

Antopäivä: 13.3.2026
Voimaantulopäivä: 16.3.2026
Voimassa: Toistaiseksi

Lainsäädäntö, johon ohje perustuu:
Raideliikennelaki (1302/2018)
Laki liikenteen palveluista (320/2017)

Muutostiedot:
Korvaa aiemman 17.12.2020 annetun vastaavan ohjeen
(TRAFICOM/476242/03.04.02.01/2020)

Ohje valmiussuunnitelman laatimiseksi raideliikenteessä

Sisällys

1	Ohjeen sisältö	2
2	Johdatus raideliikenteen varautumiseen	3
3	Valmiussuunnitelman laatiminen ja ylläpito	4
4	Toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen määrittely	5
4.1	Kriittisten toimintojen ja palvelujen kuvaaminen	5
4.2	Varautumisen tavoitetasot	6
5	Riskien hallinta	8
5.1	Toimintavarmuutta vaarantavien riskien hallinta	8
5.2	Riskienhallintamenettelyt	10
6	Resurssien hallinta ja harjoitukset	11
6.1	Henkilö- ja materiaaliressurit	11
6.2	Osaaminen ja koulutus	12
6.3	Varautumisen harjoitukset	13
7	Kriittiset kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat	14
7.1	Kriittisten kumppaneiden tunnistaminen	14
7.2	Vastuut varautumisen toteutuksessa	15
7.3	Varautumisvelvoitteet ja sopimukset	15
7.4	Yhteistoiminnan varmistaminen	16
8	Muut valmiussuunnitelmassa kuvattavat asiat	16
8.1	Yhteistyö viranomaisten kanssa ja viestintä	16
8.2	Valmiuden tehostamistoimenpiteet	17
8.3	Suojatilat ja -välineet sekä toipumissuunnitelma	18
8.4	Ilmoitusvelvollisuudet	19
9	Oman toiminnan arviointi	19
9.1	Oman varautumisen arviointi	19
9.2	Toiminnan kehittäminen	20

10	Raideliikenteen erityismääräykset.....	20
10.1	Kriittisen materiaalin riittävyys	20
10.2	Varautumisen tavoitetasot (määräyksen liitteen 1 soveltaminen)	21
10.3	Rautatieliikenteen varmistaminen	21
10.4	Varautumisen harjoitukset	22
10.5	Vaatimukset rataverkon haltijalle.....	22
10.6	Vaatimukset huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijalle.....	23
10.7	Vaatimukset liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle.....	23
10.8	Vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle (rautatieliikenteenohjaus)	24
10.9	Yhteiset vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle (rataverkon käytettävyys ja osaamisen varmistaminen).....	24
10.10	Vaatimukset kaupunkiraideliikenteessä	25
10.11	Vaatimukset rautatieliikenteen harjoittajalle	25
11	Valmiussuunnitelman luottamuksellisuus.....	25
12	Raideliikenteen varautumisen vaatimukset (määräyksen liite 1)	26
12.1	Liikenteellinen tilanne 1 (Vihreä)	26
12.2	Liikenteellinen tilanne 2 (Keltainen)	27
12.3	Liikenteellinen tilanne 3 (Punainen).....	28
13	Valmiussuunnitelman liitteet.....	30
14	Lisätietoja ja tiedon lähteitä.....	31
	Liitteet.....	31
	Liite 1 Avainsanoja riskien tunnistamisen tueksi.....	32

1 Ohjeen sisältö

Tässä ohjeessa esitetään tapoja vastata valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä annetun Traficomin määräyksen (TRA-FICOM/240833/03.04.04.00/2025) (jäljempänä valmiussuunnitelmamääräys) vaatimuksiin raideliikenteen osalta.

Ohjeessa käydään yksitellen läpi määräyksen kohtia (kohdasta 4 alkaen) sekä kuvataan asioita, joita tulisi huomioida kussakin valmiussuunnitelman kohdassa.

Ohjeen esimerkit ovat suuntaa antavia. Raideliikenteen esimerkkeinä käytetään kahta seuraavaa tapausta:

Esimerkki A on puutavaraa Suomen läpi kuljettava rautatieliikenteen harjoittaja.

Esimerkki B on yksityisraiteen haltija, jonka raiteilta on yhteys sekä toiselle yksityisraiteelle että valtion rataverkolle. Kyseisen yksityisraiteen

haltijan hallinnoimalle rataverkolle kuljetetaan satunnaisesti varautumisen kannalta merkittävää materiaalia.

Ohjeessa käytetään valmiussuunnitelmamääräyksen mukaisia määritelmiä. Ohjeen selittävässä osissa käytetään lähtökohtaisesti termiä häiriötilanne, mutta laajassa merkityksessä häiriötilanteet käsittävät sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa tapahtuvia häiriötilanteita.

2 Johdatus raideliikenteen varautumiseen

Raideliikenteen toimijoiden varautuminen perustuu lainsäädäntöön (mm. raideliikennelaki (1302/2018), laki liikenteen palveluista (320/2017), valmiuslaki (1552/2011) ja laki yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta (310/2025)) sekä muuhun yhteiskunnalliseen ohjaukseen. Rautatieliikenteen varautumista ohjaa monin osin myös EU-sääntely. Esimerkiksi komission asetuksissa (EU) 2018/762, (EU) 1169/2010 sekä (EU) 1158/2010 edellytetään, että raideliikenteen toimijoilla on käytössään menettelyt hätätilanteiden hallintaa varten. Yhteiskunnallisten toimivuuden ja turvallisuuden takaamisen lisäksi varautuminen on tärkeää myös toimijoiden oman jatkuvuuden hallinnan ja erilaisia häiriötilanteita koskevan riittävän toiminta- ja sopeutumiskyvyn ylläpidon kannalta.

Varautumista ohjataan myös valtioneuvoston strategioilla ja periaatepäätöksillä. Valtioneuvoston periaatepäätöksenä vuonna 2025 laaditussa Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa kuvataan kokonaisturvallisuuden toimintamalli, jossa yhteiskunnan elintärkeistä toiminnoista huolehditaan viranomaisten, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistoimintana. Lue lisää aiheesta täältä: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/ser-ver/api/core/bitstreams/817eb584-f510-49a2-ad2f-9106226b2f20/content>.

Valmiussuunnitelmamääräyksessä varautumisella tarkoitetaan toimintaa, jolla varmistetaan tehtävien mahdollisimman häiriötön hoitaminen ja mahdollisesti tarvittavat tavanomaisesta poikkeavat toimenpiteet häiriötilanteissa. Varautumisen toimenpiteitä ovat esimerkiksi valmius- ja toipumissuunnitelma sekä henkilöstön koulutus ja harjoitukset. Materiaalinen varautuminen tarkoittaa varautumista toiminnassa tarvittavien materiaalien tai tarvikkeiden saatavuuteen.

Valmiussuunnittelu on normaalioloissa tapahtuvaa varautumisen suunnittelua, joka on tarpeen organisaation toiminnan turvaamiseksi ja jatkuvuuden hallinnaksi, toimintavalmiuden kohottamiseksi sekä erilaisten turvallisuusuhkien minimoimiseksi kaikissa turvallisuustilanteissa. Varautuminen puolestaan liittyy toimintaan, jonka tavoitteena on pienentää tai minimoida uhkia ja riskejä, jotka vaarantavat toimijan tehtävän tai tavoitteiden saavuttamisen. Varautuminen auttaa myös toipumaan nopeammin erilaisista häiriötilanteista. Se on

näin ollen osa toimijan yritysturvallisuutta, turvallisuusjohtamista sekä riskienhallintaa.

Normaaliolojen häiriötilanteissa toimivaltaisten viranomaisten ja alan toimijoiden on ryhdyttävä toimenpiteisiin tilanteesta selviämiseksi. Johtamisvastuu kuuluu viranomaiselle tai organisaatiolle, jonka toimialasta on kysymys. Keskeistä häiriötilanteiden hallinnassa on yhteistoiminnan tehostaminen, johtamisedellytysten turvaaminen ja tiedonkulun varmistaminen.

Poikkeusoloista ja niiden käyttöönotosta säädetään valmiuslaissa. Koska poikkeusoloja on erilaisia, ne vaativat usein myös erilaisia varautumisen toimenpiteitä. Esimerkiksi taloudellinen kriisi saattaa vaikuttaa laajasti varaosien saatavuuteen, mutta ei välttämättä varsinaiseen operatiiviseen toimintaan. Aseellisen hyökkäyksen vaikutukset ovat erilaiset.

Varautuminen edellyttää kaikissa häiriötilanteissa yhteistyötä. Toimijat voivat sopia yhteisistä varautumiskoulutuksista, -harjoituksista tai materiaallisen tuen antamisesta. Yhteistoiminnan tulisi olla säännöllistä ja se tulisi huomioida myös alihankintasopimuksia tehtäessä. Jossain tilanteissa vaatimus yhteistoiminnasta tulee sääntelystä: rautatiemarkkinadirektiivin (EU) 2012/34 54 artikla antaa rataverkon haltijalle mahdollisuuden vaatia rautatieyhteyksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

Varautumista johtaa ja valvoo valtioneuvosto sekä kukin ministeriö toimialallaan. Kukin ministeriö sovittaa yhteen varautumista omalla hallinnonalallaan. Raideliikenteen toimijoiden varautumista häiriötilanteisiin valvoo Liikenne- ja viestintävirasto. Valvontaa voidaan toteuttaa erillisenä auditointina sekä toimijan turvallisuusjohtamisjärjestelmään kohdistuvan auditoinnin yhteydessä. Varautumistoimenpiteiden arvioinnissa huomioidaan toimijan merkittävyys yhteiskunnan toimintojen ja huoltovarmuuden kannalta.

