

Helsinki 21.2.2012

Dnro 448/4/11

Helsingin kaupunginhallitus

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
23.02.2012	
Hel 2011-005810	
Dnro/Dnr	080000
Tahtävaluokka	
Uppgiftsklass	

Viite: Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kirje eduskunnan oikeusasiamiehelle
21.1.2011

LAUSUNTOPYYNTÖ

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry arvostelee metrolii-
keen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta koskevaa sääntelyä. Kantelun
mukaan näistä asioista on annettu ohjeet Helsingin kaupungin liikenne-
laitoksen sisäisillä ohjeilla, joiden antamiseen ei ole laissa tai lain nojalla
annetussa säädöksessä annettua valtuutussäännöstä. Metrolii-
kennettä ei kantelun mukaan nykyisin koske mikään laintasoinen sääntely, eikä
metrolii-
kenteen turvallisuutta valvo mikään ulkopuolinen viranomainen.

Kantelun johdosta on aikaisemmin hankittu Liikenne- ja viestintäministe-
riön 29.6.2011 päivätty lausunto (LVM/1125/02/2011), Helsingin kau-
punki liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) lausunto 2.11.2011 sekä Hel-
singin seudun liikenteen (HSL) 23.11.2011 päivätty lausunto (dnro
297/00/04/040-2011) (ohessa). Kantelijayhdistys on antanut niiden joh-
dosta 11.1.2012 päivätyn vastineen liitteineen (ohessa).

Oikeusasiamies Petri Jääskeläisen päätöksen mukaisesti ja perustus-
lain 111 §:n 1 momenttiin viitaten pyydän, että toimitatte vielä oikeus-
asiamiehelle kantelun tutkimiseksi oman lausuntonne asiassa. Lausun-
nossa pyydän ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

- 1) Minkälaisia metrojärjestelmän suunnitteluun, toteuttamiseen ja
käyttöön liittyviä päätöksiä HKL:n toimitusjohtaja tekee (HKL:n
hallinto- ja talousyksikön turvallisuuspalvelujen esityksestä)?
- 2) Onko HKL:n toimitusjohtaja virkasuhteinen ja käyttääkö hän em.
päätöksenteossa perustuslain 124 §:ssä tarkoitettulla tavalla jul-
kista valtaa?
- 3) Mihin säännöksiin HKL:n toimitusjohtajan toimivalta tehdä pää-
töksiä metrojärjestelmään suunnittelun, toteuttamisen ja käytön

edellyttämistä metrojärjestelmiin liittyvissä viranomaishyväksyntöissä perustuu?

- 4) Miten toiminnan riippumattomuus- ja esteettömyysnäkökohdat otetaan huomioon metrojärjestelmään suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämistä metrojärjestelmiin liittyvien kysymysten viranomaishyväksyntöjen tekemisessä ja turvallisuusvalvon-
nassa?
- 5) Minkälainen oikeudellinen asema ja luonne MTO-ohjeilla on? Perustuuko toimivalta ohjeiden antamiseen lakiin tai lain nojalla annettuun toimivaltasäännökseen ja jos kyllä, mihin?
- 6) Pyydän ottamaan kantaa kantelijayhdistyksen MTO IV -ohjeen sisältöön ohjeiden sivuilla 6 ja 9 tarkoitettuihin ja vastineessa yksilöityihin kysymyksiin (s. 6, kohdan 7.4 3. (järjestyksenpitäjän otettava kiinni ilkeältäiseen hätäjarrun tai ovilukituksen hätäavasta käyttöön syyllistynyt) suhde rikoslain 17 luvun 13 §:ssä (sakkorangaistus ilkivallasta), pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa (jokamiehen kiinniotto-oikeus vankeusuhkaisissa teoissa) ja yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 §:n 2 momentissa (vartijan kiinniotto-oikeus vankeusuhkaisissa teoissa) säädettyyn; sekä s. 9, kohdan 7.11 1. (järjestyksenpitäjän ei tule mennä radalle ihmisen jäätyä junan alle ennen pelastuslaitoksen antamaa lupaa) suhde rikoslain 21 luvun 15 §:ssä (pelastustoimen laiminlyönti) säädettyyn).

Pyydän lähettämään lausunnon sekä palauttamaan asiakirjat viimeistään 23.3.2012.

Esittelijäneuvos

Pasi Pölönen

Kantelu Eduskunnan oikeusasiamiehelle

Asia: Helsingin metroluikennettä koskevat määräykset ja laillisuusperiaate

Kantelija: Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry
Pj Pertti Myller
Töölönkatu 49 B 41
00250 Helsinki

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistyksessä on noin 700 jäsentä, jotka toimivat raitiovaunun- ja metrojunankuljettajina Helsingin kaupunkiliikenteessä. Yhdistys on perustettu vuonna 1924 ja se kuuluu ammattiosastona Julkisten ja Hyvinvointialojen Liittoon, joka sääntöjä noudattaen se toimii jäsenistönsä edustajana.

1. Asian tausta

Helsingin kaupungin metroluikennettä koskeva oikeudellinen sääntely oli vuosina 1982-2003 järjestetty kuntalain nojalla annetuilla järjestyssäännöillä (metroluikennesääntö), jonka lääninhallitus vahvisti. Sääntö ja sitä täydentävät ohjeet (nk. MTO-ohje) vastasivat tarkoitukseltaan ja pitkälti sisällöltään valtion rataverkon junaturvallisuussääntöä ja muita liikennöintimääräyksiä. Tämä metroluikennesääntö tuli kumotuksi 1.10.2003 lukien, kun kunnallisten järjestyssääntöjen antamisoikeutta koskeva kuntalain pykälä kumottiin järjestyslain säätämisen yhteydessä. Tällä hetkellä liikennöinnistä ja liikenneturvallisuudesta on annettu ohjeet kokonaisuudessaan Helsingin kaupungin liikennelaitoksen sisäisillä ohjeistuksilla, joiden antamiseen ei ole laissa tai lain nojalla annettussa säädöksessä valtuutussäännöstä. Näillä ohjeilla ei siten ole enää oikeudellisessa mielessä käytännössä muuta asemaa kuin työohjeena toimiminen.

Yleisellä rataverkolla (valtion rataverkko) tapahtuvaa kaupunkijunaliikennettä, joka teknisesti ja toiminnallisesti vastaa Helsingin metrossa tapahtuvaa junaliikennöintiä, koskevat sitä vastoin tarkat laissa annetut säännökset, joita täydentävät mm. Liikenteen turvallisuusviraston määräykset. Valtion rataverkolla tapahtuvaa liikennöintiä koskevat kansalliset säännökset perustuvat yksityiskohtaiseen yhteisöoikeudelliseen sääntelyyn. Yleisestä rataverkosta erillisiä ratoja koskeva sääntely on yhteisöoikeudessa jätetty kansallisella tasolla päätettäväksi. Kantelijan tietojen mukaan esimerkiksi Ruotsissa näitä erillisiä ratoja, joita ovat mm. kaupunkirautateinä toimivat metroradat, koskeekin laintasoinen kansallinen sääntely.

Liikenne- ja viestintäministeriö, jonka hallinnonalalle kuuluu liikennejärjestelmiä koskevan lainsäädännön valmistelu, ei ole ryhtynyt toimiin metroluikennettä koskevan sääntelyn saattamiseksi laintasolle. Tämän johdosta Helsingin metroluikennettä ei nykyisin koske mikään laintasoinen sääntely eikä sen turvallisuutta valvo mikään ulkopuolinen viranomainen.

Kantelijan tietojen mukaan Helsingin kaupungin edustajat ovatkin vuonna 2010 olleet yhteydessä Liikenne- ja viestintäministeriöön tarkoituksenaan saada ministeriö aloittamaan tarpeellisten metroluikennettä koskevien kansallisten säädösten valmistelu. Edelleen kantelijan tietojen mukaan ministeriössä on vastauksena asiaa koskeviin pyyntöihin viitattu voimavaraongelmiin eikä lainsäädännön valmisteluun ole ministeriössä siksi haluttu ryhtyä.

2. Kantelijan näkemys nykyisestä oikeustilasta

Helsingin käräjä- ja hovioikeuden omaksuman tulkinnan mukaan Helsingin metroluikenteessä liikenneturvallisuustehtävissä toimivaan henkilöön voidaan kuitenkin kohdistaa rikoslain 23 luvun 1.2 §:n blankorangaistussäännöksessä tarkoitettu rikosoikeudellinen rangaistusvastuu huolimatta siitä seikasta, että itse teon rangaistavuuden edellytykset sisältävä ohje (MTO) ei perustu laklin tai laissa annettuun delegoimisäännökseen.

Tuomioistuimissa omaksuttu kanta on ongelmallinen arvioitaessa MTO-ohjeen rikkomiseen perustuvaa rikosoikeudellista vastuuta blankorangaistussäännösten hyväksyttävyyttä koskevan rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen valossa. Omaksuttu linja johtaa siihen, että henkilö voidaan mainitun blankorangaistussäännöksen perusteella asettaa rikosvastuuseen teosta, jonka rangaistavuuden edellytykset ilmaiseva normisto ei perustu lakiin. Metroliikenteen liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden oikeusturva ja oikeudellinen asema on siksi tältä osin epäselvä ja kyseenalainen korotettua lainvoimaa nauttivan rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta.

Nykyisen tilanteen ongelmallisuus korostuu entisestään metroverkon laajentuessa tulevaisuudessa Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle. On syytä otaksua, että Helsingin kaupungin antamien sisäisten ohjeiden asema ja merkitys harjoitettaessa metroliikennettä Espoon kaupungin ja Sipoon kunnan alueella on omiaan aiheuttamaan oikeudellisesti erittäin epäselviä tilanteita.

Valtion rataverkolla liikenneturvallisuushenkilöstö toimii tarkasti säännellyn viranomaisvalvonnan alaisuudessa. Esimerkiksi henkilökunnan kelpoisuusvaatimuksista ja sen valvonnasta on valtion rataverkolla säädetty ja määrätty hyvin yksityiskohtaisesti. Valtion rataverkon kaupunkijunaliikennettä vastaavassa Helsingin metroliikenteessä tällaista valvontaa ei tällä hetkellä ole. Tämä asettaakin sisällöltään ja vastuultaan samanlaisissa liikenneturvallisuustehtävissä toimivat henkilöt oikeudellisesti eri asemaan sillä perusteella, toimivatko he valtion vai Helsingin kaupungin radalla liikennöitävän raskaan raideliikenteen työtehtävissä.

Edellä selostetun johdosta kantelija pitää välttämättömänä, että raskaan raideliikenteen laintasoinen sääntely sekä liikenneturvallisuuden viranomaisvalvonta ja liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimukset yhdenmukaistetaan kansallisessa lainsäädännössä. Kantelijan näkemyksen mukaan se, että Helsingin metroliikenteessä sähköistysjärjestelmä ja laiturikorkeus ovat yleisen rataverkon kanssa yhteensopimattomia, ei tee tästä raskaasta raideliikennejärjestelmästä sellaista, että se tällä teknisellä perusteella tulisi jättää ilman minkäänlaista sitä koskevaa lainsäädäntöä ja viranomaisvalvontaa.

3. Oikeustapaus

Helsingin kärjäoikeudessa on ollut ratkaistavana oikeustapaus, jossa metrojunankuljettajaa syytettiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Oikeus luki vastaajan syyksi Helsingin metroliikenteen MTO-ohjeen rikkomisen RL 23 luvun 1.2 §:n mukaan. Helsingin hovioikeus vahvisti kärjäoikeuden tuomion 5.11.2010 antamallaan tuomiolla 2920/2010. Kyseessä oli ollut tilanne, jossa 11-vuotias lapsi oli tarkoituksellisesti tunkeutunut sulkeutuvan metrojunan ovien väliin junan ollessa lähdössä liikkeelle sillä seurauksella, että lapsi oli jäänyt jonkin matkaa raahautumaan liikkuvan junan mukana. Vastaja tuomittiin ankaraan rangaistukseen, jota ei lieventänyt se, että asianomistaja oli itse vahvasti myötävaikuttanut tilanteen syntymiseen ja oli ottanut tietoisin riskin vaaratilanteeseen joutumisesta.

Tämän oikeustapauksen yhteydessä kantelija joutuu tuomaan esiin seikan, joka ainakin ulkopuolisen näkökulmasta arvioituna on ollut vastaajan oikeusturvan kannalta arveluttava. Se on siinä määrin vastenmielinen, ettei kantelija siihen haluaisi puuttua, ellei se olennaisesti liittyisi siihen kehykseen, jonka puitteissa mainittu allekirjoittaneen yhdistyksen jäsenistön oikeusturvan puutteet konkretisoitunut rikosprosessi on vireillepantu ja oikeudessa käsitelty.

Asianomistajana olleen lapsen isä työskenteli kärjätuomarina Helsingin kärjäoikeudessa. Isä oli huollettavanaan olevan tyttärensä edustajana käynnistänyt asiassa oikeustoimet kyseessä ollutta metrojunankuljettajaa kohtaan. Asiaa Helsingin kärjäoikeudessa käsiteltäessä alaikäisen asianomistajan isä toimi oikeudenkäynnissä tyttärensä edustajana samaan aikaan kun hänen työtoverinsa johti asian käsittelyä oikeuden puheenjohtajana. Tähän menettelyyn ei liene sinänsä laillista estettä eikä kantelijan taholta näin ollen varsinaista laittomuutta tämän johdosta epäillä, mutta kantelijan mielestä mainittu tilanne on ollut omiaan antamaan oikeudenkäytön asianmukaisuudesta ja puolueettomuudesta vähintäänkin jossakin määrin erikoisen vaikutelman. Kantelija on siinä käsityksessä, että paitsi että oikeudenkäytön on oltava puolueetonta, sen on myös käytännössä näytettävä siitä.

4. Pyydetty toimenpiteet

Kantelija pyytää oikeusasiamiestä tutkimaan, onko nykyinen sääntelytilanne lain ja oikeusperiaatteiden mukainen. Kantelija pyytää asian arvioimista erityisesti siltä kannalta, onko Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtinut riittävällä tavalla siitä, että sen hallinnonalan piiriin kuuluvassa liikennejärjestelmässä on voimassa sellaiset liikenneturvallisuutta koskevat määräykset, joita voidaan rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta pitää hyväksyttävänä. Toisaalta pidetään tärkeänä myös sen arvioimista, kohtelee nykyinen sääntelytilanne yhdenvertaisesti Helsingin metrolikenteen henkilöstöä verrattuna vastaavissa tehtävissä yleisellä rataverkolla työskentelevään henkilöstöön. Oikeusasiamies voi eduskunnan oikeusasiamiehestä annetun lain 11.2 §:n nojalla kiinnittää huomiota säännöksissä ja määräyksissä havaitsemiinsa puutteisiin sekä tehdä esityksiä niiden kehittämiseksi ja puutteiden poistamiseksi. Kantelija pyytääkin, että oikeusasiamies ryhtyy kantelussa selostetun osalta tällaisiin toimiin.

Kantelija pyytää, että tämän asian selvittämisen yhteydessä varataan Liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi myös Helsingin kaupungille ja liikennöinnin tilaamisesta vastaavalle Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymälle tilaisuus tulla kuulluksi.

Kantelija pyytää lisäksi oikeusasiamiestä selvittämään, millä tavoin Helsingin käräjäoikeudessa on edellä mainittua rikosasiaa (R 09/7365) käsiteltäessä huolehdittu siitä, ettei oikeuden puheenjohtajan ja alaikäisen asianomistajan edustajana toimineen isän työtoveruus vaarantanut oikeuskäsittelyn asianmukaisuutta ja puolueettomuutta erityisesti hyvien hallinto- ja oikeudenkäyntitapojen näkökulmasta.

Pyydämme myös, että mikäli vain oikeusasiamiehen ajankäytön puolesta on mahdollista, oikeusasiamies antaisi oikeusasiamiehelle sopivana ajankohtana yhdistyksemme edustajille audienssin.

