

## KANNANOTTO

### **Kulunvalvonnan veturilaitteiden (JKV) käytön ja valvonnan vähimmäisvaatimusten palauttaminen ja täsmentäminen junaliikenteessä**

**Lähettiläjä:** Rautatiealan Unioni RAU ry

**Vastaanottajat:** Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), Väylävirasto

**Päiväys:** 23.1.2026

**Asia:** JKV-vaatimusten systemaattisen lieventämisen pysäyttäminen ja turvallisuustason varmistaminen

### **Kulunvalvonnan veturilaitteiden (JKV) käytön ja valvonnan vähimmäisvaatimusten palauttaminen ja täsmentäminen junaliikenteessä**

## Tiivistelmä

Viimeisen 15 vuoden aikana JKV:n käyttöä ja poikkeamamenettelyä koskevia velvoitteita on asteittain lievennetty. Tämä kehitys on käytännössä mahdollistanut junaliikenteen ilman täysimääräisesti toimivaa kulunvalvontaa laajemmin ja tulkinnanvaraisemmin kuin turvallisuustavoitteet edellyttävät.

**Toivomme, että Traficom ja Väylävirasto:**

1. **täsmentävät ja kiristävät** JKV:n käyttöä koskevat velvoitteet vähintään vuoden 2020 tason vaatimuksia vastaaviksi ja **ensisijaisesti niitä tiukemmiksi**,
2. **määrittelevät sitovasti** "vajaatoimintatilan" ja siihen liittyvät aikarajat, rajoitukset ja menettelyt,
3. **kieltävät** matkustaja- ja kaupallisen tavaraliikenteen ilman toimivaa JKV-laitetta muutoin kuin **viranomaisen nimenomaisella, määräaikaisella** poikkeusluvalla,
4. **vahvistavat valvontaa ja sanktioita** sekä parantavat **läpinäkyvyyttä** JKV-vastoinkäymisten raportoinnissa.

Nykyinen linja on ristiriidassa raideliikennelain 5 §:n johdonmukaisen turvallisuuden kehittämisvelvoitteen kanssa. Turvallisuudesta tinkiminen kustannussyistä ei ole hyväksyttävää.

## Tausta ja opit onnettomuuksista

Suomen JKV-järjestelmän käyttöönottoa vauhdittivat 1990-luvun vakavat onnettomuudet ja vaaratilanteet (Jokela 1996; Jyväskylä, Suonenjoki, Kerava 1998). Onnettomuustutkinnat korostivat yksiselitteisesti automaattisen kulunvalvonnan tarvetta:

- **Jokela (1996):** "Rataosalla Jokelassa ei ollut junan automaattista kulunvalvontajärjestelmää. Kulunvalvontalaitteisto olisi estänyt Jokelan junaonnettomuuden."
- **Jyväskylä (1998):** "Automaattinen kulunvalvonta olisi varoittanut kuljettajaa 1,7 km ennen

suistumisvaihdetta. Mikäli kuljettaja ei olisi tehnyt mitään, kulunvalvonta olisi pyytänyt lisäjarrutusta 1,6 km:n kohdalla ja alkanut jarruttaa 1,4 km ennen suistumisvaihdetta täydellä jarrutusteholla (1,7 barin paineen lasku). Tällöin juna olisi tullut sallitulla nopeudella Sn35-vaihteeseen."

- **Suonenjoki (1998):** "... toistaa Jokelan junaonnettomuuden yhteydessä esitetyn suosituksen junien automaattisen kulunvalvonnan rakentamisen nopeuttamisesta."
- **Kerava (1998):** "Jos radassa olisi ollut valmiina junien automaattinen kulunvalvontajärjestelmä, vaaratilanteelta olisi välttytty."

On syytä painottaa, että **vakavat henkilövahingot syntyivät myös matalilla nopeuksilla**: Suonenjoen tapauksessa matkustajajunan nopeus törmäyshetkellä oli 44 km/h ja tavarajunan nopeus ennen hätäjarrutusta 27 km/h. Turvallisuuden perusoppi on selvä: **kulunvalvonta ehkäisee virheitä ja katkaisee onnettomuuksien ketjuja myös pienillä nopeuksilla**.

