



16.04.2012

Ryj/1

§ 378

Lausunto eduskunnan oikeusasiamiehelle metroliikenteen sääntelyä koskevasta kantelusta

HEL 2011-005910 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa eduskunnan oikeusasiamiehelle seuraavan lausunnon Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kantelun johdosta:

Liikennelaitos liikelaitoksen toimitusjohtajan asemasta, toimivallasta ja päätöksenteosta

Lausuntopyynnössä on pyydetty otettavan kantaa kuuteen yksilöityyn kysymykseen. Ensimmäinen kysymys on, minkälaisia metrojärjestelmän suunnitteluun, toteuttamiseen ja käyttöön liittyviä päätöksiä Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen (myöh. HKL) toimitusjohtaja tekee HKL:n hallinto- ja talousyksikön turvallisuuspalvelujen esityksestä. Toimitusjohtaja tekee päätöksiä muun muassa metron toimintaohjeiden (MTO-ohjeet) muutoksista. Automaattimetron käyttöönottoon liittyen on tarkoituksena tehdä metron turvallisuuteen liittyviä toimitusjohtajan päätöksiä, jotka tehdään ulkopuolisen turvallisuusasiantuntijan (Independent Safety Assessor, ISA) suosituksen perusteella.

Toinen kysymys on, onko HKL:n toimitusjohtaja virkasuhteinen ja käyttääkö hän em. päätöksenteossa perustuslain 124 §:n tarkoitetulla tavalla julkista valtaa. HKL:n toimitusjohtajan asema perustuu kuntalakiin. HKL on kuntalain mukainen kunnallinen liikelaitos. Liikelaitoksen johtajan asemasta on säädetty kuntalain 87 d §:ssä:

”Kunnallisessa liikelaitoksessa on johtaja, joka on virkasuhteessa kuntaan tai kuntayhtymään. Johtaja johtaa ja kehittää johtokunnan alaisena liikelaitoksen toimintaa, huolehtii liikelaitoksen hallinnosta sekä taloudenhoidon ja sisäisen valvonnan järjestämisestä.”

Liikelaitoksen johtajan virkanimikkeenä voi olla, kuten HKL:ssä, toimitusjohtaja. Liikelaitoksen ja liikelaitoksen johtajan tehtävistä voidaan määrätä tarkemmin kunnanvaltuuston kuntalain nojalla antamassa johtosäännössä. Helsingin kaupunginvaltuuston vahvistaman Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen johtosäännön 2 §:n mukaan: ”Helsingin kaupungin liikennelaitos – liikelaitoksen johtokunta ja sen alainen liikelaitos

1 huolehtivat metroliikenteen ja raitioliikenteen tuottamisesta sekä järjestävät joukkoliikenteenä järjestetyn vesiliikenteen ja siihen liittyvän huoltoliikenteen,



2 huolehtivat joukkoliikenteen tarvitseman infrastruktuurin toteutuksen suunnittelusta sekä järjestävät sen rakentamisen, kunnossapidon ja muun hallinnoinnin.”

Edelleen johtosäännön 7 §:ssä on säädetty johtajan tehtävistä seuraavaa:

”Johtajan tehtävistä on säädetty kuntalaissa. Johtajan tehtävänä on lisäksi, ottaen huomioon, mitä kaupunginhallituksen johtosäännössä tai muuten muutoin on määrätty, päättää liikelaitosta koskevista asioista ja hoitaa muutoinkin juoksevaa hallintoa.”

Johtosäännön 7 §:ssä mainittujen tehtävien lisäksi johtokunta voi johtosäännön 5 §:n nojalla delegoida johtajalle sekä muille HKL:n viranhaltijoille päätösvaltaa kyseisessä pykälässä mainituissa asioissa.

Täten voidaan todeta, että HKL:n toimitusjohtaja on viranhaltija ja että hän käyttää em. päätöksenteossa perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkista valtaa kuntalain sekä kuntalain nojalla annetun johtosäännön sekä liikelaitoksen johtokunnan delegointipäätösten antamin valtuuksin.

Kolmas kysymys on, mihin säännöksiin HKL:n toimitusjohtajan toimivalta tehdä päätöksiä metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämistä metrojärjestelmiin liittyvissä viranomaishyväksynnöissä perustuu. Kuten edellä on kysymyksen kaksi osalta todettu, HKL:n toimitusjohtajan toimivalta perustuu kuntalakiin sekä sen nojalla annettuihin johtosääntöihin sekä HKL:n johtokunnan toimivallan delegointipäätöksiin. Lisäksi HKL:n toimitusjohtaja käyttää työnantajan edustajana HKL:n palveluksessa oleviin henkilöihin nähden työnantajan direktiovaltaa ja voi tämän nojalla antaa palvelussuhteessa oleville työn suorittamista koskevia määräyksiä.

Toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyys

Neljäs kysymys on, miten toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyysnäkökohdat otetaan huomioon metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämien metrojärjestelmään liittyvien kysymysten viranomaishyväksyntöjen tekemisessä ja turvallisuusvalvonnassa.

HKL antaa Helsingin sisäisen metrojärjestelmän osalta viranomaishyväksynät. Toiminnallisesti metrojärjestelmään liittyvät turvallisuusasiat ovat HKL:ssä joko HKL-Metroliikenteen tai HKL:n rakennusyksikön vastuulla. Päätöksenteko on tämän vuoksi eriytetty niin, että metrojärjestelmään liittyvissä turvallisuusasioissa päätösten valmistelusta vastaa HKL:n hallinto- ja talousyksikössä oleva turvallisuusjohtaja. Päätökset näissä asioissa tekee HKL:n



toimitusjohtaja. Edellä selostetulla järjestelyllä HKL:n organisaation sisällä on eriytetty toisistaan operatiivinen toiminta ja HKLMetroliiikenteen ja HKL:n rakennusyksikön turvallisuusohjeistusvalvonta.