Helsingissä 21.1.2011

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL Ry

Pertti Myller ✓
Puheenjohtaja

Merja Lehtinen
Sihteeri

Lisätietoja asiasta:

Timo Ansamaa
timo.ansamaa@hel.fi
p. 050-3648797

29.6.2011 LVM/1125/02/2011

EDUSKUNNAN OIKEUSASIAMIEHEN

KANSLIA

Dnro 448/4/11

Saapui 7.7.2011

postissa ☒ jätti itse ☐ telokopio ☐ FSA/11

Eduskunnan oikeusasiamies

Viite Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistyksen kirje eduskunnan oikeusasiamiehelle

Asia Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto asiasta

Eduskunnan oikeusasiamies on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistyksen (JHL ry) kantelusta eduskunnan oikeusasiamiehelle. Kantelu koskee metroluikenteen liikenneturvallisuutta koskevaa sääntelyä.

Rautatielaki (304/2011) on rautatiejärjestelmän turvallisuutta, yhteentoimivuutta, liikennöinnin edellytyksiä ja turvallista liikennöintiä, rautatieliikenteen harjoittajien velvoitteita sekä viranomaisien tehtäviä koskeva laki. Rautatielaki perustuu suurelta osin Euroopan unionilainsäädännön vaatimuksiin ja unionilainsäädännön mukaisiin viranomaisjärjestelyihin. Rautateiden turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevassa Euroopan unionin lainsäädännössä rataverkon ulkopuolelle rajataan nykyisellään metroluikenteen, raitiovaunu- ja muun kevyt raideliikenteen verkot ja tätä unionilainsäädännön rajausta on noudatettu myös uudessa rautatielaissa, joka tuli voimaan 15.4.2011. Rautatielaissa rataverkolla tarkoitetaan siten Liikenneviraston hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalaan kuuluvaa yksityisraidetta, jolta liikennöidään valtion rataverkolle tai muulle yksityisraiteelle.

Euroopan komissio on unionilainsäädännön perusteluissa korostanut, että metroluikenteen, raitiovaunu- ja muun kevyen raideliikenteen verkkoja ei pitäisi nykyisellään ottaa unionilainsäädännön mukaisen rautatiealan sääntelyn piiriin, sillä tähän ei ole olemassa nykyisin riittäviä edellytyksiä ja yhteentoimivuusvaatimuksia. Valtion rataverkon yhteentoimivuus- ja turvallisuusvaatimusten huomioon ottaminen metro- ja raitiovaunuliikenteen verkolla aiheuttaisi taas huomattavia kustannusvaikutuksia metro- ja raitiovaunuliikenteen verkoille ilman, että saavutettaisiin todellisia hyötyjä, koska nämä verkot ovat suljettuja verkkoja, eikä niiltä liikennöidä valtion rataverkolle.

EU:n ns. toisen rautatiepaketin lainsäädäntövaatimusten perusteella perustettiin Rautatievirasto, joka aloitti toimintansa rautatiealan kansallisena turvallisuusviranomaisena 1 päivänä syyskuuta 2006. Virasto yhdistettiin sittemmin liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä toimintansa vuoden 2010 alussa aloittaneeseen Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virasto toimii edelleen rautatiealan kansallisena turvallisuusviranomaisena ja vastaa muun muassa turvallisuustodistuksiin, turvallisuuslupiin ja käyttöönottolupiin liittyvistä viranomaistehtävistä, rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta sekä muista sille laissa säädetyistä viranomaistehtävistä ja kansallisesta alemmanasteisesta norminannosta. Sääntelyelimenä virasto toimii myös rautatiealan markkinoiden valvojana ja hoitaa sille laissa säädettyjä viranomaistehtäviä.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin kuuluu siten rautatielain mukaisen rautatiejärjestelmän turvallisuus, eikä virastolla ole lain mukaista toimivaltaa valvoa metrol liikenteen, raitiovaunuliikenteen tai muun kevyen raideliikenteen verkkojen turvallisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Helsingin kaupungin liikennelaitos ovat käyneet keskusteluja metrol liikenteen liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelmää koskevista hyväksynnöistä joulukuussa 2010. Tässä yhteydessä ja sen jälkeen Helsingin kaupungin liikennelaitokselle annetussa kirjallisessa selvityksessä ministeriö on todennut, että Helsingin kaupunki voisi esimerkiksi sisäisillä järjestelyillä järjestää omien sisäisten metro- ja raitiovaunuliikenteen verkkojen turvallisuusvalvonnan esimerkiksi niin, että oma erillinen yksikkö toteuttaisi Helsingin kaupungin liikennelaitoksen turvallisuusvalvontaa, kunhan riittävät riippumattomuus- ja estettämyyskysymykset turvataan. Metrol liikenteen laajentuessa Helsingin rajojen ulkopuolelle, valvonta voitaisiin järjestää osaksi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimintaa tai tätä voitaisiin ainakin tässä yhteydessä selvittää. Helsingin seudun liikenteessä HSL on jo nykyisellään toimivaltainen viranomainen, joka päättää alueen liikenteen järjestelyistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa lisätietoja siitä, miten valtion rataverkon turvallisuusvalvonta on järjestetty ja voitaisiinko tästä turvallisuusvalvonnasta saatuja kokemuksia ja käytäntöjä hyödyntää, kun Helsingin kaupunki ja/tai HSL järjestävät tai tehostavat kaupungin/seudun sisäisen metro- ja raitiovaunuliikenteen turvallisuusvalvontaa. Ministeriö kuitenkin korostaa, että ministeriöllä ja Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole nykyisellään valtuuksia tai toimivaltaa ottaa vastuulleen kaupungin/seudun sisäisen metro- ja raitiovaunuliikenteen turvallisuusvalvonnan järjestämistä.

Ylijohtaja

Minna Kivimäki

Hallitusneuvos

Silja Ruokola

Tiedoksi: Liikenteen turvallisuusvirasto



2.11.2011

Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslia

00102 Eduskunta

Lausuntopyyntönne 28.9.2011 (Dnro 448/4/11)

MENETTELYT METRON VIRANOMAISHYVÄKSYNNÖISSÄ

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa pyydettyinä lausuntonaan viitekohdassa tarkoitettuun lausuntopyyntöön seuraavaa:

Kantelu

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry arvostelee eduskunnan oikeusasiamiehelle 21.1.2011 osoitetussa kirjeessä metrolliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta koskevaa sääntelyä. JHL:n mukaan näistä asioista on annettu ohjeet Helsingin kaupungin liikennelaitoksen sisäisillä ohjeilla, joiden antamiseen ei ole laissa tai lain nojalla annettussa säädöksessä annettua valtuutussäännöstä. JHL:n mukaan Helsingin kaupungin palveluksessa toimivia liikenneturvallisuustehtävissä työskenteleviä henkilöitä eivät koske vastaavanlaiset laintasoiset säännökset kuten yleisellä rataverkolla työskenteleviä henkilöitä.

Metrojärjestelmän viranomaisvalvonta

HKL toteaa, että metrot, raitiotiet ja muun kevyen raideliikenteen järjestelmät on jätetty rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevan unionilainsäädännön soveltamisalan sekä rautatielain (555/2006) soveltamisalan ulkopuolelle.

HKL viittaa tältä osin liikenne- ja viestintäministeriön lausuntoon 29.6.2011 ja toteaa, että Euroopan komissio on unionilainsäädännön perusteluissa todennut, että metrolliikenteen verkkoja ei pitäisi nykyisellään ottaa unionilainsäädännön mukaisen rautatiealan sääntelyn piiriin, sillä tähän ei ole olemassa riittäviä edellytyksiä eikä yhteentoimivuusvaatimuksia. HKL toteaa, että valtion rataverkolla noudatettavien yhteentoimivuus- ja turvallisuusvaatimusten käyttöönotto metroverkolla aiheuttaisi huomattavia kustannuksia ilman että sillä saavutettaisiin todellisia hyötyjä.



2.11.2011

HKL toteaa, että Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole muutakaan toimivaltaa metrojärjestelmän turvallisuutta tai yhteentoimivuutta koskevissa asioissa.

HKL on aikaisemman käytännön mukaisesti vastannut Helsingin metrojärjestelmää hallinnoivana julkishallinnon yksikkönä järjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttävistä metrojärjestelmään liittyvistä viranomaishyväksynnöistä. HKL:n toimitusjohtaja tekee metrojärjestelmään liittyvissä viranomaishyväksynnöissä tarpeelliset pöytäkirjapäätökset sekä muut päätökset ja hyväksynyt HKL:n hallinto- ja talousyksikön turvallisuuspalvelujen esityksestä ja sen valmistelemien selvitysten perusteella.

HKL toteaa, että HKL ei ole kantelijan tarkoittamalla tavalla ollut yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriöön sääntelyn valmistelun aloittamiseksi. HKL on tiedustellut liikenne- ja viestintäministeriöltä eräitä seikkoja ja koskien menettelyjä Helsingin metron automatisointihankkeen viranomaishyväksynnöissä ja liikenne- ja viestintäministeriö on antanut asiasta lausunnon, joka asialliselta sisällöltään vastaa liikenne- ja viestintäministeriön nyt eduskunnan oikeusasiamiehelle antamaa lausuntoa. HKL on ottanut ko. lausunnon 15.12.2010 tämän lausunnon liitteeksi.

HKL katsoo, että lausunnossa kuvattu järjestely on toimiva ratkaisu metroliiikenteen valvomiseksi. HKL ei näe estettä sille, että vastaa itse Helsingin metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämistä metrojärjestelmään liittyvistä viranomaishyväksynnöistä vastaisuudessa.

Oikeustapaus

Kantelija viittaa kantelussaan Helsingin hovioikeuden tuomioon, jossa metrojunankuljettajan on katsottu syylistyneen liikenteen vaarantamiseen.

HKL toteaa, että tuomio perustuu ilmeisesti väärään lain soveltamiseen, kun hovioikeus on perustanut liikenneturvallisuuden vaarantamisesta langettamansa tuomion rikoslain 23 luvun 1 §:ään ja *Metron toimintaohjeeseen MTO III*. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen on lain sanamuodon mukaan rangaistavaa vain, jos teolla on rikottu tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. *Metron toimintaohje MTO* ei ole tieliikennelain tai ajoneuvolain nojalla annettu säännös tai määräys. Tuomio on siis perustunut ilmeisesti väärään lain soveltamiseen.

HKL on tehnyt asiaa koskevan tuomionpurkuhakemuksen korkeimmalle oikeudelle. Asiaa ei ole korkeimmassa oikeudessa vielä ratkaistu.



2.11.2011

HKL toteaa, että kantelijan käsityksestä poiketen rataliikenteen yhteentoimivuus- ja turvallisuusmääräysten erilainen sisältö valtion rataverkolla ja metroverkolla ei aseta liikenneturvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä eri asemaan, kun on kyse rikosoikeudellisesta vastuusta. Yhteentoimivuus- ja turvallisuusmääräysten liikenteenharjoittajasta riippumaton viranomaisvalvonta ei poista liikenteen harjoittajan velvollisuutta käytännön toimintaohjeilla järjestää ja valvoa liikennöinnin tosiasiallista suorittamista. HKL toteaa, että rikosoikeudellista vastuuta ei kuitenkaan voida perustaa tällaisen käytännön toimintaohjeen varaan. Tilanne on tältä osin riippumaton viranomaisvalvonnan käytännön järjestämistavasta. Edelleen HKL toteaa, että HKL:n antamien käytännön toimintaohjeiden noudattamisesta myös Espoon kaupungin ja Sipoon kunnan alueella ei voi syntyä kantelijan tarkoittamia epäselviä tilanteita.

Helsingissä 4. päivänä marraskuuta 2011

HELSINGIN KAUPUNGIN LIKENNELAITOS -LIKELAITOS

Matti Lahdenranta
toimitusjohtaja

Yrjö Judström
hallintojohtaja

LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto 15.12.2010

23.11.2011

Dnro 297/00/04/040-2011

Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslia

00102 Eduskunta

Viite

Lausuntopyyntönnö 28.9.2011 Dnro 448/4/11

METROLIIKENTEEN TURVALLISUUDEN VIRANOMAISSVALVONTA

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä toteaa pyydettyä lausuntoaan metroliiikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta koskevasta sääntelystä ja asiaa koskevasta kantelusta seuraavaa:

Metroliiikenne poikkeaa toimintaympäristöltään, liikennöintitavaltaan ja tekniikaltaan merkittävästi junaliikenteestä. Rautatieliikenteen turvallisuutta ja liikennöintiä koskevan sääntelyn soveltaminen suljetulla verkolla tapahtuvaan metroliiikenteeseen ei olisi tarkoituksenmukaista eikä käytännössä suoraan mahdollista. HSL yhtyy tältä osin Liikenne- ja viestintäministeriön sekä HKL:n lausunnoissaan esittämiin näkemyksiin.

HSL katsoo, että metroliiikenteen turvallisuuden viranomaisvalvontatehtävät eivät luontevasti kuuluisi liikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta vastaavalle joukkoliikenneviranomaiselle. Valvontatehtävien hoitamiseen tarvittaisiin HSL:n organisaatiossa tilaajatehtävistä eriytettyä henkilöresurssia sekä sellaista teknistä ja operatiivista asiantuntemusta, jota HSL:ssä ei tällä hetkellä ole. Mikäli metroliiikenteen turvallisuuden valvontaan tulevaisuudessa katsotaan tarvittavan uusia viranomaisjärjestelyjä, HSL on kuitenkin halukas osallistumaan tarvittaviin selvityksiin ja valmisteluun. Nykyinen järjestely, jossa HKL vastaa itse Helsingin metrojärjestelmän suunnittelun, toteuttamisen ja käytön edellyttämistä metrojärjestelmään liittyvistä viranomaishyväksynnöistä, on HSL:n näkemyksen mukaan toistaiseksi riittävä ja tarkoituksenmukainen.

HSL ei ole osallisena kantelussa mainitussa oikeustapauksessa eikä ota kantaa sen käsittelyyn.

Helsingissä 23. päivänä marraskuuta 2011

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Suvi Rihniemi
toimitusjohtaja

Reijo Mäkinen
osaston johtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo



Eduskunnan oikeusasiamiehelle

Asia: Vastine asiassa 448/4/2011
Vastineen antaja: Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry
Viite: Vastinepyyntönnö 25.11.2011 (s-posti)

EDUSKUNNAN OIKEUSASIAMIEHEN

448/4/11

11.12.12

Postinumeron
numero:

Postinumeron
numero:

Postinumeron
numero:

KANTELUMME

Oikeusasiamiehelle tekemässämme kantelussa arvostellaan Helsingin metroliikennettä koskevan sääntelyn puuttumista ja pyydetään oikeusasiamiestä ottamaan kantaa tilanteeseen. Totesimme, että nykytilanne on mahdollistanut henkilön joutumisen rikosvastuuseen lakiin perustumattoman normin rikkomisesta. Toimme esille myös mm. metroliikenteen viranomaisvalvonnan järjestämistä koskevan sääntelyn puuttumisen sekä yhdenvertaisuusongelmat.

LAUSUNNOT

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on lausunnossaan viitannut kansalliseen rautatielakiin ja unionilainsäädäntöön sekä korostanut, ettei sillä tai sen alaisella Liikenteen turvallisuusvirastolla ole (nykylain mukaan) toimivaltaa Helsingin metroliikennettä koskevissa asioissa. LVM rinnastaa metroliikenteen raitiovaunu- ja kevytraideliikenteeseen sekä linjaa, että metroliikenteen verkkoja ei nykyisellään pitäisi ottaa EU-lainsäädännön mukaisen rautatiealan sääntelyn piiriin. LVM on tarkastellut tätä kysymystä nimenomaisesti EU:n rautatieliikennettä koskevien teknisten yhteentoimivuusvaatimusten kannalta. LVM kannattaa Helsingin metroliikennettä koskevan viranomaisvalvonnan osoittamista jatkossa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän tehtäväksi. LVM ei ole lausunnossaan ottanut kantaa metroliikennettä koskevien junaturvallisuusmääräysten asemaan tai antamiseen.

