Kaupunkiraideliikennemääräyksen perustelumuistio

Sisällys

Määräyksen tausta ja säädösperusta 1

Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä 2

Määräyksen tavoite 2

Määräyksen valmistelu 3

Lausuntopalaute 3

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista 7

Yksityiskohtaiset perustelut 8

Määräyksen aikataulu/voimaantulo 16

Jälkiseuranta 16

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräyksen tausta

Määräyksen valmistelu käynnistettiin, koska aiempi kaupunkiraideliikenteen määräys (TRAFICOM/52247/03.04.02.00/2023) on tarkoitus kumota ja korvata ajantasaisella sääntelyllä. Uudistuksella pyritään edistämään kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuutta sekä varmistamaan, että määräys vastaa lakimuutoksia ja sääntely-ympäristön kehittymistä. Taustalla on erityisesti raideliikennelain 1.4.2026 voimaantuleva muutos sekä tarve täsmentää ilmoitusmenettelyjä ja muita toimijoille kohdistuvia velvoitteita.

Säädösperusta

Määräyksenantovaltuudesta on säädetty laissa liikenteen palveluista (320/2017, 62 §:n 3 momentti, 63 §:n 3 momentti, 64 §:n 5 momentti ja 65 §:n 6 momentti) sekä raideliikennelaissa (1302/2018, 156 §:n 5 momentti, 157 §:n 2 momentti, 158 §:n 5 momentti, 160 §:n 4 momentti, 164 a §:n 5 momentti ja 165 §:n 4 momentti).

Traficomin toimivalta antaa määräys perustuu raideliikennelain 164 a §:ään, jossa säädetään kaupunkiraideliikenteen suunnittelua ja rakentamista koskevasta ilmoituksesta ja sen liitteistä. Hallituksen esityksen HE 65/2025 vp

mukaan määräyksellä annettaisiin tarkemmat vaatimukset ilmoituksen muodosta ja toimittamistavasta. Lisäksi määräystä ohjaavat raideliikennelain 157 § sekä liikenteen palveluista annetun lain 63 § ja 65 § niiltä osin, kuin ne velvoittavat toimijoita kelpoisuusvaatimuksista ja kyberturvallisuusriskien arvioinnista.

EU-säädösten täytäntöönpano

Määräyksellä ei panna täytäntöön EU-asetusta tai -direktiiviä.

Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä

Kaupunkiraideliikennemääräys ei sisällä kaikkia Liikenne- ja viestintäviraston antamia kaupunkiraideliikenteen toimijoita koskevia määräyksiä. Liikenne- ja viestintäviraston määräys raideliikenteen häiriöiden ilmoittamisesta sekä määräys valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmästä sisältävät myös kaupunkiraideliikenteen toimijoita koskevia määräyksiä.

Myös kaupunkiraideliikenteeseen vaikuttavat osaltaan kyberturvallisuuslain (124/2025) voimaantulo sekä yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain (310/2025) voimaantulo.

Määräyksen tavoite

Määräyksen tavoitteena on ajantasaistaa kaupunkiraideliikenteen sääntely vastaamaan raideliikennelain muutoksia ja uutta määräyksenantovaltuutta. Keskeisenä tavoitteena on tukea 164 a §:n mukaista menettelyä siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voi vaikuttaa kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitteluun riittävän varhaisessa vaiheessa. Määräys selkeyttää ilmoitusta ja siihen liittyviä asiakirjoja koskevia vaatimuksia sekä varmistaa menettelyn sujuvuuden rataverkon haltijan, hankkeen toteuttajan ja viraston näkökulmasta.

Kaupunkiraideliikennemääräyksen sisältöön on tehty tarkennuksia, jotta määräys pysyy kelpoisuusvaatimuksia, kyberturvallisuutta ja häiriöilmoittamista koskevien säännösten osalta ajan tasalla. Terveydentilavaatimukset saatetaan osaksi määräystä huomioiden Onnettomuustutkintakeskuksen antama suositus (2025-S29).

Päivitys tukee hallitusohjelman liikenneturvallisuustavoitetta, jonka mukaan Suomessa ei tapahtuisi liikennekuolemia vuoteen 2050 mennessä.

Määräyksen valmistelu

Määräystä on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin asiantuntijoiden kesken ja määräyksen valmistelu on ollut asialistalla kaikissa kaupunkiraideliikennetoimijoiden yhteistyöryhmien kokouksissa. Valmistelusta on myös tiedotettu Traficomin säädösinfoissa.

Valmistelun yhteydessä laadittiin kysely: Kaupunkiraideliikennemääräyksen päivittäminen ja muutostarpeet. Vastausaikaa oli 19.11.-30.11.2025. Kyselyssä käsiteltiin seuraavat kokonaisuudet:

- Kaupunkiraideliikenteen suunnittelua ja rakentamista koskeva ilmoitusmenettely
- Kyberturvallisuusvaatimukset
- Kuljettajien kelpoisuusehdot
- Häiriöiden ilmoittamismenettely

Kyselyllä toivottiin toimijoilta kaikkia päivitys- ja muutostarpeita sekä muita huomioita määräyksen sisältöön.

Lausuntokierros toteutetaan Lausuntopalvelu.fi:ssä 2.3-27.4.2026.

Lausuntopalaute

Liikenne- ja viestintävirasto on saanut määräysluonnoksesta neljä lausuntoa. Lausunnon ovat antaneet VR-Yhtymä Oyj, Helsingin kaupunki, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy yhdessä Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen kanssa sekä Tampereen Raitiotie Oy. Liikenne- ja viestintävirasto kiittää saaduista lausunnoista ja tarkastelee alla määräysluonnoksesta saatuja huomioita tehdäkseen tarvittavia muutoksia määräykseen.

Terveydentilavaatimuksista

Terveydentilaa koskevia vaatimuksia koskien VR on tuonut esiin VR:n edellyttävän jo maantieliikenteen R2 ajoterveysvaatimuksia tiukempia terveydentilavaatimuksia. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne on todennut toiminnanharjoittajien määritelleen nykyisellään kriteeristönsä työterveyspalveluntuottajien kanssa huomattavasti tarkemmin. Terveydentilavaatimuksia koskien huomiona on esitetty määräysluonnoksen ja nykyisten ohjeiden keskinäisen suhteen täsmentämistarve sekä tarve käsitellä päihteisiin liittyviä vaatimuksia määräyksessä. Täsmennystä on pyydetty siihen, onko tarkoituksena luopua nykyisistä vaatimuksista.