MTO-ohjeiden oikeudellisesta luonteesta

Viides kysymys on, minkälainen oikeudellinen asema ja luonne MTO-ohjeilla on ja perustuuko toimivalta ohjeiden antamiseen lakiin tai lain nojalla annettuun toimivaltasäännökseen ja jos kyllä, mihin. Kuten edellä on todettu, HKL:n toimitusjohtajan oikeus antaa HKL:n palveluksessa oleville ohjeita perustuu toisaalta kuntalakiin ja sen nojalla annetun johtosäännön hänelle antamaan asemaan ja toisaalta hänen asemaansa työnantajan edustajana. Metron toimintaa koskevaa erillislainsäädäntöä, joka antaisi HKL:n toimitusjohtajalle oikeuden antaa sitovia ohjeita tai määräyksiä, ei ole olemassa.

Lausuntopyynnössä viitatut MTO-ohjeet ovat metron liikennöintiä koskevia ohjeita, joissa on ohjeita metron kuljettajille, järjestyksenpitäjille sekä huollosta ja kunnossapidosta vastaaville. Alun perin MTO-ohje nro I on ollut kunnallinen järjestyssääntö, jonka nimi on ollut Helsingin kaupungin metroliikennesääntö. Järjestyslain voimaantulon yhteydessä kunnalliset järjestyssäännöt kumottiin, joten MTO I menetti oikeudellisen luonteensa kunnallisena järjestyssääntönä. Nykyisin metroliikennesäännöksi otsikoidun ohjeen hyväksyy HKL:n johtokunta. Muut MTO-ohjeet hyväksyy HKL:n toimitusjohtaja. Kaikki MTO-ohjeet ovat oikeudelliselta luonteeltaan kaupungin sisäistä ohjeistusta, jonka antaminen perustuu työnantajan direktio-oikeuteen.

Kantelussa on kiinnitetty huomiota siihen, että metron kuljettaja on hovioikeudessa tuomittu liikenneturvallisuuden vaarantamisesta rangaistukseen MTO-ohjeiden rikkomisen perusteella. Rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan liikenteen vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä. Hallituksen esityksen (32/1997) mukaan metrojuna on säännöksen tarkoittama juna ja Helsingin metroliikenteen osalta junaturvallisuutta koskevat määräykset sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään ja lääninhallituksen vahvistamaan metroliikennesääntöön. Metroliikennesäännön 19 §:n mukaan metroliikennesäännön rikkomisesta rangaistiin, jollei rikkomus ollut vähäinen eikä laissa tai asetuksessa ole erityistä rangaistusta säädetty, sakolla.

Järjestyslain voimaantulon yhteydessä 1.10.2003 kyseinen metroliikennesääntö on kumottu. Siten tällä hetkellä metroliikenteen



osalta ei ole olemassa voimassa olevia junaturvallisuutta koskevia määräyksiä, joihin rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 kohdan voitaisiin katsoa viittaavan. Ennen kunnallisten järjestyssääntöjen kumoamistakaan muiden MTO-ohjeiden kuin metroliikennesäännön rikkominen ei ole ollut rangaistava teko.

Järjestyksenpitäjän kiinniotto-oikeudesta ilkivaltatilanteissa

Kuudennessa kysymyksessä pyydetään ottamaan kantaa kantelijayhdistyksen MTO IV –ohjeen sisältöön ohjeiden sivuilla 6 ja 9 tarkoitettuihin ja vastineessa yksilöityihin kysymyksiin. Ensinnäkin pyydetään kannanottoa siitä, miten ohjeen kohta 7.4.3 (järjestyksenpitäjän otettava kiinni ilkivaltaiseen hätäjarrun tai ovilukituksen hätäavauksen käyttöön syylistynyt) on suhteessa rikoslain 17 luvun 13 §:ään (sakkorangaistus ilkivallasta), pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momenttiin (jokamiehen kiinniotto-oikeuteen vankeusuhkaisissa teoissa) sekä yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 §:n 2 momenttiin (vartijan kiinniotto-oikeus vankeusuhkaisissa teoissa).

Rikoslain 17 luvun 13 §:n 3 kohdan mukaan joka käyttämällä joukkoliikenteen kulkuneuvon, hissien tai muun laitteen hätäjarrua tai hälytintä aiheuttaa ilkivaltaisesti väärän hälytyksen, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä rangaistusta, ilkivallasta sakkoon.

Jokamiehen kiinniotto-oikeutta koskevassa pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa sekä vartijan kiinniotto-oikeutta koskevassa yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 § 2 momentissa on säädetty yhteneväisesti kiinniotto-oikeudesta. Jokaisella on oikeus ottaa kiinni verekseltään tai pakenemasta tavattu rikosentekijä, jos rikoksesta saattaa seurata vankeutta tai jos rikos on lievä pahoinpitely, näpistys, lievä kavallus, lievä luvaton käyttö, lievä moottorikulkuneuvon käyttövarkaus, lievä vahingonteko tai lievä petos. Ilkivalta ei siten kuulu niiden lievien rikosten joukkoon, joiden osalta on olemassa jokamiehen tai vartijan kiinniotto-oikeus.

Liikenneasemalla tai joukkoliikenteen kulkuneuvossa toimivan järjestyksenpitäjän oikeus ottaa kiinni hätäjarrutukseen tai ovilukituksen hätäavaamiseen syylistynyt henkilö riippuu siitä, liittyykö tilanteeseen muihin henkilöihin tai omaisuuteen kohdistuvaa uhkaa tai järjestyksenpitäjän vastustamista väkivallalla tai sen uhalla. Jos tilanteeseen liittyy tällaista uhkaa, järjestyksenpitäjällä on kiinniotto-oikeus.

