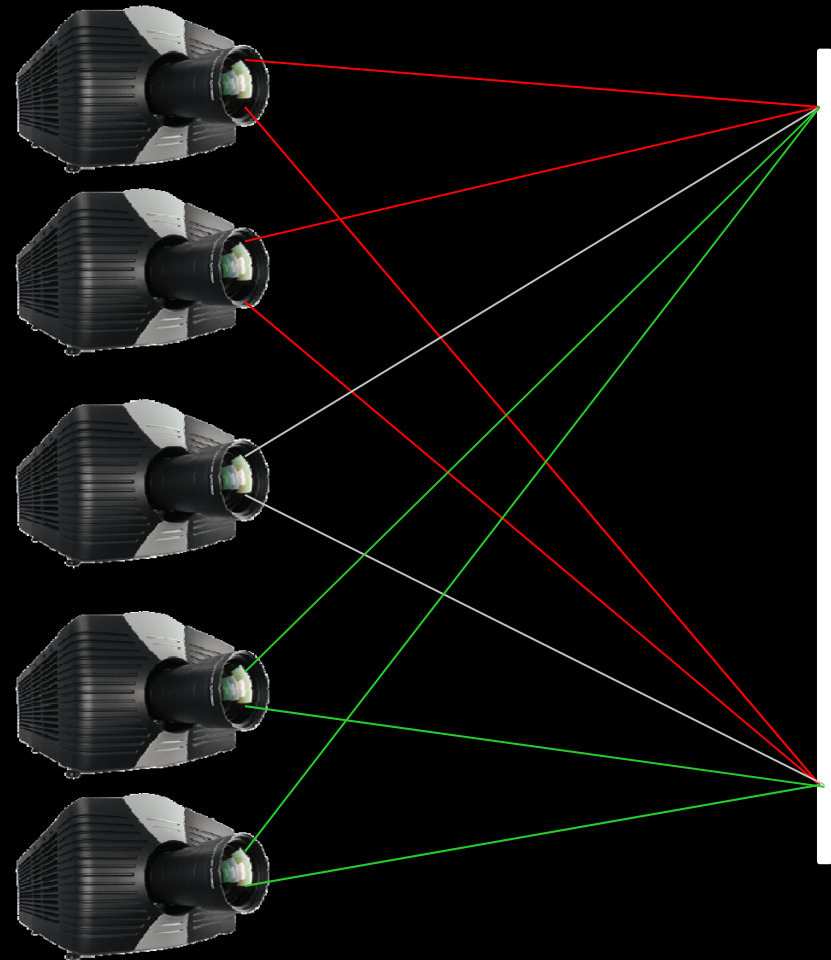
Aina kun käsitellään tiettyä uhkaa, skenaariota tai organisaatiota, yhdistetään kaikki aiheesta saatavilla oleva tieto ja kokemus eri puolilta Trafia.

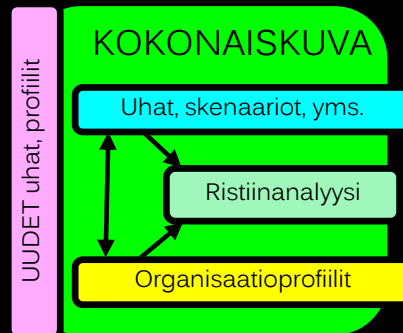
Tämä tehdään riskipajoissa.