Määräykseen otettavilla terveydentilavaatimuksilla ei ole tarkoitus heikentää käytännössä aiheelliseksi katsottua vaatimustasoa. Liikenteen palveluista annetun lain 65 §:n mukaisina edellytyksinä kaupunkiraideliikenteen kuljettajalle on muun ohessa tehtävään sopivuus sekä terveyden puolesta liikenteen

palveluista säädettyjen ja lain nojalla määrättyjen vaatimusten täyttyminen. Keskeisenä vaatimuksena on osoittaa lääkärintodistuksella olevansa kelpoinen hoitamaan kuljettajan tehtävää. Velvoittavalla määräyksellä kavennetaan nykyisen ohjeen ja ylätasoisemman velvoittavan sääntelyn välistä eroa.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on esittänyt määräyksen minimikriteeristöksi ryhmän 2 ajoterveysvaatimuksia ja toisaalta nähnyt näkövaatimuksen tiukentamista siirtymäsäännöksellä perusteltuna. Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy on katsonut, että dioptrivaatimukset voisivat vastata rautatieliikennettä (-8, +5) ja että myös kahden silmän yhteisnäöstä voitaisiin linjata määräyksessä. Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne on ehdottanut selkeytystä kohtaan 5.2 huomioiden e-alakohdan koskevan kuuloaistia, sekä kohtaan 5.3.

Tampereen Raitiotie Oy on nostanut esiin huoltoajopätevyyksien terveydentilavaatimusten tasoa koskevan kysymyksen ja toivonut ajokorttiluokan II terveydentilavaatimusten riittävän jatkossakin kunnossapitokalustolle ja varikkoalueella, sillä joukko on pieni ja ero määräysluonnoksen kohdan 5.2 (a ja c) sekä F122-ryhmän II vaatimusten osalta ero ei olisi niin merkittävä.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että terveydentilavaatimuksilla suojataan raitiovaunun matkustajien lisäksi muita liikkujia, minkä vuoksi raitioverkon laajuudella liikuttaessa kuljettajiin sovellettaisiin samoja vaatimuksia riippumatta siitä, kuljetetaanko liikenteessä matkustajia.

Hankeilmoitus

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on ehdottanut muutoksia hankkeesta ilmoittamista koskien kohdan 6.2 alakohtiin a, e, f ja kohtaan 6.3.

Tampereen Raitiotie Oy on katsonut raideliikennelain 164 a §:n muotoilut määräysluonnoksen kohdan 6.2 alakohtien d, e ja d osalta selkeämmiksi ja tarpeettomaksi toistoksi määräyksessä.

Helsingin kaupunki on lausunnossaan tuonut esiin roolinsa Helsingin kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijoiden (Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy, Helsingin kaupungin liikennelaitos) aktiivisena omistajana ja suoran roolinsa erityisesti katualuille sijoitettavien raitioteiden suunnittelussa ja vastuunsa katusuunnitelmapäätöksien laatimisessa. Helsingin kaupunki on tuonut esiin, ettei lausuntoa ole erikseen pyydetty kunnilta huomioiden hankkeista ilmoittamista koskevat määräysluonnoksen kohdat 6.1–6.3 ja alueidenkäyttölain 84 §.

Lausuntopyynnöstä on tiedotettu lausuntopalveluun asettamisen yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston kaupunkiraideliikenteen sähköpostilistalle täydennettynä tuolloin virastossa tunnistetuilla alueidenkäyttöön tai kuljettajiin

liittyvillä yksittäisillä tahoilla. Liikenne- ja viestintävirasto kiittää Helsingin kaupunkia aktiivisuudesta lausunnonantajana. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa raideliikennelain 164 a §:n mukainen ilmoitusvelvollisuus koskee sitä että "rataverkon haltijan tai hankkeen toteuttajan on tehtävä ilmoitus". Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelua ja rakentamista koskevasta ilmoituksesta ja sen liitteenä toimitettavasta suunnitelmasta ja turvallisuusvaikutusten arvioinnista. Määräyksen on oltava määräyksenantovaltuuden ja lain asettamien raamien puitteissa.

Helsingin kaupunki on viitannut hallituksen esitystä koskevassa lausunnossa toteamaansa kantaan ilmoitusmenettelyn ristiriidasta kunnan itsehallinnon kanssa. Näin ollen Liikenne- ja viestintäministeriön lainvalmistelussa on oltu tietoisia kaupungin esittämästä kannasta ja kuten myös lausunnosta käy ilmi, hallituksen esityksessä on osaltaan ilmaistu, ettei Liikenne- ja viestintäviraston antama raideliikennelain 164 a §:ssä tarkoitettu lausunto sido kaupunkia.

Hallituksen esityksessä (HE 65/2025) ilmoitukseen liittyviä vaatimuksia on kuvattu tarpeellisiksi, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi jo kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa riittävällä tavalla valvoa sitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija on varautunut erilaisiin riskeihin ja rataverkko voitaisiin aikanaan avata liikenteelle mahdollisimman turvallisella tavalla.

Hallituksen esityksen mukaan suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa ei välttämättä ole vielä päätetty, mikä taho toimii rataverkon haltijana liikenteen käynnistyessä. Esityksessä todetaan myös, että rataverkon suunnittelijana tai rakentajana voi kunnan tai kuntayhtymän toimeksiannosta toimia yksityinen yritys.

On tärkeää, että ilmoitus ja sen liitteet laaditaan yhteistyössä hankkeen eri osapuolten kesken. Tärkeimpiä yhteistyötahoja ovat etenkin hankkeen toteutukseen osallistuvat keskeiset tahot, mukaan lukien kaupunkien liikenne- ja katusuunnittelusta vastaavat viranomaiset, riippumatta siitä, tekeekö ilmoituksen kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija vai rataverkon suunnittelija tai rakentaja.

Liikenne- ja viestintäviraston määräysvalmistelussa on lähdetty siitä, että ilmoituksen tekee rataverkon haltijaksi tuleva taho tai muu hanketta aktiivisesti toteuttava taho. Toteuttajia voi olla useita, esimerkiksi allianssimallilla toteutettavissa hankkeissa.

