



Väylävirasto
Trafikledsverket



Ratafoorumi

Muistio

Aika: 3.4.2025 klo 12.00 - 15.00

Paikka: Pasilan virastokeskus Opastinsilta 12 Kokouskeskus (2. krs) Iso auditorio ja Teams

Teema: Turvallisuus

1. Avaus ja ajankohtaista rautateiltä, Jukka Ronni / Väylävirasto

Muistutettiin että ratafoorumilla on kolme alatyöryhmää: Radanpidon turvallisuusryhmä, kunnossapidon asiakirjojen kehittämisryhmä sekä osaaminen ja koulutusryhmä. Ryhmiin mahtuu uusiakin osallistujia.

Rautatieliikenteessä tonnikilometrit nousivat vuonna 2024 edellisvuodesta, mutta eivät ole vielä vuotta 2022 edeltäneellä tasolla. Henkilöliikenteessä vuosi 2024 oli ennätysvuosi matkamäärissä kaukoliikenteessä. Lähiliikenteessä on ollut nousua, mutta määrät eivät vielä ole koronavuosia (2020) edeltäneellä tasolla.

2. Infra ry ajankohtaisia, Nina Raitanen / Infra ry

Infra ry on ilmaissut huolensa rautateiden perusväylänpidon rahoituksesta 2026–2028. Myös alan kehittäminen (TKI) ja kehittämisen rahoitus on riittämätöntä.

Osaamisen ja koulutuksen ryhmä on kokoontunut ensimmäistä kertaa. Tällä hetkellä 15 henkilön kokoonpano. Rautatiekoulutuksen nykytilaa selvitetään ja tunnistetaan aukkoja siinä. Tilaisuudessa keskusteltiin päällysrakenne- ja vaihdepätevyyden koulutusten eriyttämisestä: tämän tarve korostuu uusien henkilöiden koulutuksissa.

3. Rautateiden liikenneturvallisuus liikennöitsijän näkökulmasta, Juha Vuorinen / Fenniarail

Huom! Väyläviraston nettisivuille jaetusta esittelyaineistosta on poistettu luottamuksellista tietoa sisältävät diat.

Keskeisiä liikenneturvallisuusriskejä käytännön tasolla tulee pääasiassa muualta kuin junaturvallisuuden (junien yhteen törmäyksen) kautta normaalitilanteessa, sillä rautatieturvallisuuden taso on korkealla. Tärkeää onkin, että henkilöstö pystyy mukautumaan poikkeustilanteisiin mm. kulunvalvonnan rakennusalueilla ja häiriötilanteissa. Liikenneturvallisuudessa riskit ovat korkeammalla vaihtotyössä ja kuormauksessa kuin junaliikenteessä. Ulkopuolisista tekijöistä tasoristeykset ja luvattomat liikkujat radalla ovat toistuva riski.

Radanpidossa turvallisuusilmoituksia on tehty lumitöistä, ratapihojen siisteydestä, turvalaitehäiriöistä ja väärin asennetuista merkeistä. Palauteväylän ja isännöitsijöiden kautta tehdyistä korjauspyynnöistä annettiin kiitosta, sillä pyynnöt on toteutettu ja kohtuullisessa vasteajassa.



Väylävirasto
Trafikledsverket



Parannettavaa radanpidossa on ratatöiden suunnittelussa ja yhteensovittamisessa liikenteen kanssa ja liikenteen vaikuttavien rajoitteiden toteuttamisessa. Yhden junan perumisessa tai siirtämisessä voi olla pitkäkantoisia vaikutuksia loppuasiakkaalle, joten pieneltä vaikuttavien muutosten tekemisen vaikutukset tulisi aina arvioida.

4. Kansallinen raideliikenteen turvallisuussuunnitelma, Kaisa Sainio / Traficom

Kansallinen raideliikenteen turvallisuussuunnitelma on peruja EU:n rautatieturvallisuusedirektiivistä. Ensimmäinen turvallisuussuunnitelma on julkaistu 12/2024. Tarkoituksena, että kyseessä on rautatieturvallisuutta ohjaava dokumentti. Suunnitelmassa on yleinen osa sekä tavoite ja toimenpideosio. Lähtökohtana oli, että aloittavatkin rautatietoimijat saavat riittävät pohjatiedot raideliikenteen turvallisuuteen. Etenkin toimijoiden vastuuta ja keskeisiä säädöksiä on avattu suunnitelmassa.

Turvallisuussuunnitelman visio on asetettu vuodelle 2035. Visiossa on otettu tavoitteeksi, että Suomen raideliikenne on Euroopan turvallisinta, kukaan ei loukkaannu vakavasti tai kuole rautatieliikenteessä tai siitä johtuen, ja raideliikennejärjestelmä on turvallinen ja toimintakykyinen kaikissa tilanteissa. Visiota tukee tavoitteet, joiden alle on luotu konkreettiset toimenpiteet vastuineen.

Turvallisuussuunnitelma tehdään kolmeksi vuodeksi kerrallaan ja päivityksiä voidaan tehdä vuosittain. Jatkokehitykseen kuuluu suunnitelman tarkentaminen, mittareiden kehittäminen ja vaikutusten arviointi.

