

Fintraffic VTS – Ajankohtaista väylien käyttäjille



Esa Kallio

Kehityspäällikkö

Operatiivinen meriliikenteenohjaus, Fintraffic VTS

esa.kallio@fintraffic.fi

050 406 1365



Esityksen sisältö

Väylän käytön ilmoitus



Alusliikenteen Master's Guidet päivittyvät: Aluksille voimaan Väylän käytön ilmoitusvelvollisuus tilanteissa, joissa väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella

Ilmoitus 04/2023
Alusliikenteen Master's Guide päivittyvät 14.9.2023. Mukana on lisätyt uudet toimintatavat, joihin alusten ohjauksen ohjeistusta täydennetään. Ohjeistusta täydennetään tilanteissa, joihin väylän käyttö ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella.
Käytännön ohjeet ilmoituksen antamiseen julkaistu 5.6. Master's Guideissa.
Ilmoitus tulee antaa viimeistään 24 tuntia ennen saapumista luotsipaikalle tai lähtessä satamasta:
• supervisors.hki@fintraffic.fi tai supervisors.west@fintraffic.fi
• Ilmoituksessa suositellaan hyödyntämään Väyläviraston painumalaskuria, jonka tulos voidaan jakaa linkkinä tai liitteenä VTS:lle

14.9.2023 Fintraffic - Ajankohtaista väylän käyttäjille 0/23

5

Suomen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet



14.9.2023 Fintraffic - Ajankohtaista väylän käyttäjille 0/23

5

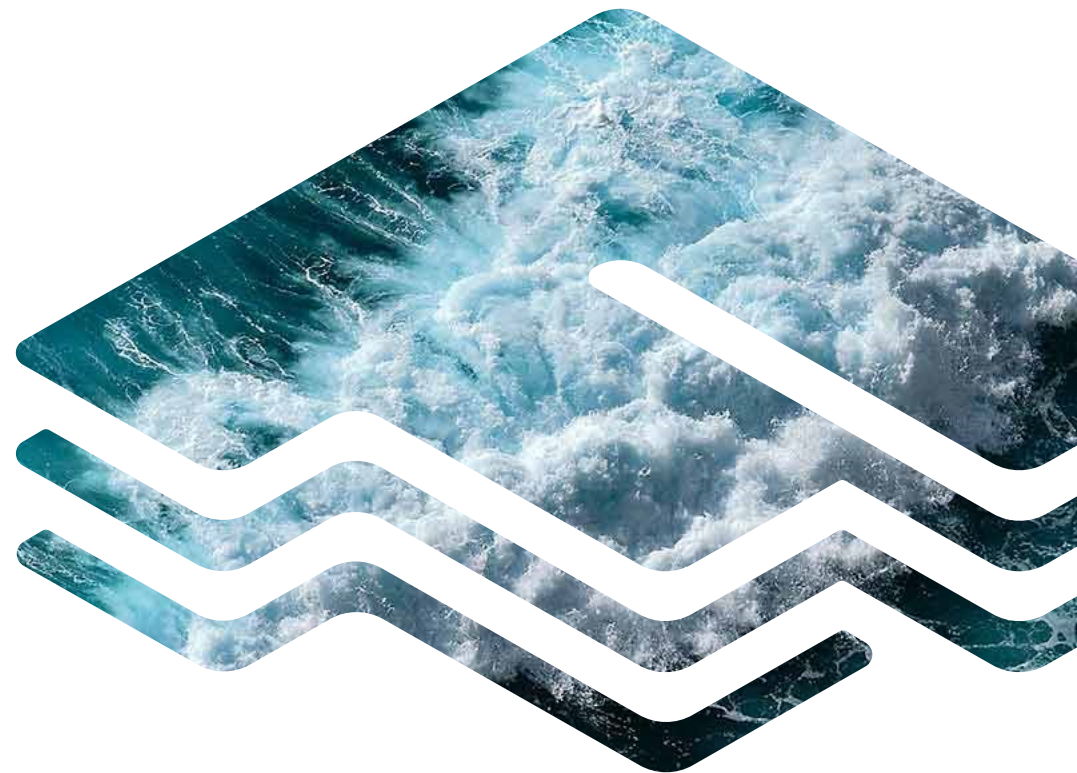
- Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden asettaminen ja kieltojen valvonta on yksi alusliikennepalvelun tehokkaimmista liikenteen järjestelyn menetelmistä
- Alusliikennettä porrastetaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi
- Tavoitteena ehkäistä alusten vaarallisia kohtaamisia ja ohituksia sekä liikenteen ruuhkautumista
- VTS-pojkeamaraporteissa raportoitujen tilanteiden perusteella on todettu, että Suomen rannikon kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet tulisi tarkastella yhdessä viranomaisten sekä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa
- Työ käynnistettiin 9/22, valmista 2023 loppuun mennessä

nemo

Fintraffic VTS ja Siili

Digitaalinen Master's Guide – konsepti

Yhteistyössä kohti uudenlaista palvelua.



Väylän käytön ilmoitus

ETUSIVU / UUTISET



Alusliikenteen Master's Guidet päivittyvät: Aluksille voimaan Väylän käytön ilmoitusvelvollisuus tilanteissa, joissa väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella

Julkaistu 5.6.2023

Alusliikenteen Master's Guidet päivittyvät 5.6.2023. Mukaan on lisätty uusi toimintaohje, jossa aluksia ohjeistetaan tekemään ilmoitus ja tarkemmat liikevaralaskelmat tilanteissa, jossa väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella.

Suomen alusliikennepalveluun osallistuvilta aluksilta edellytetään jatkossa väylän käytön ilmoituksen tekemistä turvallisen navigoinnin varmistamiseksi. Uusi väylän käytön ilmoitus on voimassa kaikilla Suomen VTS-alueilla. Väylän käytön ilmoituksen tarkoituksena on osoittaa aluksen riittävän kölivan säilyminen tilanteissa, joissa alus käyttää väylää mitoituksesta poikkeavalla tavalla. Väylän mitoituksesta poikkeavasta käytöstä on kyse, kun mitoitetun väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella.

- Käytännön ohjeet ilmoituksen antamiseen julkaistu 5.6. Master's Guideissa
- Ilmoitus tulee antaa viimeistään 24 tuntia ennen saapumista luotsipaikalle tai lähtiessä satamasta:
 - supervisors.hki@fintraffic.fi tai supervisors.west@fintraffic.fi
- Ilmoituksessa suositellaan hyödyntämään Väyläviraston painumalaskuria, jonka tulos voidaan jakaa linkkinä tai liitteenä VTS:lle



Painumalaskenta (Squat)

Suomeksi

På svenska

In English



Yleistä ▾

Aluksen tiedot

Perustiedot

Perpendikkelpituus *

0,00

m

0,00 – 350,00 m

Suurin leveys *

0,00

m

0,00 – 50,00 m

Syväys *

0,00

m

0,00 – 20,00 m

Vedenalaisen osan ... *

0,75

0,60 – 0,80

Uppouma *

0

mt

0 – 250 000 mt

Ympäristö

Sää

Tuulennopeus

0

m/s

0 – 35 m/s

Aallonkorkeus

0,0

m

0,0 – 15,0 m

Aallonpituus

0,00 m

Todellinen tuulen/aa...

90

°

0 – 359 °

Aallon periodi

0,0

s

0,0 – 20,0 s

Aallon amplitudi ?

0,00 m

Laskenta ?

Matala vesi

Syvä vesi

Huuska/Guliev

Barrass

Painuma (Squat)

Tuulen aiheuttama k...

°

Käännöksen aih... ?

0 °

Aluksen todellinen s...

m

Aluksen todellinen s...

0 m

Kölivara ja aluks... ?

Kölivara suoralla kur...

Kuva toimii linkkinä laskuriin.



Väylän käytön ilmoitus

- Vastaanottamisen jälkeen VTS kuittaa ilmoituksen vastaanotetuksi samaan osoitteeseen kuin mistä ilmoitus on saapunut
- Vastaus jaetaan aluksen lisäksi Traficomille, Väylävirastolle ja Finnpilotille
- VTS ei anna eikä epää lupia käyttää väyliä – turvallisuuteen liittyvä päätöksenteko ja vastuu säilyvät aina aluksen päälliköllä



Missä tapauksessa ilmoitus kuuluu antaa?

Esimerkki 1. Jos alus lastataan väylän mitoitussyvyyteen, alus on ilmoitusvelvollinen alavesitilanteissa, mutta ei ylävesitilanteissa.

Aluksen vastuulla on myös ennakoida mahdollinen vedenkorkeuden muutos ennakkoilmoituksen antamisen ja saapumisen välillä.

Esimerkki 2. – Kuuluuko aluksen antaa ilmoitus?

Aluksen staattinen syväys	4,94 m
---------------------------	--------

Väylän mitoitussyväys	5,20 m
<u>Vedenkorkeus</u>	<u>-0,34 m</u>

Väyläsyvyys mitoituksen mukaisessa käytössä	4,86 m
---	--------

Kyllä. Aluksen syväys on suurempi kuin väylän mitoitussyväys huomioiden vallitseva vedenkorkeus.



Esityksen sisältö

Väylän käytön ilmoitus



Alusliikenteen Master's Guidet päivittyvät: Aluksille voimaan Väylän käytön ilmoitusvelvollisuus tilanteissa, joissa väylätilan riittävyyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella

Ilmoitus 04/2023
Alusliikenteen Master's Guide päivittyvät 14.9.2023. Mukana on lisätyt uudet toimintatavat, joihin alusten ohjauksen ohjeistusta täydennetään. Ohjeistusta täydennetään tilanteissa, joihin Väylän käytön ilmoitusvelvollisuus ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella.
Käytännön ohjeet ilmoituksen antamiseen julkaistu 5.6. Master's Guideissa.
Ilmoitus tulee antaa viimeistään 24 tuntia ennen saapumista luotsipaikalle tai lähtessä satamasta:
• supervisors.hki@fintraffic.fi tai supervisors.west@fintraffic.fi
• Ilmoituksessa suositellaan hyödyntämään Väyläviraston painumalaskuria, jonka tulos voidaan jakaa linkkinä tai liitteenä VTS:lle

14.9.2023 Fintraffic - Ajankohtaista väylän käyttäjille 0/23

5

Suomen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet



14.9.2023 Fintraffic - Ajankohtaista väylän käyttäjille 0/23

5

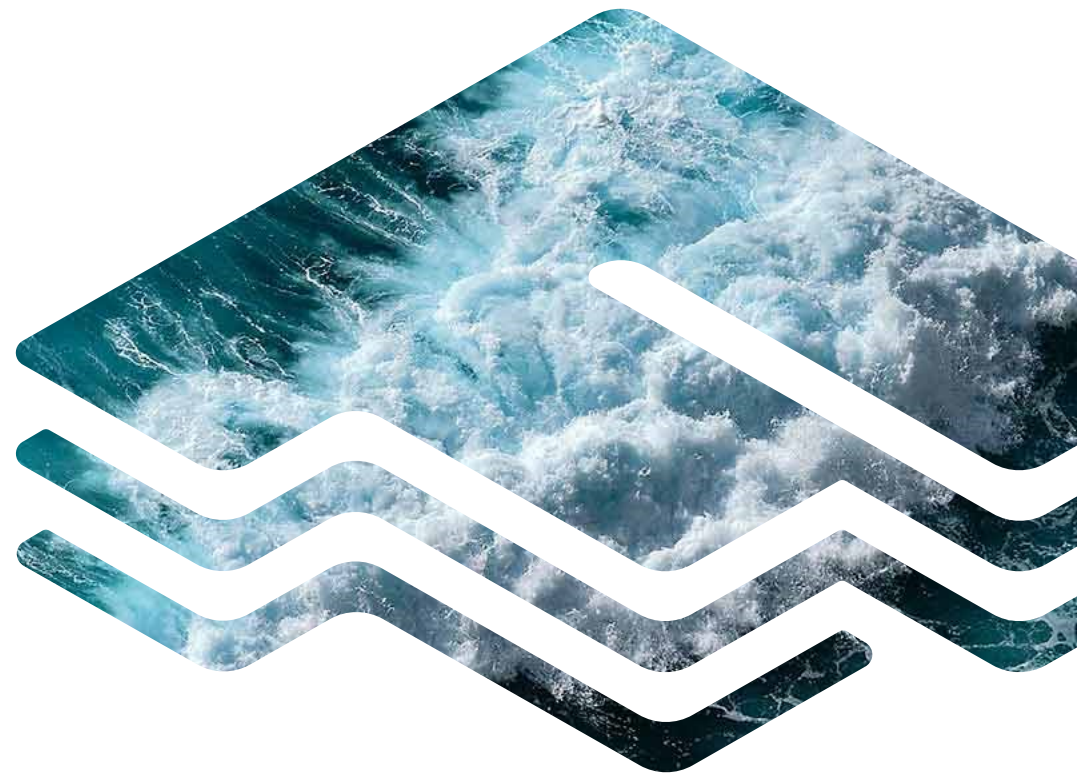
- Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden asettaminen ja kieltojen valvonta on yksi alusliikennepalvelun tehokkaimmista liikenteen järjestelyn menetelmistä
- Alusliikennettä porrastetaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi
- Tavoitteena ehkäistä alusten vaarallisia kohtaamisia ja ohituksia sekä liikenteen ruuhkautumista
- VTS-pojkeamaraporteissa raportoitujen tilanteiden perusteella on todettu, että Suomen rannikon kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet tulisi tarkastella yhdessä viranomaisten sekä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa
- Työ käynnistettiin 9/22, valmista 2023 loppuun mennessä

nemo

Fintraffic VTS ja Siili

Digitaalinen Master's Guide – konsepti

Yhteistyössä kohti uudenlaista palvelua.