Integroitu Riskikuva



Valvontatieto



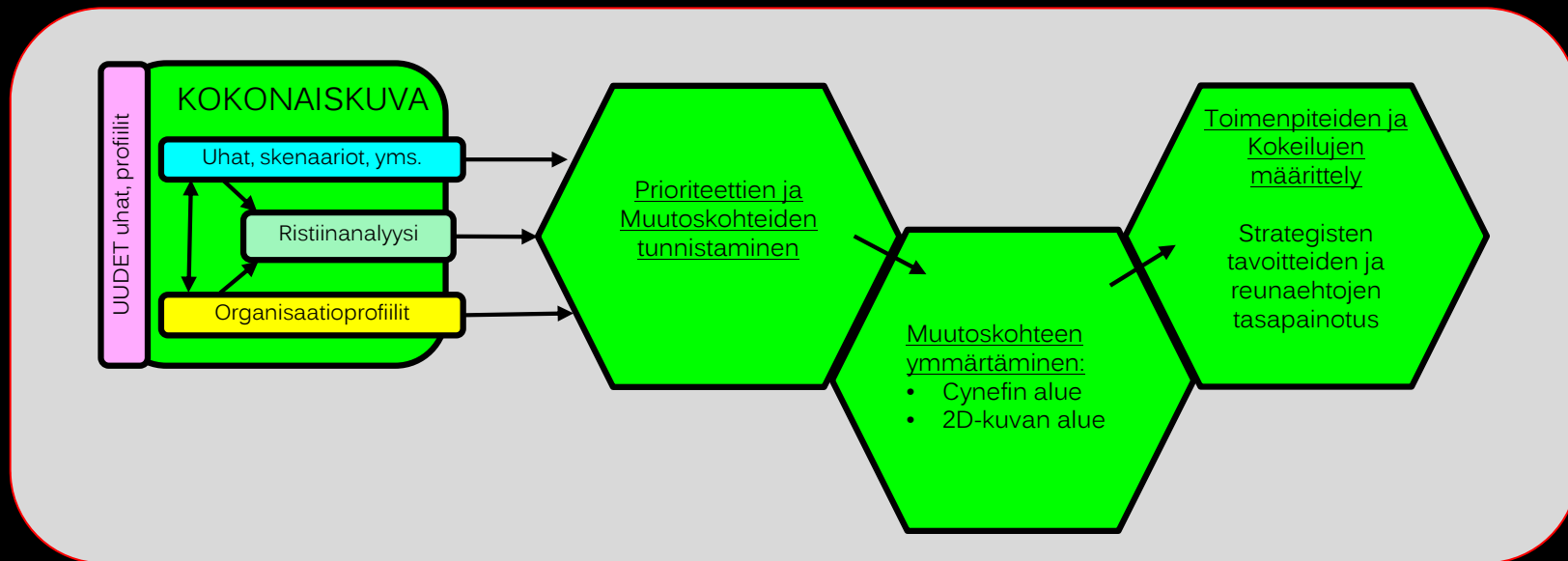


Kokonaiskuva

Vähitellen syntyy kattava kokonaiskuva tietyn liikennemuodon uhista (ja niihin sisältyvistä onnettomuusskenaarioista) sekä eri organisaatioiden turvallisuusprofiileista.

Näitä analysoidaan myös ristiin, jolloin voidaan mm. löytää kriittisiä uhka-toimija yhdistelmiä.