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) on lausunnossaan todennut, ettei se aiheutuvien lisäkustannusten vuoksi puolla yleisellä rataverkolla noudatettavien yhteentoimivuus- ja turvallisuusvaatimusten käyttöönottoa metroverkolla. HKL on viitannut Liikenteen turvallisuusviraston toimivallan puutteeseen Helsingin metroa koskevissa asioissa ja kertonut tätä nykyä huolehtivansa itse metroliikennettä koskevista viranomaishyväksynnöistä. HKL ei myöskään näe estettä nykykäytännön jatkumiselle. HKL on kuitenkin kantelijan tavoin katsonut, ettei sen nykyisiä sisäisiä ohjeistuksia voida käyttää rikosvastuun perusteena ja kertoo jo tässä vaiheessa hakeneensa niihin perustuvan lainvoimaisen rikostuomion purkamista. HKL ei näe estettä sille, etteikö Helsingin kaupungin sisäisiä toimintaohjeita voitaisi soveltaa metroliikenteessä myös sen naapurikuntien alueella.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on viitannut rooliinsa suunnittelu- ja tilaajaorganisaationa eikä puolla metroliikenteen liikenneturvallisuutta koskevan viranomaisvalvonnan osoittamista tehtäväkseen. HSL:n käsityksen mukaan metroliikenne poikkeaa merkittävästi (lähi)juna-liikenteestä. HSL katsoo, ettei yleisen rataverkon rautatieliikennettä koskevan sääntelyn soveltaminen suljetulla metrorataverkolla tapahtuvaan liikenteeseen ole suoraan mahdollista eikä tarkoituksenmukaista. HSL ei ole ottanut kantaa junaturvallisuutta koskevien määräysten asemaan tai antamiseen.

VASTINE

1. Tekniset määritelmät

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunnossaan esittämä Helsingin metrojärjestelmän rinnastaminen raitiovaunu- ja muuhun kevytraideliikenteeseen on teknisesti täysin virheellinen.¹ Olemme tämän teknisen väärinymmärryksen oikaisemiseksi hankkineet asiantuntijalausunnon kaupunkiraideliikenteeseen erikoistuneelta ja aiheesta väitöskirjaa valmistelevalta DI Antero Alkulta Aalto-yliopistosta (liite 1). Asiantuntijalausunnosta tarkemmin ilmenevin perustein LVM:n esittämälle rinnastukselle ei ole mitään teknisiä perusteita. Se, että puheena olevan raideliikennejärjestelmän nimitykseksi on Helsingissä valittu "metro", ei eri nimitysten vaihtelevuudesta ja lähtökohtaisesta mielivaltaisuudesta johtuen viittaa järjestelmän teknisiin ominaisuuksiin eikä siten ratkaise kysymystä siitä, minkälaisen sääntelyn piiriin sen tulisi kuulua (ks. liite 1, s. 3-4).

¹ Myös jopa HKL:n omien virallisten www-sivujen mukaan: "Teknisesti ottaen Helsingin metro on leveäraiteinen rautatie" (ks. <http://www.hel.fi/hki/hkl/fi/HKL-Metroliikenne/Rata>), jonka kalustona on sähkömoottorijunia (ks. <http://www.hel.fi/hki/hkl/fi/HKL-Metroliikenne/Kalusto>).

2. Nykyisestä lainsäädännöstä

2.1. Euroopan unionin oikeus

Euroopan unionin raideliikennettä koskevan lainsäädännön keskeisenä tavoitteena on ollut yhdenmukaistaa kansallisia rautatieverkkoja koskevaa sääntelyä, keskeisenä intressinä erityisesti helpottaa rautatieyritysten ja -työntekijöiden vapaata liikkuvuutta unionin alueella. EU:n direktiivit (mm. 2004/49/EY, 2007/59/EY, 2008/57/EY) koskevat jäsenvaltioiden yleistä rataverkkoa. Direktiiveissä kansallisille lainsäätäjille on annettu mahdollisuus jättää direktiivit täytäntöönpanematta mm. raitiotien ja yleisestä rataverkosta erillisten ratojen osalta, ja tätä mahdollisuutta myös Suomessa on käytetty. LVM:n ja HKL:n esittämistä lausunnoista poiketen yleisestä rataverkosta erillisiä ratoja koskevaa sääntelyä ei kuitenkaan ole kategorisesti EU:ssa rajattu rautatielainsäädännön ulkopuolelle, vaan tätä koskeva harkinta on jätetty kansallisen lainsäätäjän tehtäväksi. Viittaammekin tässä kohdin Saksan lainsäädäntöön Helsingin metroa teknisesti vastaavien ja yleisen rataverkon kanssa niin ikään yhteensopimattomien Berliinin ja Hampurin S-Bahn-ratojen osalta.²

Arvioitaessa mainittujen direktiivien soveltamisalasäännöksiä on tärkeää huomioida se tausta, että direktiiviteksti on alkujaan valmisteltu Keski-Euroopassa käyttäen pohjana olennaisesti saksalaisen raideliikennelainsäädännön teknisiä määritelmiä. Tätä taustaa vasten on ollut johdonmukaista, että unionin yleisiä rautatieverkkoja koskevista direktiiveistä on rajattu raitiotiet ja U-Bahn-radat pois noudattaen Saksan lainsäädännön jaottelua ja nimeämistapaa, jonka mukaan raitiotiet ja U-Bahn-radat Saksan laissa määritellään. Direktiivien soveltamisalasäännöksissä mainitut metro-, raitiotie- ja kevytraidejärjestelmät tarkoittavat teknisesti sellaisia järjestelmiä, jotka voidaan lukea Saksan raitioliikennelain (BOStrab) ja siten henkilöliikennelain (Personenbeförderungsgesetz) piiriin. Aivan olennaista on ymmärtää, että saksalaisen lainsäädännön termi "Untergrundbahn", joka on direktiivien suomennoksissa käännetty "metroksi", ei direktiivien em. tausta huomioiden teknisesti tarkoita sitä, mitä Helsingin metro teknisenä järjestelmänä on. Direktiivien suomennot soveltamisalasäännökset on sittemmin kopioitu sellaisinaan suomalaisen rautatielainsäädännön soveltamisalasäännöksiksi, ottamatta tarkemmin huomioon käytettyjen nimitysten taustaa.

Saksalaisen lainsäädännön mukaan Helsingin metrojärjestelmä tulisi sitä teknisesti vastaavien Berliinin ja Hampurin S-Bahn-järjestelmien tavoin teknisten ominaisuuksiensa puolesta määritellyksi EBO-lain ja siten sikäläisten rautatielain (Allgemeinen Eisenbahngesetz) alaisuuteen.³

2.2. Kansallinen lainsäädäntö

Helsingin metroluikennettä koskevaa lainsäädäntöä ei ole, vaan asia on jäänyt kokonaisuudessaan liikennöitsijän itsesääntelyn varaan. Vaikka teknisesti Helsingin metro on yksityisraide, jolla on nykyisin kaksi liittymää yleiseen rataverkkoon, yksityisraiteita koskevaa sääntelyä ei ole ulotettu itse suljetulle metroluikennealueelle. Nykyinen rikoslakimme sinänsä kuitenkin rinnastaa junankuljettajat metrossa ja yleisellä rataverkolla toisiinsa. RL 23 luvusta johdettavissa olevan määritelmän mukaan junankuljettajalla tarkoitetaan henkilöä, joka kuljettaa junaa eli veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta tai muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa, lukuun ottamatta raitiovaunua. Lain esitöiden (HE 32/1997, yksityiskohtaiset perustelut) mukaan

"säännöksen tarkoittama juna voi olla paitsi matkustaja- tai tavaravaunuista taikka näiden moolimpien yhdistelmästä ja veturista muodostettu kokonaisuus myös veturi tai sitä vastaava vetoyksikkö yksinkin. Metrojuna on säännöksen tarkoittama juna. Säännöstä sovelletaan myös huolto- ja korjaustöissä sekä ratatöissä käytettäviin, kiskoilla liikkuviin rakennus- ja työkoneisiin. Sen sijaan resiina ei enää olisi tällainen säännöksen tarkoittama junaan rinnastettava laite."

Mainittakoon, että RL 23 luvun 1 §:stä ei ilmene tarkasti, mitä tarkoitetaan *junaturvallisuutta* koskevalla määräyksellä. Pykälän yksityiskohtaisten perustelujen (HE 32/1997) mukaan kuitenkin

"säännöksessä tarkoitetut 'junaturvallisuutta koskevat määräykset' koostuvat junaturvallisuussäännöstä, junaturvallisuussääntöön liittyvistä teknisistä määräyksistä sekä näiden lisäksi junaturvallisuussäännön perusteella annetuista paikallisista turvallisuusmääräyksistä, joita ovat muun muassa liikennepaikan turvallisuusmääräykset sekä turvalaitoksen käyttöohjeet. Junaturvallisuussäännön sekä junaturvallisuussääntöön liittyvät tekniset määräykset antaa nykyisin [Ratahallintokeskus]...Ehdotuksen mukaan junaturvallisuutta koskevien sääntöjen rikkomiset olisivat rangaistavia riippumatta siitä, ovatko ne tapahtuneet valtion rataverkolla vai yksityisraiteilla...Helsingin metroluikenteen osalta junaturvallisuutta koskevat määräykset sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään ja lääninhallituksen vahvistamaan metroluikennesääntöön."

² Ks. liite 1, s. 6

³ Ks. liite 1, s. 6

Sittemmin edellä tarkoitettu metroliiikennesääntö⁴ on kantelussa kuvatulla tavalla tullut kumotuksi, eikä lain nojalla annettuja turvallisuusmääräyksiä ole valtuutussäännöksen puuttuessa voitu antaa. Yleisellä rataverkolla voimassa olevat junaturvallisuutta koskevat määräykset antaa nykyisin rautatielain (304/2011) 14 luvun nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto.

3. Turvallisuusmääräyksistä ja rikosoikeudellisesta vastuusta

Toteamme, että kantelumme johdosta annetuissa lausunnoissa ei ole otettu lainkaan kantaa kantelussa esiin tuotuun keskeiseen oikeudelliseen arvosteluun, joka on se, ettei Helsingin metroliiikenteessä ole voimassa junaturvallisuusmääräyksiä eikä mitään muitakaan normeja, jotka perustuisivat lakiin. Katsomme, etteivät kaupungin sisäiset käytännön työ- ja toimintaohjeet ole sellaisia oikeusnormeja, joihin voitaisiin perustaa rikosoikeudellinen rangaistusvastuu rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaisesti.⁵ Ne eivät mielestämme ole oikeusnormeja lainkaan – tähän on sinänsä lausunnossaan yhtynyt myös HKL. Tästä huolimatta nyt on (erehdyksessä?) annettu näihin ohjeistuksiin perustuva lainvoimainen rikostuomio, ja esitutkinnassa on tämän julkisuuteen päätyneen tuomion innoittaman esimerkin seurauksena ollut sittemmin vähäisyysperusteella syyttämättä jättämiseen päättynyt lähes identtinen oikeustapaus. Pidämme tilannetta kestävämmänä, sillä uusin henkilökunnan oikeusturvaa vaarantavien oikeustapausten uhka on alati olemassa.

Oikeusnormien antovaltuutta voidaan tietyin edellytyksin (PL 80.2 §) delegoida myös hallintoviranomaisen tehtäväksi. Kuten todettua, nykyisen sääntelytilanteen vuoksi ei kuitenkaan ole olemassa sellaista viranomaista, jolla olisi laissa säädetty toimivalta antaa metroliiikennettä koskevia junaturvallisuusmääräyksiä. Arvioimme HKL:n lausunnosta johdettavissa olevasta ajatuksesta poiketen, ettei lainsäätäjä ole alunperin tarkoittanut junaturvallisuutta koskevan sääntelyn jäämistä yksinomaan raskaan raideliikenteen harjoittajan itsesäänneltäväksi eli työntekijöilleen antamien käytännön työ- ja toimintaohjeiden varaan – ja siten samalla kokonaan ilman laillisia rangaistusuhkaisia turvallisuusmääräyksiä. Tätä tukevat osaltaan edempänä esitetyt lainaukset rikoslain esitöistä.

Kuten yleisesti ymmärretään, lakia alemmanasteisen normin käyttäminen rikosvastuun perusteena asettaa nykyisin tiettyjä vaatimuksia paitsi rangaistussäännösten aineellista sisältöä, myös itse norminantoa koskevan sääntelytarkkuuden kannalta. Kokonaan sääntelemättä jättämistä tai jättämistä toiminnanharjoittajan itsesääntelyn piiriin, jollainen tilanne nyt vallitsee, ei mitenkään tänä päivänä voida pitää tätä taustaa vasten hyväksyttävänä.⁶ Metroliiikenteen sääntelykäytäntö periytyy 1980-luvun alusta, minkä vuoksi kantelussamme esiin tuotuja kysymyksiä ei tuolloin välttämättä edes ole voitu pohtia nykyään edellytettävien oikeusperiaatteiden näkökulmasta. LVM:n, HKL:n ja HSL:n lausunnoissa ei ole esitetty hyväksyttäviä keinoja tilanteen ratkaisemiseksi.

Oheistamme liitteeksi nykyiset Helsingin metroliiikennettä koskevat Helsingin kaupungin sisäiset ohjeistukset kokonaisuudessaan (Liite 2 saatteineen). Pyydämme oikeusasiamiestä tutustumaan niihin laillisuusvalvonnassa tarpeelliseksi katsomassaan laajuudessa. Oikeusasiamies voinee viran puolesta hankkia käyttöönsä Liikenteen turvallisuusviraston lain nojalla antamat yleistä rataverkkoa koskevat asiallisesti vastaavat määräykset,⁷ joilla siis metron ohjeistuksista poiketen on siihen toimivaltaisen viranomaisen lain nojalla antaman oikeusnormin asema. Kantelija on tosin pannut merkille, että em. yleistä rataverkkoa koskevat määräykset eivät myöskään nykyisellään sisällä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämää⁸ mainintaa siitä, että niiden rikkominen olisi lain nojalla rangaistavaa.

4. Viranomaisvalvonnasta

Viranomaisena toimimisen käsitteeseen sisältyy jo lähtökohtaisesti edellytys siitä, että viranomaisena toimivalla taholla on eksplisiittisesti tähän tarkoitukseen laissa annettu toimivaltuus (hallinnon lainalaisuuden periaate).

Sekä LVM että HKL ovatkin todenneet, ettei ministeriöllä eikä Liikenteen turvallisuusvirastolla ole nykyisissä tarkoituksessa annettua toimivaltaa metroliiikenteen turvallisuusvalvonnassa. Toteamme kuitenkin, ettei tällaista laissa annettua toimivaltaa ole sen enempää myöskään Helsingin kaupungilla eikä sen liikelaitoksena toimivalla HKL:llä, joka on oikeusasiamiehelle antamassaan lausunnossa hieman oudoksuttavasti kertonut huolehtivansa metroliiikennettä koskevista "viranomaishy-

⁴ Metroliiikennesäännön asemasta ks. myös asiassa dnro 405/4/03 annettu ratkaisu (kohta 3.4.1), jossa AOA katsoi, ettei nykyinen HKL:n sisäinen metroliiikennesääntö ollut lainkaan soveltamiskelpoista oikeutta.

⁵ Ks. PeVM 25/1994 s. 8, myös KKO 2008:105, 2006:52 ja 2000:52

⁶ Ks. myös Tala, J. (toim.): Sääntelytarkkuuden ongelmia. Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos, 2010. s. 13-48 ja 77-90.

⁷ Määräykset RVI/1092/412/2009, RVI/1091/412/2009, RVI/872/410/2009, RVI/873/410/2009 ja RVI/1090/412/2009

⁸ Ks. PeVM 25/1994 s. 8

väksynnöistä". Oikeudellisen käsitteistön tarkoittamassa mielessä ei voitaneakaan puhua viranomaisena toimimisesta eikä siten myöskään "viranomaishyväksyntöjen" suorittamisesta, joten käsitämme HKL:n soveltaman nykykäytännön olevan enemmänkin työnantajan direktio-oikeuteen perustuvaa työohjeiden antamista. Mikäli ylipäätään jatkossa Helsingin metrolinnoitus halutaan saattaa ulkoisen tai sisäisen viranomaisvalvonnan piiriin, lähdemme siitä, että toimivaltaisesta viranomaisesta on joka tapauksessa säädettävä laissa, riippumatta siitä, mille taholle tällainen toimivalta loppujen lopuksi tulee osoitettavaksi. Sikäli kuin olemme asian ymmärtäneet, HKL:n omassa intressissä ja toiveena on tässä kohdoin ollut oman toimintavapauden säilyttäminen niin pitkälle kuin mahdollista. LVM on omassa lausunnossaan kiinnittänyt huomiota riippumattomuus- ja esteettömyysvaatimusten turvaamiseen, jota myös kantelija pitää asian järjestämisessä tärkeänä.