Kaupunki ei olisi raitiotiehankkeen tilaajana tai hyväksyjänä automaattisesti raideliikennelain 164 a §:ssä tarkoitettu hankkeen toteuttaja, vaikka suunnittelu ja rakentaminen tapahtuisi sen alueella yksityisen tahon toimesta. Usein

kaupunki kuitenkin osallistuu hankkeeseen aktiivisesti ja voi siten olla osaltaan hankkeen toteuttaja.

Liikenne- ja viestintäviraston antamat raideliikennelain 164 a §:n mukaiset lausunnot annetaan lain sanamuodon mukaan rataverkon haltijalle. Käytännössä tarkoituksenmukaista on toimittaa lausunto lisäksi ainakin ilmoituksen tehneen toteuttajan tietoon huomioiden, ettei lopulta rataverkon haltijana toimivaa tahoa aina olisi ratkaistu keskeneräisessä hankkeessa. On selvää, että tyypilliseen kaupunkiraideliikennehankkeeseen liittyy useita aktiivisia toimijoita erilaisissa keskinäisissä rooleissa. Kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle alueidenkäyttölain 84 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo kaupunkiraideliikenteen hallintaan raideliikennelain 162 §:n mukaisesti ja raideliikennelain 164 a §:n kontekstissa viraston mielenkiinto kohdistuu erityisesti raideliikennelain 21 luvussa esitettyjen 154 §, 157 § ja 158 § mukaisiin kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskeviin vaatimuksiin. Kunnan järjestämä kadunpito kaupunkiympäristössä vaikuttaa osaltaan siihen, millaisin edellytyksin ja ratkaisuin rataverkon haltija omassa roolissaan vastaa raitiorataverkon turvallisuudesta ja riskien hallinnasta. Ilmoitusmenettely laskee riskiä sille, että Liikenne- ja viestintävirasto havaitsisi liikennöinnin alkaessa liikennöinnin edellytyksiin seikkoja, jotka olisi voitu havaita ja tiedostaa harkitessa hankkeeseen liittyvien tahojen vastuualueilla tehtäviä ratkaisuja.

Helsingin kaupunki on tuonut esiin, että kaupunkiraiteet ulottuvat Helsingissä kahdeksaan suurpiiriin ja että kaupunki suhtautuu myönteisesti sidosryhmäyhteistyöhön myös suunnittelussa, joka ei kuulu ilmoitusvelvollisuuden piiriin. Kaupunki on kuitenkin katsonut, että määräyksestä tulisi käydä selvästi ilmi, milloin ilmoitusvelvollisuus syntyy. Erityisesti kaupunki on pyytänyt täsmennystä siihen, mitä laissa tarkoitetaan alueella, jolla ei ole ennestään kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa.

Liikenne- ja viestintävirasto pyrkii selventämään ilmoitusvelvollisuuden soveltamista taustoittamalla tulkintakysymystä perustelumuistiossa. Virasto suhtautuu kuitenkin pidättyvästi ilmoitusvelvollisesta tai ilmoitusvelvollisuuden yhteydessä tarkoitetusta alueesta määräämiseen määräyksenantovaltuuden rajaus sekä laissa säädetty huomioiden. Ilmoitusvelvollisesta ja ilmoitusvelvollisuuden alueellisesta soveltamisalasta säädetään raideliikennelain 164 a §:ssä.

Hallituksen esityksen perusteluissa on lähdetty siitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tulisi arvioida erityisesti sitä, ovatko uuden kaupunkiraideyhteyden alueella muut tie- ja katuliikenteen käyttäjät tottuneita ennestään raideliikenteen ja muun tie- ja katuliikenteen kohtaamiseen, sekä tuoda esiin, miten tämä huomioidaan suunnittelussa ja käyttöönotossa. Nykyisen kaupunkiraideliikenteen rataverkon laajentumisesta hallituksen esityksessä on käytetty esimerkkinä laajentumista Helsingin kantakaupungin ulkopuolella

alueille, joilla ei ole kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa. Vastaavasti yleisempänä esimerkkinä hallituksen esityksessä on käytetty uusien seutujen tai kaupunginosien tulemista hankkeiden piiriin, tarkoittamatta kuitenkaan vähäisiä nykyiseen rataverkkoon liittyviä laajennuksia. Helsingissä raitiovaunuliikenne tapahtuu nykyisellään Kehä I:n sisäpuolelle asettuvalla alueella ja pääpiirteittäin Kehä I:n sisäpuolen kaupunginosissa eri liikkujat ovat tottuneet raitioliikenteen risteämiseen muun liikenteen kanssa.

Onnettomuudet ja vaaratilanteet

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on ehdottanut muutoksia onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskien kohtaan 8.1. Kyseiset ehdotukset on toteutettu sellaisenaan taikka niiden perusteella on tehty tarkempaa harkintaa ja osittaisia muutoksia.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Muutoksista

Määräyksessä määrätään jatkossa myös kaupunkiraideliikenteen kuljettajan terveydentilavaatimuksista sekä raideliikennelain 164 a §:n mukaisesta ilmoituksesta kaupunkiraideliikennehankkeesta. Lisäksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevia määräyskohtia on tarkasteltu uudelleen rakenteellisesti ja muotoiluiltaan, mutta turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja samassa yhteydessä turvallisuuteen liittyvät vähimmäisvaatimukset pysyvät keskeisin osin aiempaa määräystä vastaavina.

Kaupunkiraideliikennemääräyksessä huomioidaan raideliikenteen häiriöiden ilmoittamista sekä valmiussuunnittelua liikennejärjestelmässä koskevat määräykset. Tapahtumista ilmoittamisen osalta toimijalla voi eri ilmoitusten luonteen johdosta olla joissain tapauksissa useita ilmoitusvelvollisuuksia. Ilmoituksiin soveltuvat osin eri vaatimukset ja ne käsitellään erillisissä prosesseissa. Aiempi toimintavarmuutta koskeva kohta poistettaisiin erillisenä omana kohtanaan. Valmiussuunnittelusta normaaliolojen ja poikkeusolojen häiriötilanteisiin on määrätty ja säädetty erikseen laajemmin. Toimintavarmuuteen liittyvät seikat ovat jatkossakin osa myös kaupunkiraideliikenteen riskienhallintaa.