Suomen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet



- Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden asettaminen ja kieltojen valvonta on yksi alusliikennepalvelun tehokkaimmista liikenteen järjestelyn menetelmistä
- Alusliikennettä porrastetaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi
- Tavoitteena ehkäistä alusten vaarallisia kohtaamisia ja ohituksia sekä liikenteen ruuhkautumista
- VTS-poikkeamaraporteissa raportoitujen tilanteiden perusteella on todettu, että Suomen rannikon kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet tulisi tarkastella yhdessä viranomaisten sekä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa
- Työ käynnistettiin 9/22, valmista 2023 loppuun mennessä



Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueista yleisesti

- Tarkoitus liikenteellinen riskinhallinta: Hallitaan ja vähennetään kohtaamiseen ja ohittamiseen liittyvää riskiä
- Samalla huolehditaan, että liikenne on sujuvaa eikä aluksen kulku hankaloidu
- Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden olemassaolon seurauksena kohtaamis- ja ohittamistilanteet sovitetaan riittävän väljille väylä- tai vesialueille
- Alusliikenneohjaajat ennakoivat kohtaamis- ja ohittamispaikkoja sekä informoivat, varoittavat ja puuttuvat liikenteeseen tarvittaessa
- Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueen puute ei takaa kohtaamisen ja ohittamisen turvallisuutta



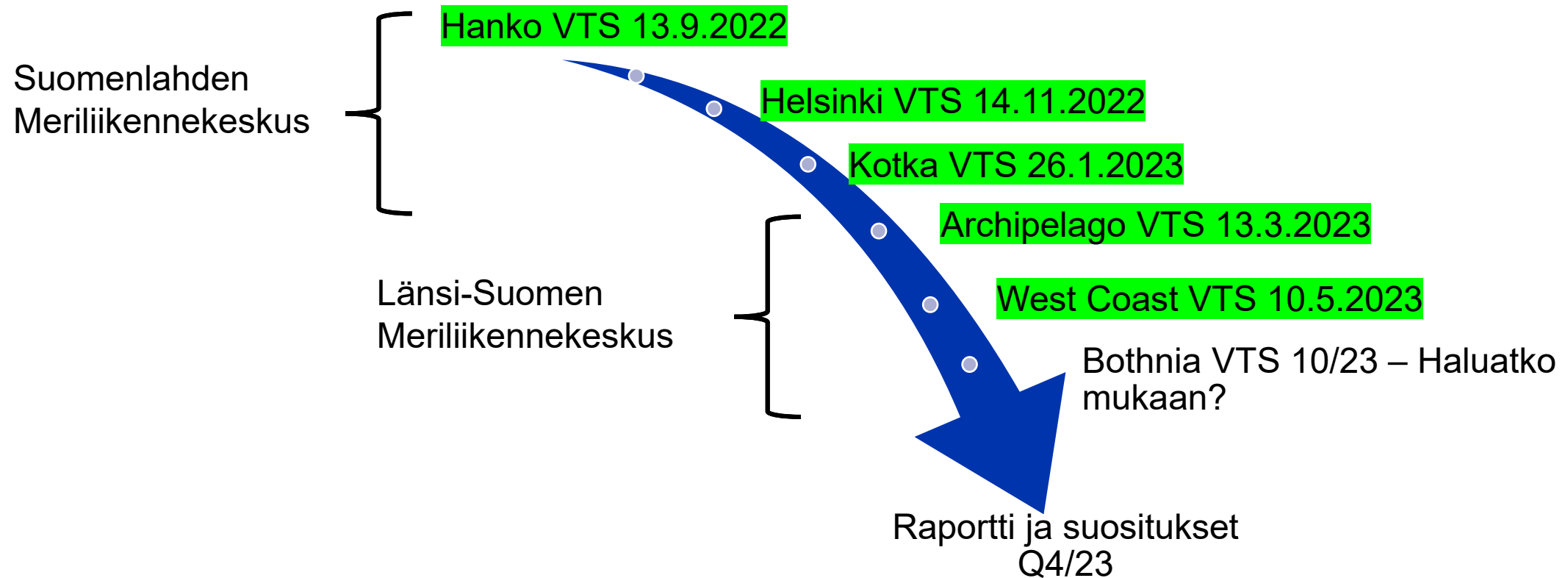
Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden tarkasteluprojekti – Miksi?

1. Arvioidaan nykyisten kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden tarkoituksenmukaisuutta ja uusien alueiden tarvetta VTS-sektoreittain

2. Lisätään tietoutta kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueista ja VTS:n toiminnasta näihin liittyen sekä osallistetaan väylien käyttäjät heitä koskevaan päätöksentekoon



Projektin aikataulutus



Miksi teemme projektia osallistavalla menetelmällä yhdessä sidosryhmiemme kanssa?

- Näin varmistamme, että
 - eri näkökulmat tulevat huomioituiksi kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden kriteeristön määrittelyssä ja riskiarviossa läpi Suomen rannikon
 - edistämme yhteistyötä ja ymmärrystä yhteisestä kohtaamiseen- ja ohittamiseen liittyvästä riskin omistajuudesta
 - saamme asiantuntijalausuntoja tilanteista, joista saattaa olla puutteellista historiallista dataa
 - tekemämme päätökset tulevat validoiduiksi tuoreeltaan
 - luottamus liikennejärjestelmän kehittämiseen käyttäjäehtoisesti kasvaa



Projektin keskeisiä havaintoja

- Taustalla 5/6 kokousta: Hanko VTS ja Helsinki VTS (Sektorit 1 ja 2), Kotka VTS, Archipelago VTS ja West Coast VTS
- Muut nykyiset alueet paitsi Porokari on koettu tarkoituksenmukaisiksi
- Uusia alueita esitetty yhteensä 13-14
- Lisäksi voidaan todeta seuraavaa:
 - 1) Tasalaatuisuuden edistämiseksi kaikilla alueilla läpi Suomen rannikon tulee pyrkiä tuomaan hiljaista tietoa näkyväksi
 - 2) Lähtökohtaisesti tulisi pyrkiä yksinkertaisiin liikennesääntöihin ja välttää ehtoja, jos ne eivät ole täysin välttämättömiä
 - 3) Suositusten sijasta kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden tulisi aina olla pakottavia niille aluksille, joita ne koskevat
 - 4) Väylätila halutaan entistä selkeämmin vain yhdelle alukselle kerrallaan (poislukien hinaajat ja kalastusalukset, jotka voivat turvallisesti kohdata keskenään)
 - 5) VTS:llä on aikaisempaa selvempi tarve asettaa myös tilapäisiä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita, mutta voimassaoleva alusliikennepalvelulaki tunnistaa mahdollisuuden vain pysyviin alueisiin

Yksittäisten kokousten pöytäkirjat saatavilla pyynnöstä.



Helsinki VTS



- Nykyiset alueet **Kustaanmiekka** ja **Särkäsalmi** koetaan tarkoituksenmukaisiksi ja säilytetään
- 2 uutta aluetta: Katajaluoto – Lintupaadet (4710 Helsingin Länsi-Sataman väylä) ja Jaakobin salmi (4350 Inkoon väylä)
- Lisäksi nykyiset alueet Estamsudden – Varlaxudden, Köllhällan – Neste C ja Stenörenin poijuportin alue, esitetään muutettavan suositusten sijasta pakottaviksi



Alueiden esittäminen

- Yksityiskohtaiset tiedot kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueista löytyvät VTS-sektoreiden Master's Guideista tekstimuodossa
- Master's Guidet (FI, SV, EN) löytyvät Fintrafficin verkkosivuilta
 - <https://www.fintraffic.fi/en/vts/masters-guide>
- Jatkossa karttapohjalla:
 - Master's Guidet ja Digitaaliset väyläkortit
<https://dvk.vaylapilvi.fi/vaylakortti/index.html>
 - S-100 ECDIS tietotuotteet
 - S-100 ECDIS-laitteet vapaaehtoisia 2026 eteenpäin, pakollisia uudisrakennuksissa 2029 alkaen



Esityksen sisältö

Väylän käytön ilmoitus



Alusliikenteen Master's Guidet päivittyvät: Aluksille voimaan Väylän käytön ilmoitusvelvollisuus tilanteissa, joissa väylätilan riittävyyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella

July 2022

Aluehistorian Maisterin Guiden päivittyvät 5.6.2023. Mukaan on lisätty uusi toimintakappi, jossa alukuulo ohjeistetaan tekemään linnoitus ja tarkennetut läänensivulokaukset tilanteeseen, jossa rhytyllään riittävyys ei voida varmistaa silloin mitoitukseen perustuen.

[illegible]

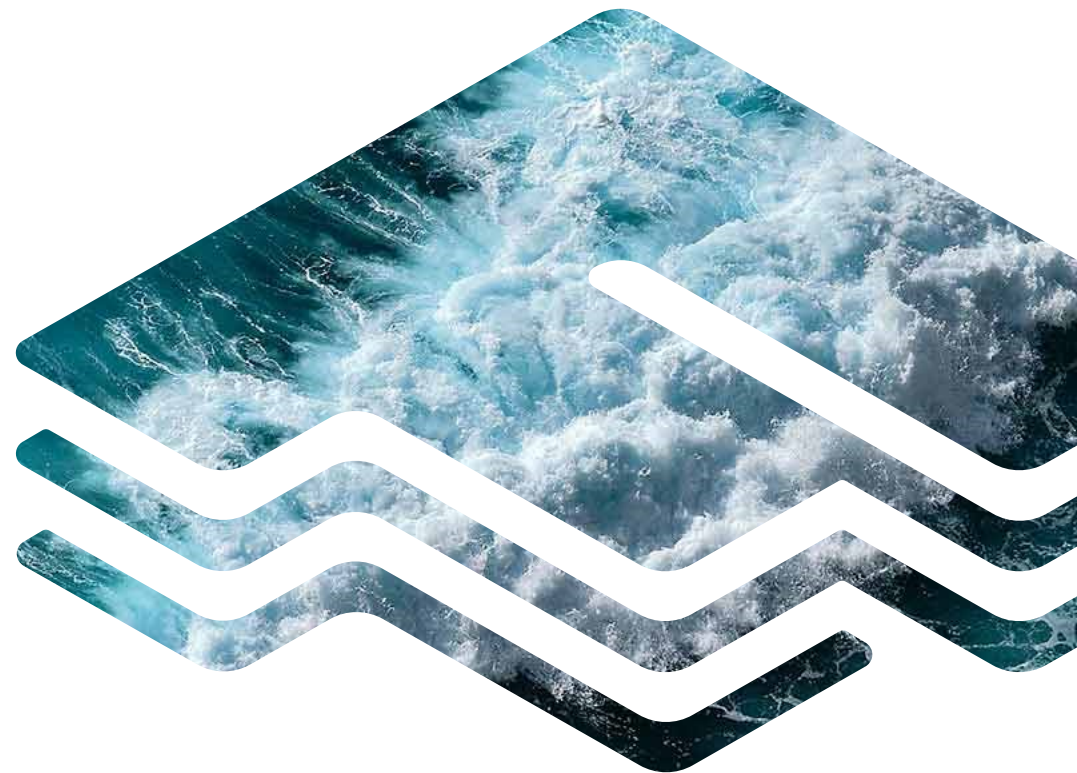
- Käytännön ohjeet ilmoituksen antamiseen julkaistu 5.6. Master's Guideissa
- Ilmoitus tulee antaa viimeistään 24 tuntia ennen saapumista luotsipaikalle tai lähtiessä satamasta:
 - supervisors.hki@fintraffic.fi tai supervisors.west@fintraffic.fi
- Ilmoituksessa suositellaan hyödyntämään Vayläräston painumalaskuria, jonka tulos voidaan jakaa linkkinä tai liitteenä VTS:lle



Suomen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet



- Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden asettaminen ja kieltojen valvonta on yksi alusliikennepalvelun tehokkaimmista liikenteen järjestelyn menetelmistä
- Alusliikennettä porrastetaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi
- Tavoitteina ehkäistä alusten vaarallisia kohtaamisia ja ohituksia sekä liikenteen ruuhkautumista
- VTS-poitkeamaraporteissa raportoitujen tilanteiden perusteella on todettu, että Suomen rannikon kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet tulisi tarkastella yhdessä viranomaisien sekä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa
- Työ käynnistettiin 9/22, valmista 2023 loppuun mennessä



nemo

Fintraffic VTS ja Siili

Digitaalinen Master's Guide – konsepti

Yhteistyössä kohti uudenlaista palvelua.

