

Luonnos

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupunkiraide-  
liikenteestä**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kaupunkiraideliikennettä koskeva laki. Kaupunkiraide-  
liikenteellä tarkoitettaisiin esityksessä metro- ja raitioliikennettä. Raitioliikenne kattaisi perin-  
teisen katuverkolla tapahtuvan raitioliikenteen lisäksi niin sanotun pikaraitioliikenteen, jonka  
käynnistämistä suunnitellaan pääkaupunkiseudulla sekä myös Tampereen ja Turun alueella.  
Kaupunkiraideliikenteestä ei ole toistaiseksi erillistä laintasoista sääntelyä. Kaupunkiraideli-  
kenne on niin sanottuna kevytraideliikenteenä jätetty myös EU-lainsäädännön soveltamisalan  
ulkopuolelle.

Laissa säädettäisiin kaupunkiraideliikenne muun joukkoliikenteen tavoin luvanvaraiseksi ja  
viranomaisvalvonnan piiriin kuuluvaksi liikennemuodoksi. Liikenteen turvallisuusvirasto  
myöntäisi toimiluvan kaupunkiraideliikenteen harjoittamista varten ja toisaalta kaupunkiraide-  
liikenteessä käytettävän rataverkon hallintaa varten. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi  
myös kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden valvonnasta, kuten se vastaa muun muassa rauta-  
teliikenteen turvallisuusvalvonnasta. Vastuu kaupunkiraideliikenteen turvallisuudesta olisi  
jatkossakin toiminnanharjoittajalla, jolta edellyttäisiin toiminnan turvallisen harjoittamisen  
varmistamiseksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016 ennen kuin liikennöinti niin  
sanotulla länsimetrolla käynnistyy ja metroliikenne laajenee Helsingin kaupungin rajojen ul-  
kopuolelle.

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Suomessa ei ole metroliikennettä koskevaa lainsäädäntöä sääntelyä. Myöskään EU-lainsäädäntö ei koske metroliikennettä, raitiotieliikennettä eikä kevyttä raideliikennettä eikä sanotussa liikenteessä käytettävää kalustoa. Raitiotielikenteeseen 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 kai- kesta 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 työnjohto-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 hallinto- tehtävää ja missä määrin suorittavaa hallintoa, jossa ei käytetä julkista valtaa.

Oikeusasiamies on verrannut Helsingin metron tilannetta tie- ja rautatiehallintoihin. Kummassakin on erotettu viranomaistehtävät ja toiminnan tuotanto. Helsingin metrosta on oikeusasiamiehen mukaan erotettavissa vastaavalla tavalla tehtäviä, jotka kuuluvat joko viranomaistoimintoihin 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 liikennemuotojen 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. Päätöksessään 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. Sittemmin uuden perustuslain aikana eduskunta on erityisesti rautatielain ja rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain hyväksyessään 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 valtiovaltan tulisi huolehtia metroliiikenteen turvallisuustakeista lainsäädäntötoimin ja on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että se ryhtyisi toimenpiteisiin metroliiikennöinnin ja erityisesti siihen liittyvien turvallisuusvaatimusten ja niiden valvonnan saamiseksi lain tasoisen sääntelyn piiriin.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti huhnikuussa 2013 Metroliiikenteen valvontatyöryhmän valmistelemaan ehdotusta metroliiikenteen valvonnaksi. Työryhmä raportti valmistui marraskuussa 2013.

## 2 Nykytila

Kuten edellä on todettu, metroliiikennettä 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 tieliikennelaissa säädetyt liikennesääntö.

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 lurasääntely. Lurasääntelyn keskeisenä tavoitteena on henkilöliikenteen turvallisuuden ja palvelutason laadun takaaminen. Samat tavoitteet koskevat myös kaupunkiraideliiken-

nettä. Kaupunkiraideliikenne on monessa suhteessa verrattavissa lähijunaliikenteeseen, joka on luvanvaraista ja kuuluu rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavan Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin. Kaupunkiraideliikenteessä kuljetetaan suuria henkilömääriä, ja erityisesti metroliiikenteeseen liittyy vastaavanlaisia turvallisuusriskejä kuin lähijunaliikenteessä.

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) on perustamisestaan vuodesta 1945 lähtien vastannut kaiken raitiotieliikenteen järjestämisestä ja raitiolinjojen suunnittelusta. Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (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 jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) nojalla. Lain 3 §:ssä säädetään pääkaupunkiseudun kunnille velvollisuus hoitaa yhteistoiminnassa seudun joukkoliikenne. Lain perusteella HSL voi antaa toimi-alueellaan liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden harjoittaa raitiotie- ja metroliiikennettä viidentoista (15) vuoden ajaksi kerrallaan.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien yhteinen kuntalain (365/1995) 76 §:n nojalla perustettu kuntayhtymä. Kuntayhtymä on viranomainen, 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 toimi-alueellaan joukkoliikenteestä vastaavana toimivaltaisena viranomaisena.

HSL:n tehtäviä ovat joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu, tarvittavien liikennöinti-palveluiden hankinta sekä joukkoliikenteen markkinointi. HSL on tilaajaorganisaatio, joka myy palvelut kuluttajalle ja vastaa lippu-tuloista ja palveluostoista syntyvän alijäämän kattamisesta. Lisäksi HSL tekee seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja hoitaa mat-

kalippujen tarkastusta. HSL ei tee liikenne- tuotantoon ja sen turvallisuuteen liittyviä vi- ranomaistehtäviä.

Liikennöinnin lisäksi HKL rakennuttaa, hoitaa ja vastaa Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuurista (metro- ja raitioratajärjes- telmät) samoin kuin kiskoliikenteen ja bussi- liikenteen varikoista Helsingin alueella, ja järjestää liityntä-pysäköinnin. Joukkoliiken- teen infrastruktuuripalveluitten tuottamisesta HKL:llä on niin sanottu infrastruktuurisopi- mus HSL:n kanssa. Joukkoliikenteen infra- struktuuri-investoinnit rahoitetaan osittain HSL:n maksamalla infrastruktuurikorvauk- sella ja osittain kaupungin infrastruktuuri- tuella. Kaikki joukkoliikenneinfrastruktuurin käyttömenot HKL rahoittaa HSL:n maksa- milla infrastruktuurikorvauksilla.

HKL-Raitioliikenne vastaa raitioliikenteen operoinnista raitiovaunujen kunnossapidosta, korjaamisesta ja uudistamisesta, huolehtii erilaisista rata- ja sähköinfrastruktuuriin liit- tyvistä kunnossapito- ja korjauspalveluista. Lisäksi HKL-Raitioliikenne huolehtii raide- elementtien valmistuksesta ja ratojen puhtaa-apidosta. HKL-Metroliikenne hoitaa HSL:n tilaaman metron liikennöinnin sekä metroka- luston kunnossapidon. Samoin se huolehtii metroradan ja sähkö-laiteinfrastruktuurin huolto- ja kunnossapitotöistä. HKL- Infrapalveluiden vastuulla on Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuri. Siihen kuu- luvat metro- ja raitioradat sekä asema- ja va- rikkokiinteistöt. Infrapalvelut tilaa metro- ja raitioratojen sekä ratasähkölaitteiden kunnos- sapitotehtävät sekä rakentamisen osittain HKL:n metro- ja raitioliikenneyksiköiltä, osittain raitioratojen rakentaminen kilpailute- taan ulkopuolisilla urakoitsijoilla. HKL- Infrapalvelut hoitaa myös lippuautomaattien, viestilaitteiden, pysäkkien ja kiinteistöjen kunnossapitotehtäviä sekä teknisen ja järjes- tyksenpidon valvontatehtäviä.

HSL:n ja HKL:n edellä mainitun raitioli- ikennesopimuksen piiriin kuuluu myös Hel- singin rajan ylittävä tai kokonaisuudessaan erillisessä verkossa liikennöitävä raitiotieli- kenne, ellei HSL kokonaisarvion mukaisesti päätä muusta järjestelystä. Vastaavasti HSL:n ja HKL:n metroliikennesopimuksen piiriin kuuluu Helsingin nykyisen metrover- kon ja länsimetron liikennöinti. Lisäksi so-

pimuksen piiriin kuuluu myös muu Helsingin rajan ylittävä metroliikenne, ellei HSL koko- naisarvion perusteella päätä muusta järjes- telystä.

## **Pääkaupunkiseudun raideliikennejärjes- telmät**

### Helsingin metro

Nykyinen metrolinjaus on pääasiassa suun- niteltu 1960-luvun alussa, jolloin se suunni- teltiin ulottumaan lännessä Espoon kauppa- lan ja pohjoisessa Helsingin maalaiskunnan puolelle. Rautatiekalustosta poikkeavalla metrojunakalustolla liikennöitävästä metro- radasta 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 kau- punki vastasi itse. Ensi kerran tuli pohditta- vaksi naapurikunnan suhde metroon, kun rata laajeni Mellunkylään, jossa kääntöraide ulot- tui Vantaan puolelle. Helsinki ja Vantaa so- pivat vantaalaisten metromatkojen hinnoitte- lusta, mutta liikennöintiin liittyvistä vastuu- kysymyksistä ei ollut tarpeen sopia.

Metron jatkaminen Espooseen on ollut esil- lä koko nykyisen metron suunnittelusta läh- tien. Kun metron rakentamisesta Espooseen vuonna 2006 päätettiin, Helsinki ja Espoo sopivat hankkeen taloudellisista ja metrolii- kenteen hoitoon kuuluvista järjestelyistä ja perustivat rakentamisesta vastaavan yhteisen Länsimetro Oy-nimisen yhtiön.

