



10.10.2018

Asia/27

Päätöshistoria

Kaupunginvaltuusto 26.09.2018 § 259

HEL 2018-003838 T 00 00 03

Päätös

Puheenjohtajan ehdotuksesta kaupunginvaltuusto pani asian pöydälle.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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

Kaupunginhallitus 17.09.2018 § 589

HEL 2018-003838 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Pia Kopran aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

17.09.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Palautusehdotus:

Mika Raatikainen: Esitetään palautettavaksi.

Lisäselvitykset ja-parannukset ovat tarpeen, koska henkilöstöltä saadun tiedon mukaan työilmapiiri on edelleen huono. Aikapankkiin kertyneitä vapaasaldoja ei saa pitää. Helteellä ei ole ollut mahdollista tautottaa muuta kuin poikkeustapauksissa. Uusin 300-sarjan junan ohjaamo on äärimmäisen tukala, eikä asianmukaista viilennystä ole. Ohjaamotilassa ei ole tarpeellista ilmankiertoa. Jos kaikki junat yritetään ajaa HSL:n toivomuksen mukaisesti ruuhka-aikana Matinkylään, henkilöstö ei nykyisellään riitä. Varikkohenkilökuntaa on komennettu ajamaan kuljettajapulasta johtuen. Itäkeskukseen itään vievää laiturin pysähtymis-



paikkaa ei ole pyynnöistä huolimatta saatu korjattua. Kuljettajista ja heidän myöhästymisistään pidetään valvomon toimesta "kirjaa" ja jos kuljettaja on usein myöhässä pääteasemilta lähtiessään, hän voi joutua puhutteluun.. Varakuljettajajärjestelmää ei olla lakkauttamassa, mutta työnantaja on vähentänyt varakuljettajien määrää merkittävästi.

Pidentyneet ajoajat ja lyhentyneet tauot heikentävät jo lähtökohtaisesti turvallista liikennöintiä. Kuljettajan työ vaatii tarkkaavaisuutta ja jatkuvaa valmiutta nopeaan reagointiin. Työn koostuminen toistuvista työtehtävistä, sen pakkotahtisuus ja sitovuus ovat peruste sille, että taukoja pitää olla useammin tai niiden pitäisi olla pidempiä. Nyt minimitauot ovat 8-10 minuuttia ajopätkien välillä. Metroliikenteessä on ollut vakiintuneena käytäntönä vähintään 10% elpymisaika kierrosajasta. Uusi johto purki elpymisajan ja käyttää siitä nyt nimitystä "työehtosopimusten määräyksien ylittävä tauko". Metrojunankuljettajia koulutetaan jatkuvasti, mutta irtisanoutumiset ja pitkät sairaslomat aiheuttavat kroonista kuljettajapulaa. Kuljettajia itseään jännittää matkan sujuvuus ja turvallisuus, joten korjattavaa on. Edellä olevista seikoista johtuen matkustajien ja henkilökunnan turvallisuus saattaa vaarantua.

Mika Raatikaisen palautusehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Tomi Sevander: Perusteluosan loppuun lisätään seuraava kappale:

"Kaupunginhallitus esittää, että metroliikenteen häiriöistä ja metrojunan kuljettajien työolojen parantamiseen tähtäävistä toimista tuodaan suullinen selvitys kaupunginhallitukseen."

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Tomi Sevanderin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

10.09.2018 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 31.05.2018 § 93

HEL 2018-003838 T 00 00 03

Päätös



Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon koskien Pia Kopran ym. aloitetta koskien metrolii-
kenteen häiriöitä ja metronkuljettajien työoloja:

Metroliiikenteen luotettavuudessa on kevään aikana ollut eri syistä ta-
vanomaista selvästi enemmän ongelmia. Luotettavuusongelmat ovat
aiheutuneet niin infrastruktuurissa kuin metrojunakalustossa olleista
vioista kuin kuljettajapulasta.

Helmikuun loppuun kasautui valitettavasti poikkeuksellisen useita lii-
kennehäiriöitä metroliiikenteessä. Liikennehäiriöt aiheutuivat useista eri
syistä, joita olivat virtakiskon vaurio, häiriö palorullaovessa Ruoholah-
dessa, ratakiskon katkeaminen, vikatilanne paloliukuovessa Kampissa
ja kurottajan tippuminen kiskoilta ulkopuolisella työmaalla Mellunmäes-
sä. HKL on selvittänyt kunkin häiriön taustalla olevat syyt. Virtakiskon
vaurion ja ratakiskon katkeamisen taustalla oli kova pakkanen, muiden
häiriöiden syyt olivat toisistaan riippumattomia. Toimenpiteet vastaa-
vien häiriöiden ennaltaehkäisemiseksi on käynnistetty ja ne ovat osin
valmiit.

