

Luonnos

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupunkiraideliikenteestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kaupunkiraideliikennettä koskeva laki. Kaupunkiraideliikenteellä tarkoitettaisiin esityksessä metro- ja raitieliikennettä. Raitieliikenne kattaisi perinteisen katuverkolla tapahtuvan raitieliikenteen lisäksi niin sanotun pikaraitieliikenteen, jonka käynnistämistä suunnitellaan pääkaupunkiseudulla sekä myös Tampereen ja Turun alueella. Kaupunkiraideliikenteestä ei ole toistaiseksi erillistä laintasoista sääntelyä. Kaupunkiraideliikenne on niin sanottuna kevytraideliikenteenä jätetty myös EU-lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle.

Laissa säädettäisiin kaupunkiraideliikenne viranomaisvalvonnan piiriin kuuluvaksi liikenne-
muodoksi. Metro- ja raitieliikenteen harjoittamisesta ja liikenteen harjoittamiseen käytettävän rataverkon hallinnasta olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka vastaisi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden valvonnasta, kuten se vastaa muun muassa rautatieliikenteen turvallisuusvalvonnasta. Vastuu kaupunkiraideliikenteen turvallisuudesta olisi jatkossakin toiminnanharjoittajalla, jolta edellytettäisiin toiminnan turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016 ennen kuin liikennöinti niin sanotulla länsimetrolla käynnistyy ja metroliikenne ulottuu Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	7
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	10
2.3 Nykytilan arviointi.....	15
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	16
3.1 Tavoitteet.....	16
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	16
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	18
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	18
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	18
4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	18
5 ASIAN VALMISTELU.....	19
5.1 Valmisteluvaiheet ja - aineisto.....	19
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	22
LAKIEHDOTUS.....	35
kaupunkiraideliikenteestä.....	35

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Suomessa ei ole metroliikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Myöskään EU-lainsäädäntö ei koske metroliikennettä, raitiotieliikennettä eikä kevyttä raideliikennettä eikä sanotussa liikenteessä käytettävää kalustoa. Raitieliikenteeseen sovelletaan tieliikennelakia siltä osin, kuin liikenne tapahtuu tieliikennelain soveltamisalaan kuuluvalla tiellä tai kadulla.

Eduskunnan oikeusasiamies antoi 29 päivänä huhtikuuta 2013 ratkaisun kahteen kanteluun, jotka koskivat Helsingin metroliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta. Oikeusasiamies on todennut ratkaisussaan, että metroliikennöinnistä ei säädetä laissa, minkä vuoksi Helsingin kaupunki huolehtii itse kaikesta metroliikennöintiin liittyvästä tehtävistä. Metroliikennöinti on järjestetty kokonaan kuntalakiin perustuvan kunnallisen itsehallinnon puitteissa. Kaupunki esimerkiksi ohjeistaa, operoi ja valvoo toimintaansa itsenäisesti. Käytössä oleva ja vuonna 2013 sisällöltään uudistettu Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) sisäinen metroliikenteen toimintaohje (MTO) ei perustu lakiin. Metroliikenteen ohjesäännön merkitys on muuttunut, kun lakiin perustuvat kuntien järjestyssäännöt on kumottu. Metroliikenteen toimintaohjeiden oikeudellinen status on oikeusasiamiehen mukaan sen jälkeen rinnastunut työnantajan työjohto-oikeuden eli direktio-oikeuden nojalla annettuihin määräyksiin. Direktio-oikeuteen perustuva metroliikennesääntö ja MTO-ohjeet ovat HKL:n sisäisesti voimassa olevia ja toiminnassa sitovia normeja. Direktio-oikeutta käyttäen ei kuitenkaan voida antaa kolmansia tahoja koskevia näiden oikeuksiin tai velvollisuuksiin vaikuttavia sääntöjä tai määräyksiä.

Oikeusasiamies on todennut, että Helsingin metroa voi pitää kunnan toimialaan kuuluvana alueellisena infrastruktuuripalveluna. Mutta ei ole täysin selvä, missä määrin tämän palvelun tuottamiseen ja tekniseen ylläpitoon liittyvät tehtävät merkitsevät julkista hallintotehtävää ja missä määrin suorittavaa hallintoa, jossa ei käytetä julkista valtaa.

Oikeusasiamies on verrannut Helsingin metron tilannetta tie- ja rautatiehallintoihin. Kummasakin on erotettu viranomaistehtävät ja toiminnan tuotanto. Helsingin metrosta on oikeusasiamiehen mukaan erotettavissa vastaavalla tavalla tehtäviä, jotka kuuluvat joko viranomaistointoihin tai palvelun tuottamiseen.

Turvallisuusvalvonnan riippumattomuudesta oikeusasiamies on todennut, että kaikkiin liikennemuotoihin liittyy turvallisuusriskejä. Oikeusasiamies on viitannut perustuslaillisiin oikeuksiin ja julkisen vallan velvollisuuksiin kansalaisten turvallisuudesta. Julkinen valta on varautunut muiden liikenne-muotojen osalta riskeihin järjestämällä lakiin perustuvan turvallisuusvalvonnan, mutta Helsingin metron kohdalla näin ei ole. Kun lakiin perustuvaa turvallisuusvalvonnan velvollisuutta ja oikeutta ei ole osoitettu Helsingin metroliikenteen osalta, tehtävä on jäänyt Helsingin kaupungille.

Oikeusasiamies on katsonut, että valvontaan ja sääntelyyn liittyvät ongelmat kiertyvät siihen, ettei Helsingin metron liikennöinnistä ja turvallisuudesta ole säädetty laissa. Päätöksessä oikeusasiamies on todennut, että Helsingin metro on valmistunut ennen nykyisen perustuslain voimaantuloa. Alun perin päätös siitä, että metrosta ei säädetä laissa, on tehty aikaisemman hallitusmuodon voimassa ollessa. Sitten uuden perustuslain aikana eduskunta on erityisesti rautatielain ja rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain hyväksymällä nimenomaisesti sulkenut metroliikenteen sanottujen lakien soveltamisalasta EU-lainsäädännön mahdollistaman soveltamisalarajauksen nojalla.

Johtopäätöksinään oikeusasiamies on todennut, että metrotoiminta ja liikennöinti ovat kokonaisuudessaan kunnan itsesääntelyn varassa. Oikeusasiamiehen näkemyksen mukaan mitä enemmän metro- ja rautatieliikenne tosiasiallisina ilmiöinä rinnastuvat toisiinsa, sitä vähemmän on asiallisia perusteita jättää metroliikennöinti täysin lakitasoisen sääntelyn ulkopuolelle. Ylipäätään, mitä suurempi on toimintaan liittyvä turvallisuusintressi, sitä suurempi on myös toiminnan sääntelyyn ja valvontaan liittyvä julkinen intressi.

Oikeusasiamies on katsonut, että valtiovallan tulisi huolehtia metroliikenteen turvallisuustakeista lainsäädäntötoimin ja on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että se ryhtyisi toimenpiteisiin metroliikennöinnin ja erityisesti siihen liittyvien turvallisuusvaatimusten ja niiden valvonnan saamiseksi lain tasoisen sääntelyn piiriin.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti huhtikuussa 2013 Metroliikenteen valvontatyöryhmän valmistelemaan ehdotusta metroliikenteen valvonnaksi. Työryhmä raportti valmistui marraskuussa 2013.

2 Nykytila

Kuten edellä on todettu, metroliikennettä ei koske tällä hetkellä laintasoinen sääntely lukuun ottamatta eräitä jäljempänä mainittuja lakeja sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007 (jäljempänä palvelusopimusasetus). Raitiotieliikennettä koskevat lisäksi eräät tieliikennelaisa säädetty liikennesäännöt.

Vaikka kaupunkiraideliikenne, joka kattaa metro- ja raitiotieliikenteen sekä kevyen raideliikenteen, on rajattu rautatiejärjestelmää koskevan EU-lainsäädännön ulkopuolelle, ovat useimmat EU:n jäsenvaltiot säätäneet metro- ja muusta kevytraideliikenteestä (kaupunkiraideliikenne) kansallisessa lainsäädännössään. Kaupunkiraideliikennettä koskevaa lainsäädäntöä on muun muassa muissa pohjoismaissa. Henkilöliikenne on kaikissa muissa liikennemuodoissa saatettu Suomessa sääntelyn piiriin. Henkilöliikenteestä on myös kattavasti EU-lainsäädäntöä. Ainoastaan taksiliikenne on jätetty kaupunkiraideliikenteen tavoin EU-sääntelyn ulkopuolelle. Kuitenkin taksiliikenteestä on säädetty kansallisesti myös Suomessa.

Henkilöliikennettä koskee kattavasti myös lupasääntely. Lupasääntelyn keskeisenä tavoitteena on henkilöliikenteen turvallisuuden ja palvelutason laadun takaaminen. Samat tavoitteet koskevat myös kaupunkiraideliikennettä. Tavoitteiden saavuttaminen on katsottu kuitenkin mahdolliseksi saavuttaa viranomaislupaa kevyemmällä ilmoitusmenettelyllä, jossa toiminnanharjoittaja veloitetaan ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta toimivaltaiselle viranomaiselle, joka olisi myös kaupunkiraideliikenteessä Liikenteen turvallisuusvirasto. Kaupunkiraideliikenne on monessa suhteessa verrattavissa lähijunaliikenteeseen, joka on luvanvaraista ja kuuluu rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavan Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin. Kaupunkiraideliikenteessä kuljetetaan suuria henkilömääriä, ja erityisesti metroliikenteeseen liittyvä vastaavanlaisia turvallisuusriskejä kuin lähijunaliikenteessä.

HKL on perustamisestaan vuodesta 1945 lähtien vastannut kaiken raitiotieliikenteen järjestämisestä ja raitiolinjojen suunnittelusta. Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (HSL) perustaminen vuoden 2010 alusta on muuttanut tilanteen. HSL toimii pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen tilaajaorganisaationa ja viranomaisena. HSL vastaa raitiotieliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta ja HKL liikenteen järjestämisestä HSL:n kanssa tekemänsä vuoden 2024 loppuun saakka voimassa olevan sopimuksen perusteella. HSL on perustettu pääkaupunkiseudun kuntien jätahuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) no-

jalla. Lain 3 §:ssä säädetään pääkaupunkiseudun kunnille velvollisuus hoitaa yhteistoiminnassa seudun joukkoliikenne. Lain perusteella HSL voi antaa toimialueellaan liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden harjoittaa raitiotie- ja metrolikennettä viidentoista (15) vuoden ajaksi kerrallaan.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien yhteinen kuntalain (365/1995) 76 §:n nojalla perustettu kuntayhtymä. Kuntayhtymä on viranomaisena, jolle kunnat ovat perussopimuksessa sovitulla tavalla siirtäneet kunnille kuuluvia viranomaistehtäviä. Edellä mainitun jätehuollon ja joukkoliikenteen yhteistoimintalain lisäksi HSL:n tehtäviä on asetettu joukkoliikennelaissa (869/2009), jonka 12 §:ssä HSL:n tehtäväksi on säädetty toimia toimialueellaan joukkoliikenteestä vastaavana toimivaltaisena viranomaisena.

HSL:n tehtäviä ovat joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu, tarvittavien liikennöintipalveluiden hankinta sekä joukkoliikenteen markkinointi. HSL on tilaajaorganisaatio, joka myy palvelut kuluttajalle ja vastaa lipputuloista ja palveluostoista syntyvän alijäämän kattamisesta. Lisäksi HSL tekee seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja hoitaa matkalippujen tarkastusta. HSL ei tee liikennetuotantoon ja sen turvallisuuteen liittyviä viranomais-tehtäviä.

Liikennöinnin lisäksi HKL rakennuttaa ja hoitaa Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuria (metro- ja raitioratajärjestelmät) ja vastaa siitä samoin kuin kiskoliikenteen ja bussiliikenteen varikoista Helsingin alueella, ja järjestää liityntäpysäköinnin. Joukkoliikenteen infrastruktuuripalveluitten tuottamisesta HKL:llä on niin sanottu infrastruktuurisopimus HSL:n kanssa. Joukkoliikenteen infrastruktuuri-investoinnit rahoitetaan osittain HSL:n maksamalla infrastruktuurikorvauksella ja osittain kaupungin infrastruktuurituella. Kaikki joukkoliikenneinfrastruktuurin käyttömenot HKL rahoittaa HSL:n maksamalla infrastruktuurikorvauksilla.

HKL-Raitioliikenne vastaa raitioliikenteen operoinnista, raitiovaunujen kunnossapidosta, korjaamisesta ja uudistamisesta sekä huolehtii erilaisista rata- ja sähköinfrastruktuuriin liittyvistä kunnossapito- ja korjauspalveluista. Lisäksi HKL-Raitioliikenne huolehtii raide-elementtien valmistuksesta ja ratojen puhtaanapidosta. HKL-Metroliikenne hoitaa HSL:n tilaaman metron liikennöinnin sekä metrokaluston kunnossapidon. Samoin se huolehtii metroradan ja sähkölaiteinfrastruktuurin huolto- ja kunnossapitotöistä. HKL-Infrapalveluiden vastuulla on Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuri. Siihen kuuluvat metro- ja raitioradat sekä asema- ja varikkokiinteistöt. Infrapalvelut tilaa metro- ja raitioratojen sekä ratasähkö-laitteiden kunnossapitotehtävät sekä rakentamisen osittain HKL:n metro- ja raitioliikenneyksiköiltä, osittain raitioratojen rakentaminen kilpailutetaan ulkopuolisilla urakoitsijoilla. HKL-Infrapalvelut hoitaa myös lippuautomaattien, viestilaitteiden, pysäkkien ja kiinteistöjen kunnossapitotehtäviä sekä teknisen ja järjestyksenpidon valvontatehtäviä.

HSL:n ja HKL:n edellä mainitun raitioliikennesopimuksen piiriin kuuluu myös Helsingin rajan ylittävä tai kokonaisuudessaan erillisessä verkossa liikennöitävä raitiotieliikenne, ellei HSL kokonaisarvion mukaisesti päättä muusta järjestelystä. Vastaavasti HSL:n ja HKL:n metroliiikennesopimuksen piiriin kuuluu Helsingin nykyisen metroverkon ja länsimetron liikennöinti. Lisäksi sopimuksen piiriin kuuluu myös muu Helsingin rajan ylittävä metroliiikenne, ellei HSL kokonaisarvion perusteella päättä muusta järjestelystä.

Pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelmät

Helsingin metro

Nykyinen metrolinjaus on pääasiassa suunniteltu 1960-luvun alussa, jolloin se suunniteltiin ulottumaan lännessä Espoon kauppalaan ja pohjoisessa Helsingin maalaiskunnan puolelle. Rau-

tatiekalustosta poikkeavalla metrojunakalustolla liikennöitävästä metroradasta päätettiin toukokuussa 1969 ja se valmistui matkustajaliikenteen käyttöön vuonna 1982 ulottuen ainoastaan Helsingin kaupungin alueelle. Metroradan hallintoon sovellettiin Helsingin raitioteillä vallinnutta käytäntöä, jonka mukaan metroliikenne oli kaupungin viranomaistoimintaa, josta kaupunki vastasi itse. Ensi kerran tuli pohdittavaksi naapurikunnan suhde metroom, kun rata laajeni Mellunkylään, jossa kääntöraide ulottui Vantaan puolelle. Helsinki ja Vantaa sopivat vantaalaisten metromatkojen hinnoittelusta, mutta liikennöintiin liittyvistä vastuukysymyksistä ei ollut tarpeen sopia.

Metron jatkaminen Espooseen on ollut esillä koko nykyisen metron suunnittelusta lähtien. Kun metron rakentamisesta Espooseen vuonna 2006 päätettiin, Helsinki ja Espoo sopivat hankkeen taloudellisista ja metroliikenteen hoitoon kuuluvista järjestelyistä ja perustivat rakentamisesta vastaavan yhteisen Länsimetro Oy-nimisen yhtiön.

Metroluikennettä hoitaa tällä hetkellä HKL. Länsimetron toteuttamisen lähtökohtana olevassa Helsingin ja Espoon sopimusjärjestelyssä on sovittu, että HKL on länsimetron metroluikenteen operaattori myös Espoon alueella. Tällöin Helsingin kaupunki (HKL) hankkii ja rahoittaa länsimetron liikennettä varten tarvittavat metrojunat ja niiden varikkotilat ja huolehtii metroluikenteen operoinnista ja sen kustannuksista ja liikenteen viranomaisvelvoitteista samalla tavalla kuin toimiessaan Helsingin alueella. Länsimetron myötä Helsingin metron turvajärjestelmät ja niihin liittyvä Helsingin kaupungin ohjeistus ja muu metroom liittyvä viranomaistyypinen toiminta ulottuisi myös Espoon kaupungin alueelle.