The background is a solid dark blue. Overlaid on this is a pattern of small, light blue dots arranged in a grid. A prominent, wavy, light blue line runs diagonally from the bottom left towards the top right, passing through the dot grid. The line has a slightly irregular, hand-drawn appearance.

nemo

Fintraffic VTS ja Siili

Digitaalinen Master's Guide – konsepti

Yhteistyössä kohti uudenlaista palvelua.

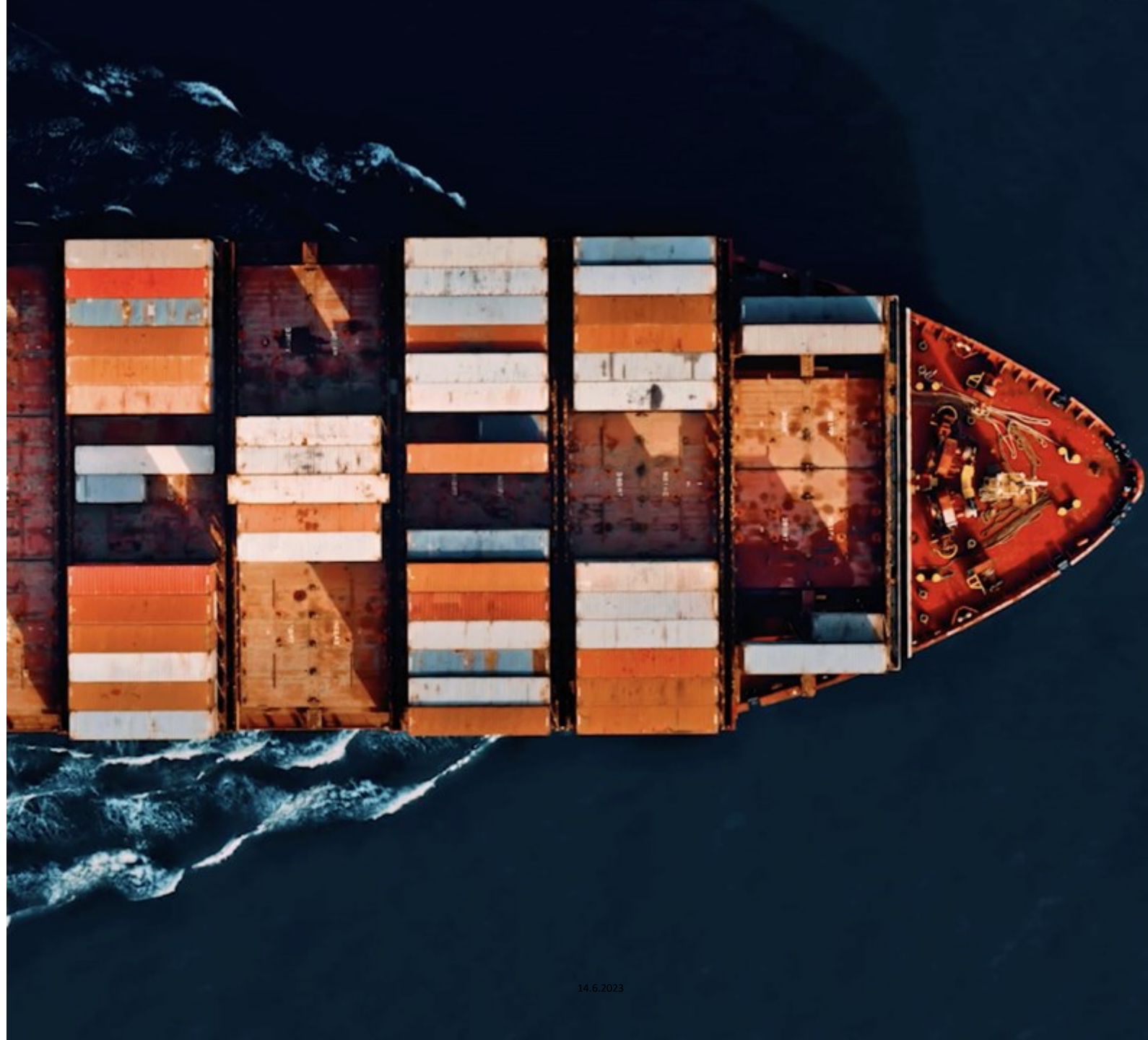
Taustaa – Master's Guide Nemon matkassa

Keväällä 2022 Nemo Visiokonseptissa luotiin pohjaa Masters Guiden pitkän tähtäimen visiolle, jossa aluskohtaista dataa hyödyntämällä voidaan luoda personoitua palvelua ja ohjausta Suomeen saapuville aluksille.

Master's Guide on Nemon lisäarvopalvelu ja se rakennetaan osaksi Nemoa.

Nemo on meriliikenteen visionäärinen yhdenmennetty palveluympäristö ja data-alusta, joka yhdistää julkista ja kaupallista tietoa koko toimijaekosysteemiä hyödyttävällä tavalla.

Fintraffic VTS Master's Guide hyödyntää Nemoon tallennettua dataa ja sen tietokanta tullaan sulauttamaan osaksi Nemoa.



Projektitiivistelmä

Projektitiimi

Fintraffic VTS:

Projektipäällikkö Esa Kallio,
Kati Westerlund, Olli Soininen, Juho Pitkänen

Siili Solutions:

Eliisa Sarkkinen Projektipäällikkö Lead Service Designer	Jemina Lehmuskoski Senior Service Designer	Heikki Toivo Principal Consultant
--	---	--

Projektin päätulokset

- Projekti innosti sidosryhmiä yhteistyöhön laajemmaltikin, minkä ansiosta syntyi kompakti MVP, arkkitehtuuri sen taustalle, sekä visiota varten ymmärrys tarpeista.

Osallistuneet sidosryhmät

- Päällystö, agentit, luotsit, Finntimer, varustamot, satamaoperaattorit- ja palvelun tarjoajat, Satamaliitto, VTS, Traficom, Väylävirasto, Rajavartiolaitos sekä Puolustusvoimat.

Tavoite

- Tavoitteena oli suunnitella pdf-muotoisesta Master's Guidesta moderni digitaalinen palvelu, joka tukee turvallista VTS-alueilla liikkumista ja meriliikenteen toimijoiden viestintää, sekä tuottaa uudenlaista lisäarvoa aina reittisuunnittelusta seuraavasta satamasta lähtöön asti.

Projektikokonaisuus

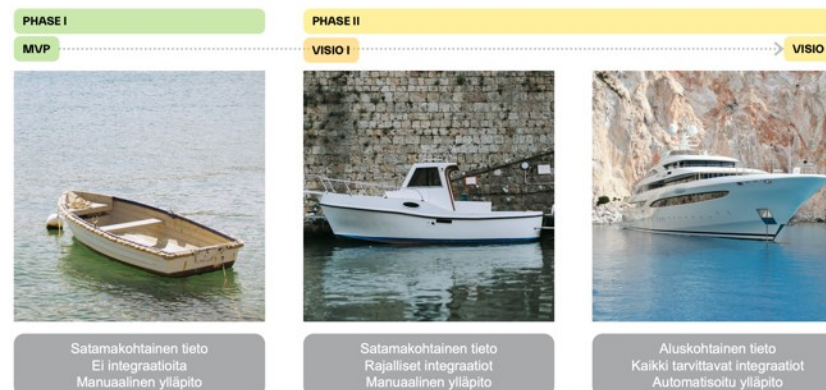
- Tutkimusvaihe: 15.10.2022-21.12.2022
- Muotoiluvaihe: 2.1-17.2.2023
- Konseptointiprojektissa määriteltiin MVP, lyhyemmän tähtäimen, visio 1, ja pidemmän tähtäimen visio 2. MVP ei sisällä integraatioita.

Taustahaasteet ennen konseptointiprojektia

- Nykyinen pdf-dokumentti ei enää riitä vastaamaan meriliikenteen kasvaviin digitaalisiin tarpeisiin (esim. S100 ja S200-standardeihin).
- Tietolähteet ovat hajallaan eri viranomaisten ja toimijoiden tahoilla.
- Tiedon päivittäminen on lähteisiin usein manuaalista: vanhentuneen tiedon mahdollisuus on suuri.
- Master's Guidessa tärkeä toimintaa vaativa tieto saattaa hukkuu yleistiedon sekaan.

Tuotokset

- Käyttötapaukset ja käyttäjäprofiilit, MVP ja tulevaisuuden tahtotilan määrittely, rautalankaprototyyppi, toiminnalliset määrittelyt (Epicit), arkkitehtuurin kuvaus



Lähestymistapa ja menetelmät

Projekti toteutettiin palvelumuotoiluprosessin, -menetelmien ja -työkalujen avulla.

Pääpaino oli ensisijaisissa käyttäjissä eli alusten päällystössä, joiden tarpeisiin ja toiveisiin konsepti kehitettiin.

Projekti herätti suurta kiinnostusta, mikä näkyi työpajojen ja testausten osallistumismäärissä.

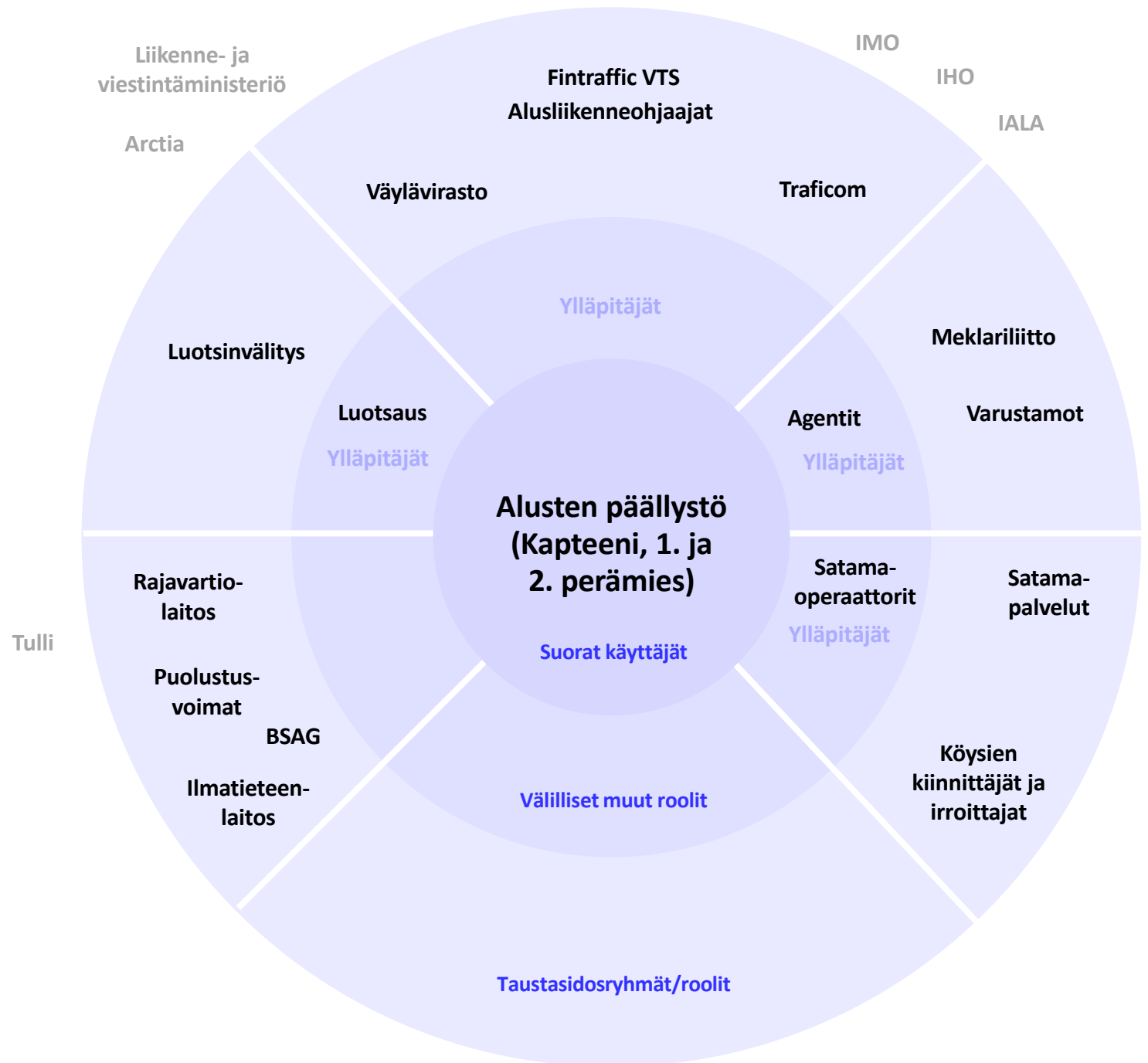
Projektissa käytettyjä palvelumuotoilumenetelmiä olivat syväluotaavat haastattelut alustavan haastattelurungon kera, havainnointi, teemoittelu, palvelupolun ja käyttäjäpersoonien luominen, työpajatyöskentely, ideointi, luonnostelu, prototyypit ja niiden iteroiva testaus.



