



Turvallisuusalan asiantuntijana valtion tilaaja- ja liikenneverkko- jen kehittäjäorganisaatiossa

Anniina Hirvi

2019 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

Turvallisuusalan asiantuntijana valtion tilaaja-
ja liikenneverkkojen kehittäjäorganisaatiossa

Anniina Hirvi
Turvallisuusalan koulutus
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2019/2019

Anniina Hirvi

Turvallisuusalan asiantuntijana valtion tilaaja- ja liikenneverkkojen kehittäjäorganisaatiossa

Vuosi 2019

Sivumäärä 51

Opinnäytetyö on kirjoitettu Väyläviraston toimeksiannosta kevään 2019 aikana. Työ koostuu päivittäisistä raportoinneista ja viikkoanalyyseistä kymmenen viikon ajan. Päiväraportointi kertoo päivittäisistä tekemisistä ja viikkoanalyysillä pyritään kehittämään ja pohtimaan omaa osaamista teorioiden pohjalta. Tavoitteena kuvata mitä kaikkea turvallisuustyö voikaan parhaimmillaan olla valtion virastossa.

Kirjoittaja työskentelee harjoittelijan asemassa valtion tilaajaorganisaatiossa. Työhön kuuluu päivittäinen avustus ja yhteistyö viraston muiden asiantuntijoiden kanssa sekä suuntautuminen oman kehityksen ja halukkuuden mukaisesti. Suuressa roolissa on myös liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikön kanssa työskenteleminen. Liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikön vastuulle kuuluu viraston turvallisuusjohtamisjärjestelmät, hankkeiden ja väylien kunnossapidon työturvallisuus, vaarallisten aineiden kuljetus ja ympäristöturvallisuus sekä liikenneturvallisuuden kehittäminen Suomessa.

Opinnäytetyön aikana kirjoittaja kehittyi työtehtävissään monipuolisesti ja turvallisuusalan kuva syventyi entisestään. Kun päiväkirjaraportointi alkoi, oli kirjoittaja ehtinyt olla virastossa töissä vain viisi päivää. Toisin sanoen kirjoittajalla ei ollut mitään kokemusta Väylävirastossa työskentelyssä. Opinnäytetyön aikana kirjoittaja sai kattavan opin ja näkemyksen koko Väyläviraston turvallisuustoiminnasta ja osaaminen kehittyi myös viranomaistöissä.

Kirjoittaja kuului viraston turvallisuustoimintoon yhdessä muiden turvallisuusasiantuntijoiden kanssa. Turvallisuustoiminto oli vasta perustettu ja se oli toiminut noin kuukauden ajan. Havainnot ja kehittämiskohteista juuri kokonaan uudistuneessa virastossa olivat kokonaisuuden hallinta ja töiden laadun varmistus.

Asiasanat: Turvallisuus, Väylävirasto, tilaajaorganisaatio

Anniina HirviAnniina Hirvi

Working as a Safety and Security Specialist in a Government Procurement Organisation

Year 2019 2019

Pages 51

This thesis was commissioned by The Finnish Infrastructure Agency during spring 2019. The work consists of daily reports and weekly summaries for ten weeks. The daily report describes the tasks of the day and weekly summaries develop and analyse the author's know-how based on theories. The purpose was to describe what security and safety work consists of in a government agency.

The author works as a Security Trainee in a Government Procurement Organisation. The work includes daily assistance and cooperation with other security specialists and orientation according to own willingness. In a major role was also working with the Transport and Environmental Safety Unit. The Transport and Environmental Safety Unit is responsible for the Agency's safety management systems, occupational safety in projects and road maintenance, transportation of dangerous goods, environmental safety and development of general road safety in Finland.

During the thesis, the author's professional expertise developed diversely and knowledge of the whole safety and security sector became clearer and more comprehensive. When the diary reporting started, the author had no previous working experience in this agency. During the thesis, the author gained an extensive view on the security and at the same time she developed in civil work, too.

The author was part of the Agency's Security & Safety Function along with other security specialists. Security & Safety Function was just founded, and it had worked for about a month. Observations of development areas in a completely renewed Agency include establishing a complete management system and quality assurance.

Keywords: Security, Infrastructue Agency, Procurement Organisation

Sisällys

1	Johdanto	6
1.1	Toimeksiantaja	6
2	Nykyisen työn analyysi.....	8
2.1	Työtehtävät	8
2.2	Arviointi ja kehittyminen	8
2.3	Sidosryhmät työpaikalla.....	9
2.4	Vuorovaikutustaidot työpaikalla.....	9
3	Päiväkirjaraportointi.....	10
3.1	Seurantaviikko 1.....	10
3.2	Seurantaviikko 2.....	14
3.3	Seurantaviikko 3.....	17
3.4	Seurantaviikko 4.....	21
3.5	Seurantaviikko 5.....	24
3.6	Seurantaviikko 6.....	27
3.7	Seurantaviikko 7.....	31
3.8	Seurantaviikko 8.....	35
3.9	Seurantaviikko 9.....	39
3.10	Seurantaviikko 10	43
4	Yhteenveto	45
	Lähteet	47
	Kuviot.....	51

1 Johdanto

Tämä opinnäytetyö on kirjoitettu päiväkirjamuodossa kevään 2019 aikana Väyläviraston toimeksiannosta. Raportointi tapahtui päivittäisten työtehtävien kuvaamisilla ja viikkoanalyysillä.

Opinnäytetyön tavoite on seurata opiskelijan työskentelyä ja kehittymistä turvallisuusalalla. Tarkoituksena tuottaa informatiivinen ja kattava kertomus siitä mitä turvallisuusasiantuntijan työhön kuuluu Väylässä. Kertomus on pyritty kirjoittamaan niin yksinkertaisen selkeästi, että raportin luettuaan lukija ymmärtää, kuinka oleellinen osa turvallisuus on viraston toimintaa.

Mielenkiintoiseksi työstä tekee sen, ettei kirjoittajalla ollut mitään aiempaa työkokemusta Väylässä ennen opinnäytetyön alkua. Kaikki alkoi siis täysin nollasta. Haasteena nähtiin myös se, ettei kirjoittaja kuulunut kunnolla mihinkään ohjattuun ryhmään tai yksikköön. Tarkemmin ajateltuna kirjoittajalla oli oma yksihenkinen harjoittelijaryhmä johtoriveissä ja esimiehenä toimi viraston pääjohtajalle raportoiva turvallisuusjohtaja.

1.1 Toimeksiantaja

Väylävirasto eli Väylä toimii liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa. Viraston tärkein tehtävä on vastata Suomessa tie- ja rataverkosta sekä vesiväylien kehittämisestä ja kunnossapidosta. Väylä vastaa valtakunnallisista hankkeista, työllistää noin 400 asiantuntijaa, edistää yhteiskunnan hyvinvointia, elinkeinoelämän kilpailukykyä, infra-alan kehitystä sekä vastuullista rakentamista. Lisäksi Väylä vastaa liikenteenohjauksen ja talvimerenkulun järjestämisestä. Väylä toimii kuntien, liittojen, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden ensisijaisena kumppanina liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Väylän tehtävä on vastata liikkumisen synnyttämiin asiakkaiden tarpeisiin vastuullisesti ja tehokkaasti sekä tuottaa yhteiskunnalle kasvun alustaa toimivan ja turvallisen infran muodossa.

Väylä koostuu neljästä toimialasta sekä viidestä toiminnosta. Kuviossa 1. näkyy toiminnot sinisellä pohjalla ja toimialat vihreällä pohjalla. Toimialat: liikenneverkkojen suunnittelu, hankkeet, väylänpito sekä väylien käyttö- ja tietopalvelut. Toiminnot: viestintä ja sidosryhmäsuhteet, johtamisen tuki ja talouspalvelut, hallinto- ja oikeuspalvelut, turvallisuus ja ELY-ohjaus ovat raportointivastuussa pääjohtajalle. (Väylä 2018a.)

Pääjohtaja				
	Liikenne- verkkojen suunnittelu	Hankkeet	Väylänpito	Väylien käyttö- ja tietopalvelut
Viestintä ja sidosryhmäsuhteet				
Johtamisen tuki- ja talouspalvelut				
Hallinto- ja oikeuspalvelut				
Turvallisuus				
ELY-ohjaus				
Rautatie-, vesi- ja tieliikennejohtaja				

Kuvio 1: Väylän matriisiorganisaatio 1.1.2019

Väylä tunnettiin aina vuoden 2018 loppuun saakka nimellä Liikennevirasto ja se on perustettu vuonna 2010. Liikennehallinto uudistui 1.1.2019 ja Liikennevirasto muuttui Väylävirastoksi ja tehtäviä hajautettiin. (Väylä 2018a.) Virastouudistus koski myös muita liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla olevia tahoja. Tammikuussa 2019 Väylän lisäksi syntyi liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja valtion kokonaan omistama liikenteenohjausyhtiö Traffic Management Finland. Kuviossa 2. selkeytyy uudistettu tehtävien jako.



Kuvio 2: Virastouudistuksen tehtäväjako

2 Nykyisen työn analyysi

2.1 Työtehtävät

Toimin Väylässä turvallisuusjohtajan harjoittelijana ja assistenttina. Avustan turvallisuusasioissa ja -toiminnoissa sekä tilaisuuksissa ja niiden valmisteluissa. Teen töitä liikenne- ja ympäristöturvallisuus -ryhmän kanssa ja osallistun kevään aikana ryhmän järjestämiin projekteihin. Valmistelen tarvittavia dokumentteja, oikoluen tekstejä, valmistelen kokouksia, kirjoitan pöytäkirjoja ja muistioita, vien tietoja järjestelmiin ja oikeille henkilöille. Toimimme laajassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa sekä tietenkin oman suuren henkilöstön kanssa.

Väylän viranomaistyössä on tärkeää tuntee alan lainsäädäntöä, ymmärtää organisaation toimintaperiaatteita, toimintatapoja, turvallisuusperiaatteita ja muita osa-alueita sekä yhteistyökumppaneita. Suomen virkamiehenä toimiminen vaatii myös valtionhallinnon tuntemusta sekä tietämystä muista viranomaistoimista Suomessa.

2.2 Arviointi ja kehittyminen

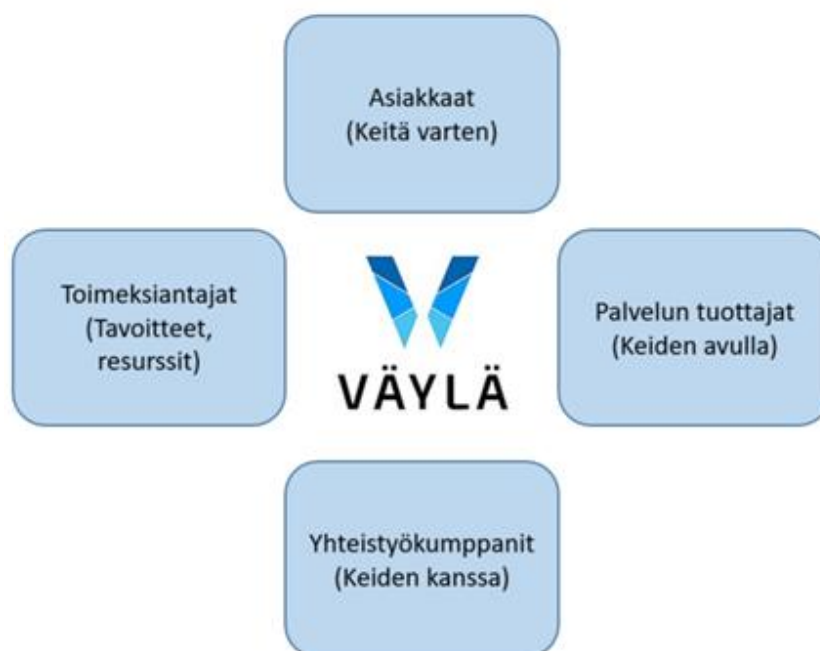
Väylä työpaikkana on minulle täysin uusi ja innolla odotan oman kehityksen kulkua ja seuranta. Väylässä saan uudenlaista näkemystä koko turvallisuusosalalle ja otan nöyränä kaiken opin vastaan. Osaan olla itsenäinen ja vastuullinen työntekijä kun hallitsen aiheen ja toimintatavat.

Omaan jonkun verran aiempaa työkokemusta viranomaistoimissa ja turvallisuusosalalla. Viimeisimpänä olen työskennellyt Suomen kansallisessa akkreditointipalvelu FINASissa. FINAS akkreditoi laboratorioita, sertifiointielimiä, tarkastuslaitoksia, vertailumittausten järjestäjiä sekä ympäristö- ja päästökauppatoimittajia (FINAS 2016). FINASissa toimin yhteistyössä pätevyysarvioita tekevien pääarvioijien kanssa. Ennen FINASia olin Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) hallintoyksikön sihteerinä ja assistenttiharjoittelijana. Tukesissa tehtäviini kuului erilaiset toimistopalvelut, tilaturvallisuus, kulunvalvonta, turvallisuusohjeistus yms. Toimin kirjaamossa asiakaspalvelijana ja olin viraston turvallisuusasioiden yhteyshenkilö. Sain myös lähikuvaa Suomen kuluttajapalveluiden turvallisuudesta sekä tein asiakirja- ja kenttävalvontaa. Väyläviraston silmin minulla on viranomaisena nyt vastuulla Suomen laadukas liikenneinfra, joka mahdollistaa liikkumisen palvelut, robotisaation ja digitalisaation hyödyntämisen.

Koen olevani kiitettävän aktiivinen ja työnälkäinen opiskelija. Haluan oppia ja kokea mahdollisimman paljon uutta. Työskenteleminen näin ammattitaitoisessa porukassa kuin minä tällä hetkellä työskentelen, opettaa jo paljon itsessään. Näen ja opin paljon muilta, jolloin oma vaativuustaso ja standardit nousevat. Itsetunto ja itsevarmuus kasvavat, kun huomaa oman ammattitaidon kehittyvän. Olen kehittyvä turvallisuusalan asiantuntija.

2.3 Sidosryhmät työpaikalla

Väylä toimii laajassa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Kuviossa 3. on lueteltu Väylän sidosryhmät. Sidosryhmäkenttämme on verkottunut ja sama sidosryhmä voi olla kytköksissä Väylään useampaa kautta ja tehdä Väylän kanssa yhteistyötä eri rooleissa.



Kuvio 3: Sidosryhmäkenttä

Väylän asiakkaita ovat kansalaiset, liikkumispalveluyritykset, kuljetuspalveluyritykset yms. Palvelun tuottajia ovat konsultit, urakoitsijat, tutkimuslaitokset. Yhteistyökumppaneita ovat valtionhallinto, kunnat, satamat, ELY-keskukset, Traffic Management Finland ja sen tytäryhtiöt, liikenne- ja viestintävirasto Traficom, media, järjestöt ja yhdistykset yms. Toimeksiantajia ovat liikenne- ja viestintäministeriö LVM, muut ministeriöt, valtioneuvosto, eduskunta. (Väylä 2018b.)

Liikenteen tehtävien rajapinnat ja työnjaot Väylässä menee seuraavasti: Traffic Management Finland Group:lta Väylä tilaa liikenteenohjauksen palvelut, ELY-keskukset vastaavat teiden kunnossapidosta ja Väylä huolehtii valtakunnallisen palvelutason toteutumisesta ja Traficom vastaa liikenteen luvista, pätevyyksistä, valvonnasta sekä turvallisuudesta (Väylä 2018b).

2.4 Vuorovaikutustaidot työpaikalla

Hyvä vuorovaikuttaminen on vaikuttamista. Kyse on siitä, kuinka asioita tehdään ihmisten välillä, ei sitä mitä tehdään. Hyviä lähtökohtia on olemalla avuksi muille, säilyttämällä todellisuuden, ymmärtämällä oman tietämättömyyden, kunnioittamalla muita ja sallimalla kaikille

mielipiteenvapaus. Hyvää vuorovaikuttamista on ratkaisukeskeinen ajattelu, yhteisvastuullisuus, kehityskeskustelut, palautteen anto, puheeksi ottaminen ja varhainen välittäminen. (Väylä 2008c.)

Teen tiivistä yhteistyötä turvallisuusjohtajan sekä liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikön kanssa. Olen aina kutsuttaessa apuna myös muidenkin virastossa työskentelevien kanssa. Meillä on päivittäin kokouksia eri kokoonpanoilla, jolloin olemme tekemisissä useiden eri ammattilaisten kanssa. Olemme myös päivittäin yhteydessä kokouksissa, sähköpostitse, Skypen ja puhelimen välityksellä. Akuuteimmat asiat käydään usein puhelimitse läpi.

Väylän erilaisiin projekteihin ja hankkeisiin voidaan kutsua esimerkiksi ulkopuolisia konsultteja avuksi antamaan asiantuntijan neuvoja. Väylän henkilöstön yhteystiedot löytyvät viraston sivuilta aina ulkopuolisen niitä tarvittaessa. Väylä järjestää myös omia sidosryhmätilaisuuksia, jonne kutsutaan muita viranomaisia ja tahoja verkostoitumis- ja yhteistyömielessä.

Väylän kriittisimmät sidosryhmät ovat jo ”niin tuttuja”, että vuorovaikutus heidän kanssaan on luontaista. Vuorovaikutus vähän kaukaisempien kuten kansainvälisten sidosryhmien kanssa voidaan kokea haasteellisemmaksi. Täytyy ymmärtää heidän näkemyksensä ja toiminta ja siten sovittaa se meidän toimintaamme sekä kaikkien yhteisiin tavoitteisiin.