Jos kyseessä on ainoastaan jo pakenemassa olevan hätäjarruttajan tai ovilukituksen avaajan takaa-ajo ja kiinniottaminen, sovellettava tunnusmerkistö on pelkkä ilkivalta, jolla perusteella järjestyksenpitäjällä ei ole kiinniotto-oikeutta.



MTO IV-ohjeen kohdan 7.4.3. mukaan järjestyksenvalvojalla on velvollisuus toimeksiantajaa kohtaan pyrkiä selvittämään ilkivalta ottamalla syyllinen kiinni. Edellä on todettu, että kaikissa ilkivaltatilanteissa kiinniotto-oikeutta ei ole. Nykymuodossaan MTO IV –ohjeen kohta 7.4.3. kaipaa selvennystä, koska se voi antaa aiheen väärään tulkintaan. HKL on ilmoittanut aloittaneensa työn MTO IVohjeen uudistamiseksi tältä osin.

Pelastustoimen laiminlyönnistä

Toiseksi kuudennessa kysymyksessä on pyydetty ottamaan kantaa ohjeen kohdan 7.11.1. (järjestyksenpitäjän ei tule mennä radalle ihmisen jäätyä junan alle ennen pelastuslaitoksen antamaa lupaa) suhteesta rikoslain 21 luvun 15 §:ssä pelastustoimen laiminlyönnistä säädettyyn. Rikoslain 21 luvun 15 §:n mukaan joka tietäen toisen olevan hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa on tälle antamatta tai hankkimatta sellaista apua, jota hänen mahdollisuutensa ja tilanteen luonne huomioon ottaen kohtuudella voidaan häneltä edellyttää, on tuomittava pelastustoimen laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Niissä tilanteissa kun ihminen jää junan alle, kyseinen henkilö on yleensä hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa. Tässä tilanteessa rikoslain voidaan katsoa asettavan kaikille paikalla oleville henkilöille, niin metron järjestyksenpitäjille kuin muillekin, velvollisuuden hälyttää apua. Vaikeammin arvioitavissa on se, että millaista apua paikalla olevien henkilöiden voidaan edellyttää antavan junan alle jääneelle henkilölle. Metroradalle meneminen voi aiheuttaa vakavan vaaratilanteen auttajalle, mikäli junan virroittimissa tai virtakiskossa on jännite. Tämän vuoksi MTO-ohjeissa on kielletty metroradalle meneminen, ennen kuin pelastuslaitos on antanut luvan.

MTO IV –ohjeen kohdan 7.11.1 ei voida siten katsoa olevan suoranaudessa rikoslain pelastustoimen laiminlyöntiä koskevan säännöksen kanssa. Ohje kuitenkin kaipaa selvennystä.

Yhteenveto

Lausunnon liitteenä on liikennelaitos -liikelaitoksen lausunto sekä sen liitteenä asiantuntijalausunto.

Kaupunginhallitus toteaa, että MTO -ohjeita tullaan selventämään kohtien 7.4. ja 7.11. osalta. Kaupunginhallitus katsoo, että kantelun ei tulisi antaa aihetta toimenpiteisiin eduskunnan oikeusasiamiehen taholta.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä



16.04.2012

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Eduskunnan oikeusasiamiehen lausuntopyyntö Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kantelusta
- 2 HKL:n lausunto
- 3 Asiantuntijalausunto

Otteet

Ote

Eduskunnan oikeusasiamiehen
kanslia

Otteen liitteet

Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne antaa eduskunnan oikeusasiamiehelle seuraavan lausunnon Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kantelun johdosta:

Liikennelaitos liikelaitoksen toimitusjohtajan asemasta, toimivallasta ja päätöksenteosta

Lausuntopyynnössä on pyydetty otettavan kantaa kuuteen yksilöityyn kysymykseen. Ensimmäinen kysymys on, minkälaisia metrojärjestelmän suunnitteluun, toteuttamiseen ja käyttöön liittyviä päätöksiä Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen (myöh. HKL) toimitusjohtaja tekee HKL:n hallinto- ja talousyksikön turvallisuuspalvelujen esityksestä. Toimitusjohtaja tekee päätöksiä muun muassa metron toimintaohjeiden (MTO-ohjeet) muutoksista. Automaattimetron käyttöönottoon liittyen on tarkoituksena tehdä metron turvallisuuteen liittyviä toimitusjohtajan päätöksiä, jotka tehdään ulkopuolisen turvallisuusasiantuntijan (Independent Safety Assessor, ISA) suosituksen perusteella.

Toinen kysymys on, onko HKL:n toimitusjohtaja virkasuhteinen ja käyttääkö hän em. päätöksenteossa perustuslain 124 §:n tarkoitetulla tavalla julkista valtaa. HKL:n toimitusjohtajan asema perustuu kuntalakiin. HKL on kuntalain mukainen kunnallinen liikelaitos. Liikelaitoksen johtajan asemasta on säädetty kuntalain 87 d §:ssä:

”Kunnallisessa liikelaitoksessa on johtaja, joka on virkasuhteessa kuntaan tai kuntayhtymään. Johtaja johtaa ja kehittää johtokunnan alaisena liikelaitoksen toimintaa, huolehtii liikelaitoksen hallinnosta sekä taloudenhoidon ja sisäisen valvonnan järjestämisestä.”



Liikelaitoksen johtajan virkanimikkeenä voi olla, kuten HKL:ssä, toimitusjohtaja. Liikelaitoksen ja liikelaitoksen johtajan tehtävistä voidaan määrätä tarkemmin kunnanvaltuuston kuntalain nojalla antamassa johtosäännössä. Helsingin kaupunginvaltuuston vahvistaman Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen johtosäännön 2 §:n mukaan: "Helsingin kaupungin liikennelaitos – liikelaitoksen johtokunta ja sen alainen liikelaitos

1 huolehtivat metroliiikenteen ja raitioliiikenteen tuottamisesta sekä järjestävät joukkoliikenteenä järjestetyn vesiliiikenteen ja siihen liittyvän huoltoliikenteen,

2 huolehtivat joukkoliikenteen tarvitseman infrastruktuurin toteutuksen suunnittelusta sekä järjestävät sen rakentamisen, kunnossapidon ja muun hallinnonin."