Metroliikennettä hoitaa tällä hetkellä HKL. Länsimetron toteuttamisen lähtö-kohtana olevassa Helsingin ja Espoon sopimusjärjes- telyssä on sovittu, että HKL on länsimetron metroliikenteen operaattori myös Espoon alueella. Tällöin Helsingin kaupunki (HKL) hankkii ja rahoittaa länsimetron liikennettä varten tarvittavat metrojunat ja niiden varik- kotilat ja huolehtii metroliikenteen operoin- nista ja sen kustannuksista ja liikenteen vi- ranomaisvelvoitteista samalla tavalla kuin toimiessaan Helsingin alueella. Länsimetron myötä Helsingin metron turvajärjestelmät ja niihin liittyvä Helsingin kaupungin ohjeistus

ja muu metroon liittyvä viranomaistyyppinen 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 automaattijohdossa metrovalvomoon. Automaattijohdossa käytön ottoa edeltää puoliautomaattijohdossa, jossa juna toimii automaattisesti, mutta ohjaamossa on silti vielä kuljettaja. Automaattijohdossa 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 Espooseen. 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 suunnitella 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 kaupunkiseudun 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 erotettaihin 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 metroon liittyviä rakennuksia ja tiloja sekä yleisesti myös erilaisia joukkoliikennetermiinaaleja. Joukkoliikennelaissa 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 säädetyn rajoituksen 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 säädetty lain tavoitteet ja 4 §:ssä säädetty joukkoliikenteen palvelutason määrittely viranomaistehtävänä 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 jouk-

koliikenteestä 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 raide liikenne-vastuulaki 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 liikennerekordista. 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 soveltuvien osin ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä, jollei lain 14 §:stä muuta johdu. Väistä-

misvelvollisuutta koskevassa lain 14 §:ssä velvoitetaan 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 velvoitetaan 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 säätelyyn tai hallintaan. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus voi turvallisuustutkinta-

lain 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. Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikkokset ja liikennepako tieliikenteessä eivät sovellu metroliikenteeseen, koska sitä ei harjoiteta tieliikennelain tarkoittamalla tiellä.

## **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 pääasias-  
säl välillisesti. Vaatimukset ympäristöystäväl-

lisydestä 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 edistämiseksi 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 metrojunilla ja raitiovaunuilla, liikennöidään suljetussa paikallisessa tai alueellisessa raideliikennejärjestelmässä. Unioninlaajuinen pakottava harmonisointi ei tämän vuoksi ole välttämättömyyksiä 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 säättämistä 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 rauta-



teiden 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 käyttöönnotosta. 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 raitiotieiden, mutta myös metrojen kansainvälinen teollisuusstandardi.

### **Ruotsi**

Ruotsissa on voimassa metron ja raitiotien 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 Storstockholms Lokaltrafik (Suur-Tukholman paikallisliikenne, SL) joka on Tukholman läänin maakäräjien omistama liikenneyhtiö. 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 raitioliikennettä ja metroradan ja -tunnelin suunnittelu rinnastettiin rautatien rakentamiseen. Metroratahankeista oli tehtävä esitutkimus, rataselvitys ja ympäristövaikutusten arviointiraportti. Metroradan rakentamisesta päätti maan hallitus. Nykyään ratalain mukaan rakentamiseen ei sovelleta ratalakia, jos metrorata tai raitiotie rakennetaan detaljikaaavan (asemakaavan) 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 olennaisella tavalla uudelleen rakennettu metrojunayksikkö voidaan ottaa liikenteeseen vain Transportstyrelsenin luvalla. Transportstyrelsenin tutkii rakenteet ja materiaalit ”tarpeelliseksi katsomassaan laajuudessa”.

Lain turvallisuutta koskevat lainkohdat ovat yleispiirteisiä. Toimiluvanhaltijan 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, joka soveltuu siihen ammattitaidoltaan, terveydentilaltaan ja henkilökohtaisilta olosuhteiltaan. Transportsty-

relsen antaa terveystarkastuksista ja terveystarkastuksista tarkemmat määräykset.

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

Sisällöltään järjestyssäännöt vastaavat osapuolteen Helsingin metroluonteesta-säännön ja metron kuljetusehtojen määräyksiä. Alkoholia 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 rangaistava teko, mutta käytännössä siitä määrätään virhemaksu.

## Norja

Maan ainoa metro sijaitsee Osllossa, jossa on myös raitiotie. Oslon lisäksi Norjassa on uusi raitiotie Bergenissä ja vanha raitiotie Trondheimissä. Osllossa raitiotie ja metro toimivat osittain samoilla raiteilla. Taustana on Oslon kaupunkiraideliikenteen historia. Osllossa on ollut useita raideliikenneyrityksiä, jotka ovat liikenneineet 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 Oslon keskustassa. Sen jälkeen joitain entisiä esikaupunki- ja raitiotieratoja on muutettu metroradoiksi, joilla on sivukiskovirroitus ja pitkät korkeat laiturit.

Norjan rautatielaki vuodelta 1993 koskee rautatietä, raitioiteita, metroa ja lähiliikenteen junia. Liikenneministeriö on näissä vastuuviranomainen. Sen alaisuudessa toimii rautatiehallinto, Jernbaneverket. Norjan rautatielaki erottaa toisistaan infrastruktuurin, liikkeenjohtamisen, 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 metroluonteesta harjoittamiseen. Liikenteenohjauksen tulee kuulua metroluonteesta 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.

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

## Tanska

Tanskassa toistaiseksi ainoa kaupunkiraideliikennejärjestelmä 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 turvallisuusvirasto vastaava viranomainen, 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 lukuksensa siitä, millä tavalla infrastruktuurin hallinnoijan on varauduttava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään vaaroihin. Suunnitelma on tehtävä yhteistyössä Trafikstyrelsenin kanssa, mutta virasto ei vahvista tai hyväksy turvallisuussuunnitelmaa.

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 metroliiikenteen harjoittajan kanssa sopimuksen julkisesta palvelusta. Metroliiikenteen 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 päihteidenkäytön seurannasta. Trafikstyrelsen valvoo muun muassa terveydentilaa koskevien määräysten

noudattamista, infrastruktuurin ja metrojunayksiköiden turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän noudattamista. Trafikstyrelsen hyväksyy metrojunan ja muun metroyksikön käyttönotettavaksi.

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 metroliiikenne rinnastetaan raitioliikenteeseen. Metroliiikennettä sääntelee asetus raitioteiden rakentamisesta ja käyttämisestä. Lisäksi Saksassa on voimassa yksityiskohtainen laki henkilöliikenteestä, joka sisältää säännökset sekä metron infrastruktuurin hallinnoimisen että metroliiikenteen harjoittamisen kilpailuttamisesta. Henkilöliikennelaisissa määritellään julkinen henkilöpaikallisliikenne (Öffentlicher Personennachverkehr) henkilöliikenteeksi, joka palvelee kaupunkia, esikaupunkeja ja seutua pääosin enintään 50 kilo-metrin matkan pituudelle ja tunnin matka-ajalle. Pohjoismaisista sääntelymalleista saksalainen malli poikkeaa ennen kaikkea yksityiskohtaisuudessaan.

### Metroliiikenteen harjoittaminen

Kilpailuttamisesta huolimatta saksalainen metroliiikenne on pysynyt saksalaisten julkisyhteisöjen toimintana. Berliinin metro-, raitiotie-, bussi- ja lauttaliikennettä harjoittaa

Berliner Verkehrsgetriebe (BVG), joka on Berliinin kaupungin omistama julkisoikeudellinen liikennelaitos. Münchenin metroliiikenteen harjoittaja on Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), joka toimii Münchner Verkehrs- und Tarifverbundin (MVV) kanssa yhteistyössä. Hampurissa metroliiikenteestä 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-Bahnbaeamt). 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 rata- ja ratkaisuja, 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. Normaali- ja kapearaiteiset 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 avoin vaatimuk-

set täyttävälle rautatieliikenteen harjoittajalle. Maanalaisia kaupunki-liikennejärjestelmiä on kaksi, laaja Lontoon järjestelmä sekä Glasgow yhden ympyrämäisen radan järjestelmä. Kevyempiä kaupunkiraideliikennejärjestelmiä on seitsemän. Niistä kuusi on raitioiteita ja yksi, Docklands Light Railway on sivukiskovirroituksella ja täysin erillisellä radalla toimiva järjestelmä. Raitioteistä kolmen nimessä esiintyy sana ”metro”.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa on voimassa 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 ylläpitoyksiköiltä. Keskeisimmät lain säännökset koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmää, turvallisuussertifikaattia, riskienarviointia, vuosittain annettavaa turvallisuusraporttia, yhteistyövelvoitetta, metron turvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden soveltuvuuden jatkuvaa seuranta 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. Metroliiikennepäätökset 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 lähtökohtana 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 turvallisuusjohtamisjärjestelmään malliesimerkki siitä, miten vapautuvaan kil-

pailuun voidaan varautua. Jos metroliikenteellä on valmis turvallisuussuunnitelma, sillä ei ole ongelmia saada toimilupaa sekä metron infrastruktuurin hallintaan sekä metroliikenteen harjoittamiseen. Ulkomaiset kilpailijat harjoittavat liikennettä Yhdistyneessä kuningaskunnassa muissa kevytraideliikenteen järjestelmissä ja rautateillä. Yhdistyneessä kuningaskunnassa avoimen rataverkon rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa yhteensä 45 rautatieyrittystä ja tavaraliikennettä 26 rautatieyrittystä. 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 käyttöluvat. Metro ja raitiotiet kuuluvat rautatielain soveltamisalaan. IVW:llä on kuitenkin kaupunkiraideliikenteelle erillinen turvallisuus-normi, (Normdocument veiligheid lightrail), jota sovelletaan muuhun kuin yleisen rataverkon raideliikenteeseen. Rautateille, metroille ja raitioiteille on omat toimilupavaatimukset.

### 2.3 Nykytilan arviointi

Metrojärjestelmään liittyvät viranomaistehdävät ja metrojärjestelmän valvonta ovat nykyisin Helsingin kaupungin sisäistä toimintaa. Valtion viranomaisilla ei ole tällä hetkellä mitään roolia metrojärjestelmän viranomaistehdävissä tai valvonnassa. Metroliikenteen viranomaistehdävät 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 metroliikennesääntöä 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 joukko-liikenteessä. 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 huomioon 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 laintasaisen sääntelyn piiriin.

Myös raitiotieliikennettä koskeva laintason 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 laintasaisen 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 raitiotieliikennettä harjoitetaan paikallisesti tai alueellisesti. Metro- ja raitiotiejärjestelmät eivät ole eräitä Saksassa esiintyviä satunnaisia poikkeuksia lukuun ottamatta yhteydessä rautatiejärjestelmään. Ne muodostavat yhdessä kaupunkiraideliikennejärjestelmän, joka on tarkoituksenmukaista saattaa saman laintasaisen sääntelyn piiriin.

### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

#### 3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on metro- ja raitioliikenteen (kaupunkiraideliikenne) saattaminen erillisen laintasaisen sääntelyn piiriin siltä osin kuin laintasoinen sääntely ei sitä toislaiseksi koske. Esityksen tavoitteena on säätää Liikenteen turvallisuusvirasto metro- ja raitioliikennettä valvovaksi viranomaiseksi. Esityksellä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivalta myöntää toimilupa metro- ja raitioliikenteen liikennöintiä ja metro- ja raitiorataverkon hallintaa varten.