Helsingin metron automatisointi

HKL teki kuljettajattoman järjestelmän eli niin sanotun automaattimetron hankinnasta sopimuksen Siemens-yhtymän kanssa joulukuussa 2008. Kuljettajaton ratkaisu muuttaa metrojärjestelmän toimintaa ja erityisesti turvallisuuskysymyksiä toisenlaisiksi. Junan toiminnan valvonta ja ratavalvonta siirtyvät kokonaan automaattiajossa metrovalvomoon. Automaattiajojärjestelmän käyttöönottoa edeltää puoliautomaattiajo, jossa juna toimii automaattisesti, mutta ohjaamossa on silti vielä kuljettaja. Automaattiajo edellyttää uudenlaisia turvajärjestelmiä, jotka myös poikkeustilanteissa varmistavat aina mahdollisimman turvalliset ratkaisut. Automaattimetron varten suoritetaan lukuisia turvallisuuteen liittyviä kehittämistoimenpiteitä, jotka kokonaisuutena myös parantavat merkittävästi metron olemassa olevia turvajärjestelmiä.

Matkustajaturvallisuuden varmistamiseksi asemilla ja junissa tulee olemaan asemavalvojia, jotka opastavat, ohjaavat ja valvovat metrolla matkustamista. Vaikka asemavalvojia ei ole jatkuvasti kaikilla asemilla tai kaikissa junissa, tullaan heidät sijoittamaan niin, että HKL:n henkilökunnalla on mahdollisuus päästä kaikkiin juniin ja kaikille asemille riittävän nopeasti poikkeustilanteissa.

Helsingin raitioliikenne

Helsingissä raitioliikenne on aloitettu jo 1890-luvulla. Raitiotierataverkon kokonaispituus on nykyisin 117 kilometriä ja matkustajamäärä 55 – 57 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Raitioliikenne on edelleen laajentunut viime vuosina ja on laajentumassa edelleen lähivuosina.

Suunnitteilla olevat uudistukset

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Tapiolan tai Otaniemen välinen pääkaupunkiseudun poikkittaisen joukkoliikenteen runkoyhteyden tarjoava pikaraitiotierata. Radan pituus on noin 25 kilometriä, josta noin 16 kilometriä sijoittuu Helsinkiin ja 9 kilometriä Espoo-

seen. Raideyhteys korvaa nykyisen runkobussilinjan 550 eli Bussi-Jokerin, joka on Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja.

Tavoitteena on, että Raide-Jokeri kulkee pääosin omalla väylällään, millä varmistetaan raitiovaunujen nopea ja häiriötön kulku. Raide-Jokerin rakentamisesta ei vielä ole tehty päätöstä. Helsinki ja Espoo käynnistävät Raide-Jokerin hankesuunnittelun vuoden 2014 alussa.

Tampereen ja Turun raitiotiesuunnitelmat

Myös Tampereelle ja Turkuun on suunnitteilla uusi raitiotiejärjestelmä. Suunnittelua tehdään kaupunkien kesken yhteistyössä. Tampereen osalta yleissuunnitelma raitiotiejärjestelmästä valmistui alkukeväästä vuonna 2014. Päätös hankkeen toteuttamisen jatkamisesta on tehty kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2014. Suunnitteilla olevan kaksiraiteisen raiteiston linjapituus on noin 23 kilometriä. Jatkopäätöksen perusteella raitiotieliikenne voisi aloittaa toimintansa alustavasti noin vuonna 2020.

Turun raitiotien yleissuunnitelma on valmistunut kesällä 2014. Turkuun suunnitellaan yleissuunnitelmassa Turun kaupunki-seudun rakennemallin 2035 pohjalta viittä haaraa keskustasta. Yhteenlaskettu reittipituus on noin 27 kilometriä. Raitiotieliikenteen arvioidaan alkavan Turussa aikaisintaan 2020-luvulla.

Tampereen ja Turun raitiotien keskimääräinen pysäkkiväli noin 500–600 metriä. Raitiotiet on tarkoitettu sijoittamaan osittain katuverkon ajoradalle, osittain raitiotie erotettaisiin omaksi väyläksi katualueella tai katualueen ulkopuolella. Raitiotien keskimääräinen linjanopeus on noin 20–25 kilometriä tunnissa, ja huippunopeus tiiviisti rakennetun maankäytön ulkopuolella on noin 70–80 kilometriä tunnissa. Sekä Tampereen että Turun raitiotien on suunniteltu laajenevan seuraavissa vaiheissa naapurikuntien puolelle.

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomessa ei ole voimassa kaupunkiraideliikennettä koskevaa erityislainsäädäntöä. Rautateitä koskevassa lainsäädännössä kaupunkiraideliikenne on rajattu soveltamisalan ulkopuolelle EU-lainsäädännön nojalla. Kaupunkiraideliikenteessä tulee sovellettavaksi eräitä lakeja, joiden soveltamisala joissain tapauksissa koskee myös kaupunkiraideliikenteen järjestelmiä. Tällaisia lakeja ovat esimerkiksi tieliikennelaki (267/1981), joka koskee tiellä liikkuvia raitiovaunuja. Sähkö- ja paloturvallisuutta koskevat säädökset koskevat myös kaupunkiraideliikenteen sähköjärjestelmiä ja rakenteiden paloturvallisuutta. Rakennusmääräykset ja niihin liittyvät palomääräykset koskevat erityisesti Helsingin metron liittyviä rakennuksia ja tiloja sekä yleisesti myös erilaisia joukkoliikenneterminalleja. Joukkoliikennelaisissa säädetään joukkoliikenteen järjestämisestä. Se koskee myös kaupunkiraideliikennettä.

Joukkoliikennelaki

Joukkoliikennelaki (869/2009) tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Lailla on annettu EU:n palvelusopimusasetusta täydentävät säännökset. Lakia sovelletaan 1 §:n 3 momentissa säädetyin rajoituksin myös raideliikenteeseen. Lain 2 §:n 1 kohdan b alakohdan mukaan joukkoliikennettä on myös palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettu raideliikenne. Alakohdassa ei ole raideliikenteen käsitettä rajattu, vaan laki koskee myös kaupunkiraideliikennettä. Lain 3 §:ssä säädetyt lain tavoitteet ja 4 §:ssä säädetty joukkoliikenteen palvelutason määrittely viran-omaistehtävänä koskevat myös kaikkea raideliikennettä. Lain 14 §:n 1 momentissa säädetään rautatieliikenteessä toimivaltaiseksi viranomaiseksi liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat momentin mukaan lain 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. Joukkoliikennelain mukaan kaupunkiraideliikenteestä sekä rautateiden paikallisesta raideliikenteestä saa momentin mukaisesti päättää sama viranomainen vain Helsingin seudulla. Muualla Suomessa joukkoliikenteestä päättävällä viranomaisella ei ole joukkoliikennelain mukaan toimivaltaa tehdä päätöksiä paikallisesta raideliikenteestä, joka järjestetään yleisellä rataverkolla. Lain 6 luvussa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämisestä. Lain 36 §:ssä säädetään muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevista 6 luvun mukaisista hankintamenettelyistä.

Raideliikennevastuulaki

Raideliikennevastuulaissa (113/1999) säädetään raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta. Laissa raidekulkuneuvolla tarkoitetaan junan lisäksi myös metrojunaa ja raitiovaunua. Siten raideliikennevastuulaki koskee myös kaupunkiraideliikennettä.

Tieliikennelaki

Tieliikennelaki (267/1981) koskee liikennettä tiellä. Tieliikennelakia ei sovelleta rautatieliikenteeseen. Tieliikennelaki on tieliikennettä koskeva yleislaki. Laissa säädetään liikennesäännöistä, liikenteen ohjauksesta, liikenneonnettomuuksista ja varotoimista, ajoneuvojen kuljettajasta ja ajo-oikeudesta, ajoneuvon käytöstä, liikennevalvonnasta sekä liikennerikoksista. Koska raitiovaunut voivat kulkea tiellä, niitä koskevat myös tieliikennelain säännökset. Lain 2 §:n 14 kohdassa on määritelty raitiotie. Se on määritelmän mukaan yksinomaan raitiotieliikenteelle tarkoitettu tien osa tai erillinen tie. Sekakaista, jolla on raitiotien raide, mutta jolla saa ajaa myös ajoneuvoilla, ei ole raitiotie. Tieliikenneasetuksessa (182/1982) määritetään raitiotie liikennemerkillä merkityksi raitiovaunukaistaksi, joka on vain raitiovaunuille varattu ajokaista.

Raitiovaunu ei ole tieliikennelaissa tarkoitettu ajoneuvo, koska laissa tarkoitettuja ajoneuvoja eivät ole kiskoilla kulkevat laitteet. Tämän määrittelyn seurauksena tieliikenneasetuksessa määritellään erikseen, milloin liikennemerkit koskevat myös raitiovaunuja. Tieliikennelain 47 §:ssä veloitetaan raitiovaunun kuljettaja noudattamaan soveltuvin osin ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä, jollei lain 14 §:stä muuta johdu. Väistämisvelvollisuutta koskevassa lain 14 §:ssä veloitetaan tienkäyttäjää antamaan raitiovaunulle esteetön kulku muista väistämisvelvollisuutta koskevista säännöksistä huolimatta. Tieliikennelaissa on eräitä muitakin raitiotieliikennettä koskevia säännöksiä. Metroliikennettä tieliikennelaki ei koske.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt vuonna 2013 tieliikennelain kokonaisuudistuksen. Tavoitteena on uudistaa tieliikennelaki lähivuosina. Uudistuksessa tullaan todennäköisesti pysyttämään raitiotieliikennettä koskevat säännökset tieliikennelaissa.

Turvallisuustutkintalaki

Turvallisuustutkintalailla (525/2011) on kumottu onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki (37/1985). Turvallisuustutkintalailla on pantu täytäntöön yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautateiden toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä ja turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY (jäljempänä rautatieturvallisuudirektiivi) onnettomuustutkintaa koskevat säännökset. Onnettomuustutkintalaista poiketen turvallisuustutkintalaissa yhtenäistetään rautatieliikenteessä ja muussa raideliikenteessä tapahtuneiden

onnettomuuksien tutkinnan edellytykset. Lain 2 §:ssä veloitetaan Onnettomuustutkintakeskus tutkimaan rautatieturvallisuudirektiivin 3 artiklassa tarkoitettu vakava onnettomuus sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa raideliikenteessä. Vakavalla onnettomuudella tarkoitetaan sellaista junien, metrojen tai raitiovaunujen törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle. Vakavana onnettomuutena pidetään direktiivin mukaan myös muuta vastaavanlaista onnettomuutta, jos sillä on selvä vaikutus raideliikenteen turvallisuuden sääntelyyn tai hallinnointiin. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus voi turvallisuustutkintalain mukaan tutkia suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä muun onnettomuuden ja vaaratilanteen. Onnettomuustutkintakeskus voi myös tehdä yhteisen tutkinnan useista samankaltaisista onnettomuuksista tai vaaratilanteista (teematutkinta).”

Rikoslaki

Rikoslaisissa (19.12.1889/39) liikenneturvallisuuden vaarantaminen (23 luvun 1 §), törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen (23 luvun 2 §), rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus (23 luvun 3 ja 4 §) sekä kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (23 luvun 8 §), kuten myös kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (23 luvun 10 §) ja liikennepako (23 luvun 11 §) on ulotettu koskemaan myös raitiovaunun kuljettajaa.

Rikoslain 23 luvun 12 §:n 5 kohdassa on määritelty juna. Määritelmässä todetaan, että junalla ei tarkoiteta raitiovaunua, joten luvun junaliikennettä koskevat rangaistussäännökset eivät koske raitiotieliikennettä.

Liikenneturvallisuuden vaarantamissäännökset (23 luvun 1 ja 2 §) ja liikennepako tieliikenteessä (23 luvun 11 §) on rajoitettu tilanteisiin, joissa raitiovaunua kuljetetaan tienkäyttäjänä eli raitiovaunua kuljetetaan tieliikennelain (267/1981) tarkoittamalla tiellä. Sen sijaan rattijuopumussäännökset (23 luvun 3 ja 4 §), kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (23 luvun 8 §) ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (23 luvun 10 §) ovat soveltamisalaltaan yleisiä.

Rikoslain 23 luvun 12 §:n 5 kohta koskee myös metrojunaa. Sen mukaan rikoslain 23 luvussa tarkoitetaan junalla kaikkia konevoimalla kulkevia raidekulkuneuvoja lukuun ottamatta raitiovaunua. Luvun säännöksistä junaliikennejuopumus (23 luvun 7 §), kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (23 luvun 8 §) ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (23 luvun 10 §) koskevat myös metroliikennettä.

Laki järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä

Järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetussa laissa (472/1977) säädetään lain nimen mukaisesti järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä. Lain 1 §:n mukaan joukkoliikenteellä tarkoitetaan laissa rautateiden henkilöliikenteen ja linja-autoliikenteen lisäksi raitiotie- ja metroliikennettä.

Laki joukkoliikenteen tarkastusmaksuista

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettu laki (469/1979) koskee tarkastusmaksun perimistä ilman asianmukaista matkalippua joukkoliikenteessä matkustavalta. Se koskee myös metro- ja raitiotieliikennettä.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Euroopan unionin rautatieliikennepolitiikka perustuu unionin liikennepolitiikkaan. EU:n liikennepolitiikkaa on linjattu komission valkoisissa kirjoissa, joista uusin ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” hyväksyttiin maaliskuussa 2011 (vuoden 2011 valkoinen kirja). EU:n liikennepolitiikan tavoitteina on muun muassa vähentää ruuhkautumista, öljyriippuvuutta ja kasvihuonekaasupäästöjä, kehittää liikenteen infrastruktuuria unionin eri alueilla ja turvata liikennealan markkinoiden toimivuus unioninlaajuisesti ja kilpailukykyisenä myös maailmanmarkkinoilla. Rautatieliikenteen kehittäminen edistää omalta osaltaan EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Vuoden 2011 valkoisessa kirjassa komissio on esittänyt näkemyksensä yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta eli rautateiden sisämarkkinoista, joilla eurooppalaiset rautatieyritykset voisivat tarjota palveluja ilman tarpeettomia teknisiä ja hallinnollisia esteitä. Rautatieliikenteessä unionin toimet ovat painottuneet erityisesti jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen edistämiseen. Kaupunkien sisäiseen ja muuhun paikalliseen, jäsenvaltion omalla alueella tapahtuvaan liikenteeseen unionin liikennepolitiikka vaikuttaa pääasiassa välillisesti. Vaatimukset ympäristöystävällisyydestä ja kestävästä teknologiasta, kuten myös markkinoiden avaaminen kilpailulle vaikuttavat myös paikallisiin ja kaupunkien sisäisiin ja alueellisiin ratkaisuihin. Lähtökohtaisesti unioni ei kuitenkaan puutu siihen, minkälaisin teknisin ja hallinnollisin ratkaisuin kaupunkiliikenne tai muu paikallinen jäsenvaltion sisäinen liikenne järjestetään.

EU:n jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen edistämässä ovat yhtenäiset tekniset ratkaisut välttämättömiä, koska tavoitteena on junien mahdollisimman esteetön ja joustava liikennöinti jäsenvaltioiden rataverkoilla ja jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä. Kaupunkien sisäisessä ja kaupunkiseutujen seudullisessa liikenteessä, kuten metro-junilla ja raitiovaunuilla, liikennöidään suljetussa paikallisessa tai alueellisessa raideliikennejärjestelmässä. Unioninlaajuinen pakottava harmonisointi ei tämän vuoksi ole välttämätöntä kaupunkiraideliikenteessä johtuen liikennöinnin paikallisesta tai alueellisesta luonteesta.

EU:n raideliikennettä koskeva lainsäädäntö kattaa jäsenvaltioiden rautatieliikenteen ja liikennöinnissä käytettävän rataverkon. Kaupunkiraideliikenne on rajattu rautatieliikennettä ja – järjestelmää koskevan EU-lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle. EU-säädöksillä ei kuitenkaan rajoiteta säätämästä kansallisesti myös kaupunkiraideliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Vaikka rautatieliikennettä koskevat EU-säädökset eivät välittömästi koske kaupunkiraideliikennettä, unionin muussa lainsäädännössä on säännöksiä, joita sovelletaan myös kaupunkiraideliikenteeseen.