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

3 Valmiussuunnitelman laatiminen ja ylläpito

Määräyskohdissa 3.1.–3.5. käsitellään valmiussuunnitelman laatimisen ja ylläpidon peruslähtökohtia.

Määräyksen 3 kohdan kannalta huomionarvoista valmiussuunnitelmaa laatiessa on tunnistaa määräyksen kattaman toimijajoukon laaja-alaisuus sekä

oman toiminnan laadun ja laajuuden merkitys asianmukaiselle valmiussuunnittelulle ja varautumiselle. Toimijan kannalta käytännössä voi olla tarkoituksenmukaista tunnistaa myös muusta lainsäädännöstä johtuvia suunnittelu- ja varautumisvelvoitteita sekä näiden huomioiminen valmiussuunnitelman sisällyksessä. Esimerkiksi kriittiseksi toimijaksi yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain (310/2025) nojalla määritellyn toimijan toiminnan laatu ja laajuus voi edellyttää sellaistenkin erityisten näkökulmien ja riskien huomioimista, jotka eivät välttämättä kosketa kaikkia muita toimijoita.

Valmiussuunnitelma voi määräyksen kohdan 3 mukaan olla oma itsenäinen asiakirja tai se voidaan sisällyttää toimijan muuhun asiakirjaan kuten esimerkiksi turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Jos valmiussuunnitelma sisällytetään esimerkiksi osaksi johtamisjärjestelmää, toimijan tulee laatia erillinen asiakirja, josta käy ilmi, missä kohtaa johtamisjärjestelmässä vastataan valmiussuunnitelmamääräyksen eri vaatimuksiin.

4 Toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen määrittely

4.1 Kriittisten toimintojen ja palvelujen kuvaaminen

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 4.1.

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

Toimijan valmiussuunnittelussa korostuu sen liikennejärjestelmän toiminnan kannalta kriittiset toiminnot ja palvelut, joiden toimivuudesta ja käytettävyydestä toimija on riippuvainen. Näiden toimintojen ja palveluiden määrittely on erittäin tärkeää, koska varautumistoimenpiteiden tulisi ensisijaisesti kohdistua toimijan kriittisiin toimintoihin ja palveluihin. Valmiussuunnittelulla varmistetaan, että kriittiset toiminnot ja palvelut ovat käytettävissä erilaisissa häiriötilanteissa.

Toimijan tulee valmiussuunnittelussaan tunnistaa esimerkiksi toimintaympäristönsä muutokset ja huolehtia 4.1. kohdan mukaisen kuvauksen ajantasaisuudesta.

Kriittiset toiminnot ovat toimijan ydintoimintoja, joiden varaan toimija on rakentanut toiminta-ajatuksensa. Kriittiset palvelut ovat puolestaan palveluita, joita toimija välttämättä tarvitsee kriittisten toimintojensa ylläpitämiseen. Kriittisten toimintojen ja/tai palvelujen pettäminen voi aiheuttaa merkittävää haittaa toiminnalle tai pahimmillaan jopa toiminnan keskeytymisen.

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 liikennöintiä varten. 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.

Normaaliolojen häiriötilanteiden lisäksi toimijan on varmistettava toimintonsa ja palvelunsa myös valmiuslain (1552/2011) mukaisissa poikkeusoloissa, jolloin toimintaan voi oman liiketoiminnan vaatimusten lisäksi kohdistua myös yhteiskunnallisia vaatimuksia, jotka on huomioitava jatkuvuussuunnittelussa.

Esimerkki A: Poikkeusolot voivat vaikuttaa käytettävissä oleviin reitti- vaihtoehtoihin tai esimerkiksi kuljettajien tai kapasiteetin saatavuuteen. Mietittävä, miten toimintaa pystytään jatkamaan, jos normaaliolosuhteisiin tulee muutoksia. Poikkeusoloissa omat 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 kestävyys ja kunnossapidon vaatimuksiin ja onko esimerkiksi yhteistyötä kunnossapitäjän kanssa mahdollista tiivistää.

4.2 Varautumisen tavoitetasot

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 4.2.

Toimijan on määriteltävä varautumisen tavoitetasot liikennejärjestelmään vaikuttaville kriittisille toiminnoilleen ja palveluilleen eriasteisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Toimijan tulee kuvata valmiussuunnitelmassaan eri tavoitetasoja vastaavat:

- Turvattavat toiminnot ja palvelut
- Millä keinoin toiminnot ja palvelut turvataan
- Mahdolliset ulkopuolelta tulevat vaatimukset

Kriittisten toimintojen ja palveluiden tavoitetasoilla tarkoitetaan sellaisia ennalta määriteltyjä toimintakyvyn tasoja, joilla toimija pystyy ylläpitämään

toimintojaan ja palveluitaan erilaisissa häiriötilanteissa. Asettaessaan tavoite-
tasoja kriittisille toiminnoilleen ja palveluilleen toimijan on tarkasteltava, miten
pitkälle käytettävissä olevat resurssit riittävät. Tarkastelussa tulisi mm. huo-
mioida liiketoimintaa koskevat vaatimukset ja sopimusvelvoitteet sekä toimi-
jan mahdollisuudet hyödyntää muita kuljetusmuotoja vakavissa pitkäkestoi-
sissa häiriötilanteissa.

Pääosa raideliikenteen toimijoista soveltaa erilaisissa liikenteellisissä tilanteissa
määräyksen liitteessä 1 kuvattuja varautumisen tavoitetasoja. Liitteen 1 mu-
kaiset yhteiset kuvaukset antavat toimijoiden varautumistyyliä yhteisen run-
gon, edistävät valmiussuunnitelmien yhteensovittamista sekä helpottavat eri-
laisten häiriötilanteiden vaikutusten arviointia. Liitteen 1 soveltumisesta eri
raideliikenteen toimijoihin säädetään määräyksen luvussa 9 'Raideliikenteen
erityismääräykset'. Käytännössä liite 1 tulee sovellettavaksi kaikille määräyk-
sen soveltamisalaan kuuluville raideliikenteen toimijoille lukuun ottamatta yk-
sityisraiteen haltijoita, joiden toimintaa ei määräyksen määritelmän mukaisesti
pidetä huoltovarmuuskriittisenä. Kaupunkiraideliikenteen toimijoiden tulee
noudattaa liitettä 1 vain soveltuvin osin.

Esimerkki A: Rautatieliikenteen harjoittajan on määriteltävä määräyk-
sen liitteen 1 liikenteellisiin tilanteisiin vastaavat palvelutasot, jotka var-
mistamalla se voi vielä vaatimustenmukaisesti vastata tavaravaunujen
kunnossapidosta annettujen säädösten vaatimuksiin. Vastaavasti tulee
miettiä esimerkiksi se, minkälaisella kuljettajamäärällä liikennöintiä pys-
tytään suorittamaan säädösten ja sopimusten edellyttämällä tavalla.
Rautatieliikenteen harjoittajan tulisi tehdä yhteistyötä sopimuskumppa-
neidensa kanssa ja varmistua siitä, että molemmilla on sama käsitys
kuljetusvolyymeistä poikkeusoloissa.

Esimerkki B: Rataverkon haltijan on määriteltävä määräyksen liitteen 1
mukaisiin liikenteellisiin tilanteisiin vastaavat menettelyt, joiden mukai-
sesti se pystyy varmistamaan toimintansa esimerkiksi pidentyneen säh-
kökatkon tai oman raiteistonvaurioitumisen aikana. Lisäksi rataverkon
haltijan tulee määrittää menettelyt, joilla sen on tarvittaessa mahdollista
turvata vähintään huoltovarmuuskriittiset kuljetukset rataverkollaan val-
miuslain mukaisissa poikkeusoloissa. Poikkeuksena kuitenkin yksityisen
rataverkon haltija voi määritellä tavoitetasonsa määräyksen liitettä so-
veltamatta, mikäli tämän rataverkolla ei voida odottaa kuljetettavan

poikkeusoloissakaan huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia. Liitettä voi kuitenkin halutessaan hyödyntää.

5 Riskien hallinta

5.1 Toimintavarmuutta vaarantavien riskien hallinta

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 5.1.

Toimijan on määriteltävä valmiussuunnitelmassa toimijan toimintavarmuutta vaarantavat uhkat ja riskit sekä niiden vaikutukset ja seuraukset. Lisäksi tulee kuvata riskienhallintatoimenpiteet, joilla varmistetaan, että toiminta voi jatkua normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Valmiussuunnitelmassa tulee myös määritellä riskienhallinnan vastuut.

Riskillä tarkoitetaan toimintaan nähden kielteisen tapahtuman todennäköisyyden ja vaikutusten yhdistelmää. Kaikille riskeille on yhteistä se, että toteutessaan ne haittaavat toimijan toimintaa. Hyvällä riskienhallinnalla voidaan edistää toimijan toimintakykyä erilaisissa häiriötilanteissa. Koska riskit vaihtelevat merkittävästi toimijoittain, jokaisen toimijan tulee tunnistaa, arvioida ja hallita omaan toimintaansa kohdistuvat riskit. Valmiussuunnitelmaa laadittaessa toimijan tulee keskittyä erityisesti kriittisten toimintojen ja palvelujen toimintavarmuuteen kohdistuviin uhkiin ja riskeihin sekä määrittää, millaisia vaikutuksia niillä voi realisoituessaan olla ja miten toimija voi hyvällä varautumisella vaikuttaa riskiin.