#### 3.2 Keskeiset ehdotukset

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.

Sääntelyn tulisi kattaa asiat, jotka koskevat metro- ja raitiorataverkon hallintaa sekä metro- ja raitioliikenteen harjoittamista, toimintaa varten vaadittavaa toimilupaa, metro- ja raitioliikenteen turvallisuutta ja valvontaa, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista, henkilöstön kelpoisuutta sekä pakokeinoja ja seuraamuksia.

Metro- ja raitioliikenne tulisi saattaa luvanvaraiseksi toiminnaksi samoin kuin metro- ja raitiorataverkon hallinta. Lupaviranomaisena olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Vaadittavana lupana olisi Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa, jonka myöntämisen edellytyksistä tulisi säätää lailla. Rautatiejärjestelmässä käytössä olevaa mallia, jossa toimilupaviranomaisena on liikenne- ja viestintäministeriö ja turvallisuustodistuksen ja – luvan myöntävänä viranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto, pidetään metro- ja raitioliikenteen osalta liian raskaana hallinnollisena järjestelmänä.

Toimilupa myönnettäisiin erikseen liikenteen harjoittamista varten ja erikseen metro-

ja raitiorataverkon hallintaa varten. Ehdotetulla mallilla voitaisiin helpottaa liikenteen harjoittamisen mahdollista kilpailuttamista jatkossa. Edellytysten täytyessä molemmat luvat voitaisiin myöntää samalle hakijalle. Toimi-luvan tulisi olla määräaikainen, enintään 10 vuodeksi kerrallaan myönnettävä lupaa. Lupaviranomaisen tulisi voida tarkistaa lupaa määräajoin, ja se pitäisi voida muuttaa tai peruuttaa tarvittaessa. Toimiluvan myöntämisen keskeisenä edellytyksenä olisi toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Rautatiejärjestelmässä vaatimukset täyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä vaaditaan rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen ja rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuuslupan myöntämisen edellytyksenä. Metro- ja raitioliikenteessä ei vaadittaisi erillistä turvallisuustodistusta tai -lupaa. Toiminnanharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa, että toiminnassa saavutetaan mahdollisimman korkea turvallisuustaso.

Metro- ja raitioliikennettä koskevaa norminantotoimivaltaa ei ole kuitenkaan tarkoituksemukaista 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 turvallisuudesta käytöstä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta. Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöskään hyväksyisi metrojunan kuljetta-

ja 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 toimiluvan haltijan 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 olevan enintään 300 000 – 400 000 euroa ja vuotuisen käyttö- ja ylläpitokustannusten lisäksi jatkossa arviolta 30 000 – 50 000 euroa.

Myös uusista viranomaisluvista ja valvonasta 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-tasoista asiantuntemusta rautatiejärjes-

telmän 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 luvanvaraiseksi toiminnaksi lisäisi jossain määrin toiminnanharjoittajan ja lupaviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviranomaisen hallinnollista työtä. Toimilupa myönnettäisiin ehdotuksen mukaan määrääjäksi, enintään 10 vuodeksi kerrallaan. Toimiluvan ehtona olevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän päivittämis- ja ilmoittamisvaatimuksista huolimatta lupaprosessi kohdistuu vain muutamaaan toiminnanharjoittajaan ja lupaprosessiin liittyvät tehtävät aiheuttaisivat hallinnollista työtä suhteellisen harvoin. Uusien toimilupa- ja auditointimenettelyjen arvioidaan vaativan noin 0.2 henkilötyövuotta vuosittain. Ehdotetut vaatimukset kohdistuvat turvallisuusjohtamiseen, jonka katsotaan olevan turvallisuusviranomaisen ydinosaamista. Tältäkin 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.

Lupaprosessista olisi tarkoitus tehdä mahdollisimman joustava, jolloin toiminnanharjoittajalle lupaprosessiin liittyvät tehtävät aiheuttaisivat työtä suhteellisen harvoin. Toiminnanharjoittajalta edellytettäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jollainen HKL:lla on pääosin valmisteilla jo tällä hetkellä. Lisäksi hallinnollisesta työstä aiheutuisi vuosittain valmisteltavasta turvallisuuskertomuk-

sesta sekä ehdotuksen mukaisista rekistereistä.

### 4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa. Esityksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa. Esityksellä saatettaisiin kaupunkiraide liikenteen harjoittaminen ja kaupunkiraide liikenteen rataverkon hallinta valtion viranomaisen lupamenettelyn ja valvonnan piiriin. Esityksellä pyritään hallinnon rakenteiden läpinäkyvyyteen ja toiminnanharjoittajasta organisatorisesti ja tosiasiallisesti riippumattoman viranomaisen myöntämien toimilupien ja suorittaman valvonnan kautta päätöksenteon läpinäkyvyyteen ja avoimuuteen sekä erityisesti turvallisuustekijöiden korostamiseen päätöksenteossa ja muissa ratkaisuisissa. Viranomaisvalvonnalla ja erityisesti toimilupaharkinnalla tavoiteltaisiin käytössä olevien toimintamallien avointa kehittämistä ja käytettyjen ratkaisujen kriittistäkin tarkastelua turvallisuusnäkökulmasta. Lupasääntelyn keskeisenä tavoitteena on henkilöliikenteen 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 kaupunkiraide liikenteen matkustajiin. Esitys lisäisi toimijoihin kohdistuvia kertaluonteisia kustannuksia, mutta sillä ei katsota olevan vaikutuksia esimerkiksi lipujen 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 turvallisuusjohtamisjärjes-

telmävaatimuksella ja sen toimivuuden valvonnalla. Toiminnanharjoittajiin kohdistuva turvallisuusjohtamisjärjestelmävaatimukseen perustuva velvoite toiminnan ja ratkaisujen kirjaamiseen ja riskien kartoittamiseen parantaisi kaupunkiraide liikennejärjestelmän 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. Lausunnot on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon asian valmistelussa. Asiaa on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Lakiehdotuksesta on järjestetty kuuleminen ...

### 5.2 Lausunnonantaja ja niiden huomioon ottaminen



## HE LAIKSI KAUPUNKIRAIDELIIKENTEESTÄ

### YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

**1 §. Lain soveltamisala ja tarkoitus.** Laki kaupunkiraideliikenteestä koskisi metro- ja raitioliikennettä. Lakia sovellettaisiin 1 momentin mukaan metro- ja raitioliikenteeseen sekä metro- ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa säädettäisi toisin. 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 laintasoinen sääntelyn ja Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin. Raitioliikenteen liikennesäännöistä säädetään tieliikennelaisissa. Muilta osin laintasoinen 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 raitiotieliikenteen nopeuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain tarkoituksesta. Lain tarkoituksena olisi edistää kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta ja luoda toiminnanharjoittajan ja matkustajien kannalta mahdollisimman hyvät edellytykset laissa tarkoitetun liikenteen harjoittamiselle ja matkustamiselle. Kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta edistettäisiin saattamalla se lain tasoinen sääntelyn piiriin ja säätämällä kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen ja liikenteen harjoittamiseen käytettävän verkon hallinta luvanvaraiseksi ja kuuluvaksi liikenteen turvallisuudesta vastaavan viranomaisen, Liikenteen turvallisuusviraston, valvonnan piiriin. Sääntelyllä luotaisiin mahdollisim-

man hyvät edellytykset kaupunkiraideliikenteen harjoittamiselle myös siinä tilanteessa, jossa liikennettä harjoitettaisiin yhtä kuntaa laajemmalla alueella.

**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 soveltuvalle kalustolla.

*Raitioliikenteellä* tarkoitettaisiin 2 kohdan mukaan tiellä tai muulla yleisellä alueella joko eri tavoin muista liikennealueista eriytettyä ajoradalla tai samalla ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuvaa liikennöintiä suljetussa raideliikennejärjestelmässä. Perinteinen kaupunkiraitioliikenne tapahtuu pääosin samalla katuverkolla kuin muu ajoneuvoliikenne. Ajonopeudet perinteisessä raitioliikenteessä ovat melko alhaiset. Siihen sovelletaan tieliikennelaisissa säädettyjä liikennesääntöjä. Tulevaisuudessa raitioliikennettä harjoitetaan myös niin sanottuna pikaraitioliikenteenä, joka tapahtuvaa pääosin muusta ajoneuvoliikenteestä eriytettyä omalla ajoradallaan. 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 ja jolla ei ole taseisteyksiä. 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, jossa ei ole taseisteyksiä. 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 ajoneuvo-liikenteeseen tai metrorataverkkoa vastaavasti omalla eriytetyllä ajoradalla. Suomen ainoa raitiorataverkko on Helsingissä, jossa kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto valmisteleo yleissuunnitelman uuden raitioradan sijoittamisesta ja rakennusvirasto katusuunnitelmat raitioradan sovittamiseksi katutilaan yhteistyössä HKL:n ratasuunnittelun kanssa.

*Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* tarkoitettaisiin 5 kohdan mukaan järjestelmää, jolla tunnistetaan järjestelmällisesti kaupunkiraideliikenteessä esiintyviä vaaroja ja hallitaan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä riskejä ja varmistetaan samalla, että toimet tunnistettujen 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.

*Metrorataverkon haltijalla* tarkoitettaisiin 6 kohdan mukaan kunnan liikelaitosta, yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka vastaa metrorataverkon rakentamisesta, kunnossapidosta ja hallinnoinnista mukaan lukien metroliiikenteen hallinta ja ohjaus. Metrorataverkon haltija vastaisi käsitteenä rautatiejärjestelmän rataverkon haltijaa, jonka tehtävät ja vastuut ovat samat kuin metrorataverkon haltijalla.

*Raitiorataverkon haltija* vastaisi 7 kohdan mukaisesti vastaavasti raitiorataverkon rakentamisesta, kunnossapidosta ja hallinnoinnista sekä raitioliikenteen hallinnasta ja ohjauksesta.

*Metroliiikenteen harjoittamisella* tarkoitettaisiin 8 kohdan mukaan metroliiikenteen harjoittamista toimiluvan nojalla metrorataverkolla ja vastaavasti *raitoliikenteen harjoittamisella* 10 kohdan mukaan raitioliikenteen harjoittamista toimiluvan nojalla raitiorataverkolla. Määritelmat vastaisivat rautatieli-

kenteen harjoittamista koskevaa rautatielain 2 §:n 4 kohtaa.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin metroliiikenteen harjoittaja ja 11 kohdassa raitioliikenteen harjoittaja. Metroliiikenteen harjoittajalla tarkoitettaisiin kunnan liikelaitosta, yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka harjoittaa metroliiikennettä ja vastaavasti raitioliikenteen harjoittajalla raitioliikennettä harjoittavaa yhteisöä.