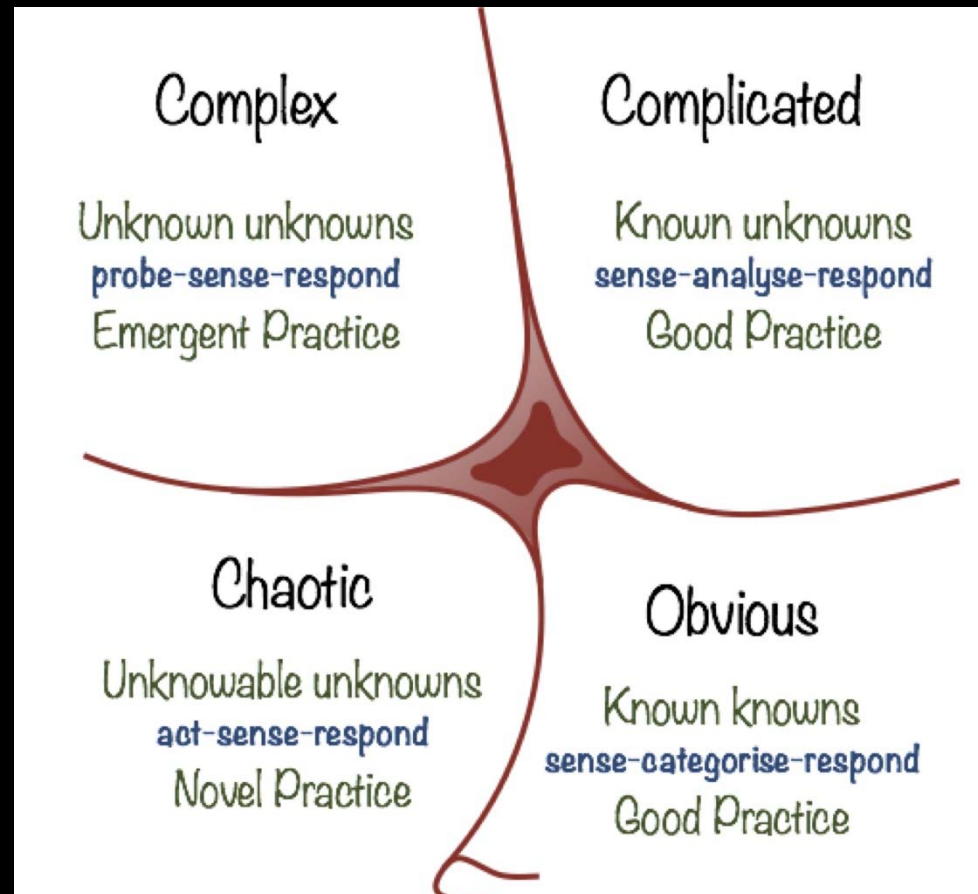
Kriittisiä asioita organisaatiopuolelta voidaan tuoda osaksi uhkien kokonaiskuvaa.