Sidosryhmät

Projektiin osallistui yhteensä liki 100 henkeä eri sidosryhmistä:

- Kymmenen eri aluksen päällystää (Kapteenit, 1. ja 2. perämiehet)
- Agentteja
- Luotseja ja Finnpilot
- Varustamoiden edustajia
- Satamien edustajia, satamapalveluiden tarjoajia ja Satamaliittoa
- Alusliikenneohjaajia ja VTS:n väkeä
- Viranomaisia Traficomilta, Väylävirastolta, Rajavartiolaitokselta sekä Puolustusvoimilta.



Projektin osallistujat

Lähtökohtana kaikelle kehitykselle oli käyttäjien ymmärtäminen. Teimme useita haastatteluja, havainnointeja ja prototyypin testauksia.

Toteutimme:

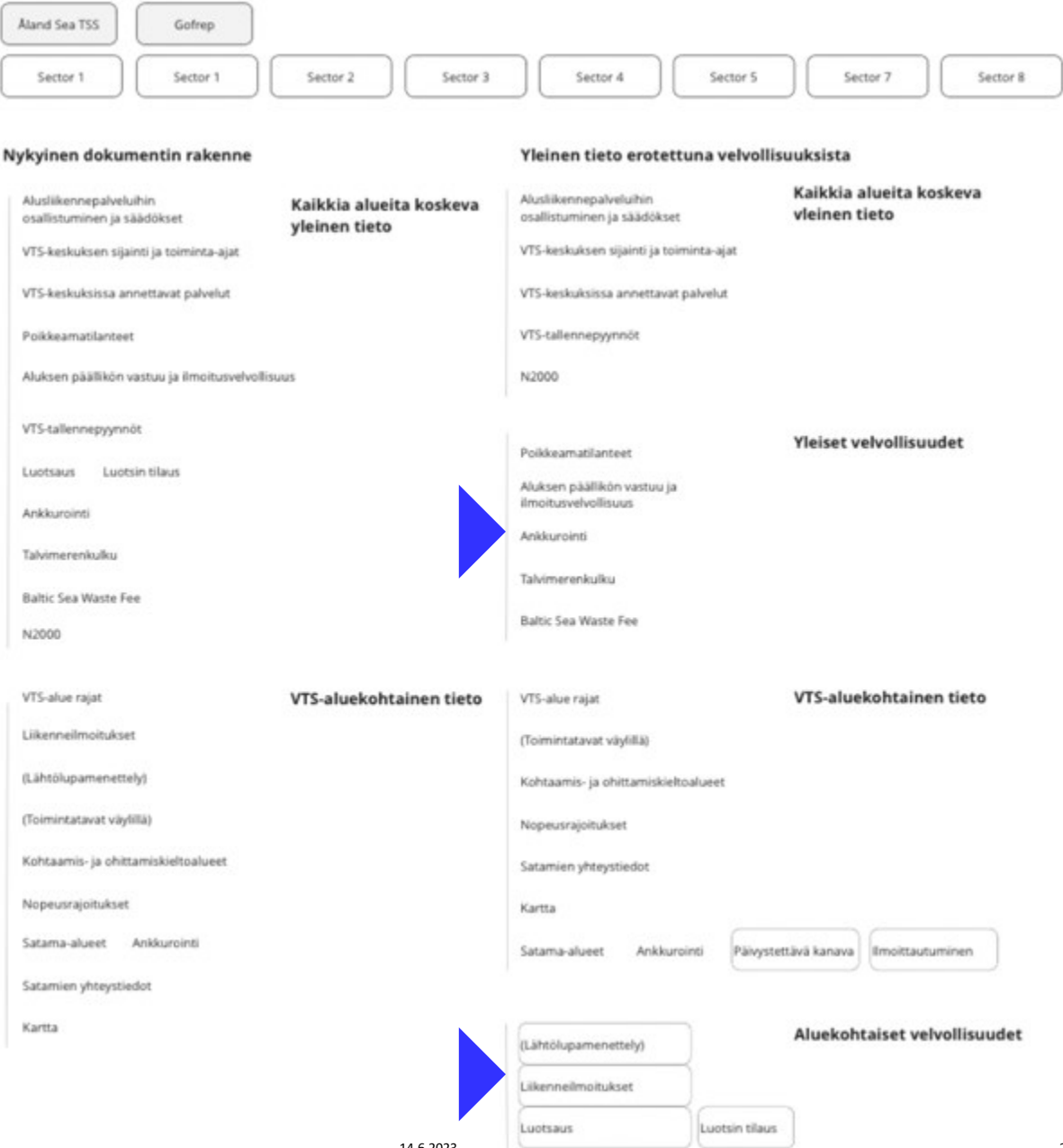
- 9 kpl alusten päällystön haastattelua ja havainnointia erityyppisillä aluksilla
- 18 kpl muita käyttäjä- ja sidosryhmähaastatteluja
- 5 projektitiimiläisen haastattelua
- VTS Fintraffic -alusliikenneohjaajien havainnointia alusliikennekeskuksella
- 20 prototyypin testaukset, yhteensä 39 testaajaa
- 3 sidosryhmätyöpajaa, joissa osallistujia 25-40 hlöä kussakin.



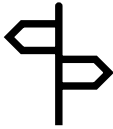
Nykyinen Master's Guide ja tulkinta sen nykyisestä rakenteesta

Nykyisen Master's Guiden lähtökohdat:

- Nykyinen dokumentaatio on printtavissa pdf-muotoisena Fintraffic VTS:n nettisivuilta sektorikohtaisesti. Sen löytäminen voi olla hankalaa: pitää olla tietoinen, mitä etsii, jotta sen löytää.
- Ohjeissa on yleisen tiedon ja VTS-aluekohtaisen tekstin sisällä kahdenlaista tietoa: yleistä sekä toimintaa vaativaa.
- Toimintaa vaativat velvollisuudet saattaa sekoittua yleiseen tietoon.
- Haastatteluiden perusteella nykyinen tieto ei ole nopeasti löydettävissä, ja tiedon päivittäminen käsin vie myös aikaa VTS:n ylläpidolta ollen altista muun muassa kopiointivirheille.

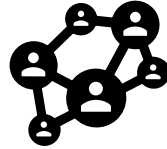


Lähtökohdan kiteytys keskeisistä haasteista ja tarpeista



HAASTEET

Tiedon hajanaisuus ja suuri määrä.



Toimijoiden hajanaisuus. Tieto tulee monesta tuutista.



Pakolliset toimintaa vaativat asiat sekoitettu yleiseen "tiedoksi" tietoon.



Aluksen päällystön rutinoituminen tietoon.

VAIKUTUS

Tieto ei saavuta kaikkia.

Ei tiedetä, mitä edes pitäisi osata kysyä.

Ei tiedetä, mikä on olennaista kulloinkin.

Poikkeustilanteet ja päivitykset jäävät huomaamatta.

TARPEET

Kommunikaation keskittäminen

Tiedon selkeyttäminen:
kanavat - sisältö - ajankohta
- määrä - tiedonjako eri toimijoiden välillä - formaatti.

Ilmoitukset kootummin ja personoidummin.

Uuden palvelun löydettävyyys ja ottaminen osaksi rutiineja.

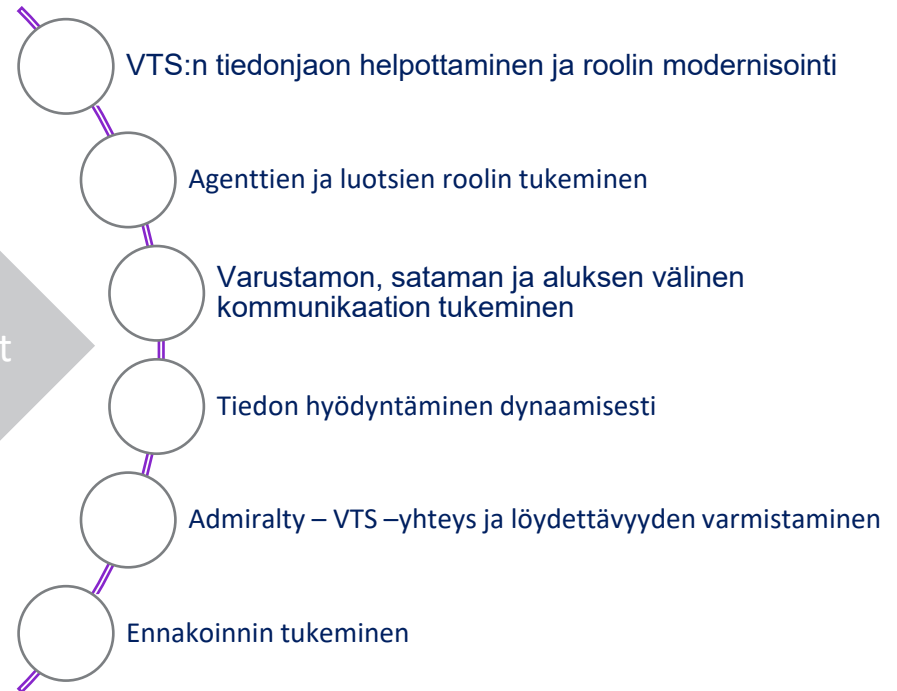


Kiteytystä tarpeista haastatteluiden ja työpajojen perusteella

Käyttäjät haluavat:

- löytää tärkeän, eri toimijoiden ylläpitämän tiedon yhdestä paikasta.
- saada kohdennettua tietoa juuri omaa matkaa varten.
- saada tiedon siitä, jos jokin on muuttunut.
- nähdä tärkeät yhteystiedot yhdessä paikassa.
- saada ajantasalla olevaa tietoa liittyen muun muassa:
 - luotsin tilaukseen, VTS-käytäntöihin ja väylillä navigointiin, hinaajan tilaukseen, sataman käytäntöihin ja palveluihin, säähän ja vedenkorkeuteen, talvimerenkulkuun, virallisiin merenkulun julkaisuihin ja voimassa oleviin varoituksiin

Mahdollisuudet



Master’s Guiden käyttäjäpersoonat perustuen haastatteluihin

Kapten Kask

Ro-ro -alus M/S Löövin kapteeni.



“Tiedon helppokäyttöisyys laivalla on minusta kaikkein tärkeintä.”

“En mä mitään enää kato kun ollaan liikkeellä, kyllä se tieto tarvitaan jo maissa.”

Kapteeni Kask lukee luotsikokeeseen

Kapteeni Kask valmistautuu luotsikokeeseen. Varustamo myöntää pienen palkkion sertifiointiin suorittamisesta – sillä saa lapsille kivat joululahjat! Matkanteostakin tulee vähän sujuvampaa, kun luotsia ei tarvitse odotella. Kask ajaa Vuosaaren ja Riikan väliä kuitenkin useamman kerran kuussa.

Traficomin sivuilta Kask löytää tarvittavat lomakkeet linjaluotsikirjan hakuun. Hän etsii opiskelun tueksi lisätietoa vielä Googlesta, ja törmää Master’s Guideen. “Tässähän on enemmän tietoa kuin Admiralityssä!” Kapteeni huomaa. Hän printtaa Master’s Guiden ja ripustaa sen kahvikoneen viereen Vuosaaren väyläkortin kanssa toisen perämiehensäkin luettavaksi. “Olisi tietysti helpompaa, jos nuokin tiedot löytyisivät yhdestä paikasta!”