**3 §. Toimilupa metro- ja raitioliikenteen rataverkon hallintaa varten.** Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi metroliiikenteen rataverkon hallintaa varten myönnettävästä toimiluvasta ja metroliiikenteen harjoittamista varten myönnettävästä toimiluvasta omilla pykälissään. Jaottelu vastaisi rautatielaisista tehtyä jaottelua rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen ja rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuusluvan osalta. Toimilupa metroliiikenteen rataverkon hallintaa ja metroliiikenteen harjoittamista varten voidaan myöntää eri hakijoille. Myös sen takia on perusteltua, että toimiluvista säädettäisiin eri pykälissä.

Toimilupaviranomaisena metroliiikennettä koskevissa lupa-asioissa olisi liikennealan turvallisuusviranomaisena toimiva Liikenteen turvallisuusvirasto. Virasto on liikennealan asiantuntijaviranomainen, jolla on parhaat edellytykset metroliiikenteen valvonnan lisäksi toimia toimialan lupaviranomaisena.

Metrorataverkon hallintaa varten vaadittaisiin 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa. Erillistä rautatielain mukaista EU-lainsäädäntöön perustuvaa turvallisuuslupaa ei pidetä metrorataverkon hallintaa varten tarpeellisena. Keskeisenä edellytyksenä toimiluvan myöntämiselle olisi vaatimukset täyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Toiminnanharjoittajan olisi osoitettava turvallisuusjohtamisjärjestelmällään voivansa varmistaa metrorataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi myöntämällään toimiluvalla toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän. Toimiluvan myöntämisen muita edellytyksiä olisivat hakijan luotettavuus, sen liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuus ja ammatilli-

nen pätevyys, hakijan vakavaraisuus sekä toiminnan harjoittamista varten otettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Lisäksi hakijan olisi osoitettava järjestelyt, joilla varmistetaan, että sen liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat henkilöt täyttävät liikenneturvallisuustehtävien hoitamiseksi edellytetyt kelpoisuusvaatimukset. Ehdotetut toimiluvan myöntämisen edellytykset vastaisivat pääosin niitä edellytyksiä, jotka rautatielain 12 §:n 1 momentissa on säädetty toimiluvan myöntämiseksi rautatieliikenteen harjoittamista varten ja 17 §:ssä turvallisuusturvallisuuden myöntämiseksi rataverkon hallintaa varten.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto ottamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia arvioidessaan huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus. Säännöstä on pidettävä tarpeellisena, koska metrorataverkko poikkeaa ominaisuuksiltaan ja laajuudeltaan huomattavasti valtion rataverkosta.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan raitiorataverkon hallintaa vaadittavaan toimilupaun sovellettaisiin sitä, mitä pykälässä säädetäisiin metrorataverkon hallintaa vaadittavasta toimiluvasta.

**4 §. Toimilupa metro- ja raitioliikenteen harjoittamista varten.** Metroliikenteen harjoittamista varten vaadittaisiin myös Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa, josta säädetäisiin 4 §:ssä. Pykälässä tarkoitettua toimiluvan myöntämistä koskisivat vastaavat edellytykset kuin metrorataverkon hallintaa varten myönnettävälle toimiluvalla säädetäisiin 3 §:ssä.

Myös metroliikenteen harjoittamista koskevaa toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmää arvioidessaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi 2 momentin mukaan otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus.

Vastaavasti 3 momentissa säädetäisiin, että raitioliikenteen harjoittamista varten vaadittavaan toimilupaun sovellettaisiin, mitä pykälässä säädetäisiin metroliikenteen harjoittamista varten vaadittavasta toimiluvasta.

**5 §. Toimiluvan myöntämistä koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset.** Pykälässä säädetäisiin niistä toimiluvan myöntämistä

koskevista tarkemmista vaatimuksista, jotka koskivat niin metro- ja raitiorataverkon hallintaa varten myönnettävää toimilupaa kuin metro- ja raitioliikenteen harjoittamista koskevaa toimilupaa. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin niistä syistä, joiden takia hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin niistä perusteista, joiden täytyessä hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin niistä syistä, joiden takia hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa ja 4 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta.

Edellä 3 ja 4 §:ssä tarkoitettua toimiluvaa voitaisiin 4 momentin mukaan myöntää ainoastaan kunnan liikelaitokselle, yhtiölle tai muulle yhteisölle. Nykyisin metroliikennettä harjoittaa ainoastaan Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL), joka vastaa myös metrorataverkon hallinnasta. Niin sanotun länsimetron rakentamista varten ovat Helsingin kaupunki ja Espoon kaupunki perustaneet Länsimetro Oy-nimisen yhtiön, joka on kokonaan kaupunkien omistuksessa. Länsimetron valmistuessa vuonna 2016 metroliikennettä sillä tulee harjoittamaan HKL, kuten nykyiselläkin metrorataverkolla. Toiminnan luonteen ja siihen liittyvien suurten riskien takia pidetään tarpeellisena, että toimilupa niin metrorataverkon hallintaa kuin metroliikenteen harjoittamista varten voitaisiin myöntää ainoastaan sellaisille hakijoille, jotka pystyisivät vastaamaan toiminnan turvallisuudesta harjoittamisesta. Samat rajoitukset koskisivat samoin perustein myös raitiorataverkon hallintaa ja raitioliikenteen harjoittamista varten myönnettävää toimilupaa.

**6 §. Toimiluvan uusiminen ja muuttaminen.** Pykälässä säädetäisiin toimiluvan uusimisen ja muuttamisen edellytyksistä. Säännökset vastaisivat soveltuvin osin rautatielain 14 §:ssä säädettyjä rautatieliikenteen toimiluvan

uusimista ja muuttamista koskevia säännöksiä. Säännöksiä on pidettävä tarpeellisina myös metro- ja raitioliikennettä koskevassa sääntelyssä. Toimiluvan haltija velvoitettaisiin 1 momentissa hakemaan toimiluvan muuttamista, jos sen harjoittaman toiminnan luonne tai laajuus muuttuisi oleellisesti. Toimiluvan haltijan olisi myös ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle toimiluvan edellytyksiin vaikuttavista muista merkittävistä muutoksista. Virasto voisi 2 momentin nojalla toimiluvan haltijan hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka toimiluvan haltijan antaman lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen toimilupaa muuttamatta. Jos virasto katsoisi, että liikenneturvallisuus voisi muutostilanteissa vaarantua, sen olisi 5 momentin nojalla peruutettava toimilupa luvan peruuttamista koskevien 7 §:n säännöksiä noudattaen.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetut muutokset olisivat todennäköisesti melko harvinaisia, mutta laissa olisi syytä varautua niihin vastaavasti kuin rautatielain 14 §:ssä on varauduttu rautatieliikenteen toimiluvan muutoksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin nojalla vaatia selvityksen toimiluvan haltijalta, jos toimiluvan haltija oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta toimiluvan mukaisen kaupunkirataverkon hallintaan tai kaupunkiraideliikenteen harjoittamiseen. Tällainen oikeudellisen aseman muuttuminen voisi tulla kysymyksen esimerkiksi liikelaitoksen yhtiöittämisen tai liikkeenluovutuksen yhteydessä. Virasto velvoitettaisiin arvioimaan toimiluvan haltijan toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan toimiluvan haltijalta tarvittavan selvityksen. Tätä on pidettävä toimiluvan haltijan oikeusturvan kannalta tarpeellisena.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin toimiluvan myöntämistä koskevien säännösten tai määräysten muutosten vaikutuksista. Jos muutokset olisivat olennaisia, virasto voisi momentin nojalla tarvittaessa muuttaa toimiluvan haltijan hakemuksesta toimiluvan tai sen osan.

Jos virasto katsoo, että metro- tai raitioliikenteen turvallisuus voi 1 momentissa tarkoi-

tetussa muutostilanteessa vaarantua, sen on 5 momentin nojalla peruutettava toimilupa noudattaen, mitä 7 §:ssä säädetään toimiluvan peruuttamisesta.

**7 §. Toimiluvan peruuttaminen.** Pykälässä säädettäisiin toimiluvan peruuttamisesta ja peruuttamiseen liittyvistä menettelyistä. Pykälän säännökset vastaisivat soveltuvin osin rautatieliikenteen toimiluvan peruuttamista koskevan rautatielain 15 §:n säännöksiä.

Toimiluvan peruuttamiselle asetettaisiin tiukat ehdot ottaen huomioon toiminnan liikennepoliittinen ja yhteiskunnallinen merkitys. Laissa tarkoitettua toimintaa harjoittavat kunnalliset toimijat tai kuntien omistamat yhtiöt, minkä vuoksi toimiluvan peruuttaminen tuskin konkretisoituisi. Säännökset toimiluvan peruuttamisesta on lakiin kuitenkin syytä ottaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto velvoitettaisiin 1 momentissa varaamaan toimiluvan haltijalle vähintään kahden kuukauden määräaika korjata puutteellisuus, jos toimiluvan haltija ei enää täytä toimiluvan myöntämisen edellytyksiä. Jos toimiluvan haltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutteellisuutta on pidettävä olennaisena, viraston olisi peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi. Toimilupa olisi momentin mukaan peruutettava myös, jos toimiluvan haltija on asetettu konkurssiin eikä toimiluvan haltijan taloudellista asemaa voitaisi saada toimiluvan mukaisen liikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännökset siitä poikkeuksellisesta tilanteesta, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto toteaisi, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta. Virasto voisi tällöin päättää, että metro- ja raitiorataverkon hallintaa tai metro- ja raitioliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan, jollei toiminnan jatkaminen viraston arvion mukaan vaarantaisi metro- ja raitioliikenteen turvallisuutta. Säännöksen mahdollistamaa menettelyä voidaan pitää perusteltuna toiminnan jatkamisen turvaamiseksi.

Pykälän 3 momentti koskisi tilannetta, jossa toimiluvan haltija olisi viraston huomau-

tuksesta huolimatta rikkonut vakavasti tai toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai metro- ja raitioliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voisi tällöin peruuttaa toimiluvan kokonaan tai määräajaksi taikka antaa toimiluvan haltijalle varoitukseen, jos rikkomukset olisivat vähäisiä.