Vaikutuksista

Terveydentilavaatimuksien täsmentyminen voi vaikuttaa nykyisten ja tulevien kuljettajien kelpoisuuteen kaupunkiraideliikenteessä, millä olisi jatkossa vaikutusta kaupunkiraideliikenteen kuljettajien työskentelyn terveydellisiin edellytyksiin sekä liikenneturvallisuuteen. Terveydentilavaatimuksissa on huomioitu kaupunkiraideliikenteen toimintaympäristö ja verrokkina veturinkuljettajien sekä ajokorttiryhmän 2 mukaiset terveydentilavaatimukset.

Liikenteen palveluista annetussa laissa edellytetään nykyisellääkin säännöllisiä lääkärintarkastuksia ja kuljettajan kelpoisuutta. Kaupunkiraideliikenteenharjoittajat ovat itse määritelleen, miten lääkärintarkastuksia toteutetaan. Tarkastuksista määrääminen siirtää siten toimijoiden itse määrittelemiä menettelyjä viranomaisen määrittelemiksi. Tämä yhdenmukaistaa alan käytäntöjä koskevia vähimmäisvaatimuksia ja voi aiheuttaa lisäkustannuksia, jos tarkastukset toteutettaisiin muutoin harvemmin. Kustannusvaikutusten täsmällinen arviointi on vaikeaa, koska toimijoiden nykyiset terveystarkastusmenettelyt ja tarkastusvälit vaihtelevat. Vaikutusten arvioidaan kohdistuvan erityisesti niihin toimijoihin, joiden nykyiset käytännöt poikkeavat määräyksessä asetettavista vähimmäisvaatimuksista.

Kaupunkiraideliikenteen hanketta koskeva raideliikennelain 164 a §:n mukainen ilmoitus vaikuttaa sekä viranomaisen että ilmoitusvelvollisen työskentelyyn. Ilmoitusmenettelystä säädetään laissa ja määräyksen tarkoituksena on mahdollistaa lainsäädännöllä tavoitellun vaikutuksen saavuttaminen liikenneturvallisuuteen. Määräyksellä edistetään tarkoituksenmukaisen käsittelyn sujuvuutta sekä ilmoitusvelvollisen että viranomaisen prosesseissa, jotta oikeat tiedot saataisiin vaihdettua oikea-aikaisesti.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Soveltamisala

Soveltamisalaan lisätään kaupunkiraideliikenteen suunnittelua ja rakentamista koskevasta hankkeesta ilmoittaminen, sillä määräyksessä huomioidaan jatkossa myös raideliikennelain 164 a §.

4 Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevia määräyksiä on pyritty selkeyttämään rakenteellisesti, sillä sitä koskevissa määräyskohdissa on ollut osin kyse myös turvallisuusjohtamisjärjestelmässä sisällöllisesti kuvattaviin menettelyihin ja seikkoihin liittyvistä vähimmäisvaatimuksista. Määräyksessä kuvataan aiempaa selkeämmin, mitkä asiat tulee kuvata turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja mitkä ovat toiminnan ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän laadullista sisältöä koskevia vähimmäisvaatimuksia. Useita määräyskohtia on tässä tarkoituksessa muotoiltu uudelleen.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän yleisiä vaatimuksia koskeva 4.1 kohta mukailee aiemmin 4 kohdan jälkeen erikseen numeroimatta esitettyä osaa, jossa päivityksen yhteydessä muita määräyskohtia kuvailevaa osaa on kevennetty. Rautatiesääntelyä mukailevassa 4.3 kohdassa ei jatkossa viitattaisi erikseen johdon johtajuuden osoittamiseen, millä parannetaan kohdan luettavuutta turvallisuusnäkökulmasta. 4.5 kohdassa luovutaan määräyksen tarkkarajaisuuden ja täsmällisyyden edistämiseksi laajasta muotoilusta turvallisuuden

asettamisesta etusijalle kaikessa toiminnassa. Muutoksella ei ole tarkoitus heikentää turvallisuuskulttuuria, mutta määräyskohta on jäänyt epätäsmälliseksi ja viime kädessä käytännössä tulkinnanvaraiseksi. Toiminnanharjoittajaan kohdistuu jatkossakin vaatimuksia, jotka toteuttavat määräyskohdan ilmeistä tavoitetta edistää turvallista kaupunkiraideliikennettä. 4.6 kohdassa on koottu aiemman määräyksen 4.5 ja 4.6 kohtien mukaisia vaatimuksia. 4.7 kohdassa ei erikseen edellytetä kuvaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä menettelyjä henkilöstön häiriönsietokyvystä varmistumiseen, jotta vältetään tarpeeton päällekkäisyys valmiussuunnittelua koskevan määräyksen kanssa. Vastaavasti kaupunkiraideliikennemääräyksestä on poistettu toimintavarmuutta koskeva määräys. Kaupunkiraideliikenteen toimintavarmuuteen ja häiriötilanteisiin varautumiseen liittyvät vaatimukset sisältyvät määräykseen Valmiussuunnittelun järjestäminen liikennejärjestelmässä (TRAFICOM/240833/03.04.04.00/2025). Tästä päälinjasta poiketen kohta 4.13 säilytetään kaupunkiraideliikennemääräyksessä, sillä kohdassa on kyse korostuneesti pelastuksellisesta näkökulmasta kaupunkiraideliikenteessä.

5 Kuljettajan kelpoisuus

Liikenteen palveluista annetun lain 65 §:n 1 momentissa säädetään kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimuksista. Momentin 2 kohdan mukaan kuljettajan on täytettävä laissa ja sen nojalla annetuissa määräyksissä asetetut terveydentilavaatimukset. Liikenteen palveluista annetun lain 65 §:n 6 momentissa on säädetty Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta kelpoisuutta, terveydentilaa ja lääkärintarkastuksia koskien. Kuljettajan terveydentilaa koskevista vaatimuksista ei ole aiemmin määrätty tarkemmin sitovasti kaupunkiraideliikennemääräyksessä, vaan terveydentilaa koskien on annettu ohjeistusta. Terveydentilaa koskevat vaatimukset ovat jääneet ylätasoisiksi ja muuhun ammattiliikenteeseen nähden tulkinnanvaraisiksi. Onnettomuustutkintakeskus on tutkinnan R2024-02 yhteydessä suosittanut Liikenne- ja viestintävirastoa määrittelemään riskiperusteisesti kansalliset terveydentilavaatimukset ja terveydentilaseurannan raitiovaunukuljettajille.