Edelleen johtosäännön 7 §:ssä on säädetty johtajan tehtävistä seuraavaa:

"Johtajan tehtävistä on säädetty kuntalaissa. Johtajan tehtävänä on lisäksi, ottaen huomioon, mitä kaupunginhallituksen johtosäännössä tai muuten muutoin on määrätty, päättää liikelaitosta koskevista asioista ja hoitaa muutoinkin juoksevaa hallintoa."

Johtosäännön 7 §:ssä mainittujen tehtävien lisäksi johtokunta voi johtosäännön 5 §:n nojalla delegoida johtajalle sekä muille HKL:n viranhaltijoille päätösvaltaa kyseisessä pykälässä mainituissa asioissa.

Täten voidaan todeta, että HKL:n toimitusjohtaja on viranhaltija ja että hän käyttää em. päätöksenteossa perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkista valtaa kuntalain sekä kuntalain nojalla annetun johtosäännön sekä liikelaitoksen johtokunnan delegointipäätösten antamin valtuuksin.

Kolmas kysymys on, mihin säännöksiin HKL:n toimitusjohtajan toimivalta tehdä päätöksiä metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämistä metrojärjestelmiin liittyvissä viranomaishyväksynnöissä perustuu. Kuten edellä on kysymyksen kaksi osalta todettu, HKL:n toimitusjohtajan toimivalta perustuu kuntalakiin sekä sen nojalla annettuihin johtosääntöihin sekä HKL:n johtokunnan toimivallan delegointipäätöksiin. Lisäksi HKL:n toimitusjohtaja käyttää työnantajan edustajana HKL:n palveluksessa oleviin henkilöihin nähden työnantajan direktiovaltaa ja voi tämän nojalla antaa palvelussuhteessa oleville työn suorittamista koskevia määräyksiä.

Toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyys



Neljäs kysymys on, miten toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyysnäkökohdat otetaan huomioon metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämien metrojärjestelmään liittyvien kysymysten viranomaishyväksyntöjen tekemisessä ja turvallisuusvalvonnassa.

HKL antaa Helsingin sisäisen metrojärjestelmän osalta viranomaishyväksynät. Toiminnallisesti metrojärjestelmään liittyvät turvallisuusasiat ovat HKL:ssä joko HKL-Metroliikenteen tai HKL:n rakennusyksikön vastuulla. Päätöksenteko on tämän vuoksi eriytetty niin, että metrojärjestelmään liittyvissä turvallisuusasioissa päätösten valmistelusta vastaa HKL:n hallinto- ja talousyksikössä oleva turvallisuusjohtaja. Päätökset näissä asioissa tekee HKL:n toimitusjohtaja. Edellä selostetulla järjestelyllä HKL:n organisaation sisällä on eriytetty toisistaan operatiivinen toiminta ja HKL Metroliikenteen ja HKL:n rakennusyksikön turvallisuusohjeistusvalvonta.

MTO-ohjeiden oikeudellisesta luonteesta

Viides kysymys on, minkälainen oikeudellinen asema ja luonne MTO-ohjeilla on ja perustuuko toimivalta ohjeiden antamiseen lakiin tai lain nojalla annettuun toimivaltasääntöön ja jos kyllä, mihin. Kuten edellä on todettu, HKL:n toimitusjohtajan oikeus antaa HKL:n palveluksessa oleville ohjeita perustuu toisaalta kuntalakiin ja sen nojalla annetun johtosäännön hänelle antamaan asemaan ja toisaalta hänen asemaansa työnantajan edustajana. Metron toimintaa koskevaa erillislainsäädäntöä, joka antaisi HKL:n toimitusjohtajalle oikeuden antaa sitovia ohjeita tai määräyksiä, ei ole olemassa.

Lausuntopyynnössä viitatut MTO-ohjeet ovat metron liikennöintiä koskevia ohjeita, joissa on ohjeita metron kuljettajille, järjestyksenpitäjille sekä huollosta ja kunnossapidosta vastaaville. Alun perin MTO-ohje nro I on ollut kunnallinen järjestyssääntö, jonka nimi on ollut Helsingin kaupungin metroliikennesääntö. Järjestyslain voimaantulon yhteydessä kunnalliset järjestyssäännöt kumottiin, joten MTO I menetti oikeudellisen luonteensa kunnallisena järjestyssääntönä. Nykyisin metroliikennesääntöksi otsikoidun ohjeen hyväksyy HKL:n johtokunta. Muut MTO-ohjeet hyväksyy HKL:n toimitusjohtaja. Kaikki MTO-ohjeet ovat oikeudelliselta luonteeltaan kaupungin sisäistä ohjeistusta, jonka antaminen perustuu työnantajan direktio-oikeuteen.

Kantelussa on kiinnitetty huomiota siihen, että metron kuljettaja on hovioikeudessa tuomittu liikenneturvallisuuden vaarantamisesta rangaistukseen MTO-ohjeiden rikkomisen perusteella. Rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan liikenteen vaarantamisesta tuomitaan



myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä. Hallituksen esityksen (32/1997) mukaan metrojuna on säännöksen tarkoittama juna ja Helsingin metrolikenteen osalta junaturvallisuutta koskevat määräykset sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään ja lääninhallituksen vahvistamaan metrolikennesääntöön. Metroliikennesäännön 19 §:n mukaan metrolikennesäännön rikkomisesta rangaistiin, jollei rikkomus ollut vähäinen eikä laissa tai asetuksessa ole erityistä rangaistusta säädetty, sakolla.