**8 §. Toiminnanharjoittajan vastuu.** Pykälässä säädettäisiin metro- ja raitiorataverkon haltijan ja metro- ja raitioliikenteen harjoittajan vastuusta harjoittamansa toiminnan turvallisuudesta ja niiden velvollisuuksista. Metro- ja raitiorataverkon haltija ja metro- ja raitioliikenteen harjoittaja vastaisivat kukin järjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Niiden tulisi toteuttaa tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Lähtökohtana siis olisi, että kukin toimija vastaa oman toimintansa turvallisuudesta.

Pykälän 2 momentin mukaan metro- ja raitiorataverkon haltijalla ja metro- ja raitioliikenteen harjoittajalla olisi oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja niiden olisi otettava käyttöön 9 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälässä velvoitettaisiin metro- ja raitiorataverkon haltija ja metro- ja raitioliikenteen harjoittaja ja ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä niiden oman organisaation ja yleisesti niiden toimintaan kuuluvien riskien hallinnan varmistamiseksi.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto määrittelemään metro- ja raitioliikennejärjestelmän vähimmäisturvallisuustaso. Virasto määritteli vähimmäisturvallisuustason yhteistyössä toiminnanharjoittajien kanssa. Ensisijaisesti kyse olisi toiminnanharjoittajille asetettavista laadullisista turvallisuustavoitteista, jotka perustuisivat liikennetapahtumista saataviin tietoihin ja niiden arviointiin.

Tarkemmat säännökset metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista annettaisiin 4 momentin valtuutussäännöksen nojalla valtioneuvoston asetuksella. EU:n rautatiejärjestelmässä asetetaan kullekin jäsenvaltioille numeerisia turvallisuustavoitteita järjestelmän eri osa-alueilta. Jäsenvaltioiden tilanne ei saa huonontua. Tilanteessa, jossa jäsenvaltion turvallisuustaso laskee, on jäsenvaltion osoitettava millaisiin toimenpi-

teisiin se ryhtyy tilanteen korjaamiseksi. Kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet asetettaisiin pääosin laadullisina tavoitteina valtioneuvoston asetuksella.

**9 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä.** Pykälässä säädettäisiin 8 §:ssä toiminnanharjoittajilta edellytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän pääasiallisesta sisällöstä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkoituksena on ohjata organisaation toiminnan turvallisuutta ja riskien hallintaa. Toiminnanharjoittajan toimitusjohtaja tai pääjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö velvoitettaisiin vastaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

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

Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä varmistettaisiin organisaation toiminnan turvallisuus ja riskien hallinta. Metro- ja raitiorataverkon haltijan ja metro- ja raitioliikenteen harjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, joka kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulee huomioida myös muiden toimijoiden vaikutuksesta toimintaan syntyvät riskit.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmään kirjatut menettelyt ja periaatteet olisi otettava huomioon metro- ja raitiorataverkon haltijan ja metro- ja raitioliikenteen harjoittajan ja jokapäiväisessä toiminnassa ja organisaation eri tasoilla. Toiminnanharjoittajan ylin johto vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä ohjaa organisaation toiminnan turvallisuutta ja riskien hallintaa. Liikenteenharjoittajan ja rataverkon haltijan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, joka kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön.

Toiminnanharjoittaja veloitettaisiin 1 momentissa laatimaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä kirjallisesti. Momentissa säädettäisiin rautatiejärjestelmän turvallisuusjohtamisjärjestelmää vastaavista yksityiskohtaisista turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosan vaatimuksista. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä perustuisi momentin 1 kohdan mukaiseen organisaation ylimmän johdon hyväksymään ja koko henkilökunnan tiedoksi annettuun turvallisuuspolitiikkaan. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi 2 kohdan mukaan esittää laadullisia ja numeerisia turvallisuustavoitteita. Tavoitteiden tarkoitus olisi ohjata toiminnanharjoittajan turvallisuustoimintaa. Momentin 3 kohdassa veloitettaisiin toiminnanharjoittaja sisällyttämään turvallisuusjohtamisjärjestelmään menettelyt, joilla toiminnanharjoittaja tunnistaa omaan toimintaansa kohdistuvat vaatimukset sekä menettelyt, joilla se varmistaa niiden noudattamisen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi 4 kohdan mukaan kuvata se, miten toiminnanharjoittaja tunnistaa, arvioi ja hallitsee niin sen oman toiminnan aiheuttamat kuin siihen kohdistuvat ulkopuolisten aiheuttamat riskit. Riskien hallinnassa tulisi muun muassa huomioida operatiivisen toiminnan lisäksi kunnossapidon ja alihankintatoiminnan riskit. Momentin 5 kohdassa säädettäisiin toiminnanharjoittajan henkilökunnan pätevyyksien ja kelpoisuuksien hallinnasta turvallisuusjohtamisjärjestelmällä. Toiminnanharjoittajan tulisi yksilöidä vähintään turvallisuuteen liittyvät tehtävät ja niiden edellyttämät tiedot ja taidot, peruskoulutustaso, vaadittava henkinen soveltuvuus ja fyysinen kunto, perehdyttämiskoulutus ja todistus hankitusta pätevyydestä ja taidoista sekä jatko- ja kertauskoulutus. Lisäksi toiminnanharjoittajan tulisi kuvata, miten se tarkistaa säännöllisesti pätevyydet ja pätevyysvaatimukset. Momentin 6 kohdassa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin kuvaamaan, millaisilla menettelyillä se varmistaa, että toiminnalle välttämätön tieto kulkee oman organisaation sisällä ja että tieto välittyy asianmukaisesti myös muille sitä tarvitseville tahoille.

Momentin 7 kohdassa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin sisällyttämään turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä menettelyt, joilla turvallisuutta koskevat tiedot dokumentoi-

daan sekä menettelyt turvallisuutta koskevan dokumentaation oikeellisuuden varmistamiseksi. Momentin 8 kohdassa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin sisällyttämään turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä menettelyt uuden, parannettavan taikka uudistettavan tai peruskorjatun kaluston tai infrastruktuurin turvallisuuden varmistamisesta kaluston tai infrastruktuurin käyttöönoton yhteydessä. Toiminnanharjoittajan olisi luotava sisäinen hyväksyntämenettely, johon sisältyy riippumattoman kolmannen osapuolen tekemä turvallisuuden sekä sisäisten ja mahdollisten ulkoisten teknisten vaatimusten täyttymisen varmistaminen. Momentin 9 kohdassa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin kuvaamaan, miten se ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista viranomaisille, millaisin menettelyin se itse mahdollisesti tutkii ja arvioi tapahtumia ja miten se varmistaa ehkäisevien toimenpiteiden toteuttamisen. Momentin 9 kohdan mukaan 10 turvallisuusjohtamisjärjestelmään olisi sisällytettävä poikkeus- ja häiriötilannemenettelyt. Toiminnanharjoittajan olisi kuvattava johtamisjärjestelmässään, miten sen operatiivinen organisaatio toimii poikkeus- ja normaaliajan häiriötilanteessa, millaiset vastuut eri tehtävillä on sekä suunniteltava ja ohjeistettava työntekijöidensä toiminta tällaisessa tilanteessa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi 11 kohdan mukaan kuvattava, miten toiminnanharjoittajan sisäinen tarkastus on järjestetty ja miten sen toiminta varmistetaan. Toiminnanharjoittajan tulisi 12 kohdan mukaan sisällyttää turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä myös turvallisuuden jatkuvan parantamisen menettelyt.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään tulisi liittää luettelo toiminnanharjoittajan liikenneturvallisuustehtäviä hoitavasta henkilöstöstä ja heidän hyväksytyistä kelpoisuuksistaan sekä luettelo toiminnanharjoittajan hyväksytystä kalustosta tai hyväksytystä infrastruktuurista.

Kaikissa turvallisuusjohtamisjärjestelmän kohdissa olisi 3 momentin mukaan kiinnitettävä huomiota erityisesti organisaation vastuunjakoon ja velvollisuuksiin sekä jokapäiväisen toiminnan ja tehtävien valvontaan. Lisäksi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi kuvata, miten henkilöstö osallistuu johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon ja

miten toiminnanharjoittaja varmistaa ja toteuttaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaa parantamista.

Tarkeimmat säännökset turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä annettaisiin 4 momenttiin sisällytettävän valtuutussäännöksen nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

**10 §. Metro- ja raitioliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset.** Pykälässä säädettäisiin metro- ja raitioliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista ja terveystarkastuksista. Liikenneturvallisuustehtävällä tarkoitettaisiin 1 momentin mukaan tehtävää, joka vaikuttaa välittömästi metro- ja raitioliikenteen turvallisuuteen. Tällaisia tehtäviä olisivat metro- ja raitioliikenteessä käytettävän kaluston kuljettaminen sekä metroliikenteen ohjaus. Sitä vastoin raitioliikenteen ohjaus ei vaikuta välittömästi raitioliikenteen turvallisuuteen. Katuverkolla tapahtuvaan raitioliikenteeseen sovelletaan tieliikennelakia ja sen mukaisia vastuita. Lisäksi raitioliikenteessä kuljettaja ajaa näköhavainnon perusteella, eikä raitioliikenteen ohjaus voi metroliikenteen 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.

Liikenneturvallisuustehtävää hoitavalta vaadittaisiin 2 momentin mukaan, että hän on hoitamaansa tehtävään sopiva, täyttää terveytensä puolesta säädetyt vaatimukset, osaa ja ymmärtää riittävästi metro- ja raitioliikenteessä käytettävää kieltä ja täyttää laissa säädettävät ikärajavaatimukset.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että liikenneturvallisuustehtäviä hoitava osoittaa lääkarintodistuksella olevansa terveydenti-

lansa perusteella kelpoinen hoitamaan tehtäviään. Vaatimusta pidetään tarpeellisena ja oikein mitoitettuna ottaen huomioon liikenneturvallisuustehtäviin liittyvät turvallisuusriskit.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin kelpoisuuslain 20 §:n 1 momenttia vastaava säännös, jossa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin varmistamaan, että pykälän 1 momentissa tarkoitettussa liikenneturvallisuustehtäväsä aloittava henkilö käy työterveyshuoltolain (1383/2001) mukaisessa terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa tehtävässään. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitava veloitettaisiin käymään säännöllisesti lääkärintarkastuksessa. Lääkärintarkastusten määrajoista säädettäisiin 6 momentin nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Jos liikenneturvallisuustehtävää hoitava laiminlöisi lääkärintarkastuksensa, olisi toiminnanharjoittajalla oikeus siirtää hänet muihin tehtäviin.