EU:n palvelusopimusasetus

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (ns. *palvelusopimusasetus*) koskee yleishyödyllisten palvelujen tarjoamista henkilöliikenteen alalla. Asetuksessa ei ole rajattu metro- ja raitiotieliikennettä tai kevytraideliikennettä sen soveltamisalan ulkopuolelle. Asetusta sovelletaan sen 1 artiklan 2 kohdan mukaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Asetusta sovelletaan EU:n asetuksena sellaisenaan ilman kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä.

Kansainvälinen vertailu

Euroopan unionissa on 23 jäsenvaltiota, joissa on kaupunkiraideliikennejärjestelmiä. Jäsenvaltioiden kaupunkiraideliikennettä koskevia turvallisuuskäytäntöjä on tutkittu EU:n hankkeessa MODSafe, jonka tuloksia on julkaistu vuonna 2010. Vuonna 2010 EU:ssa oli Suomen lisäksi neljä jäsenvaltiota, joiden kaupunkiraideliikenteestä ei ole säädetty kansallisesti ja sen valvontaa osoitettu kansallisille turvallisuusviranomaisille. Näissä valtioissa kaupunkiraideliikenteen operaattorit vastaavat itse turvallisuudesta ja järjestelmien käyttöönotosta. Operaattorit voivat kuitenkin käyttää ulkopuolista apua, kuten tarkastuslaitoksia tai muita viranomaisia, mikä on myös välttämätöntä silloin, kun jokin järjestelmän osa on muun kuin liikennettä koskevan lainsäädännön alainen.

Useimmissa EU:n jäsenvaltiossa yleinen käytäntö on, että kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta valvoo kansallinen viranomainen. Käytännöt ja lainsäädäntö voivat kuitenkin vaihdella.

Suomen kannalta keskeisiä maita, joissa kaupunkiraideliikenne on saatettu lainsäädännön piiriin, ovat erityisesti muut pohjoismaat ja Saksa. Saksalainen kaupunkiraideliikenteen säännöstö on myös käytännössä laajasti käytössä Saksan ulkopuolella, koska saksalaisista normeista on muodostunut erityisesti raitioteiden, mutta myös metrojen kansainvälinen teollisuusstandardi.

Ruotsi

Ruotsissa on voimassa metron ja raitio-tien turvallisuudesta annettu laki (1990:1157 lag om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn) ja asetus (1990:1165 förordning om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn). Transportstyrelsen, joka vastaa viranomaisena Suomen Liikenteen turvallisuusvirastoa, on vastuussa metroliikenteestä. Metron infrastruktuurin hallinnointi ja metroliikenteen harjoittaminen, on erotettu toisistaan. Infrastruktuurin hallinnointiin kuuluvat muun muassa metroradat, liikenteenohjaus ja metroasemat. Transportstyrelsenin lupa vaaditaan molempia toimintoja varten. Lupa voidaan myöntää myös sille, jonka voidaan olettaa täyttävän lain vaatimukset huomioon ottaen ”ammattitaito, lainkuuliaisuus sekä taloudelliset ja muut merkitykselliset olosuhteet”. Tukholman metron infrastruktuurin hallinta kuuluu Stors-tockholms Lokaltrafik (Suur-Tukholman paikallisliikenne, SL) joka on Tukholman läänin maakäräjien omistama liikenne-yhtiö. Asiallisesti SL:n tehtävät muistuttavat HSL:n tehtäviä.

Metroradan rakentamista koskeva sääntely on vastikään muutettu Ruotsissa lailla 2012:440. Aikaisemmin voimassa ollut ratalaki koski sellaisenaan myös metrorataa ja raitioliikennetataa ja metroradan ja -tunnelin suunnittelu rinnastettiin rautatien rakentamiseen. Metroratahankkeista oli tehtävä esitutkimus, rataselvitys ja ympäristövaikutusten arviointiraportti. Metroradan rakentamisesta päätti maan hallitus. Nykyään ratalain mukaan rakentamiseen ei sovelleta ratalakia, jos metrorata tai raitiotie rakennetaan detaljikaavan mukaisesti maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamalla tavalla. Ratalain mukainen menettely jätettiin mahdolliseksi niissä tilanteissa, joissa metrorata rakennettaisiin kaavoittamattomalle maalle. Sen jälkeen kun metrorata on rakennettu, Transportstyrelsenin tulee hyväksyä se käyttöönsä. Myös uusi tai olemalla tavalla uudelleen rakennettu metrojunayksikkö voidaan ottaa liikenteeseen vain Transportstyrelsenin luvalla. Transportstyrelsenin tutkii rakenteet ja materiaalit ”tarpeelliseksi katsomassaan laajuudessa”.

Lain turvallisuutta koskevat lainkohdat ovat yleispiirteisiä. Toimiluvan haltijan velvollisuutena on ylläpitää metron infrastruktuuria ja harjoittaa metroliikennettä ”turvallisella tavalla”. Henkilöstön on tunnettava työtehtäviensä edellyttämällä tavalla toiminnan olosuhteet ja sitä koskevat määräykset. Metron liikenneturvallisuustehtävissä saa toimia vain sellainen henkilö, jo-

ka soveltuu siihen ammattitaidoltaan, terveydentilaltaan ja henkilökohtaisilta olosuhteiltaan. Transportstyrelsen antaa terveysvaatimuksista ja terveystarkastuksista tarkemmat määräykset.

Ruotsissa ”liikennevirkailijalla” tarkoitetaan metrojunankuljettajaa, sekä ketä tahansa muuta, joka muutoin tehtävänsä tai toimeksiantonsa perusteella ylläpitää järjestystä ja turvallisuutta metroliikenteessä. Kyseessä voi olla kuka tahansa metroliikennettä harjoittavan yhtiön työntekijä tai siihen toimeksiantosuhteessa oleva henkilö, jolla on tehtäviä osoittava univormu, merkki tai joka muutoin selvästi osoittaa olevansa ”liikennevirkailija”. Liikennevirkailija voi antaa matkustajille tarpeellisia ohjeita ja määräyksiä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Sisällöltään järjestyssäännöt vastaavat osapuilleen Helsingin metroliikenne-säännön ja metron kuljetusehtojen määräyksiä. Alkoholista ei saa nauttia, rata-alueelle tai kielletylle alueelle ei saa mennä, vaarallisten aineiden ja esineiden hallussapito on kielletty, tupakointi, roskaaminen ja liputta matkustaminen on kielletty. Ruotsissa liputta matkustaminen on periaatteessa rangaittava teko, mutta käytännössä siitä määrätään virhemaksu.

Norja

Maan ainoa metro sijaitsee Oslossa, jossa on myös raitiotie. Osloon lisäksi Norjassa on uusi raitiotie Bergenissä ja vanha raitiotie Trondheimissa. Oslossa raitiotie ja metro toimivat osittain samoilla raiteilla. Taustana on Osloon kaupunkiraideliikenteen historia. Oslossa on ollut useita raideliikenneryhtymäjä, jotka ovat liikennöineet omia esikaupunkeihin tai maaseudulle johtaneita ratojaan. Myöhemmin näitä on yhdistetty yhtenäiseksi järjestelmäksi ja metro on syntynyt alun perin siitä, että osa tästä järjestelmästä rakennettiin tunneliin Osloon keskustassa. Sen jälkeen joitain entisiä esikaupunki- ja raitiotieratoja on muutettu metroradoiksi, joilla on sivukiskovirroitus ja pitkät korkeat laiturit.

Norjan rautatielaki vuodelta 1993 koskee rautatietä, raitioiteitä, metroa ja lähiliikenteen junia. Liikenneministeriö on näissä vastuuviranomainen. Sen alaisuudessa toimii rautatiehallinto, Jernbaneverket. Norjan rautatielaki erottaa toisistaan infrastruktuurin, liikennejohtamisen, liikennetoiminnan (henkilö- ja tavarakuljetuksen) ja rautatietoiminnan. Pääsääntöisesti metroradan rakentaminen perustuu Ruotsin uuden lain tapaan maankäyttö- ja rakennuslakiin. Liikenneministeriö voi kuitenkin antaa määräyksiä radan teknisestä rakenteesta, jos se on tarpeen turvallisen ja tehokkaan liikenteen toteuttamiseksi. Norjan hallitus hyväksyy metroradan aina ennen sen käyttöön ottoa.

Liikenneministeriö antaa toimiluvan metroliikenteen harjoittamiseen. Liikenteenohjauksen tulee kuulua metroliikenteen harjoittajan toimintaan, ellei liikenneministeriö anna erivapautta erottaa liikenne ja liikenteenohjaus. Toimintaa ei saa pilkkoa liian pieniin osiin. Ministeriön toimilupa voi olla melko yksityiskohtainen ja se voi sisältää määräyksiä muun muassa liikenteenharjoittajalle asetettavista ammatillisista, taloudellisista ja henkilökohtaisista vaatimuksista, henkilöstön pätevydestä, vahinkojen varalta asetettavista vakuuksista, selontekovelvollisuuksista sekä turvallisuusmääräyksistä ja sisäisestä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä.

Metroliikenteen harjoittaminen kilpailutetaan samalla tavalla kuin Ruotsissa. Ruotsin tapaan myös Norjassa metroliikenteen harjoittamista varten vaaditaan toimilupa. Sen jälkeen kun toimilupa on myönnetty, vastuu henkilöstön pätevydestä, metrojunayksiköiden kunnosta sekä turvallisuusjohtamisesta on toiminnanharjoittajalla. Laissa on yleis-määräykset junaliikennejuopumuksesta, terveysvaatimuksista, terveystarkastuksista sekä koulutuksesta. Määräykset koskevat kaikkia metroliikenteen turvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä. Liikenneministeriö voi antaa näistä tarkempia määräyksiä. Onnettomuuksien tutkinnasta annettu erillislaki si-

sältää säännökset määräykset muun muassa ilmoitettavista vahingoista ja vaaratilanteista ja toiminnanharjoittajan myötävaikutusvelvollisuudesta onnettomuuden tutkinnassa. Jo yhden henkilön vakava loukkaantuminen johtaa onnettomuustutkintaan. Vaaratilanteiden suhteen sääntely vastaa ruotsalaista. Laissa on joitakin matkustajia koskevia järjestyssääntöjä sekä määräyksiä matkalipuista. Suurin osa järjestyssäännöistä on joko rikoslaissa tai Oslon kaupungin järjestyssäännössä. Vuonna 2012 annetussa laissa matkustajien oikeuksista säädetään myös metroliikenteestä.

Tanska

Tanskassa toistaiseksi ainoa kaupunki-raideliikennejärjestelmä on Kööpenhaminan metro. Tanskassa on tehty päätös ensimmäisen uuden raitiotien rakentamisesta ja suunnitteilla on muita raitioiteita sekä Kööpenhaminan metron laajennus, Cityringen. Tanskan rautatielaki koskee suurimmalta osin myös Kööpenhaminan metroa. Lain mukaan liikenneministeriö ei voi kuitenkaan antaa metroa koskevia koulutusmääräyksiä eikä määrätä erityisistä raportointivelvollisuuksista.

Tanskan Trafikstyrelsen on Liikenteen turvallisuusvirastoa vastaava viranomais, joka myöntää toimiluvan kaiken raideliikenteen infrastruktuurin hallintaan. Toimilupa edellyttää muun muassa vakavaraisuutta ja sitä, että yhtiön toiminnassa ei ole syyllistytty talousrikoksiin. Tanskassa edellytetään, että infrastruktuurin haltija on vahvistanut organisaatiossaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän. Jos yhtiö on saanut toimiluvan infrastruktuurin hallintaan, se vastaa itse toimintansa lainmukaisuudesta. Laissa on oma lukunsa siitä, millä tavalla infrastruktuurin hallinnoijan on varauduttava turvallisuus-johtamisjärjestelmässään vaaroihin. Suunnitelma on tehtävä yhteistyössä Trafikstyrelsenin kanssa, mutta virasto ei vahvista tai hyväksy turvallisuus-suunnitelmaa.

Valtion yleisen rataverkon hallinnasta Tanskassa vastaa Banedanmark, joka on ministeriön alaisuudessa toimiva virasto. Metro eroaa rautatieliikenteestä siten, että Metro Service A/S-yhtiöllä on toimilupa sekä infrastruktuurin että raideliikenteen harjoittamiseen.

Liikenneministeriö tekee metroliikenteen harjoittajan kanssa sopimuksen julkisesta palvelusta. Metroliikenteen harjoittaminen kilpailutetaan. Ministeriö voi määrätä sopimuksessa muun muassa tariffeista, reiteistä ja muista toiminnan harjoittamisen ehdoista. Liikenteenharjoittajalla on oltava turvallisuusjohtamisjärjestelmä Trafikstyrelsen voi antaa määräyksiä muun muassa liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilan valvonnasta ja päihitteidenkäytön seurannasta. Trafikstyrelsen valvoo muun muassa terveydentilaa koskevien määräysten noudattamista, infrastruktuurin ja metro-junayksiköiden turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän noudattamista. Trafikstyrelsen hyväksyy metrojunan ja muun metroyksikön käyttöönottavaksi.

Tanskassa onnettomuuksien tutkinnasta on säädetty rautatielaissa. Onnettomuustutkintalautakunnan oikeudesta saada tietoja ja velvollisuudesta laatia raportti onnettomuuksista on melko seikkaperäiset säännökset. Järjestyssäännöt matkustajille ovat erilaiset kuin Ruotsissa ja Norjassa. Tanskan säännöt kieltävät oleskelun rata-alueella ja kielletyllä alueella. Muilta osin liikenteenharjoittajalle on delegoitu yleinen oikeus antaa suullisia tai kirjallisia määräyksiä matkustajia sitovalla tavalla. Henkilöstöön kuuluva saa poistaa sääntöjen rikkojan paikalta.

Saksa

Saksassa kaupunkiraideliikennettä ohjaava raitioliikennelaki BOStrab (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*) on säädetty vuonna 1938, jolloin Saksassa oli noin 200 raitiotietä. Niiden lisäksi Berliinissä ja Hampurissa oli myös muuta kaupunkiraideliikennettä (*S-Bahn ja U-Bahn*). Saksan lainsäädännössä metroliikenne rinnastetaan raitioliikenteeseen. Metroliikennettä sääntelee asetus raitioteiden rakentamisesta ja käyttämisestä. Lisäksi Saksassa on voimassa yksityiskohtainen laki henkilöliikenteestä, joka sisältää säännökset sekä metron infrastruktuurin hallinnoimisen että metroliikenteen harjoittamisen kilpailuttamisesta. Henkilöliikennelaissa määritellään julkinen henkilöpaikallisliikenne (*Öffentlicher Personennachverkehr*) henkilöliikenteeksi, joka palvelee kaupunkia, esikaupunkeja ja seutua pääosin enintään 50 kilometrin matkan pituudelle ja tunnin matka-ajalle. Pohjoismaisista sääntelymalleista saksalainen malli poikkeaa ennen kaikkea yksityiskohtaisuudessaan.

Metrolinikenteen harjoittaminen

Kilpailuttamisesta huolimatta saksalainen metroliikenne on pysynyt saksalaisten julkisyhteisöjen toimintana. Berliinin metro-, raitiotie-, bussi- ja lauttaliikennettä harjoittaa Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG), joka on Berliinin kaupungin omistama julkisoikeudellinen liikennelaitos. Münchenin metroliikenteen harjoittaja on Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), joka toimii Münchner Verkehrs- und Tarifverbundin (MVV) kanssa yhteistyössä. Hampurissa metroliikenteestä vastaa Hamburger Hochbahn AG (HHA), jonka omistaa Hampurin osavaltio. Se omistaa poikkeuksellisesti myös metroradan ja metron infrastruktuurin. Nürnbergin metro on Saksan ensimmäinen automaattimetro. Metron infrastruktuurista vastaa Nürnbergin kaupungin metrorakennusvirasto (U-Bahnbauamt). Liikenteen harjoittamisesta vastaa Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) Nürnbergin puolella. Koska metro ulottuu Fürthiin asti, liikenteestä siellä vastaa toinen kunnallinen osakeyhtiö.

Henkilöliikennelain piiriin kuuluvat kadulla kulkevat raitiotiet sekä raideliikenne, joka on saksankielellä määritelty Hoch- und Untergrundbahnen und Schwebbahnen, (ilmaradat, maanalaiset radat ja riippuradat). Näiden lisäksi laki koskee muita erityisiä rataratkaisuja, jotka on tarkoitettu kaupunkiliikenteeseen.