Lisäksi 1994 allekirjoitettu **yksinajon laajentamista** koskeva sopimus perustui siihen, että JKV varmistaa kahden kuljettajan käytännön turvallisuustason yksinajossa. Siirtymävaihetta on tuolloin kuvattu osuvasti "**vaaran vuosiksi**" – nimenomaan siksi, että kulunvalvontaa ei ollut vielä kattavasti käytössä.

On perusteltua todeta, että Suomen rautateillä ei ole 2000-luvulla sattunut suuria junaonnettomuuksia todennäköisesti pitkälti kulunvalvontajärjestelmän tiukkojen käyttövaatimusten ansiosta. Tästä huolimatta kulunvalvonnan veturilaitteiden käyttöä koskevia vaatimuksia on viimeisten noin 15 vuoden aikana järjestelmällisesti ja vaihteittain lievennetty. Kehitys on edennyt tilanteeseen, jossa rautatieyrityksillä on käytännössä laaja harkintavalta sen suhteen, käytetäänkö veturikalustossa kulunvalvontalaitteita esimerkiksi laitteen vikaantuessa, varaosien puuttuessa tai investointihalukkuuden vähentyessä.

Samanaikaisesti rautatiealan toimijoiden määrän kasvu on lisännyt kilpailua alalla, mikä voi tulevaisuudessa lisätä kannustimia rajata investointeja vain vähimmäisvaatimusten täyttämiseen. Tällainen kehityssuunta on omiaan heikentämään kokonaisvaltaisesti rautatieliikenteen turvallisuustasoa.

Edellä esitetyn perusteella on perusteltua ja ajankohtaista arvioida uudelleen, onko onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden jälkeinen tiukempi sääntely ollut turvallisuusviranomaisten liiallista varovaisuutta vai harkittua ja ennakoivaa turvallisuuspolitiikkaa, jonka tavoitteena on ollut estää vastaavien onnettomuuksien toistuminen tulevaisuudessa.

Jäljempänä sääntelyn muutoshistoria.

Kunnioittavin terveisin  
Markku Lehtinen  
Puheenjohtaja  
Rautatiealan Unioni RAU ry

## 2005 Ratahallintokeskus:

*"Junaa saa kuljettaa ilman toimivaa kulunvalvontalaitetta vain liikenteenohjauksen luvalla. Liikenteenohjauksen on saatava luvan antamiseen lupa toimipisteestä, joka vastaa liikenteen ohjaamisesta valtakunnallisesti."*

---

## 2010 Traficom:

### *"LIKENNÖINTI ILMAN JKV-VETURILAITETTA*

*Vuoden 2009 alusta alkaen saa junana liikennöidä vain kalustolla, jossa on JKV-veturilaite tai kalustolla, jolla liikennöintiin ilman JKV-veturilaitetta on annettu rautatielain (555/2006) 28 §:n 5 momentissa tarkoitettu poikkeuslupa.*

*Rautatielain 28 §:n 5 momentin mukaan Rautatievirasto voi myöntää poikkeusluvan, jos rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu. JKV-veturilaitteen käyttöä koskevissa tapauksissa poikkeuslupa voidaan myöntää määräaikaisena, jos kyse on poikkeuksellisesta sekä tilapäisestä liikennöintitarpeesta taikka jos JKV-veturilaitetta tai sen varaosia ei ole saatavana. **Poikkeuslupaa ei myönnetä junayksikölle tai veturille, jota käytetään matkustajajunassa tai kaupallisessa tavaraliikenteessä, joka ei välittömästi liity radanpitoon.**"*

---

## 2016-2026 Traficom:

*"Junan kulkua on valvottava JKV-järjestelmän avulla lukuun ottamatta junaliikenteen vajaatoimintatilanteita ja liikennöintiä junalla, jota ei ole varustettu JKV-veturilaittein."*