Riskienhallintatoimenpiteiden tulisi kohdistua kyseiseen riskiin ja olla suhteessa riskin suuruuteen. On hyvä tarkastella riskienhallintatoimenpiteiden riittävyyttä ja varmistaa niiden toteutus ja seuranta. Tämä korostuu erityisesti merkittävimpien riskien kohdalla. Riskienhallinnassa tulee myös huomioida häiriötilanteet ja skenaariot, joissa erilaiset riskit voivat korostua. Esimerkiksi sotilaallisessa uhassa tai pandemiassa voi korostua eri tavoin henkilöstön saatavuus verrattuna sään ääri-ilmiöihin liittyvissä tilanteissa.

Toimijan tulisi huomioida riskienarvioinnissa myös merkittävimpien yhteiskunnan perusrakenteita horjuttavien vakavien häiriöiden vaikutukset omaan toimintaansa. Näitä voivat olla esimerkiksi sähköön saatavuuteen tai tietoliikenteeseen liittyvät pitkäkestoiset häiriöt, kriittisten varaosien ja komponenttien saatavuuden häiriöt sekä muut vastaavan tasoiset uhkat ja niistä muotoutuvat riskit. Vakavien häiriöiden takia liikennevirrat voivat myös ohjautua tavanomaisesta poikkeaville reiteille, esimerkiksi poikkeaviin satamiin, jolloin liikennevirtojen määrän ja tyyppin muutokset voivat lyhyessä ajassa muuttaa kuljetuksiin liittyviä sisäisiä ja ulkoisia riskejä. Riskien tunnistuksessa voi hyödyntää liitteessä olevaa avainsanalistaa.

Varautumisen skenaarioiden avulla voidaan kohdentaa varautumistyötä ja riskienarviointeja tiettyihin teemoihin. On hyvä määritellä, mihin skenaarioihin varaudutaan ja arvioida niihin liittyvät riskit ja määritellä niille hallintatoimenpiteet. Rautatiejärjestelmässä olisi hyvä varautua normaalin häiriöhallinnan lisäksi vähintään seuraaviin skenaarioihin: Taloudellinen kriisi, laaja-alainen vaikuttaminen ja sotilaallinen uhka. Toimijan kannattaa arvioida oman toiminnan näkökulmasta kuhunkin skenaarioon liittyvät riskit.

Taloudellisen kriisin skenaariossa resurssit vähenevät, korjausvelka kasvaa, liikennemäärät voivat vähentyä ja henkilöstö ylikuormittua. Taloudellisen kriisin on hitaasti ja pitkäjänteisesti kehittyvä skenaario, josta palautuminen vie aikaa. Varautumisella pyritään estämään taloudellisen kriisin vaikutukset turvallisuuteen ja huomioida kriisin vaikutuksen yhteiskuntaan esimerkiksi ilkeiden lisääntymisenä.

Laaja-alaisen vaikuttamisen skenaariossa valtiollisen toimijan toteuttama laaja-alaisen vaikuttamisen riski on lisääntynyt. Vaikuttaminen voi näkyä informaatiovaikuttamisena, tietojärjestelmiin kohdistuvina uhkina ja häiriöinä tai jopa fyysisinä iskuina. Liikennejärjestelmässä tulisi varautua entistä enemmän kriittisen infran ja tiedon suojaamiseen ja kykyyn toimia erilaisissa häiriötilanteissa. Tulee myös kiinnittää huomiota järjestelmien ja infran valvontaan.

Sotilaallisen uhan osalta tulisi varautua siihen, että jo sodan uhkalla voi olla merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmän käyttöön. Rautatiejärjestelmällä on erittäin keskeinen rooli huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden turvaamisessa. Kannattaa varautua liikennevirtojen nopeisiin muutoksiin, jotta voidaan turvata yhteiskunnan kannalta kriittiset vienti- ja tuontikuljetukset. Henkilöstön ja varaosin saatavuuteen liittyvät riskit kasvavat, infrastruktuuriin ja kalustoon liittyvien häiriöiden todennäköisyys kasvaa, sähkö- ja tietoliikenneyhteyshäiriöiden todennäköisyydet kasvavat merkittävästi ja esimerkiksi satamien käyttöön liittyvät riskit voivat kasvaa. Tulisi vahvistaa kykyä korjata niin kalustoa kuin infrastruktuuriakin erilaisissa tilanteissa, tunnistaa kriittiset kohteet ja toiminnot sekä varmistaa niiden käytettävyys. Rautatiejärjestelmässä yhteistyön merkitys korostuu, jotta voidaan varmistaa rautatieliikenne.

Esimerkki A: Rautatieliikenteen harjoittajan toimintaan liittyy monenlaisia yrityksen kilpailukykyyn ja liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä, mutta valmiussuunnitelmassa rautatieliikenteen harjoittajan tulee keskittyä nimenomaan toimintavarmuuden kannalta merkityksellisiin riskeihin. Näitä ovat esimerkiksi kuljettajien tai kaluston kapasiteetin merkittävä vähentyminen tai kyvyttömyys huolehtia käytettävän kaluston kunnossapidosta. Jos rautatieliikenteen harjoittaja tunnistaisi nämä kolme riskiä, sen tulisi määritellä myös menettelyt, joilla se voi varmistaa toimintansa jatkumisen siinä tapauksessa, että joku riskeistä realisoituu. Esimerkiksi laatia menettelyt, joilla se voi saada käyttöönsä

vuokrakuljettajia, siirtää kunnossapitotehtävänsä toisen toimijan suoritettavaksi tai saada joko lisää kapasiteettia tai mitoittaa esimerkiksi priorisointia hyödyntämällä toimintansa saatavilla olevaan kapasiteettiin. Menettelyjen osalta tulee määritellä myös kuka rautatieliikenteen harjoittajan palveluksessa olevista henkilöistä vastaa mistäkin toimintakokonaisuudesta ja miten häiriötilanteissa käyttöön otettavat prosessit saadaan toimintaan.

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

5.2 Riskienhallintamenettelyt

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 5.2.

Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa riskienhallintajärjestelmä tai -menettelyt, joilla tunnistetaan ja turvataan kriittinen toiminta normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Toimijan on kuvattava, miten se tekee säännöllistä arviointia kriittisiin toimintoihinsa ja palveluihinsa kohdistuvista uhkista, ja niihin liittyvistä riskeistä sekä miten se ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin niiden hallitsemiseksi sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa. Lisäksi riskienhallintatoimenpiteiden kuvauksen yhteyteen tulee dokumentoida perustelut, miksi kyseiset toimenpiteet on valittu. Jos toimenpiteisiin jätetään ryhtymättä, tulee dokumentoida myös tätä koskevat perustelut.

Säännöllinen ja järjestelmällinen uhkien ja vaarojen tunnistaminen muodostaa perustan riskienhallinnalle ja valmiussuunnittelulle. Valmiussuunnittelun tulisi kohdata tunnistettujen riskien kanssa. Jos esimerkiksi johonkin asiaan liittyvät riskit on arvioitu suureksi, tulee valmiussuunnitelmassa kuvatut menettelyt olla riittävät riskin hallitsemiseksi. Valmiussuunnittelussa on hyvä huomioida, että toimintaympäristö ja riskien todennäköisyydet voivat vaihdella voimakkaasti ajassa, joten riskienarviointia ja -hallintasuunnitelmaa tulee tarkastella säännöllisesti ja tehdä sen perusteella myös päivityksiä valmiussuunnitelmaan.

Toimijan tulee valmiussuunnitelmassa kuvata, millaisia riskienhallintajärjestelmiä tai -menettelyjä sillä on käytössä erityisesti sen toimintaan liittyvissä erilaisissa häiriötilanteissa. Käytännössä toimijan on kuvattava, miten se arvioi säännöllisesti sen kriittisiin toimintoihin ja palveluihin kohdistuvia uhkia ja

millaisia riskejä uhkiin liittyy. Lisäksi on kuvattava se, miten toimija hallitsee tunnistamansa riskit.

Riskejä arvioitaessa ja niiden hallintaa kehitettäessä on tärkeää huomioida yksittäisten riskien lisäksi riskien ketjuuntumisen ja yhteisvaikutusten mahdollisuudet sekä toimijan vaikutuspiirissä olevien muiden toimintojen, esimerkiksi alihankintaketjujen vaikutukset.

Riskienhallinta on elävä prosessi, joka on dokumentoitava ja päivitettävä toiminnan muuttuessa. Dokumentointivaatimus koskee myös sitä, millä perusteilla toimija on riskeihin sovellettavat hallintatoimenpiteet valinnut tai jättänyt jotain hallintatoimenpiteitä toteuttamatta. Kattava ja ajantasainen sekä hyvin dokumentoitu riskienhallinta parantaa merkittävästi toimijan toimintakykyä kaikissa tilanteissa.

Esimerkki A: Rautatieliikenteen harjoittaja käy kerran vuodessa yrityksen johtoryhmässä läpi toimintavarmuutta koskevat riskit ja niiden hallitsemiseksi suunnitellut menettelyt. Tämän jälkeen rautatieliikenteen harjoittaja tekee tarvittavat päivitykset henkilöstöä kuullen sovittuihin menettelyihin ja tiedottaa niistä koko henkilöstöään.