Liikenteen palveluista annetun lain mukaan kuljettajalle on tehtävä lääkärintarkastus ennen tehtävän aloittamista ja sen jälkeen säännöllisesti. Tarkkaa tarkastusväliä ei ole aiemmin määritelty, minkä vuoksi käytännöt ovat vaihdelleet liikenteenharjoittajien välillä.

Määräyksellä edistetään liikenneturvallisuutta asettamalla terveydentilavaatimukset ja selkeämmät määrävälit lääkärintarkastuksille. Terveydentilavaatimusten sisällyttämisellä määräykseen vahvistetaan liikenneturvallisuutta ja kaupunkiraideliikenteen terveydentilavaatimusten vähimmäistason sitovuutta.

5.1 Kuljettajan terveydentilaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolta puuttuu siihen tarvittavat edellytykset toimintakyvyn heikentymisen johdosta. Terveydentilasta ei saa aiheutua liikenneturvallisuuteen ominaisesti vaikuttavia riskejä. Sanavalinnalla pyritään osaltaan korostamaan sitä, että terveydentilasta voi aiheutua sellaisia pysyviä tai väliaikaisia riskejä liikenneturvallisuudelle, joita ei voida hyväksyä. Kuitenkin terveydentilaan liittyvien riskien todennäköisyys ja merkittävyys tulee huomioida siinä, onko kyseessä liikenneturvallisuuteen ominaisesti vaikuttava riski. Teoreettiseksi ja merkityksettömäksi arvioitu vaarojen todennäköisyys ja seurausten vakavuus ei vaikuta ominaisesti liikenneturvallisuuteen.

Terveydentilaa koskevien vaatimusten konkretisoimiseksi määräyksessä esitetään sellaisia riskitekijöitä, jotka voivat vaarantaa liikenneturvallisuuden ja joihin lääkärin olisi osaltaan perusteltua kiinnittää huomiota arvioidessaan terveydentilan mahdollisia vaikutuksia kuljettajan tehtävässä toimimiseen. Liikenneturvallisuus voi vaarantua myös muista terveydentilaan liittyvistä tekijöistä. Lääkärin saattaa olla mahdollista poissulkea riskien liikenneturvallisuusvaikutuksia. Lääkäri voi kuitenkin yksittäistapauksissa myös arvioida, ettei kuljettajan terveydentila vaaranna liikenneturvallisuutta, vaikka jokin määräyksessä esitetty liikenneturvallisuuden tyypillisesti vaarantava oire tai löydös olisikin todettavissa.

Lausuntopalaute huomioiden määräykseen on otettu vähimmäisvaatimus ajokorttilain (386/2011) 18 §:n tarkoittamista ryhmää 2 koskevista terveysvaatimuksista. Ryhmän 2 vaatimustaso vastaa lähtökohtaisesti hyvin kaupunkiraideliikenteen kuljettajien terveydentilavaatimuksista aiemmin ohjeistettua ja sovellettua käytäntöä. Ryhmän 2 vaatimukset sekä osin rautatieliikenteen vaatimukset ovat olleet pohjana myös määräykseen erikseen tarkemmin otettaville terveydentilavaatimuksille. Ryhmän 2 terveydentilavaatimuksista säädetään nykyisin ajokorttilain 18 §:ssä, jossa osaltaan viitataan ajokorttidirektiivin liitteeseen III. Liikenne- ja viestintävirastolla on myös ajokorttilain 18 §:ssä määritelty määräyksenantovaltuus ja virasto on antanut määräyksen ajoterveyttä koskevien vaatimusten täyttymisestä (TRAFICOM/529906/03.04.03.00/2019). Liikenne- ja viestintävirasto on myös antanut ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille (251562/03.04.03.06/2021).

Lisäksi lausuntopalaute huomioiden yleiseksi vaatimukseksi lisättäisiin erikseen, että kuljettajalla ei saa olla alkoholin, huumausaineiden tai lääkkeiden väärinkäytön aiheuttamaa riippuvuutta tai liikenneturvallisuutta vaarantavaa päihteiden käyttöä. Liikenneturvallisuutta vaarantavana päihteidenkäyttönä tarkoitettaisiin määräyksessä sellaista päihteiden käyttöä, joka ulottuu tai on vaarassa ulottua vaikutuksiltaan kuljettajan suoriutumiseen liikenteessä. Mikäli päihteidenkäytön suorat ja epäsuorat vaikutukset eivät ole vaarassa ulottua vaikutuksiltaan kuljettajan suoriutumiseen liikenteessä, ei tällaisella

päihteidenkäytöllä olisi itsessään vaikutusta edellytyksiin toimia kuljettajana kaupunkiraideliikenteessä.

Myös vapaa-ajalla tapahtuva päihteiden käyttö voi heikentää kykyä toimia kuljettajana paitsi vieroitusoireiden myös esimerkiksi väsymyksen, kognitiivisen toimintojen ja tarkkaavaisuuden heikentymisen sekä reaktioajan pidentymisen seurauksena.

5.2 Kuljettajan näköaistia koskevat vaatimukset

Kuljettajien näöntarkkuusvaatimusta esitetään tiukennettavaksi suhteessa ryhmän 2 ajokorttiluokan vaatimuksiin, joihin on aiemmin ohjeessa viitattu. Kaupunkiraideliikenteessä kuljettajan on kyettävä havaitsemaan opastimet ja radalla mahdollisesti olevat esteet riittävän varhain voidakseen reagoida niihin asianmukaisesti. Raitiovaunuilla ja metrojunilla ei ole väistämismahdollisuutta, ja niiden jarrutusmatkat ovat pitkiä, mikä korostaa hyvän näkökyvyn merkitystä. Näöntarkkuusvaatimuksia ja otsikointia on lausuntopalautteen perusteella muutettu.