Suomen aluevesillä liikkuminen on Kaskin mielestä melko helppoa. Lyhyttä väliä seilattessa olo on kuitenkin väliillä kuin papukaijalla: “Koko ajan saat olla huutamassa johonkin kanavalle.” Tanskassa systeemi on aika kätevä, kun ilmoittautumisen voi tehdä netissä ennakoon. Toisaalta varsinkin saaristossa yhteys VTS-keskukseen on hyvin tärkeä liikenteen sujuvuuden kannalta. “Onkohan luotsella jotain sellaista tietoa, joka minulta jää nyt saamatta?” Kask pohtii.

Lyhyesti

- Luotsauksen lupakirja tärkeimpiin satamiin omilla vakioireiteillä.
- Master’s Guide on tärkeä tiedonlähde luotsausta harjoitellessa.
- Tietoa päivitetään, mutta harvakseltaan, ja se elää paperilla laivan kirjastossa.

Oma aktiivisuus tiedonhaussa



Agentin rooli tiedonhaussa



Captain Cruz

Irtolastialus M/S Goldenin kapteeni.



“Agentti toimittaa meille kaikki tarpeelliset tiedot, siihen luotetaan. Loput katsotaan Admiralitystä.”

“Lähetän miehistön nukkumaan kun luotsi saadaan laivaan – kaikki on siinä vaiheessa jo ihan poikki.”

Kapteeni Cruz saapuu Poriin

Kapteeni Cruz saa varustamoltaan tiedon lähestyvistä matkasta Poriin. Näin pohjoiseen ei M/S Golden ole koskaan seilannut! Cruz pyytää kakkosperämiestään selvittämään, onko saapumisessa jotain erityistä tiedettävää. Agentille lähtee pitkä lista kysymyksiä sataman palveluihin liittyen. Vastausmailissa on kymmenisen liitetiedostoa, joita kannella ryhdytään tutkimaan.

Kahden viikon päästä on edessä Atlantin ylitys, ja Cruz seuraa tarkasti sääennusteita useammasta lähteestä. Admirality on navigointiin liittyen tietolähteiden kuninkaallinen. Jos ristiriitaista tietoa löytyy, Admiralityn mukaan usein mennään. “Joskus muutokset ei kyllä ole päivittyneet kirjoihin.” Cruz tuumii. Reittisuunnitelma tehdään erityisen tarkasti luotsipaikalle saakka.

Matkan aikana Cruz toivoo useampaan otteeseen, että kaikki merenkulun turvallisuuteen liittyvät ohjeet ja päivitykset olisivat yhdessä lähteessä. NAVTEX laulaa taas, ja tietoa printtaillaan ja päivitetään käsin merikartoille. ECDIS pyritään pitämään aina ajantasalla.

Suomen VTS-alueelle saapuessa M/S Golden saa kyselyn talvimerenkulkuun liittyen. “Tästä ei agentti tainnut mainita, olisikohan homma jo sitä kautta hoidossa? Lisäpalveluiden tilaaminen hermostuttaa varustamon, joten parempi vastata tähän nyt ‘Ei’, Cruz päättää.

Lyhyesti

- Luotsiin luotetaan väylillä liikkumisessa.
- Master’s Guide on yksi agentilta tullut dokumentti muiden joukossa.
- Tietoa päivitetään jatkuvasti, mutta Admirality on tärkein lähde.

Oma aktiivisuus tiedonhaussa

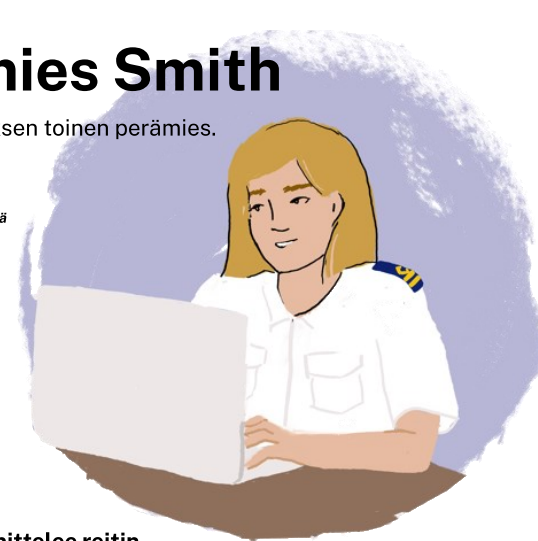


Agentin rooli tiedonhaussa



2. perämies Smith

Risteilijä M/S Atlantiksen toinen perämies.



“Jos on niinku tämmöisiä kuten nää sataman tiedot, niin ne löytyy nettisivuilta mut ei kellään oo aikaa surffata.”

“Kyllähän se koottu tieto antaa paljon paremman vaikutelman heti alkuun, saa kuvan et tulee mukavaan ja sivistyneeseen paikkaan missä asiat toimii.”

Perämies Smith suunnittelee reitin

M/S Atlantis aikoo seilata Helsinkiin, ja toinen perämies Smith on vastuussa reitin suunnittelusta. Alus on ennenkin käynyt satamassa, mutta tiedot täytyy nyt päivittää. Smith kopioi vanhan suunnitelman työnsä pohjaksi, ja ryhtyy käymään tietoja yksitellen läpi. Hän on hyvissä ajoin liikkeellä, sillä matka on suunnitella heinäkuulle 2024. Satamat kyllä muuttuvat vielä varmasti matkan varrella, mutta suunnitelmat tehdään silti.

Suurelta osin varustamon tietokannassa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa, mutta osaa Smithin on vaikeampi varmistaa. “Master’s Guidessa esiteltty Baltic Sea Waste Fee on ihan uusi juttu, samoin kuin siihen liittyvät ilmoitukset – missäköhän ilmoitus tehdään, vai hoitaako sen agentti?” Smith pohtii.

Kun matka lopulta koittaa, suunnitelmien on oltava kunnossa ja mapissa valmiina. Brygalla ei ole nettiyhteyttä, vaan vahdissa keskitytään aluksen ohjaamiseen. Suomen aluevesille saapumisen ohjeet ovat tärkeitä, samoin luotsin tilausprosessin tunteminen. Satamaan saapuessa mapista on löydettävä kaikki: naruja ja pollareiden paikat, laiturin mitat ja mielellään myös agentin lähettämiä valokuvia satamasta. “Saatavilla olevia hinaajatyyppejä on kyllä ihan mahdoton löytää!” Smith puuskahtaa. Vaikka tilausta ei hoideta itse, kippari tahtoo että tämäkin tieto on esitys valmiiksi.

Lyhyesti

- Master’s Guide on dokumentti monien muiden joukossa.
- Reittisuunnitelma tehdään tarkasti myös matkustajien mukavuuden vuoksi.
- Väylillä liikkumisen hoitaa luotsi, mutta navigoinnin tiedot pidetään ajantasalla.

Oma aktiivisuus tiedonhaussa



Agentin rooli tiedonhaussa



Aluksen polku

Seuraava perämies Smithin matkaa Helsingin Hernessaareen, Smith toimii toisena perämiehenä M/S Atlantikalla, ja navigaatio sekä reittisuunnitelman teko on hänen vastuullaan. Polku kuvaa tyypillisiä tehtäviä, haasteita ja mahdollisuuksia, kun tarkastellaan tiedonkulkua ja tiedon käyttöä aluksella.

1

Tiedon etsiminen ja matkan suunnittelu

Toinen perämies Smith on saanut varustamolta tiedon, että aluksen reitti käy Helsingin Hernessaaren läpilyhtäyturin kautta. M/S Atlantikalla etotään hyvissä ajoin tieto reittisuunnitelmaa varten. Edellisestä vierailusta on vierähtänyt aikaa, joten varustamon tietokannan vanhoissa dokumenteissa on paljon päivitettävää.

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Tietojen päivittäminen varustamon tietokantaan
- Matka- ja reittisuunnitelman teko IMO:n säännöissä, SOLAS -ohjeistusta ja varustamon omaa SMS:ää, Safety Management Systemiä, noudattaen.

HAASTEET

- Tietoa on valtava määrä hajallaan useessa lähteessä.
- Ei lähteessä voi olla eri tieto, eikä tiedetä mikä on ajantasainen.
- Aluksella tarvitaan paljon eri tyyppisiä tietoja: navigointi, VTS-tuominta, ilmoitukset, luotin tila, onnettomuustilanteissa viestintä, odotettu liikenteen määrä, viivästy, jäljennys, satamassa kajat, kiinnitykset, provientti, bunkarit, yhteydet, sekä ja vuorot, hinaajan tiedot, jne.
- Tiedonkulkua varustamon, sataman, agentin ja laivan välillä: viitittävät kaikki tiliksi tieto?
- Pakollisen ja "nice to know" -tyyppisen tiedon erottaminen.

MAHDOLLISUUDET

- Tiedon ja tiedonvälityksen standardointi: IMO S-100 ja S-200, IMO e-navigointi kehittäminen.
- Yhteisten tietokantojen kehittäminen: rinnakkaiset palvelut, yhteinen tieto.
- Tiedon koonti yhden kuukauden periaatteella.
- Tiedon hyödyntäminen, selkeä hierarkia ja tiedon visualisointi.
- Tiedon tarjoaminen suoraan alukselle (ECDIS, AIS).
- Metatiedon luominen: mistä tieto löytyy?
- Varustamoiden ja agentin työn helpottaminen - luotettu kanava laivalla.

2

Merillä kulku

M/S Atlantis on päässyt matkaan, ja seillä nyt Kööpenhaminaa kohti Helsinkiä. Perämies Smith vaatii, että reittisuunnitelmaa seurataan tarkkaan brygalla: suunnitelmat on printattu kansiolle ja tärkeimpiä huomioita on viety myös ECDIS-laitteella muistitapahtumaan. Nyt toivotaan että kaikki tiedot ovat oikein ja ajantasaisia! Brygalla vaihdissa ei enää nauttia ehdi käyttämään satunnaisia sähköpostin tarkistusta lukuunottamatta.

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Reittisuunnitelman toteuttaminen ja toteutuksen valvonta.
- Dynaamisen tiedon (varoitusten, säätöjen ja muun liikenteen) huomiointi ja tarvittaessa suunnitelmista poikkeaminen.
- Ilmoittautuminen, ennakkoilmoitukset, tilaukset ja raportointi ensialta annetussa jaksossa tai aikataulussa.
- Järjestötoimien toteuttaminen valvonta matkan aikana.
- Agentilta tai luotilta tulevan tiedon mukaan toimiminen: tilaukset, reitin muutokset, kulkunopeuden säätäminen.

HAASTEET

- Laivan sisäinen tiedonkulkua sekä siltä että esimerkiksi perämieheltä konehuoneeseen. Rootti ja viestit vaihtuvat tiedon saamisesta toteutukseen.
- Käytännölliset aluksella ei aina ole nähtävissä.
- Raportointi vastavastaa tiedot maista eivät tavoita heti.
- Brygalla päädyttyä huomiointi löytyy olla navigoinnissa.
- Jos reittisuunnitelma on puutteellinen, vaihdissa oleva ei viittämättä tiedä siitä.
- Raportointia tai tilausten hoitoa on paljon, ja samoja asioita raportoidaan myös eri muodossa eri taholle.
- Raportointikyky muutoksiin vaihtelee osapuolien, kulkunopeuden, viivästysten ym. ihmisläisten tekijöiden johdosta.

MAHDOLLISUUDET

- Dynaamisen tiedon koonti ja lähetyt oikea-ajaisiksi tietopaketeiksi alukselle.
- Keskittetty tieto: kaikki tilaukset, ilmoitukset ja kajatiedot ym. samasta lähteestä.
- Ympäristövastuu poistamiseen säätäminen ja päätösten viestittäminen tiedonkulkun parantamiseksi. Esimerkiksi laituripaikan olesseä vierahti, kulkunopeutta voidaan hidastaa.
- Offline-mode: tieto tilaisilla omin käytettävissä myös katkaisuilla tai kalloin saavutettavuuden päällä.

3

VTS-alueelle saapuminen

Matka on sujunut melkoilla suunnitelmien mukaan aina Suomen VTS-alueelle saapumiseen saakka. M/S Atlantikalla valmistaudutaan nyt luotin saapumiseen ja viivästyä navigointiin. Siinä missä pitkiä välimatkoja mennään autopilotilla sekä kirjaimellisesti että henkisesti, nyt määränpäästä lähestyessä kiire komentovälillä kasvaa.

KESKEISET TAPAHTUMAT

- VTS-toimintatapausten noudattaminen: ilmoittautuminen ja tiedonantot.
- Liikenne- ja häiriötiloihin reagointi.
- Yhteydenotto luotin, laituripaikan käyttäminen ja palvelun toimiminen.
- Järjestötoimien seuranta ja jäljennysvuon pyytämisen.
- Ajallisen hinaajan tarpeen tunnistaminen ja hinaajan tila.