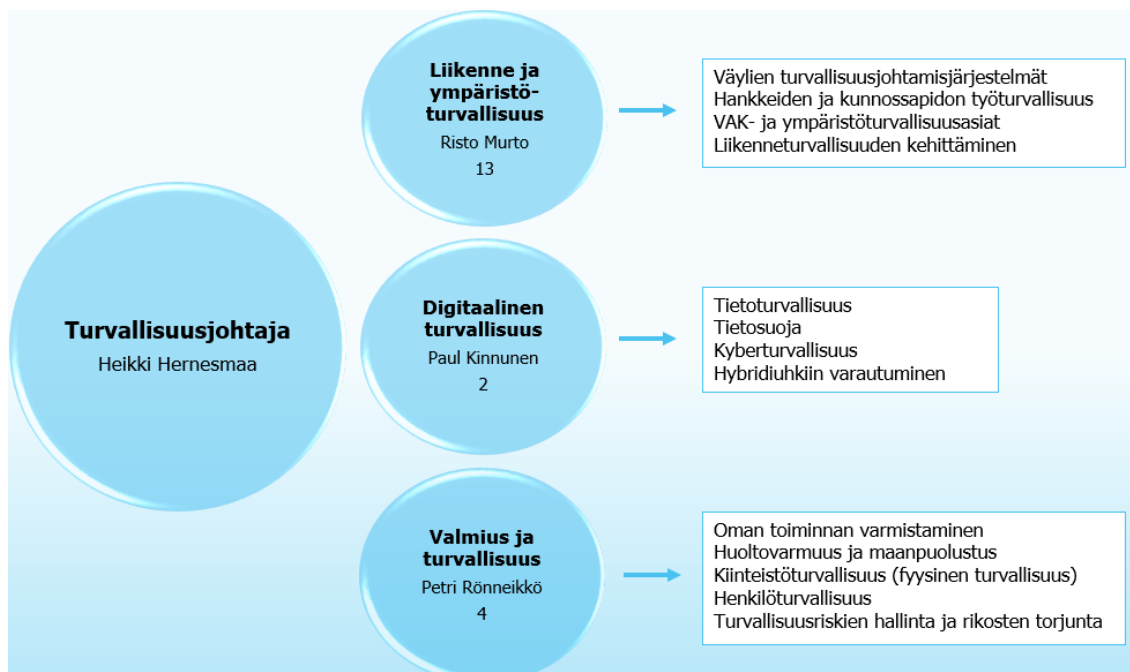
3 Päiväkirjaraportointi

3.1 Seurantaviikko 1

Viikon ohjelmaan kuuluu maantiefnfran valvonnan suunnittelua, riskienarviointia rataverkon käytössä, sidosryhmätapaaminen, ratariskien tunnistamista, perehdytystä sekä lausunnotoimienpiteiden suunnittelua. Tavoitteeni on tunnistaa ja selkeyttää omaa tehtäväkuvaa Väylässä sekä osallistua sisäisiin työpajoihin ja mahdollisesti kehittää nykyisiä toimintoja.

Maanantai 11.2.2019

Väylän turvallisuustoiminnon valmius- ja turvallisuusyksikön päällikkö nimitettiin tänään virkaansa. Valmistelin tulevia kokouksia varten esittelymateriaalit uudella kokoonpanolla. Turvallisuustoimintoon kuuluu kolme yksikköä: liikenne- ja ympäristöturvallisuus, digitaalinen turvallisuus sekä nyt uudella päälliköllä varustettu valmius- ja turvallisuusyksikkö. Kuviossa 4. on lueteltu kaikkien turvallisuusyksiköiden vastualueet ja turvallisuustoiminnon organisaatio on valmis.



Kuvio 4: Väylän turvallisuustoiminto

Myöhemmin valmistelin tulevia liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikön kokouksia pitkälle ke-sään asti, kutsuin osallistujia ja loin asialistapohjia. Helmi-maaliskuun vaihteessa yksikkö ot-taa käyttöön normaalikokousten lisäksi “teemakokoukset” valituilla substanssiaiheilla. Sano-taan, että teemakokouksia on hyvä pitää määrätyn väliajoin. Teemakokouksella tarkoitetaan organisaatiolle tärkeän asiakokonaisuuden käsittelytilaisuutta. Kokouksen esityslistalla tulisi olla vain yksi mutta tärkeä aihe ja keskustelun tulisi rönsyillä kriittittävästi ja lopuksi tulok-set vedetään yhteen kriittisesti. (Sinervä 2011, 132.)

Iltapäivällä sain tehtäväksi selvittää Väylän lausuntopyyntötoimintaa. Toiminta ei tähän asti ole ollut suunniteltua ja tähän pitäisi mallintaa tietynlainen tapa ja prosessi kuka vastaa, kuka delegoi pyynnöt oikeille asiantuntijoille, kuka huolehtii vastausten kirjaamisesta ja nii-den aikatauluista. Usein lausuntopyyntöjä tulee Onnettomuustutkintakeskus OTKESilta.

OTKES tutkii suuronnettomuuksia Suomessa sekä vakavia ilmailu-, vesiliikenne- ja raideonnet-tomuuksia. Turvallisuustutkinnoissa selvitetään tapahtumien kulkua, syitä ja seurauksia sekä tehtyjä pelastus- ja viranomaistoimia. OTKESin laatiessa tutkintaselostusta tapahtumasta, tar-koituksena on selvittää, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon. Lisäksi selvitetään kuinka johtamis-, valvonta-, ja tarkastustoiminta on hoidettu sekä mahdolliset turvallisuus-puutteet viranomaisten koskevilla määräyksillä ja säännöksillä. (Onnettomuustutkintakes-kus). Viranomaisten ja muiden tahojen lausunnoista laadittu yhteenveto sisällytetään tutkin-taselostukseen, jonka OTKES julkaisee omilla internet-sivuillaan.

Tiistai 12.2.2019

Aamulla kokoustettiin Traficomien tiloissa, kun maantienfran ohjausryhmä kokoontui ensimmäistä kertaa tänä vuonna. Väylä esitteli tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, TPJJ:n tämän hetkisen tilanteen ja lopuksi kävimme maantienfran valvonnan yhteistyömallia läpi. 1.1.2019, kun liikennehallinnon virastouudistus astui voimaan, se toi lakiin muutoksia liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä tieliikenteen ohjaus- ja hallintopalveluiden palveluntarjoajien velvoitteista. Traficom valvoo Väylää liikennejärjestelmän ja maantielain mukaisesti sekä Traffic Management Finlandia liikennepalvelulain mukaisesti (Finlex 2005, 2017).

Ilmapäivällä oli Väylän ja VR:n turvallisuustapahtuma Väylän tiloissa. Ennen kokousta tutustuimme VR:n laatimaan päivitettyyn junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuusohjeeseen (Väylä 2019d), joka astuu voimaan kesällä 2019. Kävimme kokouksessa läpi Väylän organisaatiomuutosta, ajankohtaisia asioita, työtapaturmia ja turvallisuuspoikkeamia, turvallisuusteemoja yms. Talven suuri lumimäärä ja liukkaus on aiheuttanut aiempaa enemmän haasteita radalla.

Keskiviikko 13.2.2019

Aamu alkoi työpajalla, kun Golder Associates Oy:n asiantuntija tuli konsultoimaan meitä rautatiejärjestelmän riskeistä. Aluksi ideoimme merkittävimpiä riskejä yhdessä ja kuinka määrittellä niitä. Sen jälkeen konsultti puhui yleisesti turvallisuudesta, riskeistä ja niiden juurisyistä. Lopuksi pohdimme seurauksiltaan vakavimpia riskejä sekä yleisyytensä vuoksi merkittävimpiä riskejä. Työpaja herätti hyvää keskustelua ja hyviä kysymyksiä. Yhteenvetona suurimpia riskejä ovat muun muassa valtava organisaatiomuutos, radanpidon kokonaisprosessin hallinta, osaamisen varmistus, kalusteiden kunto ja huolto, vaikeat sääolosuhteet ja ilmastonmuutos. Työpajan päätteeksi eräs asiantuntijamme heitti ilmoille kysymyksen: "Voiko digitalisaation myötä itse järjestelmät alkaa ohjata ohjeita?". Näihin kysymyksiin ja näihin tunnelmiin oli hyvä lopettaa.

Päivä jatkui lyhyellä HR-perehdytyksellä. Ilmapäivällä meillä oli vielä kokous, jossa kävimme läpi Onnettomuustutkintakeskus OTKESin turvallisuussuosituksia rautateillä. OTKESin turvallisuussuosituksien toteuttamista seurataan vuosittain OTKESin järjestämässä tilaisuudessa. Turvallisuussuosituksien aiheita voi olla esimerkiksi junavaunun suistumistapaukset, vaunujen törmäystapaukset, kuolemaan johtaneet onnettomuudet jne. Tehtävänäme oli laatia kaikille avoinna oleville suosituksille korjaavat toimenpide-ehdotukset ja niiden aikataulu, arvioida turvallisuushyödyt, arvioida toimenpiteiden resurssit sekä määrittää toimenpiteen turvallisuusluokka.

Torstai 14.2.2019

Tämä torstai pyhitettiin pelkälle perehdytykselle ja rästiin jääneille hommille. Tänään ei ollut yhtään kokousta eli aikaa riitti hyvin.

Ensi kuussa meillä on tapaaminen liikenteenohjausyksikön Finrail Oy:n kanssa, jossa käydään läpi tämän hetkisiä liikenteenohjauksen koulutusvaatimuksia ja ohjeistusta. Ennen tapaamista aiomme sisäisesti kokousta aiheesta. Luonnostelin kokoukseen esitysmateriaalia ja perehdyin aiheeseen syvemmin.

Alkuvuokosta sain tutustua VR:n laatimaan päivitettyyn turvallisuusohjeeseen junaliikenteestä ja vaihtotyöstä. Tiivistin noin 60 sivuisen ohjeen muutokset yhdelle sivulle ja toimitin tiivistelmän esimiehelleni. Junaliikenne ja vaihtotyö ovat molemmat liikennöintimuotoja, joissa noudatetaan annettuja määräyksiä ja ohjeita. Liikenneohjaus voi muuttaa liikennöintimuodon vaihtotyöksi tilanteissa, joissa ei voida liikennöidä junana. Tällainen tilanne voi johtua esimerkiksi siitä, että junalle muodostetun kulkutien kriteerit eivät täyty tai halutulla raiteella ei ole junakulkutien päätekohtaa.

Liikenne- ja työturvallisuusyksikkömme turvallisuuspäällikkö lähestyi minua aiheesta työterveys ja työturvallisuus. Virastoon pitäisi luoda työturvallisuuden strategia ja selvityksessä on, tarvitseeko Väylä turvallisuusjohtamisjärjestelmän aiheesta. Mitä hyötyä siitä sitten olisi? Työterveys- ja työturvallisuustoiminnan johtaminen olisi järjestelmällisempää, käytännöt selkeentyisivät ja työterveyden ja työturvallisuuden taso parantuisi. Haasteena tällaisen johtamisjärjestelmän laadinnassa ovat ristiriidat muiden järjestelmien ja menettelytapojen välillä, byrokratia lisääntyy, kuinka jalkauttaa menettelyt käytännön joka päiväiseen toimintaan ja voiko järjestelmästä tulla liian strukturoitu? Näitä pitää pohtia ja miettiä jonkunlainen strategia tähän. Loppu päivän perehdyin näihin aiheisiin ja esiselvitysmateriaaleihin.

Perjantai 15.2.2019

Aamu alkoi Skype-kokouksella tamperelaisen liikenneturvallisuusasiantuntijamme kanssa. Sain tehtäväksi laatia viitedokumentin tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, TPJJ:ssä käytettyjen viitteiden pohjalta. Dokumentti olisi tarkoitus lähettää myöhemmin Traficomiin.

TPJJ:ssä käsitellään tienpidon turvallisuuden johtamista ja ohjausta. Euroopan yhteisön komissio on hyväksynyt tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat vuosille 2010-2020. Tulostavoitteena olisi puolittaa tieliikennekuolemat Euroopan unionissa vuoteen 2020 mennessä vuodesta 2010 alkaen. EU:n suuntaviivoissa on asetettu strategisia tavoitteita, ja Väylän toimintaa koskettavat tavoitteet ovat turvallisempi tieinfrastruktuuri, teknologian käytön edistäminen turvallisuuden parantamiseksi sekä turvallisuuden parantaminen suojattomilla teillä. (Väylä 2018e.)

Viikkoanalyysi

Tällä viikolla oma esimieheni on ollut hiihtolomalla ja häntä on sijaistanut liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikön päällikkö. Ennen viikkoa stressasin, että kuinkahan saan täytettyä työpäiväni, kun esimies on poissa. Sain kuitenkin maanantaiaamuna niin suuren työmäärän sähköpostiini eri tehtävistä ja tunsin hukkuvani hommiin ja avun tarpeeseen. Alkuviikko meni kiireisenä kokousten perässä juoksemisena mutta onnellisena taas huomasin, kuinka tekemällä vaan oppii. Viikon aikana vihdoinkin aloin oppia nimiä, lyhenteitä ja termejä.

Viitala (2005, 142-143) kertoo kirjassaan, kuinka yksilön oppimista voidaan tehostaa nostamalla tietoisuuden tasoa. Mitä tietoisemmaksi ihminen tulee omasta oppimisesta, sitä taitavamman hän kehittyy oppimaan oppimisessa. Sanotaan, että se on keskeinen tekijä työssä menestymiselle. Kun jäsentämiskyky ja keinovalikoima kehittyvät, uusien oppien hallinta ja hahmottaminen helpottuvat.

Vaikka alkuviikon kokoukset pitivät kiireisenä, niin aina mielelläni niihin silti menin. Viikon kohokohtana oli Väylän ja VR:n turvallisuustapahtuma ja ulkopuolisen konsultin järjestämä riskityöpaja. Minut otettiin hyvin vastaan, vaikka olen uusi ja kokematon. Tapahtumissa käyty asiat oli helppo ymmärtää ja aiheissa mukana pysyminen onnistui. Koin melkein jopa hyvänä sen, että esimieheni oli viikon lomalla. Esimiehen ollessa poissa joutuu väkisininkin tekemisiin uusien asiantuntijoiden kanssa, selvittämään itsenäisesti tiettyjä asioita, jonka vuoksi tehtäväkenttäni selkeytyi entisestään. Viikosta minulle jäi onnistunut olo.

3.2 Seurantaviikko 2

Viikon ohjelmaan kuuluu yksikkö- ja ryhmäkokouksia, Väylän turvallisuuspoikkeamien hallinnan suunnittelua, turvallisuustapaaminen urakoitsijoille ja konsulteille Väylän tiloissa sekä maantienfran valvonnan kokonaisuuden ja tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, TPJJ:n edistämistä. Tavoitteeni on saada aluille yksinkertainen työkalu, joilla voidaan keskittää pitkään hajalla ollut poikkeamien hallinta. Työkalu voi olla esimerkiksi Excel-taulukko, jonka käyttö pitäisi jalkauttaa turvallisuustoiminnollemme.

Maanantai 18.2.2019

Aamu alkoi yksikkökokouksella, jossa toimin sihteerinä. Kävimme läpi ajankohtaisia asioita ja työtehtäviä. Kevät työllistää erilaisilla toimintasuunnitelmien laatimisilla, poikkeamien paremmalla hallinnalla, tulostavoitteilla, mediakontakteilla, tasoristeysonnettomuuksilla, rekrytoinneilla yms.

Iltapäivä jatkui turvan johtoryhmän tämän vuoden toisella kokouksella. Viime viikolla, kun turvallisuustoiminnon valmius- ja turvallisuusyksikön päällikkö nimitettiin virkaansa, saimme

Väylän turvallisuustoiminnon valmiiksi. Tänään kokoustimme ensi kertaa virallisella kokouksella. Kokouksessa nousi esille päivystävien viranomaisten hajanainen turvallisuustapahtumien kirjaus viraston sisällä ja sieltä ulos. Ongelmana on se mitä kirjataan ja miksi kirjataan. Esimerkki: kuvitellaan tilanne, että Laihian maantiellä tapahtuu kahden auton kolari. Maantiellä ei ole suurta liikennettä, eikä tule henkilövahinkoja, ainoastaan autot sai osumaa ja selvittiin säikähdyksellä. Kun sitten taas, jos täysin samanlainen kolari ilman mitään henkilövahinkoja tapahtuu Kehä 1:llä, joka eskaloituu maantietunnelin sulkemiseen. Kaksi samanlaista kolaria eri sijainneilla, infotaanko viraston johtoa molemmista tapahtumista vai vaan suurempaa hämminkiä aiheuttaneesta kolarista ja millä perustein? Aihe ei ole yksinkertainen, mutta siihen on keksittävä ratkaisu. Koska olen ulkopuolinen harjoittelija ja tuon virastoon vieraanlaista näkemystä, sain tehtäväksi tutustua näihin käytäntöihin ja antaa minun mielipiteitäni ja kysymyksiä, kuinka tätä voisi lähteä kehittämään.

Tiistai 19.2.2019

Tutustuin Väylän eri alojen periaatteisiin, politiikkoihin ja strategioihin. Keräilin eri asiantuntijoiden lähettämiä ohjeita ja muodostin niistä yhden yhtenäisen dokumentin. Kuinka nämä termit sitten eroavat toisistaan viraston sisällä? Tällä hetkellä ei ole yhtä selkeää vastausta ja yritin eri dokumenttien ja standardien pohjalta määritellä termien eroavaisuuksia. Tästä aiheesta ja näistä dokumenteista pidetään kokous vielä myöhemmin tällä viikolla.

Iltapäivällä meillä oli lyhyt turvallisuustapahtumien kirjaus -kokous valmius- ja turvallisuuspäällikön kanssa. Sain kokouksen päätteeksi tehtäväksi tutustua Väylän materiaaleihin aiheesta valtionhallinnon varallaolopäivystys, VOP. Varallaolo tarkoittaa sitä, että viranhaltija on työajan ulkopuolella tavoitettavissa siten, että hänet voidaan kutsua työhön. Varallaolopäivystys ei ole normaalia oman tehtävän hoitoon liittyvää päivystystä vaan viraston ja muun valtionhallinnon tehtäväkenttään kuuluvien häiriö- ja poikkeustilanteiden päivystystä. (Väylä 2018f.) Listasin aiheesta omia kysymyksiä kyseenalaistaen viraston nykyisiä toimintamenetelyjä, toiveena herättää hyvää keskustelua, kun aihe otetaan ensi kerralla puheeksi.

