

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto koskien raideliikennelain muuttamista. HaminaKotka Satama Oy on Suomen merkittävin yleissatama, vientisatama, ja hallinnassamme on Suomen suurin yksityinen rataverkko. Rataverkollamme operoi tällä hetkellä viisi raideliikenneoperaattoria.

### **Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta**

Huolimatta siitä, että lain säätäjän tarkoitus ilmeisesti on varmistaa, että mahdolliset säädöksiin tulevat muutokset kirjautuvat järjestelmiin, valvonta voisi kohdentua vain siihen, että toiminta on turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaista, ei siihen, että järjestelmä on 10, 11 ja 30 §:ssä kuvattujen vaatimusten mukainen.

Raideliikennelain 26 §:ssa, Turvallisuusluvan myöntäminen, säädetään:

*"... Myöntämällään turvallisuusluvalla Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on ryhtynyt rataverkkoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseksi."*

Turvallisuusluvan myöntämisen yhteydessä virasto on mitä ilmeisimmin tarkastanut järjestelmän säädöstenmukaisuuden. Tähän ongelmaan Satama on törmännyt auditoinneissa, kun järjestelmän mukaista toimintaa arvioitaessa onkin arvioitu sitä, onko järjestelmä alun perin ollut säädösten mukainen.

### **Siirtolupaa koskien:**

Siirtoluvan antamisen yhteydessä viraston olisi tarpeen selvittää ja tarvittaessa rajata, mitä rataverkon osaa tai mitä rataverkkoja lupa koskee sekä varmistaa rataverkkojen haltijoilta, että kyseinen lupa on mahdollista antaa.

Tilanne on hankala, jos Satama ei tiedä tällaisen poikkeavan kaluston liikennöinnistään rataverkolla. Kyseenalaista on myös se, jos Sataman rataverkolla liikennöivän kaluston "rajoitteista" päättää joku muu kuin rataverkon haltija Satama. Erityisen vaarallista myös olisi, jos virasto voisi antaa siirtoluvan, joka on vastoin rataverkon haltijan asettamaa rataverkkonsa käyttämisen rajoitetta, esimerkkinä akselipaino tai käyttövoima.

### **Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset:**

*"Rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tai kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä eli duoraideliikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan on myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen."*

Tekstiä tulkiten tämä toiminta siis olisi mahdollista siten, että rautatieliikenteen harjoittaja ilmoittaa asian ilman rataverkon haltijan suostumusta tai lupaa. Näin ei saa olla.

*"Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta."*

Rataverkon haltija ei siis välttämättä saa tätä tietoa lainkaan eikä suunnitelmaan sisälly tietoja rataverkkojen haltijoiden roolista. Onko niin, että suunnitelman voisi siis tehdä rataverkon haltijasta riippumatta? Näemme tämän ongelmallisena.

*”Kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu 1 momentissa tarkoitetusta testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen suljetulla rataverkolla voidaan järjestää 18 §:n 2 momentissa säädettyllä tavalla.”*

Tässä on tarkoitus säätää ehto suljetusta rataverkosta, joka vähän samaan tapaan on jo säädetty 18 §:ssä. Ei ole kovin selkeää. Keskeistä on, että virastolle annetun ilmoituksen mukainen liikennöinti edellyttäisi rataverkon haltijan tekoja ja ohjeistamista 18 §:ssä säädettyllä tavalla tilanteessa, josta rataverkon haltijalla ei ole tietoa ja johon se ei ole antanut lupaa. Rataverkon haltijan rooli luvan antajana pitäisi säätää selkeästi.

Toivomme, että näkemyksemme otetaan huomioon lainsäädäntöä valmisteltaessa.

Ville Kuitunen

Liikennejohtaja

HaminaKotka Satama Oy