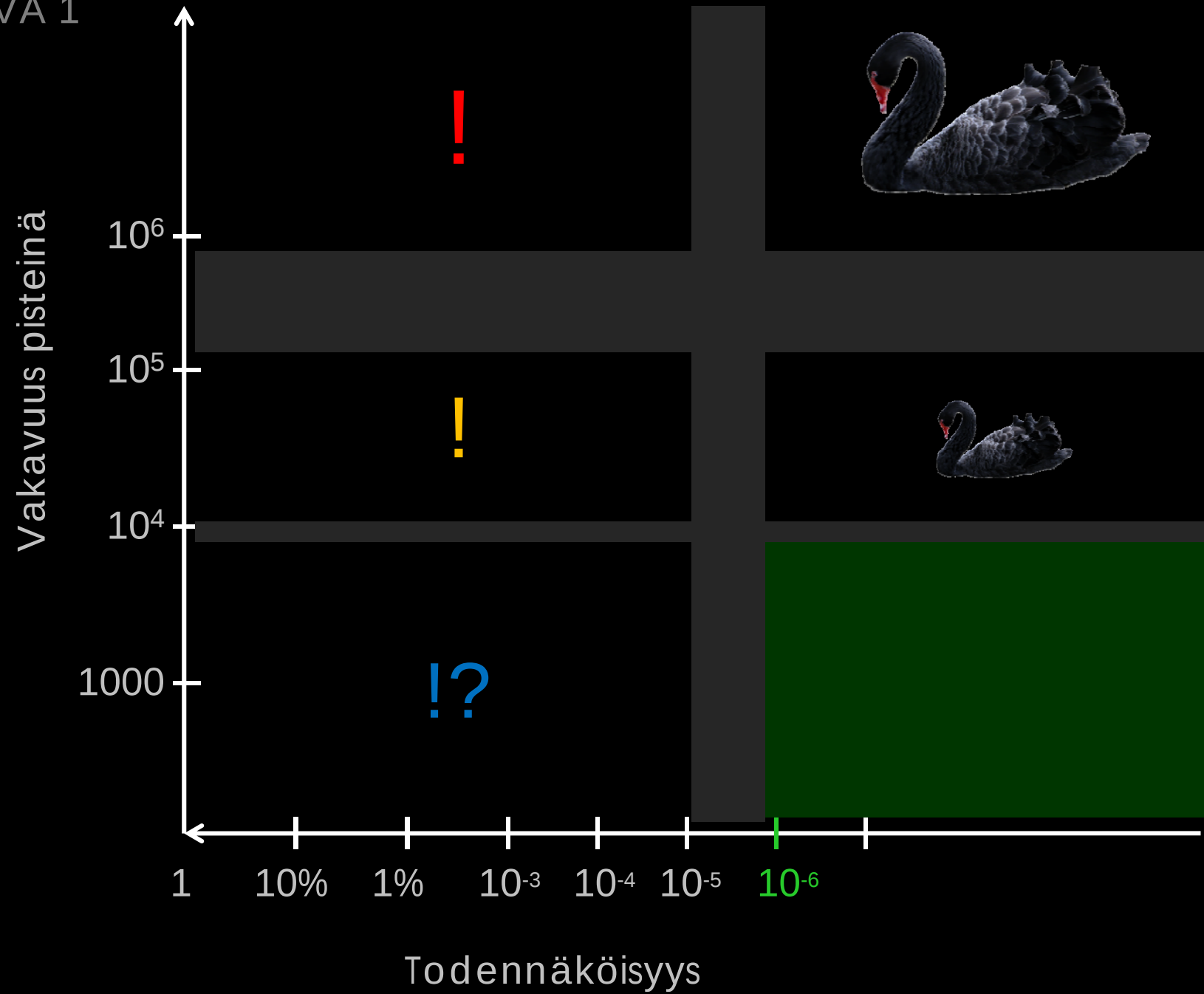
Viisas vaikuttaminen

Kokonaiskuvan eri osien perusteella tunnistetaan asioita, joihin halutaan vaikuttaa. Jotta vaikuttaminen onnistuisi, on ensin ymmärrettävä, minkätyyppisestä ilmiöstä on kysymys: käytetään Cynefin-mallia sekä huomioidaan uhan paikka 2-ulotteisessa riskikuvassa. Nämä vaikuttavat toimenpiteiden ja kokeilujen määrittelyyn. Pohditaan toimenpiteiden mahdollisia (sivu)vaikutuksia laajasti ja varmistutaan siitä, että tasapaino eri strategisten näkökohtien välillä säilyy.

Cynefin-malli



KUVA 1

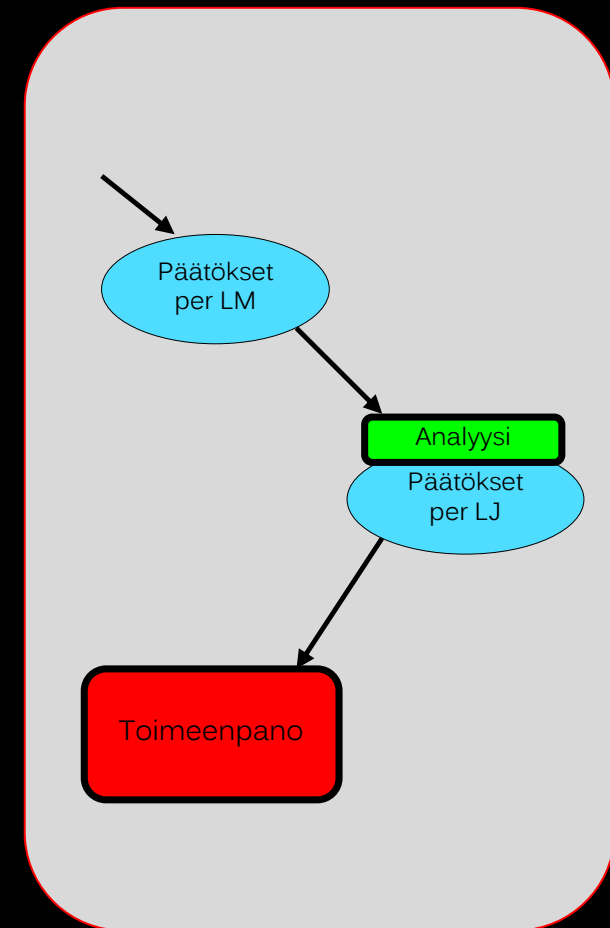


Päätökset ja toimeenpano

Toimenpiteitä ja kokeiluja koskevat päätökset tehdään liikennemuotokohtaisesti.