Esimerkki B: Rataverkon haltijan riskienhallintapäällikkö käy riskienhallintasuunnitelman ajantasaisuuden ja riskienhallintamenetelmät läpi neljä kertaa vuodessa johtamisjärjestelmän katselmusten yhteydessä ja on vastuussa tarvittavien muutosten tekemisestä sovittuihin menettelyihin yhdessä menettelyistä vastaavien päälliköiden kanssa. Tarvittavat päivitykset riskienhallintasuunnitelmaan tehdään riittävällä asiantuntijajoukolla ja riskien tunnistamiseen, arviointiin ja uudelleen arviointiin hyödynnetään soveltuvin osin myös henkilöstön edustajia. Päälliköt ovat vastuussa tehdyistä muutoksista tiedottamisesta henkilöstölle siltä osin, kuin muutokset koskevat heidän toimintaansa.

Riskien tunnistuksessa voi hyödyntää ohjeen liitteenä olevaa avainsanalistaa.

6 Resurssien hallinta ja harjoitukset

6.1 Henkilö- ja materiaaliressurit

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.1.

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

Tarkasteltaessa resurssien riittävyyttä kriittisiin toimintoihin ja palveluihin, on paras ottaa lähtökohdaksi normaaliolojen häiriötilanteet ja niiden vaikutukset

resurssien riittävyyteen. Samalla syntyy yleiskäsitys siitä, mitkä tulevat olemaan ongelmakohdat häiriötilanteissa, kun sekä henkilö- että materiaaliresursseja todennäköisesti on rajoitetummin saatavilla.

Henkilöresurssien osalta on hyvä kiinnittää huomiota erityiskoulutetun henkilöstön (liikenteenohjaajat, kuljettajat, kaluston- ja rataverkon kunnossapito-henkilöstö ja organisaation tieto- ja kyberturvallisuudesta vastaavat henkilöt) tarpeeseen ja mahdollisuuksiin tarvittaessa korvata tällaista henkilöstöä mm. toimijan koko ja sijainti huomioiden. Suunnittelussa olisi hyvä miettiä kriittisten tehtävien varahenkilöt henkilöstön saatavuuden ja osaamisen varmistamiseksi.

Lisäksi tulee huolehtia mm. toimitilojen, toimintaan tarvittavien laitteiden, tarvikkeiden ja järjestelmien sekä varaosien saatavuudesta ja käytettävyydestä. Yhtenä esimerkkinä voi mainita väistötilat, joihin toiminta voidaan siirtää, jos toimijan 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.

6.2 Osaaminen ja koulutus

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.2.

Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se huolehtii siitä, että sen johdolla ja kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen ja ylläpitoon osallistuvalla henkilöstöllä (kriittinen henkilöstö) on varautumisen ja toiminnan jatkuvuuden kannalta tarvittava osaaminen ja koulutus normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Valmiussuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota myös kriittisten toimintojen ylläpitämiseen sekä kriittisten palvelujen varmistamiseen liittyvään osaamiseen ja osaamisen kehittämiseen. Henkilöstön on helpompi toimia häiriötilanteissa, jos kaikki tietävät, mikä heidän roolinsa eri tilanteissa on ja miten heidän tehtävänsä mahdollisesti muuttuvat häiriötilanteen yllättäessä. Erityisesti tulee huolehtia siitä, että henkilöstön osaaminen varmistetaan ja

osaamista ylläpidetään, mikäli henkilöiden tehtävät muuttuvat esim. poikkeusoloissa.

Erityisesti isommilla toimijoilla osaamisen tehtäväkohtainen määrittely on ratkaisevan tärkeää, koska henkilöstön osaamistarpeet voivat olla hyvinkin erilaiset. Johdon osaamisen lisäksi myös muun henkilöstön toimintakyky erilaisissa häiriötilanteissa tulee varmistaa.

6.3 Varautumisen harjoitukset

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 6.3.

Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten sen johto ja kriittinen henkilöstö osallistuvat työtehtäviensä mukaisesti varautumiseen liittyviin harjoituksiin ja miten toimija huomioi harjoituksissa tunnistetut kehityskohteet. Lisäksi valmiussuunnitelmassa on kuvattava, miten toimija seuraa henkilöstön osallistumista valmiussuunnitelman mukaisiin koulutuksiin ja harjoituksiin ja kuinka toimija dokumentoi osallistumiset johdon ja kriittisen henkilöstön osalta.

Valmiussuunnitelman mukaisia toimintoja tulee harjoitella säännöllisesti joko toimijan omissa harjoituksissa tai osallistumalla muiden toimijoiden tai viranomaisten järjestämiin harjoituksiin, jolloin myös yhteistyötä tulee harjoiteltua poikkeavissa tilanteissa. On tärkeää, että harjoituksiin osallistuu sekä johdon että henkilöstön edustajat. Valmiussuunnitelmassa tulee kuvata erityisesti sitä, miten sen johto ja eri tehtävien osalta kriittiseksi määritelty henkilöstö osallistuvat harjoituksiin. Lisäksi olisi hyvä harjoituttaa myös varahenkilöitä ja varmistaa myös varahenkilöiden osaaminen.

Harjoitukset voivat olla ns. työpöytäharjoituksia tai eri laajuisia käytännön toimintaharjoituksia. Työpöytäharjoituksia tai muita pienempiä harjoituksia olisi hyvä pitää vuosittain ja laajempia toiminnallisia harjoituksia järjestää 2–3 vuoden välein. Valmiussuunnitelmassa tulee myös kuvata, miten toimija kerää harjoituksiin osallistujilta palautetta toimintaa kehittääkseen ja seuraa kehitystoimenpiteiden toteutumista. Tärkeää on myös huomioida, että harjoituksissa tulisi harjoitella pääsääntöisesti häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa, joka parantaa arjen toimintakykyä.

Eri tehtäviin liittyvät osaamistarpeet voidaan huomioida esimerkiksi koulutussuunnitelmassa ja suoritettavat koulutukset kirjataan esimerkiksi koulutusten hallintajärjestelmään. Henkilöstö- ja materiaaliressurssien kuvaaminen valmiussuunnitelmassa voidaan tehdä esimerkiksi viittaamalla dokumentaatioon, josta resurssit ovat löydettävissä. Myös osaamisen kehittämistä koskevan dokumentaation ajantasaisuudesta tulee huolehtia, samoin koulutuksiin ja harjoituksiin osallistumisten seurannasta.

7 Kriittiset kumppanit, palveluntuottajat ja alihankkijat

7.1 Kriittisten kumppaneiden tunnistaminen

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.1.

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

Jotta toimija voisi tehokkaasti varautua siihen mahdollisesti kohdistuviin häiriötilanteisiin, toimijan tulee tunnistaa, miltä osin sen toiminta on omissa kässissä ja miltä osin sen toimintaan kohdistuu riippuvuuksia, jotka edellyttävät yhteistyötä muiden organisaatioiden kanssa. Valmiussuunnitelmassa tulee kuvata toimijan kriittiset kumppanit, samoin olisi hyvä kuvata mahdolliset vaihtoehtoiset tavat jatkaa toimintaa, jos joku kriittiseksi arvioiduista organisaatioista ei enää voisikaan tai haluaisikaan jatkaa toimintaansa tai yhteistyötä toimijan kanssa.

Esimerkki A: Rautatieliikenteen harjoittaja on tunnistanut kriittisiksi 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, joita 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. Rataverkon haltijan tulisi olla selvillä niistä riskeistä, joita toinen rataverkon haltija voi

sen omalle toiminnalle aiheuttaa, kuten läpikulku tai pääsy toisen rata-verkon kautta sen omalle verkolle.

7.2 Vastuut varautumisen toteutuksessa

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.2.

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

Valmiussuunnitelmassa tulee kuvata, miten toimijan varautuminen vaikuttaa muihin toimijoihin ja miten toimijan ulkoistamien tehtävien vastuut vaikuttavat valmiussuunnitteluun. Toimijan omaan varautumiseen 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.

Tilaajan ja palveluntuottajan olisi hyvä kirjata varautumisvelvoitteet yksityiskohtaisesti myös kahdenvälisiin sopimuksiin ja mainita, että varautumisvelvoitteet koskevat sekä normaaliolojen häiriötilanteita että myös erilaisia poikkeusoloja.

7.3 Varautumisvelvoitteet ja sopimukset

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.3.

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

Valmiussuunnitelmassa toimijan tulee määritellä, minkälaisia varautumistoimenpiteitä se sopimuksin edellyttää kriittisiltä kumppaneiltaan ja miten se varmistaa sopimusten ajantasaisuuden ja seurannan. Lisäksi valmiussuunnitelmaan on liitettävä kaikki toimijoiden väliset varautumista koskevat sopimukset tarvittaessa mm. niiden luottamuksellisuudesta huolehtien.

Sopimuksissa olisi hyvä huomioida seuraavat tilanteet ja palveluntuottajaan kohdistuvat velvoitteet:

- henkilökunnan (VAP) ja tarvittavien koneiden ja laitteiden saatavuus kaikissa tilanteissa
- sopimuksissa edellytettyjen osaamisvaatimusten varmistaminen

- tilaajan edellyttämä vasteaika esimerkiksi verkon kunnossapitoon liittyen
- tilaajan edellyttämien dokumenttien vaatiminen
- palveluntuottajan omavalvontaan liittyvät vaatimukset
- tilaajan oikeus suorittaa ulkoisia auditointeja sen varmistamiseksi, että sopimuksessa edellytettyjä vaatimuksia on noudatettu
- salassapitosopimus ja vaitiolovelvollisuus
- menettelyt sopimusrikkomuksissa
- palveluntarjoajan tehtävien ulkoistaminen kolmannelle osapuolelle, eli kettujuttamisen puitteiden ja kieltojen määrittely

7.4 Yhteistoiminnan varmistaminen

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 7.4.