5.3 Lääkärintarkastuksen tekeminen

Määräyksessä asetettaisiin iän myötä tiivistyvä tarkastusväli. Tarkastuksia on perusteltua tiivistää iän karttuessa, sillä monien sairauksien todennäköisyys kasvaa iän myötä. Ikäperusteisilla tarkastuksilla pyritään tunnistamaan mahdolliset liikenneturvallisuutta vaarantavat sairaudet mahdollisimman varhain. Kaikkia liikenneturvallisuuden kannalta merkityksellisiä terveydentilan muutoksia ei kuitenkaan voida havaita määräaikaistarkastusten yhteydessä. Kuljettajalle voi tarkastusten välillä kehittyä sairaus tai muu terveydentilan muutos, joka voi heikentää kykyä toimia kuljettajana. Määräyksessä asetettaisiin velvoite tehdä lääkärintarkastus lisäksi, mikäli on syytä epäillä terveydentilavaatimusten jäävän täyttymättä. Vanhalla lääkärintodistuksella ei voisi tosiasiassa katsoa osoitettavan terveydentilavaatimusten täyttymistä tilanteesta, jossa terveydentilavaatimusten olisi sittemmin muutosten johdosta perustelua epäillä jäävän täyttymättä.

Kuljettajan tulee seurata omaa ajokykyään ja olla yhteydessä työterveyshuoltoon, jos hänen terveydentilansa heikkenee liikenneturvallisuuden kannalta merkittävästi. Myös liikenteenharjoittaja vastaa siitä, että sen toiminnassa mukana olevat kuljettajat täyttävät kelpoisuusvaatimukset.

Lääkärintarkastuksen tekisi toiminnanharjoittajan osoittaman työterveyspalveluntuottajan työterveyslääkäri, jotta lääkärintarkastuksen tekevillä lääkäreillä olisi toistuvien tarkastusten myötä paremmat edellytykset arvioida vaikutuksia liikenneturvallisuudelle. Tarkastuksen tekisi erityisestä syystä rautatielääkäri. Erityisellä syyllä ja toissijaisuudella tarkoitettaisiin lähinnä sitä, ettei tarkastus työterveyslääkärillä olisi käytännössä mahdollinen.

Liikennepalvelulain 65 §:n mukaisena edellytyksenä on kuljettajan terveydentilan osoittaminen lääkärintodistuksella ja 65 §:n mukaan henkilöä käy lääkärintarkastuksessa ennen kuljettajan tehtävässä aloittamista ja kuljettajan tehtävää hoitaessaan säännöllisesti. Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaa koskevan tutkintaselostuksen (R2024-02, s. 59) perusteella osalla toimijoista käytäntönä on ollut, että varsinaisen terveystarkastuksen on tehnyt hoitaja ja lääkäri on kirjoittanut lausunnon usein kuljettajaa tapaamatta. Tämä huomioiden määräyksessä korostettaisiin vielä lääkärin tekevän lääkärintarkastuksen osana kliinisen tutkimuksen. Ilman lääkärin tekemää kliinistä tutkimusta tehtyjä lääkärintodistuksia ei pidettäisi jatkossa riittävänä osoituksena määräyksen mukaisten terveydentilavaatimusten täyttymisestä. Lääkärin olisi edelleen mahdollista hyödyntää osana lääkärintarkastusta myös muiden suorittamia tutkimuksia. Määräyksen mukainen lääkärintarkastus ei voisi perustua ainoastaan kuljettajaa koskevien tietojen ja asiakirjojen tarkasteluun.

5.4 Lääkärintodistuksen voimassaolo

Lääkärintodistuksen säännöllisen tarkastusvälin aiheuttamaa kuormitusta vältettäisiin mahdollistamalla joustava lääkärintarkastuksen ajoittaminen 60 päivän jaksolle. Säännönmukainen tarkastusväli olisi lyhyimmillään vuosi, joten määräajan laskeminen viimeisimmästä soveltuvasta lääkärintodistuksesta käytännössä lyhentäisi säännönmukaista tarkastusväliä. Tämä johtaisi tarpeettomasti säännöllisen lääkärintarkastuksen ajoittamiseen mahdollisimman lähelle määräaikaa. Lääkärintarkastukseen hakeutuminen riittävän ajoissa mahdollistaa lisätutkimusten suorittamista ilman määräajan ylittämistä. Määräysluonnoksessa käytetty termi lääkärinlausunto tarkastetaan annettavaan määräykseen lainsäädäntöä vastaavaan termiin lääkärintodistus.

5.5 Kuljettajan terveydentilavaatimuksen siirtymäsäännös

Siirtymäsäännöksissä huomioitaisiin se, että näöntarkkuutta koskeva vaatimus huonommalle silmälle olisi tiukempi kuin aiemmin tyypillisesti sovellettu ajokorttiryhmän 2 mukainen tarkkuusvaatimus. Ilman siirtymäsäännöstä kuljettajana pitkäänkin toimineen terveydentilavaatimus saattaisi jäädä täyttymättä, vaikka terveydentilassa ei olisi tapahtunut muutoksia. Toisaalta siirtymäsäännöksen myötä huonomman silmän näön heikentyminen ryhmän 2 vaatimusta heikommaksi johtaisi terveydentilavaatimusten täyttymättä jäämiseen.

Siirtymäsäännöksellä annettaisiin myös kuusi kuukautta määräyksen voimaantulosta huolehtia viimeisimmät lääkärintarkastukset määräyksen mukaisen tarkastusvälin mukaisiksi. Määräyksen voimaantullessa kelpoisen kuljettajan ei tarvitsisi määräyksen johdosta käydä vahvistamassa terveydentilavaatimusten täyttymistä, mikäli tarkastusväli ei ole ylittymässä ja mikäli ei ole muutoinkaan syytä epäillä määräyksen mukaisten terveydentilavaatimusten jäävän täyttymättä.

6 Ilmoittaminen kaupunkiraideliikennehankkeesta

Raideliikennelain uusi 164 a § velvoittaa kaupunkiraideliikenteen rataverkonhaltijan tai hankkeen toteuttajan ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle, kun uudisrataverkon rakentaminen käynnistyy alueelle, jossa ei ole ennestään kaupunkiraideliikennettä. Ilmoitukseen on liitettävä rakentamis- tai kehittämissuunnitelma, turvallisuusarviointi sekä arvio hankkeen turvallisuusvaikutuksista. Suunnitelmissa on kuvattava riskienhallinta hankkeen eri vaiheissa ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän kehittäminen. Sääntelyn tavoitteena on mahdollistaa viraston valvonta jo suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa ja varmistaa rataverkon turvallinen käyttöönotto.