Keskiviikko 20.2.2019

Aamu jatkui eilisillä tehtävillä: Väylän periaatteet, politiikat ja strategiat sekä VOP-päivystys. Myöhemmin meillä oli kokous aiheesta maantievalvonta ja tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, TPJJ. TPJJ ei ole vielä lopullisessa muodossaan ja sitä hiotaan vielä. Kartoitimme dokumentin nykytilaa ja mietimme kehityskohteita. Iltapäivällä oli vielä Skype-kokous liikenteenohjauksen koulutusvaatimuksista ja ohjeistuksista. Päätimme kokousta aiheesta vielä uudemman kerran mahdollisimman pian.

Päivän päätteeksi Väylän tiloissa pidettiin kahden tunnin turvallisuustapahtuma konsulttien ja urakoitsijoiden kesken. Turvallisuuskeskustelun tarkoituksena oli käsitellä eräässä urakassa

tapahtuneet turvallisuuspoikkeamat, tunnistaa niiden syytekijät ja määrittää korjaavat toimenpiteet jatkoa ajatellen. Tapahtuma alkoi esittäytymisillä, jonka jälkeen käytiin läpi urakan sisältö sopimuksineen ja vastuineen, tarkistettiin turvallisuussuunnitelma ja siihen kuuluva riskienarviointi, jolloin päästiin itse aiheeseen eli poikkeamien läpikäyntiin ja analysointiin. Lopuksi mietimme jatkotoimenpiteitä ja kuinka kehittää toimintaa.

Torstai 21.2.2019

Aamupäivällä valmistelin materiaaleja valmiiksi iltapäivän "periaatteet, politiikat ja strategiat" -kokoukseen. Kokouksessa olimme yhtä mieltä siitä, että virastolla tulisi olla yhtenäinen ja selkeä terminologia, jota kaikki virastolaiset helposti ymmärtää. Mietimme ja lähdemme selvittämään, tulisiko ministeriöistä tarkempaa ohjeistusta yhteisistä termeistä. Lainsäädännöstä on helppo ottaa mallia tietyissä termeissä. Kansainväliset termit taas voi aiheuttaa enemmän päänvaivaa. Esimerkiksi englanninkielinen sana "policy" on käännetty suomeksi "politiikka" tämän kuitenkaan välttämättä aina tarkoittamatta politiikkaa. "Policy" sanalla voidaan tarkoittaa myös menettelytapaa, systeemiä, strategiaa jne. Sovimme, että terminologian kehitystä tulee työstää ja luoda yhteinen päätös viraston sisällä.

Myöhemmin meillä oli kokous esimieheni kanssa minun tämän hetkisistä työtehtävistä. Kävimme läpi menneitä tehtäviäni sekä tulevia. Sain uudeksi tehtäväksi luoda esityksen Väylän turvallisuustoiminnasta. Esitys luotaisiin Väylän virastouudistuksen materiaaleihin, joita esitellään nyt kevään aikana useasti eri tilaisuuksissa. Esitys tulisi olla ytimekäs ja tarvittaessa helposti muokattavissa.

Perjantai 22.2.2019

Aamun hoidin juoksevia asioita kuten kokousten varailua, koulutusten metsästystä henkilöstölle ja sähköpostien purkua.

Myöhemmin perehdyin Työturvallisuuskeskus TTK:n työturvallisuuskorttiasioihin. Suomessa työturvallisuuslaki, työterveyshuoltolaki ja työsuojelun valvontalaki säätelevät työsuojelua arkipäivän työssä. Vastuunjako menee siten, että työnantaja vastaa siitä, että työpaikka on turvallinen ja että työntekijöillä on tarvittavat taidot tehdä työtä turvallisesti. Työntekijän velvollisuuksiin taas kuuluu ohjeiden ja määräysten noudattaminen. Yhteisellä työpaikalla niin työntekijät kuin työnantajat ovat velvollisia toimimaan yhteistyössä työturvallisuuden toteuttamisessa ja työsuojelu kuuluu kaikille. Työturvallisuuskorttikurssi on valtakunnallinen koulutus, joka perehdyttää työntekijää työpaikan turvallisuusasioissa. Korttikäytännön tavoite on parantaa yhteistyötoimintaa, tukea työnopastusta, antaa perustietoa sekä tietenkin pyrkiä vähentämään työpaikan tapaturmia. (Työturvallisuuskeskus.)

Väylän työturvallisuuspäällikkö haluaisi määritellä työturvakoulutusvaatimukset osana viraston työturvallisuusstrategiaa. Tämän vuoksi kokosin omia muistiinpanoja aiheesta, vaatimuksista ja lainsäädännöstä. Näihin aiheisiin palataan seuraavalla viikolla työturvallisuuspäällikkömme kanssa.

Viikkoanalyysi

Tämä viikko oli hiljaisempi kuin edellinen. Samanlaisia työpäiviä tai työviikkoja on turha odottaa mutta kehitys ja uuden oppiminen tapahtuvat kuitenkin viikoittain.

Tällä viikolla keskustelimme esimieheni kanssa siitä, kuinka työni ovat lähteneet käyntiin uudessa virastossa. Hän oli tyytyväinen tehtävieni monipuolisuuteen mutta muistutteli rauhassa etenemisestä. Väylässä eletään virastouudistuksen myötä edelleen suurta muutoksen aikaa ja talossa pidempäänkin olleet vasta totutteleet uudistuksiin.

Elämme kaikki keskellä muutoksia ja niin on aina ollut ja tulee olemaan. Muutosten määrä, nopeus ja yllätyksellisyys tuo organisaatioon haasteita. Ihmiset kammoksuvat muutoksia, joita ei haluta tapahtuvan, jotka pelottavat tai joiden hyötyä ei nähdä. Fakta on se, että maailma muuttuu meiltä lupaa kysymättä, joten niin huonoja kuin hyviä muutoksia vain tapahtuu. Yksityiselämässä ihminen voi tehdä monipuolisia ratkaisuja sillä perusteella mikä on tärkeää ja mikä ei. Organisaatiotasolla ei ole tällaisia vaihtoehtoja. Organisaatioiden tulee aina olla kannattavia. Julkishallinnon ja yritysten välinen ero kapenee, kun puhutaan muutoksista. Tämän voi huomata julkishallinnon laitosten ja virastojen yhtiöittämisessä: julkishallinnon resurssien rajallisuus ja tulosten saavuttamisen tärkeys näkyvät kaikkialla. (Nurmi 2012.)

3.3 Seurantaviikko 3

Viikko-ohjelmaan kuuluu yksikkökokousten ja juoksevien asioiden lisäksi paneutumista työturvallisuusasioihin ja -koulutuksiin, lausuntopyyntömenetelmän kehitystä sekä rautatietojen turvallisuuskertomuksen aloitus noin kymmenhenkisen asiantuntijaryhmän kanssa, jossa minä toimin tietojen kerääjänä ja sihteerinä. Rautateiden turvallisuuskertomus 2018 on suuri projekti, joka tulee toimimaan merkittävänä dokumenttina kuvaten vuoden 2018 rautateiden turvallisuustoiminnan ja siihen kuuluvat tulokset. Kertomusta tullaan käyttämään osana viraston johtamisjärjestelmän mukaista liikennemuotoista katselmusta ja kertomus toimitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle johtoryhmäkäsittelyn jälkeen. Turvallisuuskertomuksesta säädetään raideliikennelain (1302/2018) 11 §:ssä (Finlex 2018a). Projektin lähtöaineistona käytetään muun muassa omavalvonnan ja riskienhallinnan tuloksia, turvallisuuspoikkeamien analysointikokonaaisuutta sekä turvallisuus- ja varautumistoiminnan havaintoja ja toteutettuja projekteja.

Maanantai 26.2.2019

Aamu alkoi yksikkökokouksella. Tänään kokeilimme ensimmäistä kertaa teemakokouksen merkeissä, ja Väylän strategiapäällikkö tuli puhumaan meille viraston toiminnansuunnittelusta aiheena mittari- ja tunnuslukukehittäminen vuonna 2019.

Tunnuslukujen kehittäminen on osa toiminnan suunnittelun, raportoinnin ja arvioinnin kehittämistyötä. Lisäksi se linkittyy toiminnan vaikuttavuuden ja tehokkuuden arvioinnin kehittämiseen. Strategisella tasolla tämä liittyy keskeisesti tunnuslukujen välisten riippuvuuksien tunnistamiseen, jolloin seurattavat tunnusluvut saavat tuekseen selittävät tunnusluvut. (Väylä 2019g.) Meillä on Väylässä paljon erilaisia mittareita mutta niiden riippuvuustarkastelussa on kehitettävää.

Myöhemmin tietoturvapäällikkömme perehdytti minua kahden eri tietojärjestelmän käyttöön. Yritämme jalkauttaa turvallisuustoimintoon virtuaalista järjestelmää, johon voisi helposti kirjoittaa esimerkiksi kokouksien asialistoja, muistioita, tehtäviä, kuvia ja kommentteja sekä tärkeimpänä voisimme parantaa Väylän lausuntopyyntötoimintaa tällä järjestelmällä. Järjestelmässä näkyisi aina reaaliajassa tehtävien kulku: aloittamatta - kesken - valmis. Lisäksi järjestelmään voi asettaa aloituspäivät, deadline-ajat, kommentteja sekä vastuuhenkilöitä, jotka saavat sähköpostitse muistutuksia tehtävistään. Järjestelmä on todella monipuolinen mutta se vaatii opettelua. Tällä hetkellä mietitään, kuinka laajalti tätä voidaan alkaa käyttää.

Tiistai 26.2.2019

Aamu alkoi työturvallisuuskokouksella. Kävimme läpi nykyisiä työturvallisuuskorttikoulutuksia ja niiden eri järjestäjiä sekä koulutuksen vaatimuksia. Työturvallisuuspäällikön huoli on, että kuinka voidaan varmistaa koulutusten laatu. Yritämme viraston sisällä miettiä mitä tälle voisi tehdä, ja mihin meillä Väylässä riittää oikeudet.

Työturvallisuuskortteja ja -koulutuksia on eri toimialoille esimerkiksi sähkö- ja pelastusalalle. Kouluttajalla on oikeus soveltaa koulutuksen sisältöä aina ryhmän mukaisesti (Työturvallisuuskortti). Myös kortin suoritus- ja verkkokoulutukset yleistyvät. Kortin käytöllä on ollut myönteinen vaikutus työpaikkojen turvallisuuden kehittymiseen mutta sen käyttöönotto on työpaikoille vapaaehtoista, eikä Suomen laissa ole mainintaa työturvallisuuskortista, sen laatuvaatimuksista tai kouluttajien pätevyysvaatimuksista (Turvakoulutusakatemia).

Valmistin dokumentin työturvallisuuspäällikölle, johon olin listannut kohtia, mitkä koin olevan välttämättömiä missä tahansa työturvallisuuskoulutuksessa. Työturvallisuuskoulutuksen jälkeen työntekijän tulee ymmärtää mikä on kaikkien yhteinen työpaikka muine työntekijöineen, vastuunjakoineen, organisaation hierarkioineen yms., mitä on hyvä perehdytys, mitkä ovat

oman työpaikan yleisimmät vaaratekijät, tulee osata arvioida työpaikan riskejä, tunnistaa oman työpaikan kuormittavia tekijöitä, tietää missä ja kenelle tehdä työpaikan turvallisuushavaintoja sekä kuinka toimia onnettomuustilanteissa (Hirvi 2019).

Loppu päivänä tein kokouskutsuja ja niihin liittyviä juoksevia asioita. Lisäksi sain laadittua ensimmäisen selvityksen Väylän saamaan lausuntopyyntöön. Selvitysdokumentti tarvitsee enää johtajien allekirjoitukset ja kirjauksen asianhallintajärjestelmäämme. Työtä jatketaan myöhemmin tällä viikolla.

Keskiviikko 27.2.2019

Viime viikon alussa sain tehtäväksi tutustua valtionhallinnon varallaolopäivystystoiminta, VOP:iin. Ongelmanahan oli se, että turvallisuustapahtumien kirjaustoiminta on ollut hajanaista ja mietittiin, onko virastolla tarpeeksi kattavat ohjeet päivystystyöhön.

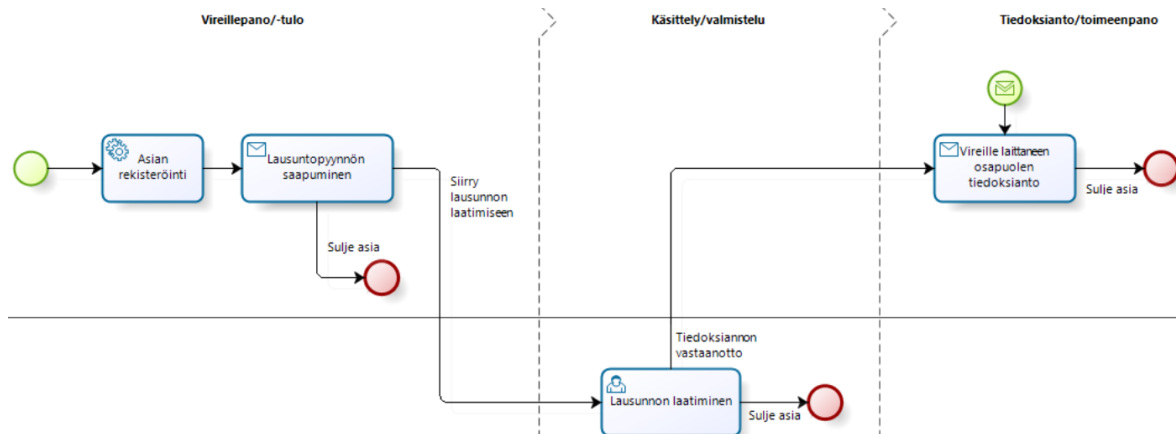
Olin listannut aiheesta omia muistiinpanoja ja kysymyksiä. Tiivistetysti olen sitä mieltä, että päivystäjiä voisi säännöllisemmin kouluttaa, päivystäjiä voisi karsia, heille voisi laatia jonkunlaisia pätevyysvaatimuksia, turvallisuustapahtumia voisi dokumentoida kattavammin ilmoitusten määrillä ja kuinka paljon niitä lähetetään eteenpäin ja kuinka paljon niistä on turhia sekä miksi ne ovat turhia, ja koko VOP-yksikön uusiminen "hierarkiamaisesti" eli yksikössä voisi olla päivystäviä pareja eri tasoisesti kuten normi päivystäjä, johtava päivystäjä jne.

Ilmapäivällä meillä oli rautateiden turvallisuuskertomus 2018 aloituskokous, jossa kävimme projektisuunnitelman läpi tehtävien jakoineen ja aikatauluineen.

Rautateiden turvallisuuskertomus 2018 on iso ja nopeatempoinen projekti, jonka sisältönä on tuottaa turvallisuuskertomus osaksi viraston johtamisjärjestelmän mukaista liikennemuoto-kohtaista katselmusta. Sen lisäksi että projektissa täyttyy Väylälle annetut lakivaatimukset, kertomus on virastolle merkittävän tärkeä jatkosuunnitelmia miettien.

Torstai 28.2.2019

Tänään minulla oli lyhyt perehdytys Väylän asianhallintajärjestelmään. Järjestelmä on sähköinen alusta, jonne esimerkiksi kirjaamo kirjaa Väylän saamia selvityspyyntöjä ja paljon muita dokumentteja. Järjestelmässä tehdään myös sähköisiä allekirjoituksia, minkä vuoksi minä sain perehdytyksen. Asianhallintajärjestelmä on jokseenkin tuttua entisestä työpaikastani. Kuvi-
ossa 5. näkyy asianhallintajärjestelmän lausuntoprosessi vaihe vaiheelta.



Kuvio 5: Lausuntomenettely Väylässä

Lausuntotapauksissa Väylän menettelee yleensä seuraavasti: asia rekisteröidään järjestelmään ja saadaan asianumero eli asia pannaan vireille. Tässä kohtaa myös asian rekisteröijä valitsee asialle omistajan ja antaa käyttöoikeuksia tarvittaville eli esimerkiksi turvallisuusjohtaja voi omistaa asian, minulle annetaan asian hallintaoikeudet ja kolmas osapuoli saa pelkän lukuoikeuden. Tämän jälkeen siirrytään lausunnon laadintaan eli asian käsittelyyn ja laadittu lausunto kirjataan järjestelmään. Asian käsittelyn jälkeen tulee asian toimeenpano eli siitä tiedotetaan asian vireille laittaneelle osapuolelle eli lausuntopyyntöön esittäjälle. Tämän jälkeen viimeistään voidaan sulkea asia valmiiksi.

Loppu päivänä yhden Skype-keskustelun lisäksi valmistelin pelkästään Väylän turvallisuustoiminnon esitystä. Yritin hahmotella mitkä otsikot ja aiheet esityksessä olisi hyvä olla. Luin myös muiden virastojen esittelymateriaaleja.

Perjantai 29.2.2019

Jatkoin Väylän turvallisuustoiminnon esityksen laatimista. Keräsin tulevan viikon kokouksien asioita ja tein asialistoja valmiiksi. Iltpäivällä sain taas perehdytystä sähköisiin järjestelmiin, joita on määrä kokeilla ensi viikolla kokouksissa.

Pidimme esimieheni kanssa lyhyen kehityskeskustelun lounaalla. Kävimme tehtäviä läpi ja suunnittelimme tulevaa. Mietittiin olisiko Väylällä tarjota minulle töitä valmistumiseni jälkeen kesällä. Todennäköisesti töitä riittäisi ja alustavasti sovimme jatkosta. Päivä jatkui mukavien merkein.