Käytännössä lakeja on Saksassa tulkittu niin, että kaikki raitiotiet ja Saksan neljä U-Bahnia (Berliini, Hampuri, München ja Nürnberg) kuuluvat henkilöliikennelain soveltamisalaan ja S-Bahnit, mukaan lukien Berliinin ja Hampurin yleisen rataverkon kanssa yhteensopimattomat järjestelmät, rautatielain soveltamisalaan. Raitiotiet määritellään teknisesti raitioliikennelaissa (BOStrab). Rautatiet on määritelty teknisesti kahdessa laissa. Normaaliraiteiset rautatiet määritellään Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung -nimisessä laissa ja kapearaiteiset Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen – nimisessä laissa. Keskeinen ero raitioliikennelain ja rautateiden rakennus- ja liikennöintilain ja siten raitioteiden sekä U-Bahnien ja S-Bahnien juridisen määrittelyn välillä on ratageometria.

Yhdistynyt kuningaskunta

Maassa on osakeyhtiöksi muodostettu kansallinen rataverkko, joka on avoinvaatimukset täyttävälle rautatieliikenteen harjoittajalle. Maanalaisia kaupunki-liikennejärjestelmiä on kaksi, laaja Lontoon järjestelmä sekä Glasgown yhden ympyrämäisen radan järjestelmä. Kevyempiä kaupunkiraideliikennejärjestelmiä on seitsemän. Niistä kuusi on raitioteitä ja yksi, Docklands Light Railway on sivukiskovirroituksella ja täysin erillisellä radalla toimiva järjestelmä. Raitioteistä kolmen nimessä esiintyy sana ”metro”.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa on voi-massa vuonna 2006 säädetty rautateitä ja muita ohjattuja liikennejärjestelmiä koskeva laki, jossa vaaditaan kaikkia liikenteenharjoittajia ylläpitämään turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja hankkimaan turvallisuussertifikaatin, jonka kansallinen turvallisuusvirasto (Office of Rail Regulation, ORR) myöntää. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä vaaditaan metroliiikenteen harjoittajalta, metron infrastruktuurin haltijalta ja kaikilta ylläpitöyksiköiltä. Keskeisimmät lain säännökset koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmää, turvallisuussertifikaattia, riskienarviointia, vuosittain annettavaa turvallisuusraporttia, yhteistyövelvoitetta, metron turvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden soveltuvuuden jatkuvaa seurantaan sekä toimivaa metrojunavarikkojen järjestelmää. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän osalta infrastruktuurin haltijan ja metroliiikenteen harjoittajan on osoitettava, että uusi tekniikka voidaan ottaa käyttöön turvallisesti ja, että havaittuihin riskeihin puututaan joko organisaation sisällä tai sen ulkopuolelta riippumattomalla tavalla. Metroliikenneyksiköt katsastetaan ja ORR auktorisoi metron liikenneturvallisuustehtävissä toimivat henkilöt. Lontoon metro on eriytetty omaksi julkisoikeudelliseksi osakeyhtiöksi vuonna 1985. Vuonna 2003 siitä tuli osa Transport for London -nimistä julkisoikeudellista laitosta.

Vaikka Yhdistyneessä kuningaskunnassa rautatieliikenteen uudistamisen keskeisenä lähtökohdانا on ollut yksityistäminen ja toimintojen eriyttäminen, Lontoon metron toimintaan ne eivät ole vaikuttaneet. Ainoastaan London Underground Limited LUL:la on sertifikaatti sekä metron infrastruktuurin haltijana että metroliiikenteen harjoittajana. Lontoo on turvallisuusjohtamisjärjestelmineen malliesimerkki siitä, miten vapautuvaan kilpailuun voidaan varautua. Jos metroliiikenteellä on valmis turvallisuussuunnitelma, sillä ei ole ongelmia saada toimilupaa sekä metron infrastruktuurin hallintaan sekä metroliiikenteen harjoittamiseen. Ulkomaiset kilpailijat harjoittavat liikennettä Yhdistyneessä kuningaskunnassa muissa kevytraideliikenteen järjestelmissä ja rautateillä. Yhdistyneessä kuningaskunnassa avoimen rataverkon rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa yhteensä 45 rautatieyritystä ja tavaraliikennettä 26 rautatieyritystä. Suurimpien toiminnanharjoittajien markkinaosuus henkilöliikenteestä on vain kymmenen prosenttia.

Alankomaat

Alankomaissa on metro Amsterdamissa ja Rotterdamissa. Molemmissa on myös raitiotie. Lisäksi raitiotie on Haagissa ja Utrechtissa. Kaupunkiraideliikenteen valvonta kuuluu kansalliselle turvallisuusviranomaiselle, (*Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW*). Se valvoo turvallisuutta sekä antaa vaatimukset ja käyttöluvut. Metro ja raitiotiet kuuluvat rautatielain soveltamisalaan. IVW:llä on kuitenkin kaupunkiraideliikenteelle erillinen turvallisuus-normi, (*Norm-document veiligheid lightrail*), jota sovelletaan muuhun kuin yleisen rataverkon raideliikenteeseen. Rautateille, metroille ja raitioteille on omat toimilupavaatimukset.

2.3 Nykytilan arviointi

Metrojärjestelmään liittyvät viranomaistehtävät ja metrojärjestelmän valvonta ovat nykyisin Helsingin kaupungin sisäistä toimintaa. Valtion viranomaisilla ei ole tällä hetkellä mitään roolia metrojärjestelmän viranomaistehtävissä tai valvonnassa. Metroliikenteen viranomaistehtävät on järjestetty HKL:n sisäisin järjestelyin HKL:n johtosäännön nojalla. Myös HKL:n johtokunnan ja toimitusjohtajan tehtävistä määrätään HKL:n johtosäännössä. Metroliikenteessä noudatetaan HKL:n johtokunnan hyväksymää metroliiikennesääntöä ja HKL:n toimitusjohtajan hyväksymiä muita niin sanottuja MTO-ohjeita. HKL antaa itse metrojärjestelmään liittyvät hyväksynnät. Vastuu metrojärjestelmään liittyvästä turvallisuusvalvonnasta on hajautettu HKL-Metroliikenteelle tai HKL:n rakennusyksikölle. Operatiivinen toiminta ja HKL-Metroliikenteen ja HKL:n rakennusyksikön turvallisuusvalvonta on eriytetty HKL:n sisäisillä järjestelyillä.

Nykytilanne ei ole tarkoituksenmukainen erityisesti vastuukysymysten vuoksi. Metroliikenne on merkittävässä asemassa joukkoliikenteessä. Metroliikenteessä tehdään vuosittain yli 60 miljoonaa matkaa. Matkustajamäärät ovat edelleen kasvamassa metrorataverkon laajentuessa. Metroliikenteestä ei ole kattavaa laintasoista sääntelyä. Myöskään sitä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena metroliikenteen liikennepoliittinen ja muu yhteiskunnallinen merkitys huomioidaan ottaen. Metroliikenteen laajentuessa Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle ei voida pitää asianmukaisena, että Helsingin kaupungin viranomaiset vastaavat toisen kunnan alueella harjoitettavasta metroliikenteestä. Vastuu metrojärjestelmän turvallisuuteen liittyvästä valvonnasta tulisi siirtää valtion viranomaisille viimeistään siinä vaiheessa, kun liikennöinti niin sanotulla Länsimetrolla vuonna 2016 käynnistetään. Samassa yhteydessä metrojärjestelmä tulisi saattaa laintasoisen sääntelyn piiriin.

Myös raitiotieliikennettä koskeva laintasoinen sääntely on tällä hetkellä puutteellista. Raitioliikenne on laajenemassa lähitulevaisuudessa huomattavasti. Raitioliikenne tulee metroliikenteen tavoin ulottumaan useamman kunnan alueelle. Tämän vuoksi myös raitioliikenteen vastuukysymykset tulisi selkeyttää ja saattaa raitioliikenne laintasoisen sääntelyn piiriin. Metroliikenne ja muu niin sanottu kevyt raideliikenne on rajattu EU-lainsäädännön ulkopuolelle. Siitä huolimatta useimmissa EU:n jäsenvaltioissa on metro- ja muusta kevytraideliikenteestä säädetty kansallisella lainsäädännöllä. Metro- ja raitioliikennettä harjoitetaan paikallisesti tai alueellisesti. Metro- ja raitiojärjestelmät eivät ole eräitä lähinnä Saksassa esiintyviä satunnaisia poikkeuksia lukuun ottamatta yhteydessä rautatiejärjestelmään. Ne muodostavat yhdessä kaupunkiraideliikennejärjestelmän, joka on tarkoituksenmukaista saattaa saman laintasoisen sääntelyn piiriin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on metro- ja raitioliikenteen (*kaupunkiraideliikenne*) saattaminen erillisen laintasoisen sääntelyn piiriin siltä osin kuin laintasoinen sääntely ei sitä toistaiseksi koske. Esityksen tavoitteena on säätää Liikenteen turvallisuusvirasto metro- ja raitioliikennettä valvovaksi viranomaiseksi. Esityksen mukaan kaupunkiraideliikenteestä annettavalla lailla veloitettaisiin metro- ja raitioliikenteen harjoittaja ja liikenteen harjoittamiseen käytettävän rataverkon haltija ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla, jäljempänä palveludirektiivi, annettiin 12 päivänä joulukuuta 2006. Palveludirektiivillä pyritään edistämään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta purkamalla lupajärjestelmiä ja muita sijoittautumista koskevia rajoituksia, jotka voisivat estää tai haitata palveluntarjoajien markkinoille pääsyä muissa jäsenvaltioissa. Lisäksi direktiivin tavoitteena on varmistaa palvelujen sisämarkkinoiden toteutuminen purkamalla niitä rajoittavat esteet, vahvistaa palvelujen vastaanottajien oikeuksia palvelujen käyttäjänä, edistää palvelujen laatua ja luoda jäsenvaltioiden välille toimiva hallinnollinen yhteistyö. Palveludirektiivi koskee suorituksia, joista tavallisesti saadaan korvaus ja joita säännökset tavaroiden, pääomien tai henkilöiden vapaasta liikkuvuudesta eivät koske. Direktiivin 9 artiklan mukaan elinkeinotoimintaa rajoittavia lupajärjestelmiä voidaan soveltaa vain, jos ne ovat syrjimättömiä, perusteltavissa yleiseen etuun liittyvästä pakottavasta syystä ja tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa vähemmän rajoittavalla toimenpiteellä, etenkin koska jälkikäteisvalvonta tapahtuisi liian myöhään, jotta sillä olisi todellista vaikutusta. Kaupunkiraideliikennettä koskisi palveludi-

rektiivissä tarkoitettua lupajärjestelyä kevyempi ilmoitusmenettely. Esitetyn sääntelyn ei ole katsottava olevan palveludirektiivin tai sen tavoitteiden vastainen.

Liikenteen turvallisuusvirasto määrättäisiin ehdotuksen mukaan metro- ja raitioliikennettä valvovaksi viranomaiseksi vastaavasti kuin se toimii rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavana viranomaisena. Valvontatehtävän siirtäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle tulisi toteuttaa siihen mennessä, kun metroliikenne käynnistyy niin sanotulla länsimetrolla vuonna 2016.

Metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta samoin kuin metro- ja raitiorataverkon hallinnasta tulisi tehdä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ehdotetulla mallilla, jossa ilmoitus tehtäisiin erikseen liikenteen harjoittamisesta ja erikseen rataverkon hallinnasta, voitaisiin helpottaa liikenteen harjoittamisen mahdollista kilpailuttamista jatkossa. Toiminnan harjoittamisen olisi täytettävä laissa säädettävät edellytykset. Toiminnanharjoittajan olisi osoitettava ilmoituksessaan, että se täyttää sanotut edellytykset. Keskeisenä edellytys olisi toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Rautatiejärjestelmässä vaatimukset täyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä vaaditaan rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen ja rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksenä. Metro- ja raitioliikenteessä ei kuitenkaan vaadittaisi erillistä turvallisuustodistusta tai -lupaa. Toiminnanharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa, että toiminnassa saavutetaan mahdollisimman korkea turvallisuustaso.

Metro- ja raitioliikennettä koskevaa teknistä norminantotoimivaltaa ei katsota tarkoituksenmukaiseksi siirtää Liikenteen turvallisuusvirastolle ottaen huomioon muun muassa se, että EU-lainsäädännössä on rajattu metroliikenne ja niin sanottu kevytraideliikenne EU:n turvallisuussääntelyn ja teknisiä vaatimuksia koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Lisäksi teknisistä kysymyksistä ei ole olemassa kansainvälisesti käytössä olevia vaatimuksia, vaan EU-alueella jokainen toiminnanharjoittaja on voinut itse päättää, miten erilaiset tekniset infrastruktuuria tai kalustoa koskevat kysymykset ratkaistaan. Toiminnanharjoittaja voisi jatkossakin antaa metro- ja raitioliikennettä ja liikenteessä käytettävää kalustoa ja rataverkkoa koskevia sisäisiä ohjeita, jotka eivät koskisi ulkopuolisia tahoja. Toiminnanharjoittaja vastaisi ohjeistuksestaan turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta.

Edellä esitetyistä syistä myöskään kaupunkiraideliikenteessä käytettävän kaluston tai raideverkon hyväksyntää ei ehdoteta siirrettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Toiminnanharjoittaja vastaisi kaluston ja rataverkon käyttöönotosta ja niiden turvallisesta käytöstä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta. Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöskään hyväksyisi metrojunan kuljettajia tai muita metroliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavia toimimaan tehtävissään. Toiminnanharjoittaja vastaisi omaa toimintaansa koskien metro- ja raitioliikenteessä käytettävän kaluston kalustorekisteristä, infrastruktuurin rekisteristä, kuten myös liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusrekisteristä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on liikennejärjestelmäntilakuvan ylläpitoa sekä kokonaisvaltaista valvontaa varten oltava tieto toiminnanharjoittajan hyväksytystä kalustosta ja infrastruktuurista sekä luettelo liikenneturvallisuustehtävissä olevasta henkilöstöstä ja hyväksytyistä kelpoisuuksista. Tämä voitaisiin asettaa toimiluvan ehdoksi tai asettaa toimiluvan haltijalle erikseen velvollisuus toimittaa edellä mainitut tiedot. Liikenteen turvallisuusvirastolla tulisi myös olla viranomaisvalvonnan yhteydessä oikeus päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan rekistereitä.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Lisääntyneestä hallinnollisesta työstä arvioidaan aiheutuvan ainoastaan melko vähäisiä kustannuksia. Toiminnanharjoittajalle aiheutuisi kustannuksia lähinnä lain vaatimukset täyttävästä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, uusien rekisterien perustamisesta ja ylläpitämisestä sekä onnettomuuksista ja vaaratilanteista raportoinnista. Merkittävimmät kustannusvaikutukset arvioidaan muodostuvan turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvästä asiantuntijatyöstä. Kokonaisuudessaan kustannusvaikutusten arvioidaan uusien järjestelmiä ja menettelyjä käyttöön otettaessa olevan enintään 400 000 – 600 000 euroa ja vuotuisten käyttö- ja ylläpitokustannusten lisäksi jatkossa arviolta 100 000 – 150 000 euroa.

Myös uusista viranomaistehtävistä ja valvonnasta aiheutuvien maksujen arvioidaan olevan melko vähäisiä. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät lisääntyisivät jossain määrin. Tarkoitus kuitenkin on, että virasto voisi hoitaa lisääntyvät tehtävät nykyresurssein viraston sisäisin järjestelyin. Virastolla on korkea-tasosta asiantuntemusta rautatie-järjestelmän turvallisuus- ja lupatehtävistä. Tätä asiantuntemusta voitaisiin hyödyntää myös metrojärjestelmään liittyvissä tehtävissä. Merkittävimmät viranomaistoimintaan kohdistuvista taloudellista vaikutuksista syntyvät tarvittavista tietojärjestelmistä. Tietojärjestelmistä aiheutuvien kertaluonteisten kustannusten arvioidaan olevan 200 000 – 400 000 euroa järjestelmän laajuudesta ja ominaisuuksista riippuen. Lisäksi tietojärjestelmien ylläpitoon ja käyttöön arvioidaan kuluvan vuodessa noin 77 000 euroa.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Metrojärjestelmän siirtäminen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvaksi toiminnaksi lisäisi jossain määrin toiminnanharjoittajan ja lupaviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviranomaisen hallinnollista työtä. Toiminnan harjoittamisen edellytyksenä olevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän päivittämis- ja ilmoittamisvaatimuksista huolimatta menettely koskisi vain muutamaa toiminnanharjoittajaa ja menettelyyn liittyvät tehtävät aiheuttaisivat hallinnollista työtä suhteellisen harvoin. Uusien auditointimenettelyjen arvioidaan vaativan noin 0.2 henkilötyövuotta vuosittain. Ehdotetut vaatimukset kohdistuvat turvallisuusjohtamiseen, jonka katsotaan olevan turvallisuusviranomaisen ydinosaa. Tähtäkään osin ehdotus ei lisäisi turvallisuusviranomaisen osaamisvaatimuksia. Viranomaisvalvonnan osalta ehdotus ei merkittävästi lisää turvallisuusviranomaisen toimijakenttää, vaan alan muutamien toimijoiden valvonta tulisi luontevasti osaksi turvallisuusviranomaisen muuta riski- ja suorituskykyperusteista valvontaa.