6.1 Ilmoituksen ajoittaminen ja täydentäminen

Ilmoitusvelvollisuus koskee raideliikennelain 164 a §:n mukaisesti hankkeita, joissa kaupunkiraideliikennettä suunnitellaan tai rakennetaan alueelle, jolla ei ennestään ole kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa. Tällaisissa hankkeissa syntyy uusia turvallisuus-, rajapinta- ja yhteensovittamistarpeita, joiden varhainen tunnistaminen on keskeistä liikenneturvallisuuden ja viranomaisvalvonnan kannalta. Ilmoitusmenettelyllä varmistetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto saa riittävän ajoissa tiedon hankkeesta ja voi tarvittaessa lausua turvallisuusnäkökohtien huomioon ottamista jo suunnitteluvaiheessa. Hallituksen esityksen HE 65/2025 vp. säännöskohtaisissa perusteluissa on osaltaan kuvattu ilmoittamisesta lain tasolla säädetty tarkemmin.

Ilmoitus tulee tehdä, kun rataverkon haltija tai hankkeen toteuttaja päättää käynnistää uuden kaupunkiraideliikenneradan rakentamista tai kehittämistä koskevan suunnittelun alueelle, jolla ei ole olemassa olevaa kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa. Ilmoituksen ajankohta ei ole sidottu yksittäiseen hallinnolliseen päätökseen, vaan siihen, milloin hankkeesta on käytettävissä riittävät tiedot turvallisuusnäkökohtien arvioimiseksi ja niihin vaikuttamiseksi. Ilmoitus tulisi tehdä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, mutta huomioiden raideliikennelain 164 a §:n 3 momentin vaatimus turvallisuusvaikutusten arvioinnin liittämisestä toimitettavan suunnitelman liitteeksi, ilmoitusta ei tulisi tehdä kuitenkaan niin vajavaisin tiedoin, että turvallisuusnäkökohtia ei voisi tosiasiassa vielä juurikaan ottaa huomioon. Ilmoitus tulisi tehdyksi ilmoituksen tarkoitus nähden liian myöhään, mikäli turvallisuusnäkökulmien huomioiminen olisi tosiasiassa muodostunut hankkeen kannalta jo liian myöhäiseksi. Hankkeen ilmoitusvelvolliset vastaavat ensisijaisesti tämän arvioinnin tekemisestä hankekohtaiset seikat huomioiden. Tarvittaessa ilmoituksen tarkoituksenmukaisesta ja sen ajankohdasta voidaan käydä ennakoivaa vuoropuhelua Liikenne- ja viestintäviraston kanssa, jotta velvoitteiden täyttäminen ei jää hankekohtaisesti ilmoittamisvastuiltaan epäselväksi.

Myös vireillä olevista hankkeista on tehtävä ilmoitus, jos ne täyttävät uuden alueen kaupunkiraideliikennettä koskevat edellytykset ja jos ilmoitusta ei ole

aiemmin tehty. Ilmoitusvelvollisuus koskee hankkeita riippumatta siitä, missä suunnitteluvaiheessa ne ovat, edellyttäen että turvallisuusarvioinnin kannalta olennaista tietoa on saatavilla.

Hankkeen etenemisen kannalta ilmoittaminen tapahtuu vaiheessa, jossa muutoksia vielä voidaan tehdä ja luonnollisesti hankeen yksityiskohtia ei ole vielä sitovalla tavalla päätetty. Ilmoitettujen olennaisten tietojen muuttuessa olennaisesti ja siten vanhentuessa ilmoitusta tulisi täydentää.

6.2 Suunnittelua ja rakentamista koskeva ilmoitus

Hankkeesta tulisi ilmoittaa vähintään kohdassa esitetyn mukaiset tarkemmat tiedot. Selvyyden vuoksi määräyksessä toistettaisiin viittaus raideliikennelain mukaisiin liitteisiin. Ilmoituksen yhteydessä osa yksityiskohtaisista tiedoista saattaa tulla esitetyiksi jo valmiiksi taikka muutoin tarkoituksenmukaisin ilmoituksen liitteissä. Esimerkiksi hankkeen sijainti voi tulla tarkoituksenmukaisemmin ilmoituksessa ilmaistuksi sanallisesti kuvaillen ja tarkemmin liitteiden karttakuvissa. Ilmoituksesta liitteineen tulisi kokonaisuudessaan ilmetä määräyskohdan mukaiset tiedot.

Kohtaa 6.2 on muokattu sisällöltään lausuntopalaute huomioiden. Keskeisistä määräyskohdan mukaisista tiedoista on säädetty laissa, mutta tiedot ja täsmennykset esitetään määräyskohdassa lakiviittausten sijasta yhtenäisessä listassa määräyksen pienet täsmennykset ja luettavuussyyt huomioiden.

6.3 Turvallisuusvaikutusten arviointi

Turvallisuusvaikutusten arvioinnin tarkoituksena on varmistaa, että uuden radan suunnittelu, rakentaminen ja käyttö eivät heikennä liikenneturvallisuutta, vaan tunnistavat ennakolta riskit ja mahdollistavat niiden hallinnan. Arviointi tukee systemaattista, läpinäkyvää ja vertailukelpoista päätöksentekoa sekä varmistaa ratkaisujen lainmukaisuuden ja yhteensopivuuden muun liikennejärjestelmän kanssa.

Erityisryhmät (esim. lapset, ikääntyneet, liikkumis- ja toimimisesteiset sekä aistivammaiset) kohtaavat liikenneympäristössä keskimääräistä suurempia riskejä. Heidän liikkumistarpeensa, havaintokykynsä ja reaktioaikansa poikkeavat muusta väestöstä, minkä vuoksi yleiset turvallisuusratkaisut eivät välttämättä ole riittäviä. Erillinen tarkastelu varmistaa esteettömyyden, ymmärrettävät järjestelyt ja turvallisen liikkumisen kaikille käyttäjäryhmille.
Sääolosuhteet, kuten lumi, jää, sade, pimeys ja liukkaus, vaikuttavat merkittävästi havaittavuuteen, pysähtymismatkoihin, radan ja katualueiden kuntoon sekä liikenteen ennakoitavuuteen. Näiden tekijöiden huomioiminen on välttämätöntä, jotta suunnitteluratkaisut toimivat turvallisesti myös poikkeavissa ja vuodenaikojen mukaan vaihtelevissa olosuhteissa, eivätkä perustu vain ihanneolosuhteisiin.