Viikkoanalyysi

Olen tällä viikolla ja aiemminkin puhunut aina tilanteen tullen Väylän lausuntomenettelyistä ja kuinka sitä voisi kehittää. Vihdoin sain tällä viikolla ensimmäisen lausuntoni laadittua, ja se

odottaa asiantuntijoiden allekirjoituksia asianhallintajärjestelmässämme ennen kuin se voidaan lähettää eteenpäin. Nyt toivon, että olisi tarpeeksi aikaa ja minulle sopivia lausuntopyyntöjä, jotta voisin luoda näitä useammin ja enemmän ja saada niin sanotusti homman rullaamaan. Kun homma alkaa olla tuttua niin tähän olisi helpompi miettiä vakinaista menettelyä talon sisällä.

Lausunnoissa käytettävä "asiantuntijateksti" eroaa mielestäni hieman puhekielessä tai normaaleissa sähköposteissa käytettävään tekstiin. Asiantuntijatehtäviin kuuluu entistä enemmän tekstien tuottamista kuten raportit, päätökset, vastaukset jne. Uimonen on vastannut kirjassaan (2003, 72-83) asiantuntijoiden esittämiin kysymyksiin ymmärrettävästä asiantuntijatekstistä. Työelämän tekstejä kirjoitetaan paljon toisten tekstien pohjalta kopioimalla, muokkamalla ja siirtelemällä. Moniin tilanteisiin on luotu jopa valmiita tekstipohjia. Hyvän asiantuntijan tekstin tulisi sisältää lukijalleen uutta ja kiinnostavaa tietoa. Tieto tulee esittää kiinnostavasti ja ymmärrettävästi. Tavallisimpia kompastuskiviä tekstin teossa on pituus, kertomisjärjestys, juttutyypit, kieli tai kerronnan abstraktisuus.

3.4 Seurantaviikko 4

Tämän viikon tavoite on saada lausuntomenettelyjen kehitysprojekti eteenpäin ja Väylän turvallisuustoiminnon esittely hyvälle luonnosmallille.

Maanantai 4.3.2019

Yksikkökokouksessa käsitelimme ajankohtaisia aiheita ja työtehtäviä. Huolenaiheiksi nousivat lausuntomenettelyt ja omavalvonta. Toiveena olisi, että omavalvonnan ohje päivitetäisiin ja sisällytettäisiin talon johtamisjärjestelmiin.

Päivä jatkui turvallisuuskertomuksen kokouksella. Kävimme läpi aiempaa turvallisuuskertomusta ja kartoitimme kertomuksen sisältöä - mitä kohtia voidaan jättää pois ja mikä osio kuuluu kenellekin. Tämän vuoden kertomuksesta odotetaan selkeästi tiiviimpää ja lyhyempää pakettia.

Iltapäivällä meidän turvallisuustoiminnon johtoryhmän kokous alkoi upseeritapaamisella, jonka vuoksi kokousaika lyheni puolella. Asialistalle oli kertynyt paljon asiaa ja kävimme vain kriittisimmät kohdat läpi. Väylässä käydään tällä hetkellä läpi toimialojen tarkistusta organisaatiomuutoksen jälkeen ja turvallisuustoiminnosta tulisi laatia organisaatiotaulukko toiminto, osasto, yksikkö, esimies -tasolle. Lupasin hoitaa taulukon henkilöstöhallintoon tämän päivän loppuun mennessä.

Tiistai 5.3.2019

Aamulla turvan johtoryhmällä oli kokous Secrow Oy:n kanssa. Secrow Oy tarjoaa turvallisuus-päällikkö- ja konsulttipalvelua yrityksille. Kokouksessa mietimme yhteistyömahdollisuuksia Notecrow -mobiilijärjestelmän kautta. Notecrow on mobiili-infojärjestelmä, joka jalkauttaa turvallisuustietouden koko henkilökunnan ja yhteistyökumppaneiden käytettäväksi. (Secrow.)

Koko loppu iltapäivä vietettiin taas ratariskien parissa. Tuttu konsultti oli järjestänyt meille synteesi-workshopin. Aluksi konsultti kävi hieman päivän johdantoa läpi, jonka jälkeen hän kertoi kansainvälisistä suurista rataonnettomuuksista ja keskustelimme niistä. Tämän jälkeen pelasimme skenaariopeliä. Pelin tarkoitus oli vakavien onnettomuuksien pohjalta nostaa niitä kaikkein yleisimpiä riskin aiheuttajia. Erityisiä vaaratekijöitä sisältäviä kohteita oli muun muassa VAK eli vaarallisten aineiden kuljetus, tasoristeukset ja ratojen kunto. Inhimillisiä riskitekijöitä olivat muun muassa kokonaisuuden ja palveluntuottajien hallinta, tiedonkulku ja ohjeistus. Muita riskitekijöitä oli poikkeuksellinen sää ja ilmastonmuutos.

Miksi nämä ratariskit sitten työllistävät? EU:n komissio on asettanut säädöksiä rautatieyrityksiä koskevia turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimuksista. Organisaation on kuvailtava toimintansa laji, laajuus ja toiminta-alue sekä yksilöitävä vakavat riskit niin omassa toiminnassaan kuin alihankkijoiden, kumppaneiden tai tavarantoimittajien toiminnassa. Asetukseen sisältyy myös kohtia organisaation turvallisuuspolitiikasta ja siihen kuuluvasta riskienarvioinnista. Organisaation on tunnistettava ja analysoitava ne riskit, jotka ovat merkityksellisiä organisaation toiminnan suhteen. Riskejä tulee arvioida asianmukaisia menetelmiä käyttäen ja organisaation on kehitettävä sekä otettava käyttöön turvallisuustoimenpiteitä. (EUR-Lex 2018.)

Keskiviikko 6.3.2019

Tänään ei ollut yhtään kokousta, joten käytin päivän kerääntyneiden tehtävien hoitamiseen. Siirsin tarvittavia dokumentteja uuteen sähköiseen järjestelmään, loin kokouksia, jatkoin turvallisuustoiminnon esitystä ja selvittelin viraston avoimena olevia lausuntopyyntöjä.

Torstai 7.3.2019

Aamulla jatkoin eilisiä tehtäviä. Laadin esimiehelleni tiiviin esityksen avoimena olevista lausuntopyyntöistä, joita hän voisi esitellä johtoryhmälle ja näin lausunnot saisivat johdon siunauksen.

Työturvallisuuspäällikkömme on laatimassa tulevia tieturvakoulutuksia. Lupasin auttaa häntä materiaalien teossa. Tieturva on koulutus, jolla Väylä varmistaa tiellä työskentelevien perheydytyksen liikenteen aiheuttamista vaaratekijöistä. Väylä vaatii tieturva-pätevyyksiä kaikilta,

jotka osallistuvat maantiellä tehtävään työhön (Väylä 2018h). Myös minä aion suorittaa koulutuksen myöhemmin tässä kuussa. Ilmoittauduin ulkopuoliseen koulutukseen - en talon sisäiseen. Näin saadaan hyvää vertailua koulutusten välillä.

Myöhemmin yritin etsiä koulutusmateriaaleihin sopivia kuvia henkilönsuojauksesta ja etenkin varoitusvaatteista. Henkilönsuojaimilla tarkoitetaan vaatteita, välineitä ja varusteita, jotka suojaavat työntekijää tapaturmilta. Näitä ovat muun muassa turvakengät, suojakäsineet, kypärät ja haalarit.

Työturvallisuuslakiin viitaten, työnantajan on hankittava työntekijälleen vaatimukset täyttävät henkilönsuojaimet ja varoitusvaatteet. Lain mukaan varoitusvaate tulee suunnitella rakenteeltaan sellaiseksi, että se soveltuu sille tarkoitettuun käyttöön eikä aiheuta vaaraa. SFS-EN 340 ja SFS-EN 471 -standardit selkeyttävät lainsäädännön vaatimuksia suoja- ja varoitusvaatetuksesta. (Työsuojeluhallinto 2012.)

Jos asiaa tarkastellaan työturvallisuuden näkökulmasta niin rakennusala yksi haasteellisimmista aloista, jonka vuoksi siellä on henkilönsuojaimilla ja varoitusvaatteilla suuri merkitys. Rakennusalalla tapahtuu paljon tapaturmia muuttuvien olosuhteiden vuoksi ja myös kemiallisista altisteista johtuvat terveysongelmat ovat korostuneet (Työsuojeluhallinto 2019).

Perjantai 8.3.2019

Väylä on julkaissut helmikuussa verkkosivuillaan uutisen rautatietoimijoista Suomessa ja kuinka vastuut jakautuvat. Kuvio 6. selkeyttää vastuunjaot rautateillä.



Kuvio 6: Vastuunjako rautateillä

Väylä omistaa koko valtion rataverkon. Väylän vastuulle kuuluu radan kunnossapito ja rakentaminen sekä laiturialueiden kunnossapito. Finrail, joka kuuluu valtion erikoisyhtiöön Traffic Management Finlandiin, huolehtii laiturinäytöistä ja niiden toimivuudesta. Asemien kuulutukset sekä junien liikenteenohjaus kuuluvat myös Finrailille. VR vastaa junista ja niihin kuuluvista palveluista ja HSL vastaa pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä, jota VR operoi. (Väylä 2019i.)

Tänään meillä oli sisäinen palaveri liikenteenohjauksen koulutusvaatimuksista ja ohjeista, joita on määrä tarkastella Finrailin kanssa tulevassa kuukausitapaamisessa.

Viikkoanalyysi

Alkuviikko oli taas kiireinen mutta rauhoittui loppuviikkoa kohden. Viikon kohokohta oli konsultin järjestämä synteesi-workshop. Tällä viikolla olen huomannut kärsiväni kohentuneesta stressistä ja suorituspaineista. Haluan uskoa, että se johtuu omasta henkisestä kasvusta ja kehityksestä. Poikkeukselliset ja uudet tilanteet työssä vaativat enemmän ja mukavuusalueelta poistumista suositaan, jotta voi kehittyä itsenäisemmäksi, itsevarmemmaksi ja rohkeammaksi (Askel Terveyteen 2016).

Vartiainen, Kokko & Hakonen (2004) kertoo kirjassaan hajautetusta työstä ja organisaatiosta. Hajautettu työ tarkoittaa sitä, että joukko ihmisiä työskentelee toisistaan erillä mutta kuitenkin yhteisin tavoittein. Kommunikointi ja vuorovaikutus tekevät työstä toimivaa. Hajautetun työn tekijät usein työskentelevät yksin tai pienissä ryhmissä. Kokouksia ja työpajoja lukuun ottamatta, minä työskentelen Väylässä suurimman osan ajasta yksin. Yksin työskentelyn seurauksena voidaan kokea vieraantumista, irrallisuutta ja epävarmuuden tunteita. Etenkin valtion hallintoa hajautetaan eri puolille Suomea, koska maa halutaan pitää kokonaisuudessaan elinvoimaisena. Rakenteellisten tekijöiden lisäksi hajautetun työn toimivuuteen vaikuttavat monet muuttujat, jonka vuoksi toiminnasta muodostuu herkästi häiriintyvä kokonaisuus.

Työelämän suorituspaineet eivät ole harvinaisia. Viime vuonna Kauppalehti uutisoi, että brittipankkiireista lähes puolet kokivat äärimmäisiä suorituspaineita töissä ja jopa joka neljäs pelkäsi terveyden ja hyvinvoinnin puolesta (Kauppalehti 2018). Vuonna 2015 Taloussanomien uutisoi suomalaisten uskon heikentyneen omaan työkykyyn. Korkeasti koulutettujen keskusjärjestö Akavan lakimies Paula Ilveskivi kertoi, että etenkin nuoria työntekijöitä rasittaa pätkätyöt, kiire ja työn muutokset. Työ ei ole enää kahdeksasta neljään, vaan mobiililaitteita luetaan iltaan asti, eikä pätkätöitä tekevät henkilöt mene helposti sanomaan esimiehelleen kuormittavasta työstä. (Taloussanomien 2015.)

3.5 Seurantaviikko 5

Tämä viikko koostuu kokouksista, yritystapaamisesta, kehityskeskusteluista ja rautateiden turvallisuuskertomuksen kirjoituksesta. Tällä viikolla minun tulisi saada myös oma osuuteni

lausuttua rautateiden turvallisuus -määräyksestä, josta kerron myöhemmin lisää. Perjantaina vietän vapaapäivää.

Maanantai 11.3.2019

Aamun yksikkökokouksessa teemana oli rautatietoimintojen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, RTJJ:n esitys. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom määrää turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on dokumentoitava turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä ja kuvattava organisaation vastuunjako (Traficom 2018). Käsikirja kuvaa rautatietoimintojen turvallisuustavoitteiden ja ohjelmoinnin toteuttamisen sekä kokoaa yhteen yhteiset toimintatavat ja vaatimukset. Valtion rataverkon haltijana Väylä varmistaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden, luotettavuuden, käytettävyyden ja huollettavuuden.

Iltapäivällä keskityin Traficomien antamaan määräysluonnokseen. Traficom on pyytänyt sidosryhmiltään lausuntoa rautateiden turvallisuus -määräysluonnoksesta, joka on tarkoitus julkaista huhtikuun alussa ja se astuu voimaan kesäkuussa. Määräysluonnoksessa on nyt huomioitu uusi turvallisuusjohtamisasetus (EU) 2016/798. Traficomien tulee laatia rautateiden turvallisuusmääräys raideliikennelain (1302/2018) nojalla (Finlex 2018a). Määräystä sovelletaan rautatieliikenteen harjoittamisessa, rataverkon hallinnassa sekä kalustoyksikön kunnossapidosta. Lisäksi määräyksellä pyritään entisestään vähentämään niin sanottuja kansallisia turvallisuussääntöjä, mikä edistää sisämarkkinoiden kehitystä ja kilpailun lisääntymistä raideliikenteessä (Traficom 2019).

Minun tehtäväni oli ristiinvertailla määräysluonnoksen ja EU:n direktiivin välillä, että Traficomien vaatimukset vastaavat direktiivien linjaa. Käsittelemme vertauslöydöksiä asiantuntijoidemme kanssa myöhemmin. Lausuntokierros päättyy ensi viikon perjantaina.

Tiistai 12.3.2019

Tänään meillä oli yritystapaaminen, jossa turvallisuusjohtajaamme haastateltiin aiheesta liikenneturvallisuus. Haastattelijana oli kansainvälinen suunnittelu- ja konsulttiyritys Ramboll. Ramboll tarjoaa infrastruktuurin, rakennusten ja ympäristön suunnitteluun, rakentamiseen, rakennuttamiseen ja ylläpitoon liittyviä asiantuntijapalveluita (Ramboll). Haastattelu oli itsellenikin hyvää kertausta liikenneturvallisuudesta. Haastattelussa paljon puhututti maanantaina 11.3.2019 sattuneet suuret liikenneonnettomuudet Oulun ja Kempeleen välillä, jossa yhteensä 13 ihmistä kuljetettiin sairaalaan ja onnettomuuden raivaustyöt kestivät jopa seitsemän tuntia ennen kuin liikenne saatiin taas sujumaan (Yle 2019).

Lisäksi selvittelin taas Väylän avoinna olevia lausuntopyyntöjä. Viime viikolla loin esityksen lausunnoista, joita oli määrä selvittää tämän viikon johtoryhmän kokouksessa. Nyt tulisi enää

keskitetysti koota lausunnot ja saada selkeämpi käsitys tämän hetkisestä tilanteesta. Onnettomuustutkintakeskus OTKES järjestää kuun lopussa suurelle viranomaisryhmälle seurantakouksen. Minä sain myös luvan osallistua Väylän edustajana kokoukseen ja toivon, että kokouksesta on apua tämän lausuntoprosessin kehitykseen.

Keskiviikko 13.3.2019

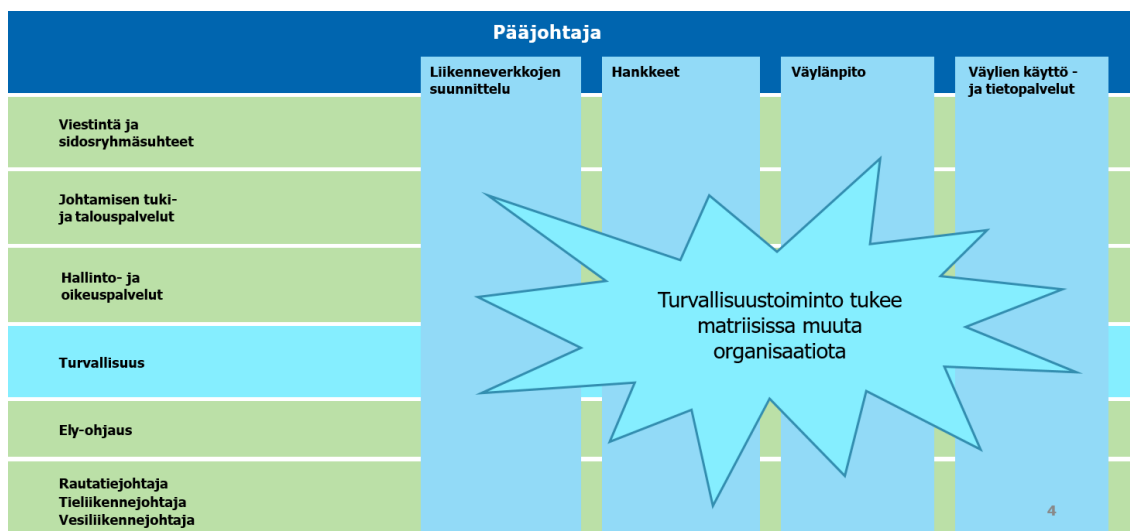
Tänään ei ollut yhtään kokousta ja aikaa riitti kertyneiden asioiden hoitamisiin. Meillä oli viime viikolla yritystapaaminen, jossa esiteltiin Notecrow -mobiilijärjestelmää. Nyt turvallisuusjohtajamme haluaa uuden tapaamisen, johon liittyisi vähintään kolme Väylän asiantuntijaa lisää miettimään yhteistyömahdollisuuksia yritysvieraan kanssa. Sovimme tapaamisen kuukauden päähän.