### 2016 Liikennevirasto:

*"Ilman JKV-veturilaitteita saa liikennöidä vain, jos liikennöintiin on Liikenteen turvallisuusviraston lupa tai liikennöinti on museoliikennettä."*

*"Liikennöinti JKV-veturilaitteiden toimintahäiriön yhteydessä on sallittua vain liikenteenohjauksen luvalla."*

---

## 2020 Väylävirasto:

*"Jos kulunvalvonnan veturilaite ei valvo junan nopeutta tai kykene tekemään jarrutusta, on liikennöinti sallittua liikenteenohjauksen luvalla. Liikenteenohjauksen lupaa ei tarvita, jos ohjaamossa on kuljettajan lisäksi toinen henkilö, joka tuntee sallitut nopeudet, opastimet, opasteet ja radan merkit sekä niiden vaikutukset liikennöintiin. Lisäksi hänen tulee osallistua aktiivisesti tähytämiseen ja osata tarvittaessa tehdä hätäjarrutus. Tällöin kulunvalvonnan toimintahäiriöstä on kuitenkin ilmoitettava liikenteenohjaukselle."*

*Rautatieliikenteen harjoittajan tulee saada kalusto kuntoon mahdollisimman pian. Mikäli vajaatoimintatila kestää yli seitsemän vuorokautta, tulee liikennöintiin junalla ilman toimivaa kulunvalvonnan veturilaitetta saada poikkeuslupa Väylävirastolta.”*

---

**Väylävirasto 2025:** ” Jos kulunvalvonnan veturilaitteet ennakoimasta viasta johtuen eivät valvo junan nopeutta tai kykene tekemään jarrutusta, on asiasta ilmoitettava liikenteenohjaukseen.

*Rautatieliikenteen harjoittajan tulee saada kalusto kuntoon mahdollisimman pian. Mikäli vajaatoimintatila kestää yli seitsemän vuorokautta, tulee liikennöintiin junalla ilman toimivia kulunvalvonnan veturilaitteita saada poikkeuslupa Väylävirastolta.”*

---

**Väylävirasto 2026:** ”Kuljettajan on ilmoitettava liikenteenohjaukselle kulunvalvonnan veturilaitteiden toimintahäiriöstä sekä kulunvalvonnan ratalaitteiden baliisivioista.”

---

## **Raideliikennelaki: 5 § Rautatieturvallisuuden kehittäminen**

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa yhteistyössä muiden rautatiealan toimijoiden kanssa siitä, että rautatiejärjestelmän turvallisuustasoa ylläpidetään ja parannetaan Euroopan unionin lainsäädännön, jäljempänä *EU-lainsäädäntö*, kansainvälisten oikeussääntöjen ja alan teknisen ja tieteellisen kehityksen mahdollistamalla tavalla.

Liikenne- ja viestintäviraston on yhteistyössä muiden rautatiealan toimijoiden kanssa varmistettava, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat oman toimintansa osalta vastuussa Euroopan unionin rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä.

Liikenne- ja viestintäviraston on laadittava ja julkaistava vuosittain kansallinen turvallisuussuunnitelma. Kansallisessa turvallisuussuunnitelmassa on vahvistettava toimenpiteet, joiden avulla yhteiset turvallisuustavoitteet on tarkoitus saavuttaa. Liikenne- ja viestintäviraston on tarvittaessa tuettava Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä *EU-virasto*, työtä sen seurattessa rautateiden turvallisuuden kehitystä Euroopan unionin tasolla.

### **Johtopäätös:**

- Koska Traficom ei määrittele mitä se tarkoittaa vajaatoimintatilanteella, antaa se takaportin täysin vapaalle tulkinnalle niin rataverkon haltijalle, ja sitä myöten sen vaatimuksen portaittaisen lieventymisen johdosta myös yksittäisille rautatieyrityksille.
- Onko hyväksyttävää, ettei kulunvalvonnan veturilaitteiden tarvitse tosiasiallisesti valvoa junan kulkua, jos sitä ei haluta esimerkiksi korjata kustannussyistä yksittäisen rautatieyrityksen päätöksellä.