HAASTEET

- Lyhyessä ajassa tapahtuu paljon.
- Laituripaikan käyttäminen ja VHF-yhteyden saattaminen.
- Tilannekuva syntyä VHF-radion kuunnellut: kiihkeäsielut ja kiihkeäsielut.
- Kansainväliset erot toimintatavissa sekoittavat.
- Pitkin matkan jälkeen miehistö on väsynyt.
- Poikkeustilanteissa toimiminen: aikurinti, turvalaitevat, vaaratilanteiden tunnistaminen jne.
- Talvimerenkulun käytännöt ja ohjeistus ei viittämättä ole enää tutua.
- Erilaiset syvyysviedot (ND000) ja viivien nimelliskäytävyyttä hämmästyttävät.

MAHDOLLISUUDET

- Järjestyksen standardimuotoinen esitys aluksella: tieto palvelusta ja laitteiden tarkista ominaisuuksista saatavilla etukäteen.
- Keskittetty tilaus kaikista palveluista satamassa ja satamassa ennen.
- Port Activity App: muiden satamien käyttävien alusten tiedot jettu alukselle hyvissä ajoin. Kuljapaikat, tulo- ja lähtöajat.
- Talvimerenkulun erityispiirteiden viestintä ja ennen VTS-alueelle saapumista.
- Viivien syvyysviedot selkeä kommunikatio alukselle.

4

Satamaan saapuminen ja satamapalveluiden käyttö

Perämies Smith on saanut agentilta etukäteen ja kirjannut matkasuunnitelmaan tiedon laituripaikan mitoituksia ja kiinnityspisteistä. M/S Atlantikalla ollaan varauduttu sen mukaisesti. Luotin opastuksella alus saapuu satamaan ja kiinnittyy laiturin. Nyt matkustajat kaupungille ja huoltotoimien!

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Satamapalveluiden käyttö (järjestö, provientti, bunkarit, jne.) agentin tilausten mukaisesti.
- Uusien palvelutapausten viestintä agentin kautta satamalle.

HAASTEET

- Viestintä tapahtuu agentin kautta, ja varoitukset ovat joskus liian lyhyitä puolin ja toisin.
- Jos satamapalvelut tilataan liian myöhään, siitä ei viittämättä ole saatavilla.
- Muutuneet laituritiedot tai kiinnitys satamajärjestelmästä viivästyksi.
- Hinaajalle saatava olla ajallinen tarve esim. tuloajojen muuttuessa.
- Laturin kiinnittymiseen liittyvät säädöt eivät aina ole ajassa saatavilla.

MAHDOLLISUUDET

- Satamatietojen standardimuotoinen esitys aluksella: tieto palvelusta ja laitteiden tarkista ominaisuuksista saatavilla etukäteen.
- Keskittetty tilaus kaikista palveluista satamassa ja satamassa ennen.
- Port Activity App: muiden satamien käyttävien alusten tiedot jettu alukselle hyvissä ajoin. Kuljapaikat, tulo- ja lähtöajat.

5

Seuraavan etapin suunnittelu

Kun kiinnisimmät toimet satamassa on hoidettu, alkaa perämies Smithillä painaa päälle seuraavan etapin lähti. Luotin ja hinaajan tilaukset, järjestäminen, reittisuunnitelman tarkistaminen ja muun liikenteen huomiointi, onhan tässä kansipäilytyksellä taas kaikenlaista tehtävää!

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Satamasta poistumisen suunnittelu agentin, luotin ja kansipäilytyksen kanssa.
- Reittisuunnitelman tarkistaminen ja dynaamisen tiedon huomiointi.

HAASTEET

- Pyhästä säätietoa satamasta on valtava määrä, ja hinaajan tarpeen arviointi on sikäli hankalaa.
- Muiden alusten liikkeen arviointi etukäteen on hankalaa.
- Tieto tulevan matkan toimintatavista, esimerkiksi GOFREP-alueella ilmoittautumisesta, on hajallaan.
- Suomessa toimijoiden kesken on erilaisia tai eri määrä tietoja: riippuu siitä keneltä kysyt.

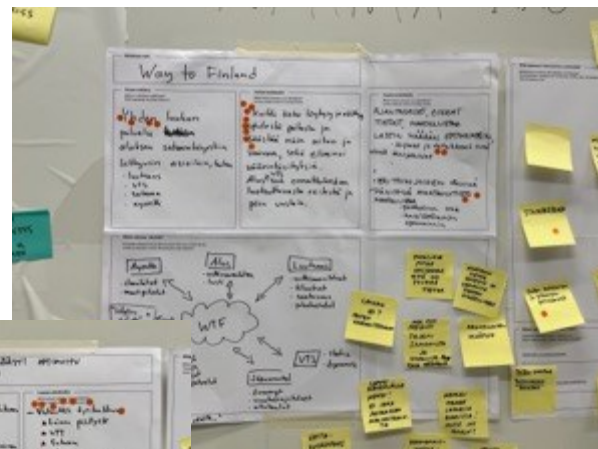
MAHDOLLISUUDET

- Infopaketti koonti alukselle poistumisen käytännöksi.
- Satamassa voitaisiin tarjota hyviä nettiyhteyksiä, jolla saadaan viitettävä myös tieto alukselle.

Ideointi

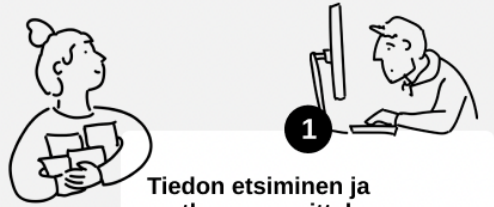
Sidosryhmätyöpajassa ideoitiin yhdessä ratkaisuja alusten tietotarpeisiin aina reittisuunnittelusta satamaan saapumiseen ja lähtöön asti. Ryhmissä syntyi neljä erilaista lähestymistapaa palveluun.

Lisäksi kokosimme yksittäisiä toiveita, ideoita ja ehdotuksia pitkin matkaa.



Aluksen uusi polku

Seurataan perämies Smithin matkaa Helsingin Hernesaareen. Smith toimii toisena perämiehenä M/S Atlantiksella, ja navigaatio sekä reittisuunnitelman teko on hänen vastuullaan. Polku kuvaa tyypillisiä tehtäviä, haasteita ja mahdollisuuksia, kun tarkastellaan tiedonkulkua ja tiedon käyttöä aluksilla.



Tiedon etsiminen ja matkan suunnittelu

Toinen perämies Smith on saanut varustamolta tiedon, että aluksen reitti käy Helsingin Hernesaaren risteilylaiturin kautta. M/S Atlantiksella etsitään hyissä ajoin tietoa reittisuunnitelmaa varten. Edellisestä vierailusta on vierähtänyt aikaa, joten varustamon tietokannan vanhoissa dokumenteissa on paljon päivitettävää. Onneksi agentti lähetti tiedon uudesta Master's Guide -palvelusta – tähänhän vaikuttaa lupaavasti!

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Tietojen päivittäminen varustamon tietokantaan
- Matka- ja reittisuunnitelman teko IMO:n säännöksiä, SOLAS -ohjeistusta ja varustamon omaa SMS:ää, Safety Management Systemiä, noudattaen.

UUDEN PALVELUN HYÖDYT

- Palveluun on koottu kattavasti tietoa eri lähteistä.
- Virallinen tieto on selkeästi merkitty, samoin tiedon lähteet.
- Tietoa on paljon, mutta se on palasteltu ja visualisoitu, joten tiedonhankinta tuntuu kevyemmältä.
- Pakollinen tieto on tuotu palvelussa näkyvimmillä paikoille, ja linkkien takaa löytyy vielä lisätietoja.
- Tietoa voi hakea juuri haluttuun satamaan liittyen, ja turha tieto suodattuu pois.

HYÖDYT SIDOSRYHMILLE

- Agentin työ helpottuu, kun hän voi lähettää yhden linkin useamman sijaan. Alukselle tärkeää tietoa löytyy ”yhdestä luukusta”.
- Satamapalveluiden tilaamisen käytännöt ja sataman säännöt saadaan kommunikoidua alukselle varmemmin ja hyissä ajoin.
- Kun VTS-palvelun ja väylillä liikkumisen ohjeistus on kohdistetumpaa, sen sisältäminen helpottuu ja merenkulun turvallisuus kasvaa.
- Eri viranomaistahotkin saavat viestinsä perille varmemmin, kun monen tietolähteen sijaan palvelu linkittää kaikkien yhdestä paikasta.



Merillä kulku

M/S Atlantis on päässyt matkaan, ja selaa nyt Kööpenhaminasta kohti Helsinkiä. Perämies Smith vaihtii, että reittisuunnitelmaa seurataan tarkkaan brygalla: suunnitelmat on printattu kansioiksi ja tärkeimpiä huomioita on viety myös ECDIS-laitteelle muistiinpanoiksi. Nyt toivotaan että kaikki tiedot ovat oikein ja ajantasalla! Brygalla vahdissa ei enää nettiä ehdi käyttämään satunnaista sähköpostin tarkistusta lukuunottamatta.

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Reittisuunnitelman toteuttaminen ja toteutuksen valvonta.
- Dynaamisen tiedon (varoitusten, sääolojen ja muun liikenteen) huomiointi ja tarvittaessa suunnitelmista poikkeaminen.
- Ilmoittautuminen, ennakoitiloitukset, tilaukset ja raportointi ennalta annetuissa pisteissä tai aikaikkunoissa.
- Agentilta tai luotsilta tulevan tiedon mukaan toimiminen: tilaukset, reitin muutokset, kulunopeuden säätäminen.

UUDEN PALVELUN HYÖDYT

- Katvealueellakin palvelusta on apua, sillä se tärkeimmät tiedot ovat saatavilla myös offline-tilassa. Lisäksi opas on tulostettu PDF-muodossa brygalle.
- Raportointia on hoidettavia asioita on edelleen paljon. Palvelu kuitenkin muistuttaa tärkeistä tilauksista ja dokumenteista, kuten pre-arrivals -tiedotusten lähettämisestä agentille.
- Palvelussa tapahtuvat muutokset on selkeästi merkitty, ja matkan aikana väsymyksen merkkienä näkee helposti huomiovärien korostetut varoitukset.
- ETA:n vaikuttavat tiedot, kuten haastava sää, jäättilanne tai laituripaikan muutokset tulevat näkyviin palveluun.

HYÖDYT SIDOSRYHMILLE

- Ajantasaisista tiedoista saadaan alukselle varmemmin, jolloin myös ETA tarkentuu herkemmin.
- Luotsaus, hinaus, jäänmurto ja satamapalvelut saavat kaikki tilauksia ja ilmoituksia varmemmin, kun kehoitukset ja ohjeet ovat samassa paikassa saatavilla.
- Ympäristövastuu: polttoainetta säästyy ja päästöt vähenevät tiedonkulun parantuessa. Esimerkiksi laituripaikan ollessa varattu, kulunopeutta voidaan hidastaa. Jätekäytännöt ja satamajärjestyksen sisältyvä jätenukku tulevat myös paremmin tietoisuuteen.

VTS-alueelle saapuminen

Matka on sujunut melkoillailla suunnitelmien mukaan aina Suomen VTS-alueelle saapumiseen saakka. M/S Atlantiksella valmistaudutaan nyt luotsin saapumiseen ja väylällä navigointiin. Siinä missä pitkiä välimatkoja mennään autopilotilla sekä kirjaimellisesti että henkisesti, nyt määränpäästä lähestyessä kiire komentosillalla kasvaa.

KESKEISET TAPAHTUMAT

- VTS-toimintaohjeiden noudattaminen: ilmoittautumiset ja tiedonannot.
- Liikenne- ja häiriötietoihin reagointi.
- Yhteydenotto luotsiin, luotsipaikan löytäminen ja paikalla toimiminen.
- Jäättilanteen seuranta ja jäänmurtoavun pyytäminen.
- Akiliisen hinaajan tarpeen tunnistaminen ja hinaajan tilaus.

UUDEN PALVELUN HYÖDYT

- Palvelun kautta löytää helposti vedenkorkeustietojen (MSL ja N2000), tietolähteiden, kuten Traficomin asiaa selventävien kuvien äärelle.
- Luotsilauksen ohjeet ovat selkeästi saatavilla, samoin tärkeät yhteystiedot tarvittaessa.
- Navigointi aluevesillä helpottuu, kun alus löytää väyläkortit ja VTS-keskuksen ohjeistuksen helposti. Tietoa on sekä teksti- että karttamuodossa selkeästi esitetty.
- Palvelussa on tärkeitä varoituksia, sää tietoa ja jäättilanne kuvattuna mikä tukee tilannekuvan hallintaa
- Palvelun antama kokonaisvaltainen ohjeistus tukee entisestään poikkeustilanteissa toimimista.
- Talvimerenkulun käytännöt ja ohjeistus ei välttämättä ole ennalta tuttuja, mutta niistä löytyy lisätietoa palvelusta.