Notecrow on siis mobiilisovellus, joka tuo käyttäjälleen muun muassa ajantasaiset turvallisuusohjeet. Sovellus räätälöidään aina ostajalleen sopivaksi ja nyt haluamme Väylässä miettiä, jos tällainen sovellus sopisi palveluntuottajillemme työmailla. Turvallisuuspoikkeamien kirjaus, kuvaus ja raportointi sovelluksella koettiin kiinnostavaksi.

Loppu päivän tutustuin Onnettomuustutkintakeskus OTKESin vanhoihin tutkintaselostuksiin heidän verkkosivuillaan. Mielenkiintoista vertailla vuoden 1986 raideonnettomuuksia nykyisiin.

Torstai 14.3.2019

Aamun hoidin juoksevia asioita ja kokousten järjestelyjä. Iltapäivällä meillä oli pitkä kokous esimieheni kanssa. Olen noin kuukauden päivät laatinut Väylän turvallisuustoiminnon esitystä ja tänään esitin luonnokseni ja työstimme sitä yhdessä eteenpäin. Kuviossa 7. korostuu turvallisuustoiminnon rooli Väylän matriisiorganisaatiossa.



Kuvio 7: Esitysluonnokseni turvallisuustoiminnosta

Sain luonnoksesta hyvää palautetta ja tulin siitä iloiseksi. Turvallisuustoiminnon esitystä tullaan käyttämään sidosryhmätapaamisissa ja toukokuun Väylän henkilöstöpäivässä, johon odotetaan saapuvan Väylän henkilöstöä ympäri Suomea.

Viikkoanalyysi

Tämä viikko päättyi onnellisesti. Taas voin todeta, kuinka yhdessä työskentely lisää tuloksellisuutta ja etenkin omalla kohdalla myös yhteenkuuluvuuden tunnetta. Allekirjoitan väittämän, että ihminen on laumaeläin, jolla on voimakas tarve kuulua tiimiin.

Lukuisissa organisaatioissa Suomessa ja ulkomailla on kehitetty toimintaa niin sanottuun tiimimäiseen työskentelyyn. Tiimityöskentelyssä koko ryhmä on tietoinen yhteisistä tavoitteista, päämääristä sekä toisten osaamisista. Tiimityöskentelyssä jäsenten taidot täydentävät toisiaan ja vastuu tavoitteiden saavuttamisesta on jaettu jäsenten kesken. Hyvin toimiva tiimi kykenee selvittämään vaikeampiakin ongelmia ja tekee parempia ratkaisuja. Monimutkaisten kokonaisuuksien ja ilmiöiden ymmärtämiseksi tarvitaan erilaisia osaamisia ja asiantuntijuuksia. “Ei mikä tahansa tiimi, vaan rohkeita uudenlaisia ja jopa mielettömiä ideoita tuottava ja toteuttava tiimi”. (Koivisto, Henner & Paaso 2017.)

3.6 Seurantaviikko 6

Tämän viikon tärkein tehtävä ja fokus on Väylän avoinna olevien lausuntopyyntöjen lausuminen. Lausuntopyyntöjä on kymmeniä ja suurella osalla on deadline tämän viikon perjantaina.

Maanantai 18.3.2019

Aamu alkoi yksikkökokouksella. Kokouksessa oli tänään normaalia vähemmän ihmisiä ja vähemmän asiaa ja päätimme kokouksen jo puolessa tunnissa.

Iltapäivällä palasin takaisin viime viikkoiseen Traficom ja EU:n direktiivien ristiinvertailutyöhön, johon Väylän on määrä antaa lausunto. Lausuntoprosessi menee yleensä siten, että tässä tapauksessa Traficom on laatinut määräysluonnoksen ja luonnos on lähetetty lausuntokierrokselle eli “kommenteille”. Lausuntokierroksella oleva luonnos ei vielä lainvoimainen eli lopullinen. Traficom on määrittänyt ne viranomaiset ja tahot, joilta pyytää lausuntoa luonnokseen ja Väylä oli yksi näistä viranomaisista. Lausuntoa pyydetään annettuun määräaikaan mennessä, jonka jälkeen lausuntokierros päättyy. Lausuntoa pyytäneet Traficom ottaa kommentit huomioon, tekee tarvittavat muutokset määräykseen ja laatii tiivistelmän/yhteenvedon ja lähettää sen tiedoksi niille, joilta pyydettiin lausuntoa. Lopullinen määräys astuu voimaan tässä tapauksessa kuukausien kuluttua. (EUR-Lex 2016.)

Määräysluonnoksessa tehtäväni oli siis ristiinvertailla määräystä ja sen vaatimuksia EU:n direktiivin välillä. Kuviossa 8. on listattu turvallisuusmääräyksen sisältö.

Rautatiejärjestelmän turvallisuus

SISÄLTÖ

- [1 SOVELTAMISALA](#)
- [2 TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN SISÄLTÖ](#)
- [3 TURVALLISUUSINDIKAATTORIEN KÄYTTÄMINEN](#)
- [4 ONNETTOMUUKSIA JA VAARATILANTEITA KOSKEVIEN TIETOJEN ILMOITTAMINEN](#)
- [5 KALUSTOYKSIKÖN KUNNOSSAPITOJÄRJESTELMÄN TOIMINNOT](#)
- [LIITE I Yhteiset turvallisuusindikaattorit](#)
- [LIITE II Yhteisten turvallisuusindikaattoreiden yhteiset määritelmät ja onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskentamenetelmät](#)
- [LIITE III Sellaisiin organisaatioihin sovellettavat vaatimukset ja arviointiperusteet, jotka hakevat ECM-todistusta tai todistusta kunnossapidosta vastaavan yksikön ulkoistamia kunnossapitotoimintoja varten](#)

Kuvio 8: Määräysluonnoksen etusivu

Pidimme aiheesta Skype-palaverin oululaisen turvallisuusasiantuntijamme kanssa. Kävimme luonnosta läpi ja esitin omat muistiinpanoni. Pääosin en löytänyt mitään “outoa”, eikä minulla täten ole mitään lausuttavaa. Vertasin määräysluonnosta entisen Traficomin eli nykyisen Traficommin laatimaan määräykseen vuodelta 2014 joka on voimassa niin kauan, kunnes uusi astuu voimaan. Uudessa määräysluonnoksessa käsitellään enemmän turvallisuusindikaattoreita ja turvallisuuskertomuksen osalta sääntely on merkittävästi kevyempi. Aiemmassa määräyksessä oli tarkasti määritelty vuosittaisen turvallisuuskertomuksen sisältö, eikä turvallisuusindikaattoreihin ollut keskitytty samalla tavalla. Traficom on uudessa määräyksessään perustellut, ettei turvallisuuskertomuksesta ole enää tarpeen antaa tarkempia määräyksiä, vaikka se olisi raideliikennelain 12 §:n nojalla mahdollista (Finlex 2018a). Uudessa luonnoksessa uutena asiana oli myös maininta itsemurhista ja itsemurhayrityksistä raiteilla.

Rautatieliikenteen ja radanpidon turvallisuudesta vastaava päällikkömme löysi pienen huomion luonnoksessa. Hän kommentoi turvallisuusindikaattorien kohdassa mainittavan “vakavien onnettomuuksien” muuttamista “merkittäviksi onnettomuuksiksi”. Lisäsin huomion lausuntoon. Vakavien ja merkittävien onnettomuuksien määritelmät kerrotaan 29.3.2019 päiväraportoinnissa. Kalustoturvallisuuden osalta odotan vielä asiantuntijoidemme lausuntoa.

Tiistai 19.3.2019

Tänään hoidin Väylän lausuntoja ja niihin liittyviä asioita oikein urakalla. Yritin välittää avoinna olevia lausuntopyyntöjä talon sisällä oikeille henkilöille ja toivon saavani vastauksia torstaihin mennessä, jotta voin perjantaina antaa lausunnot eteenpäin.

Suuri osa näistä avoinna olevista lausuntopyynnöistä liittyy Onnettomuustutkintakeskus OTKESin turvallisuussuosituksiin. OTKES on kohdistanut Väylälle suosituksia tapahtuneisiin raideliikenneonnettomuuksiin ja pyytää Väylää vastaamaan, mihin toimenpiteisiin virasto on ryhtynyt kyseisten suositusten toteuttamiseksi. Suositusten tavoitteena on parantaa turvallisuutta, torjua vahinkoja ja oppia jo tapahtuneista onnettomuuksista sekä ehkäistä samankaltaisten onnettomuuksien tapahtumista uudelleen. OTKESin tiedustelu perustuu turvallisuustutkintalain (525/2011) 30 §:ään, jonka mukaan viranomaisen ja muun toimijan on OTKESin pyynnöstä annettava selvitys korjaavista toimenpiteistä. Vuonna 2017 OTKES antoi yhteensä 60 turvallisuussuositusta 32 eri toimijalle. (Onnettomuustutkintakeskus 2018.) Kuvio 9. on eräästä OTKESin turvallisuustutkinnasta, jossa tavarajuna on törmännyt raiteilla seissemiin vaunuihin.



Kuvio 9: OTKESin turvallisuustutkinnasta Oulussa

Keskiviikko 20.3.2019

Tänään Väylän tiloissa kokoontui yli kymmenhenkinen rataforumin turvallisuusryhmä keskustelemaan ajankohtaisista turvallisuusasioista. Minä toimin ryhmän sihteerinä. Ryhmä muodostui muun muassa Finrailin, VR:n, Traficom, NRC:n ja Väylän asiantuntijoista. Asialistalla oli

talven lumityöhaasteet, pätevydenhallinta Väylässä, vaarallisten aineiden kuljetus -asiat, liikennöinnin riskienarviointityö sekä inhimilliset ja organisatoriset riskitekijät.

Itse osallistuin ensi kertaa tähän kokousfoorumiin, mutta osa asiantuntijoista oli jo ennestään tuttuja. Kokouksessa korostui lumisen talven haasteet useissa ratatöissä ympäri Suomea. Analysoimme tapauksia ja vaihdoimme ideoita. Kokousta päättäessä sovimme, että ryhmä jatkaa edelleen toimintaa ja ottaa tulevaisuudessa käyttöön teemakokoukset ja erilaiset turvallisuusnäkökulmat eri asiantuntijoiden silmin.

Suomen talvet ovat todistetusti katastrofaalista aikaa junaliikenteelle. Kauko- ja lähijunat myöhästelevät ja junavuoroja perutaan herkästi. Tämä vaivaa niin matkustajia kuin junaliikenteen monia eri toimijoitakin. Finrail Oy:n operatiivinen johtaja on helmikuussa 2019 kertonut MTV Uutisille talven yleisimpiä syitä junaliikenteen häiriöihin (MTV Uutiset 2019). Runsaat lumisateet, pakkaset ja vaihtelevat säät eivät tee hyvää raiteille taikka kalustolle. Uutisessa on listattu myös muita syitä liikenteen häiriöille.

Myös Väylä on uutisoinut helmikuussa verkkosivuillaan talvisista maanteiden hoidoista. Maantiet ovat jaoteltu eri talvihoitoluokkiin. Kuviossa 10. käsitellään teiden hoitoa talvisin.



Kuvio 10: Teiden talvihoito

Talvihoidon taso on eri hoitoluokkien teillä mutta saman luokkaiset tiet hoidetaan aina samantasoisesti. Hoitoluokka määrittää missä kunnossa tien tulisi olla tai miten nopeasti on ryhdyttävä toimenpiteisiin. (Väylä 2019j.)

Torstai 21.3.2019

Sain tehtäväksi tutustua lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (Finlex 2005) sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen maanteiden palvelutasosta (Finlex 2018b). Tarkoitukseni oli selvittää, miten maanteiden palvelutasot määritellään. Loin tästä neljän sivun esityksen ja lähetin sen kehityspäälliköllemme. Heidän yksikkönsä on tarkoitus käydä esitys läpi vielä tällä viikolla.

Loppu päivän tein töitä Väylän lausuntojen parissa. Sain lähetettyä jopa yhdeksän selvitystä aiemmin mainitsemini OTKESin turvallisuussuosituksiin. Jatkan huomenna samaista työtä.

Perjantai 22.3.2019

Tänään en ole tehnyt muuta kuin antanut lausuntoja eteenpäin. Laskin, että OTKES selvityksiä oli yhteensä 20 kappaletta ja tänään päättyi myös Traficomien rautatiejärjestelmän turvallisuus -määräysluonnoksen lausuntokierros. Siihen kirjasin kaksi asiantuntijan kommenttia. Olen kovin tyytyväinen ja iloinen laatimistani lausunnoista. Tulevana maanantaina OTKES järjestää suosituseurantakokouksen ja minun lisäksi Väylästä tulee sinne kaksi muuta asiantuntijaa. Nyt voimme osallistua kokoukseen hyvillä mielin, kun avoinna olevia suosituksia ei enää pitäisi olla.

Viikkoanalyysi

Viikko kului yllättävän nopeaa. Kohokohdaksi jäi ratafoorumien turvallisuusryhmän kokous ja 21 laatimaani Väylän lausuntoa.

Väylässä turvallisuustoiminto usein vastaa lausunnoista, etenkin Onnettomuustutkintakeskus OTKESin suuntaan menevistä lausunnoista. Se johtuu siitä, että OTKESin lausuntopyynnöt liittyvät pääosin turvallisuuden kehittämiseen.

Väylän johtoryhmässä on linjattu niin, että OTKESin lausuntopyynnön/turvallisuussuosituksen saapuessa Väylään rautatieturvallisuuspoikkeamista vastaava työryhmä eli liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikkö valmistelee ja ehdottaa vastuullista toimialaa selvityksen antamiseen. Turvallisuustoiminto sitten hyväksyy selvityksen ja antaa lausunnon eteenpäin. Käsittelemättömät tapaukset nostetaan vuositasolla Väylän johtoryhmän käsittelyyn. Tähän suunnitellaan talon sisällä tarkempaa prosessikaaviota.

3.7 Seurantaviikko 7

Tällä viikolla on sidosryhmätapaaminen, tieturvakoulutus, turvallisuustoiminnon suunnittelu-päivä ja rautateiden turvallisuuskertomus -kokous. Tieturvakoulutusta odotan mielenkiinnolla ja jännittäen. Toivon koulutukselta yleissivistävää asiantuntijuuteen liittyvää opetusta.

Tieturvakoulutuksissa käytetään usein entisen Liikenneviraston materiaaleja ja yksikön päällikön sanoja lainaten "Jokaisen väyläläisen olisi hyvä suorittaa tämä kurssi".

Maanantai 25.3.2019

Aamu alkoi yksikkökokouksella. Tänään kokouksen teema oli tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, TPJJ:n esitys. Ensi teemakokouksen aiheeksi toivottiin varautuminen ja turvallisuus.

Aamun kokouksen jälkeen menimme heti Onnettomuustutkintakeskus OTKESin vuosittaiseen suositusseurantakokoukseen. Seurantakokoukseen Väylän lisäksi oli kutsuttu muun muassa sisäministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, puolustusvoimat, Traficom, Häätäkeskuslaitos, VR ja opetushallitus. Seurantakokouksessa pienen johdannon ja esittelyjen jälkeen menimme suoraan turvallisuussuositusten kimppeeseen. OTKES tiedusteli sidosryhmille kohdistettujen suositusten tilaa ja toimenpiteitä. Kokouksessa käytiin hyvää turvallisuuskeskustelua ja ainakin yksi teihin ja niiden paikantamiseen liittyvä kehitysidea lähti syvemmälle jalostukseen. Toiveena olisi pienempien teiden kuten huoltoteiden parempi paikannettavuus GPS-järjestelmillä.

Tiistai 26.3.2019

Tänään ei ollut yhtään kokousta ja sain hoidettua kerääntyneitä tehtäviä ja muita asioita. Luin ja vastailin sähköposteihin, varmistin huomisen koulutuksen asioita sekä järjestelin ensi viikon työmatkaa Jyväskylään.

Huomenna Vantaalla järjestetään tieturva 1 -koulutus, johon minä osallistun yhden Väyläläisen kanssa. Väylä järjestää itsekin kyseistä koulutusta mutta aikataulusyistä menemme ulkoiseen koulutukseen. Tieturva 1 on tiellä tehtävien töiden peruskurssi, jolla varmistetaan työntekijän pätevyys. Minä suoritan kurssin yleisen tiedon vuoksi. Tieturva 2 on jatkokurssi, joka on kohdistettu liikenne- ja työturvallisuuden vastuuhenkilöille, jotka suorittavat esimerkiksi tarkastuksia.

Työturvallisuuspäälliköllämme on ollut murheita koulutuksiin liittyen ja niistä on keskusteltu usein maanantaisissa yksikkökokouksissa. Koulutuksia järjestetään paljon ja epäselvää on, kuinka voidaan varmistaa koulutusten sisältö ja laatu. Myös Väylän rooli tulisi määritellä tarkemmin koulutusasioissa. Lupasin kirjata muistiinpanoja koulutuksesta ja tuoda ne Väylään vertailutyön vuoksi.

Keskiviikko 27.3.2019

Tänään oli koulutuspäivä. Tieturva 1: Tiellä työskentelyn turvallisuuskoulutus. Mielenkiintoinen päivä, erinomainen kouluttaja, opin paljon uutta ja läpäisin kurssin. Kerron päivästä viikkoanalyysissä lisää.

Torstai 28.3.2019

Tänään hioin ja korjailin koko päivän Väylän turvallisuustoiminnon esitystä. Esityksen deadline on huomenna. Esitys koostuu viraston turvallisuusperiaatteista/politiikasta, turvallisuusorganisaatiosta, turvallisuustoiminnon henkilöistä ja rooleista, sidosryhmistä sekä viraston turvallisuusjohtamisesta ja johtamisjärjestelmistä. Turvallisuustoiminto vastaa Väylän turvallisuusjohtamisjärjestelmistä. Kuviossa 11. on lueteltu Väylän turvallisuusjohtamisjärjestelmät.