5. Yhteentoimivuusvaatimuksista

Lausunnoissa on todettu, että EU:n yleisen rautatieliikenteen teknisten yhteentoimivuusvaatimusten soveltaminen Helsingin metrossa on epätarkoituksenmukaista, lisäkustannuksia aiheuttavaa ja jopa teknisesti mahdotonta.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja HKL:n tavoin kantelija ei sinänsä pidä tarkoituksenmukaisena EU:n yleisen rautatieliikenteen kaikkien *teknisten yhteentoimivuusvaatimusten* käyttöönottoa Helsingin metrolinnoituksessa, sillä Helsingin metroverkko ei ole yleiselle rautatieliikenteelle tarkoitettu rata. Muutoin pidämme välttämättömänä, että raskaan raideliikenteen muuta kansallisen tason sääntelyä sekä turvallisuustasoa ja -käytäntöjä yhdenmukaistetaan ja tarkistetaan laillisuusperiaatteiden ja junaturvallisuuden takaamisen vaatimilta osiltaan. Tämän taustalla on teknisten ja turvallisuusnäkökohtien ohella se huomio, että jo nyt on olemassa toimiva ja laillisesti hyväksyttävä oikeudellinen järjestely yleisen rataverkon ja siihen yhteydessä olevien yksityisraiteiden viranomaisvalvonnan ja norminannon järjestämiseksi, emmekä näe olennaista estettä sille, etteikö tätä järjestelyä voitaisi jatkossa soveltuvin osin hyödyntää myös Helsingin metroa koskevan sääntelyn järjestämisessä, mikäli teknisiin yhteentoimivuusvaatimuksiin tässä yhteydessä säädettäisiin tarkoituksenmukaisia lievennyksiä. Esimerkiksi Saksan rautatielainsäädännössä on S-Bahn-ratojen osalta säädetty tällaisia lievennyksiä.⁹ Lienee myös mahdollista säätää oma erillinen lakinsa kaupunkiraideliikenteestä, mutta tällaisesta voisi mahdollisesti aiheutua tarpeettomia päällekkäisyyksiä lainsäädäntöön.

6. Sääntelemättä jättämisen aiheuttamat muut ongelmat

Kantelussamme arvostelimme myös metrolinnoituksen henkilökunnan joutumista eriarvoiseen asemaan verrattuna yleisen rataverkon henkilökuntaan. HKL on lausunut, ettei määräysten erilainen sisältö aseta liikenneturvallisuustehtävissä toimivia rikosoikeudellisesti eri asemaan. Tässä kohdoin oikaisemme, että kantelumme arvostelu kohdistuu lähtökohtaisesti näiden määräysten *laillisen aseman* ja *säädösperustan* puuttumiseen, eikä sinänsä määräysten aineelliseen sisältöön, johon HKL on viitannut. Mainitun laillisen säädösperustan kannalta arvioituna ei eriarvoiseen asemaan joutumista voine järkevästi kiistää.

Kantelussamme esitetyn mukaisesti pidämme edelleen aiheellisena, että matkustajaliikenteeseen käytettävän raskaan raideliikenteen liikenneturvallisuustehtävien lakisääteiset kelpoisuusvaatimukset yhdenmukaistettaisiin soveltuville osiltaan. Tästä ei aiheutuisi merkittäviä kustannuksellisia vaikutuksia ja tämä poistaisi erään toisen merkittävän yleisellä rataverkolla ja Helsingin metrolinnoituksessa työskentelevien henkilöiden välisen eriarvoistavan seikan, jolla lisäksi on liikenneturvallisuuteen liittyviä vaikutuksia. Nykyisin jopa teollisuuslaitosten avoimille yksityisraiteille tulevat sovellettaviksi tiukemmat turvallisuus- ja soveltuvuusvaatimukset kuin mitä sovelletaan yleiseen matkustajaliikenteeseen käytettävässä Helsingin metrossa, mikä vaikuttaa teknisestä ja turvallisuusnäkökulmasta absurdilta. Nykyisin on esimerkiksi mahdollinen sellainen tilanne, että henkilöllä on mahdollisuus päästä Helsingin metrolinnoitukseen erittäin vastuullisiin liikenneturvallisuustehtäviin (liikkuvan kaluston kuljettajaksi) ilman mitään ennalta tehtävää soveltuvuusarviointia. Henkilön psykologinen soveltuvuus näihin tehtäviin on käytännössä pahimmillaan selvinnyt nk. *in vivo*. Helsingin lähijunaliikenteessä ja avoimilla yksityisraiteilla tällaista pidettäisiin mahdottomuutena. Kun otetaan huomioon Helsingin metrolinnoituksen luonne yleisessä matkustajaliikenteessä olevana raskaana kaupunkiratana, ei yleisen junaturvallisuuden ja henkilökunnan soveltuvuusvaatimusten taso mielestämme voi olla ainakaan muita yksityisraiteita alhaisempi, varsinkaan, kun liikennöintiin sisältyvät turvallisuusriskit ovat liitteessä 1 selostetulla tavalla¹⁰ jopa osin yleistä rataverkkoa suuremmat. Nykyisestä sääntelytilanteesta on seurannut myös matkustajaturvallisuuteen liittyviä vaikeita ongelmia, joihin emme kantelussamme puuttuneet: Helsingin kaupungilla tai esimerkiksi Liikenteen

⁹ Ks. liite 1 s. 9

¹⁰ Ks. liite 1 s. 8-9

turvallisuusvirastolla ei ole toimivaltaa rangaistusuhkaisesti kieltää yleisöltä henkilöturvallisuutta vakavasti vaarantavaa käyttäytymistä, kuten esimerkiksi metroradalla luvattomasti liikkumista ja kantelukirjoituksessa kuvattua sulkeutuvien junanovien väliin menemistä. Näihin seikkoihin ovat sekä HKL että allekirjoittanut yhdistys kiinnittäneet huomiota HSL:n koordinoimassa parhaillaan käynnissä olevassa joukkoliikenteen turvallisuutta koskevassa kehittämishankkeessa. Näiden turvallisuuskäytäntöjen toteuttaminen edellyttäisi käytännössä kuitenkin uutta lainsäädäntöä.

7. Yhteenveto

Helsingin metro ei teknisesti ole EU:n rautatiedirektiiveissä (2004/49/EY, 2007/59/EY, 2008/57/EY) mainittu *Untergrundbahn*, *Straßenbahn* taikka *Stadtbahn*, jotka on po. direktiivien jälkikäteisissä suomennoksissa käännetty "metro-, raitiotie- ja muiksi kevytraidejärjestelmiksi". Sitä vastoin se on yleisestä rautatieverkosta toiminnallisesti erillinen kaupunkirautatie, joka teknisesti ja unionioikeuden kannalta rinnastuu Saksan yleisestä rataverkosta erillisiin S-Bahn-ratoihin. Suomessa Helsingin metro rinnastuu teknisten ja turvallisuuskäytäntöjensä perusteella yleisen rataverkon lähijunaliikenteeseen, raitioliikenteen ollessa näistä kummastakin selvästi poikkeavaa.

Katsomme, että yleisestä rataverkosta erillisten ratojen junaturvallisuusmääräysten antamisvaltuudesta on joka tapauksessa Suomessa säädettävä lailla. Turvallisuusmääräysten antaminen sekä muu Helsingin metroverkon junaturvallisuutta koskeva viranomaisvalvonta voisi mahdollisesti luonteeltaan sopia maantie-, rautatie-, vesi- ja ilмалиikenteen turvallisuusvalvontaa jo nyt hoitavan Liikenteen turvallisuusviraston vastuulle, mikäli sen toimivaltuuksia tältä osin tarkistettaisiin. Kansallisessa lainsäädännössä voidaan vaivattomasti huomioida Helsingin metroverkon asema omana toiminnallisesti erillisenä raskaana kaupunkiratanaan ja osoittaa sen valvomiseksi tarkoituksenmukainen oikeudellinen sääntelyn taso, junaturvallisuudesta tinkimättä.

Asian jatkoarvioinnissa pitäisimme tärkeänä sitä, että sen arviointi, minkälaisen sääntelyn piiriin HKL:n metroksi nimittämän raideliikenteen tulee kuulua, on syytä tapahtua Helsingin kaupungista ulkopuolisen tahon eikä kaupungin itsensä toimesta. Helsingin kaupunki voi ja saa esittää asiassa oman näkemyksensä, mutta sitä ei yksin tule pitää arvioinnin perusteena. Asia tulee arvioida puhtaasti oikeudellisesti ja teknisesti relevanttien näkökohtien perusteella, eikä sen perusteella, millainen nimitys kyseiselle liikennejärjestelmälle on Helsingissä aikoinaan valittu.

Mielestämme kantelumme johdosta annetuissa lausunnoissa ei ole esitetty sellaista, jonka perusteella asiaa tulisi olennaisesti arvioida esittämistämme poiketen. Katsomme, ettei Helsingin metroliikenteessä ole voimassa rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta hyväksyttäviä junaturvallisuusmääräyksiä. Pidämme HKL:n sisäisiin työohjeisiin perustuvaa rikostuomiota laillisuusperiaatteen vastaisena. Katsomme myös, että Helsingin metroliikenteen viranomaisvalvonnan järjestämistä vastuun sääntely on nykyisellään täysin epämääräinen, sillä sääntely puuttuu kokonaan. Lähinnä oikeudelliseksi "mustaksi aukoksi" luonnehdittavissa olevaa metroliikenteen nykytilannetta, joka on ajautunut nykymuotoonsa hallinnollis-historiallisista syistä, pidämme oikeusturvamme vastaisena, teknisiin faktoihin perustumattomana ja pahimmillaan jopa turvallisuusriskinä. Toivomme oikeusasiamiehen arvioivan metroliikenteen oikeudellista asemaa ja sääntelytarvetta laajasti ja kokonaisuudessaan. Kuten kantelukirjoituksessamme esitimme, pyydämme oikeusasiamiestä tekemään esityksen tilanteen korjaamiseksi.

Helsingissä 11. päivänä tammikuuta 2012

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry

Pekka Hirvonen
Puheenjohtaja

Merja Lehtinen
Sihteeri

Pyydämme huomioimaan, että yhdistyksemme uusi postiosoite on:
Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry
Pj. Pekka Hirvonen
Pihkatie 6 c 21
00410 Helsinki

Asiantuntijalausunto raidehenkilöliikenteen teknologioista ja lainsäädännöstä

4.1.2012

Antero Alku

DI, joukkoliikennekonsultti

Tutkija, Aalto-yliopisto, Insinööritieteiden korkeakoulu

Eduskunnan oikeusasiamiehelle asiassa dnro 448/4/2011

Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry. on pyytänyt allekirjoittaneelta teknistä asiantuntijalausuntoa koskien yhdistyksen tekemää kantelua eduskunnan oikeusasiamiehelle. Yhdistys on toimittanut minulle kantelukirjoituksensa sekä Liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin kaupungin liikennelaitoksen ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän kantelun johdosta oikeusasiamiehelle antamat lausunnot.

Lausun käsityksenäni kyseessä olevasta asiasta seuraavaa:

Tausta

Olen arvioinut seuraavassa Suomessa käytössä olevan erilaisen raidehenkilöliikenteen teknisiä ratkaisuja ja olemusta sen kannalta, minkä lainsäädännön piiriin raidehenkilöliikenne kuuluu tai mihin se luontevasti voisi kuulua. Esimerkkiratkaisuna olen selostanut saksalaisen käytännön, jota tultaneen soveltamaan EU:n laajuisesti direktiivitasolla, ja jota käytännössä sovelletaan nykyään alan teollisuudessa. Lopuksi arvioin saksalaista käytäntöä soveltaen, miten Helsingin metro ja raitiotiet olisi mahdollista tulkita turvallisuus- ja vastuunäkökulmista.

Suomen lainsäädännössä rautatieliikenteestä säädetään rautatielaissa, mutta se ei koske metro- ja raitiotieliikennettä. Helsingin metrolla ja raitioiteilla ei ole omaa lainsäädäntöä, eikä laeissa ole määritelty, mitä metrolla ja raitiotiellä tarkoitetaan. Rautatielain 1 §:n 3 momentin kohdan 2 perusteella on tulkittavissa, että metro ja raitiotie ovat rautateitä, jotka ovat *"muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä"* ja ne *"on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen henkilöliikenteeseen"*. Siten Helsingin metroa ja raitioiteita lainsäädäntö koskee vain siltä osin, mitä on säädetty muissa laeissa niissä tapauksissa, joissa metron ja raitioiteiden yhteydessä esiintyy jonkin lain piiriin kuuluvia asioita. Esimerkiksi paloturvallisuudesta julkisissa tiloissa on säädökset, jotka koskevat myös metron julkisia tiloja. Raitiovaunut liikennöivät katutilassa, jolloin niitä koskevat tieliikenteen säädökset.

Kuten jäljempänä sanotusta käy ilmi, Suomen rautatielain soveltamisala on Saksan rautatielain mukainen, mutta toisin kuin Saksassa, Suomessa ei ole lainsäädäntöä, jota sovelletaan rautatielain soveltamisalan ulkopuolelle rajattuun raideliikenteeseen.

Raideliikenne teknisenä järjestelmänä

Raideliikenne tarkoittaa erityiseen väylärakenteeseen eli raiteeseen perustuvaa kulkuvälineen liikkumista. Yleisin raide muodostuu kahdesta rinnakkaisesta kiskosta, joiden varassa kulkuvälineessä olevat teräksiset pyörät vierivät. Rautatiet, metro ja raitiotiet ovat saman periaatteen eli raiteen ja teräspyörien sovelluksia, jotka poikkeavat toisistaan mekaanisen mitoituksen, fysikaalisten ominaisuuksien ja suorituskyvyn osalta.

Nykyaikainen raideliikenne on syntynyt 1800-luvun alussa, kun opittiin valmistamaan kyllin lujia kiskoja ja niihin soveltuvia pyöriä. Jo 1830-luvulla raideliikenteen ideoita sovellettiin rakentamalla raide kaupungin kadul-

le, koska hevonen jaksoi tasaisen raiteen avulla vetää suurempaa kuormaa kuin hiekasta tai kivistä tehdyllä kadun pinnalla. Kadulle sijoitettua raidetta ryhdyttiin kutsumaan raitiotieksi.

1830-luvun lopussa rautatien periaatetta ryhdyttiin soveltamaan kaupungin sisäisessä liikenteessä myös toisella tavalla kuin kaduilla, rakentamalla veturivetoisin junin toimiva henkilöliikenteen rautatie kaupunkiin. Olennainen ero maaseudulla kulkevaan rautatiehen oli siinä, että radalle sallittiin hyvin jyrkkiä kaupungin korttelirakenteeseen soveltuvia mutkia. Yleinen tapa oli rakentaa rautatie korkeille valleille tai silloille. 1863 Lontoossa liikenteen aloittanut kaupunkirautatie oli siitä poikkeuksellinen, että se oli rakennettu osittain tunneleihin. Veturin savu ja höyry johdettiin ilmaan höyryveturin vesisäiliöiden kautta savuhaitan vähentämiseksi tunneliosuuksilla.

Sähkö saatiin rauta- ja raitioteiden käyttövoimaksi 1800-luvun lopussa ja tuli mahdolliseksi rakentaa raiteita jatkuviin tunneleihin. Tunnelirautatiet perustuivat teknisiltä ratkaisuiltaan joko kaupunkirautateihin kuten Lontoossa (1890) tai raitioteihin kuten Pariisissa (1900). 1900-luvun puoliväliin mennessä erilaisten lähtökohtien erot olivat käytännössä hävinneet ja näkyivät vain vaunujen leveydessä. Junien pituudet ovat 90–120 metriä, radat sijaitsevat joko katutasen yläpuolella (ilmarata), maantason alla (tunnelirata) tai maantasossa, mutta tasoristeyksiä ei pääsääntöisesti ole. Tällaisia muusta liikenteestä täysin eristettyjä henkilöliikenteen rautateitä kutsutaan suomenkielessä yleisesti metroiksi. Metro-sana on kreikan kielen metropolis (=kaupunki) -sanan johdannainen sekä lyhennys esimerkiksi englanninkielisestä kaupunkirautatie-ilmiasusta "metropolitan railway".