Ilmoitusmenettelystä olisi tarkoitus tehdä mahdollisimman joustava, jolloin menettelyyn toiminnanharjoittajalle liittyvät tehtävät aiheuttaisivat työtä suhteellisen harvoin. Toiminnanharjoittajalta edellytettäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jollainen HKL:lla on pääosin valmisteilla jo tällä hetkellä. Lisäksi hallinnollisesta työstä aiheutuisi vuosittain valmisteltavasta turvallisuuskertomuksesta sekä ehdotuksen mukaisista registreistä.

4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa. Esityksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa. Esityksellä saatettaisiin kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallinta ilmoitusmenettelyn ja valvonnan piiriin. Esityksellä pyritään hallinnon rakenteiden läpinäkyvyyteen ja toiminnanharjoittajasta riippumattomalle viranomaiselle tehtävien ilmoitusten ja viranomaisen suorittaman valvonnan kautta päätöksenteon läpinäkyvyyteen

ja avoimuuteen sekä erityisesti turvallisuustekijöiden korostamiseen päätöksenteossa ja muissa ratkaisussa. Viranomaisvalvonnalla ja erityisesti toimilupaharkinnalla tavoiteltaisiin käytössä olevien toimintamallien avointa kehittämistä ja käytettyjen ratkaisujen kriittistäkin tarkastelua turvallisuusnäkökulmasta. Sääntelyn keskeisenä tavoitteena on henkilö-liikenteen turvallisuuden ja sen myötä myös palvelutason laadun varmistaminen.

Päätöksenteossa ja riskien hallinnassa käytettyjen vaatimusten ja perusteluiden määrittelyllä oikeudellisesti sitovin säännöksiin luotaisiin nykyisille ja tuleville toiminnanharjoittajille tasapuolinen ja selkeä toimintaympäristö.

Esityksellä ei olisi suoranaisia vaikutuksia kansalaisiin tai kaupunkiraideliikenteen matkustajiin. Esitys lisäisi toimijoihin kohdistuvia kertaluonteisia kustannuksia, mutta sillä ei katsota olevan vaikutuksia esimerkiksi lippujen hintoihin. Lain tasolle nostettujen seuraamuksia koskevien säännösten voidaan katsoa vahvistavan rikosten ennaltaehkäisyä rangaistavuuden tehostuessa.

Esityksellä vaikutettaisiin turvallisuusvalvontaan sitä uudistamalla ja tehostamalla. Esityksellä tehostettaisiin valvonnan prosessia käytännön toiminnan ja turvallisuusvalvonnan ollessa eri toimijoiden hallussa. Toiminnanharjoittajien turvallisuustietoisuutta parannettaisiin toimilupien myöntämisen perustana olevalla turvallisuusjohtamisjärjestelmävaatimuksella ja sen toimituuden valvonnalla. Toiminnanharjoittajiin kohdistuva turvallisuusjohtamisjärjestelmävaatimukseen perustuva velvoite toiminnan ja ratkaisujen kirjaamiseen ja riskien kartoittamiseen parantaisi kaupunkiraideliikennejärjestelmän dokumentointia ja turvallisuuskriittisten toimintojen tehokasta hallintaa. Tätä tavoitetta vastaisi myös säännöksiin sisältyvä velvoite turvallisuusjohtamisjärjestelmän ajan tasalla pitämisestä, jolla pyritään muuttuvien olosuhteiden seurantaan ja toiminnan muokkaamiseen niitä vastaavaksi ottaen huomioon kulloinkin esille tulevat riskit ja niiden järjestelmällinen hallinta.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman Metroliikenteen valvontatyöryhmä valmisteli vuonna 2013 ehdotuksen metroliikenteen valvonnaksi. Työryhmän ehdotukseen pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Onnettomuustutkintakeskukselta, Helsingin kaupungin liikennelaitokselta, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä, Kuntaliitolta, Espoon kaupungilta, Tampereen kaupungilta ja Turun kaupungilta sekä Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:ltä.

Ministeriön sisäisessä valmistelussa on päätetty muuttaa lakiehdotusta siten, että toimilupamallista luovuttaisiin ja siirryttäisiin mallin, jossa toiminnanharjoittajat veloitettaisiin ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta toimivaltaiselle viranomaiselle, joka olisi edelleen Liikenteen turvallisuusvirasto. Ministeriö on pyytänyt uudesta ehdotuksesta lausunnot oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Onnettomuustutkintakeskukselta, Helsingin kaupungin liikennelaitokselta, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä, Kuntaliitolta, Espoon kaupungilta, Tampereen kaupungilta ja Turun kaupungilta sekä Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:ltä. Lausunnot on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon asian valmistelussa. Asiaa on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Lausunnonantajat ovat ensimmäisestä lakiehdotuksesta antamissaan lausunnoissa kannattaneet sitä, että kaupunkiraideliikenteestä säädetään lailla ja toimiluvanvaraiseksi toiminnaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto lupaviranomaisena ja kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnasta vastaavana viranomaisena on myös kannatettu laajasti. Helsingin kaupunki on kuitenkin katsonut, että raitioliikenteen osalta sääntelyn tarve ei ole samanlainen kuin metroliiikenteen osalta, koska raitioliikennekuuluu jo tietyiltä osin tieliikennelain soveltamisalan piiriin. Helsingin kaupunki on todennut, että raitioliikennettä harjoitetaan pääosin muun ajoneuvoliikenteen yhteydessä katuverkolla ja että nykyinen raitioliikenne poikkeaa muutoinkin metroliiikenteestä toimintaympäristönsä ja järjestelmänsä takia. Kaupunki on edelleen todennut, että toimilupa tulee voida myöntää niin, että sama toimilupa kattaa sekä liikenteen harjoittamisen että rataverkon hallinnan, koska sääntelyllä ei tule tarpeettomasti ohjata ja pyrkiä vaikuttamaan käytössä oleviin tarkoituksenmukaisiin ja tehokkaisiin organisointiratkaisuihin. Lain soveltamisalan laajentamista kattamaan myös raitioliikenne tulisi selvittää laajemmin siinä vaiheessa, kun suunnitteilla olevat nykyisestä raitioliikenteestä poikkeavat raitioliikennejärjestelmät otetaan käyttöön.

Kaupunki on pitänyt tärkeänä, että ehdotettu toimilupajärjestelmä toteutetaan joustavasti tarpeetonta byrokratiaa välttäen. Kaupunki on myös katsonut, että liikenteenohjaus tulisi osoittaa rataverkon haltijan sijasta liikenteenharjoittajan tehtäväksi. Metroliikenteessä liikenteenohjaus eroaa rautatieliikenteen ohjauksesta. Metroliikenteen ja metrojunaliikenteen ohjaus kytkeytyvät kiinteästi liikenteen harjoittamiseen, eikä metroliikenteessä ole tarvetta myöntää ratakapasiteettia, koska liikennettä harjoittaa ainoastaan yksi liikenteenharjoittaja. Myöskään metroraataverkon kiinteät turvalaitteet eivät ole metrorataverkon haltijan operatiivisessa hoidossa. Automaattimetrojärjestelmään siirryttäessä liikenteenohjauksesta tulee nykyistä enemmän liikenteenharjoittamisen ydintehtävä. Liikenteenohjaus on myös Ruotsissa ja Tanskassa osoitettu metroliikenteen harjoittajalle.

Myös Kuntaliitto on katsonut, että lainsäädäntöä ei tule ulottaa kuntien sisäiseen raitioliikenteeseen. Sitä vastoin useamman kunnan alueella toimiva raitioliikenne voisi olla perusteltua sisällyttää lain soveltamisalaan. Kuntaliitto on lisäksi puoltanut HKL:n näkemyksiä liikenteenohjaustehtävien järjestämisessä.

Tampereen kaupunki ja Turun kaupunki ovat katsoneet, että kaupunkiraideliikenteen ottaminen lainsäädännön piiriin on tarkoituksenmukainen ja oikea toimenpide ja että lain tulee koskea myös Tampereelle ja Turkuun suunnitteilla olevia raitioliikennehankkeita. Turun kaupunki on katsonut, että rataverkon haltijan olisi voitava halutessaan siirtää liikenteenohjaustehtävät liikenteenharjoittajalle, jos rataverkonhaltija ei itse liikennöi verkolla.

Liikenteen turvallisuusvirasto on katsonut, että toimilupakauden tulisi olla rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnettävän toimiluvan tavoin viisi vuotta ehdotetun 10 vuoden asemesta. Järjestelmän perusteellinen arviointi olisi Liikenteen turvallisuusviraston näkemyksen mukaan tarpeen useammin kuin 10 vuoden välein. Virasto on katsonut, että sille ei tulisi osoittaa oikeutta myöntää erivapautta terveydentilaa koskevista vaatimuksista liikenneturvallisuustehtäviä hoitaville, koska virastolla ei tule olemaan muutakaan suoraa toimivaltaa terveydentilaan tai kelpoisuuksiin liittyvissä asioissa. Liikenteen turvallisuusvirasto on kannattanut esityksen mukaista rataverkon haltijan vastuuta liikenteenohjauksesta. Virasto on lisäksi esittänyt eräitä täsmennyksiä toiminnanharjoittajan vastuuta, turvallisuusjohtamisjärjestelmää, liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksia ja terveystarkastuksia, valvontaa sekä toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskeviin lakiehdotuksen säännöksiin ja muutoksenhakua koskevien säännösten lisäämistä lakiehdotukseen.

Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL on esittänyt, että menettelyt työturvallisuuden ja turvallisten työaikojen järjestämiseen lisättäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosa-vaatimuksiin ja että liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksiin lisättäisiin tehtävän turvalliseen hoitamiseen perehdyttävän koulutusohjelman suorittaminen. Liitto on edelleen esittänyt, että liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksia ja terveystarkastuksia koskevan lakiehdotuksen 10 §:n 2 momenttia täsmennettäisiin muun muassa henkilön psykologisia ominaisuuksia koskevilla vaatimuksilla. Rangaistussäännöksiin liitto on esittänyt vankeusrangaistusuhkaa, jotta voitaisiin turvata oikeus ottaa kiinni metroradalla luvattomasti liikkuva. Liitto on edelleen esittänyt, että lakiin lisättäisiin valtuutussäännökset, joiden nojalla liikenne- ja viestintäministeriö valtuutettaisiin antamaan asetuksella tarkempia säännöksiä turvallisuuden varmistamiseksi muun muassa kalustosta ja sen käyttöönottomenetelystä, kalustoyksiköiden kunnossapidosta ja katsastuksesta, radasta ja radan kunnossapidosta sekä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien koulutusohjelmasta sekä työskentelyajoista ja työskentelyolosuhteista.

Oikeusministeriö on nostanut lausunnossaan esille eräitä julkisiin hallintotehtäviin ja elinkeinovapauden rajoittamiseen liittyviä kysymyksiä ja katsonut, että lakiehdotusta ja sen peruste-luja on tältä osin täsmennettävä perustuslain vaatimusten mukaisesti. Lisäksi oikeusministeriö on esittänyt eräitä lakitek-nisiä täsmennyksiä määritelmiä, toimilupaa ja toimiluvan myöntämistä, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista, kaupunkiraideliikennerekisteriä ja valvontaa koskeviin lakiehdotuksen säännöksiin sekä lakiehdotuksen rangaistussäännöksiin.

Tietosuojavaltuutettu on esittänyt eräitä täsmennyksiä kaupunkiraideliikennerekisteriä, tietojen luovuttamisen muita rajoituksia sekä kaupunkiraideliikenteen viestintää ja tallenteita koskeviin säännöksiin.

Muut lausunnonantajat ovat kannattaneet lakiehdotusta ja esittäneet eräitä täsmennyksiä muun muassa määritelmiä, turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja viranomaisvalvontaa koskeviin lakiehdotuksen säännöksiin. Sisäasiainministeriö on ilmoittanut, että sillä ei ole huomautettavaa hallituksen esitysehdotukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti ministeriössä valmistellun uuden esitysehdotuksen lausunnolle – päivänä –kuuta 2015.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. Lain soveltamisala ja tarkoitus. Lakia sovellettaisiin metro- ja raitioliikenteeseen sekä metro- ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa säädettäisi toisin. Metro- ja raitioliikenne olisi kaupunkiraideliikennettä, joka eroaa luonteeltaan ja toiminnaltaan rautatieliikenteestä. Metroliikenne ja raitioliikenne määriteltäisiin 2 §:ssä. Katuympäristössä tapahtuvaa raitioliikennettä harjoitetaan pääsääntöisesti katuverkolla muun ajoneuvoliikenteen yhteydessä. Se poikkeaa muutenkin metroliikenteestä toimintaympäristönsä ja -järjestelmänsä takia. Kuitenkin myös raitioliikenne on syytä saattaa laintasaisen sääntelyn ja Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin. Raitioliikenteen liikennesäännöistä säädetään tieliikennelaissa. Muilta osin laintasainen sääntely ei raitioliikennettä pääosin koske. Muiden EU:n jäsenvaltioiden vastaava lainsäädäntö koskee metroliikenteen ohella myös raitioliikennettä. Raitioliikenne kattaisi myös tulevan pikaraitioliikenteen, joka vastaisi suurelta osin toimintaympäristöltään ja -järjestelmältään metroliikennettä. Pikaraitioliikennettä tullaan harjoittamaan pääsääntöisesti omalla katuverkosta erillisellä verkolla. Pikaraitioliikenteen ohjaus on tarkoitettu hoidettavaksi metroliikenteen ohjausta vastaavalla tavalla keskitetysti liikenteenohjauskeskuksesta. Myös ajonopeudet pikaraitioliikenteessä vastaisivat enemmän metroliikenteen nopeuksia kuin katuverkolla tapahtuvan raitioliikenteen nopeuksia.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin lain keskeisimmät käsitteet. Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin *metroliikenne*, jolla tarkoitettaisiin muusta liikenteestä eriytettyä suljetulla metrorataverkolla tapahtuvaa liikennettä. Metroliikenne on luonteeltaan ja toimintaympäristöltään verrattavissa rautateiden henkilöliikenteeseen. Metroliikenne on kuitenkin pelkästään paikallista melko rajoitetulla verkolla tapahtuvaa liikennöintiä metroliikenteeseen soveltuvalla kalustolla.

Raitioliikenteellä tarkoitettaisiin 2 kohdan mukaan tiellä tai muulla yleisellä alueella joko eri tavoin muista liikennealueista eriytettyä ajoradalla tai samalla ajoradalla ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuvaa liikennöintiä suljetulla raitiorataverkolla. Perinteinen kaupunkiraitioliikenne tapahtuu pääosin samalla katuverkolla kuin muu ajoneuvoliikenne. Ajonopeudet perinteisessä raitioliikenteessä ovat melko alhaiset. Siihen sovelletaan tieliikennelaissa säädettyjä liikennesääntöjä. Tulevaisuudessa raitioliikennettä harjoitetaan myös niin sanottuna pikaraitioliikenteenä, joka tapahtuu pääosin muusta ajoneuvoliikenteestä eriytettyä omalla ajoradallaan. Kuten edellä on todettu, ajonopeudet pikaraitioliikenteessä ovat perinteistä raitioliikennettä korkeammat ja se on muutoinkin verrattavissa enemmän metroliikenteeseen.

Metrorataverkolla tarkoitettaisiin 3 kohdan mukaan erillistä suljettua rataverkkoa, jota käytetään metroliikenteen harjoittamisessa. Metrorataverkko on verrattavissa rautatieliikenteen harjoittamisessa käytettävään rataverkkoon, mutta poikkeaa siitä teknisiltä ominaisuuksiltaan. Toisaalta metrorataverkko on paikallinen melko suppealla maantieteellisellä alueella sijaitseva täysin muusta liikenteestä eriytetty verkko. Suomen toistaiseksi ainoa metrorataverkko sijaitsee Helsingissä. Metrorataverkko on niin sanotun länsimetron käyttöönoton yhteydessä laajenemassa Espooseen.