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

Pykälän 6 momenttiin otettaisiin kelpoisuuslain 34 §:ää vastaava säännös erivapauden myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi momentin mukaan erityisestä syystä lääkärin antaman lausunnon perusteella myöntää 1 momentissa tarkoitettua liikenneturvallisuustehtävää hoitavalle erivapauden toistaiseksi tai määräajaksi terveydentilaa koskevista vaatimuksista. Erivapaus ei saisi vaarantaa kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta. Virasto voisi asettaa tarvittaessa ehtoja tai rajoituksia erivapaudelle kaupunkiraideliikenteen turvallisuudelle. Erivapaus lakaisi, jos lääkäri toteaa, että liikenneturvallisuustehtävää hoitavan terveydentilassa erivapauden perusteena ollut puute on poistunut tai, että henkilö ei enää kykene hoitamaan liikenneturvallisuustehtävää.

Pykälän 7 momenttiin otettaisiin valtuutussäännös, jonka nojalla valtioneuvoston ase-

tuksella annettaisiin tarkemmat säännökset terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan on käytävä lääkärintarkastuksessa sekä erivapauden hakemisesta

**11 §. Metro- ja raitiorataverkon liikenteenohjaus.** Liikenteenohjauksen vastuu järjestettäisiin rautatiejärjestelmää vastaavalla tavalla. Pykälässä velvoitettaisiin 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 velvoitettaisiin rataverkon haltija huolehtimaan myös liikenteenohjauspalvelujen tasapuolisuudesta. 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.

**12 §. Kaupunkiraideliikennerekisteri.** Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto vastaamaan 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 luvanhakijan tai -haltijan yksilöintitiedoista sekä toimilupahakemuksen myöntämistä varten tarvittavista tiedoista, joista säädettäisiin lain 3 ja 4 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin rekisteriin merkittävien tietojen julkisuudesta ja niiden käytöstä. Niihin sovellettaisiin lähtökohteisesti viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999, jäljempänä *julkisuuslaki*) ja henkilötietolakia (523/1999), jollei nyt esitettävässä laissa toisin säädettäisi. Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötie-

tolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite- ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen muuhun tarkoitukseen kuin viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamista varten. Luovutusrajoitus ei estä henkilötietojen luovuttamista viranomaisille.

Toiminnanharjoittajat velvoitettaisiin 4 momentissa toimittamaan rekisteriin ajantasaisten toimilupahakemusten käsittelyssä ja valvonnassa tarvittavat tiedot teknisen käytötyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti siten, kuin ne siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopisivat.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin rekisteriin merkittävien luvanhaltijoita koskevien tietojen korjaamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta. Tiedot olisi poistettava viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä lukien, kun 3 §:n tai 4 §:n mukainen toimilupa on lakanut olemasta voimassa.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi 6 momentin nojalla korjattava tai täydennettävä kaupunkiraideliikennerekisteriin talletettuja rekisteritietoja saatuaan luotettavan selvityksen siitä, että rekisterissä oleva tieto on virheellinen tai muuttunut taikka velvollisuus ilmoittaa rekisteritietoja on laiminlyöty. Viraston olisi ennen korjauksen tekemistä annettava asianomaisen lausua käsityksensä sen aiheellisuudesta, jos korjaus vaikuttaa asianomaisen oikeuksiin. Korjauksen tehtyään viraston olisi ilmoitettava siitä asianomaiselle.

Tarkemmat säännökset rekisteriin merkittävistä tiedoista, tietojen toimittamisesta rekisteriin ja siihen liittyvistä määräajoista annettaisiin 7 momenttiin otettavan valtuutuslainsäädännön nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

**13 §. Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta.** Pykälän 1 momentissa lueteltaisiin 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.

Väestötietojärjestelmästä olisi oikeus saada tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä tiedot väestötietojärjestelmästä ja Väestöre-



kisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitetuista luovutusrajoituksesta.

Pykälän 2 momentin mukaan tiedot toimitettaisiin teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa niin kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaisiin. Yksittäiset tiedot virasto voisi tallettaa 1 momentin nojalla suoraan rekisteriin, mutta tietojen siirto esimerkiksi eräluovutuksena sähköisenä tiedonsiirtona mahdollistuisi 2 momentin säännöksen nojalla.

**14 §. Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset.** Henkilöllä olisi pykälän mukaan sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite- ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen osoitepalveluna muuhun kuin viranomaisen tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön. Pykälän 1 momentissa tarkoitettuja luovutusrajoituksen alaisia tietoja voitaisiin kuitenkin luovuttaa viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamista varten.

Pykälän 2 momentin mukaan väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto päivityisi ohjelmallisesti kaupunkiraideliikennerekisteriin. Siirrettäessä väestötietojärjestelmään talletettu luovutusrajoitus kaupunkiraideliikennerekisteriin kielto tulisi laajentaa kattamaan myös henkilön nimi. Säännöksen tarkoituksena on suojata 1 momentissa säädettyä tarkemmin ja tiukemmin kansalaisen yksityisyyttä asiatonta ulkopuolista puuttumista vastaan. Pykälä ei vaikuttaisi kansalaisen yksityisyyden suojaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin luovutusrajoituksen ilmoittamisesta tietojen luovutuksen yhteydessä. Luovutusrajoituksesta tulisi ilmoittaa, kun 2 momentissa tarkoitettu luovutusrajoituksen alainen tieto luovutetaan. Samalla Liikenteen turvallisuusvirastolle kuitenkin sallittaisiin mahdollisuus erityisestä syystä poiketa luovutusrajoituksista ilmoittamisesta, jos luovutettava tieto ja sen käyttö tarkoitus on sellainen, että ilmoittamatta jättämisen ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen tarkoitusta. Arvioinnin suorittaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Tällaisena syynä voitaisiin pitää esimerkiksi Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen määräyksiä tai Euroopan unionin lainsäädännön säännöksiä toimivaltaisten viranomaisten

tietojen vaihdosta. Tällaisissa tilanteissa tietojen luovuttamisen viranomaiskäyttöön ilman samanaikaista tietoa luovutusrajoituksesta ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen alkuperäistä tarkoitusta, mutta tietojenvaihtovelvollisuuden tarkoituksen täyttämiseksi luovutusrajoitusten alaiset henkilötiedot tulisi voida välittää vastaavalla tavalla kuin muut henkilötiedot.

**15 §. Valvonta.** Pykälässä säädettäisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmien valvonnasta. Valvontaviranomaisena toimisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän 2 momentissa yksilöitäisiin viraston valvontavastuun kohdistuminen. Virasto velvoitettaisiin momentin 1 kohdassa valvomaan metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista, 2 kohdassa toiminnanharjoittajien turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja 3 kohdassa poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin varautumista metro- ja raitioliikennejärjestelmissä.

Momentin 2 kohdassa tarkoitettuja vaatimukset olisivat tässä laissa ja sen nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa säädettyjä velvollisuuksia ja vastuuta. Momentin 3 kohdan mukaista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista virasto valvoisi myös toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta.

**16 §. Viranomaisvalvonnan suorittaminen.** Liikenteen turvallisuusvirasto voisi suorittaa valvontatehtävänsä 1 momentin nojalla niistä ennalta ilmoittaen tai ennalta ilmoittamattomina yllätystarkastuksina.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin viraston oikeudesta päästä liikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan 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 toimijan 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 toimijoiden 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 rekistereitä.

Virasto saisi käyttää valvontaoikeuden piiriin kuuluvia valtuuksia ainoastaan silloin, kun valvontatehtävän hoitaminen sitä edellyttäisi. Viraston olisi valvontaa suorittaessaan noudatettava hallintolain 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.

**17 §. Onnettomuustutkinta.** Pykälässä viitattaisiin voimassa olevaan turvallisuustutkintalakiin (525/2011) metroliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan 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 met-

ro- tai raitioliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

**18 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.** Pykälä vastaisi rautatielain 82 §:ää sekä myös ilmailussa ja merenkulussa käytössä olevaa ilmoittamisvelvollisuutta. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin laissa tarkoitettujen toiminnanharjoittajien ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista siten, kuin ilmoitusvelvollisuudesta säädetäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tarkoitus on rajata ilmoitusvelvollisuuden piiristä 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. Säännöksessä tarkoitettuja toiminnanharjoittajia olisivat metro- ja raitioliikenteen harjoittajat ja metro- ja raitiorataverkon haltijat.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin julkisuuslain 24 §:ään, jonka 1 momentin 15 koh-

dan mukaan salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat asiakirjat, jotka sisältävät tietoja viranomaisen tehtäväksi säädetystä tarkastuksesta tai muusta valvontatoimeen liittyvästä seikasta, jos tiedon antaminen niistä vaarantaisi valvonnan tai sen tarkoituksen toteutumisen tai ilman painavaa syytä olisi omiaan aiheuttamaan vahinkoa asiaan osalliselle. Lisäksi momenttiin sisällytettäisiin tätä täydentävä nimenomainen säännös, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus pitää salassa poikkeamatietoa koskeva seikka, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Tarkempia säännöksiä ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä annettaisiin 3 momentin nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

**19 §. 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 suunnitteleptomien 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 rikoslaissa 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 toimijoita kohtelemasta syrjivästi sellaisia niiden palveluksessa olevia työntekijöitä tai muita henkilöitä, jotka tekevät ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevista vaaratilanteista. Tälläkin säännöksellä pyritäisiin suojaamaan poikkeamailmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään poikkeamatietojen ilmoittamista.

**20 §. Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet.** Pykälään otettaisiin rautatieliikenteen viestintää ja tallenteita koskevaa rautatielain 84 §:ää vastaavat säännökset kaupunkiraideliikenteen viestinnästä ja tallenteista.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltija ja metro- ja raitioliikenteen harjoittaja vastaavat oman toimintansa osalta siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestintään on käytettävissä riittävät viestintävälineet ja -verkko. Kaupunkiraideliikenteen viestintään käytettävän verkon olisi sovellettava turvallisuusviestintään ja verkossa välitettävät viestit olisi pystyttävä tallentamaan. Liikenteen turvallisuusvirasto kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnasta vastaavana viranomaisena päättäisi verkon hyväksymisestä osana toimiluvan myöntämistä. Verkkoa saisi käyttää ainoastaan kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. 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 2 momentissa säädettäisiin, mihin tarkoituksiin toisaalta Liikenteen turvallisuusvirasto ja toisaalta metro- tai raitiorataverkon 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. Metro- tai raitiorataverkon

haltija ja liikenteenharjoittaja saisi käyttää tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja momentin 2 kohdan nojalla turvallisuusjohdantamisjärjestelmäänsä 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 3 momentissa koskemaan vain sellaisia tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Pykälän 4 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 2 momentissa säädetyn mukaisesti ja 3 momentin perusteella 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.