Kohdan 6.3 alakohtaa a on muutettu lausuntopalaute huomioiden.

8 Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen ja raportointi

8.1 Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista on tarkennettu ja täydennetty esimerkein, jotta ilmoitusvelvollisuus olisi selkeä ja yhdenmukainen. Ilmoitusten avulla Liikenne- ja viestintävirasto saa ajantasaisen ja kattavan kokonaiskuvan vakavista onnettomuuksista ja vaaratilanteista sekä niihin johtaneista syytekijöistä. Yksityiskohtaiset tiedot tapahtumista auttavat tunnistamaan toistuvia ilmiöitä sekä puutteita toimintatavoissa, kalustossa tai infrastruktuurissa ja mahdollistavat valvonnan, ohjeistuksen ja sääntelyn tehokkaan kohdentamisen. Ilmoitukset ovat myös välttämättömiä viranomaisen lakisääteisen valvontatehtävän hoitamiseksi ja sen varmistamiseksi, että toiminnanharjoittajat noudattavat turvallisuusvaatimuksia ja ryhtyvät tarvittaviin korjaaviin toimiin. Lisäksi vakavat tai julkista mielenkiintoa herättävät turvallisuuteen liittyvät tapahtumat edellyttävät viranomaiselta kykyä arvioida tilannetta nopeasti ja tarvittaessa viestiä luotettavasti, mitä ajantasaiset ilmoitukset ja raportit tukevat.

Kohdan 8.1 listaa on tarkasteltu lausuntopalautteen perusteella muodollisesti ja sisällöllisesti, kuten erottelemalla osin raitioliikenteen ja metroliikenteen ilmoituskriteerejä tarkoituksenmukaisemmin sekä tarkistamalla listaa täydentävää ilmoituskriteeriä julkista mielenkiintoa herättävien turvallisuuteen liittyvien tapahtumien osalta. Jälkimmäisten osalta ilmoitusvelvollisuus koskisi nimenomaan turvallisuuteen liittyviä tapahtumia, joihin kohdistuu ilmeinen julkinen mielenkiinto. Tällaisille tapauksille on osin ominaista, että tarkka asiantuntijaarvio voi johtaa toimijan sisäisesti asian luokitteluun merkitykseltään vähäiseksi, mutta julkisuuteen päätyvät ensitiedot voivat horjuttaa yleisön käsitystä kaupunkiraideliikenteen turvallisuudesta ja toimivuudesta. Viraston tiedonsaanti toimijan aloitteesta vahvistaa myös käsitystä siitä, että toimija seuraa systemaattisesti vastaavia tapahtumia ja niihin mahdollisesti liittyviä piileviä riskitekijöitä. Ilmoitusvelvollisuus ei raideliikennelain 165 §:n mukaisesti koske kaupunkiraideliikenteessä metro- ja raitioliikenteen sellaisia onnettomuuksia ja vaaratilanteita, jotka ovat merkitykseltään vähäisiä.

Esimerkiksi rataverkon haltijan tai liikenteenohjauksen tietoon tullutta metrosta tai raitiovaunusta aiheutuvaa matkustamoon havaittavaa odottamatonta savunmuodostusta pidettäisiin tällaisena turvallisuuteen liittyvänä vaaratilanteena, johon kohdistuu julkista mielenkiintoa. Esimerkkitapauksen voidaan olettaa ylittävän uutiskynnyksen, eikä tapahtunut ole yleiseltä merkitykseltään vähäistä, vaikka tilanne ei lopulta tarkemmin tarkasteltuna olisi aiheuttanut konkreettista vakavaa vaaraa kyseisellä kertaa, kun siihen reagoitiin ja sen syy selvitettiin. Säännölliset tavanomaiset yleiseltä merkitykseltään vähäisiksi tunnetut tapahtumat eivät kuitenkaan olisi ilmoitettavia pelkästään

satunnaisen julkisen mielenkiinnon johdosta. Esimerkiksi ajoneuvon ja raitiovaunun vähäisiä materiaalivahinkoja aiheuttanut törmäys ahtaalla kadulla voi olla tapaus, jolla ei ole vähäistä suurempaa yleistä merkitystä. Vaikka tapauksesta saatetaan uutisoida, mutta sen kohdalla ei ole ennalta selvää, että tapaukseen liittyisi julkista mielenkiintoa ja liityntä turvallisuuteen olisi myös vähäinen.

Myös listassa huomioimatta jääneet muut tietoon tulleet liikenne- tai matkustajaturvallisuuteen vaikuttavat merkittävät ja vakavat vaaratilanteet ja onnettomuudet tulisi ilmoittaa, vaikka ne eivät tulisi julkisuuteen taikka aiheuttaisi kyseisellä kertaa riskin realisoitumista.

8.3 Tilannekuvaan vaikuttavista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Määräyskohdalla korostettaisiin sitä, etteivät kaupunkiraideliikenteen ilmoitusvelvollisuudet tule tyhjentäväksi kaupunkiraideliikennemääräyksen mukaisilla ilmoituksilla. Kohta olisi tarpeellinen, sillä esimerkiksi ilmoitettava vaaratilanne voi tulla ilmoitettavaksi samanaikaisesti myös tilannekuvaan vaikuttavana tapahtumana ja kyberturvallisuuspoikkeamana. Tilannekuvaan vaikuttavista onnettomuuksista ilmoittamiseen viitattaisiin erikseen sekoittumisvaaran välttämiseksi. Raideliikenteen häiriöiden ilmoittamista koskevassa määräyksessä on viitattu kaupunkiraideliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskien kaupunkiraideliikennemääräykseen,

Määräyksen aikataulu/voimaantulo

Määräys tulee voimaan 7.9.2026.

Jälkiseuranta

Jälkiseurantaa tehdään valvonnan yhteydessä sekä ilmoitusten käsittelyn yhteydessä. Näissä yhteyksissä kerätään hankekohtaisia kokemuksia määräyksen soveltamisesta ja uuden menettelyn toimivuudesta. Saatujen havaintojen perusteella arvioidaan tarvetta määräyksen täsmentämiselle, muuttamiselle tai muille jatkotoimenpiteille.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320
000059 TRAFICOM
Puh. 029 534 5000
traficom.fi