Raitiorataverkolla tarkoitettaisiin 4 kohdan mukaan erillistä suljettua verkkoa, jota käytetään raitioliikenteen harjoittamiseen. Kuten edellä on jo todettu, raitiorataverkko voi sijaita samalla ajoradalla, jota käytetään muuhun ajoneuvoliikenteeseen tai metrorataverkkoa vastaavasti omalla eriytettyä ajoradalla. Suomen ainoa raitiorataverkko on Helsingissä, jossa kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee yleissuunnitelman uuden raitioradan sijoittamisesta ja rakennusvirasto katusuunnitelmat raitioradan sovittamiseksi katutilaan yhteistyössä HKL:n ratasuunnittelun kanssa.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin *rataverkon hallinta*, jolla tarkoitettaisiin metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallinnointia.

Rataverkon haltijalla tarkoitettaisiin 6 kohdan mukaan kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka vastaa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta. Rataverkon haltija vastaisi käsitteenä rautatiejärjestelmän rataverkon haltijaa, jonka tehtävät ja vastuut ovat pääosin samat kuin metrorataverkon haltijalla.

Liikenteen harjoittamisella tarkoitettaisiin 7 kohdan mukaan liikenteen harjoittamista metro- tai raitiorataverkolla. Määritelmä vastaisi rautatieliikenteen harjoittamista koskevaa rautatielain 2 §:n 4 kohtaa.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin *liikenteen harjoittaja*, jolla tarkoitettaisiin kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka harjoittaa metroliikennettä metrorataverkolla tai raitioliikennettä raitiorataverkolla.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin *toiminnanharjoittaja*, jolla tarkoitettaisiin 6 kohdassa tarkoitettua rataverkon haltijaa ja 8 kohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajaa. Toiminnanharjoittaja olisi lain kannalta keskeinen käsite. Lakiin sisältyisi useita toiminnanharjoittajaan kohdistuvia säännöksiä, jotka koskisivat niin toiminnanharjoittajalta edellytettäviä vaatimuksia kuin toiminnanharjoittajan velvollisuuksia ja vastuuta.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä tarkoitettaisiin 9 kohdan mukaan järjestelmää, jolla tunnustetaan järjestelmällisesti kaupunkiraideliikenteessä esiintyviä vaaroja ja hallitaan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä riskejä ja varmistetaan samalla, että toimet tunnustettujen vaarojen ja riskien hallitsemiseksi ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä kaupunkiraideliikenteessä vastaisi rautatiejärjestelmän turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jolla rautatielain 40 §:n 1 momentin mukaan on varmistettava kaikkien rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

3§. Toiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset. Pykälässä säädettäisiin niistä vaatimuksista, jotka toiminnanharjoittajan olisi täytettävä rataverkon turvallisen hallinnan tai turvallisen liikenteen harjoittamisen varmistamiseksi. Vaatimukset vastaisivat soveltuvin osin niitä vaatimuksia, jotka rautatielain 6 §:ssä on säädetty rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiksi, 17 §:ssä rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiksi ja 12 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamista varten vaadittavan toimiluvan myöntämisen edellytyksiksi. Vaatimuksia on pidettävä perusteltuina metro- ja raitioliikenteen yhteiskunnallisen ja liikennepoliittisen merkityksen vuoksi ja ottaen huomioon metro- ja raitioliikenteeseen liittyvät liikenneturvallisuusriskit.

Toiminnanharjoittajalla olisi ensinnäkin 1 kohdan mukaan oltava 7 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka vastaisi rautatiejärjestelmässä rataverkon haltijalta ja rautatieliikenteen harjoittajalta vaadittavaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Toiminnanharjoittajan olisi 2 kohdan mukaan osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan, jos toiminnanharjoittaja on rataverkon haltija, tai turvallisen liikenteen harjoittamisen, jos toiminnanharjoittaja on liikenteen harjoittaja. Käytännössä toiminnanharjoittajan olisi osoitettava vaatimuksen täyttyminen Liikenteen turvallisuusvirastolle 5 §:n nojalla tekemänsä ilmoituksen yhteydessä.

Pykälän 3 kohdassa edellytettäisiin, että toiminnanharjoittajan on luotettava ja sen liikkeenjohdotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä. Vaatimus vastaisi rautatielain 12 §:n 1 momentin 3 kohtaa.

Toiminnanharjoittajan liikenneturvallisuustehtäviin määrättyjen henkilöiden olisi 4 kohdan mukaan täytettävä säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja heidän olisi oltava ammatillisesti päteviä. Liikenneturvallisuustehtäviä ovat lain 8 §:n 1 momentin mukaan metron, raitiovaunun ja rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen sekä liikenteenohjaus silloin, kun sillä voidaan puuttua edellä mainittujen liikennevälineiden kulkuun. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista säädettäisiin 8 §:n 2 momentissa.

Pykälän 5 kohdan vakavaraisuusvaatimus vastaisi rautatielain 12 §:n 1 momentin 4 kohtaa, jossa edellytetään rautatieliikenteen toimiluvan hakijalta vastaavaa vakavaraisuutta. Metro- ja raitioliikennettä harjoittaa nykyisin ainoastaan Helsingin kaupungin liikelaitoksena toimiva HKL. Myös muilta mahdollisilta toiminnanharjoittajilta on perusteltua vaatia kohdassa tarkoitettua riittävää vakavaraisuutta.

Pykälän 6 kohdassa toiminnanharjoittajalta vaadittaisiin riittävää vastuuvakuutusta tai muuta sitä vastaavaa järjestelyä vastaavasti kuin rautatielain 12 §:n 1 momentin 5 kohdassa vaaditaan rautatieliikenteen toimiluvan hakijalta. Myös sanottua vaatimusta on pidettävä kaupunkiraideliikenteessä perusteltuna samoin perustein kuin 5 kohdan vakavaraisuusvaatimusta.

4 §. *Toiminnanharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset.* Lakiehdotuksen 4 §:ssä säädettäisiin niistä toiminnanharjoittajaa koskevista tarkemmista vaatimuksista, jotka vastaisivat rautatielain 12 §:n 2-4 momentissa säädettyjä rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnettävän toimiluvan täsmennettyjä edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi saatuaan toiminnanharjoittajan ilmoituksen arvioida tarkempien vaatimusten perusteella, täyttääkö toiminnanharjoittaja 3 §:ssä säädetyistä vaatimuksista hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta koskevat vaatimukset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä syistä, joiden takia toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä perusteista, joiden täytyessä toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä syistä, joiden takia toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta.

5 §. *Toiminnanharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan.* Toiminnanharjoittaja veloitettaisiin 1 momentissa ilmoittamaan kirjallisesti harjoittamastaan toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus olisi välttämätön, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hoitaa sille kuuluvan kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnan. Ilmoituksen perusteella virasto voisi myös pitää 10 §:ssä tarkoitettua kaupunkiraideliikennerekisteriä. Ilmoituksessa olisi oltava toiminnanharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi toiminnanharjoittaja veloitettaisiin osoittamaan ilmoituksessa, että se täyttää 3 §:ssä säädetyt vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto ei antaisi lupaa tai muuta hyväksyntää, mutta se voisi ilmoituksen perusteella todeta, täyttääkö toiminnanharjoittaja toiminnan harjoittamiselle säädetyt edellytykset.

Toiminnanharjoittaja veloitettaisiin 2 momentissa ilmoittamaan viipymättä 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus olisi tehtävä myös toiminnan lopettamisesta tai sen siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle. Ilmoitusvelvollisuus olisi tarpeellinen, jotta virastolla olisi aina ajantasaiset toi-

mintaa ja toiminnanharjoittajaa koskevat tiedot viraston valvontavelvollisuuden edellytysten varmistamiseksi.

Jos ilmoitetut tiedot olisivat puutteellisia tai ilmoitus olisi muutoin puutteellinen, viraston olisi 3 momentin mukaan hyvän hallintomenettelyn vaatimusten mukaisesti varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa. Kohtuullisena määräaikana pidettäisiin vähintään kahta viikkoa.

Jos toiminnanharjoittaja ei täyttäisi 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, viraston olisi 4 momentin nojalla viipymättä ilmoituksen saatuaan kiellettävä toiminnanharjoittajaa jatkamasta toimintaansa. Samoin perustein viraston olisi kiellettävä toiminnan jatkaminen, jos virasto saisi muutoin tiedon puutteellisuudesta esimerkiksi valvonnan yhteydessä. Jos puutteellisuus olisi vähäinen, viraston olisi kuitenkin kehotettava toiminnanharjoittajaa korjaamaan puutteellisuus kieltämättä toiminnan harjoittamisen jatkaminen. Vähäiseksi puutteellisuudeksi voidaan katsoa esimerkiksi se, että toiminnanharjoittajan vastuuvakuutusta ei ole pidettävä kaikilta osin täysin riittävänä harjoitettavaan toimintaan liittyvien riskien kannalta. Viraston oikeutta kieltää toiminnan jatkaminen 4 momentin nojalla on pidettävä perusteltuna ottaen huomioon kaupunkiraideliikenteeseen liittyvät riskit. Kaupunkiraideliikenteen yhteiskunnallisen ja liikennepoliittisen merkityksen vuoksi on kaupunkiraideliikenteen harjoittamiselle asetettava rautatiejärjestelmässä rautatieliikenteen harjoittamiselle ja rataverkon hallinnalle säädettyjä vaatimuksia vastaavat tiukat vaatimukset.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan harjoittamansa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia teknisluonteisia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta virastolle.

6 §. Toiminnanharjoittajan vastuu. Pykälässä säädettäisiin toiminnanharjoittajan vastuusta harjoittamansa toiminnan turvallisuudesta. Toiminnanharjoittajat vastaisivat kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Toiminnanharjoittajat veloitettaisiin ottamaan toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 4 momentin nojalla määräämät turvallisuustavoitteet. Lisäksi niiden tulisi toteuttaa tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Lähtökohtana siis olisi, että kukin toimija vastaa oman toimintansa turvallisuudesta.

Pykälän 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajalla olisi oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja toiminnanharjoittajien olisi otettava käyttöön 7 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälässä veloitettaisiin toiminnanharjoittajat ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä niiden oman organisaation ja yleisesti niiden toimintaan kuuluvien riskien hallinnan varmistamiseksi.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin viittaussäännös, jonka mukaan kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamiseen sovelletaan raideliikennevastuulakia.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta ja turvallisuustavoitteista. Virasto määritteli vähimmäisturvallisuustason yhteistyössä toiminnanharjoittajien kanssa. Turvallisuustavoitteissa kysymyksessä olisi ensisijaisesti toiminnanharjoittajille asetettavista laadullisista turvallisuustavoitteista, jotka perustuisivat liikennetahtumista saataviin tietoihin ja niiden arviointiin. EU:n rautatiejärjestelmässä asetetaan kullekin jäsenvaltiolle numeerisia turvallisuustavoitteita järjestelmän eri osa-alueilta. Jäsenvaltioiden rautatieliikenteen turvallisuustilanne ei saa huonontua. Kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet asetettaisiin pääosin laadullisina tavoitteina.

7 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälässä säädettäisiin 6 §:ssä toiminnanharjoittajilta edellytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän pääasiallisesta sisällöstä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkoituksena on ohjata organisaation toiminnan turvallisuutta ja riskien hallintaa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä vastaisi soveltuvilta osin rautatiejärjestelmässä rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia ja liitteessä III säädettyjä turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosia mukautettuna puhtaasti kansalliseen suljettuun liikennejärjestelmään soveltuviksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä varmistettaisiin organisaation toiminnan turvallisuus ja riskien hallinta. Toiminnanharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään 1 momentin mukaan osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, joka kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi huomioida myös muiden toimijoiden vaikutuksesta toimintaan syntyvät riskit. Toiminnanharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmässään osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, mikä kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmään kirjatut menettelyt ja periaatteet olisi otettava huomioon toiminnanharjoittajan jokapäiväisessä toiminnassa ja organisaation eri tasoilla. Toiminnanharjoittajan ylin johto vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä. Ylin johto velvoitettaisiin 2 momentissa vastaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Pykälän 3 momentissa toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin laatimaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä kirjallisesti. Siihen olisi sisällytettävä toiminnanharjoittajan toimitusjohtajan, pääjohtajan tai muun ylimpään johtoon kuuluvan johtajan hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka sekä laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi 4 momentin mukaan kiinnitettävä huomiota erityisesti organisaation vastuunjakoon ja velvollisuuksiin sekä jokapäiväisen toiminnan ja tehtävien valvontaan. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä pyrittäisiin sitouttamaan organisaation koko henkilöstö harjoitettavan toiminnan turvallisuuteen ja sen parantamiseen. Tämän vuoksi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi kuvata, miten henkilöstö osallistuu johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon ja miten toiminnanharjoittaja varmistaa ja toteuttaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaa parantamista.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkemmasta sisällöstä määrättäisiin Liikenteen turvallisuusviraston 5 momentin nojalla antamilla määräyksillä.

8 §. Kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset. Pykälässä säädettäisiin kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista ja terveystarkastuksista. Liikenneturvallisuustehtävällä tarkoitettaisiin 1 momentin mukaan tehtävää, joka vaikuttaa välittömästi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen. Tällaisia tehtäviä olisivat metron, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapitoon käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen sekä liikenteenohjaus silloin, kun sillä voidaan välittömästi puuttua edellä tarkoitettun liikennevälineen kulkuun.

Raitioliikenteen ohjaus ei vaikuta välittömästi raitioliikenteen turvallisuuteen, minkä vuoksi raitioliikenteen ohjaustehtävät eivät olisi pykälässä tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä.

Katuverkolla tapahtuvaan raitioliikenteeseen sovelletaan tieliikennelakia ja sen mukaisia vastuuta. Lisäksi raitioliikenteessä kuljettaja ajaa näköhavainnon perusteella, eikä raitioliikenteen ohjaus voi metrolinjan tavoin puuttua välittömästi liikenteeseen tai antaa sellaisia komentoja tai määräyksiä, jotka syrjäyttäisivät kuljettajan.

Metro- ja raitioliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi pidetään tarpeellisena, että toiminnassa keskeisiä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitavien edellä mainittujen henkilöryhmien kelpoisuusvaatimukset säädetään laissa. Kelpoisuusvaatimukset vastaisivat soveltuvin osin niitä kelpoisuusvaatimuksia, jotka edellytetään rautatiejärjestelmässä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavilta rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009), jäljempänä *kelpoisuuslaki*, 5 §:ssä.

Liikenneturvallisuustehtävässä toimivalta vaadittaisiin 2 momentin mukaan, että hän on hoitamaansa tehtävään sopiva, täyttää terveystensä puolesta säädetty vaatimukset, osaa ja ymmärtää riittävästi metro- ja raitioliikenteessä käytettävää kieltä ja täyttää laissa säädettyt ikäraja-vaatimukset.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että liikenneturvallisuustehtäviä hoitava osoittaa lääkärintodistuksella olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan tehtäviään. Vaatimusta pidetään tarpeellisena ja oikein mitoitettuna ottaen huomioon liikenneturvallisuustehtäviin liittyvät turvallisuusriskit. Momenttiin otettaisiin kelpoisuuslain 20 §:n 1 momenttia vastaava säännös, jossa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin varmistamaan, että pykälän 1 momentissa tarkoitettua liikenneturvallisuustehtävässä aloittava henkilö käy terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa tehtävänsä. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitava veloitettaisiin käymään säännöllisesti lääkärintarkastuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi 6 momentin nojalla lääkärintarkastusten määrärajoista tarkemmat määräykset.

Jos liikenneturvallisuustehtävää hoitava laiminlöisi lääkärintarkastuksensa, olisi toiminnanharjoittajalla 4 momentin nojalla oikeus siirtää hänet muihin tehtäviin, joiden hoitaminen ei edellyttäisi pykälässä tarkoitettua kelpoisuutta.

Pykälän 5 momentissa säädetäisiin toiminnanharjoittajan vastuusta. Lähtökohtana säännöksen mukaisesti olisi, että toiminnanharjoittaja vastaa siitä, että sen palveluksessa mukana olevat liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat täyttävät säädetty kelpoisuusvaatimukset. Toiminnanharjoittaja voisi ottaa vaatimuksen huomioon turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ja antaa asiasta tarvittavan ohjeistuksen

Pykälän 6 momenttiin otettaisiin valtuutussäännös, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan on käytävä lääkärintarkastuksessa.