Valmiussuunnitelmassa tulee lisäksi kuvata, miten toimija varmistaa yhteistoiminnan kriittisten kumppaneiden, palveluntuottajien ja alihankkijoiden kanssa, esimerkiksi yhteisen harjoittelun kautta, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien on tärkeää tehdä valmiussuunnittelussa yhteistyötä, vertailla suunnitelmia keskenään ja huomioida toistensa tarpeet ja mahdollisuudet toimia erilaisissa tilanteissa. Asia korostuu erityisesti kuljetusten varmistamiseen poikkeusoloissa eli tilanteissa, joissa olosuhteet maassamme saattaisivat olla hyvin vaikeat. Valmiussuunnitelmaan nämä yhteistoiminnan kuvaukset tulee sisällyttää kriittisten kumppanien osalta.

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

8 Muut valmiussuunnitelmassa kuvattavat asiat

8.1 Yhteistyö viranomaisten kanssa ja viestintä

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.1.

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

Erilaisissa häiriötilanteissa toimijan tulee tietää, mitkä ovat ne keskeiset viranomaiset ja yhteistyötahot, joiden kanssa sen on tehtävä häiriötilanteessa

yhteistyötä ja miten yhteistyötä erilaisissa häiriötilanteissa käytännössä tehdään. Myös nämä yhteistyömenettelyt on kuvattava valmiussuunnitelmassa.

Esimerkiksi onnettomuuden sattuessa varautumisen toimenpiteet on mitoitettava siten, että tilanne voidaan hallita siihen asti, kunnes viranomainen saapuu onnettomuuspaikalle ja ottaa tilanteesta johtovastuun. Näitä asioita on hyvä kuvata esim. toimijan pelastussuunnitelmassa ja varmistaa oman varautumisen riittävä taso pelastusviranomaisen kanssa. Onnettomuustilanteiden ja muiden häiriöiden varalle on lisäksi luotava selkeä ja yksiselitteinen kriisiviestintäohje, jonka mukaisesti akuutissa tilanteessa osataan toimia eri tahojen tarpeet huomioiden.

Erilaisten häiriötilanteiden varalta toimijan on selvitettävä ennalta oman toimintansa kannalta keskeiset viesti- ja hälytysyhteydet sekä varmistaa niiden käytön edellytykset. Lisäksi on hyvä selvittää tarvittaessa niiden varajärjestelmät, sekä varmistaa myös järjestelmien toimintaedellytykset.

8.2 Valmiuden tehostamistoimenpiteet

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.2.

Valmiussuunnitelmassa on kuvattava valmiuden tehostamistoimenpiteitä, joilla toimija kykenee varmistamaan toimintansa normaaliolojen eriasteisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Lisäksi tulee kuvata varautumistoimenpiteistä vastaavan johto-organisaation kokoonpano, toiminta ja toimintapaikka.

Valmiussuunnitelmassa on kerrottava, miten toimija käytännössä eri asteisissa häiriötilanteissa toimii ja miten se tarvittaessa kohottaa valmiuttaan häiriöiden vakavoituessa. Valmiuden tehostamisen tarve voi tulla ajankohtaiseksi esimerkiksi toimintaympäristöön liittyvän tilannekuvan seurannan tai kriittisen materiaalin saatavuuteen liittyvien haasteiden ilmenemisen kautta ja tarve valmiuden nostamiseen voi johtua esimerkiksi haasteiden tai uhkien lisääntymisestä.

Tehostamistoimenpiteiden käyttöönottoon vaikuttavat aina toimijan oma uhka-arvio, sen tunnistamat riskit ja niiden vaikutukset toimijalle sekä riskienhallintakeinot. Tehostamistoimenpiteet voivat olla esimerkiksi seuraavia:

- 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

Valmiussuunnitelmassa tulee kuvata myös varautumistoimenpiteistä vastaavat henkilöt ja käytännön ohjeet erilaisten häiriötilanteiden hallintaan. Lisäksi tulee kertoa, onko varautumistoimenpiteistä vastaavien henkilöiden käyttöön varattu johto- tai tilannekeskusta ja jos ei, mikä toimipiste tai huone otetaan tarvittaessa heidän käyttöönsä. Toimijan tulisi nimetä henkilö vastaamaan kyseisen tilan käytettävyydestä. On myös hyvä huomioida, että yleensä se henkilökunta, joka tietyistä tehtävistä arjessa vastaa, osaa tehdä ne myös parhaiten erilaisissa häiriötilanteissa.

8.3 Suojatilat ja -välineet sekä toipumissuunnitelma

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 on kuvattava valmiussuunnitelmassaan myös häiriötilanteissa käytettävät suojatilat ja -välineet, joiden käyttäminen voi tulla eri syistä kyseeseen. Myös tilojen ja välineiden sijainti ja käyttöedellytykset on kuvattava. Lisäksi on tarpeen nimetä henkilö, joka vastaa suojatilojen ja -välineiden kunnossapidosta ja käytettävyydestä sekä toimintamalli niiden säännölliseen katselmuksen.

Lisäksi valmiussuunnitelmaan on sisällytettävä toiminnan normalisoimiseksi laadittu toipumis- eli palautussuunnitelma, johon tulee sisällyttää ne toimenpiteet, jotka tekemällä toimija pääsee toipumaan takaisin normaalitilaan. Palautumissuunnitelmassa olisi huomioitava erilaiset häiriötilanteet ml. poikkeusolot sekä niistä toipumista varten käytettävissä olevat toimenpiteet. Lisäksi suunnitelmassa on yksilöitävä, kuka organisaatiossa vastaa toipumissuunnitelman käyttöönotosta.

Lisäksi valmiussuunnitelmaan tulisi liittää pelastuslain (2011/379) edellyttämä toimijan pelastussuunnitelma, jos toimijalta edellytetään sen laatimista.

8.4 Ilmoitusvelvollisuudet

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 8.4.

Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten se hoitaa mahdolliset sääntelystä tai sopimuksista aiheutuvat ilmoitusvelvollisuutensa. Lisäksi toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa, miten ja mille tahoille se ilmoittaa liikenteeseen liittyvistä häiriöistä toiminnassaan.

Toimijan tulee valmiussuunnitelmassa kuvata häiriöiden ilmoittamiseen liittyvät menettelyt, jotta sen on tilanteen niin edellyttäessä helppo toimia sääntelyn ja sitä koskevien sopimusten edellyttämin tavoin. 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.

Ilmoitusvelvollisuuksia koskevia menettelyitä laadittaessa on hyvä perehtyä ilmoitusten tekemistä varten käytössä oleviin tietojärjestelmiin ja -lomakkeisiin sekä varmistaa niiden käyttöön liittyvä osaaminen. Ilmoitusvelvollisuuksia kuvattaessa on käytettävien välineiden lisäksi tärkeää kuvata, mitkä ilmoitusvelvollisuudet toimijaa koskevat, mille taholle toimija tekee erilaiset ilmoitukset ja miten ilmoitusten vaatimuksenmukaisuudesta ja oikea-aikaisuudesta huolehditaan. Lisäksi on hyvä kuvata, minkälaisissa tilanteissa toimijan tulee jo ennakolta tilanteen hallitsemiseksi viestiä sen toiminnan kannalta olennaisille tahoille suunnittelemistaan varautumisen toimenpiteistä.

Häiriöilmoitusvelvollisuuksia koskevaa kuvausta laadittaessa kannattaa perehtyä Traficomien määräykseen raideliikenteen häiriöiden ilmoittamisesta (TRAFICOM/72302/03.04.02.00/2024).

9 Oman toiminnan arviointi

9.1 Oman varautumisen arviointi

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 9.1.

Toimijan on valmiussuunnitelmassa kuvattava, miten se arvioi säännöllisesti omaa varautumistaan. Säännöllisen arvioinnin tulee tuottaa tietoa, kuinka hyvin valmiussuunnitelma vastaa ja palvelee toiminnan nykytilaa. Valmiussuunnitelmassa tulee kuvata, kuinka arvioinnin tulokset käydään läpi.

Oman toiminnan arvioinnilla varmistetaan toimijan kriittisten toimintojen ja palvelujen jatkuvuus normaalioloissa ja poikkeusoloissa, valmiussuunnitelman ajantasaisuus sekä havaittujen puutteiden korjaaminen. Näitä tavoitteita varten toimijan tulee valmiussuunnitelmassa kuvata, miten se suunnitelmallisesti

ja säännöllisesti arvioi varautumistaan ja miten se käy läpi arviointien tulokset. Valmiussuunnitelmassa tulee myös määrittää arvioinnin suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat henkilöt.

Oman toiminnan arvioinnin tueksi on hyvä laatia esimerkiksi vuosittain oma-
valvontasuunnitelma, joka tukee säännöllisten arviointien tekemistä. Omavalvonnan kohteiden asetannassa on hyvä huomioida tämän ohjeen kappaleen 4 (Riskienhallinta) mukaisesti omaan toimintaan ja varautumiseen suoritettavan riskienarvioinnin tulokset ja näille määritetyt hallintakeinot. Omavalvonnan keinoin voidaan valvoa merkityksellisempien riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamista ja tehokkuutta ja näin edelleen konkreettisesti parantaa toimijan omaa varautumista. Lisäksi arvioinnissa tulee huomioida toimintaa koskevat vaatimukset ja erilaisista mittareista sekä toimintaa koskevista auditoinneista ja asiakaspalautteista saatavat tiedot.

9.2 Toiminnan kehittäminen

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 9.2.

Toimijan on dokumentoitava arvioinnin tulokset ja kuvattava, miten se hyödyntää saatuja tuloksia ja seurattava niiden perusteella määritettyjen toimenpiteiden toteutumista toiminnan kehittämisessä.