**21 §. Huomautus ja varoitus.** Pykälä vastaisi rautatielain 86 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän nojalla antaa toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimisi metrolain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Varoitus voitaisiin antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voitaisi pitää riittävänä.

Huomautus voitaisiin 2 momentin mukaan antaa suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin kirjallisesti.

**22 §. 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

säännösten tai määräysten vastaisesti. Tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämishukka siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

**23 §. 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 perusteella virasto voisi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman. Viraston olisi kuultava asianosaisia ennen toimenpiteisiin ryhtymistä.

**24 §. Rangaistussäännökset.** Teot säädettäisiin pykälän mukaan rangaistavaksi joko tuottamuksellisina tai tahallisina tekoina. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin metro- ja raitioliikenteen häiriöttömän ja turvallisen toiminnan varmistamiseksi rangaistavaksi metro- tai raitioliikenteen harjoittaminen ilman laissa säädettyjä edellytyksiä.

Pykälän 2 ja 3 kohdissa säädettäisiin niistä teoista, joista voitaisiin momentin nojalla tuomita kaupunkiraideliikennesäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko olisi vähäinen tai siitä ei muualla lainsäädännössä säädettäisi ankarampaa rangaistusta.

Pykälän 2 momentin mukaan se, joka rikkoo kaupunkiraideliikennelain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishukalla tai keskeyttämishukalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta pykälän nojalla rangaistukseen samasta teosta.

Selvyyden vuoksi pykälään ehdotetaan otettavaksi viittaussäännös rikoslain 23 lukuun soveltuvin osin sekä rikoslain 21 lukuun. Asiallisia muutoksia rikoslakiin ei ole tarvetta tehdä.

**25 §. Voimaantulo.** Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen, kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2016. Toiminnanharjoittajalla on oltava ennen kuin liikennöinti niin sanotulla länsimetrolla käynnistetään 3 §:ssä tarkoitettu toimilupa metrorataverkon hallintaa varten ja 4 §:ssä tarkoitettu toimilupa metroliiken-

teen harjoittamista varten. Liikennöinnin länsimetrolla arvioidaan käynnistyvän vuoden 2016 syksyllä. Tämän vuoksi toimilupa metrorataverkon hallintaa ja metroliikenteen harjoittamista varten olisi oltava viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2016. Samaan päivään mennessä edellytettäisiin toimilupaa raitiorataverkon hallintaa ja raitioliikenteen harjoittamista varten.

Siirtymäsäännöksen nojalla kelpoisuudet laissa tarkoitettuihin liikenneturvallisuustehtäviin olisivat edelleen voimassa niillä henkilöillä, jotka hoitavat sanottuja liikenneturvallisuustehtäviä lain tullessa voimaan.

### **Tarkemmat säännökset**

Lakiehdotuksessa esitetään annettavaksi tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella 8 §:n 4 nojalla metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista, 10 §:n 5 momentin nojalla liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista sekä 16 §:n 3 momentin nojalla onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Valtuutussäännösten nojalla annettavat valtioneuvoston asetuksen säännökset olisivat yleiseltä merkitykseltään vähäisiä ja teknisluonteisia ja ne kohdistuisivat rajattuun kohderyhmään

### **Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

Esityksellä ehdotetaan metro- ja raitioliikenne siirrettäväksi lain tasoisen sääntelyn piiriin. Esityksellä esitetään säädettäväksi lailla metro- ja raitiorataverkon hallinnasta, metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta, metro- ja raitioliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista ja

lääkärintarkastuksista sekä metro- ja raitioliikenteeseen liittyvistä muista toiminnoista, joita koskevat nykyään ainoastaan metro- ja raitioliikennettä harjoittajan kunnallisen liikelaitoksen antamat ohjeet.

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia olisivat alemmanasteista norminantoa koskevat säännökset ja elinkeinon harjoittamisen vapautta koskevat säännökset. Alemmanasteinen sääntely olisi yleiseltä merkitykseltään vähäistä ja sen kohderyhmät olisivat suppeita. Sen perusedellytyksistä säädettäisiin lailla. Lupasääntely ei ole koskenut metro- ja raitioliikennettä. Lakiehdotuksen mukaan metro- ja raitioliikenteen harjoittamiseen vaadittaisiin toimilupa. Lupapakon voidaan katsoa rajoittavan elinkeinon harjoittamisen vapautta, vaikka metro- ja raitioideliikennettä harjoittaa nykyisin ainoastaan Helsingin kaupungin liikennelaitos, joka on kunnallinen liikelaitos. Elinkeinoon harjoittamisen vapautteen liittyvistä metro- ja raitioliikenteen harjoittamisen vapauden rajoittamisesta säädettäisiin lailla. Rajoitukset eivät rajoitaisi elinkeinonharjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

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

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### kaupunkiraideliikenteestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Lain soveltamisala ja tarkoitus*

Lakia sovelletaan metro- ja raitiotieliikenteeseen (*kaupunkiraideliikenne*).

Tämän lain tarkoituksena on edistää kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta ja luoda toiminnanharjoittajan ja matkustajien kannalta mahdollisimman hyvät edellytykset laissa tarkoitettulle liikenteelle ja matkustamiselle kaupunkiraideliikenteessä. Lisäksi lain tarkoituksena on varmistaa kaupunkiraideliikenteen mahdollisimman korkea palvelutaso.

#### 2 §

##### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *metroliikenteellä* muusta liikenteestä eriytettyllä suljetulla metrorataverkolla metrorakalustolla tapahtuvaa liikennettä;
- 2) *raitioliikenteellä* tiellä tai muulla yleisellä alueella, joko eri tavoin muista liikennealueista eriytettyllä ajoradalla tai samalla ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen kanssa tapahtuvaa liikennöintiä suljetussa raideliikennejärjestelmässä, joka on osa tieliikennettä;
- 3) *metrorataverkolla* erillistä suljettua rataverkkoa, jota käytetään metroliikenteen harjoittamisessa ja jolla ei ole tasoristeyksiä;
- 4) *raitiorataverkolla* erillistä suljettua rataverkkoa, jota käytetään raitioliikenteen harjoittamisessa;
- 5) *turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistuen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita;
- 6) *metrorataverkon haltijalla* kunnan liikelaitosta, yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka on vastuussa metrorataverkon rakentamisesta, kun-

- nossapidosta ja hallinnoinnista mukaan lukien metroliikenteen hallinta ja ohjaus;
- 7) *raitiorataverkon haltijalla* kunnan liikelaitosta, yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka on vastuussa raitiorataverkon rakentamisesta, kunnossapidosta ja hallinnoinnista mukaan lukien raitioliikenteen hallinta ja ohjaus;
  - 8) *metroliikenteen harjoittamisella* metroliikenteen harjoittamista toimiluvan nojalla metrorataverkolla;
  - 9) *metroliikenteen harjoittajalla* kunnan liikelaitosta, yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka harjoittaa metroliikennettä;
  - 10) *raitioliikenteen harjoittamisella* raitioliikenteen harjoittamista toimiluvan nojalla raitiorataverkolla;
  - 11) *raitioliikenteen harjoittajalla* kunnan liikelaitosta, yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka harjoittaa raitioliikennettä raitiorataverkolla.

#### 3 §

##### *Toimilupa metro- ja raitiorataverkon hallintaa varten*

Metrorataverkon hallintaa varten on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa. Viraston on myönnettävä toimilupa enintään 10 vuodeksi kerrallaan, jos:

- 1) hakijalla on 9 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) hakija osoittaa, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa metrorataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan;
- 3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 4) hakijan liikenneturvallisuustehtäviin määrätty henkilöt täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;

5) hakija on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;  
6) hakijalla on riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikenteen turvallisuusviraston on otettava turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia arvioidessaan huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus.

Mitä tässä pykälässä säädetään metrorata-verkon hallintaan vaadittavasta toimiluvasta, koskee myös raitiorataverkon hallintaan vaadittavaa toimilupaa.

#### 4 §

##### *Toimilupa metro- ja raitioliikenteen harjoittamista varten*

Metroliikenteen harjoittamista varten on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa. Viraston on myönnettävä toimilupa enintään 10 vuodeksi kerrallaan, jos:

- 1) hakijalla on 9 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) hakija osoittaa, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa metroliikenteen turvallisuuden;
- 3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 4) hakijan turvallisuustehtäviin määrätty henkilöt täyttävät kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;
- 5) hakija on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;
- 6) hakijalla on riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikenteen turvallisuusviraston on otettava turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia arvioidessaan huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus.

Mitä tässä pykälässä säädetään metroliikenteen harjoittamista varten vaadittavasta toimiluvasta, koskee myös raitioliikenteen harjoittamista varten vaadittavaa toimilupaa.

#### 5 §

##### *Toimiluvan myöntämistä koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset*

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 4 §: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 työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan kaupunkiraideliikenneverkon liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillisesta pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on hakemuksen edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus:

- 1) 3 §:ssä tarkoitettua toimiluvan osalta metro- tai raitiorataverkon turvalliseen hallintaan ja sen valvontaan, ja
- 2) 4 §:ssä tarkoitettua toimiluvan osalta metro- tai raitioliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan.

Hakija ei täytä 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa ja 4 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

- 1) hakija 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) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja. Rataverkon hallintaa varten ja liikenteen harjoittamista varten voidaan myöntää tässä laissa tarkoitettu toimilupa ainoastaan kunnan liikelaitokselle, yhtiölle tai muulle yhteisölle. Toimilupa on myönnettävä edellytysten täyttyessä ja hakijan niin vaatiessa samalle hakijalle.

## 6 §

### *Toimiluvan uusiminen ja muuttaminen*

Jos toimiluvan haltijan harjoittaman toiminnan luonne tai laajuus muuttuu oleellisesti, sen tulee hakea toimiluvan muuttamista siltä osin kuin muutos vaikuttaa toimiluvan edellytyksiin. Toimiluvan haltijan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle toimiluvan edellytyksiin vaikuttavista muista merkittävistä muutoksista.

Virasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen toimilupaa muuttamatta.

Virasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rataverkon hallintaan tai liikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

Virasto voi lisäksi tarvittaessa toimiluvan haltijan hakemuksesta muuttaa myöntämänsä toimiluvan tai sen osan, jos toimiluvan myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti.

Jos virasto katsoo, että turvallisuus voi 1 momentissa tarkoitettussa muutostilanteessa vaarantua, sen on peruutettava toimilupa noudattaen, mitä 7 §:ssä säädetään toimiluvan peruuttamisesta.

## 7 §

### *Toimiluvan peruuttaminen*

Jos toimiluvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusviraston on varattava toimiluvan haltijalle mahdollisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos toimiluvan haltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutteellisuutta on pidettävä olennaisena, tai jos toimiluvan haltija on asetettu konkurssiin eikä toimiluvan haltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen liikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, viraston on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Todetessaan, että toimiluvan haltija ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi samalla päättää, että rataverkon hallintaa tai liikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rataverkon hallinnan tai liikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa liikenteen turvallisuuden.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa toimiluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai metro- tai raitioliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Jos rikkomukset ovat vähäisiä, virasto voi antaa toimiluvan haltijalle varoituksen.

## 8 §

### *Toiminnanharjoittajan vastuu*

Tässä laissa tarkoitettu rataverkon haltija ja liikenteenharjoittaja vastaavat metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Niiden on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä.

Rataverkon haltijalla ja liikenteenharjoittajalla on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja 9 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä.



Liikenteen turvallisuusvirasto määrittelee metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustason.

Tarkemmat säännökset metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 9 §

### *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 seuraavat perusosat:

- 1) organisaation pääjohtajan tai organisaation ylimpään johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä ja koko henkilökunnan tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka;
- 2) laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi;
- 3) menettelyt, jolla varmistetaan erilaisten vaatimusten tunnistaminen ja noudattaminen;
- 4) toimintaan vaikuttavien riskien tunnistaminen, arviointi ja hallinta huomioiden sisäiset ja ulkoiset riskit;
- 5) menettelyt henkilökunnan pätevyyksien ja kelpoisuuksien hallintaan ja ylläpitämiseen;
- 6) menettelyt tiedonvälitykseen omassa organisaatiossa ja muiden toimintaan vaikuttavien organisaatioiden välillä;
- 7) menettelyt, joilla turvallisuutta koskevat tiedot dokumentoidaan ja tallennetaan sekä menettelyt turvallisuutta koskevan dokumentaation oikeellisuuden varmistamiseksi;
- 8) menettelyt kaluston tai infrastruktuurin turvallisuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi mukaan lukien riippumattoman kolmannen osapuolen suorittama arviointi hyväksymisvaiheessa;
- 9) menettelyt onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta, niiden tutkinnasta se-

kä arvioinnista ja tarvittavien ehkäisevien toimenpiteiden toteuttamisesta;

10) menettelyt, joilla varmistetaan toiminta poikkeusoloissa ja normaaliajan häiriötilanteissa;

11) menettelyt sisäisen tarkastuksen ja oma-valvonnan toteuttamiseksi; sekä

12) jatkuvan parantamisen menettelyt.

Lisäksi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulee olla

1) luettelo liikenneturvallisuustehtävissä olevasta henkilöstöstä ja heidän hyväksytyistä kelpoisuuksistaan; sekä

2) luettelo hyväksytystä kalustosta tai hyväksytystä infrastruktuurista.

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

Tarkemmat säännökset turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 10 §

### *Metro- ja raitioliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset*

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

1) metrojunan ja raitioliikenteessä käytettävän kaluston kuljettaminen, ja

2) metroliikenteen ohjaus.

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 perus-

teella kelpoinen hoitamaan mainittuja tehtäviä.

Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että henkilö käy työterveyshuoltolain (1383/2001) mukaisessa terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa 1 momentissa tarkoitettua liikenneturvallisuustehtävää. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa siten, kuin siitä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään. 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 säädetty kelpoisuusvaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä lääkärin antaman lausunnon perusteella myöntää liikenneturvallisuustehtävää hoitavalle erivapauden toistaiseksi tai määräajaksi terveydentilaa koskevista lain nojalla säädettyistä vaatimuksista, jos erivapaus ei vaaranna kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta. Virasto voi päätöksessään asettaa ehtoja tai rajoituksia kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Erivapaus lakkaa, jos lääkäri toteaa, että liikenneturvallisuustehtävää hoitavan terveydentilassa erivapauden perusteena ollut puute on poistunut tai että henkilö ei enää kykene hoitamaan liikenneturvallisuustehtävää.

Tarkemmat säännökset terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan on käytävä lääkärintarkastuksessa, sekä erivapauden hakemisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 11 §

### *Rataverkon liikenteenohjaus*

Tässä laissa tarkoitetun rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta ja huolehtii liikenteenohjauspalvelun tasapuolisuudesta. Rataverkon haltija voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

## 12 §

### *Kaupunkiraideliikennerekisteri*

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

Rekisteriin merkitään:

1) luvanhaltijan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi sekä osoite ja muut yhteystiedot ja  
2) tarpeelliset tiedot 3 ja 4 §:ssä säädettyistä luvan myöntämisen edellytyksistä.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, rekisteriin merkittyjen tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

Toiminnanharjoittajan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

Viraston on poistettava tiedot luvanhaltijoista rekisteristä viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun 3 § tai 4 §:n mukainen toimilupa on lakannut.

Viraston on korjattava tai täydennettävä kaupunkiraideliikennerekisteriin talletettuja rekisteritietoja saatuaan luotettavan selvityksen siitä, että rekisterissä oleva tieto on virheellinen tai muuttunut taikka velvollisuus ilmoittaa rekisteritietoja on laiminlyöty. Viraston on ennen korjauksen tekemistä annettava asianosaisen lausua käsityksensä sen aiheellisuudesta, jos korjaus vaikuttaa asianosaisen oikeuksiin. Korjauksen tehtyään viraston on ilmoitettava siitä asianosaiselle.

Tarkemmat säännökset 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 13 §

### *Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen esitettävä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tämän lain mukaisten teh-

täviensä hoitamiseksi tietoja väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiantikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista (661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitetusta luovutusrajoituksesta

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

#### 14 §

##### *Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset*

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite- ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen muuhun tarkoitukseen kuin viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamista varten.

Siirrettäessä 13 §:ssä tarkoitettu väestötietojärjestelmään talletettu luovutusrajoitus kaupunkiraideliikennerekisteriin luovutusrajoitus tulee laajentaa kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi. Luovutusrajoitus ei estä henkilötietojen luovuttamista viranomaisille ja muille lakisääteistä tehtävää hoitaville.

Luovutettaessa 2 momentissa tarkoitettu luovutusrajoituksen alainen tieto on luovutuksensaajalle samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta sekä tietojen käyttöä ja suojausta koskevista rajoituksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä jättää ilmoittamatta luovutusrajoituksesta, jos luovutettava tieto ja sen käyttötarkoitus on sellainen, että ilmoittamatta jättämisen ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen tarkoitusta.

#### 15 §

##### *Valvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän valvonnasta.

Virasto valvoo:

1) metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista;

2) liikenteenharjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta; sekä

3) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmässä.

#### 16 §

##### *Viranomaisvalvonnan suorittaminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi suorittaa valvontatehtävänsä ennakoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta.

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, liikenteenharjoittajan, rataverkon haltijan 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 toimijoiden palveluksessa olevan henkilöstön toimintaa; ja

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

4) päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen rekistereitä.

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

#### 17 §

##### *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.

### 18 §

#### *Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen*

Tässä laissa tarkoitetun rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista siten, kuin ilmoitusvelvollisuudesta tarkemmin säädetään valtioneuvoston asetuksella. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista on lisäksi ilmoitettava Onnettomuustutkintakeskukselle siten kuin turvallisuustutkintalaissa (525/2011) säädetään.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tiedot ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n nojalla salassa pidettäviä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi pitää salassa 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

### 19 §

#### *Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö*

Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelematoman 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.

Liikenteenharjoittaja, rataverkon haltija tai muu tässä laissa tarkoitettu toimija eivät saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

### 20 §

#### *Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet*

Tässä laissa tarkoitettu rataverkon haltija ja liikenteen harjoittaja vastaa kaupunkiraideliikenteen viestintään käytettävästä verkosta kukin oman toimintansa osalta. Kaupunkiraideliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saa käyttää ainoastaan kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan 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 tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirasto viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja
- 2) rataverkon haltija ja liikenteen harjoittaja turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi.

Edellä 2 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 2 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää ja 3 momentin perusteella luovuttaa vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

## 21 §

### *Huomautus ja varoitus*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti.

## 22 §

### *Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehosteinoihin*

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

## 23 §

### *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.

## 24 §

### *Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta  
1) harjoittaa tässä laissa tarkoitettua liikennettä säädettyjen edellytysten puuttuessa,  
2) liikkuu tai oleskelee asiattomasti, metrora-taverkolla, tai muulla metroluokituksen kuuluvalla alueella, joka ei ole yleisön käytettävissä,  
3) toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai Liikenteen turvallisuusviraston antaman velvoitteen tai kiellon vastaisesti on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, kaupunkiraideliikennesäädännön rikkomisesta sakkoon.

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

Rangaistus raitioliikennettä koskevista liikenteen vaarantamisrikoksista ja liikenne-paosta tieliikenteessä säädetään rikoslain (19.12.1889/39) 23 luvun 1–2 ja 11 §:ssä. Rangaistus ratti- ja junaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle, kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, kuolemantuottamuksesta, vammaantuottamuksesta ja vaaran aiheuttamisesta säädetään 21 luvun 8–11 ja 13 §:ssä ja 23 luvun 3–4, 7–8 ja 10 §:ssä.

## 25 §

### *Voimaantulo ja siirtymäsäännökset*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-  
kuuta 2016.

Toiminnanharjoittajalla on oltava 3 §:ssä  
tarkoitettu toimilupa metro- ja raitiorataver-  
kon hallintaa varten tai 4 §:ssä tarkoitettu  
toimilupa metro- ja raitioliikenteen harjoit-  
tamista varten viimeistään 1 päivänä syys-  
kuuta 2016.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa ol-  
leet kelpoisuudet tässä laissa tarkoitettuihin  
liikenneturvallisuustehtäviin ovat edelleen  
voimassa niillä henkilöillä, jotka hoitavat  
samoja liikenneturvallisuustehtäviä silloin,  
kun laki tulee voimaan.