9 §. Rataverkon liikenteenohjaus. *Liikenteenohjauksen vastuu järjestettäisiin rautatiejärjestelmää vastaavalla tavalla.* Pykälässä veloitettaisiin metro- ja raitiorataverkon haltija vastaamaan hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta. Rataverkon haltija voisi kuitenkin päättää, järjestääkö se liikenteenohjauksen itse vai ostaako se palvelun muilta palvelujen tuottajilta. Se, että rataverkon haltija ostaisi palvelut ulkopuoliselta, ei vapauttaisi rataverkon haltijaa liikenteenohjauspalveluihin liittyvästä vastuusta ja siihen liittyvästä riskien hallinnasta.

Pykälässä veloitettaisiin rataverkon haltija huolehtimaan myös liikenteenohjauspalvelujen taapuuolisuudesta. Nykyisin HKL:n tuottamia liikenteenohjauspalveluja käyttää ainoastaan

HKL itse. Tilanne saattaa jatkossa kuitenkin muuttua, jos metro- tai raitioliikennettä harjoittaa eri organisaatio kuin asianomaisen rataverkon haltija.

10 §. Kaupunkiraideliikennerekisteri. Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanomaan toimilupahakemusten yhteydessä ja valvontaa varten toimitettavista tiedoista muodostuvasta rekisteristä. Rekisteriä käytettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle lain mukaan kuuluvien tehtävien ja veloitteiden hoitamiseen. Rekisteriin sisältyisi myös henkilötietoja, joten siitä olisi säädettävä lain tasolla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisteriin merkittävistä tiedoista, jotka koostuisivat toiminnanharjoittajan yksilöintitiedoista sekä toiminnanharjoittajan 5 §:n nojalla antamassa ilmoituksessa ilmoittamista muista tiedoista. Ilmoitus kattaisi myös toiminnanharjoittajan liikennejohtotehtäviin määrättyä henkilöä sekä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavia henkilöitä koskevat tiedot.

Toiminnanharjoittajat veloitettaisiin 3 momentissa toimittamaan rekisteriin ajantasaiset ilmoituksen käsittelyssä ja valvonnassa tarvittavat tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti siten, kuin ne siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopisivat. Tietojen lähettäjä veloitettaisiin ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista esittämään selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 4 momenttiin otettavan valtuutussäännöksen nojalla antamaan tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

11 §. Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta. Pykälän 1 momentissa luettelaisiin ne viranomaiset, joilta saatavaa tietoa voidaan tarvittaessa tallettaa rekisteriin tai joilta saatavaa tietoa voitaisiin käyttää rekisteritietojen ylläpitoon rekisterin tietosisällön ajantasaisuuden ja oikeellisuuden parantamiseksi ja varmistamiseksi. Sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi momentin mukaan oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitetuista luovutusrajoituksesta. Tiedot virasto saisi ainoastaan sille kuuluvien tehtävien hoitamista varten.

Pykälän 2 momentin mukaan tiedot toimitettaisiin teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa niin kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovittaisiin. Yksittäiset tiedot virasto voisi tallettaa 1 momentin nojalla suoraan rekisteriin. Tietojen siirto esimerkiksi eräluovutuksena sähköisenä tiedonsiirtona olisi mahdollista 2 momentin nojalla.

12 §. Valvonta. Pykälässä säädettäisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmien valvonnasta. Valvontaviranomaisena toimisi 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän 2 momentissa yksilöitäisiin viraston valvontavastuun kohdistuminen. Virasto veloitettaisiin valvomaan metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista, toiminnanharjoittajien turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta sekä poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin varautumista metro- ja raitioliikennejärjestelmissä.

Momentin 2 kohdassa tarkoitettavat vaatimukset olisivat tässä laissa säädettyjä ja Liikenteen turvallisuusviraston lain nojalla määräämiä velvollisuuksia ja vastuita. Momentin 3 kohdan mu-

kaista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista virasto valvoisi myös toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta.

13 §. *Viranomaisvalvonnan suorittaminen.* Liikenteen turvallisuusvirasto voisi suorittaa valvontatehtävänsä 1 momentin nojalla niistä ennalta ilmoittaen tai ennalta ilmoittamattomina yllätystarkastuksina. Viraston olisi valvontatehtävää hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään. Pykälässä velvoitetaan viranomaisen ilmoittamaan valvonnan ilmoittamisen ajankohdasta asianosaiselle. Kuitenkaan ilmoittamista ei edellytä, jos ilmoittaminen vaarantaa valvonnan tarkoituksen toteutumisen. Asianosaisella on pykälän mukaan oikeus olla läsnä valvonnassa. Lisäksi pykälässä säädetään muista asianosaisen oikeuksista valvonnassa sekä valvontapöytäkirjan laatimisesta ja valvontaan liittyvistä menettelyistä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin viraston oikeudesta päästä toiminnanharjoittajan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin ja muihin tiloihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Viraston oikeutta päästä toimijan toimitiloihin ja muihin tiloihin rajattaisiin ensinnäkin siten, että sen tulisi olla valvonnan kannalta perusteltua ja rajoittua valvonnan edellyttämään laajuuteen. Toisaalta pääsyoikeutta ei olisi toiminnanharjoittajan ja sen henkilöstön perusoikeuksien turvaamisen takia pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Kohdassa tarkoitettuja liikenteen harjoittajiin ja rataverkon haltijoihin rinnastettavia muita kaupunkiraideliikenteen järjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavia yrityksiä voisivat olla muun muassa metro- tai raitioradan kunnossapitoa harjoittavat yritykset ja kunnossapitotyöpajat sekä liikenteenohjauspalveluja tuottavat yritykset. Virastolla olisi valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus päästä valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin.

Virastolla olisi momentin 2 kohdan nojalla myös oikeus valvoa toiminnanharjoittajien henkilöstön toimintaa lain edellyttämien valvontatehtäviensä hoitamiseksi ja lisäksi 3 kohdan nojalla oikeus saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen kaikki valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Lisäksi virastolla olisi 4 kohdan nojalla oikeus päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä valvontatehtävän kannalta tarpeellisia tietoja.

Virasto saisi käyttää valvontaoikeuden piiriin kuuluvia valtuuksia ainoastaan silloin, kun valvontatehtävän hoitaminen sitä edellyttäisi. Viraston olisi valvontaa suorittaessaan noudatettava edellä mainittuja hallintolain 39 §:n säännöksiä ja muita hallintolaissa säädettyjä vaatimuksia.

Virasto voisi 3 momentin nojalla käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se olisi valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta ja vahingonkorvausvastuuta hänen hoitaessaan momentissa tarkoitettuja tehtäviä silloinkin, kun hän ei olisi valtion viranomaisen palveluksessa. Poliisin tulisi tarvittaessa antaa virka-apua valvontaa koskevissa asioissa. Siltä osin momentissa viitattaisiin poliisilain (873/2011) 9 luvun 1 §:ään.

14 §. *Onnettomuustutkinta.* Pykälässä viitattaisiin voimassa olevaan turvallisuustutkintalakiin (525/2011) metro- ja raitioliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkimuksen osalta. Turvallisuustutkintalain 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen velvollisuudesta tutkia rautatieliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa raideliikenteessä. Säännöksen nojalla Onnettomuustutkintakeskuksella on velvollisuus tutkia myös metro- tai raitioliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi rautatiejärjestelmää vastaavasti tutkia sellaisen metro- tai raitioliikenteen onnettomuuden tai vaaratilanteen, jota ei

oteta turvallisuustutkintalain nojalla tutkittavaksi, jos onnettomuuden tutkinta olisi tarpeen metro- tai raitioliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

Raitioliikenteen muut kuin turvallisuustutkintalaissa tarkoitetut vakavat onnettomuudet tutkitaisiin 2 momentin mukaan tieliikenneonnettomuuksina siten kuin niiden tutkinnasta on säädetty.

15 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen. Pykälä vastaisi rautatielain 82 §:ää sekä myös ilmailussa ja merenkulussa käytössä olevaa ilmoittamisvelvollisuutta. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin laissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista vakavista onnettomuuksista ja metroliikenteen vaaratilanteista. Ilmoitusvelvollisuuden piiriin eivät kuuluisi tieliikenneonnettomuuksina käsiteltävät raitioliikenteen onnettomuudet, jollei niillä ole kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kannalta oleellista merkitystä, sekä yleiseltä merkitykseltään vähäiset muut kaupunkiraideliikenteen onnettomuudet. Raitioliikenteessä muihin tienkäyttäjiin liittyvät vaaratilanteet ovat tieliikenteen vaaratilanteita, minkä vuoksi niistä ilmoittaminen on tarkoitus jättää liikenteenharjoittajan harkintaan. Liikennemuotojen yhdenmukaisen valvonnan ja tutkinnan kannalta on toisaalta pidettävä tarpeellisena, että kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnasta vastaavalle Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitettaisiin muista kaupunkiraideliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista säännönmukaisesti.

Turvallisuustutkintalaissa on säädetty muun muassa Liikenteen turvallisuusvirastolle, Liikennevirastolle ja liikenteen harjoittajalle velvollisuus ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voisi tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain mukaan. Momentissa viitattaisiin sanottuun ilmoittamisvelvollisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäisiin ilmoitus eri tarkoituksessa kuin Onnettomuustutkintakeskukselle. Virasto on turvallisuusviranomaisena vastuussa kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuuden seurannasta ja valvonnasta. Sen on kerättävä tietoa onnettomuuksista ja vaaratilanteista tämän tehtävän hoitamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla antaa tarkempia määräyksiä ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

16 §. Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö. Pykälä vastaisi rautatielain 82 a §:ää (939/2013). Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta pidättäytyä ryhtymästä oikeudellisiin toimenpiteisiin sellaisten suunnitteleminen tai tahattomien rikkomusten johdosta, jotka tulevat viraston tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus 16 §:ssä tarkoitetun ilmoittamisvelvollisuuden perusteella. Pidättäytymisvelvollisuutta ei kuitenkaan olisi, jos kyse on törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaisissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä. Rikoslain soveltuvia säännöksiä olisi joka tapauksessa sovellettava. Säännöksellä pyritään suojaamaan poikkeamailmoitusten tekijöitä seuraamuksilta ja varmistamaan mahdollisimman kattavan tiedon saaminen onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Säännöksellä pyrittäisiin ilmoittajan suojaamiseen ja ilmoitusten saannin varmistamiseen vastaavasti kuin rautatielain 82–82 a §:ssä ja ilmailulain 133–134 §:ssä on säädetty.

Pykälän 2 momentissa kiellettäisiin laissa tarkoitettuja toiminnanharjoittajia kohtelemasta syrjivästi sellaisia niiden palveluksessa olevia työntekijöitä tai muita henkilöitä, jotka tekevät ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevista vaaratilanteista. Tälläkin säännöksellä pyrittäisiin suojaamaan poikkeamisilmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään poikkeamatietojen ilmoittamista.

17 §. *Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet.* Pykälään otettaisiin rautatieliikenteen viestintää ja tallenteita koskevaa rautatielain 84 §:ää vastaavat säännökset kaupunkiraideliikenteen viestinnästä ja tallenteista. Toiminnanharjoittaja saisi 1 momentin nojalla käyttää toimintansa edellyttämään viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että verkon käyttäminen on tietoturvallista. Säännöksellä ei rajoitettaisi viestintäverkkoa tai sen käyttöä muulla tavoin.

Pykälän 2 momentin mukaan toiminnanharjoittaja vastaa oman toimintansa osalta siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestintään on käytettävissä riittävät viestintävälineet ja -verkko. Verkosta vastaavan rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan olisi huolehdittava siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot olisi hävitettävä sen jälkeen, kun niitä ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, mihin tarkoituksiin toisaalta Liikenteen turvallisuusvirasto ja toisaalta rataverkon haltija ja liikenteenharjoittaja saisi käyttää pykälässä tarkoitettuja kaupunkiraideliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja. Kaupunkiraideliikenteen tallenteita ovat liikenteenohjauksen, metrojunan ja raitiovaunun kuljettajan ja kaupunkirataverkon ratatyöstä vastaavien henkilöiden välisen viestinnän puhetallenteet sekä turvalaitteiden rekisteröimät tiedot. Tunnistamistietoja ovat puhelun ajankohta, puhelun aloittajan sijainti sekä puhelun aloittajan liittymän numero ja mahdollinen tehtävän mukainen numero. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi käyttää tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja momentin 1 kohdan nojalla kaupunkiraideliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseen. Rataverkon haltija ja liikenteenharjoittaja saisi käyttää tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja momentin 2 kohdan nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä liittyvän valvonnan suorittamiseen, kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan vastaavien tapahtumien ennalta ehkäisemiseksi.

Rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan tiedonsaantioikeus rajoitettaisiin 4 momentissa koskemaan vain sellaisia tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Pykälän 5 momentissa tiedonsaantioikeutta rajoitettaisiin rautatielain 84 §:n 4 momenttia vastaavalla tavalla Onnettomuustutkintakeskuksen turvallisuustutkinnan varmistamiseksi. Jos Onnettomuustutkintakeskus päättäisi käynnistää pykälässä tarkoitettua tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voitaisiin käyttää 3 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää ja luovuttaa vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaansa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta tai käytöstä ole keskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle. Säännöksellä pyrittäisiin varmistamaan edellytykset Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamalle onnettomuustutkinnalle.

18 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälään otettaisiin rautatielain 81 §:ää vastaavat varautumista koskevat säännökset. Pykälän 1 momentissa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin varautumaan poikkeusoloihin ja huolehtimaan siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa. Yhteiskunnan toimintojen varmistamiseksi myös poikkeusoloissa pidetään tarpeellisenä, että myös kaupunkiraideliikenteen toiminnanharjoittajien varautumisvelvollisuudesta säädetään lailla. Metro- ja raitioliikennettä harjoitetaan suljetulla rataverkolla, joka on altis häiriöille rautatieliikenteen tavoin. Tämän vuoksi pidetään tar-

peellisena, että varautumisvelvollisuus koskisi poikkeusolojen lisäksi niihin rinnastettavia häiriötilanteita.

Toiminnanharjoittajien toimintavalmiuden varmistamiseksi ne velvoitettaisiin 2 momentissa osallistumaan toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemaan etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliajan häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

19 §. Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin. Pykälä vastaisi rautatielain 87 §:ää. Pykälässä säädettäisiin niistä tehostekeinoista, joita Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimialan turvallisuusviranomaisena tehtäviä hoitaessaan. Sen nojalla virasto voisi määrätä toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii kaupunkiraideliikennelain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

20 §. Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen. Pykälä vastaisi rautatielain 88 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi pykälän nojalla oikeus keskeyttää metro- tai raitioliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että metro- tai raitioliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein virasto voisi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman. Viraston olisi kuultava asianosaisia ennen toimenpiteisiin ryhtymistä, jollei tilanne edellyttäisi välittömiä toimenpiteitä.

Pykälässä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta puuttua toimenpiteeseen tai tapahtumaan on pidettävä tarpeellisena viraston valvontatehtävän kannalta ja ottaen huomioon metro- ja raitioliikenteeseen liittyvät turvallisuusriskit.

21 §. Kaupunkiraideliikenteen vuosimaksu. Pykälässä säädettäisiin kaupunkiraideliikenteen vuosimaksusta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kaupunkiraideliikenteen vuosimaksun kantamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, kaupunkiraideliikenteen hallinnollisia viranomaistehtäviä varten sekä kaupunkiraideliikennettä koskevan rekisterin pitämistä varten. Momentissa tarkoitettuihin maksulla katettaviin tehtäviin sisältyisivät esimerkiksi turvallisuusprosessien seuranta, valvonta, rekisterinpito, tilastointi, turvallisuusdokumenttien oikeellisuuden ja toteutuksen seuranta sekä turvallisuuspoikkeamien analysointi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kaupunkiraideliikenteen vuosimaksua suorittamaan velvollisista tahoista. Näitä olisivat kaupunkiraideliikennelaissa tarkoitetut rataverkon haltijat ja liikenteen harjoittajat.

22 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin Liikenteen turvallisuusviraston päätöksistä tehtävien valitusten osalta hallintolainkäyttölakiin (586/1996). Oikaisuvaatimusmenettelyä ei pidetä tarpeellisena ottaen huomioon, että viraston kaupunkiraideliikennelain nojalla antamia päätöksiä olisi lukumääräisesti vähän ja päätökset koskisivat hyvin suppeata kohde-ryhmää.

Hallinto-oikeuden Liikenteen turvallisuusviraston päätöksestä muutoksenhaun johdosta antamaan päätökseen saisi asioiden luonteen vuoksi 2 momentin mukaan hakea muutosta valittamalla ainoastaan korkeimman hallinto-oikeuden myöntäessä valitusluvan.