Raitiotiet, kaupunkirautatiet ja yleiset rautatiet poikkeavat toisistaan sijaintiympäristön lisäksi ja sen seurauksena liikenteen ohjauksen ja hallinnan teknisten ratkaisujen osalta.

Ainoastaan raitiotiellä sallitaan alhaisilla nopeuksilla kuljettajan näkemähavaintoon perustuva liikenne. Kaupunkirautatiet ja yleiset rautatiet kuin myös raitiovaunuin liikennöivät nopeat osuudet edellyttävät opastin- ja kulunvalvontajärjestelmän, koska turvallinen pysähtyminen ei ole mahdollista kuljettajan näkemän perusteella pitkien pysähtymismatkojen vuoksi. Tällaisilla radoilla olennainen tekninen periaate on alhaisten nopeuksien raitioteistä poiketen, että jokaisen junan tai yksittäisen vaunun edessä on oltava vapaata rataa turvalliseen pysähtymiseen tarpeellinen matka eli niin sanottu turvattu kulkutie, jonka liikenteenohjaus varmistaa ja osoittaa jokaiselle liikkuvalla junayksikölle erikseen.

Kaikki liikennöinti opastin- ja kulunvalvontajärjestelmää käyttävillä radoilla tapahtuu liikenteenohjauksen antamien lähtö- ja ajolupien perusteella, eikä junankuljettaja milloinkaan saa itse päättää junan liikkeellelähdöstä tai junan raiteen valinnasta. Tämä tarkoittaa, että liikenteenohjaus vastaa törmäysonnettomuuksien estämisestä huolehtimalla kulussa olevien junien pitämisestä turvallisen välimatkan päässä toisistaan, ja junankuljettajan tehtäväksi jää vain vastata junan turvallisesta liikuttamisesta liikenteenohjauksen antamien ajolupien ja muiden määräysten mukaan. Tätä rautatieliikenteelle tunnusomaista periaatetta voi verrata ilmaliikenteen lennonjohtoon. Lennonjohdon ja rautateiden liikenteenohjauksen tehtävät ovat yhtenevät: osoittaa ja antaa lupa käyttää määrättyä kulkureittiä ja kulkuaikoja.

Alhaisten nopeuksien raitioteillä ei vaadita eikä poikkeuksia lukuun ottamatta myöskään ole edellä kuvattua liikenteenohjausta. Raitiovaunun kuljettaja vastaa ja huolehtii kokonaan itse kulkuneuvonsa turvallisesta liikkumisesta, kuten nopeudesta ja etäisyydestä muihin raitiovaunuihin ja ajoneuvoihin, kuten tieliikenteessä on yleinen käytäntö.

Sähkökäyttöisten rautateiden tavallinen sähköjärjestelmä perustuu raiteen yläpuolella olevaan ajojohtoon. Ylhäällä oleva ajojohto ei ole vaaraksi raiteen läheisyydessä liikkuville ihmisille. Tunneliradoilla yleistyi raitteen sivulla olevaan virtakiskoon perustuva sähköjärjestelmä, koska se mahtui tunneliin ilman lisätilaa. Koska virtakisko on hengenvaarallinen, virtakiskolla varustettu rata on eristettävä muusta liikenteestä ja ihmisten lähelle pääsystä. Siksi tasoristeykset tai kävelypolut raiteen poikki eivät ole mahdollisia nykyisten turvallisuussäädösten mukaan.

Kadulle rakennetut radat eli raitiotiet tehtiin aluksi hyvin kevytrakenteisina, koska hevosten vetämät vaunut eivät voineet olla kovin raskaita. Toisaalta katujen perustukset on tehty yleisiä rautateitä kevyemmiksi mm. siksi, että katujen alla on erilaisia putki-, kaapeli- ja muita kunnallisteknisiä rakenteita. Näistä syistä raitioteillä on nykyäänkin alhaisempi suurin sallittu akselimassa kuin muilla rautateillä.

Nykyinen tekniikka mahdollistaa sen, että samat vaunut ja junat voivat liikkua kaikenlaisilla rautateillä, kun edellä mainitut tekniset eroavaisuudet on otettu huomioon. Siis raitiotiellä, kaupunkirautateiden ilmarata- ja tunneliosuuksilla sekä maantasoisilla rautateillä mukaan lukien yleiset sekaliikenteen (henkilö- ja tavaraliikenteen) rautatiet. Tämä on johtanut siihen, että enää ei ole mielekasta eikä mahdollista määritellä yhtenäistä raideliikennejärjestelmää vanhojen raitiotie-, metro- tai rautatienimitysten mukaan. Esimerkiksi Portugalin Portossa on yhtenäinen ja yhdellä kalustolla liikennöitävä järjestelmä, jossa liikutaan jatkuvasti raitiotiellä, metroradalla ja rautatiellä.

Yhtenäisen liikennöinnin vuoksi ei nykyään olekaan mielekasta enää puhua ja käsitellä raitioteitä, kaupunkirautateitä, metroja tai yleisiä rautateitä erillisinä järjestelminä. Liitteenä on eri ratatyypin ja erilaisen kaluston määrittelyt kirjoittajan artikkelista "Raitioliikenteen mahdollisuudet kaupunkirakenteen tiivistämisessä ja eheyttämisessä" teoksessa "Näkökulmia kaupunkirakenteen tiivistymiseen Helsingin seudulla" (ISSN 1799-4969), Aalto-yliopiston julkaisusarja Crossover 7/2011.

Raideliikenteen nimitykset

Olennaista erilaisille nimityksille on, että operaattorit, viranomaiset, liikennehallinnat, kaupungit jne. voivat käyttää ja käyttävät hallinnassaan oleville raideliikennejärjestelmille mitä hyvänsä mieleisekseen katsomaa nimitystä.

Metro-sanan käyttö yleistyi 1900-luvun jälkipuoliskolla, koska sillä oli positiivinen mielikuva. Saksankielisissä maissa ei kuitenkaan ole käytetty metro-sanaa juuri lainkaan, vaan saksankielen *unter* (alla) -sanasta johdettua nimitystä *U-Bahn* (*Untergrundbahn*), joka on suomeksi käännettynä maanalainen rata. U-tunnusta käytetään saksankielessä myös raitioteiden tunneli- ja ilmarataosuuksista, joten suomalaisittain katsottuna tunnelissa kulkevia raitioteitä nimitetään Saksassa metroiksi. Ilmaratoja nimitettiin Saksassa 1900-luvun alussa nimellä *H-Bahn* (*Hochbahn*), mutta tämä nimitys on jäänyt arkikielestä pois käytöstä.

Kun *Light Rail* sai käsitteenä positiivisen mielikuvan nykyaikaisten periaatteiden mukaan rakennettujen raitioteiden yleistyessä 1980-luvulta alkaen, myös *Light Rail* -nimityksestä tuli suosittu samaan tapaan kuin aiemmin metro-nimitys tuli suosituksi. Siten nykyään *Light Rail* ja metro voivat tarkoittaa mitä hyvänsä muuta raideliikennettä kuin yleiseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettua rautatietä. Esimerkiksi edellä mainittu Porton järjestelmä on nimetty metroksi (*Metro do Porto*) ja Lontoon Docklandsin kuljettajaton, virtakiskolla toimiva ja muusta liikenteestä täysin eristetty metrolinjasto on nimetty *Light Rail*iksi (*Dockland Light Railway*).

Sanojen historia perustuu kaupunkirautateiden historiaan. Lontoossa 1863 avattu kaupunkirautatie sai nimekseen *The Metropolitan Railway* ja Pariisin 1900 avattu kaupunkirautatie sai nimekseen *Le Métropolitain*. Saksassa Berliinin (1838) ja Hampurin (1866) kaupunkirautatiet saivat nimen *Stadtbahn*. Kaikki nimet ovat suomeksi käännettynä "kaupunkirautatie", joskin Pariisin nimen tarkempi käänös on taiteellisuuteen vivahdava "kaupunkilainen". Saksalaisen kielialueen ulkopuolella yleistyi metro-sana tarkoittamaan lopulta kaikenlaisia kaupunkirautateitä, ja metro-sana on omaksuttu myös suomenkieleen tässä merkityksessä.

Saksassa *Stadtbahn* lyheni jo 1900-luvun alussa muotoon *S-Bahn*, jossa *S*-kirjain yhdistettiin sanaan "schnell" (=nopea). Kun Berliini (1902) ja Hampuri (1912) perustivat maanalaiset kaupunkirautatiet, niiden vaunut olivat kapeammat ja ratageometria salli jyrkemmät kaarteet kuin *S-Bahn*illa. Saksassa nämä eritavoin mitoitettut järjestelmät myös nimitettiin erikseen *U-Bahn*iksi, toisin kuin esimerkiksi Lontoossa. Vaikka Lontoon uudet sähkökäyttöiset maanalaiset vuodesta 1890-lähtien olivat mitoitukseltaan entisiä kaupunkirautateitä pienemmät ja entisiin yhteensopimattomat, kaikkia Lontoon kaupunkirautateitä nimitetään yhdellä nimellä *London Underground*.

Saksassa käytöstä pois jäänyt Stadtbahn-käsite määriteltiin uudelleen 1960-luvun lopulla tarkoittamaan raitiotietä, joka kehitetään vaiheittain kapasiteetiltaan ja muilta ominaisuuksiltaan raitiotietä suuremmaksi U-Bahniksi. Stadtbahn ei siis tarkoittanut enää yksikkökooltaan suurinta raideliikennettä eli junaliikennettä, vaan yksikkökooltaan pienintä raideliikennettä. Stadtbahnin määrittely kattoi kaluston, raiteiden ja laitureiden mitoituksen.

Jo 1970-luvulla Saksassa luovuttiin ajatuksesta, että Stadtbahn-järjestelmät muutettaisiin myöhemmin U-Bahneiksi, joilla ei enää ole katuverkossa olevia rataosuuksia. Näin Stadtbahn jäi uudessa merkityksessään tarkoittamaan nykyaikaista, entiseen kadulla kulkevaan raitiotiehen nähden monipuolisempaa ja tehokkaampaa raitiotietä. Tässä uudessa merkityksessään Stadtbahn on raitiotie, jossa on ominaisuuksia kaupunkirautateistä, mutta joka on täysin eri asia kuin S-Bahn.

Tämän uuden Stadtbahnin idea kopioitiin 1970- ja 1980-luvulla mm. USA:han ja nimettiin englanniksi muotoon Light Rail. Light (kevyt) -sana otettiin kuvaamaan sitä, että tällä periaatteella tehokasta raideliikennettä voidaan toteuttaa kevyemmin rakentein ja kustannuksin kuin maanalaisia tai yleisiä rautateitä. Tämän nimitysajatuksen taustana on se seikka, että raitiotiet (Amerikanenglanniksi streetcar) olivat USA:ssa käyneet harvinaisiksi ja heikosti tunnetuiksi, mutta maanalaiset (subway) ja paikallisjunat (commuter train) olivat yleisesti tunnettuja. Siksi Light Rail -nimitys vertautuu rakenteeltaan raskaampaan käsitteeseen eli Light Rail oli vaihtoehto nimenomaan maanalaiselle tai yleiselle raideliikenteelle.

Ennen uutta merkitystään Light Railway tarkoitti Englannissa sivurataa, jotka olivat usein itsenäisiä rautatieyhtiöitä 1900-vaihteessa.

Hollanniksi USA:n Light Rail tai Saksan uusi Stadtbahn sai nimeksi Snelltram ja ruotsiksi Snabbspårväg. Molemmat kääntyvät suomenkielelle pikaraitiotieksi. Nopea-sanaan liittyvällä käännöksellä korostettiin sitä, että kyseessä oli uudennainen, 1900-luvun alkupuolen hitaan katuraitiotien rakenneperiaatteista poikkeava raitiotie, joka palvelee vanhaa raitiotietä nopeammin. Toisin kuin USA:ssa, nimitys perustui vertailuun vanhoihin raitioiteihin, jotka olivat Euroopassa yleisesti tunnettuja.

Nopeuteen yhdistyvää pika-käsitettä ei esiinny englannin- tai saksankielisissä teksteissä liittyen raitioiteihin. Nopea (schnell) -sanaan perustuva S-Bahn ymmärrettynä muodossa Schnellbahn tai Stadtschnellbahn ei viittaa raitiotiehen vaan kaupunkirautatiehen, kuten edeltä on käynyt selväksi.

Suomenkielessä ei ole vakiintuneita vastineita S-Bahnille, Stadtbahnille eikä Light Railille. Stadtbahnista ja Light Railista on esiintynyt mediassa hyvinkin kirjavaa käytäntöä, kuten kevytraiotie, kevytmetro tai pikametro. Tampereen raitiotiehankkeessa puhuttiin aiemmin pikaraitiotiestä, mutta kun suunnitelmasta jäi tunnettilisuus pois, siirryttiin puhumaan katuraitiotiestä. Turun raitiotiehankkeessa käytetään sanaa pikaraitiotie, samoin Helsingin seudulla Raidejokeri-hanketta nimitetään pikaraitiotieksi. Molemmissa tapauksissa halutaan korostaa sitä, että ollaan tekemässä suorituskykyisempää ja nopeampaa raitiotietä kuin yleisesti tunnettu Turussa 1972 lakkautettu tai Helsingissä käytössä oleva katuraitiotie.

Nimityksen vaikeutta Suomessa selittää se, että Suomessa ei ole kaupunkialueen sisäistä raideliikennettä kuin Helsingin seudulla. Yleisellä rautatiellä toimivaa palvelua nimitetään lähijunaksi, HKL nimittää omaa vastaavaa palveluaan metrokksi ja Helsingin raitiotie on tekniseltä ratkaisultaan 1900-luvun alkupuolen vanhanaikainen kadulla toimiva alhaisten nopeuksien raitiotie. Pikaraitiotie-sanalla on kuitenkin lähes sadan vuoden historia, sillä Eliel Saarisen suunnitelmissa esiintyi pikaraitiotie jo vuonna 1918. Sen jälkeen pikaraitiotie on ollut tavallisen raitiotien rinnalla useissa myöhemmissä Helsingin liikenne- ja kaava-suunnitelmissa 1950-luvulle asti, kunnes pikaraitioiteita ryhdyttiin nimeämään metrokksi.

Edellä sanottu siis osoittaa, ettei käytetty nimitys määrittele sitä, minkälaisista teknisistä ratkaisuista ja raidehenkilöliikenteen ominaisuuksista on kyse. Pohdittaessa mm. juridisia kysymyksiä turvallisuudesta ja vastuista, tulee aina ottaa lähtökohdaksi tekniset ja toiminnalliset ominaisuudet, ei periaatteessa mielivaltaisesti valittu brändinimitys.

Raideliikenteen lainsäädäntö Saksassa

Raideliikennettä sääntelevä lainsäädäntö on Euroopassa kehittyneintä Saksassa. Tämä on luontevaa seurausta raideliikenteen historiasta. Raitioliikennelaki BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) on säädetty 1938, jolloin Saksassa oli noin 200 raitiotietä ja niiden lisäksi oli Berliinissä ja Hampurissa molemmissa sekä S-Bahn että U-Bahn.