Järjestyslain voimaantulon yhteydessä 1.10.2003 kyseinen metrolikennesääntö on kumottu. Siten tällä hetkellä metrolikenteen osalta ei ole olemassa voimassa olevia junaturvallisuutta koskevia määräyksiä, joihin rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 kohdan voitaisiin katsoa viittaavan. Ennen kunnallisten järjestyssääntöjen kumoamistakaan muiden MTO-ohjeiden kuin metrolikennesäännön rikkomisen ei ole ollut rangaistava teko.

Järjestyksenpitäjän kiinniotto-oikeudesta ilkeätilanteissa

Kuudennessa kysymyksessä pyydetään ottamaan kantaa kantelijayhdistyksen MTO IV –ohjeen sisältöön ohjeiden sivuilla 6 ja 9 tarkoitettuihin ja vastineessa yksilöityihin kysymyksiin. Ensinnäkin pyydetään kannanottoa siitä, miten ohjeen kohta 7.4.3 (järjestyksenpitäjän otettava kiinni ilkeätilanteeseen hätäjarrun tai ovilukituksen hätävauksen käyttöön syyllistynyt) on suhteessa rikoslain 17 luvun 13 §:ään (sakkorangaistus ilkeätilanteesta), pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momenttiin (jokamiehen kiinniotto-oikeuteen vankeusuhkaisissa teoissa) sekä yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 §:n 2 momenttiin (vartijan kiinniotto-oikeus vankeusuhkaisissa teoissa).

Rikoslain 17 luvun 13 §:n 3 kohdan mukaan joka käyttämällä joukkoliikenteen kulkuneuvon, hissien tai muun laitteen hätäjarrua tai hälytintä aiheuttaa ilkeätilanteesta väärän hälytyksen, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä rangaistusta, ilkeätilanteesta sakkoon.

Jokamiehen kiinniotto-oikeutta koskevassa pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa sekä vartijan kiinniotto-oikeutta koskevassa yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 § 2 momentissa on säädetty yhteneväisesti kiinniotto-oikeudesta. Jokaisella on oikeus ottaa kiinni verekseltään tai pakenemasta tavattu rikoksentekijä, jos rikoksesta saattaa seurata vankeutta tai jos rikos on lievä pahoinpitely, näpistys, lievä kavallus, lievä luvaton käyttö, lievä moottorikulkuneuvon käyttövarkaus, lievä vahingonteko tai lievä petos. Ilkeätilanteesta ei siten kuulu



niiden lievien rikosten joukkoon, joiden osalta on olemassa jokamiehen tai vartijan kiinniotto-oikeus.

Liikenneasemalla tai joukkoliikenteen kulkuneuvossa toimivan järjestyksenpitäjän oikeus ottaa kiinni hätäjarrutukseen tai ovilukituksen hätäavaamiseen syyllistynyt henkilö riippuu siitä, liittyykö tilanteeseen muihin henkilöihin tai omaisuuteen kohdistuvaa uhkaa tai järjestyksenpitäjän vastustamista väkivallalla tai sen uhalla. Jos tilanteeseen liittyy tällaista uhkaa, järjestyksenpitäjällä on kiinniotto-oikeus.

Jos kyseessä on ainoastaan jo pakenemassa olevan hätäjarruttajan tai ovilukituksen avaajan takaa-ajo ja kiinniottaminen, sovellettava tunnusmerkistö on pelkkä ilkivalta, jolla perusteella järjestyksenpitäjällä ei ole kiinniotto-oikeutta.

MTO IV-ohjeen kohdan 7.4.3. mukaan järjestyksenvalvojalla on velvollisuus toimeksiantajaa kohtaan pyrkiä selvittämään ilkivalta ottamalla syyllinen kiinni. Edellä on todettu, että kaikissa ilkivaltilanteissa kiinniotto-oikeutta ei ole. Nykymuodossaan MTO IV -ohjeen kohta 7.4.3. kaipaa selvennystä, koska se voi antaa aiheen väärään tulkintaan. HKL on ilmoittanut aloittaneensa työn MTO IV-ohjeen uudistamiseksi tältä osin.

Pelastustoimen laiminlyönnistä

Toiseksi kuudennessa kysymyksessä on pyydetty ottamaan kantaa ohjeen kohdan 7.11.1. (järjestyksenpitäjän ei tule mennä radalle ihmisen jäätyä junan alle ennen pelastuslaitoksen antamaa lupaa) suhteesta rikoslain 21 luvun 15 §:ssä pelastustoimen laiminlyönnistä säädettyyn. Rikoslain 21 luvun 15 §:n mukaan joka tietäen toisen olevan hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa on tälle antamatta tai hankkimatta sellaista apua, jota hänen mahdollisuutensa ja tilanteen luonne huomioon ottaen kohtuudella voidaan häneltä edellyttää, on tuomittava pelastustoimen laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Niissä tilanteissa kun ihminen jää junan alle, kyseinen henkilö on yleensä hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa. Tässä tilanteessa rikoslain voidaan katsoa asettavan kaikille paikalla oleville henkilöille, niin metron järjestyksenpitäjille kuin muillekin, velvollisuuden hälyttää apua. Vaikeammin arvioitavissa on se, että millaista apua paikalla olevien henkilöiden voidaan edellyttää antavan junan alle jääneelle henkilölle. Metroradalle meneminen voi aiheuttaa vakavan vaaratilanteen auttajalle, mikäli junan virroittimissa tai virtakiskossa on jännite. Tämän vuoksi MTO-ohjeissa on kielletty metroradalle meneminen, ennen kuin pelastuslaitos on antanut luvan.



16.04.2012

Ryj/1

MTO IV –ohjeen kohdan 7.11.1 ei voida siten katsoa olevan suoranaisessa ristiriidassa rikoslain pelastustoimen laiminlyöntiä koskevan säännöksen kanssa. Ohje kuitenkin kaipaa selvennystä.