Kuvio 11: Turvallisuusjohtaminen ja johtamisjärjestelmät

Väylän johtoryhmä hyväksyi tammikuussa 2019 rautatietoiintojen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, RTJJ:n käsikirjan. Käsikirja on laadittu uuden johtamisjärjestelmäasetuksen (2018/762) vaatimusten nojalla (EUR-Lex 2018). Käsikirja kokoaa yksiin kansiin kaikki rautatietoiintojen turvallisuusjohtamisen menettelyt. Tienpidon ja vesiliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmien käsikirjat eivät ole vielä valmiita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmien periaatteet ja edellytykset näkyvät kuviossa 12.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteet

Viranomaisnormien täyttäminen	Johdon sitoutuminen	Yhteiset toimintatavat
Ennakoiva riskienhallinta	Poikkeamien hallinta	Jatkuva parantaminen
HOF tekijöiden huomioiminen	Oikean tilannekuvan levittäminen	Henkilöstön pätevyys

Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmillä varmistetaan ja hallitaan väylien turvallisuus sekä huolehditaan väylien haltijan vastuun kantamisesta organisaation eritasoilla.

Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmät perustuvat Väyläviraston johtamisjärjestelmään yhteisten ja yhtenäisten menettelyjen osalta.
→ Turvallisuusjohtamisjärjestelmien käsikirjat täydentävät liikennemuotokohtaisesti turvallisuuden hallinnan menettelyitä

Kuvio 12: Turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteet ja edellytykset

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tavoite on helpottaa löytämään oikeat menettelytavat, jotta toiminta on turvallista, tehokasta, laadukasta ja vaatimusten mukaista. Olen opintojeni aikana kuullut ja lukenut paljon johtamis- ja hallintajärjestelmistä mutta vasta Väylässä olen ymmärtänyt ja oppinut niiden tarkoituksen sekä sisäistänyt sen työhön kuuluvaan toimintaan ja käytäntöön.

Perjantai 29.3.2019

Aamu alkoi rautateiden turvallisuuskertomus 2018 -työkokouksella. Asialistalla oli tänään kertomuksen ja tekstin tilanne, rakenteen muutostarpeet, kertomuksen analyysi turvallisuuden tilasta, jatkotoimenpiteet ja roolit. Kertomus on enää hiomista vaille valmis. Projektin päätöskokous on ensi viikolla, jonka jälkeen kertomus annetaan johdolle hyväksyttäväksi ja sen jälkeen kertomus voidaan julkistaa.

Yleisesti ottaen rautateiden turvallisuustilanne vuonna 2018 oli tyydyttävä. EU:n määritelmien mukaan vakavia onnettomuuksia ei tapahtunut yhtäkään ja merkittäviä onnettomuuksia tapahtui rataverkolla 14 kpl. Junaliikenteessä rautateiden turvallisuus on kehittynyt erittäin suotuisasti, suistumiset ja törmäykset ovat vähentyneet pitkällä aikavälillä, ratatöiden turvallisuus on pysynyt käytännössä samana, liikenteenohjauksen turvallisuustilanne on kehittynyt positiivisesti mutta ratapihoilla liikenteenohjauksen turvallisuustilanne on heikentynyt. Tasoristeysonnettomuuksien määrä on laskenut, vaarallisten aineiden kuljetuksessa turvallisuus on parantunut, ratainfra kunto on parantunut ja rautatiealan turvallisuuskulttuurissa on havaittu vaihtelua niin hyvään kuin huonoonkin suuntaan. Palveluntuottajaketjujen johtaminen on otettu keskeiseen rooliin Väylän turvallisuustyössä, ja rautatiealan toimintaympäristön muutos on ollut merkittävää. Alalle on tullut paljon uusia yrityksiä ja aliurakoinnin sekä vuokratyön määrä on kasvanut. (Väylä 2019k.)

EU:n rautatieturvallisuudirektiiviin (EUR-Lex 2016) viitaten, rautateillä merkittäväksi onnettomuudeksi määritellään onnettomuus, jossa osallisena on kiskoilla liikkeessä olevaa rautatiekalustoa, jossa kuolee tai vakavasti loukkaantuu vähintään yksi ihminen tai onnettomuus, josta aiheutuu vähintään 150 000 euron vahingot tai onnettomuus, joka aiheuttaa liikenteen keskeytymisen yli kuudeksi tunniksi kyseisellä rataosalla. Vakavalla onnettomuudella tarkoitetaan junien törmäystä tai raiteilta suistumista, joka vaatii vähintään yhden kuolonuhrin tai viisi vakavasti loukkaantunutta henkilöä.

Viikkoanalyysi

Viikko sujui normaaleissa merkeissä. Päälimmäisenä jäi mieleen tieturvakoulutus. Koulutukseen osallistui yli 20 tiellä työskentelevää ja olin positiivisesti yllätynyt kouluttajan ammattitaidosta. Kahdeksan tuntinen koulutus ei tuntunut kahdeksalta tunnilta edes allekirjoittaneelle, joka ei ole koskaan tiellä työskennellytkään. Koin myös pientä ylpeyden tunnetta osallistua väyläviranomaisena tällaiseen koulutukseen missä Väylä on kouluttanut itse kouluttajan ja on opetuksessa erittäin keskeisessä roolissa. Tieturva kurssin avulla Väylä tienpitäjänä ja ELY-keskukset tienpitoviranomaisina varmistavat, että työn erityispiirteet, kuten vaarat ja vaaroista aiheutuvat riskit hallitaan työ- ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Tieturvan kouluttajalla oli omasta takaa paljon kuva- ja videomateriaaleja käytössä mitkä auttoivat havainnoimaan oikean elämän tapahtumia. Se, miten paljon ympärillä voikaan tapahtua hyvinkin lyhyessä ajassa vaatii tiellä työskentelevän jakamatonta huomiota. Katsoimme videon missä noin 40 sekunnin puheen aikana ehti huoneen taulut, ihmiset ja ympärillä olevat esineet vaihtua ja tarkoitus oli keskittyä videon puheeseen. Videon jälkeen kouluttaja kysyi, mikä videon huoneessa oli muuttunut? Huoneessa oli muuttunut yli 10 asiaa ja kurssilaiset osasivat nimetä niistä vain kaksi.

Jos Väylässä on oltu huolissaan turvallisuuskoulutusten sisällöstä ja laadusta, ei huoli helpottunut tämänkään koulutuksen jälkeen. Vaikka meille sattui onni, kun kouluttaja oli tällä kertaa kiitettävää tasoa ja vetänyt monia satoja turvakoulutuksia urallaan, oli hänkin huolissaan turvallisuuskoulutusten tasosta. Vaikka turvapätevyyksiä tarkastetaan työhönottotilanteissa sekä satunnaisissa auditoinneissa, on aina työnantajan käsillä, laittaako hän työntekijänsä koulutukseen vai ei. Väylän työturvallisuuspäällikkö tekee vuosittain noin 10-15 turvallisuuskoulutuksen auditointia mutta tämän kaltaisia auditointeja ei ole suunniteltu missään johtamisjärjestelmissä, eikä se sen vuoksi ole niin suunnitelmallista kuin voisi olla.

3.8 Seurantaviikko 8

Tällä viikolla esimieheni suorittaa maanpuolustuskurssia, joten saan toimia hyvin itsenäisesti. Keskiviikkona matkustan Jyväskylään, jossa minua odottaa työturvallisuuspäällikkömme. Hän on siellä koko viikon luennoimassa ja kouluttamassa. Jyväskylän ELY-keskuksessa järjestetään

Pihtiputaan alueurakan omavalvontatarkastus ja minut kutsuttiin mukaan. Pitkiä päiviä edessä mutta olen kovin innoissani!

Maanantai 1.4.2019

Aamu alkoi tavalliseen tapaan yksikkökokouksella. Turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja niihin kuuluvat eri tehtävät työllistävät nyt suurta joukkoa.

Sain esimieheltäni tehtäväksi tutustua hänen aiemmassa työssään käytettyyn Security Risk Assessment -dokumenttiin (Hernesmaa 2017). Dokumentti oli jaettu kolmeen osaan: tietoriskeihin, inhimillisiin riskeihin sekä tila- ja alueriskeihin. Räättälöin dokumentin niin, ettei siinä mainittu nimiä tai muita yksilöiviä kohtia. Dokumenttia tullaan hyödyntämään viraston toiminnan ohjauksessa ja strategiatyössä.

Tietoriskejä tässä dokumentissa ovat muun muassa petokset ja sisäisen valvonnan riskit, salassa pidettävät tiedot ja tietojen tahaton menetys. Inhimillisiä riskejä ovat kiristys, järjestäytynyt rikollisuus, kansan levottomuus ja protestit. Tila- ja alueriskejä ovat kaluston kuten tietokoneen/älypuhelimien varkaus, tulipalo, infran keskeytyminen, mellakat, ympäristövahingot ja luvaton pääsy tiloihin.

Tiistai 2.4.2019

Tänään kokosin tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, TPJJ:n käsikirjan lähdeluettelo. Käsikirja on noin 40 sivuinen dokumentti, jonka viraston pääjohtajan tulisi hyväksyä dokumentin valmistuttua. Minä avustan käsikirjan lähdeluettelon kokoamisessa. Käsikirja ei ole virastolle uusi, mutta sitä päivitetään aiemman Liikenneviraston käsikirjasta Väylän malliseksi. TPJJ:n vaatimus perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (Finlex 2005). Lisäksi TPJJ käsikirjaa laadittaessa on tarkasteltu kansainvälistä standardia ISO 39001:2012, Road Safety Management Systems - Requirements with guidance for use (ISO 2012.)

Väylä on valtion tieverkon tienpitäjä ja Väylän tulee varmistaa tieverkon turvallisuus, toimintavarmuus sekä luotettavuus. Kehittämällä liikennejärjestelmää, ennakoimalla omaisuudenhallintaa sekä yhtenäisellä toiminnallaan Väylä varmistaa, että se palvelee yhteiskunnan ja väylien käyttäjien odotusten mukaisesti. TPJJ käsikirja kokoaa tienpidon ja operatiivisen toiminnan menettelyt turvallisuustyössä, riskienhallinnassa sekä johtamisessa. (Väylä 2019L.)

Keskiviikko 3.4.2019

Tänään valmistauduin huomiseen turvallisuustarkastukseen. Tulostin tarvittavia dokumentteja ja sopimuksia sekä sain itsekin pienen tehtävän tarkastusta varten.

Tehtävässä piti määritellä työmaalla toimivan turvallisuuskoordinaattorin tehtävät, pääura-koitsijan vastuuhenkilön tehtävät sekä keskeisimmät turvallisuuteen liittyvät asiakirjat rakennushanketta aloittaessa.

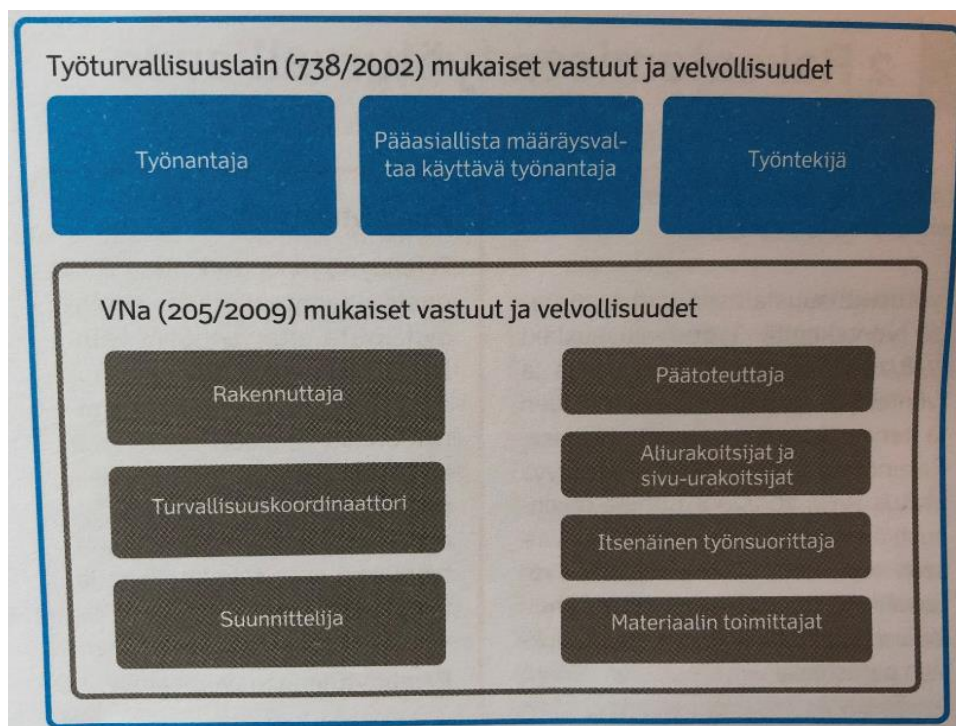
Turvallisuuskoordinaattori vastaa rakennuttajalle määrättyjen turvallisuustehtävien suorittamisesta. Pääurakoitsijan vastuuhenkilö huolehtii turvallisuuden ja terveyden kannalta tarpeellisesta työmaan yleisjohdosta ja osapuolten välisen yhteistoiminnan ja tiedonkulun järjestämisestä, toimintojen yhteensovittamisesta sekä urakka-alueen yleisestä siisteydestä ja järjestyksestä. Keskeisimmät turvallisuusasiakirjat rakennushanketta aloittaessa ovat turvallisuusasiakirja, riskienhallintasuunnitelma, turvallisuussääntöjen ja menettelyohjeiden tiedote sekä muut urakan turvallisuuden kannalta oleelliset tiedot. (Väylä 2017m.)

Näitä samaisia aiheita käytiin läpi viime viikkoisessa tieturvakoulutuksessa ja pääsin hyödyntämään myös sieltä saamiani oppeja työmaan velvoitteista ja määräyksistä. Loistavaa!

Torstai 4.4.2019

Saavuin eilen illalla Jyväskylään ja tänään aamulla oli Pihtiputaan alueurakan turvallisuustarkastus. Tarkastukseen osallistui infra- ja rakennusala Destia Oy:n, Väylän ja ELY-keskuksen asiantuntijoita.

Tarkastus alkoi siten, että ryhmä jakaantui kahteen osaan ja ryhmät saivat tehtäväksi suorittaa itse oman tarkastuksensa. Tehtävänä oli tarkastaa niin rakennuttajan kuin urakoitsijan turvallisuusasioita. Tässä tilanteessa rakennuttaja eli tilaaja oli Väylä ja ELY-keskus sekä urakoitsijana oli Destia. Kun ryhmät saivat tehtävät valmiiksi, kävimme niitä yhdessä läpi. Tarkastuksen kohteina olivat turvallisuuden seuranta työmaalla eli kunnossapitotarkastukset, nostokaluston käyttöönottotarkastukset ja työkoneiden vastaanottotarkastukset sekä turvallisuusjohtaminen työmaalla eli työntekijöiden perehdytys ja työmaapäiväkirja. Sovimme tiettyjen puutteiden korjaamista tämän kuun loppuun mennessä. Puutteita oli ainoastaan dokumenttien päivityksessä ja tarkennuksissa. Kuviossa 13. on selkeytetty työmaan eri tehtävien lainsäädäntö.



Kuvio 13: Työturvallisuuslaki ja valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta

Työturvallisuuslaki ohjeistaa työnantajaa ja työntekijää työn turvallisuuden ja terveellisuuden varmistamiseksi. Rakennustyöhön liittyvä asetus taas ohjaa työn turvallisuutta työntekijän vastuuseen kuuluvien tehtävien kautta. Vastuut työmaalla jakaantuvat tehtävän, aseman ja toimivaltuuksien perusteella. (Väylä 2017m.)

Tämän päivän turvallisuustarkastus oli mielestäni yllättävän "työpajamainen", eikä niin määrävän ja käskyttävän oloinen kuin aluksi odotin. Omalle kohdalle päivä oli miellyttävä ja erityin informatiivinen. Opin työlaiteista ja niihin kuuluvista tarkastuksista ja dokumentoinnista sekä nyt tiedän, mikä on työmaapäiväkirja ja mitä se pitää sisällään ja mihin sitä voidaan käyttää. Muutkin tarkastukseen osallistuneet sanoivat päivän olleen hyvää kertausta ja kuulemma hekin oppivat uutta.

Perjantai 5.4.2019

Tänään oli rautatietojen turvallisuuskertomuksen päätöskokous. Projekti on hienosäätöä vaille valmis. Projektipäällikkö keskustelee ja miettii juristimme kanssa mitkä kertomuksen kohdat tulisi luokitella luottamuksellisiksi tai salassa pidettäviksi.

Valtionhallinnon viranomaisten salassa pidettäviä asiakirjoja luokitellaan neljällä tasolla. Luokittelut menevät sen mukaan, minkälaisia tietoturvasuhteita koskevia vaatimuksia tulisi nou-

dattaa. Luokitteluja voidaan suorittaa myös asiakirjojen käsittelyvaiheiden perusteella. Suojaustasoja ovat erittäin salaiset asiakirjat, salaiset asiakirjat, luottamukselliset asiakirjat sekä asiakirjat, joiden käyttö on rajoitettu. (Finlex 2010.)

Rautatietoimintojen turvallisuuskertomuksesta tulisi tehdä vielä tiivistetty esitys, jota tullaan käyttämään tämän kuun lopussa pidettävässä seminaarissa. Strategiaseminaari/liikennemuoto-kohtainen katselmus on koko päivän kestävä Väylän sisäinen tilaisuus, johon on kutsuttu pääasiassa vain osaston johtajia ja yksiköiden päälliköitä. Ennen seminaaria turvallisuuskertomuksen esitys tulisi hyväksyttävä viraston toimialojen johtajilla ja seminaarin jälkeen esitys tullaan esittämään viraston johdolle.

Viikkoanalyysi

Oikein miellyttävä viikko takana. Päälimmäisenä jäi mieleen Jyväskylän turvallisuustarkastus, jossa tarkastuskohteena oli Pihtiputaan kolmevuotinen alueurakka. Seuraava samanlainen alueurakan turvallisuustarkastus on Kouvolassa kesäkuussa.