Saksalainen lainsäädäntö kattaa raideliikenteen osalta seuraavat pääkohdat:

- Liikennöinti:
rataa ja liikenteen hoitoon liittyvät rakenteet ja laitteet sekä niiden tekniset määrittelyt
- Turvallisuus:
hallinto ja turvallisuus sekä henkilökunnan että yleisön kannalta
- Tasoristeykset:
rautatietä risteävän liikenteen huomioon ottaminen
- Ympäristön suojelu:
sekä rakentamisen että käytön aikaiset haitat
- Yhdyskuntasuunnittelu:
yhdyskuntarakenteen ja maankäytön tarpeiden huomiointi raideliikenteen suunnittelussa sekä yhdyskuntarakenteeseen aiheutuvien haittojen huomiointi raideliikenteessä
- Esteettömyys:
liikuntarajoitteisten henkilöiden huomioiminen
- Taloudellisuus ja rahoitus:
taloudellisuuden noudattaminen sekä uusien ratojen suunnittelussa että vanhojen parantamisessa, julkisen rahoituksen periaatteet
- Kilpailun edellytykset ja yhteensopivuus:
avoimen kilpailun periaate, kilpailun teknisten esteiden välttäminen
- Luvanvaraisuus ja valvonta:
toiminnan edellytykset ja toimilupien myöntäminen, kattaen sekä liikennöinnin että järjestelmien suunnittelun

Tärkeimmät Saksan lait ovat henkilöliikennelaki (Personenbeförderungsgesetz, <http://www.gesetze-internet.de/pbefg/>) ja rautatielaki (Allgemeines Eisenbahngesetz, http://www.gesetze-internet.de/hundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf).

Henkilöliikennelaki määrittelee julkisen henkilöpaikallisliikenteen (ÖPNV, Öffentlicher Personennachverkehr) henkilöliikenteeksi, joka palvelee kaupunkia, esikaupunkeja ja seutua pääosin enintään 50 kilometrin matkanpituudelle ja tunnin matka-ajalle.

Henkilöliikennelain piiriin kuuluvat kadulla kulkevat raitiotiet sekä raideliikenne, joka on saksankielellä määritelty Hoch- und Untergrundbahnen und Schwebbahnen, suomeksi ilmaradat, maanalaiset radat ja riippuradat. Näiden lisäksi laki koskee muita erityisiä rataratkaisuja, jotka on tarkoitettu kaupunkiliikenteeseen, mutta laki ei koske vuoristo- ja köysiratoja. Bussiliikenne kuuluu henkilöliikennelain piiriin.

Rautatielaki määrittelee rautateiden henkilöpaikallisliikenteen (SPNV, Schienenpersonennachverkehr) rautateiden henkilöliikenteeksi, joka palvelee kaupunkia, esikaupunkeja ja seutua pääosin enintään 50 kilometrin matkanpituudelle ja tunnin matka-ajalle. Toisin sanoen, paikallisliikenteen määrittely on rautateille sama kuin raitioteille.

Rautatielain piiriin kuuluu yleinen rautatieliikenne mutta ei magneettilevitaatorautatieliikenne eikä se raideliikenne, joka kuuluu henkilöliikennelain piiriin, eikä myöskään vuoristo- ja köysiradat. Rautatielaki koskee kaikkia rautateitä riippumatta niiden omistusoosuhteista ja teknisistä ominaisuuksista, kuten raideleveydestä. Siten siis yksityiset, kunnalliset tai kapearaiteiset rautatiet kuuluvat myös rautatielain alaisuuteen, mikäli ne eivät kuulu henkilöliikennelain alaisuuteen.

Rautatielaissa on kaupunkiraideliikenteelle (Stadtschnellbahnen = S-Bahnen) erityiset säädökset, jotka sallivat mm. yleisiä rautateitä korkeamman laiturin ja tiukemman ratageometrian.

Koska on teknisesti mahdollista, että sama vaunu tai juna voi kulkea sekä henkilöliikennelain että rautatielain alaisella radalla, edellytys tällaiselle liikenteelle on, että sekä kaluston tekninen varustelu että kuljettajan ja muun henkilökunnan pätevyys täyttävät molempien lakien edellytykset.

Käytännössä lakeja on Saksassa tulkittu niin, että kaikki raitiotiet ja Saksan neljä U-Bahnia (Berliini, Hampuri, München ja Nürnberg) ovat henkilöliikennelain alaisia ja S-Bahnit, mukaan lukien Berliinin ja Hampurin yleisen rataverkon kanssa yhteensopimattomat järjestelmät, ovat rautatielain alaisuudessa. Muut kuin Berliinin ja Hampurin S-Bahn-tunnuksen alla liikennöivät S-bahn-järjestelmät käyttävät Saksan yleistä rataverkkoa, mutta voivat silti poiketa yleisten rautateiden mitoituksista, kuten laiturikorkeudesta.

Saksan henkilöliikennelaki ja rautatielaki ovat päällekkäisiä henkilöpaikallisliikenteen määrittelyn osalta. Molemmissa laeissa on nimetty ne raideliikennejärjestelmien nimitykset, jotka kyseisen lain piiriin kuuluvat. Mutta kumpikaan laki ei määrittele, mitä nämä nimitykset teknisesti tarkoittavat. Nimitysten tekninen määrittely ja siten lakien soveltamisala tulee Saksassa määrittelyksi erillisten, tekniset ominaisuudet määrittelevän lain-säädännön kautta.

Raitiotiet teknisesti määrittelevä Saksan laki on raitioliikennelaki BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen http://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/BJNR026480987.html). Rautatiet on määritelty teknisesti kahdessa laissa. Normaali- ja kapearaiteiset rautatiet määrittelee EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung <http://www.gesetze-im-internet.de/ebo/BJNR215630967.html>) ja kapearaiteiset ESBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen).

Keskeinen ero raitioliikennelain (BOStrab) ja rautateiden rakennus- ja liikennöintilain (EBO) ja siten raitiotieiden sekä U-Bahnien ja S-Bahnien juridisen määrittelyn välillä on ratageometria. Linjaraiteen pienin kaarresäde saa olla 300 metriä EBO-radoilla, BOStrab-radoilla 240 metriä. Sivuradoilla EBO-radoilla saa olla minimissään 180 metrin kaarresäde, kun BOStrab-radoilla kaarresäde saa erityis- ja katu ympäristössä olla 25 metriä. Toinen merkittävä ero on pystykaltevuudessa eli mäkien jyrkkyydessä. EBO-radoilla 4 % on ehdoton maksimi. BOStrab-radoilla yli 4 % on sallittu vaikeissa olosuhteissa, mikä usein on tilanne katuverkossa.

Turvallisuuskäsitteet ovat molempien lakien mukaisilla radoilla periaatteessa samat.

Helsingin metro saksalaisen lainsäädännön näkökulmasta

Helsingissä metrolla on tällä hetkellä 21 km. rataa, josta 7 km on tunnelissa. Vaunujen leveys on 3,2 metriä eli suurempi kuin junakaluston leveys yleensä Suomen rautateillä. Raideleveys ja raiteen rakenne ovat metrossa ja rautateillä käytännössä samat, mutta metrossa on käytössä virtakisko kun rautateillä on ilmajohto. Linjaraiteen pienin kaarresäde on 400 metriä ja suurin pystykaltevuus 3,5 %. Laiturin korkeus on 1050 mm., rautateillä laiturikorkeus on 350–550 mm.

Yhden metrovaunun pituus on 22 metriä, mikä osaltaan estää jyrkät kaarresäteet. HKL:n metrossa kaksi vaunua on kytketty kiinteästi toisiinsa vaunupariksi. Käytännössä lyhin juna on neljä vaunua eli kaksi vaunuparia, pituudeltaan 88 metriä.

Helsingin metron tekniset ominaisuudet vastaavat saksalaisen lainsäädännön EBO-ratoja, joita ovat myös Berliinin ja Hampurin S-Bahn-radat. Erot yleisen rautatieliikenteen ja Helsingin metron välillä ovat samat kuin Saksassa Berliinin ja Hampurin S-Bahn-järjestelmien ja Saksan yleisen rataverkon liikenteen välillä. Saksassa Helsingin metroon tulisivatkin sovellettaviksi saksalaisen rautatielain määräykset.

Helsingin metro ja Suomen yleisen rataverkon paikallisjunaliikenne

Yleisön palvelun ja kuormituksen kannalta Helsingin metro ei poikkea Suomen rautateiden paikallisjunaliikenteestä, joka toisaalta vastaa Saksan muita S-Bahn-järjestelmiä kuin Berliinin ja Hampurin S-Bahneja. Yhdessä junassa kulkevat matkustajamäärät ovat HKL:n metrossa ja VR-Yhtymän paikallisjunaliikenteessä suunnilleen samat, HKL:n metrossa 1200 ja paikallisjunaliikenteessä 1100 matkustajaa. Vuosittain palvelaan suunnilleen sama matkamäärä, metrossa 54,5 miljoonaa junaan nousua, paikallisjunissa 38,9 miljoonaa nousua. Myös kaluston ajokilometrisuoritteet ovat suunnilleen samat. Metrojunat ajavat vuodessa 14,2 miljoonaa vaunuparikilometriä ja paikallisliikenteen 2-vaunuiset junayksiköt 10,5 miljoonaa junayksikkökilometriä. Tässä esitetyt paikallisjunaliikenteen suoritteet sisältävät HSL:n kokonaan ostaman junaliikenteen. HSL:n lipuilla matkustavat käyttävät lippujen kelpoisuusalueella myös pidemmälle liikennöiviä junavuoroja 6,6 miljoonan junaan nousun määrällä.

Helsingin metrolla ei ole tällä hetkellä käytössä yhteisiä tai rinnakkaisia rataosia yleisen rautatieverkon kanssa, mutta Helsingin metrorata on yhteydessä yleiseen rataverkkoon. Aluksi raideyhteys oli Herttoniemen satamarataan. Herttoniemen sataman 1990-luvulla tapahtuneen lakkautuksen jälkeen entinen satamaraide on toiminut Helsingin metron yhdysraiteena Oulunkylän asemalle. Uusi yhteys on rakennettu 2011 Vuosaaren metroasemalta Vuosaaren satamaan. Yhdysratojen kautta on huolto- ja rahtiliikennettä yleisen rataverkon ja metroradan välillä. Metro käyttää samaa työ- ja apukalustoa kuin yleisellä rataverkolla; pääosa tästä kalustosta on ostettu VR-Yhtymältä.

Nykyinen valtion rataverkon rataosa Huopalahti – Martinlaakso, joka avattiin liikenteelle 1975, on lähtökohdaltaan HKL:n metron rata. Martinlaakson rata rakennettiin HKL:n metron mitoitusperiaatteiden mukaan ajatuksella, että radasta tulee myöhemmin osa HKL:n metroverkkoa 1960-luvun verkkosuunnitelman mukaisesti. Radan liikenne oli aloitettava käyttämällä Valtionrautateiden sähkömoottorijunia ja siten osana yleistä rautatieliikennettä, koska metrojunien hankinta, muu metron radan rakentaminen ja metron yleisen liikenteen aloittaminen viivästyivät myöhemmäksi kuin Martinlaakson radan valmistuminen. HKL:n metroliikenne alkoi 1982, vain koeliikenne prototyyppijunalla Roihupellon varikon ja Siilitien tulevan aseman sijaintikohdan välillä oli käynnissä 1975.

Helsingin metro ja Helsingin raitioliikenne

Helsingin raitiotiellä on käytössä 1000 mm:n raideleveys ja vaunujen leveys on nyt 2300 mm., tulevaisuudessa 2400 mm. Vastaavat arvot Helsingin metrossa ovat 1524 mm ja 3200 mm. Helsingin raitioiteilla ei nykyään ajeta vaunuja yhteenkytkettyinä junina. Suurin liikkuvan yksikön pituus on tällä hetkellä 27 metriä. Osalla raitiotieverkkoa olisi pysäkkien pituuden puolesta mahdollista ajaa yhteenkytketyin vaunuin. Rataverkon pienin kaarresäde on 15 metriä ja suurin pitkä nousu 7 %. Raitioverkolla ei ole tunneleita.

Raitiotiet ovat selvästi kevyempi ja pienikokoisempi järjestelmä kuin Helsingin metro. Yhden yksikön suurin matkustajamäärä raitioliikenteessä on noin 180 henkilöä kun metrojunassa voi olla 1200 henkilöä. Täyteen kuormatun raitiovaunun kokonaismassa on 48 tonnia, täysimittaisen kuuden vaunun metrojunan massa on 280 tonnia.

Saksalaisen lainsäädännön mukaan katuliikenteessä kulkeva raitiovaunujuna saa olla 75 metriä pitkä. Tällöin yhdessä yksikössä olisi raitioiteilla 500 matkustajaa ja kokonaismassa olisi 133 tonnia. Raitioliikenteen yksikkö olisi edelleen alle puolet metrojunan koosta ja massasta.

Helsingin raitioliikenne poikkeaa olennaisesti metroliikenteestä tekniseltä liikennöintiperiaatteeltaan, sillä Helsingin raitiotie on alhaisten nopeuksien raitiotie. Raitiovaunuja ajetaan Mikonkadun limitettyä rataosaa lukuun ottamatta kaikkialla kuljettajan näkemähavainnon varassa. Mikonkadulla on vaunun tunnistukseen perustuva samantapainen liikennevalo-ohjaus kuin tietöillä tapauksissa, joissa toinen kaista on jouduttu sulkemaan. Helsingin metrossa on Suomen yleisen rataverkon tavoin rautateille ominainen kulunvalvonta- ja opastinjärjestelmä, jossa junia ajetaan liikenteenohjauksen antamien ajolupien ja määräysten mukaan.

Turvallisuuskäsitteet

Yleisille rautateille ja kaupunkirautateille tyypillistä ovat suuret yksiköt ja siten suuren ihmismäärät, kuten edellä on käynyt selväksi. Tästä seuraa, että vaaratilanteessa on aina uhka suuren ihmisjoukon osalta. Tämä yhdessä sen seikan kanssa, että teknisesti rautatieliikenne ei voi olla tie- ja raitioliikenteen tavoin itseohjautuvaa, rautatieliikenteen lähtökohtana ovat tiukat henkilöstön pätevyysvaatimukset. Tieliikenteessä, johon kuuluu myös kadulla oleva alhaisten nopeuksien raitiotie, liikkuva yksikkö on pieni ja siten yksittäisen riskin uhka kohdistuu pieneen ihmisjoukkoon.

Tieliikenteessä liikkumien tulkitaan jokaisen yksilön perusoikeudeksi, jota rajoitetaan vain vähäisessä määrin tietynlaisten ajoneuvojen käyttöluvalla. Se, että kyse on liikkumisen perusoikeudesta ilman luvanvaraisuutta johtaa myös siihen, että tieliikenteen turvallisuustavoitteena on vain tietty hyväksyttävänä pidettävä riskitaso, ei riskien täydellinen poistaminen. Tai toisin ilmaistuna, tieliikenteessä hyväksytään tietty onnettomuuksien ja uhrien määrä, koska vain täydellä sääntelyllä voidaan päästä nollatasolle, mutta täyteen sääntelyyn ei suositeta. Rautatieliikenteessä kaiken toiminnan suunnittelun lähtökohtana on sitä vastoin riskien täydellinen poistaminen.

Kun edellisen valossa pohditaan HKL:n metron asemaa turvallisuuskäsitteestä, HKL:n metro kuuluu ilmeisesti samaan kategoriaan yleisen rataverkon rautatieliikenteen ja paikallisjunaliikenteen kanssa.

Kuten saksalaisen lainsäädännön periaatteista nähdään, raideliikennettä koskevan lainsäädännön keskeinen tarkoitus on varmistaa raideliikenteen turvallisuus. Turvallisuuden merkitys riippuu toimintaan liittyvistä riskeistä. Merkittäviä riskin suuruuden mittoja ovat henkilömäärät sekä poikkeustilanteessa kuten onnettomuudessa mahdolliset hallitsemattomasti vapautuvat energiamäärät. Liikennevälineissä keskeinen energia on liikkuvan yksikön liike-energia, joka kasvaa sekä massan että nopeuden kasvaessa.

Henkilömäärän sekä liike-energian määrän osalta HKL:n metrojunat ja rautateiden paikallisliikennejunat ovat hyvin lähellä toisiaan. Metrojunan matkustajamäärä on 1200. Uusimpia Sm5-sarjan paikallisjunia on tarkoitus ajaa kahden junarungon 150 metriä pitkänä yhdistelminä, jolloin suurin matkustajamäärä on noin 1100. HKL:n metroradalla suurin sallittu nopeus on 80 km/h, jolloin kuormatun junan liike-energia on 70 MJ (megajoulea). Sm5-junan suurin nopeus on 160 km/h, mutta paikallisliikenteessä suurin nopeus on 120 km/h, jolloin kuormatun junan liike-energia on 180 MJ.