Yhteenveto

Lausunnon liitteenä on liikennelaitos -liikelaitoksen lausunto sekä sen liitteenä asiantuntijalausunto.

Kaupunginhallitus toteaa, että MTO -ohjeita tullaan selventämään kohtien 7.4. ja 7.11. osalta. Kaupunginhallitus katsoo, että kantelun ei tulisi antaa aihetta toimenpiteisiin eduskunnan oikeusasiamiehen taholta.

Esittelijä

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry on tehnyt Eduskunnan oikeusasiamiehelle kantelun, joka koskee Helsingin metrolinnoitusta koskevia määräyksiä. Kantelun mukaan metrolinnoituksen liikennöintiä ja turvallisuutta koskevista asioista on annettu ohjeet liikennelaitos -liikelaitoksen sisäisillä ohjeilla, joiden antamiseen ei ole laissa tai lain nojalla annettussa säädöksessä annettua valtuutussäännöstä. Metrolinnoitusta ei kantelun mukaan nykyisin koske mikään laintasoinen sääntely, eikä metrolinnoituksen turvallisuutta valvo mikään ulkopuolinen viranomais.

Helsingin kaupunginhallitukselta on pyydetty lausuntoa kantelun johdosta 23.3.2012 mennessä. Lausunnon antamiselle on saatu lisäaikaa 27.4.2012 saakka.

Lausuntopyyntö liitteineen on liitteenä 1.

Asiasta on pyydetty liikennelaitos -liikelaitoksen sekä hallintokeskuksen oikeuspalvelujen lausunnot. Liikennelaitos -liikelaitoksen lausunto on liitteenä 2 ja oikeuspalvelujen lausunto käy ilmi päätöshistoriasta. Liikennelaitos -liikelaitoksen lausunnon liite on liitteenä 3.

Oikeuspalvelujen lausunto on valmisteltu yhteistyössä HKL:n kanssa.

Esittelijä viittaa saatuihin lausuntoihin. Eduskunnan oikeusasiamiehelle esitetään annettavaksi oikeuspalvelujen lausunnon mukainen lausunto asiasta toteamuksin, että MTO -ohjeita tullaan selventämään kohtien 7.4. ja 7.11. osalta ja ettei kantelu kaupungin mielestä anna aihetta toimenpiteisiin eduskunnan oikeusasiamiehen taholta. Lausuntoon liitetään liikennelaitos -liikelaitoksen lausunto asiantuntijalausuntoineen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri



16.04.2012

Ryj/1

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Eduskunnan oikeusasiamiehen lausuntopyyntö Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kantelusta
- 2 HKL:n lausunto
- 3 Asiantuntijalausunto

Otteet

Ote

Eduskunnan oikeusasiamiehen
kanslia

Otteen liitteet

Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3

Tiedoksi

Liikennelaitos-liikelaitos (HKL)

Päätöshistoria

Kaupunginlakimies 30.3.2012

HEL 2011-005910 T 08 00 00

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry on tehnyt Eduskunnan oikeusasiamiehelle kantelun, joka koskee Helsingin metroluennettää koskevia määräyksiä. Helsingin kaupunginhallitukselta on pyydetty lausuntoa kantelun johdosta.

Oikeuspalvelut toteaa asiassa lausuntonaan seuraavaa:

HKL:n toimitusjohtajan asemasta, toimivallasta ja päätöksenteosta

Lausuntopyynnössä on pyydetty otettavan kantaa kuuteen yksilöityyn kysymykseen. Ensimmäinen kysymys on, minkälaisia metrojärjestelmän suunnitteluun, toteuttamiseen ja käyttöön liittyviä päätöksiä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (myöh. HKL) toimitusjohtaja tekee HKL:n hallinto- ja talousyksikön turvallisuuspalvelujen esityksestä päätöksiä muun muassa metron toimintaohjeiden (MTO-ohjeet) muutoksista. Automaattimetron käyttöönottoon liittyen on tarkoituksena tehdä metron turvallisuuteen liittyviä toimitusjohtajan päätöksiä, jotka tehdään ulkopuolisen turvallisuusasiantuntijan (Independent Safety Assessor, ISA) suosituksen perusteella.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/hallintokeskus>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Toinen kysymys on, onko HKL:n toimitusjohtaja virkasuhteinen ja käyttääkö hän em. päätöksenteossa perustuslain 124 §:n tarkoitetulla tavalla julkista valtaa.

HKL:n toimitusjohtajan asema perustuu kuntalakiin. HKL on kuntalain mukainen kunnallinen liikelaitos. Liikelaitoksen johtajan asemasta on säädetty kuntalain 87 d §:ssä:

”Kunnallisessa liikelaitoksessa on johtaja, joka on virkasuhteessa kuntaan tai kuntayhtymään. Johtaja johtaa ja kehittää johtokunnan alaisena liikelaitoksen toimintaa, huolehtii liikelaitoksen hallinnosta sekä taloudenhoidon ja sisäisen valvonnan järjestämisestä.”

Liikelaitoksen johtajan virkanimikkeenä voi olla, kuten HKL:ssä, toimitusjohtaja.

Liikelaitoksen ja liikelaitoksen johtajan tehtävistä voidaan määrätä tarkemmin kunnanvaltuuston kuntalain nojalla antamassa johtosäännössä. Helsingin kaupunginvaltuuston vahvistaman Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen johtosäännön 2 §:n mukaan:

”Helsingin kaupungin liikennelaitos – liikelaitoksen johtokunta ja sen alainen liikelaitos

1 huolehtivat metrolinjojen ja raitiolinjojen tuottamisesta sekä järjestävät joukkoliikenteenä järjestetyn vesiliikenteen ja siihen liittyvän huoltoliikenteen,

2 huolehtivat joukkoliikenteen tarvitseman infrastruktuurin toteutuksen suunnittelusta sekä järjestävät sen rakentamisen, kunnossapidon ja muun hallinnon.”