Oman toiminnan arvioinnilla saadaan tietoa valmiussuunnitelman päivittämisen tarpeista sekä määritettyjen riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamisesta. Jotta tarpeet saadaan viivytyksettä käsiteltyä, valmiussuunnitelmaan tulee sisällyttää toimintamalli oman toiminnan arvioinnissa havaittujen puutteiden käsittelyyn, dokumentointiin ja hyödyntämiseen osana oman toiminnan kehittämistä. Tätä varten on hyvä kuvata myös se, miten toimija määrittää korjaavia toimenpiteitä ja seuraa niiden edistymistä organisaatiossaan. Yksi toimiva malli on sisällyttää valmiussuunnitelman toimivuus ja siihen kohdistuvien korjaavien toimenpiteiden etenemisen tilanne osaksi johdon katselmusta.

10 Raideliikenteen erityismääräykset

10.1 Kriittisen materiaalin riittävyys

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.1.

Toimijan on valmiussuunnitelmassa kuvattava, miten se varmistaa oman toimintansa ylläpitämiseksi tarvittavan kriittisen materiaalin riittävän saatavuuden, jotta se kykenee jatkamaan toimintaansa normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Toimijan on valmiussuunnitelmassa kuvattava, mitä menettelyjä sillä on käytössään, jotta se voi jatkaa toimintaansa myös silloin, kun sen toiminnan

kannalta kriittiseksi arvioidun materiaalin, laitteiden ja komponenttien saata-
vuus heikkenee tai peräti estyy. Tätä varten toimijan tulee selvittää mahdolli-
set yhteistyömahdollisuudet muiden toimijoiden kanssa sekä alihankkijoiden ja
palveluntuottajien kanssa tehdyt sopimukset sekä kriittisen materiaalin kor-
vattavuus.

Jos kriittinen materiaali ei ole helposti korvattavaa, tai sitä on vaikea hankkia,
toimijan on hyvä miettiä, miten se voi tarvittaessa joko muuntaa tai sopeuttaa
toimintaansa häiriön keston ajaksi ja minkälaisia vaikutuksia toimintaan tehtä-
villä muutoksilla on joko sen omaan tai yhteistyötahojen toimintaan. Kriittisen
materiaalin hankinnassa on hyvä selvittää, voidaanko omaa käytössä olevaa
materiaalia hyödyntää oman kriittisen toiminnan jatkuvuuden varmistamiseksi.

10.2 Varautumisen tavoitetasot (määräyksen liitteen 1 soveltaminen)

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.2.

Jos liitettä 1 sovelletaan toimijaan, toimijan tulee soveltaa 4.2. kohdassa
tarkoitettuina varautumisen tavoitetasoina liitteessä 1 määriteltyjä lii-
kenteellisiä tilanteita ja niiden vaatimuksia.

Toimijan tulee valmiussuunnitelmaa laatiessaan tunnistaa, tuleeko sen sovel-
taa myös määräyksen liitettä 1 eli varautua toimimaan erilaisissa nimetyissä
liikenteellisissä tilanteissa. Liitteen 1 soveltuminen käydään toimijoittain läpi
luvussa 9 'Raideliikenteen erityismääräykset', ja kooste soveltumisesta löytyy
ohjeen kohdasta 4.2.

10.3 Rautatieliikenteen varmistaminen

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.3.

Toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa rautatieliikenteen varmis-
tamiseksi tarvittava rataverkko, kybertoimintaympäristö ja menettelyt
sekä miten varmistetaan henkilöstön (mukaan lukien palveluntuottajien
ja alihankkijoiden henkilöstö) kyky ja osaaminen normaaliolojen häiriöti-
lanteissa ja poikkeusoloissa yhteiskunnan perustarpeiden edellyttämässä
laajuudessa.

Toimijan tulee tunnistaa ja kuvata hallitsemansa ja/tai käyttämänsä kriittinen
rataverkko sekä kyberympäristö eli digitaalinen toimintaympäristö, joka sen
on turvattava erilaisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Käytännössä toi-
mijan tulee osata kuvata toimintaansa liittyvä kybertoimintaympäristö sekä se,
miten se tunnistaa ja hallitsee toimintaansa kohdistuvat kyberturvallisuusuhat
(haavoittuvuudet, uhkat ja riskit) siten, että sen toiminta voidaan erilaisissa

häiriötilanteissa pitää myös kyber- ja tietoturvallisuuden osalta luotettavana ja turvallisena.

Valmiussuunnitelmassa on lisäksi kuvattava, minkälaisilla toimenpiteillä ja seurannalla toimija varmistaa sen käyttämän henkilöstön kyvyn ja osaamisen toimia tarvittavin tavoin myös erilaisissa häiriötilanteissa. Tähän liittyen toimija voi tarvittaessa edellyttää myös palveluntuottajalta tarkempia varautumista koskevia toimenpiteitä ja sisällyttää maininnat niistä kahdenvälisiin sopimuksiin.

10.4 Varautumisen harjoitukset

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.4.

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

Toimijan tulee kuvata valmiussuunnitelmassa, miten se osallistuu viranomais-ten sekä muiden toimijoiden varautumista tukeviin harjoituksiin ja millaisia joko vain omalle henkilöstölle tai myös muille toimijoille avoimia harjoituksia se itse järjestää.

Harjoitusten aikana ja niiden jälkeen toimijan on hyvä arvioida, miten se pysyy valmiussuunnitelmansa mukaisesti reagoimaan harjoituksessa vastaan tuleviin tilanteisiin ja minkälaisia kehitystarpeita harjoituksesta sen varautumistoimenpiteisiin nousee esiin. Harjoituksiin osallistuneista henkilöistä on hyvä pitää kirjaa ja kannustaa erityisesti johtoa ja kriittistä henkilöstöä osallistumaan.

10.5 Vaatimukset rataverkon haltijalle

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.5.

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 haltijan tulee valmiussuunnitelmaa laatiessaan miettiä yhteistyössä sen hallitseamalla rataverkolla liikennöivien rataverkon haltijoiden ja rataverkkoonsa liittyvien muiden rataverkon haltijoiden kanssa menettelyt sille, miten ne voivat varmistaa valmiussuunnitelmansa ja varautumisen toimenpiteidensä yhteensopivuuden tarvittavilta osin. Menettelyjen laatimisessa on

hyvä pyrkiä siihen, että erilaisissa häiriötilanteissa kuljetusten siirtyminen rataverkolta toiselle olisi mahdollisimman sujuvaa kulloisenkin häiriötilanteen laatu ja vaatimukset huomioiden.

10.6 Vaatimukset huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijalle

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.6.

Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan on lisäksi noudatettava liitteessä 1 määrättyjä raideliikenteen varautumisen vaatimuksista.

Jos valmiussuunnitelmaa laativa rataverkon haltija on huoltovarmuuskriittinen, sen tulee valmiussuunnitelmaa laatiessaan ja varautumisen toimenpiteitä suunnitellessaan huomioida määräyksen liitteessä 1 määritellyt raideliikenteen varautumisen vaatimukset eli erilaiset liikenteelliset tilanteet, joissa sen tulee kyetä tilanteen edellyttämällä tavalla toimimaan. Huoltovarmuuskriittisenä rataverkon haltijana pidetään määräyksen määritelmän nro 20. mukaisesti toimijaa, jonka rataverkolla kuljetetaan huoltovarmuuskriittisiä kuljetuksia normaalioloissa tai poikkeusoloissa.

10.7 Vaatimukset liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.7.

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 toimijan tulee kuvata valmiussuunnitelmassaan, miten se pystyy tuottamaan liikenteenohjauspalveluita erilaisissa häiriötilanteissa. Valmiussuunnitelmassa olisi näin ollen 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. Lisäksi liikenteenohjauspalvelua tarjoavan tulee valmiussuunnitelmassa kuvata, miten se varmistaa liikenteenohjaustehtävissä toimivien henkilöiden kyvyn ja osaamisen erilaisissa häiriötilanteissa.

10.8 Vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle (rautatieliikenteenohjaus)

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.8

Valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan on kuvattava valmiussuunnitelmassa menettelyt, joiden avulla varmistetaan ja toteutetaan rautatieliikenteenohjauksen hoito liitteessä 1 kuvatuilla varautumisen vaatimusten liikenteellisillä tilanteilla 1, 2 ja 3.

Käytännössä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan olisi hyvä sopia etenkin valtion rataverkon haltijan, mutta mielellään myös keskeisten rautatieliikenteen harjoittajien kanssa siitä, mihin saakka liikenteenohjauspalveluita tarjotaan erilaisissa häiriötilanteissa ja miten liikenteenohjausta käytännössä hoidetaan erilaisissa liikenteellisissä tilanteissa. Mahdolliset rautatieliikenteen harjoittajien ja valtion rataverkon sekä Puolustusvoimien ja huoltovarmuusorganisaation väliset sopimukset voivat myös edellyttää rautatiekuljetusten varmistamista yhteiskunnan vakavissa häiriötilanteissa ja tuoda omat vaatimuksensa myös liikenteenohjauksen järjestämiseen tai priorisoimiseen.

10.9 Yhteiset vaatimukset valtion rataverkon haltijalle ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle (rataverkon käytettävyys ja osaamisen varmistaminen)

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.9.

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

Valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan tulee valmiussuunnitelman mukaisia toimintamalleja kehittäessään huomioida myös rataverkon käytettävyys. Käytettävyyttä koskevat vaatimukset voivat vaihdella rataverkon osien välillä ja keskeistä on, että kunkin rataverkon osalta on selvästi identifioitavissa sitä koskevat menettelyt ja toimintamallit varautumisen erilaiset tavoitetasot tarvittaessa huomioiden.