Henkilömäärään liittyvä riski on lähes yhtä suuri HKL:n metrossa ja paikallisjunaliikenteessä, HKL:n metron riskin ollessa hieman suurempi. Liike-energiaan liittyvä riski on paikallisjunaliikenteessä noin 2,5 kertaa niin suuri kuin HKL:n metrolle, lähinnä junien suuremman nopeuden vuoksi.

Helsingin raitiovaunujen suurin nopeus nykyisellä rataverkolla on 60 km/h. 180 henkilön kuormalla liike-energia on 6,7 MJ. HKL:n metrolle liittyvä riski on lähes 7 kertaa niin suuri kuin Helsingin raitioiteilla ja liike-energiaan liittyvä riski yli 10 kertaa niin suuri kuin raitioiteilla.

Turvallisuusriskiinkin vaikuttaa myös liikennöintiympäristö. Ulkoisen riskin kannalta raitioliikenteessä riski on suurin, koska raitiovaunu voi kohdata sekä tieliikenteen ajoneuvoja että jalankulkijoita. HKL:n metrossa ja junaliikenteessä henkilöitä voidaan kohdata pääsääntöisesti vain asemilla. Koska junaradalla ei ole sähkövaaraa, yleisen rataverkon ratoja ei ole kaikkialla aidattu ja käytössä on edelleen tasoristeyksiä, joten raitioiteita vähäisempi henkilöiden ja ajoneuvojen kohtaamisen riski on junaliikenteessä muuallakin kuin asemilla.

Liikennevälineestä itsestään aiheutuva riski on raitioliikenteessä vähäisin. Raiteelta suistuminen ei johda välittömään ratapenkereeltä suistumisen vaaraan vaan siirtymiseen katupinnalle. Tulipalossa matkustajat voivat paeta joka suuntaan etäälle vaunusta ja savukaasut laimenevat vapaaseen ilmaan.

Junaliikenteessä on vaara ratapenkalta suistumiseen ja junan kaatumiseen. Tunnelleita on tällä hetkellä käytössä vähän ja ne ovat lyhyitä joten tulipalovaara on sama kuin raitioliikenteessä.

HKL:n metroluikenteessä kolmannes ratapituudesta on tunnelissa. Raiteelta suistuminen ei tunnelissa johda kaatumisvaaraan, mutta törmäys tunnelin seinään on riskitekijä ja paloriskin lisääjä. Avoradalla suistumisriski on sama kuin junalla. Avoradalla matkustajat pääsevät pakenemaan tulipaloa radan pituussuunnassa, mutta noin 1,5 metrin kynnyskorkeus ratapenkan pintaan on evakuoinnin lisäriski. Raiteen vieressä oleva virtakisko muodostaa pakeneville matkustajille sähkövaaran. Tunnelissa pakeneminen on vaikeampaa, eivätkä tulipalon savukaasut laimene. Näkyvyys on tunnelissa huono ja nykyisissä tunneleissa savunpoisto on järjestetty samaan kuiluun joka toimii hätäpoistumistienä maanpinnalle.

Turvallisuusriski on kaikkiaan olennaisessa määrin vähäisin raitioteillä. Kokonaisuutena turvallisuusriski on suurin HKL:n metrossa erityisesti tunneliliikenteen vuoksi, vaikka liike-energia onkin pienempi HKL:n metrojunalla kuin paikallisjunalla. HKL:n metroluikenteen riskeille altistuu vuosittain enemmän ihmisiä kuin paikallisjunaliikenteessä.

Yhteenveto

Suomessa on käytössä kolme teknisesti erilaista raidehenkilöliikenteen muotoa: HKL:n raitiotie, HKL:n metro ja paikallisjunaliikenne valtion yleisen liikenteen rataverkolla. Vain yleisen liikenteen rataverkolla tapahtuvasta liikenteestä on säädetty lailla, raitioliikennettä ja HKL:n metroluikennettä erityisesti koskevaa lainsäädäntöä ei ole.

Saksassa on rautatieliikennettä sääntelevä laki sekä erillinen laki kaupunkien raidehenkilöliikennettä varten. Tekniset määräykset ovat näissä laeissa erilaiset, mutta turvallisuuteen liittyvät näkökohdat ovat pääasiassa yhtenevät.

EU:ssa on aloitettu unionin laajuinen raideliikenteen lainsäädännön harmonisointi, josta tällä hetkellä on valmiina yleisiä rautateitä koskevat direktiivit. Tällä hetkellä on käynnissä kaupunkiraideliikennettä koskevan direktiivin (Urban rail directive) valmistelu. Tekeillä olevan unionilainsäädännön pohjana on saksalainen lainsäädäntö.

HKL:n metroluikenne ja rautateiden paikallisjunaliikenne ovat teknisiltä ominaisuuksiltaan lähes yhtenevät ja raitioliikenne on molemmista selvästi poikkeavaa.

Turvallisuusriski on HKL:n metroluikenteessä ja rautateiden paikallisjunaliikenteessä samantapainen siten, että kokonaisriski on HKL:n metroluikenteessä suurempi pääasiassa tunneliliikenteen vuoksi. Raitioliikenteen turvallisuusriski on selkeästi alhaisin, määrällisesti ilmaistuna luokkaa kymmenesosa HKL:n metron ja paikallisjunaliikenteen riskistä. HKL:n metroluikenteen käyttäjämäärät ovat hieman suuremmat kuin rautateiden paikallisjunaliikenteessä, joten HKL:n metroon liittyvät riskit koskevat laajempaa väestönosaa kuin rautateiden paikallisjunaliikenteen riskit.

Teknisten ja turvallisuusnäkökohtien perusteella sekä saksalaisen lainsäädännön soveltamisen näkökulmasta HKL:n metroluikennettä tulisi pitää rautatieliikenteenä, johon voidaan soveltaa vastaavia lievennyksiä kuin saksalaisessa laissa sovelletaan S-Bahn-liikenteeseen. Peruste lievennyksille on, että HKL:n metroluikenne ei ole sekaliikennettä, jossa metrojunat voivat kohdata muuta junaliikennettä, jonka junien nopeus tai massa tai molemmat ovat metrojunia suuremmat.

Nykyiseen HKL:n metroluikenteeseen liittyy junaliikennettä merkittävästi suurempia turvallisuusriskejä jatkuvan tunneliliikenteen vuoksi. Teknisten ja turvallisuusnäkökohtien perusteella HKL:n metroluikennettä ei tulisi asettaa eri asemaan junaliikenteeseen nähden tästä syystä, vaan tunneliliikenteestä tulisi säätää erikseen samat vaatimukset sekä HKL:n metroluikenteelle että yleisen rataverkon paikallisjunaliikenteelle. Sama koskee myös raitiovaunujen tunneliliikennettä, jos sellaista rakennetaan.

Tekniikkaan ja turvallisuuteen liittyviä näkökohtia ei pidä eikä voi arvioida sen perusteella, mikä on jonkin liikennevälineen nimi joko yleiskielessä tai operaattorin valitsemana. Nimi ilman täsmällistä määrittelyä on tosiasiaassa vain mielikuva, joka ajan kuluessa voi myös muuttua. Määrittelyt tulee tehdä yksiselitteisten, mitattavien ja muuten havainnoilla todettavien ominaisuuksien perusteella.

Helsingissä 4.1.2012

Antero Aiku

2.2 Määritelmät

Tekniikan kehitys on hämärtänyt ennen selvät määrittelyt raitiotien, metron ja junien välillä. Tässä työssä käytetään seuraavia määritelmiä, joiden olennainen periaate on määritellä erikseen radat ja niillä käytettävä kalusto.

2.2.1 Radat

Raide

Tavallisesti kahteen rinnakkaiseen kulkuvälineen alapuolella sijaitsevaan kiskoon ja niitä yhdistävään rakenteeseen kuten ratapölkkyihin perustuva liikenneväylän päälimmäinen osa.

Rata

Yhden tai useamman rinnakkain rakennetun raiteen muodostama väylä ja siihen liittyvät muut tekniset rakenteet, kuten sähköistetyn radan virransyöttöjärjestelmä sekä rataan liittyvät liikenteen ohjauksen laitteet.

Ajojohto

Sähköistetyn radan sähkönsyöttöön tarkoitettu osa. Yleisin ratkaisu on raiteen yläpuolelle sijoitettu kuparilanka.

Rautatie

Yhdestä tai useammasta raiteesta rakennetun radan sekä siihen liittyvien tavaran tai matkustajien kuormaukseen ja purkuun tarvittavien laitureiden ja muiden rakenteiden muodostama liikennejärjestelmä.

Raitiotie

Kadulle ja katuympäristöön rakennettu rautatie, joka voidaan sijoittaa myös ajoradalle, jolloin samassa paikassa voivat liikennöidä sekä raideliikenteen kulkuvälineet että tieliikenteen ajoneuvot. Raitiotien radan geometria on yhtenevä tie- ja katuverkon geometriaan. Raitiotie on myös maastoon rakennettu rautatie, joka on rakennettu vain raitiovaunuilla liikennöitäväksi.

Metrorata

Muusta liikenneverkosta erilliseksi rakennettu suuren kapasiteetin henkilökuljetukseen tarkoitettu rautatie.

Suurnopeusrata

Rautatie, jonka ratageometria soveltuu yli 250 km/h nopeuteen.

Ilmarata

Maanpinnan yläpuolelle maavallien tai muiden rakenteiden kuten siltojen varaan rakennettu rata.

Maaseuturaitiotie

Raitiovaunuilla liikennöitävä taajamien väliseen liikenteeseen tarkoitettu raitiotien osa.

Esikaupunkiraitiotie

Yhtenäisen kaupunkikeskustan ulkopuolelle esikaupunkeihin tai lähiöihin ulottuva raitiotien osa.

Yleinen rataverkko

Rautatiejärjestelmä, joka on tarkoitettu julkiseen käyttöön kaikenlaisia junia varten. Yleinen rataverkko on usein julkisessa omistuksessa, ja rataverkon käyttö on ollut varsininkin aikaisemmin rajattu vain rataverkon haltijan oman junaliikenteen käyttöön. Euroopan unionin tavoite on, että yleiset rataverkot ovat avoimet kaikkien tekniset ja hallinnolliset vaatimukset täyttävien liikenteenharjoittajien käyttöön. Yleisen rataverkon käytön rajoittaminen ei voi Euroopan unionin alueella perustua lakiin, mutta käytön saa toistaiseksi rajoittaa sopimuksella.

2.2.2 Kalusto

(Rautatie)Vaunu

Rautatien raiteella kulkevaksi tehty kulkuväline, jolla on kapasiteetti rahdin tai henkilöiden kuljetukseen.

Moottorivaunu

Vaunu, joka on varustettu moottorein ja joka siten kykenee liikkumaan rautatiellä itsenäisesti ja tarvittaessa myös vetämään moottorittomia vaunuja.

Veturi

Rautatien raiteella kulkevaksi tehty kulkuväline, joka on tarkoitettu vaunujen liikuttamiseen. Veturissa ei ole omaa kuljetuskapasiteettia.

Juna

Rautatiellä kulkevista kulkuvälineistä muodostuva yhtenäisenä liikkuva yksikkö. Juna voi muodostua yhdestä tai useammista vetureista, vaunuista tai moottorivaunuista ja näiden yhdistelmistä.

Henkilöjuna

Juna, jonka käyttötarkoitus on henkilöiden kuljettaminen ja junan kalusto soveltuu pääasiassa henkilökuljetukseen.

Tavarajuna

Juna, jonka käyttötarkoitus on rahdin kuljetus ja junan kalusto soveltuu pääasiassa rahtiliikenteeseen.

Sekajuna

Juna, jossa on sekä henkilöiden että rahdin kuljetukseen soveltuvia vaunuja.

Raitiovaunu

Moottorivaunu tai vaunu, joka soveltuu liikennöimään raitiotiellä, mutta voi sen lisäksi soveltua liikennöimään myös muunlaisella rautatiellä.

Duoraitiovaunu

Raitiovaunu, joka kykenee käyttämään kahta ajojohtojännitettä (esimerkiksi 750 V ja 15 kV).

Hybridiraitiovaunu

Raitiovaunu, joka toimii sekä ajojohdosta saatavalla sähköllä että sähköistämättömillä rataosilla oman polttomoottorikäyttöisen generaattorin tuottamalla sähköllä.

Metrojuna

Moottorivaunuista ja mahdollisesti moottorittomista vaunuista koostuva henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu juna, jonka rakenne on optimoitu suureen kuljetuskapasiteettiin sekä tehokkaaseen matkustajien siirtymiseen junaan ja junasta pois. Tavallisesti metrojunien mitoitusta estää metrojunan liikennöinnin raitiotiellä mutta ei muilla rautateillä.

Moottorijuna

Moottorivaunuista ja mahdollisesti moottorittomista vaunuista koostuva henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu juna, jonka rakenne on optimoitu toimintaan yleisellä rataverkolla. Tavallisesti moottorijunien mitoitus estää liikennöinnin raitiotiellä tai metroradalla.

Paikallisliikenteen moottorijuna

Paikallisliikenteeseen eli noin tunnin kestävään matkustamiseen optimoitu moottorijuna.

Nopea moottorijuna

Kaukoliikenteeseen eli yli tunnin kestäviin matkoihin optimoitu moottorijuna.

Suurnopeusjuna

Tavallisesti moottorijuna, mutta voi olla myös veturijuna, joka on suunniteltu liikenteeseen yli 250 km/h nopeudella.

2.3 Kaluston ja väylien yhteensopivuus

Erilaisten kalustolajien ja väylätyyppien tekninen yhteensopivuus ilmenee taulukossa Taulukko 1.

Suurnopeusradoilla ei liikennöidä raitiovaunuilla tai metrojunilla, koska näiden rakenteellinen törmäyslujuus ja ilmanpaineen kesto kohdattaessa eivät täytä suurnopeusliikenteen kaluston vaatimuksia. Riittävän korilujuuden järjestäminen johtaa raitiovaunujen ja metrojunien sellaiseen akselikuorman nousuun, joka ei ole tarkoituksenmukaista.

Yleiseen rautatieliikenteeseen tarkoitettujen moottorijunien poikkileikkaus eli kuormaulottuma ylittää raitioteiden ja metroratojen kuormaulottuman. Rautatiekaluston jäykkä pituus on tavallisesti niin suuri, yli 20 metriä, ettei se sovellu raitioteiden ja metroratojen kaarresäteisiin.

Tavarajunien liikennöinnin raitiotie- ja metroradoilla estävät samat syyt kuin moottorijunien kohdalla. Lisäksi tavarajunien akselikuormat ylittävät raitioteiden ja metroratojen sallitut akselikuormat. Suurnopeusradoilla tavarajunien liikenteen estää alhainen nopeustaso, mihin nähden kaarteet ovat liiaksi kallistetut.

Taulukko 1. Kalustolajien soveltuminen erilaisille väylille. Värillinen ruutu tarkoittaa, että kalusto soveltuu kyseiselle radalle.

	Rautatie	Raitiotie	Metrorata	Suurnopeusrata
Raitiovaunu	kyllä	kyllä	kyllä	
Duoraitiovaunu	kyllä	kyllä	kyllä	
Hybridiraitiovaunu	kyllä	kyllä	kyllä	
Metrojuna	kyllä		kyllä	
Moottorijuna	kyllä			kyllä
Suurnopeusjuna	kyllä			kyllä
Tavarajuna	kyllä			

Liite 2. Metroliikennettä koskevat Helsingin kaupungin sisäiset ohjeistukset

Saate

Tähän liitteeseen on koottu kaikki nykyiset metroliikennettä koskevat Helsingin kaupungin sisäiset ohjeistukset sellaisina kuin ne olivat vuonna 2011. Ensimmäisenä on esitetty HKL:n johtokunnan päätösasiakirjat, joista ilmenee nykyinen *metroliikennesääntö*-niminen HKL:n sisäinen ohje. Tämän ohjeen aineellinen sisältö ei juurikaan poikkea vuonna 2003 kumoutuneesta kunnallisena järjestyssääntönä voimassa olleesta metroliikennesäännöstä¹, mutta muotopuolen osalta lakiin perustuva valtuutusketju puuttuu. Metroliikennesäännön jälkeen ovat liitteessä järjestyksessä MTO II-VIII-nimiset ohjeet, joiden asema ja antoperusta ei ilmene edellä mainitusta metroliikennesäännöstä eikä mistään muualtakaan. Ne on kuitenkin ymmärretty metroliikennesääntöä alemmantasoisiksi käytännön koulutus- ja työohjeiksi. Niiden osalta ei HKL:ssä ole koskaan noudatettu mitään muodollista hyväksymismenettelyä. Se, mikä taho on MTO-ohjeistukset laatinut tai antanut, ei edes käy useimmista ohjeista itsestään ilmi eikä ole myöskään liikennehenkilökunnan tarkassa tiedossa.