Edelleen johtosäännön 7 §:ssä on säädetty johtajan tehtävistä seuraavaa:

”Johtajan tehtävistä on säädetty kuntalaissa.

Johtajan tehtävänä on lisäksi, ottaen huomioon, mitä kaupunginhallituksen johtosäännössä tai muuten muutoin on määrätty, päättää liikelaitosta koskevista asioista ja hoitaa muutoinkin juoksevaa hallintoa.”

Johtosäännön 7 §:ssä mainittujen tehtävien lisäksi johtokunta voi johtosäännön 5 §:n nojalla delegoida johtajalle sekä muille HKL:n viranhaltijoille päätösvaltaa kyseisessä pykälässä mainituissa asioissa.

Täten voidaan todeta, että HKL:n toimitusjohtaja on viranhaltija ja että hän käyttää em. päätöksenteossa perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua



julkista valtaa kuntalain sekä kuntalain nojalla annetun johtosäännön sekä liikelaitoksen johtokunnan delegointipäätösten antamin valtuuksin.

Kolmas kysymys on, mihin säännöksiin HKL:n toimitusjohtajan toimivalta tehdä päätöksiä metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämistä metrojärjestelmiin liittyvissä viranomaishyväksynnöissä perustuu. Kuten edellä on kysymyksen kaksi osalta todettu, HKL:n toimitusjohtajan toimivalta perustuu kuntalakiin sekä sen nojalla annettuihin johtosääntöihin sekä HKL:n johtokunnan toimivallan delegointipäätöksiin. Lisäksi HKL:n toimitusjohtaja käyttää työnantajan edustajana HKL:n palveluksessa oleviin henkilöihin nähden työnantajan direktiovaltaa ja voi tämän nojalla antaa palvelussuhteessa oleville työn suorittamista koskevia määräyksiä.

Toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyys

Neljäs kysymys on, miten toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyysnäkökohdat otetaan huomioon metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämien metrojärjestelmään liittyvien kysymysten viranomaishyväksyntöjen tekemisessä ja turvallisuusvalvonnassa.

HKL antaa Helsingin sisäisen metrojärjestelmän osalta viranomaishyväksynät. Toiminnallisesti metrojärjestelmään liittyvät turvallisuusasiat ovat HKL:ssä joko HKL-Metrolliikenteen tai HKL:n rakennusyksikön vastuulla. Päätöksenteko on tämän vuoksi eriytetty niin, että metrojärjestelmään liittyvissä turvallisuusasioissa päätösten valmistelusta vastaa HKL:n hallinto- ja talousyksikössä oleva turvallisuusjohtaja. Päätökset näissä asioissa tekee HKL:n toimitusjohtaja. Edellä selostetulla järjestelyllä HKL:n organisaation sisällä on eriytetty toisistaan operatiivinen toiminta ja HKL-Metrolliikenteen ja HKL:n rakennusyksikön turvallisuusohjeistusvalvonta.

MTO-ohjeiden oikeudellisesta luonteesta

Viides kysymys on, minkälainen oikeudellinen asema ja luonne MTO-ohjeilla on ja perustuuko toimivalta ohjeiden antamiseen lakiin tai lain nojalla annettuun toimivaltasäännökseen ja jos kyllä, mihin. Kuten edellä on todettu, HKL:n toimitusjohtajan oikeus antaa HKL:n palveluksessa oleville ohjeita perustuu toisaalta kuntalakiin ja sen nojalla annetun johtosäännön hänelle antamaan asemaan ja toisaalta hänen asemaansa työnantajan edustajana. Metron toimintaa koskevaa erillislainsäädäntöä, joka antaisi HKL:n toimitusjohtajalle oikeuden antaa sitovia ohjeita tai määräyksiä, ei ole olemassa.



Lausuntopyynnössä viitatus MTO-ohjeet ovat metron liikennöintiä koskevia ohjeita, joissa on ohjeita metron kuljettajille, järjestyksenpitäjille sekä huollosta ja kunnossapidosta vastaaville. Alun perin MTO-ohje nro I on ollut kunnallinen järjestyssääntö, jonka nimi on ollut Helsingin kaupungin metroliikennesääntö. Järjestyslain voimaantulon yhteydessä kunnalliset järjestyssäännöt kumottiin, joten MTO I menetti oikeudellisen luonteensa kunnallisena järjestyssääntönä. Nykyisin metroliikennesäännöksi otsikoidun ohjeen hyväksyy HKL:n johtokunta. Muut MTO-ohjeet hyväksyy HKL:n toimitusjohtaja. Kaikki MTO-ohjeet ovat oikeudelliselta luonteeltaan kaupungin sisäistä ohjeistusta, jonka antaminen perustuu työnantajan direktio-oikeuteen.

Kantelussa on kiinnitetty huomiota siihen, että metron kuljettaja on hovioikeudessa tuomittu liikenneturvallisuuden vaarantamisesta rangaistukseen MTO-ohjeiden rikkomisen perusteella. Rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan liikenteen vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä. Hallituksen esityksen (32/1997) mukaan metrojuna on säännöksen tarkoittama juna ja Helsingin metroliikenteen osalta junaturvallisuutta koskevat määräykset sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään ja lääninhallituksen vahvistamaan metroliikennesääntöön. Metroliikennesäännön 19 §:n mukaan metroliikennesäännön rikkomisesta rangaistiin, jollei rikkomus ollut vähäinen eikä laissa tai asetuksessa ole erityistä rangaistusta säädetty, sakolla.

Järjestyslain voimaantulon yhteydessä 1.10.2003 kyseinen metroliikennesääntö on kumottu. Siten tällä hetkellä metroliikenteen osalta ei ole olemassa voimassa olevia junaturvallisuutta koskevia määräyksiä, joihin rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 kohdan voitaisiin katsoa viittaavan. Ennen kunnallisten järjestyssääntöjen kumoamistakaan muiden MTO-ohjeiden kuin metroliikennesäännön rikkominen ei ole ollut rangaistava teko.