HYÖDYT SIDOSRYHMILLE

- Dynaamisen tiedon jakaminen matkan varrella esim. poikkeuksista on monikanavaista: VHF:n lisäksi käytössä on digitaalinen palvelu, joka tavoittaa aluksen.
- Aluksella on tärkeät yhteystiedot saatavilla.
- Liikenteen ennakointi ja sen sujuvuus paranevat, kun alus noudattaa annettua ohjeistusta varmemmin.
- Talvimerenkulun erityispiirteiden viestintä ja ennen VTS-alueelle saapumista tehostaa aluksen toimintaa ja sujuvoittaa jäänmurron toimintaa.
- Väylien syväystietojen, poikkeusten ja väylillä kulkemiseen liittyvien käytäntöjen selkeä kommunikatio alukselle vähentää työmäärää VTS-keskuksissa.
- Ohjeistus ankkurointia koskien on alusten saatavilla, ja rannikon turvallisuuden valvominen helpottuu.



Satamaan saapuminen ja satamapalveluiden käyttö

Perämies Smith on etukäteen kirjannut matkasuunnitelmaan tiedon laituripaikan mitoista ja kiinnityspisteistä. M/S Atlantiksella ollaan varauduttu sen mukaisesti. Luotsin opastuksella alus saapuu satamaan ja kiinnittyy laiturin. Nyt matkustajat kaupungille ja huoltotoimiin!

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Satamapalveluiden käyttö (jätteet, proviantti, bunkkeri, jne.) agentin tilausten mukaisesti.
- Uusien palvelutarpeiden viestintä agentin kautta satamalle.

UUDEN PALVELUN HYÖDYT

- Tilaukset tapahtuvat edelleen agentin kautta, mutta tietoa käytännöistä ja saatavilla olevista palveluista on nyt myös suoraan aluksella.
- Satamapalveluiden tilausten aikaikkunat on selkeästi kommunikoitu, mikä mahdollistaa, että tilaukset tehdään ajoissa ja mikä vähentää viime hetken järjestelytarpeita.
- Muutuneet laituritiedot tulevat myös kirjallisena näkyviin sillalle.
- Hinaajatarpeen arviointi ja kiinnittymisen suunnittelu helpottuu, kun palvelu linkkaa suoraan sataman sää tietoja ja vieläpä ETA:lle ennustettuna.
- Ennakoitavuus paranee

HYÖDYT SIDOSRYHMILLE

- Satamatietojen standardimuotoinen esitys alukselle vähentää sekä sataman että agentin työtä kommunikatioissa.
- Sataman palveluvalikoima on helpommin löydettävissä ja saavutettavissa, jolloin tietoisuus erilaisista palveluista leviää, kysyntä kasvaa ja palvelun toimittaminen helpottuu.
- Satamatoiminta sujuvoituu, kun satamajärjestys on luettu etukäteen ja kulkemiseen liittyvä ohjeistus on mennyt myös alukselle suoraan.

Seuraavan etapin suunnittelu

Kun kiireisimmät toimet satamassa on hoidettu, alkaa perämies Smithillä painaa päälle seuraavaan itäpäivän lähtö. Luotsin ja hinaajan tilaukset, jäättilanne, reittisuunnitelman tarkistaminen ja muun liikenteen huomiointi... onhan tässä kansipäilystöllä taas kaikenlaista tehtävää!

KESKEISET TAPAHTUMAT

- Satamasta poistumisen suunnittelu agentin, luotsin ja kansipäilystön kanssa.
- Reittisuunnitelman tarkistaminen ja dynaamisen tiedon huomiointi.

UUDEN PALVELUN HYÖDYT

- Sataman sääolosuhteet on helppo tarkistaa palvelusta, joka ennakoii sään ja vedenkorkeuden myös ETD:lle.
- Tieto tulevan matkan toimintaohjeista, esimerkiksi GOFREP-alueella ilmoittautumisesta, on kaikki saatavilla.
- Suomessa toimijoiden kesken vaikuttaa olevan yhteinen sävel, sillä tieto on koostui saatavilla.

HYÖDYT SIDOSRYHMILLE

- Alusten mielikuvat Suomesta merenkulun tulevaisuuden edelläkävijänä vahvistuvat.
- Liikenne satamasta pois päin on sujuvampaa, kun poistumisen käytännöt on saatu kommunikoidua ajoissa.
- Väylien syväystietojen, poikkeusten ja väylillä kulkemiseen liittyvien käytäntöjen selkeä kommunikatio alukselle vähentää työmäärää VTS-keskuksissa.
- Väylien syväystietojen, poikkeusten ja väylillä kulkemiseen liittyvien käytäntöjen selkeä kommunikatio alukselle lisää alusten turvallisuutta merialueilla liikkessa.

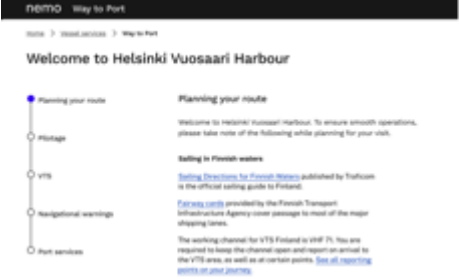
Konseptien rakentaminen ja testaus

Työpajasta ja haastatteluista kerätyistä ideoista jäsenneltiin erilaisia lähestymistapoja. Näissä korostui tarve saada tietoa staattisessa ja toiminnallisessa muodossa.

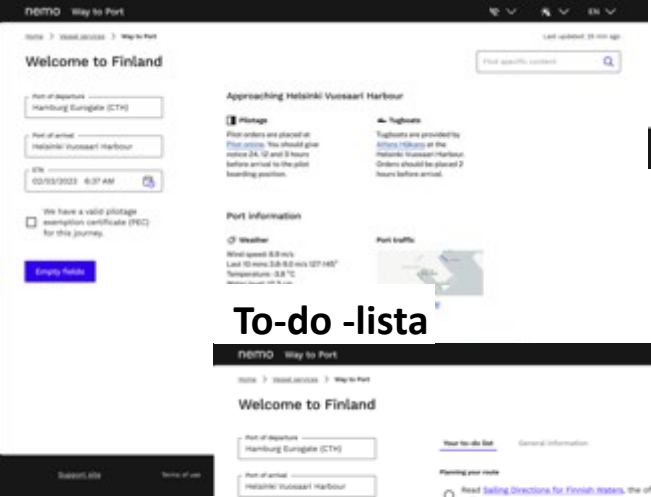
Vieressä malleja, joita iteroimme alkutestauksissa: merillä tuttu kirjaformaatti, palvelukatalogi, työpöytä, aikajana tai tehtävälista. Testattavaa prototyyppiä lähdettiin rakentamaan kaikkia näitä tapoja yhdistellen.

Prototyyppi kävi läpi kolme iteraatiota kolmen viikon aikana. Testauksiin osallistui neljän aluksen päällystöä ja yli 40 henkeä.