5. Esityksiä teemasta radalla tehtävien töiden turvallisuus

- a) Radanpidon ja liikenteenohjauksen turvallisuuden parantaminen, Marko Tuominen ja Tomi Kangas / Väylävirasto

Käytiin läpi Väyläviraston turvallisuustavoitteet 2024 ja 2025 (esittelyaineistossa). Todettiin, että suurilta osin tilanne on tavoitteiden mukainen, mutta eniten parannettavaa on ratatyön suojaamisessa. Radalla tehtävän työn turvallisuus on parantunut, mutta turvallisuuspoikkeamia on silti 129 kpl.

Ratatyöryrkki on koottu kehittämään ratatöiden turvallisuutta yhteistyössä Väyläviraston ja Fintraffic raiteen kanssa. Nyt keskustelua on laajennettu ja otettu mukaan myös rautatieliikenteen harjoittajat ja radanpidon urakoitsijat. Ratatyöryrkki on tunnistanut kehittämiseen liittyen seitsemän tärkeää teemaa (esittelyaineistossa).

- b) Suunnittelijan näkökulma turvallisesti toteutettavan työn suunnitteluun, Eliisa Kuusama ja Annika Salokangas / Sitowise

Suunnittelun aikaisen riskienhallinnan tulisi olla dynaamista (jatkovaa) ja palautetta pitäisi saada sekä työmaalta että kunnossapidosta, jotta riskienhallintaa voidaan kehittää. On tunnistettu, että hyvin suunnitellut ja ennakoidut ratakatkot antavat hyvät edellytykset turvalliselle työlle.

c) Urakoitsijan näkökulma liikenteen ehdoilla tehtävään työhön, Tero Hurtti / Destia

Sisäisen kyselyn perusteella suuri osa kunnossapitotöistä tehdään liikenteen ehdoilla kunnossapidossa, kun taas rakentamisessa tehdään tyypillisesti merkittävästi vähemmän töitä liikenteen ehdoilla. Liikenteen ehdoilla tehdään useimmiten lyhytkestoisia ja kevyitä töitä, mutta sivuraiteilla saatetaan tehdä merkittävämpiäkin töitä kuten raiteen tuentaa. Liikenteen ehdoilla tehtävän työn joustavuus on sen merkittävin etu. Haittoina on tunnistettu ratatyöalueen ylitykset ja kiireen tuntu ratatyöraon päätyessä, valvonnan järjestämisen haasteet, liikenteenohjauksen kuormituksen lisääminen ja työn ennakoimattomuus. Kuitenkin turvallisuuspoikkeamien näkökulmasta työntekijän vaikutusmahdollisuudet omaan työhön ja työoloihin tukee onnistumista.

d) Urakoitsijan näkökulma liikennekatkoissa tehtävään työhön, Pasi Samppala / GRK

Esimerkkitapauksena Espoon kaupunkiratahankkeen 5 vko totaalikatko ja sitä ympäröivät 24 ja 48 tunnin totaalikatkot. Aikataulutuksessa pitää huomioida erityisen tarkkaan rautatieliikenteen palauttamiseen liittyvät työvaiheet sekä kriittisten työvaiheiden kestot. Pitää myös tunnistaa, millä ajanhetkellä on aloitettava työvaiheet, jotka palauttavat radan liikenteelle, jotta voidaan luovuttaa raide liikenteelle aikataulussa, vaikka työt viivästyvät. Töitä tehdään paljon samaan aikaan, jolloin eri työryhmien välinen viestintä korostuu. Haasteena myös havahtua katkon jälkeen, että junaliikenne jatkuu, kun on totuttu, ettei työmaalla tarvitse huomioida junaliikennettä katkon aikana. Suunnitelmien yhteensovituksessa on todettu haasteita ja kaivattaisiin yhtä pääsuunnittelijaa, joka yhteensovittaa eri suunnittelulajit. Suunnittelijoita ei välttämättä ole saatavilla toimistoajojen ulkopuolella. Hankinnat on kilpailutettava riittävän ajoissa, sillä kaikkia työläjeja ei saa muutaman kuukauden varoituksella.

e) Liikenteenohjauksen näkökulma ratatöiden turvallisuuteen, Kimmo Pyrhönen / Fintraffic

Ennakoilmoituksella tehtäviä töitä voi olla hyvin erilaisia: kokonainen ratatyömaa tai yksittäinen tarkastuskäynti radalla. Liikenteenohjausta kuormittaa pienipiirteinen, ennakoimaton ja muuttuva työ. Esimerkiksi hyvin suunnitellut totaalikatkot eivät työllistä juurikaan itse liikenteenohjaajaa. Liikenteen ehdoilla tehtävään työhön kaivataan lisäohjeistusta, koska liikenteen ehdoilla saattaa aikataulun mukaan pystyä tekemään useita tunteja töitä, mutta liikennetilanne saattaa muuttua. Liikenteen ehdoilla tehtävän työn suojaaminen saattaa tulla ennakoimatta, jolloin suojaaminen tulee suunnitella lennosta.

6. Yhteenveto ja tilaisuuden päätös ja pikapalaute

Kiitettiin esittäjiä ja osallistujia. Seuraava ratafoorumi suunnitteilla 4.11.2025.