Työmailla ja niiden haasteellisissa työoloissa työturvallisuus on ensisijaisen tärkeää. Tapaturmavakuutuskeskuksen (2018) mukaan Suomessa työtapaturman syy on tyypillisesti putoaminen, kaatuminen tai liukastuminen. Edellä mainittujen syiden perusteella voidaan miettiä kuinka paljon nimenomaan työmailla voisi tapahtua vastaavia vahinkoja verrattuna muihin toimialoihin. Artikkelin mukaan vuonna 2016 sattui 28 korvattua työtapaturmaa miljoonaa työtuntia kohden eli yhteensä 118 590 kpl kaikki toimialat huomioiden.

Turvallisuutta ja työturvallisuutta voisi mielestäni verrata hammaslääkärissä käyntiin. Turvallisuus painottuu niin suurelta osalta ennaltaehkäisyyn eli kuvitteellisesti hammastarkastukseen. Turvallisella ennaltaehkäisyllä voidaan välttää niin paljon työmailla tapahtuvia vahinkoja, oli ne sitten isoja tai pieniä. Ennaltaehkäisevä hammaslääkärikäynti ennen reikiä tuntuu varmasti miellyttävämmältä kuin, että vahinko olisi ehtinyt jo tapahtua ja hampaat olisivat täynnä reikiä. Sama pätee työmailla. Jos kuvitellaan epäjärjestyksessä olevaa työmaata, jossa työntekijä liukastuu ja satuttaa itsensä työkyvyttömäksi, kuinka pienellä ennaltaehkäisevällä teolla tämän olisi voinut välttää? Siistimällä aluetta. Työterveyslaitoksen sanoja lainaten ”turvallisuus on tekoja”.

3.9 Seurantaviikko 9

Tämä viikko näyttää nyt jo kiireiseltä ja joka päivälle on vähintään yksi pidempi kokous. Viikko koostuu yksikkö- ja johtoryhmän kokouksista, tällä viikolla alkaa Väylän toimitilaprojekti, jossa minä toimin turvallisuustoiminnon edustajana käyttäjäryhmässä, tällä viikolla on myös vuosittainen Vesiväyläpäivä sekä loppu viikosta omavalvonnan koordinaatioryhmän kokous, johon minut kutsuttiin mukaan.

Maanantai 8.4.2019

Aamu alkoi yksikkökokouksella. Tänään meillä oli teemakokous ja aiheena "rautatie- ja tienpitovarautumisen". Teemakokous oli tänään varsin mielenkiintoinen mutta toistaiseksi salassa pidettävä, jonka vuoksi en saanut esitysmateriaaleja käyttööni.

Varautumisen tärkein tavoite on hallita normaaliolojen häiriötilanteita sekä varmistaa toiminta poikkeusoloissa. Yhteiskunnan turvaaminen kaikissa tilanteissa vaatii varautumisen toimenpiteitä. Varautumiseen sisältyy muun muassa erilaiset valmiussuunnitelmat, alueiden evakointisuunnitelmat sekä henkilöiden varaaminen poikkeusolojen tehtäviin. Viraston tehtävät tulisi käytännössä olla samat normaalioloissa kuin häiriötilanteissa mutta tehtävien priorisointi on erilaista. Väylän poikkeusoloja koskevat tehtävät määräytyvät viranomaisvelvoitteina. (Väylä 2019n). Laki Väylävirastosta (862/2009) velvoittaa Väylää varautumaan poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin, valmiuslaki (1552/2011) velvoittaa muun muassa valtion, kunnat ja julki-set laitokset varautumaan tehtäviensä hoitamiseen kaikissa olosuhteissa ja pelastuslaki (379/2011) velvoittaa toimijat omatoimiseen varautumiseen sekä pelastusviranomaisen toimintaa tukevaan varautumiseen. (Finlex 2009, 2011a, 2011b.) Varautumisia koskevia säännöksiä esiintyy myös muissakin lainsäädännöissä.

Iltapäivällä oli turvallisuustoiminnon johtoryhmän kokous. Olin kutsunut kokoukseen riskienhallinnan asiantuntijan puhumaan turvallisuusraportoinnista virastotasolla. Tästä syntyi hyvää keskustelua ja idea turvallisuustoiminnon keskittämisestä viraston muille toimialoille lähti jatkopalustukseen. Turvallisuusjohtajamme mielestä turvallisuustietämystä ja turvallisuuden näkökulmaa olisi hyvä korostaa enemmän kaikissa Väylän toimialoissa niin liikenteen suunnittelussa, hankkeissa, väyläpidossa kuin käyttö- ja tietopalveluissa.

Tiistai 9.4.2019

Tänään vietettiin Vesiväyläpäivää 2019. Tilaisuus oli Väylän järjestämä ja vieraslistalla yli 100 osallistujaa. Vieraita oli Väylästä ympäri Suomea, Traficomista, Suomen eri satamista, Merivoimista, Aluehallintavirastoista sekä muista monista osakeyhtiöistä. Minä osallistuin tilaisuuden mielenkiinnon vuoksi, enkä muutenkaan ole vielä liikaa ehtinyt kuulla vesiväyläasioista.

Väylän vesiliikennejohtaja avasi tilaisuuden, jonka jälkeen Väylän pääjohtaja piti lyhyen puheen ajankohtaisista asioista. Tämän jälkeen Väylä, Traficom ja TMFG:n meriliikenteenohjauksikkö kertoivat vuoden 2019 virastouudistuksesta ja kuinka viranomaisvastuut meriliikenteessä ovat jakautuneet uudistuksen myötä. Väyläläiset esittelivät meneillään olevia kana- ja satamahankkeita sekä suunnittelussa olevia hankkeita. Iltapäivällä puhuttiin tietojärjestelmistä ja vesiturvallisuudesta.

Vesiväylätyömaiden turvallisuutta mitataan vesimittarilla. Mittarin tarkoituksena on johdattaa niin urakoitsijaa kuin tilaajaa kehittämään yhteistyössä työmaiden turvallisuutta. Vesimittarissa mitataan työturvallisuutta ja perehdytystä, järjestystä ja varastointia, kalustoa, sähkötyötä, suojauksia ja varoalueita, ajo- ja kulkuväyliä sekä laituri ja huoltopaikkoja. Mittaus tapahtuu silmämääräisesti ja oleellista on löytää kehityskohteita, eikä niinkään raportoitavia indeksilukuja. Mittausta tulee suorittaa säännöllisesti riippuen työmaasta. Vesiturvallisuuteen suunnitellaan turvallisuuskoulutusta, jonka olisi määrä tulla käyttöön vuonna 2020. (Väylä 2019o.)

Keskiviikko 10.4.2019

Aamulla hoidin juoksevia asioita, purin sähköposteja, loin tulevia kokouksia sekä luonnostelin keväistä kutsua turvallisuustoiminnon strategiapäivään, joka vietetään Nuuksion kansallispuistossa ensi kuussa.

Tänään alkoi myös Väylän toimitilaprojekti Senaatti-kiinteistöjen kanssa, jossa minä kuulun käyttäjäryhmään. Käyttäjäryhmän tehtävänä on päättää, minkälaisissa tiloissa jatkossa työskentelemme ja millä pelisäännöillä. Projektin tarkoitus on muuttaa koko Pasilan 400 henkinen toimisto normaaleista työtiloista moderneihin monitoimitiloihin ja tiivistää koko henkilökunta jopa kolmesta kerroksesta vain yhteen kerrokseen. Minulle monitoimitiloissa työskentely on tuttua ja näen muutoksen hyödyn mutta ymmärrän, että hanke aiheuttaa virastolaisissa lievää muutosvastarintaa. Senaatti-kiinteistöt on toimitila-asiantuntija sekä valtionhallinnon työympäristökumppani, joka tarjoaa Suomen valtiolle fiksua ja turvallisia työympäristöjä. Senaatti-kiinteistöt on toiminut yli 200 vuotta ja heillä on Suomessa noin 9000 rakennusta valtion työntekijöille. (Senaatti 2019.)

Torstai 11.4.2019

Omaavalvonnan koordinaatioryhmä kokoontui tänään kahdeksan hengen voimin keskustelemaan ajankohtaisista omaavalvonnan asioista. Itse osallistuin ensimmäistä kertaa tähän työryhmään. Asialistalla oli muun muassa koordinaatioryhmät, valvonnan suunnitelmat, painopisteet ja huomiot, valvonnan kolmannesvuosikatsaus sekä valvonnan ohje ja prosessin kuvaus. Minut kutsuttiin kokoukseen tuomaan uudenlaista näkemystä ja myös siksi, että maanantain johtoryhmän kokouksessa keskusteltiin samaisista koordinaatioryhmistä ja pystyin tuoda turvallisuustoiminnon terveiset tähän aiheeseen.

Maanantain johtoryhmän kokouksessa siis keskusteltiin turvallisuustoiminnon keskittämisestä viraston kaikille toimialoille tuomaan turvallisuustietämystä ja osaamista. Tänään omaavalvonnan koordinaatioryhmässä mietittiin olisiko juuri tässä työryhmässä potentiaalia toimia tällaisena "turvaryhmänä", joka veisi turvallisuustietämystä muille toimialoille. Omaavalvonnan

koordinaatioryhmä koostuu eri toimialojen asiantuntijoista ja kaikki meistä omaa jotain turvallisuustaustaa. Ideaa pidettiin loogisena mutta se vaatii lisää resursseja sekä jonkun verran lisää osaamista. Totesimme, että virastossa täytyisi muutenkin korostaa enemmän sitä, ettei omavalvonta ole pelkkää turvallisuusvalvontaa ja että omavalvonnan kuvaus esimerkiksi johtamisjärjestelmissä toisi lisää selkeyttä toimintaan.

Omavalvonta on yrityksen sisäistä toimintaa, jolla valvotaan tietyn asian koko valmistusprosessia. Omavalvonnalla varmistetaan tuotteen tai palvelun virheettömyys ja, että se valmistetaan niin kuin on tarkoitettu. Omavalvonnalla pystytään tarkkailla toiminnan prosesseja niin, että havaittuihin virheisiin voidaan puuttua tarpeeksi ajoissa. Esimerkiksi elintarvikealalla omavalvonnan toteuttaminen ja suunnittelu on laissa määrätty pakolliseksi. (Kivimäki 2011.)

Perjantai 12.4.2019

Tänään pääsimme nauttimaan neljän tunnin mittaisesta Functional Safety -perusinfosta rautateiden näkökulmasta. Infon järjesti hankkeet -toimialan projektipäällikkö. Infossa käytiin aluksi läpi, mitä toiminnallisella turvallisuudella ja turvalaitejärjestelmillä tarkoitetaan, mitä se koskee ja kuka siitä vastaa.

Lyhyesti: Väylä haluaa, että junat liikkuvat turvallisesti ja luotettavasti. Väylä tarvitsee tähän turvatoimintoja eli turvalaitejärjestelmiä. Turvalaitejärjestelmä voi olla esimerkiksi hätä seis-painike. Vaikka turvalaitejärjestelmiä myyvä yritys vakuuttaa tuotteensa turvalliseksi ja luotettavaksi, on laitteen käyttö kuitenkin Väylän vastuulla. Tuotteen käyttäjänä Väylän tulee varmistaa ja olla tietoinen tuotteen elinkaaresta ja sen vaiheista, Väylällä pitää olla osaavaa henkilöstöä käyttämään tuotetta sekä oikeita toimintatapoja ja Väylän tulee varmistaa tuotteen verifiointi, auditointi ja arviointi.

Turvalaitejärjestelmiä ostaessa tarvitaan aina alan asiantuntijuutta sekä turvallisuusnäkökulmaa. Rautateillä investoinnit ovat usein suuria ja puhutaan miljoonista euroista. Koska rahaa ei kuitenkaan rajattomasti virastoillekaan jaeta niin investointipäätökset tulee aina tehdä riskienarvioinnin pohjalta. Jos kuvitellaan, että junakaluston turvalaitteiden kunnossapitoon tarvitaan viisi miljoonaa mutta saadaankin vain kaksi miljoonaa, silloin pitää määrittää mitkä riskit hyväksytään tämän kolmen miljoonan vajeen vuoksi. Onko ne sitten "hyväksyttäviä" niin sanottuja jäännösriskejä? Riskit ja jäännösriskit tulee aina olla tiedossa ja dokumentoituna, jotta ongelmatilanteissa niiden tietoisuuteen voidaan vedota.

Viikkoanalyysi

Viikko meni nopeaa ohi. Päällimmäiseksi jäi mieleen tiistainen Vesiväyläpäivä. Tällä viikolla ja varsinkin loppu viikosta olen ymmärtänyt sen, kuinka turvallisuus ja laatu kävelevät käsikä-

dessä. Laadunhallinta on vaatimustenmukaisen laadun hallintaa ja sen ylläpitoa. Laatujohtaminen on organisaation malli, jonka avulla pyritään saamaan laatua korostava sekä siihen sitoutuva taho. Laadunvarmistus tarkoittaa sitä, että laatuvaatimukset täyttyvät. Laadunhallintajärjestelmä on johtamisjärjestelmä, jolla organisaatiota ohjataan ja suunnataan oikeaan laatuun sekä sillä parannetaan tuottavuutta ja dokumentointia sekä turvataan prosessien laatu ja kehitetään organisaation menetelmiä. (Logistiikan Maailma.) Kuulostaa mielestäni laadukkaalta mutta myös turvalliselta. “Vain laadukkaasti voi tehdä turvallisesti”, joku viisas sanoi joskus.

3.10 Seurantaviikko 10

Viimeinen ja vajavainen seurantaviikko alkakoon. Torstaina alkaa pääsiäislomat. Tällä viikolla on yksi yritystapaaminen, yksi lausunnon anto ja viimeisten rästitehtävien hoitoa.

Maanantai 15.4.2018

Aamulla alkoi perinteisellä yksikkökokouksella. Paljon puhututti edellisyön eduskuntavaalitulokset sekä tulevan hallituksen muodostuminen, vaikeita asioita olleetkaan. Puhuimme myös pitkään rautateiden inhimillisistä ja organisatorisista tekijöistä. Englanniksi tunnetaan nimellä Human and Organisational Factors, HOF.

Väylässä työskennellessäni ja nimenomaan liikenne- ja ympäristöturvallisuusyksikössä olen oppinut ja tutustunut uuteen ajattelumalliin mistä en ennen ollut kovinkaan tietoinen. Human and Organisational Factors, HOF on lähestymistapa, jossa kaiken toiminnan keskellä on ihminen ja siihen liittyvät tekijät. Ajattelumallissa huomioidaan ihmisten tapoja toimia niin ympäristössä kuin vuorovaikutuksessa. Tämä ajattelumalli huomioiden pyritään parantamaan toimintojen turvallisuutta, suorituskykyä sekä lisätä käyttäjien tyytyväisyyttä. Esimerkiksi kun rautatiejärjestelmän prosesseja on automatisoitu niin, että niiden kuuluisi vähentää ihmisten tekeviä virheitä, niin silti siitä huolimatta ihminen on aina erittäin keskeisessä roolissa järjestelmää käyttäessä. Rautatiejärjestelmä on sosiaalinen, tekninen ja organisatorinen suurkokoisuus, jonka epäonnistuminen tai onnistuminen on riippuvainen ihmisestä. Inhimillisten tekijöiden merkitys kasvaa monimutkaisissa käyttöjärjestelmissä. Yksilön toiminnassa inhimillisiä tekijöitä voi olla muun muassa väsymystila, ammattitaito, mieliala ja ikä. Organisaatiota tekijöitä voi olla johtamisjärjestelmä, turvallisuuskulttuuri, muutosten hallinta ja kokonaiskuvan ymmärtäminen. (Kouvalainen 2019.) Eli jos kuvitellaan tilanne, että junan kuljettaja ajaa täysin oppien mukaan ja virheettömästi mutta jos hän on väsynyt tai päihtynyt ja unohtaa vaikka hidastaa junan kulkua oikeaan aikaan, virheessä voidaan vedota inhimillisiin tekijöihin.

Tiistai 16.4.2019

Sain tehtäväksi päivittää viraston henkilöstön intrasivuja turvallisuuden osalta. Kun Liikennevirasto muuttui alkuvuodesta Väylävirastoksi, muun muassa viraston turvallisuusperiaatteet päivitettiin uuden viraston kaltaisiksi. Turvallisuus on oleellinen osa Väylän toimintaa ja se huomioidaan kaikessa toiminnassa ja se koskee meitä kaikkia tavalla tai toisella. Turvallisuutta ohjaa riskienhallinta, lainsäädäntö, liikennehallinnon yhteiset tavoitteet sekä viraston oma strategia ja arvot. Turvallisuutta tullaan aina parantamaan järjestelmällisellä ja tavoitteellisella riskienhallinnalla. Suoritamme Väylässä valvontaa, tutkimme vaaratilanteita ja otamme niistä opiksi, tunnistamme aktiivisesti toimintoriskejä ja ennaltaehkäisemme niiden toteutumista. Viraston johto on asettanut tavoitteet turvallisuuden parantamiseen. Turvallisuusosaamista kehitetään tulosten ja tavoitteiden pohjalta. Tähän liittyy kestävä kehityksen periaate. (Väylä 2019p.)

Keskiviikko 17.4.2019

Tänään sain perehdytystä Väylän verkkosivujen muokkaamiseen. Pidimme myös lyhyen keskustelun turvallisuusjohtajan kanssa, mitä kaikkea sivuille tulisi laittaa ja millaisin rakentein. Sivuilta joudutaan poistamaan paljon tekstejä mutta myös korvaamaan aiempia päivitettyin tekstein. Tällä hetkellä verkkosivujen turvallisuuskohdassa kerrotaan viraston turvallisuustoiminnosta, liikenne-, ympäristö-, digiturvallisuudesta sekä varautumisesta ja valmiudesta. Keskustamme aiheesta seuraavalle viikolla tarkemmin.