Kokonaiskuvaa seurataan ja analysoidaan myös koko liikennejärjestelmän tasolla. Tämä voi johtaa tarkennuksiin, korjauksiin ja uusiin toimenpiteisiin.

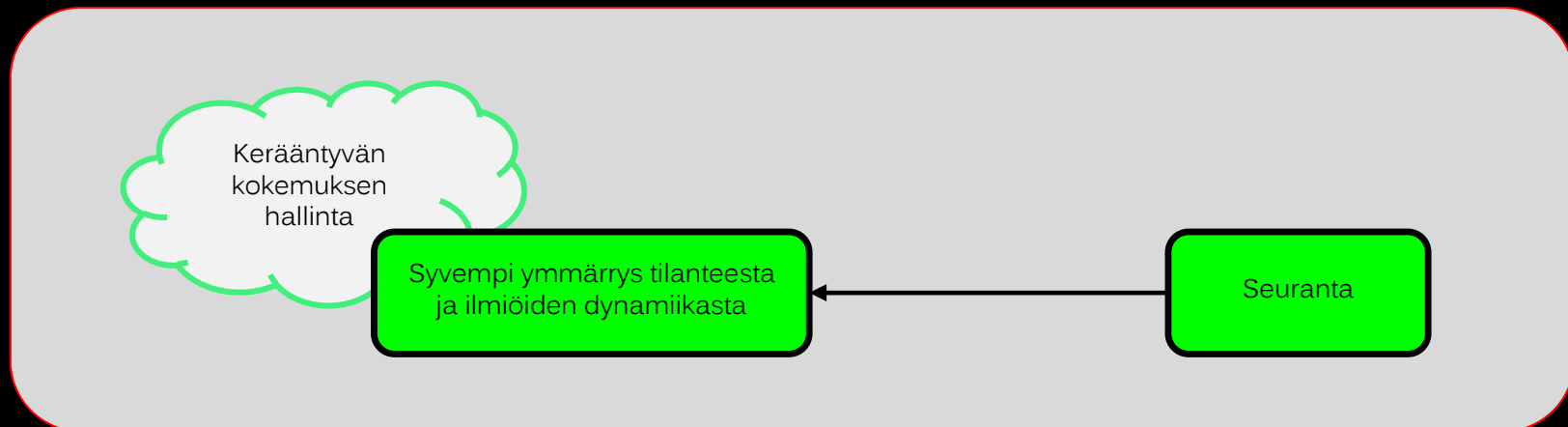
Toimenpiteet jaetaan toimeenpantaviksi Trafín eri puolille.