23 §. Rangaistussäännökset. Teot säädettäisiin pykälän mukaan rangaistavaksi joko tahallisina tekoina tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyinä. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäi-

siin metro- ja raitioliikenteen häiriöttömän ja turvallisen toiminnan varmistamiseksi rangaistavaksi metro- tai raitioliikenteen harjoittaminen ilman laissa säädettyjä edellytyksiä. Momentin 2 kohdassa säädetäisiin rangaistaviksi teot, joilla pyrittäisiin varmistamaan erityisesti metroliikenteen ja metroliikenteeseen kuuluvalla alueella liikkuvien henkilöiden turvallisuus. Säännöksellä kielletäisiin asiaton liikkuminen tai oleskelu säännöksessä mainituilla alueilla, jotka eivät ole yleisön käytettävissä. Säännös vastaisi rautatielain 85 §:n 2 momentin 4 kohtaa. Momentissa säädettyistä teoista voitaisiin tuomita kaupunkiraideliikennesäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko olisi vähäinen tai siitä ei muualla lainsäädännössä säädetäisi ankarampaa rangaistusta.

Pykälän 2 momentin mukaan se, joka rikkoo kaupunkiraideliikennelain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voitaisiin jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

Selvyyden vuoksi pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettaviksi viittaussäännökset rikoslain 23 ja 21 lukuun. Viittaukset olisivat luonteeltaan informatiivisia, eikä niillä laajennettaisi rangaistavan käyttäytymisen alaa. Asiallisia muutoksia rikoslakiin ei ole tarvetta tehdä.

24 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen, kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016. Lakia sovellettaisiin raitioliikenteeseen 2 momentin mukaan kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2018 lukien. Ehdotettua raitioliikennettä koskevaa siirtymäkautta pidetään perusteltuna, koska HKL:lle on varattava riittävästi aikaa raitioliikennettä koskevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän valmisteluun ja muiden raitioliikennettä koskevien velvoitteiden toteuttamiseen. Tampereen ja Turun raitioliikenteen arvioidaan käynnistyvän vasta ehdotetun siirtymäkauden päätyttyä.

Liikennöinnin länsimetrolla arvioidaan käynnistyvän vuoden 2016 syksyllä. Tämän vuoksi HKL:n tulisi tehdä metrorataverkon hallintaa ja metroliikenteen harjoittamista koskeva ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään 31 päivänä elokuuta 2016. Jos tässä laissa tarkoitettua toimintaa alettaisiin harjoittaa vasta tämän lain tultua voimaan, olisi ilmoitus tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 4 momentin mukaan kelpoisuudet laissa tarkoitettuihin liikenneturvallisuustehtäviin olisivat edelleen voimassa niillä henkilöillä, jotka hoitavat sanottuja liikenneturvallisuustehtäviä lain tullessa voimaan.

Tarkemmat määräykset

Lakiehdotuksessa esitetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset 5 §:n 5 momentin nojalla 5 §:ssä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta virastolle, 6 §:n 4 momentin nojalla metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista, 7 §:n 5 momentin nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä, 8 §:n 5 momentin nojalla liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista sekä 15 §:n 2 momentin nojalla onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Valtuutussäännösten nojalla annettavat Liikenteen turvallisuusviraston määräykset olisivat yleiseltä merkitykseltään vähäisiä ja teknisluonteisia ja ne kohdistuisivat rajattuun kohderyh-

mään. Alemmanasteinen sääntely ei sisältäisi yleisesti yksilön oikeuksiin tai velvollisuuksiin kohdistuvia tai muutoin lailla annettavia säännöksiä.

Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia olisivat alemmanasteista norminantoa koskevat säännökset ja elinkeinon harjoittamisen vapautta koskevat säännökset. Alemmanasteista sääntelyä on selostettu edellä kohdassa ”Tarkemmat määräykset”. Se olisi yleiseltä merkitykseltään vähäistä ja sen kohderyhmät olisivat suppeita. Sen perusedellytyksistä säädettäisiin lailla.

Ehdotusta on tarkasteltava myös perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Säännöksen mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lakiehdotuksen mukaan metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta ja metro- ja raitiorataverkon hallinnasta olisi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, joka olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Ilmoittamisvelvollisuuden voidaan katsoa rajoittavan elinkeinon harjoittamisen vapautta, vaikka metro- ja raitioraideliikennettä harjoittaa nykyisin ainoastaan Helsingin kaupungin liikelaitoksena toimiva HKL, joka on myös nykyisin ainoa metro- ja raitiorataverkon haltija. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä useissa lausunnoissaan (muun muassa PeVL 28/2001, PeVL 23/2000, PeVL 53/2001, PeVL 14/2004 ja PeVL 9/2005). Valiokunnan lausuntojen mukaan elinkeinovapautta ei saa rajoittaa ilman erittäin painavaa syytä. Tällaisena syyinä voidaan pitää esimerkiksi henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemista tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia intressejä. Rajoitusten tulee ilmetä laista, koska kyseessä on perusoikeuden rajoittaminen. Valiokunta on lausuntokäytännössään katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun ohella sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoitukseenmukaisuusharkinnan mukaisesti. Ehdotuksen mukaan laissa tarkoitettu rataverkon hallinta ja liikenteen harjoittaminen eivät olisi luvanvaraista toimintaa. Niitä koskisi lupamenettelyä kevyempi hallinnollinen menettely, jonka mukaan toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin ilmoittamaan toiminnasta valvovalle viranomaiselle. Ilmoituksen tekeminen on tarpeellinen Liikenteen turvallisuusvirastolle asetetun valvontavallan tehokkaaksi toteuttamiseksi. Ilmoittamisvelvollisuutta voidaan pitää perusteltuna ottaen lisäksi huomioon, että metroliikenteeseen verrattava rautatieliikenne on luvanvaraista elinkeinotoimintaa.

Toiminnalla ei pyrittäisi saamaan liiketaloudellista voittoa. Elinkeinon harjoittamisen vapautteen liittyvistä metro- ja raitiorataverkon hallinnan ja metro- ja raitioliikenteen harjoittamisen vapauden rajoittamisesta säädettäisiin lailla. Rajoitusten ei ole katsottava rajoittavan elinkeinon harjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Rataverkon hallintaa voidaan katsoa liittyvän julkisen hallintotehtävän piirteitä. Rataverkon haltija ei kuitenkaan esimerkiksi myöntäisi ratakapasiteettia verkolla liikennöintiä varten, koska verkolla liikennöisi ainoastaan yksi liikenteenharjoittaja. Toimintaan ei muutoinkaan sisältyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä, vaan se kohdistuisi pääasiallisesti rataverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon. Toimintaa valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Edellä esitetyn perusteella rataverkon hallintaa ei ole pidettävä perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena myöskään silloin, kun toimintaa harjoittaisi julkisen hallinnon ulkopuolinen toimija.

Rataverkon haltija voisi hankkia liikenteenohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Vastuu liikenteenohjauksesta kuitenkin säilyisi rataverkon haltijalla. Liikenteenoh-

jauspalvelut ovat operatiivisia tehtäviä, joihin ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä muita julkisen hallintotehtävän piirteitä. Tämän vuoksi myöskään liikenteenohjauspalvelun hankkimista ulkopuolisilta palvelujen tuottajilta ei ole pidettävä perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena.

Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi esityksen mukaan viranomaisvalvontaa suorittaessaan oikeus päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa toiminnanharjoittajan ja metro- ja raitio- liikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen tiloihin sekä saada salassapito- säännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Virastolle ehdotettua oikeutta on pidettävä sen vastuulla olevan valvontatehtävän hoitamiseksi perustel- tuna.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

kaupunkiraideliikenteestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain soveltamisala

Lakia sovelletaan metro- ja raitioliikenteeseen (*kaupunkiraideliikenne*) sekä metrorataver- kon ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa toisin säädetä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *metrolienteellä* metrorataverkolla tapahtuvaa liikennöintiä;
- 2) *raitioliikenteellä* tiellä tai muulla yleisellä alueella joko eri tavoin muista liikennealueista eriytetyllä ajoradalla tai samalla ajoradalla ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuvaa liikennöintiä raitiorataverkolla;
- 3) *metrorataverkolla* muusta liikenteestä eriytettyä erillistä suljettua rataverkkoa, jota käytetään metrolienteen harjoittamisessa;
- 4) *raitiiorataverkolla* erillistä suljettua rata-verkkoa, jota käytetään raitioliikenteen harjoit- tamisessa;
- 5) *rataverkon hallinnalla* metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallin- nointia;

6) *rataverkon haltijalla* kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta;

7) *liikenteen harjoittamisella* liikenteen harjoittamista metro- tai raitiorataverkolla;

8) *liikenteen harjoittajalla* kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka harjoittaa metroluokkennetta metrorataverkolla tai raitioluokkennetta raitiorataverkolla;

9) *toiminnanharjoittajalla* 6 kohdassa tarkoitettua rataverkon haltijaa ja 8 kohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajaa;

10) *turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita;

3 §

Toiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset

Toiminnanharjoittajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) toiminnanharjoittajalla on oltava 9 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä;

2) toiminnanharjoittajan on osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan tai turvallisen liikenteen harjoittamisen;

3) toiminnanharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

4) toiminnanharjoittajan liikenneturvallisuustehtäviin määrätty henkilöt täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;

5) toiminnanharjoittaja on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) toiminnanharjoittajalla on riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

4 §

Toiminnanharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdeta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdeta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan rataverkon haltijan tai liikenteenharjoittajan liikkeenjohtotehtävistä vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus rataverkon turvalliseen hallintaan ja sen valvontaan tai liikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan.

Toiminnanharjoittaja ei täytä 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) toiminnanharjoittaja tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) toiminnanharjoittajalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

5 §

Toiminnanharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Toiminnanharjoittajan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettua toiminnasta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa on oltava toiminnanharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi toiminnanharjoittajan on osoitettava ilmoituksessa, että se täyttää 3 §:ssä säädetty vaatimukset.

Toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta ja rataverkon hallinnan siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenteen turvallisuusviraston on varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon kiellettävä toiminnanharjoittajaa jatkamasta toimintaansa, jos toiminnanharjoittaja ei täytä 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, jollei puutteellisuus ole vähäinen. Jos puutteellisuus on vähäinen, viraston on kehotettava toiminnanharjoittajaa korjaamaan puutteellisuus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä edellä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

6 §

Toiminnanharjoittajan vastuu

Toiminnanharjoittaja vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Toiminnanharjoittajan on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 4 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet. Toiminnanharjoittajien on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä.

Toiminnanharjoittajalla on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja 7 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä.

Kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamiseen sovelletaan raideliikennevastuulakia (113/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikenne järjestelmän turvallisuustavoitteista.

7 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Toiminnanharjoittajan toimitusjohtaja, pääjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti ja siinä on oltava organisaation pääjohtajan tai organisaation ylimpään johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä ja koko henkilökunnan tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka sekä laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

8 §

Kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset

Tässä laissa tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä, jotka vaikuttavat välittömästi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen, ovat:

1) metron, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljetaminen, ja

2) liikenteenohjaus, kun sillä voidaan välittömästi puuttua 1 kohdassa tarkoitetun liikennevälineen kulkuun.

Liikenneturvallisuustehtävässä toimivalta vaaditaan, että hän:

1) on tehtävään sopiva;

2) täyttää terveytensä puolesta tässä laissa tai sen nojalla säädetyt vaatimukset;

3) osaa ja ymmärtää riittävästi liikenteenhoidossa käytettävää kieltä;

4) on vähintään 18-vuotias.

Liikenneturvallisuustehtävissä saa toimia vain henkilö, joka lääkärintodistuksella on osoittanut olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan mainittuja tehtäviä. Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että henkilö käy terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa 1 momentissa tarkoitetussa liikenneturvallisuustehtävässä. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Toiminnanharjoittajalla on oikeus siirtää henkilö muuhun tehtävään, jos hän on laiminlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

Toiminnanharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa ja sen nojalla määrätyt kelpoisuusvaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan on käytävä lääkärintarkastuksessa.

9 §

Rataverkon liikenteenohjaus

Rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksesta ja huolehtii liikenteenohjauspalvelun tasa-puolisuudesta. Rataverkon haltija voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne liikenteenharjoittajalta taikka julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

10 §

Kaupunkiraideliikennerekisteri

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää metro- ja raitioliikennettä koskevaa rekisteriä (*kaupunkiraideliikennerekisteri*). Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään toiminnanharjoittajan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä toiminnanharjoittajan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Toiminnanharjoittajan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

11 §

Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä Väestötietokeskuksen varmennepalveluista (661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitettu luovutusrajoituksesta.

Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

12 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän valvonnasta.

Virasto valvoo:

- 1) metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista;
- 2) rataverkon haltijan ja liikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä; sekä
- 3) varautumista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmässä.

13 §

Viranomaisvalvonnan suorittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi suorittaa valvontatehtävänsä ennakoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta. Viraston on valvontatehtävää hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan, liikenteenharjoittajan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;

2) valvoa 1 kohdassa tarkoitettujen toiminnanharjoittajien palveluksessa olevan henkilöstön toimintaa;

3) saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat; ja

4) päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä valvontatehtävän kannalta tarpeellisia tietoja.

Virasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä. (30.12.2013/1172)

14 §

Onnettomuustutkinta

Metro- ja raitioliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011). Jos onnettomuutta tai vaaratilannetta ei kuitenkaan oteta mainitun lain nojalla tutkittavaksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia sen, jos se on tarpeen metro- tai raitioliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

Raitioliikenteen muut onnettomuudet tutkitaan tieliikenneonnettomuuksina siten kuin niiden tutkinnasta on säädetty.

15 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista vakavista onnettomuuksista ja metroliikenteen vaaratilanteista. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista on lisäksi ilmoitettava Onnettomuustutkintakeskukselle siten kuin turvallisuustutkintalaissa (525/2011) säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

16 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemaan tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon vain 18 §:n nojalla tehdyn ilmoituksen perusteella, jollei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Toiminnanharjoittaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

17 §

Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet

Toiminnanharjoittaja saa käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista.

Toiminnanharjoittajan on huolehdittava siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestiliikenne, kaupunkiraideliikenteessä käytettävien turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot on hävitettävä sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto, rataverkon haltija ja liikenteen harjoittaja saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja kaupunkiraideliikenteen viestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenteen turvallisuusvirasto viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) rataverkon haltija ja liikenteenharjoittaja turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi.

Edellä 3 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kuitenkin 3 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

18 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Toiminnanharjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa.

Toiminnanharjoittajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunniteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

19 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

20 §

Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus keskeyttää metro- tai raitioliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että metro- tai raitioliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein virasto voi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä, viraston on kuultava asianosaisia, jollei tilanne edellytä välittömiä toimenpiteitä.

21 §

Kaupunkiraideliikenteen vuosimaksu

Kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, kaupunkiraideliikenteen hallinnollisia viranomaistehtäviä varten sekä kaupunkiraideliikennettä koskevan rekisterin pitämiseen kannetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle kaupunkiraideliikenteen vuosimaksua.

Velvollisia suorittamaan kaupunkiraideliikenteen vuosimaksua ovat tässä laissa tarkoitetut rataverkon haltijat ja liikenteen harjoittajat.

22 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

- 1) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä tässä laissa säädettyjen edellytysten puuttuessa; tai
 - 2) liikkuu tai oleskelee asiattomasti metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä
- on tuomittava, jollei teko ole vähäinen ja siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishalla tai keskeyttämishalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, **törkeästä rattijuopumuksesta**, junaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle, kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja liikennepaosta tieliikenteessä säädetään rikoslain (~~39/1889~~) 23 luvussa. Rangaistus kuolemantuottamuksesta, törkeästä kuolemantuottamuksesta, vammantuottamuksesta ja vaaran aiheuttamisesta säädetään rikoslain 21 luvussa.

24 §

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016.

Tätä lakia sovelletaan raitioliikenteeseen 1 päivästä tammikuuta 2018 lukien.

Toiminnanharjoittajan on tehtävä 5 §:ssä tarkoitettu ilmoitus viimeistään 31 päivänä elokuuta 2016, jos toiminnanharjoittaja harjoittaa ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa tämän lain tullessa voimaan. Muussa tapauksessa ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet kelpoisuudet tässä laissa tarkoitettuihin liikenneturvallisuustehtäviin ovat edelleen voimassa niillä henkilöillä, jotka hoitavat samoja liikenneturvallisuustehtäviä tämän lain tullessa voimaan.

Helsingissä -- päivänä ---kuuta 2015

Pääministeri

Liikenne- ja viestintäministeri