Lisäksi valmiussuunnitelmassa tulee selvästi kuvata, miten se varmistaa henkilöstönsä osaamisen liittyen määräyksen liitteessä 1 kuvatuilla, raideliikenteen varautumisen vaatimuksia koskevilla, varautumisen tasoilla ja niiltä toiselle siirtymiseen.

10.10 Vaatimukset kaupunkiraideliikenteessä

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.10.

Kaupunkiraideliikenteessä on kaupunkiraideliikennetoiminnan luonne sekä toiminta-alue huomioon ottaen soveltuvin osin noudatettava, mitä 11.1.–11.10. kohdassa ja mitä liitteessä 1 määrätään raideliikenteen varautumisen vaatimuksista.

Kaupunkiraideliikenteen valmiussuunnitelmaa laadittaessa sovelletaan edellä mainittuja raideliikenteen erityismääräyksiä ja määräyksen 1 liitteen varautumisen vaatimuksia soveltuvin osin riippuen toimijan luonteesta ja toiminta-alueesta. Lisäksi valmiussuunnitelmaa laadittaessa on hyvä huomioida pelastuslaitosten vaatimukset ja eri sopimuksista tulevat velvoitteet valmiussuunnittelulle.

10.11 Vaatimukset rautatieliikenteen harjoittajalle

Valmiussuunnitelmamääräyksen kohta 11.11.

Rautatieliikenteen harjoittajan on lisäksi noudatettava, mitä liitteessä 1 määrätään raideliikenteen varautumisen vaatimuksista.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee valmiussuunnitelmassaan huomioida myös liitteessä 1 kuvatut raideliikenteen varautumisen vaatimukset. Rautatieliikenteen harjoittajan on hyvä kuvata, miten se toimii erilaisissa liikenteellisissä tilanteissa varmistaakseen turvattavien toimintojensa ja palvelujensa jatkuvuutta. Kuvaamisessa on hyvä huomioida erilaisten liikenteellisten tilanteiden tavoitetasot. Rautatieliikenteen harjoittajan on hyvä yhteensovittaa toimintansa tilanteen mukaisesti muiden rautatieliikenteen toimijoiden toimintaan. Rautatieliikenteen harjoittajan kannalta keskeistä on kuvata varatoimet, joilla toimija turvaa parhaiten kriittiset kuljetukset huomioiden rautatiejärjestelmän ja sen toimijoiden tila häiriötilanteissa.

11 Valmiussuunnitelman luottamuksellisuus

Varautumiseen liittyviä suojattavia tietoja voi toimittaa käyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston salattua sähköpostia (<https://www.traficom.fi/fi/traficom/yhteystiedot/salatun-viestin-lahettaminen-traficomiin>). Toimijan on syytä noudattaa omassa toiminnassaan huolellisuutta suojattavien tietojen käsittelyssä. Erityisen arkaluonteisten suojattavien tietojen toimittamisesta ja toimitustavasta on hyvä sopia erikseen.

Valmiussuunnitelmasta ilmenee tyypillisesti salassa pidettäväksi säädettyjä tietoja, jotka viranomaisen on pidettävä salassa julkisuuslaissa säädetysti. Toimitettaessa asiakirjoja viranomaiselle on hyvä nostaa esiin, mikäli toimija on

tunnistanut asiakirjan sisällön oikeudettomasta paljastumisesta kolmannelle osapuolelle voivan aiheutua vahinkoa poikkeusoloihin varautumiselle tai Suomen turvallisuudelle. Asiakirja turvallisuusluokitellaan viranomaisessa, viranomainen noudattaa asiakirjan luokituksen mukaisia käsittelytaparajoitteita. Turvallisuusluokiteltavia asiakirjoja ovat yleensä esimerkiksi valmiussuunnitelmaan liittyvät sopimukset mm. Puolustusvoimien ja huoltovarmuusorganisaation kanssa. Turvallisuusluokiteltavia asiakirjoja saattavat olla myös esimerkiksi sopimukset toimijoiden kesken sekä kriittistä materiaalia, kalustoa, henkilöstöä sekä kriittisiä toimintoja koskevat dokumentit.

Koska valmiussuunnitelman sisältöä on usein tarpeen käydä läpi koko henkilöstön kanssa, sen erityisesti suojattava materiaali, jota ei ole tarkoituksenmukaista saattaa koko henkilöstön saataville voidaan laittaa esimerkiksi valmiussuunnitelman liitteeksi. Tällöin erityiset suojaamistoimenpiteet voidaan kohdistaa liitteeseen ja muu osa valmiussuunnitelmasta pitää kaikkien saatavilla.

Liikenne- ja viestintävirastolla on raideliikennelain nojalla oikeus toimijoiden varautumisen toimenpiteitä ja varautumisen tasoa valvoessaan saada tarvittaessa salassapitosäynnösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Tämä koskee myös varautumiseen liittyviä dokumentteja.

12 Raideliikenteen varautumisen vaatimukset (määräyksen liite 1)

Liikenteellisten tilanteiden kuvauksia käytetään eri asteisten häiriötilanteiden suunnittelun tueksi määräyksessä 4.2 kohdassa tarkoitettuina tavoitetasoina. Määräyksen liitetä soveltavilla toimijoilla on yhteismitalliset suunnitteluperusteet ja odotukset raideliikenteen varautumissuunnitteluun, jossa toimijoiden toimintaedellytykset ovat osaltaan sidoksissa muihin toimijoihin ja jaettuun rataverkolla vallitsevaan tilanteeseen.

12.1 Liikenteellinen tilanne 1 (Vihreä)

Raideliikenteessä on paikallinen tai paikallisia lyhytaikaisia häiriöitä.

Rataverkolla voi esiintyä lyhytaikaisia paikallisia rautatieliikenteen häiriöitä, jotka voivat myös pysäyttää rautatieliikenteen tai merkittävästi haitata rautatieliikennettä.

- Häiriön keston ei kuitenkaan arvioida olevan pitkä ja häiriöstä toipuminen ei edellytä merkittäviä poikkeuksellisia erityisjärjestelyjä.
- Rautatieliikennettä ja häiriöitä kyetään hoitamaan keskitetyistä liikenteenohjauskeskuksista.
- Tilanteessa rautatieliikennettä voidaan ohjata ja hallinnoida rataverkolla ennalta suunnitellusti normaalia tai lähes normaalia

ratakapasiteettia hyödyntäen sekä suunniteltua henkilöresurssi- ja osaamisvaatimustasoa käyttäen.

Liikenteellisen tilanteen 1 varautumisen vaatimukset (vihreä)

Valmiussuunnitelmassa on kuvattava periaatteet, joiden avulla varmistetaan toipuminen em. häiriöstä, estetään häiriön laajentuminen, sekä pystytään tunnistamaan ja torjumaan vakavat yhteiskunnan kokonais-turvallisuutta ja kybertoimintaympäristöä uhkaavat tapahtumat.

Liikenteellinen tilanne vihreä kuvaa esimerkin tavoin yhteiskunnan turvallisuustilaa, arjen normaalia tilannetta, jossa tapahtuu eriasteisia sekä lieviä että hyvinkin vakavia häiriöitä. Turvallisuustilanne ei kuvaa valmiuslaissa kuvattuja poikkeusoloja.

12.2 Liikenteellinen tilanne 2 (Keltainen)

Raideliikenteen häiriö on merkittävä ja laaja-alainen, esimerkiksi kauko-ohjausyhteydet sulkeva kyberuhka, ohjausyhteyksien muu häiriö tai muu yksityisen rataverkon liikennöintiin vaikuttava häiriö.

Liikennettä voidaan ohjata ja hallinnoida rataverkolla ratakapasiteetin ollessa jonkin verran alentunut normaalitilanteeseen verrattuna

- Rautatieliikenteen ohjaus- ja turvalaitteita pystytään käyttämään rautatieliikenteen ohjaamiseen ja reittien varmistamiseen erilaisia varajärjestelmiä käyttäen sekä keskeisillä liikennepaikoilla sijaitsevia paikallisia turvalaitteiden ohjauspaikkoja hyödyntäen.
- Liikenteelle ei pääosin aiheudu merkittäviä nopeus-, paino- ja kapasiteettirajoituksia.
- Liikenteessä voidaan käyttää junien automaattista kulunvalvontaa varmistamaan junien kulkua.
- Liikenteen ohjaus ja hallinnointi voi edellyttää kuitenkin tavanomaista suuremman henkilöresurssin käyttämistä ja henkilöresursseja voidaan joutua kohdistamaan rautatieliikenteen keskitettyjen ohjauspaikkojen ulkopuolelle.

Liikenteellisen tilanteen 2 varautumisen vaatimukset (keltainen)

Valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan valmiussuunnitelmassa on kuvattava 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 tilanteen kuvaamalla tasolla. Vastaava vaatimus koskee myös kaupunkiraideliikenteen liikenteenohjauspalvelua tarjoavaa toimijaa.

Rautatieliikenteen harjoittajan ja huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan tulee kuvata liikenteen varajärjestelyt, jolla pyritään turvaamaan toimijan kannalta kriittiset ja yhteiskunnan kannalta merkittävät kuljetukset.