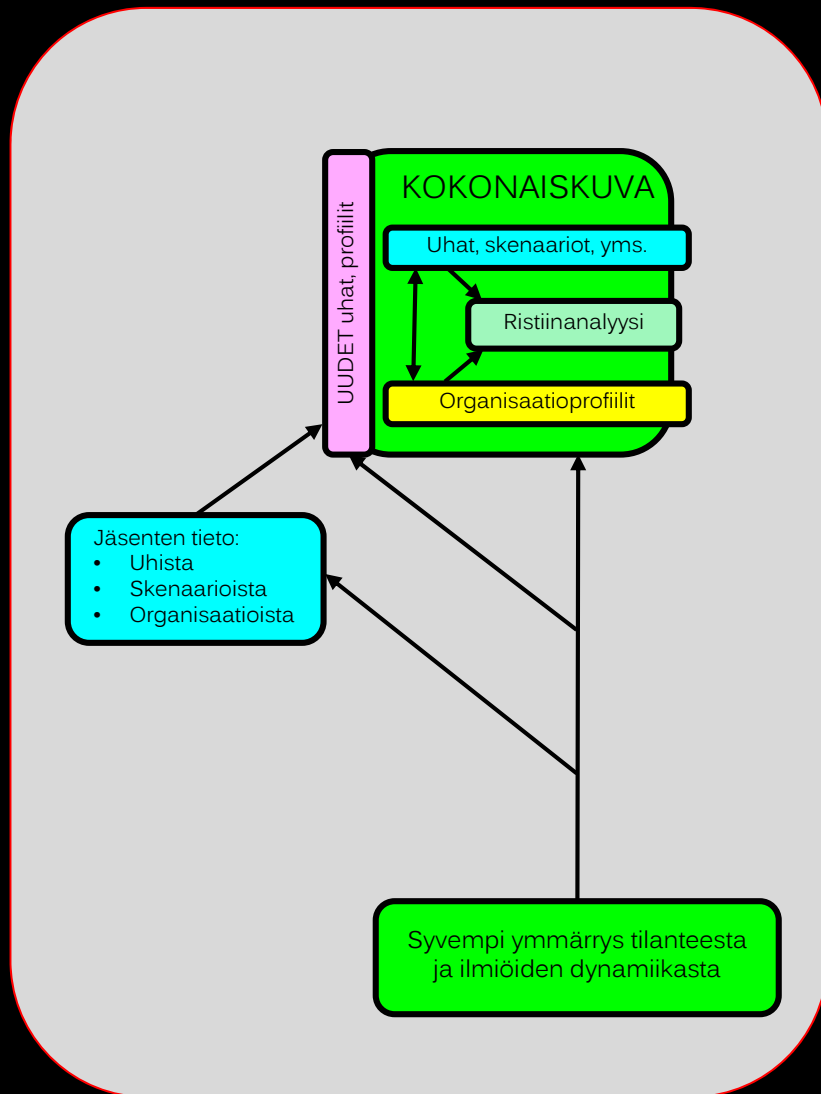


Seuranta ja oppiminen

Toimenpiteiden ja kokeilujen tuloksia ja sivuvaikutuksia seurataan.

Samalla opitaan jatkuvasti lisää liikennejärjestelmästä, sen nykytilanteesta sekä siinä vaikuttavien ilmiöiden dynamiikasta.