Kirja



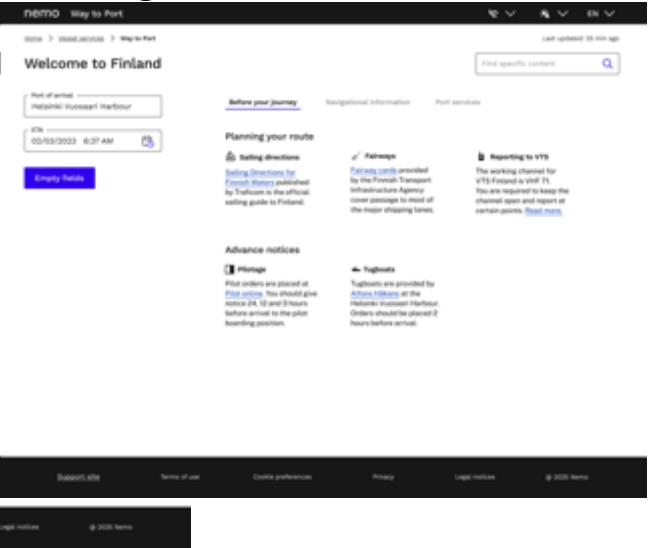
Dashboard



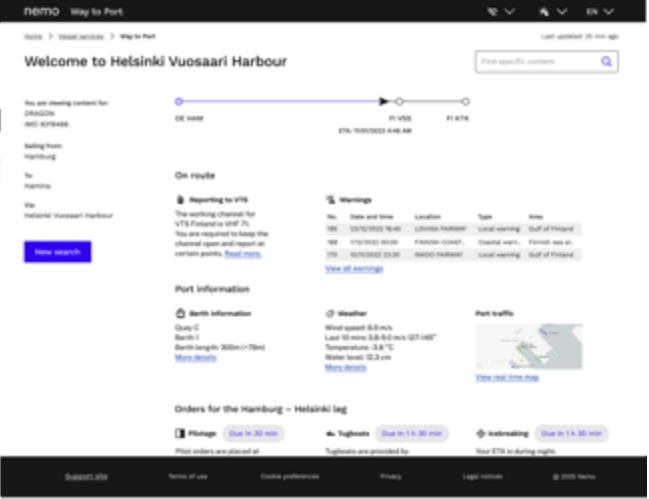
To-do -lista



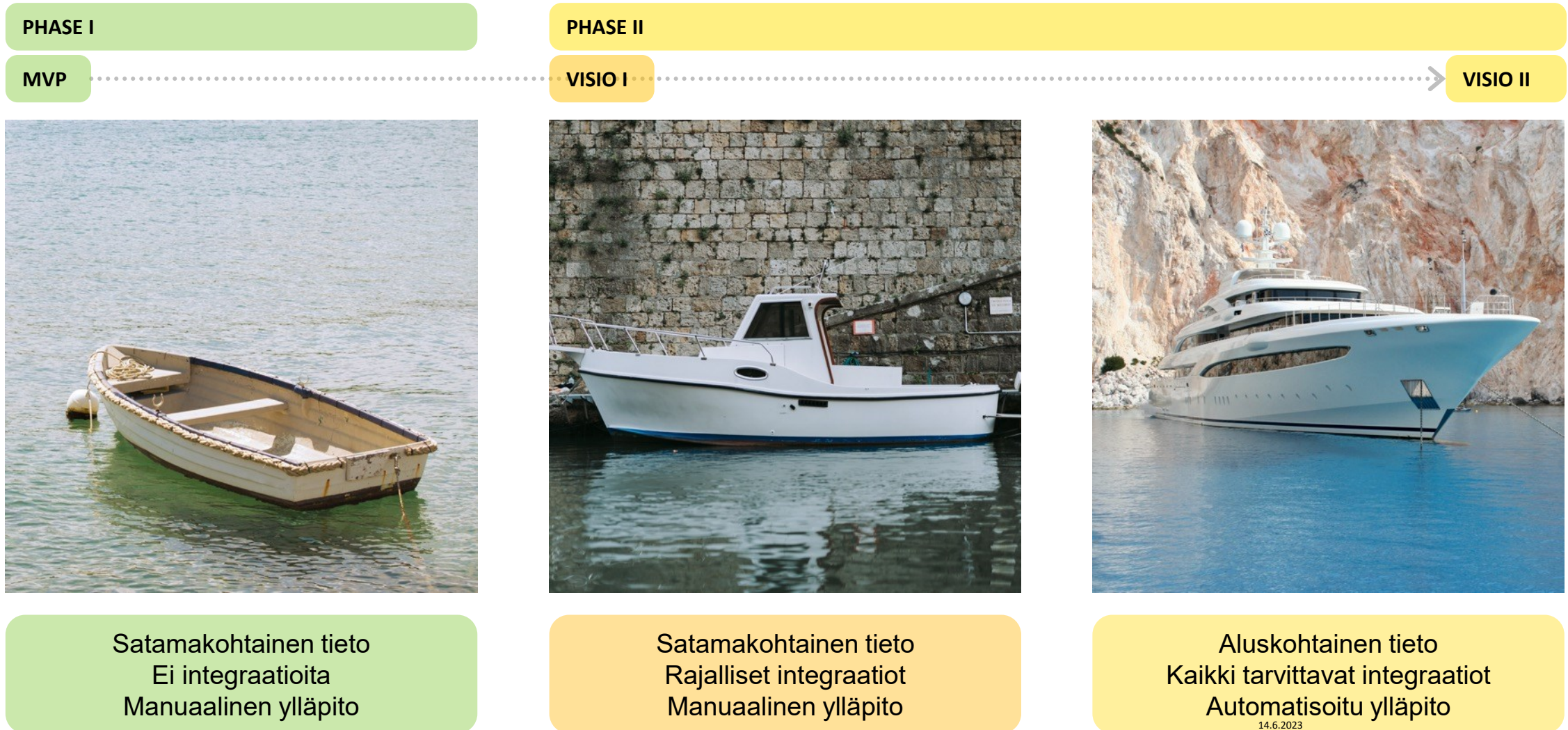
Katalogi



Aikajana

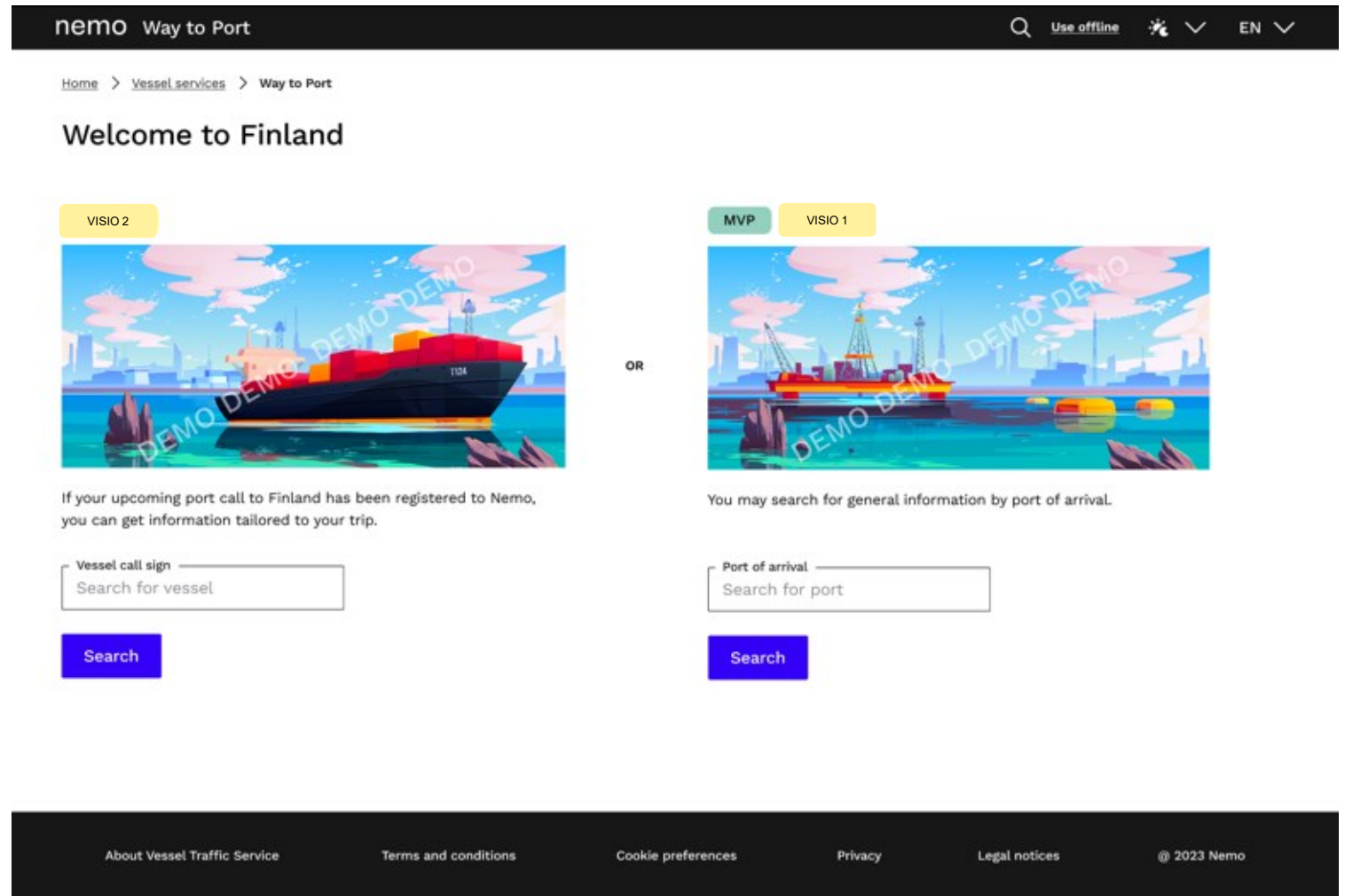


Pienimmästä toimivasta kokonaisuudesta, MVP:stä kohti visiota



Prototyypit

- Prototyypissä on kuvattu myöhempää visiotasoa (visio 2) aluksen tasolla ja ensimmäistä vision (visio 1) lähitoteutusta satama/sektorin tasolla.
- Kyse on konseptista: prototyyppi EI ole valmis käyttöliittymä! Kuvassa näkyvät toiminnot eivät välttämättä vastaa lopullisen version toiminteita.
- Kun palvelua ryhdytään toteuttamaan, tulee suunnitella käyttöliittymä tarkemmin tiiviissä yhteistyössä Nemo –tiimin kanssa.
- Prototyyppi antaa kuitenkin ideoita siitä, millainen palvelusta voisi tulla.



[Linkki prototyyppeihin](#)

Tiedon kohdentaminen

MVP

nemo Way to Port

Home > Vessel services > Way to Port

Welcome to Helsinki Vuosaari Harbour

New search

Notices

Pilotage

Pilots are ordered at [Pilot online](#). Give notice 24, 12 and 3 hours before arrival to the pilot boarding position.

Tugs

The use of tugs is not mandatory at FI VSS. If you need one, place an order via your agent at least 2 hrs before arrival.

Contact information

Helsinki VTS sector 1

VHF 71
Tel. +358 (0)20 448 5385
helsinki.vts@fintraffic.fi

Supervisor
Tel. +358 (0)20 448 5391
supervisors.hki@fintraffic.fi

All VTS phone calls will be recorded.

Helsinki Vuosaari Harbour

VHF 12
Tel. +358 (0)40 129 3745
shipservice.vuosaari@portofhelsinki.fi

Navigation and fairways

Reporting to VTS

You are required to keep watch on VHF and report at certain points. See [reporting guidelines](#).

Restrictions and procedures

There are restrictions on your way on anchoring, speed, meeting and overtaking. See [areas on chart](#).

Fairway charts

Fairway charts cover passage to most of the major shipping lanes. See [fairways charts](#).

Incidents

If you are involved in an accident or imminent danger, contact the MRCC. Tel. +358 294 1000

Always notify VTS of incidents regarding maritime safety. VHF 71
Tel. +358 (0)20 448 5385

Report defective navigation aids or give other feedback regarding fairways by filling out [this form](#) or calling: Tel. +358 (0)800 181 818

Winter navigation

Guidelines

Please read the latest instructions for [Winter Navigation 2022-23 \(pdf\)](#) to ensure a safe arrival.

Ice conditions

Download the latest [Baltic Sea Ice Chart \(pdf\)](#) or see more details about ice conditions at [Baltice.org](#)

Master's winter checklist

Read the [Master's checklist \(pdf\)](#) to see important points before entering ice-covered waters.

Port services

Port instructions

Please read the [harbour regulations on the port website](#) to learn about safety and permits in port.

Waste management

MARPOL I, IV and V waste may be left at port without an additional fee. [Read more.](#)

More information

Sailing directions

Download the latest [Sailing Directions for Finnish Waters](#) published by Traficom is the official sailing guide to Finland.

Notices to mariners

Download the latest [Notices to Mariners \(pdf\)](#) or use the online search at [Traficom](#).

List of lights

Download the latest [List of lights \(pdf\)](#) or use the online search at [Traficom](#).

VISIO

nemo Way to Port

Home > Vessel services > Way to Port

Welcome to Helsinki Vuosaari Harbour

Vessel call sign: CWOV New search

Port call

ETA: 11 Jan 2023 4:46 (GMT+2)
ETD: 12 Jan 2023 2:30 (GMT+2)
Berth: VDC

Forecast for your ETA at FI VSS

6(11) m/s -3.8°C
+22 cm (N2000)
[See more details](#)

You must comply to the instructions on icebreaking assistance in Finland to receive free of charge icebreaking assistance. Click to submit your answer by e-mail.

Notices

Pilotage

Pilots are ordered at [Pilot online](#). Give notice 24, 12 and 3 hours before arrival to the pilot boarding position.

Tugs

The use of tugs is not mandatory at FI VSS. If you need one, place an order via your agent at least 2 hrs before arrival.

Contact information

Agent

The vessel is represented by [C & C Port Agency](#).

Tel. +358 (0)10 346 7820
helsinki@portagency.fi

Helsinki VTS sector 1

VHF 71
Tel. +358 (0)20 448 5385
helsinki.vts@fintraffic.fi

Supervisor
Tel. +358 (0)20 448 5391
supervisors.hki@fintraffic.fi

All VTS phone calls will be recorded.

Helsinki Vuosaari Harbour

VHF 12
Tel. +358 (0)40 129 3745
shipservice.vuosaari@portofhelsinki.fi

Navigation and fairways

Reporting to VTS

You are required to keep watch on VHF and report at certain points. See [reporting guidelines](#).

Restrictions and procedures

There are restrictions on your way on anchoring, speed, meeting and overtaking. See [areas on chart](#).

Fairway charts

Fairway charts cover passage to most of the major shipping lanes. See [fairway charts](#).

Incidents

If you are involved in an accident or imminent danger, contact the MRCC. Tel. +358 294 1000

Always notify VTS of incidents regarding maritime safety. VHF 71
Tel. +358 (0)20 448 5385

Report defective navigation aids or give other feedback regarding fairways by filling out [this form](#) or calling: Tel. +358 (0)800 181 818

Winter navigation

Guidelines

Please read the latest instructions for [Winter Navigation 2022-23 \(pdf\)](#) to ensure a safe arrival.

Ice conditions

Download the latest [Baltic Sea Ice Chart \(pdf\)](#) or see more details about ice conditions at [Baltice.org](#)

Master's winter checklist

Read the [Master's checklist \(pdf\)](#) to see important points before entering ice-covered waters.

Port services

Port instructions

Please read the [harbour regulations on the port website](#) to learn about safety and permits in port.

Waste management

MARPOL I, IV and V waste may be left at port without an additional fee. [Read more.](#)

Services to seafarers

Seafarers' Center:
Open until 21 PM
Free wifi: "Port Vuosaari"
[See more services.](#)

More information

Sailing directions

Download the latest [Sailing Directions for Finnish Waters](#) published by Traficom is the official sailing guide to Finland.

Notices to mariners

Download the latest [Notices to Mariners \(pdf\)](#) or use the online search at [Traficom](#).

List of lights

Download the latest [List of lights \(pdf\)](#) or use the online search at [Traficom](#).

Maritime warnings

No.	Date and time	Location	Type	Area
195	23/12/2022 16:45	LOVIISA FAIRWAY	Local warning	Gulf of Finland
188	1/12/2022 00:00	FINNISH COAST..	Coastal warn..	Finnish sea ar..
170	10/11/2022 23:30	INKOO FAIRWAY	Local warning	Gulf of Finland

[View all warnings](#)

Uudistettu PDF-dokumentti

Uudessa digitaalisessa palvelussa säilytetään mahdollisuus PDF-printtaukseen.

MVP

- Käyttäjä voi printata tiedon PDF-muotoisena.
- Alkuun lisätään sisällysluettelo.
- Yleinen tieto ja toimintaa vaativat velvollisuudet siirretään omiin osioihin .
- Visuaalisuuteen panostetaan ja tuodaan kuvakkeita. Karttakuvat piirretään uusiksi.
- Samaan aiheeseen liittyvä tieto siirretään saman otsikon alle.

Visio

- Visuaalisuutta lisätään esimerkiksi aluksen polkua kuvittamalla.
- Käyttäjällä on mahdollisuus valita ja suodattaa dokumenttiin vain haluamansa osiot.

nemo Way to Port

Printed 2 Feb 2023

Reporting to VTS

The working channel is VHF 71.

Reports should include

- Name of the vessel
- Name of reporting point
- Destination
- Intended route. If a new route is selected, this must be reported.

Required reports

- upon entry into the VTS area
- before anchoring
- before leaving an anchorage
- after berthing
- before leaving port
- at the reporting points in the area.

Reporting points

- Northbound vessels must report when passing Itätoukki.



Offline-versio on käytännössä näkymästä tulostunut pdf, joka latautuu näkyviin esimerkiksi selaimen toiselle välilehdelle.

Klikkaamalla tästä pääset tutustumaan MG:n prototyyppiin.



Kiitos! Kysyttävää?