Metroliiikenteen häiriöiden määrään vaikuttaa myös se, että liikenteen
volyymit ovat kasvaneet merkittävästi länsimetron ja vuorovälin tihenty-
misen vuoksi. Ennen elokuuta 2016 metroliiikenteessä oli talviarkena
ruuhka-aikaan liikenteessä 4 minuutin vuorovälillä 15 metrojunaa yhtä-
aikaisesti, kun nykyisin vastaava määrä on 2,5 minuutin vuorovälillä 36
metrojunaa. Niin sanottu pelivara junien välillä häiriötilanteessa on pie-
nentynyt olennaisesti ja lisäksi pitkällä metrolinjalla häiriöitä sattuu
enemmän ja niistä toipuminen on haasteellisempaa. Länsimetron en-
simmäinen vaihe (Ruoholahti-Matinkylä) kasvatti rataverkon pituuden
21 kilometristä 35 kilometriin.

Länsimetron myötä metrojunankuljettajan työ on myös muuttunut. HKL
selvittää keväällä 2018 yhdessä Työterveyslaitoksen ja Työterveys Hel-
singin kanssa metrojunankuljettajan työn kuormittavuutta. Tulosten pe-
rusteella arvioidaan muutostarpeita ja tarvittaessa etsitään keinoja kul-
jettajatyön tukemiseksi.

Joka tapauksessa on selvää, että uuden, alun perin automatisoiduksi
tarkoitettun M300-metrojunan ohjaamon ergonomiaa on tarpeen paran-
taa. Ohjaamon laajamittainen uudistaminen ja mm. kuljettajan istuimen
ergonomian parantaminen ovat valmisteilla.

Kuljettajien mahdollisuus käydä tarvittaessa wc:ssä on peruslähtökoh-
ta. Kuljettajille on ajovuoroihin suunniteltu wc-tauot Itäkeskukseen 2,5
tunnin välein tai useammin. Lisäksi Matinkylässä on wc noin 40 metrin
päässä ohjaamosta junan ollessa lähtölaiturissa. Tapiolassa wc on vas-
taavalla etäisyydellä junan ollessa tulolaiturissa.



HKL:n kuljettajien paikallisen sopimuksen mukaan työpäivässä on palkaton ruokatauko sekä palkallinen 10 minuutin kahvitauko. Käytännössä HKL tarjoaa metronkuljettajille taukoja huomattavasti enemmän, vaikka taukojen määrää onkin vähennetty aikaisemmasta. HKL:n liikennöintisopimus HSL:n kanssa päättyy vuoden 2024 lopussa ja saadaksesen jatkaa liikennöitsijänä on HKL:n kustannustehokkuuden oltava eurooppalaisiin markkinahintoihin nähden kilpailukykyinen. Kuljettajatyön tehokkuudessa eri operaattoreiden välisiä eroja selittää isoimpana tekijänä kuinka suuren osa työajasta kuljettajat ovat ajotehtävissä. Tähän vaikuttavat mm. palkallisten taukojen määrä ja pituus. HKL:n tilanne ei voi merkittävästi poiketa eurooppalaisista metroliikennemarkkinoista. Koska HKL haluaa jatkaa metron liikennöitsijänä myös tulevaisuudessa, on työehtosopimusten ylittävien taukojen vähentäminen välttämätöntä ja HKL on lisännyt ajotehtävien osuutta työajasta.

HKL tekee myös runsaasti muita tehostamistoimenpiteitä parantaakseen kustannustehokkuuttaan ja ollakseen yhteiskunnalle paras vaihtoehto metron liikennöitsijäksi. HKL ei kuitenkaan ole poistamassa varakuljettajajärjestelmää, vaan varakuljettajien määrää olla säätämässä tarvetta vastaavaksi.

HKL myös kouluttaa jatkuvasti uusia metronkuljettajia, jotta kuljettajamäärä saadaan mahdollisimman hyvin vastaamaan kuljettajatarpeeseen eikä ajamattomia lähtöjä kuljettajapulan takia enää syntyisi.

Metroliikenteen palvelukyky ja luotettavuus ovat HKL:lle ensiarvoisen tärkeitä asioita. HKL tekee laajalla rintamalla toimenpiteitä, jotta metroliikenteen korkea laatu ja kaupunkilaisten arjen toimivuus voidaan varmistaa. HKL ymmärtää myös täysin, että hyvä henkilöstötyytyväisyys on menestyksen ehdoton edellytys. HKL panostaa yhä enemmän ja jatkuvasti vuoropuheluun henkilöstönsä kanssa, jotta henkilöstön näkemykset ja huolet kuullaan mahdollisimman laajasti, epäkohdat korjataan ja muutosten perusteet ovat kaikkien tiedossa.

03.05.2018 Palautettiin

Esittelijä

yksikön johtaja
Arttu Kuukankorpi

Lisätiedot

Arttu Kuukankorpi, yksikön johtaja, puhelin: 310 35564
arttu.kuukankorpi(a)hel.fi