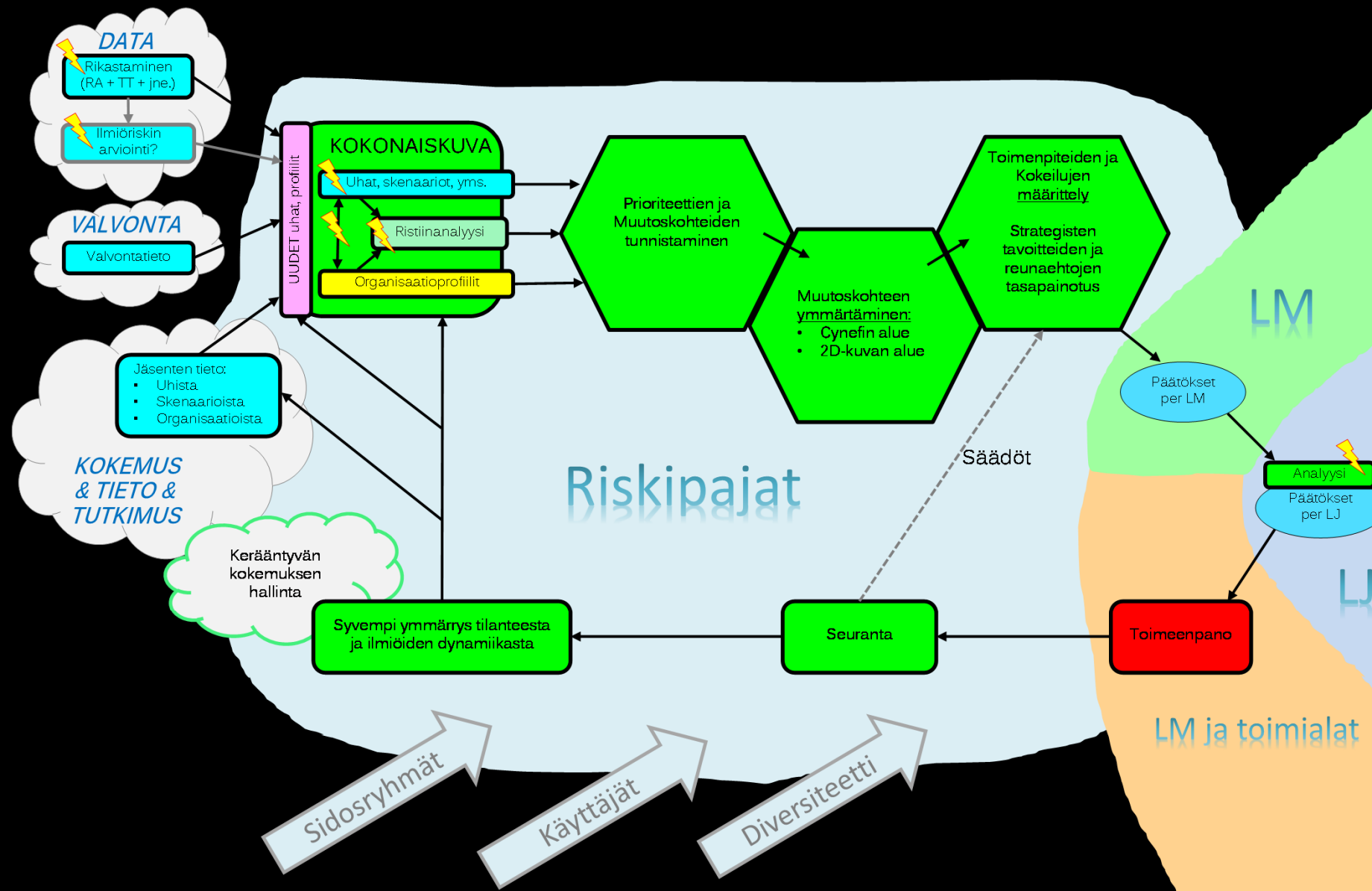
Kokonaiskuvan päivittäminen

Kun prosessi lähtee käyntiin, saadaan pikkuhiljaa käsiteltyä uhat ja organisaatiot, yksitellen. Niistä tulee näin osa kokonaiskuvaa, joka täydentyy koko ajan.

Vaikuttamisen kautta kertyy kokemusta ja uudenlaista ymmärrystä liikennejärjestelmästä. Kokonaiskuva päivittyy ja vaikuttamisessa tullaan paremmaksi.

Kehä sulkeutuu.

Ketkä osallistuvat prosessiin



Ketkä osallistuvat prosessiin

Suuri osa prosessista toteutuu riskipajatyöskentelyn kautta. Niissä sekä käydään läpi uusia (tai päivitettäviä) yksittäisiä uhkia (tai organisaatioita); että tarkastellaan kokonaiskuvaa.

Ihanteellisesti toimenpiteitä määritellään niin, että kohteet valitaan ensin kokonaiskuvan perusteella. Varsinkin aluksi on kuitenkin valmisteltava toimenpiteitä lähtien yksittäisistä käsiteltävistä kohteista.

Alla olevat nuolet kuvaavat sitä, että on tärkeää ottaa riskipajoihin mukaan ihmisiä, joilla on käytännön kokemusta käsiteltävästä aihepiiristä myös sidosryhmistä ja liikenteen käyttäjien joukosta. On varmistettava riittävä diversiteetti ottamalla mukaan eri näkökulmia edustavia trafilaisia – näin varsinkin strategisten näkökantojen suhteen.

Salamalla merkityt vaiheet vaativat valmistelua Trafin analyysitoiminnossa.