

Asia: VN/9334/2019

Hallituksen esitysluonnos raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Finrail lausuu seuraavaa hallituksen perustelujen kohtaan 69 §. Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävä lupa:

Liikennepaikan osa ei ole alueellisesti rajattu maantieteellinen alue. Liikennepaikan osa on junaliikenteen toiminnallinen piste, minkä avulla juna tietää tarkan pysähtymispaikan liikennepaikan sisällä. Liikennepaikan osaan ei voi siis perusteluissa viitata eikä liikennepaikka siis koostu liikennepaikan osista vaan liikennepaikalla on liikennepaikan osia.

Perustelun virkkeessä, ”Liikennöitävä yksikkö voisi tarvittaessa ylittää myös liikennepaikan rajan sen verran, kuin se on välttämätöntä liikennöinnissä, jotta juna voisi tehdä tarvittavan raiteen vaihdon”, puhutaan yhtä aikaa liikennöitävästä yksiköstä ja junasta. Juna-termi viittaa junaliikenteeseen, joten oikeampi termi olisi puhua molemmissa kohdissa yksiköstä.

Perusteluissa rajoitetaan rataverkon käyttöön liittyvää toimintaa luettelemalla tietyt liikennepaikat. Finrailille ei ole selvää, miksi juuri näihin liikennepaikkoihin on päädytty ja lisäksi Finrailin näkemyksen mukaan näin tarkka rajaaminen ei ole hallituksen perustelumustion asiaa. Tämä rajaa tarpeettomasti toimintaa ja lisäksi rataverkon muutoksissa myös lainsäädäntöä jouduttaisiin muuttamaan. Lisäksi samassa kohdassa viitataan liikennepaikan osien väliseen liikennöintiin, jota on siis edellä todetun mukaisesti käytännössä mahdotonta määritellä, koska liikennepaikan osalla ei ole rajaa vaan se on pistemäinen toiminnallinen kohde rataverkolla.

Lisäksi Finrail haluaa tässä yhteydessä esittää muutosehdotuksen raideliikennelain (1302/2018) 168 §:ään rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet seuraavasti:

Nykytilanne

Rautatieliikenteen viestiliikenteen tallenteiden, turvalaitteiden tuottamien tietojen sekä muiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeellisten tietojen tallentamisesta, säilyttämisestä ja hävittämisestä vastaa rataverkon haltija eli valtion rataverkolla Väylävirasto.

Liikenteenohjauspalveluita tarjoavalla yhtiöllä on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistetietoja toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan. Tallenteiden tilaaminen tapahtuu tapauskohtaisesti Väyläviraston kuvaaman menettelyn kautta.

Nykytilanteen haasteet

Käytännössä puheviestitallenteiden saaminen on hidasta ja kallista, mikä tarpeettomasti hidastaa turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän kehittämistä ja vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa.

Turvalaitteella tarkoitetaan yksittäistä turvalaitoksen toimintaan liittyvää laitetta. Turvalaitos tarkoittaa yhden tai useamman asetinlaitteen tai turvalaitteiden muodostamaa kokonaisuutta, jolla turvataan liikennöintiä (Väylävirasto, RATO 6). Turvalaitejärjestelmä on Väyläviraston hallinnoima ja omistama kokonaisuus. Kauko-ohjausjärjestelmä on asetinlaitteesta erillinen ohjausjärjestelmä, jolla voidaan ohjata yhtä tai useampaa asetinlaitetta. Kauko-ohjausjärjestelmä on liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön hallitsema ja omistama kokonaisuus. Väylävirasto ja Finrail ovat sopineet raideliikennelain kirjauksen mukaisesti, että turvalaitteiden tiedot ovat Väyläviraston ja kauko-ohjausjärjestelmän tuottamat tiedot ovat Finrailin. Turvalaitetietojen ja niihin liittyvien tietojen osalta vastuu on nykytilanteessa jaettu järjestelmien omistajuuden mukaan. Määritelmät ja rajat todennäköisesti hämärtyvät tulevaisuudessa, kun liikenteen varmistamiseen ja ohjaamiseen käytettävät järjestelmät kehittyvät.

Vastaavat esimerkit muusta lainsäädännöstä ja raideliikennelaista

Muissa liikennemuodoissa tallenteiden hallintavastuu on joko jaettu rataverkon haltijan ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavalla yhtiöllä tai suoraan liikenteenohjauspalvelua tarjoavalla yhtiöllä.

Ilmailulaki (864/2014, 116 § Lennonvarmistustoiminnan tallenteet) mahdollistaa lennonvarmistuspalvelun tarjoajalle mahdollisuuden tallenteiden käyttämiseen onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja vastaavien tilanteiden tutkintaan sekä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan omaan lentoturvallisuustyöhön. Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja niin ikään vastaa tallenteiden asiallisesta säilyttämisestä ja hävittämisestä.

Raideliikennelaissa 163 §:ssä kaupunkiraideliikenteen osalta on myös vastaava kirjaus, missä rataverkon haltijan ja toiminnanharjoittajan on huolehdittava siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestiliikenne, kaupunkiraideliikenteessä käytettävien turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot on hävitettävä sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita käyttötarkoitukseensa. Rataverkon haltija ja toiminnanharjoittaja saavat käyttää kaupunkiraideliikenteen viestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi.

Muutosehdotus

Tämän perusteella Finrail ehdottaa, että raideliikennelain 168 § kirjataan samaan muotoon kuin raideliikennelain pykälä 163 eli rataverkon haltijalle ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle yhtiölle annetaan yhtäläiset mahdollisuudet, oikeudet ja vastuut rautatieliikenteen tallenteiden tallentamiseen, säilyttämiseen ja käyttämiseen turvallisuuden kehittämiseksi.

Ehdotettu muutos pienentää kustannuksia, nopeuttaa ja yksinkertaistaa vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa, selventää vastuujakoa Väyläviraston ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön välillä sekä helpottaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesta valvontaa.

Ehdotus pykälän 168 tekstiksi edellisillä perustuilla:

Rataverkon haltijan tarjoamia rautatieliikenteen viestintäpalveluita saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Väyläviraston ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön on huolehdittava siitä, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot tulee hävittää sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenne- ja viestintävirasto rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) Väylävirasto ja liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvän valvontansa suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan

tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, rautatieliikenteen harjoittajalla ja yksityisraiteen haltijalla on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja toiminnanharjoittajan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa varten vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi sekä rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän kehittämiseksi. Tässä momentissa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja 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.

Hytönen Toni
Finrail Oy