Liikenteellinen tilanne keltainen kuvaa esimerkin tavoin yhteiskunnan turvallisuustilaa, jossa ilmenee arjen eri asteisia häiriötilanteita sekä hyvinkin vakavia häiriöitä. Turvallisuustilasta käytetään usein mainintaa "harmaa aika" ts. yhteiskunta on ajautunut hyvin vakavaan häiriötilaan, jossa valmiuslain säädöksiä ei ole otettu vielä käyttöön, mutta toisaalta normaalilain säädöksistä ei saada riittävää apua oman toiminnan tukemiseen, vaikka sille olisi selkeää tarvetta, mutta yhteiskunta ole vielä valmiuslaissa kuvatussa poikkeusoloissa.

Esimerkki: Rautatieliikenteen harjoittajan tulee varautua häiriön keston pitkittymiseen ja varautua siihen, että sen mahdollisuus tuottaa sopimuksissa mainittuja kuljetuspalveluita kriittisille toimijoille mahdollisesti estyy mahdollisesti pidemmäksi aikaa. Rautatieliikenteen harjoittajan tulisi ilmoittaa palvelun keskeytymisestä tai sen vaarantumisesta ennakolta, niin että sopimuskumppanit voisivat ryhtyä niiden kannalta tarvittaviin järjestelyihin, turvatakseen oman sekä yhteiskunnan kannalta merkittävät kuljetukset. Pitkäkestoinen häiriö edellyttää usein tehostettua tilannekuvan seuranta ja niiden perusteella ryhtymistä tarvittaessa valmiutta kohottaviin toimenpiteisiin kuten henkilöiden, materiaalien ja komponenttien varaamiseen. Huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan (usein tuotantolaitos tai satama) tulee omalta osaltaan tehostaa tilannekuvan seuranta ja varautua tarvittaessa ottamaan käyttöön suunnitelmansa kuten vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen käyttämisen, niin että se kykenee varmistamaan yhteiskunnan kannalta kaikkein kriittisimmät kuljetukset sekä turvaamaan oman toimintansa niin pitkään kuin mahdollista. Nämä em. kuvatut menettelyt on oltava jo ennalta mietittyinä erilaisin sopimuksin.

12.3 Liikenteellinen tilanne 3 (Punainen)

Liikenteenohjauskyky on merkittävästi alentunut, kapasiteettia joudutaan rajoittamaan ja liikenteenohjausjärjestelmien toimintaa ei voida taata.

Rautatieliikenteeseen vaikuttava häiriö on merkittävä, esimerkiksi laaja-alainen häiriö valtakunnan sähkönjakelu- ja viestintäverkoissa, mutta raideliikennettä voidaan ohjata ja hallinnoida ratakapasiteetin ollessa merkittävästi alentunut siten, että ensisijaisesti yhteiskunnan perustarpeiden edellyttämät kuljetukset pyritään hoitamaan.

- Rautatieliikenteen ohjaus- ja turvalaitteita ei pystytä käyttämään kauko-ohjatusti eikä paikallisesti liikenteen ohjaamiseen ja reittien varmistamiseen.
- Teknisten turvalaitteiden ollessa pois käytöstä junaliikenteen turvallisuusmenettelyt ovat muistinvaraisia, raideliikenteelle aiheutuu merkittäviä nopeus-, paino- ja kapasiteettirajoituksia
- Junien automaattinen kulunvalvonta ei ole käytettävissä.
- Yksittäiset henkilöt ohjaavat rautatieliikennettä maastossa manuaalisesti kuten:
- Vaihteiden kääntäminen ja niiden lukitus varmistetaan manuaalisesti
- Opasteiden antaminen junille tapahtuu pääsääntöisesti käsiopasteiden välityksellä ja suullisesti.
- Junille liikkumislupia antavat maastossa olevat henkilöt muodostavat keskenään varaviestiyhteydet tai niitä vastaavat menettelyt junaliikenteen turvallisen kulun varmistamiseksi.

Toiminta edellyttää merkittäviä henkilöstöresursseja ja poikkeusmenettelyjä.

Liikenteellisen tilanteen 3 varautumisen vaatimukset (punainen)

Valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan valmiussuunnitelmassa on kuvattava ne keskeiset ennalta määritellyt liikenteenohjauspaikat, joissa rautatieliikenteen paikallista liikenteenohjausta voidaan suorittaa.

Valtion rataverkon haltijan ja sen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan valmiussuunnitelmassa on kuvattava näiden liikenteenohjauspaikkojen edellyttämät välineet ja laitteet sekä varaviestiyhteyksien toteuttaminen samalla reitillä olevien liikenteenohjauspaikkojen välillä tilanteessa, jossa muut viestintäverkot eivät ole toimintakykyisiä.

Valtion rataverkon liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan valmiussuunnitelmassa on kuvattava, miten toimija varmistaa liikenteenohjauksesta vastaavan henkilökuntansa osaamisen ja toimintakyvyn niin, että se kykenee tuottamaan liikenteenohjauspalveluita.

Kaupunkiraideliikenteen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan vaatimukset vastaavat edellä mainittuja valtion rataverkon haltijan liikenteenohjauspalvelua tarjoavan toimijan vaatimuksia. Rautatieliikenteen harjoittajan ja huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan tulee kuvata liikenteen varajärjestelyt, joilla pyritään turvaamaan yhteiskunnan kannalta merkittävät kuljetukset. Valmiussuunnitelmassa on kuvattava varautumistoimenpiteet tällaisten tilanteiden varalle.

Liikenteellinen tilanne punainen kuvaa esimerkin tavoin yhteiskunnan turvallisuustilaa, jossa ilmenee arjen eri asteisia häiriötilanteita sekä hyvinkin

vakavia yhteiskunnan rakenteita horjuttavia häiriöitä. Yhteiskunnassa on otettu valmiuslain säädöksiä käyttöön. Turvallisuustilasta käytetään termiä poikkeusolot. Vaikka yhteiskunnassa vallitsee poikkeusolot ja valmiuslain säädökset niin yhteiskunnassa on voimassa edelleen normaaliajan lainsäädäntö.

Esimerkki: Rautatieliikenteen harjoittajan sekä huoltovarmuuskriittisen rataverkon haltijan tulee kuvata sen omaa toimintaansa em. vakavissa yhteiskunnan kriisitilanteissa, poikkeusoloissa. Erityisen tärkeää on suunnitella oma toiminta niin, että se kykenee turvaamaan yhteiskunnan kannalta kaikkein kriittisimmät kuljetukset vallitsevat olosuhteet huomioiden, niin pitkään kuin se on mahdollista. Poikkeusoloissa ja erityisesti sotilaallisen kriisin aikana henkilöstöresursseissa ilmenee merkittävää niukkuutta kuten kriittisen materiaalin ja tarvikkeidenkin osalta, joihin mm. on kiinnitettävä erityistä huomiota jo valmiussuunnitteluvaiheessa. Poikkeusoloissa oikea ja reaaliaikainen tilannekuva ja tilanneymmärrys korostuu oman päätöksenteon tueksi sekä toimijoiden että viranomaisten kesken. Mikäli rautatiekuljetuksia ei ole mahdollista toteuttaa on ensiarvoisen tärkeää huolehtia siitä, että kriittiset kuljetukset kyetään varmistamaan vaihtoehtoisilla kuljetusmuodoilla niin hyvin kuin vallitsevat olosuhteet huomioiden on mahdollista toteuttaa.

13 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)

14 Lisätietoja ja tiedon lähteitä

[Traficomın suositus kyberturvallisuuden edistämisestä](#) raideliikenteessä (TRAFICOM/167875/03.04.02.01/2020)

[Kokonaisturvallisuuden sanasto](#) (Sanastokeskus, TSK 50)

Liitteet

Avainsanoja riskien tunnistamisen tueksi

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320
00059 TRAFICOM
Puh. 029 534 5000
traficom.fi

Liite 1 Avainsanoja riskien tunnistamisen tueksi

Toimintavarmuuteen ja varautumiseen liittyvien riskien tunnistamisessa voi hyödyntää oheista avainsanalistaa. On hyvä huomioida, että lista on suuntaa antava ja riskien tunnistamisessa tulisi aina huomioida toiminta ja toimintaympäristö.

1. Kriittiset toiminnot ja palvelut
2. Eritasoiset häiriötilanteet / skenaariot
 - Eri riskit voivat korostua erilaisissa häiriötilanteissa
 - Poikkeukselliset sääolosuhteet (lämpötila, sateet, tulvat, myrskyt)
 - Sotilaallinen uhka
 - Pandemia
 - Suuronnettomuus (esim. ydinvoimaonnettomuus)
 - Taloudellinen kriisi
3. Liikennevirtojen nopeat muutokset esim. satamien osittain estynyt käyttö
4. Pullonkaulat tai kriittiset pisteet
5. Korvaavat liikennemuodot
6. Muutokset
 - Ohjelmistopäivitykset
 - Infran muutokset
 - Kaluston muutokset
7. Henkilöstön saatavuus ja osaaminen
8. Alihankkijat, palveluntuottajat ja riippuvuudet toimittajista
9. Kaluston saatavuus ja korvattavuus
10. Kunnossapitokaluston saatavuus
11. Varaosat ja niiden saatavuus
12. Sähkön saatavuus
13. Tietoliikenne ja tietojärjestelmät
14. Liikenteenohjaus
15. Hybridiuhat
16. Henkinen kriisinkestävyys
17. Ilkivalta ja sabotaasi
18. Terrorismi
19. Sisäpiiriuhkat
20. Evakuointi
21. Järjestyshäiriöt
22. Viestintä ja tiedonkulku
23. Viat infrastruktuurissa / kalustossa
24. Tulipalot
25. Muiden toimintojen/toimijoiden aiheuttamat vaarat toimintavarmuudelle