Järjestyksenpitäjän kiinniotto-oikeudesta ilkeillä tilanteissa

Kuudennessa kysymyksessä pyydetään ottamaan kantaa kantelijayhdistyksen MTO IV –ohjeen sisältöön ohjeiden sivuilla 6 ja 9 tarkoitettuihin ja vastineessa yksilöityihin kysymyksiin. Ensinnäkin pyydetään kannanottoa siitä, miten ohjeen kohta 7.4.3 (järjestyksenpitäjän otettava kiinni ilkeillä tilanteissa tai ovilukituksen hätäavauksen käyttöön syyllistynyt) on suhteessa rikoslain 17 luvun 13 §:ään (sakkorangaistus ilkeillä tilanteista), pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momenttiin (jokamiehen kiinniotto-oikeuteen vankeusuhkaisissa teoissa) sekä yksityisistä



turvallisuuspalveluista annetun lain 28 §:n 2 momenttiin (vartijan kiinniotto-oikeus vankeusuhkaisissa teoissa).

Rikoslain 17 luvun 13 §:n 3 kohdan mukaan joka käyttämällä joukkoliikenteen kulkuneuvon, hissien tai muun laitteen hätäjarrua tai hälytintä aiheuttaa ilkeästi väärän hälytyksen, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä rangaistusta, ilkeivallasta sakkoon. Jokamiehen kiinniotto-oikeutta koskevassa pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa sekä vartijan kiinniotto-oikeutta koskevassa yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 § 2 momentissa on säädetty yhteneväisesti kiinniotto-oikeudesta. Jokaisella on oikeus ottaa kiinni verekseltään tai pakenemasta tavattu rikosentekijä, jos rikoksesta saattaa seurata vankeutta tai jos rikos on lievä pahoinpitely, näpistys, lievä kavallus, lievä luvaton käyttö, lievä moottorikulkuneuvon käyttövarkaus, lievä vahingonteko tai lievä petos. Ilkeivaltalta ei siten kuulu niiden lievien rikosten joukkoon, joiden osalta on olemassa jokamiehen tai vartijan kiinniotto-oikeus.

Liikenneasemalla tai joukkoliikenteen kulkuneuvossa toimivan järjestyksenpitäjän oikeus ottaa kiinni hätäjarrutukseen tai ovilukituksen hätäavaamiseen syyllistynyt henkilö riippuu siitä, liittyykö tilanteeseen muihin henkilöihin tai omaisuuteen kohdistuvaa uhkaa tai järjestyksenpitäjän vastustamista väkivallalla tai sen uhalla. Jos tilanteeseen liittyy tällaista uhkaa, järjestyksenpitäjällä on kiinniotto-oikeus.

Jos kyseessä on ainoastaan jo pakenemassa olevan hätäjarruttajan tai ovilukituksen avaajan takaa-ajo ja kiinniottaminen, sovellettava tunnusmerkistö on pelkkä ilkeivaltalta, jolla perusteella järjestyksenpitäjällä ei ole kiinniotto-oikeutta.

MTO IV-ohjeen kohdan 7.4.3. mukaan järjestyksenvalvojalla on velvollisuus toimeksiantajaa kohtaan pyrkiä selvittämään ilkeivaltalta ottamalla syyllinen kiinni. Edellä on todettu, että kaikissa ilkeivaltatilanteissa kiinniotto-oikeutta ei ole. Nykymuodossaan MTO IV – ohjeen kohta 7.4.3. kaipa selvennystä, koska se voi antaa aiheen väärään tulkintaan. HKL on ilmoittanut aloittaneensa työn MTO IV-ohjeen uudistamiseksi tältä osin.

Pelastustoimen laiminlyönnistä

Toiseksi kuudennessa kysymyksessä on pyydetty ottamaan kantaa ohjeen kohdan 7.11.1. (järjestyksenpitäjän ei tule mennä radalle ihmisen jäätyä junan alle ennen pelastuslaitoksen antamaa lupaa) suhteesta rikoslain 21 luvun 15 §:ssä pelastustoimen laiminlyönnistä säädettyyn. Rikoslain 21 luvun 15 §:n mukaan joka tietäen toisen olevan hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa on tälle antamatta tai hankkimatta sellaista apua, jota hänen mahdollisuutensa



ja tilanteen luonne huomioon ottaen kohtuudella voidaan häneltä edellyttää, on tuomittava pelastustoimen laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Niissä tilanteissa kun ihminen jää junan alle, kyseinen henkilö on yleensä hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa. Tässä tilanteessa rikoslain voidaan katsoa asettavan kaikille paikalla oleville henkilöille, niin metron järjestyksenpitäjille kuin muillekin, velvollisuuden hälyttää apua. Vaikeammin arvioitavissa on se, että millaista apua paikalla olevien henkilöiden voidaan edellyttää antavan junan alle jääneelle henkilölle. Metroradalle meneminen voi aiheuttaa vakavan vaaratilanteen auttajalle, mikäli junan virroittimissa tai virtakiskossa on jännite. Tämän vuoksi MTO-ohjeissa on kielletty metroradalle meneminen, ennen kuin pelastuslaitos on antanut luvan.

MTO IV –ohjeen kohdan 7.11.1 ei voida siten katsoa olevan suoranaudessa rikoslain pelastustoimen laiminlyöntiä koskevan säännöksen kanssa. Ohje kuitenkin kaipaa selvennystä.

Lisätiedot

Pennanen Sari-Anna, vs. johtava kaupunginasiainmies, puhelin: 310 36179
sari-anna.pennanen(a)hel.fi
Sarvilinna Sami, kaupunginlakimies, puhelin: 310 64874
sami.sarvilinna(a)hel.fi