Emme oleta, että oikeusasiamies perehtyisi ohjeiden sisältöön ainakaan siltä osin, kuin ne käsittelevät puhtaasti junateknisiä kysymyksiä. Sitä vastoin oikeusasiamies voisi yleisemmällä tasolla verrata ohjeita yleisen rataverkon määräyksiin ja arvioida metron ohjeita laillisuusvalvonnan kannalta merkityksellisiltä osiltaan, tällaisia voisivat olla esimerkiksi valtuutusketjujen asianmukaisuus, epätäsmällisyys- ja praeter legem -kiellot sekä muut nykyisin edellytettävään laillisuusperiaatteeseen ja sääntelytarkkuuteen liittyvät kysymykset.

Metroliikennesääntö-niminen ohje ei juuri sisällä käytännön junaturvallisuusmääräyksiä. Sen sijaan MTO-ohjeista erityisesti osat III, V ja VI sisältävät Helsingin metroliikenteen käytännön junaturvallisuutta koskevat ohjeistukset. Niitä vastaavat tarkoituksensa ja sisältönsä puolesta yleisellä rataverkolla Liikenteen turvallisuusviraston määräykset RVI/1092/412/2009 (Liikennöinti ja ratatyö rautatiejärjestelmässä), RVI/1091/412/2009 (Rautatiejärjestelmän opasteista, opastimista ja liikennöintiin liittyvistä merkeistä), RVI/873/410/2009 (Turvalaitteet rautatiejärjestelmässä), RVI/872/410/2009 (Radan merkit), RVI/1090/412/2009 (Viestintä rautatiejärjestelmässä) ja osin TRAFI/18213/03.04.02/2010 (Käyttötoiminta ja liikenteenhallinta); sekä Liikenneviraston ohje 4003/1001/2011 (Rautatieliikenteenohjauksen käsikirja).

Yleisen rataverkon määräyksiin verrattuna metroliikenteen ohjeistuksissa niiden sisältämien käsitteiden määrittely on jätetty tekemättä tai vähintäänkin olennaisesti ylimalkaisemmaksi. Yleisen rataverkon ohjeet vaikuttavat myös sisällöllisesti jäsennellymmiltä, johdonmukaisemmilta ja yksiselitteisemmiltä. Toisaalta metroliikenteen ohjeistukset sisältävät yleisen rataverkon määräyksistä poiketen monissa kohdin hyvinkin yksityiskohtaisia käytännön työohjeita. Ohjeet MTO III ja MTO V sisältävät osin päällekkäisiä, mutta hieman erisistäisiä määräyksiä, sillä osa III koskee ensisijaisesti junankuljettajaa, osa V puolestaan ensisijaisesti liikenteenohjausta. Ohje MTO IV sisältää tiettyjä kohtia, jotka saattavat olla suoraan ristiriidassa nykyisen lainsäädännön kanssa (s. 6, kohdan 7.4 3 momentti, ja toisaalta mitä on säädetty RL 17 luvun 13 §:ssä, pakkokeinolain 1 luvun 1.1 §:ssä ja yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28.2 §:ssä; sekä s. 9, kohdan 7.11 1 momentti, ja toisaalta mitä on säädetty RL 21 luvun 15 §:ssä.)

Liitteen sisältämät ohjeistukset lueteltuina järjestyksessä:

1. Helsingin kaupungin metroliikennesääntö
2. MTO II: Metroliikennehenkilökunnan yleiset toimintaohjeet
3. MTO III: Junanajo-ohjeet
4. MTO IV: Metroasemien käyttö- ja valvontaohjeet
5. MTO V: Aluevalvomotoimintaohjeet
6. MTO VI: Opastekäsitteet ja -säännöt
7. MTO VII: Yleiset turvallisuusmääräykset radalla liikkumista ja työskentelyä varten
8. MTO VIII: Sähköturvallisuusohjeet

¹ AOA on saanut nähtäväkseen vuonna 2003 kumoutuneen kuntalain mukaisen metroliikennesäännön ja vuosina 2004–2010 voimassa olleen HKL:n sisäisen metroliikennesäännön asian dnro 405/4/03 käsittelyn yhteydessä.

15.9.2000

7

TOIMINTA POIKKEUSTILANTEISSA

7.1

Järjestyshäiriö metroasemalla

Järjestyksenpitäjällä on oikeus voimassaolevien lakien ja asetusten edellyttämällä tavalla poistaa henkilö metroalueelta, mikäli hän päihtyneenä tai muutoin esiintyy väkivaltaisesti, uhkaavasti tai meluavasti tai on muutoin itselleen tai kanssamatkustajille vaaraksi metroliikenteessä.

Henkilön poistamisessa käytetään voimakeinoja vain, ellei poistaminen puhumalla onnistu ja silloinkin vain vähimmäisessä tarvittavassa määrin. Yleisenä toimintaperiaatteena on, että näkyvällä valvonnalla pyritään jo ennakolta estämään asiaton oleskelu ja häiriötä tuottava käytös metroasemilla.

7.2

Järjestyshäiriö metrojunassa

Järjestyksenpitovalvomo saa ilmoitukset metrojunissa tapahtuvista järjestyshäiriöistä keskusvalvomolta, järjestyksenpitäjiltä, kuljettajilta ja matkustajilta.

Valvomot sopivat keskenään siitä, mille asemalle järjestyksenpitäjät lähetetään. Keskusvalvomo antaa tiedot metrovaunun numerosta, sen kulkusuunnasta ja sen tuloajasta sovitulle asemalle.

Järjestyksenpitäjä voi poistaa häiriön aiheuttajan liikennevälineestä metrojunan kuljettajan pyynnöstä.

Lisäksi järjestyksenpitäjä voi ns. jokamiehen oikeudella poistaa välittömästi häiriön aiheuttajan ilman metrojunan kuljettajan lupaa, mikäli hän on vaaraksi kanssamatkustajille (metroliikenneohje).

7.3

Matkalippujen tarkastajien avustaminen

Matkalippujen tarkastajilla on yksinomaan oikeus tarkastaa matkustajien matkalipun kelpoisuus metroasemilla maksaneisuusalueen sisäpuolella.

Järjestyksenvalvojien ja järjestyksenpitäjien tulee matkalippujen tarkastajien pyynnöstä auttaa heitä tehtävässään. Järjestyksenpitäjät eivät saa puuttua millään tavoin itse tarkastustoimintaan.

7.4

Hätäjarrun ilkivaltainen käyttö

Mikäli todetaan, että metrojunan hätäjarrua on käytetty perusteettomasti, tulee alue- ja järjestyksenpitovalvomoiden sopia keskenään tarvittavista toimenpiteistä, jotta ilkivallantekijä saadaan teostaan edesvastuuseen.

Samoin menetellään, jos se on mahdollista, mikäli metrovaunun ovilukituksen hätäavausta käytetään ilkivaltaisesti.

15.9.2000

Mikäli järjestyksenpitäjä itse toteaa hätäjarrua tai ovilukituksen hätäavausta käytetyn ilkeästi, on tapahtuma välittömästi ilmoitettava järjestyksenpitövalvomolle ja otettava tekoon syylistynyt kiinni.

Jos kiinniotto tehdään jonkun matkustajan kertoman perusteella, on näiltä saatava vähintään nimi ja yhteystiedot tapauksen vastaisen selvittelyn vuoksi.

Metrojunan hätäjarrun tai ovilukituksen hätäavauksen ilkeäkäyttö ei saa aiheuttaa metrojunan liikenteen tarpeetonta viivytystä tapauksen jälkeen.

7.5

Metrojunan tyhjentäminen pääteasemalla

Matkustajien turvallisuuden takia ei kääntöraiteistolle ajavassa junassa saa olla matkustajia.

Metrojunan saapumisesta pääteasemalle ja junasta poistumisesta metrojunankuljettaja ilmoittaa matkustajille kaiuttimien välityksellä.

Mikäli järjestyksenpitäjä huomaa matkustajan jääneen päätepysäkillä saapuneeseen junaan, hänen tulee kehottaa tätä poistumaan vaunusta.

Mikäli matkustaja kehotuksesta huolimatta ei poistu vaunusta, voi järjestyksenpitäjä metrojunankuljettajan pyynnöstä poistaa matkustajan.

7.6

Metrojunan pysäyttäminen vaaran uhatessa

Sen lisäksi mitä metroliikenteestä on sanottu HKL:n junanajo-ohjeissa tulee metrojunankuljettajan, järjestyksenpitäjän tai muun HKL:n henkilöstön kullovan ryhtyä toimenpiteisiin junaliikenteen pysäyttämiseksi ja tehdä heti ilmoitus keskusvalvomoon tai järjestyksenpitövalvomoon, mikäli hän huomaa radalla sellaisen esteen tai vian, josta on ilmeinen vaara henkilöturvallisuudelle tai junaliikenteelle.

7.7

Radalle joutunut henkilö

Mikäli matkustaja jostakin syystä on joutunut laiturialueen ulkopuolelle, tulee menetellä tilanteesta riippuen seuraavasti:

- a) Metrojuna ei ole välittömässä läheisyydessä ja henkilö on radalla laiturin kohdalla:
- vedetään hätäkytkimestä
 - ilmoitetaan järjestyksenpitövalvomolle lyhyesti tilanteesta
 - kutsutaan Hakaa ja kerrotaan tilanne
 - keskusvalvomon annettua luvan, poistetaan radalle joutunut alueelta
 - vaikeasti loukkaantunutta ei liikuteta, vaan odotetaan sairaankuljetusta
 - lievästi loukkaantunut autetaan laiturille
 - tarvittaessa laiturin osa eristetään
 - tilanteen ollessa ohi tehdään järjestyksenpitövalvomolle asiasta ilmoitus

15.9.2000

7.10

Hissien toimintahäiriö

Metroasemien hissien toimintaa valvoo tekninen valvomo

Hissien toimintahäiriön sattuessa toimitaan järjestyksenpitovalvomolta tai tekniseltä valvomolta saatujen ohjeiden mukaisesti.

Tekninen valvoja ilmoittaa kaikista hissihäiriöistä ja -vioista järjestyksenpitovalvomolle ja ilmoittaa sen lisäksi tehdyt ja tehtävät toimenpiteet tapauksissa, jolloin hississä on vielä matkustajia.

Jos havaitaan toimintahäiriö hississä ennen järjestyksenpitovalvomolta tullutta tiedotusta, on asiasta heti ilmoitettava. Hisseissä todetut häiriöt ja viat tulee välittömästi ilmoittaa tekniseen valvomoon, josta vikailmoitukset välitetään huoltomiehille.

Matkustaja, joka on jäänyt hissiin sen laitteisiin tulleen häiriön takia, voi nopeasti ilmoittaa asiasta järjestyksenpitovalvomoon painamalla hissien hälytysnappia, jolloin hissien kaiutinpuhelin avautuu. Järjestyksenvalvoja vastaa matkustajalle hissien kaiuttimesta ja ilmoittaa matkustajalle hissiä koskevista toimenpiteistään.

Teknisen valvojan tulee niissä tapauksissa, jolloin hissi on pysähtynyt vian tai muun häiriön takia muualle kuin kerrostasanteelle, ottaa selvää ja varmistaa hissien kaiutinpuhelinta käyttämällä onko hissiin mahdollisesti jäänyt matkustajia. Näin toimitaan, vaikka hissien hälytyspainiketta ei ole käytetty.

Järjestyksenpitäjä ei saa mennä hissien konehuoneeseen, eikä avata hissien ovia mitään työkaluja käyttäen. Ovia voidaan yrittää avata vain käsin vetämällä.

Järjestyksenpitovalvomo yhdessä järjestyksenpitäjien kanssa huolehtii hissihäiriö- ja hissivikatapauksissa tarvittaessa siitä, että kyseisten kulkuväylien eteen asetetaan hissien sulkemista käytöstä ilmaisevat opasteet, ellei hissien huoltomies tule nopeasti paikalle ja hoida asiaa.

Järjestyksenpitovalvomo raportoi hissihäiriö- ja hissivikatapauksista ja niiden kestoajasta normaalin häiriöilmoitusmenetelmän mukaisesti.

Hissionnettomuustapauksissa hälytetään pelastuslaitos paikalle.

7.11

Junaonnettomuudet

Vaikka junan alle olisi jäänyt ihminen, joka makaa mahdollisesti hengissä ja kivuissaan, ei järjestyksenpitäjän tule mennä radalle, ennen kuin pelastuslaitos on saapunut paikalle ja antanut siihen luvan. Järjestyksenpitäjän tehtävänä on varmistaa, että ilmoitus onnettomuudesta on mennyt järjestyksenpitovalvomoon ja keskusvalvomoon sekä huolehtia siitä, että asiattomat pysyvät poissa onnettomuuspaikalta.

Kun pelastuslaitos saapuu paikalle, toimii valvoja aina päivystävän palomestarin alaisuudessa. Samoin on valvojan noudatettava poliisiviranomaisen antamia ohjeita ja määräyksiä.

15.9.2000

Järjestyksenvalvojien ja järjestyksenpitäjien tehtävät ja velvollisuudet juna-onnettomuuksissa tai tapauksissa, jolloin henkilö on jäänyt junan alle, ovat seuraavat:

- järjestää pelastuslaitokselle opastus onnettomuuspaikalle,
- eristää onnettomuuspaikka asiattomilta,
- valvoa pelastustoimien aikana matkustajamääriä niillä metroasemilla, joissa on järjestetty matkustajille tavallisuudesta poikkeava kuljetusreitti,
- tarvittaessa sulkea metroasemien sisäänpääsytiät tai muuttaa kulkutiet erikseen sisään- ja ulospääsyteiksi järjestyksen säilyttämiseksi,
- järjestää yhteistoiminnassa keskusvalvomon ja teknisen valvomon kanssa opastus radalle, mikäli juna joudutaan palomestarin määräyksestä tyhjentämään matkustajista asemien välillä,
- pelastustoimenpiteiden loputtua ja normaaliliikenteen alkaessa vastata siitä, että matkustajilla on esteetön pääsy asemille,
- ilmoitettava matkustajille tarvittaessa kaiuttimien välityksellä tilanteeseen nähden riittävän
- usein kaikista poikkeavista järjestelyistä metroasemilla.

Järjestyksenpitäjät ovat metrossa tapahtuvissa onnettomuuksissa palomestarin käskyvallan alaisia.

Junaonnettomuuksissa tai tapauksissa, jolloin henkilö on jäänyt junan alle, tekninen valvomo hoitaa tarvittavan yhteydenpidon pelastuslaitoksen, poliisin ja HKL:n asiantuntijoiden kanssa (kts. liite 1 hälytyssysteemi onnettomuustapauksissa).

Junaonnettomuuksissa huoltomiehet saavat tehtävämääräyksensä joko välittömästi onnettomuustilannetta selvittämässä olevalta yhdysmieheltä tai teknisen valvomon valvojalta.

7.12

Palohälytys metroasemalla

Pelastuslaitos ja tekninen valvomo sekä järjestyksenpitovalvomo saavat samanaikaisesti hälytyksen metroaseman automaattisesta palohälytyskeskuksesta.

Tekninen valvomo avaa kauko-ohjauksella metroasemalle johtavien erikoisreittien ovet pelastusmiehistölle.

7.13

Tulipalo metroasemalla

Järjestyksenpitovalvomon tehtävä tulipalotilanteessa on

- tiedottaa omalle henkilökunnalle tilanteesta,
- noudattaa palontorjuntaa palopaikalla johtavan palomestarin antamia käskyjä,