Torstai 18.4.2019

Tämän päivän kulutin verkkosivujen muokkaamiseen sekä ensi kuun tapahtumien valmisteluun. Ensi kuussa järjestetään koko virastolle Helsingissä Väyläpäivä, jonka jälkeen seuraavana päivänä on turvallisuustoiminnon strategiapäivä. Strategiapäivä järjestetään Espoon Nuuksion kansallispuistossa ja yhdessäolon lisäksi tarkoituksena on tiedottaa ajankohtaisista asioista sekä käydä työhön liittyvää keskustelua. Strategiapäivän järjestelyissä minä vastaan kyydeistä, kutsuista ja ruokailuista.

Viikkoanalyysi

Viikko tuntui hassun haikealta ja lyhyeltä. Opinnäytetyön raportointi on nyt ohi ja harjoitteluni Väylässä päättyy pian. Olen ollut harjoittelijan asemassa koko tämän edellisen kolmen kuukauden ajan. Harjoittelu ei käytännössä liittynyt opintoihini mitenkään muuten kuin opinnäytetyön osalta. Olen päässyt työskentelemään turvallisuusosalalla oikeiden turvallisuusasiantuntijoiden kanssa ja on ollut hieno huomata, kuinka minuun on ehkä ajan saatossa luotettu enemmän ja olen saanut lisää vastuuta. Harjoittelun jälkeen vietän "lomaa" ja tulen kesäksi

takaisin virastoon. Jotain minun on täytynyt tehdä oikein, kun virkasuhdettani jatkettiin harjoittelun päätyttyä.

4 Yhteenveto

Seurantaviikot ovat päättyneet ja kevät on kulunut nopeasti. Muistan kun raportointi alkoi ja kuinka hämmentynyt olin ensimmäisenä työpäivänäni. Tuntui että oli sata uutta asiaa potenssiin kymmenen. Minulla oli haasteita ymmärtää viraston toimintaa ja laajuutta, virastoa matriisiorganisaationa, virastolaisten rooleja ja vastuita. En edes hahmottanut kuinka Väylävirasto erosi aiemmasta Liikennevirastosta.

Ensimmäisen työviikon jälkeen muistan miettineeni, että tiedänpököhän itsekään mihin olen ryhtynyt. Yllätyin miten viralliselta ja poliittiselta Väylä tuntui. Virastossa oli paljon entisiä virkamiehiä ministeriöistä, viraston pääjohtajan paikalla istui varatuomari, kokouksissa tapasin puolustusvoimien upseereita ja monet kokousaiheet olivat niin salassa pidettäviä, että ensimmäisenä päivänä eteeni lätkäistiin salassapitosopimus allekirjoitettavaksi. Turvallisuusjohtajan harjoittelijana tuntui, että istuin pelkääjän paikalla juuri uudistuneessa jättiorganisaatiossa.

Opinnäytetyön alussa murehdin mistä tulen löytämään työhöni oikeita ja luotettavia lähteitä. Itse raportointia en kokenut haastavaksi, mutta huomasin, kuinka se alkoi sujua paremmin loppua kohden, eikä lähteiden löytäminenkaan ollut niin vaikeaa. Väitteet piti vain viitata faktoihin. Tällainen monen viikon päivittäinen raportointi opetti myös siinä, kuinka argumentoidaan ja perustellaan väitteitä systemaattisesti ja selkeästi. Kun luin päiväkirjaa alusta loppuun, oli ihana huomata, kuinka pystyin palata ensimmäisten päivien tunnelmiin ja kuinka ne alkuviiikkojen ”vaikeudet” tuntui työn lopussa tutuilta ja hallinnassa olevilta asioilta. Väylien turvallisuus ja yleisestikin koko turvallisuusala on mielestäni niin laaja ja monipuolinen, että sen kokonaisuuden hahmottaminen vaatii kärsivällisyyttä. Mutta ei turvallisuusala onneksi mitään ydinfysiikkaa ole. Itse asiassa se on kovinkin yksinkertaista ja keskittyy suurelta osalta pelkkään ennaltaehkäisyyn.

Ammatillisen kehityksen näkökulmasta yllätyin myös siitä, miten paljon Väylä tulee minua opettamaan. Tuntuu kliseeltä sanoa mutta yhtäkään samanlaista työpäivää ei ole ollut. Yhtenä päivänä saatoin lukea lakia tai laatia visuaalisia esityksiä monia tunteja, yhtenä päivänä istuin seminaarissa tai turvallisuustapahtumassa kuuntelemassa alan ammattilaisia, yhtenä päivänä olin Keski-Suomen rakennusurakan turvallisuustarkastajana, yhtenä päivänä olin rata-työpajassa liimailemassa riskilappuja ja paljon kaikkea muuta. Jos tästä keväästä jotain pitäisi nostaa niin ne olisivat työturvallisuuden asiat, yhteistyö Onnettomuustutkintakeskus OTKESin kanssa, turvallisuusjohtamisjärjestelmät, inhimilliset ja organisatoriset tekijät, HOF sekä Väylän turvallisuustoiminto ja kaikki siihen kuuluvat asiantuntijat.

Työturvallisuuden osalta ymmärsin sen, kuinka monesta tekijästä yksi rakennustyömaa voidaan olla riippuvainen ja miten ensisijaisen tärkeää turvallisuus työmailla on. Väylän rooli ti-laajana on edistää työmaiden turvallisuutta ja panostaa työturvallisuuskulttuuriin. Työturvallisuuskulttuurin kartoitus työmailla edistää vuorovaikutteista johtamista ja asiantuntijatyötä, mikä lisää koko työyhteisön hyvinvointia. Työturvallisuustoimintaa suunnitellaan monipuolisesti, toteutetaan riskienarviointia sekä suoritetaan omavalvontaa kaikissa työvaiheissa, niin suunnittelussa, työnteossa, ylläpidossa kuin hoidossakin. (Väylä 2019q.)

Onnettomuustutkintakeskus OTKES opetti minulle vähintään sen, kuinka lausuntomenettelyt toimivat viranomaisten välillä. Väylän ja OTKESin välinen yhteistyö oli tänä keväänä pitkälti rautatieonnettomuuksiin liittyen. OTKES tekee mielestäni hienoa kotimaista ja kansainvälistä turvallisuuteen liittyvää selvitystyötä noinkin pieneksi virastoksi. Henkilökohtaisesti tuon kaltaisen työ kiinnostaa minua itseänikin ja olin onnekas saadessani tehdä töitä heidän kanssaan.

Johtamisjärjestelmät ovat tulleet tutuksi Laurean opinnoissa, mutta Väylässä ymmärsin käytännössä sen, kuinka syvällisesti ne sitoutuvat kaikkeen viraston toimintaan ja kuinka niin monet pätevät asiantuntijat tekevät päivittäistä työtä niiden pohjalta. Esimerkiksi rautateiden turvallisuusjohtamisjärjestelmähän kuvaa koko Suomen rautateiden toiminnan! Jos me Väylässä emme toimi kuin on kirjattu, jäävät junat asemille.

Tavoitteeni opinnäytetyölle oli saada uudenlaista kokemusta turvallisuusosalta, oppia paljon uutta, kehittyä ammatillisesti ja ehkä jopa löytää niin sanottu oma paikkani turva-alalta. Pyrin olemaan oma aito itseni ja aktiivisesti osallistumalla kaikkeen mahdolliseen mistä koin olevan hyötyä. Opettavaa ja onnekasta on työskennellä itseään kokeneemmassa ja viisaammassa porukassa. Väylän ansiosta olen päässyt verkostoitumaan niin hienoihin tekijöihin, ettei voi olla kuin tyytyväinen.

Sanotaan, että kutsumustyö löytyy sieltä, missä intohimo kohtaa maailman tarpeet. Eli sieltä, missä tehdään arkisia asioita, mistä pidetään ja samalla tuotetaan arvoa toisille. (Monster.) Luulen löytäneeni työn mistä oikeasti nautin ja koen tekeväni yhteiskunnalle merkityksellistä työtä. Se tuntuu palkitsevalta ja saa minut ylpeäksi.

Lähteet

Painetut

Nurmi, K. 2012. Kipeän muutoksen lääkkeet - kohti parempia muutoksia. Toinen painos. Kopia Oy.

Sinervä, H. 2011. Iso Jii - aito Johtaja. Kirjapaino Kopijyvä Oy/Suomen Graafiset Palvelut.

Uimonen, T. 2003. Taitoa tekijälle - tehoa teksteihin. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Vartiainen, Kokko & Hakonen. 2004. Hallitse hajautettu organisaatio. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Viitala, R. 2005. Johda osaamista. Toinen painos. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.

Sähköiset

Askel Terveysteen. 2016. 10 syytä jättää mukavuusalue taaksesi. Viitattu 12.3.2019. <https://askelterveyteen.com/10-syyta-poistua-mukavuusalueeltasi/>

EUR-Lex. 2016. Rautatiedirektiivi. Viitattu 2.4.2019. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0798&from=EN>

EUR-Lex. 2018. Asetus turvallisuusjohtamisjärjestelmistä. Viitattu 1.4.2019. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A32018R0762&qid=1548749089219&from=FI>

FINAS. 2016. Viitattu 7.2.2019. <https://www.finas.fi/>

Finlex. 2005. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Viitattu 3.4.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Finlex. 2009. Laki Väylävirastosta. Viitattu 10.4.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090862>

Finlex. 2011a. Valmiuslaki. Viitattu 10.4.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20111552>

Finlex. 2011b. Pelastuslaki. Viitattu 10.4.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110379>

Finlex. 2017. Laki liikenteen palveluista. Viitattu 21.2.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

Finlex. 2018a. Raideliikennelaki. Viitattu 26.3.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20181302#Pidp446767280>

Finlex. 2018b. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Viitattu 26.3.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180933>

ISO. 2012. Road traffic safety management systems - Requirements with guidance for use. Viitattu 10.4.2019. <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:39001:ed-1:v1:en>

- Kauppalehti. 2018. Britt pankkiireista lähes puolet tuntee äärimmäisiä suorituspaineita - joka neljäs pelkää työn uhkaavan terveyttä. Viitattu 8.3.2019. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/britt pankkiireista-lahes-puolet-tuntee-aarimmais-ia-suorituspaineita-joka-neljas-pelkaa-tyon-uhkaavan-terveytta/Odd2df12-bbb7-34a9-b25b-695807d0d4e1>
- Kivimäki, J. 2011. Rakennustyömaan laadunhallintaprosessi. Viitattu 18.4.2019. <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/26861/opinnaytetyo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Koivisto, Henner & Paaso. 2017. Tiimityö - mihin sillä pyritään? Viitattu 14.3.2019. <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/137223/Tiimityo%20mihin%20silla%20pyritaan.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Kouvalainen, K. 2019. Inhimilliset ja organisatoriset tekijät. Viitattu 16.4.2019. https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/opin_2019-02_inhimilliset_organisatoriset_web.pdf
- Logistiikan Maailma. Laadunhallinta, laatujohtaminen ja -järjestelmät. Viitattu 12.4.2019. <http://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/laatu/laadunhallinta-laatujohtaminen-ja-jarjestelmat/>
- Monster. Kutsumuskone. Viitattu 17.4.2019. <https://monster.almamedia.fi/kutsumuskone/>
- MTV Uutiset. 2019. Talvi on Suomessa katastrofaalista aikaa junille, mutta miksi? Tässä neljä pääsyä kaaokseen! Viitattu 22.3.2019. <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/talvi-on-suomessa-katastrofaalista-aikaa-junille-mutta-miksi-tassa-nelja-paasyta-kaaokseen/7273858?fbclid=IwAR1rfMOOWMUlge7to8OpeRoMQZgYC7nC2RoBrqgsFCRX-kKjC3gGoL8XZzRo#gs.2krq4q>
- Onnettomuustutkintakeskus. Viitattu 19.2.2019. <https://turvallisuustutkinta.fi/fi/index/otkes.html>
- Onnettomuustutkintakeskus. 2018. Toimintakertomus 2017. Viitattu 26.3.2019. https://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/liitteet_otkes/p4Osf1Nd1/Toimintakertomus_2017.pdf
- Ramboll Finland Oy. Viitattu 12.3.2019. https://fi.ramboll.com/ramboll_finland_oy
- Secrow Oy. Notecrow mobiilijärjestelmä. Viitattu 6.3.2019. <https://www.secrow.fi/kaytto-kohteita/>
- Senaatti. 2019. Senaatti pähkinänkuoressa. Viitattu 11.4.2019. <https://www.senaatti.fi/tieto-senaatista/>
- Taloussanommat. 2015. Mikä mättää alle 40-vuotiailla? "Epäilyttä että pelkät flunssat selittäisivät". Viitattu 8.3.2019. <https://www.is.fi/taloussanommat/oma-raha/art-2000001886581.html>
- Tapaturmavakuutuskeskus. 2018. Työtapaturmat 2005-2016. Viitattu 5.4.2019. <https://www.tvk.fi/tietopalvelu-ja-julkaisut/tilastokirja-2018/>
- Turvakoulutus Akatemia. Työturvallisuuskortti. Viitattu 27.2.2019. <http://turvakoulutusakatemia.fi/tyoturvallisuuskortti/>
- Työsuojeluhallinto. 2012. Näkyvä varoitusvaatetus. Viitattu 7.3.2019. https://www.tyosuojelu.fi/documents/14660/2426906/N%C3%A4kyv%C3%A4_varoitusvaate-tus_TSO_44_2012.pdf/7ac08498-4258-4b61-8c9c-9fca3fdb0414

Työsuojeluhallinto. 2019. Rakennusala. Viitattu 12.3.2019. <http://www.tyosuojelu.fi/tyoolot/rakennusala>

Työturvallisuuskeskus. Työsuojelu työpaikalla. Viitattu 22.2.2019. https://ttk.fi/tyoturvallisuus_ja_tyosuojelu/tyosuojelu_tyopaikalla

Työturvallisuuskeskus. Työturvallisuuskortti. Viitattu 22.2.2019. <https://www.tyoturvallisuus-kortti.fi/kortti>

Väylä. 2018a. Tapamme toimia. Viitattu 5.2.2019. <https://vayla.fi/tapamme-toimia#.XFlk0uQ8SUI>

Väylä. 2019i. Miten vastuut jakautuvat rautateillä? Viitattu 8.3.2019. <https://vayla.fi/-/miten-vastuut-jakautuvat-rautateilla-#.XIlmOeQ8T1s>

Väylä. 2019j. Teiden talvihoidon periaatteista. Viitattu 22.3.2019. https://vayla.fi/-/talvihoidon-periaatteet?fbclid=IwAR013q3nXKCijtk8-0Q2mn5EKUry97fmQI3YG48AHmUwRDTJ0I62gel-WKTM#.XFgOwVwzaUk?utm_source=facebook&utm_campaign=facebook&utm_medium=some

Väylä. 2019q. Turvallisuus työmailla. Viitattu 26.4.2019. <https://vayla.fi/hankkeiden-suunnittelu/turvallisuus-tyomailla#.XMKoT-Q8S8o>

Yle Uutiset. 2019. Nelostiellä Oulun ja Kempeleen välillä yli 21 auton kolari ja toinen iso onnettomuus - "On ollut huonompiakin ajokelejä, vähän ihmettelemme, mitä on tapahtunut". Viitattu 12.3.2019. <https://yle.fi/uutiset/3-10682519>

Julkaisemattomat

Hernesmaa, H. 2017. Yrityksen sisäinen materiaali. Security Risk Assessment.

Hirvi, A. 2019. Yrityksen sisäinen materiaali. Työturvallisuuskoulutuksen sisältövaatimukset.

Traficom. 2018. Perustelumuiotio. Rautatiejärjestelmän turvallisuusmääräys.

Traficom. 2019. Määräyslunnos. Rautatiejärjestelmän turvallisuus.

Väylä. 2008c. Yrityksen sisäinen materiaali. Vuorovaikutustalkoot.

Väylä. 2017m. Koulutusmateriaali. Tiellä työskentelyn turvallisuuskoulutus - Kurssilaisen opas.

Väylä. 2018b. Yrityksen sisäinen materiaali. Sidosryhmäyhteistyö.

Väylä. 2018e. Yrityksen sisäinen materiaali. Tieliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmä.

Väylä. 2018f. Yrityksen sisäinen materiaali. Valtionhallinnon varallaolopäivystys, VOP.

Väylä. 2018h. Yrityksen sisäinen materiaali. Tieturvakoulutukset.

Väylä. 2019d. Yrityksen sisäinen materiaali. Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt.

Väylä. 2019g. Yrityksen sisäinen materiaali. Väylän toiminnansuunnittelu - mittari- ja tunnuslukukehittäminen 2019.

Väylä. 2019k. Yrityksen sisäinen materiaali. Rautateiden turvallisuuskertomus 2018.

Väylä. 2019l. Yrityksen sisäinen materiaali. Tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän käsikirja.

Väylä. 2019n. Yrityksen sisäinen materiaali. Varautuminen.

Väylä. 2019o. Yrityksen sisäinen materiaali. Vesimittari ja vesiturvakortti.

Väylä. 2019p. Yrityksen sisäinen materiaali. Väyläviraston turvallisuusperiaatteet.

Kuviot

Kuvio 1: Väylän matriisiorganisaatio 1.1.2019	7
Kuvio 2: Virastouudistuksen tehtäväjako	7
Kuvio 3: Sidosryhmäkenttä	9
Kuvio 4: Väylän turvallisuustoiminto	11
Kuvio 5: Lausuntomenettely Väylässä	20
Kuvio 6: Vastuunjako rautateillä	23
Kuvio 7: Esitysluonnokseni turvallisuustoiminnosta	26
Kuvio 8: Määräysluonnoksen etusivu.....	28
Kuvio 9: OTKESin turvallisuustutkinnasta Oulussa	29
Kuvio 10: Teiden talvihoito	30
Kuvio 11: Turvallisuusjohtaminen ja johtamisjärjestelmät	33
Kuvio 12: Turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteet ja edellytykset.....	34
Kuvio 13: Työturvallisuuslaki ja valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta	38