

VUOSIKERTOMUS 2017

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos

Paukku Ulla ja Sarpo Maija
2.2.2018

SISÄLLYS

Toimitusjohtajan katsaus

Kaupungin paras liike

Suurten hankkeiden vuosi

Tavoitteena kustannustehokkuus

HKL kaupunkilaisten arjessa

Kohti julkisen sektorin parasta työpaikkaa

HKL ympäristövastuullisena toimijana

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Metro- ja raitioliikenteen sekä kaupunkipyöräpalvelun kasvun vuosi

Metroliikenne laajeni länsimetron kahdeksalle uudelle asemalle. HKL otti hoitoonsa niin länsimetron infran kuin liikennöinnin. Metron matkustajamäärä kasvoi syksyllä jo ennen liityntäbussiliikenteeseen siirtymistä noin neljänneksellä. Raitioliikenteen historiallisen suuri linjastouudistus elokuussa muokkasi reittejä kasvattaen raitioliikenteen matkustajamääriä lähes kymmenesosalla. Kaupunkipyöräpalvelu laajeni edellisestä nähden noin kolminkertaiseksi. Helsingin kaupunkipyöräpalvelu on käyttöasteeltaan aivan maailman kärkeä. HKL toteutti menestyksellä kaupungin strategian mukaista kestävän liikkumisen edistämistä.

Helsinki siirtyi kevään kunnallisvaalien myötä pormestari- ja toimialamalliin. Muutos kaupungin toimintatavoissa oli mittava, kun yli 30 virastoa lopetti toimintansa. Tavoitteena oli muun muassa parantaa palvelujen asukaslähtöisyyttä, demokraattista päätöksentekoa sekä kaupunkilaisten ja luottamushenkilöiden yhteistyötä ja vahvistaa kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen rooleja. HKL:n osalta kaupungin sisäinen yhteistyö yksinkertaistui ja kumppaninamme useimmissa tehtävissä on kaupunkiympäristön toimiala.

Helsingin kaupunkistrategian lisäksi HKL:n tavoiteohjelma vuosille 2016–2024 luo keskeisimmän perustan HKL:n toiminnan kehittämiseksi. Tavoiteohjelmassa määritellään HKL:n strategiset tavoitteet ja niitä toteuttavat kehitysohjelmat. Ensimmäisenä HKL käynnisti operatiivisen tehokkuuden, omaisuuden hallinnan ja turvallisuuden kehitysohjelmat.

Operatiivisen tehokkuuden saralla tavoittelemme HKL:n liikenteen hoidon ja sitä tukevien toimintojen tehostamista. Tehostaessamme toimintaamme 10 prosenttia olemme kustannustehokkuudeltamme Euroopan markkinoiden kärkeä. Vuonna 2017 kartoitimme muutosmahdollisuudet, ohjelmoimme usealle vuodelle kohdentuvia muutoksia toiminnassamme ja laitoimme jo täytäntöön useita muutoksia miljoonien eurojen suuruusluokassa.

Omaisuuden hallinnan kehitysohjelma liittyy HKL:n rooliin Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuurin ja kaluston omistajana. HKL:n tekemät korjaus-, ylläpito- ja uudisinvestoinnit ovat pääsääntöisesti 100–200 miljoonaa euroa vuodessa. Vastuamme kaupunkilaisten varojen tarkoituksenmukaisesta ja tehokkaasta käytöstä on mittava. Omaisuuden hallinnan kehitysohjelmalla parannamme nykyisen omaisuuden ylläpitoa sekä investointien aiempaa korkeatasoisempaa kustannusohjausta ja laadunhallintaa.

Turvallisuuden kehitysohjelmassa parannetaan toimintamalleja HKL:n hoitamassa liikenteessä, varikoilla, työmailla, kalustossa ja infrastruktuurissa. Turvallisuustyön perusteita määrittää vuonna 2016 voimaan tullut kaupunkiraideliikennelaki ja tähän liittyen Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi auditoi toimintaamme antaen tärkeitä vinkkejä toimintamme kehittämiseksi.

HKL ja Länsimetro Oy sopivat, että länsimetron raitinfranktuuri ja asemat siirtyivät HKL:n haltuun ja hoitoon, ja HKL hoitaa niitä kuin omiaan ja koko Helsingin seudun metroa yhtenä kokonaisuutena. Hallinnan siirto Länsimetro Oy:ltä HKL:lle tapahtui 4.10.2017. Länsimetron liikenne matkustajille alkoi

lauantaina 18.11.2017. Ennen matkustajaliikenteen alkua HKL toteutti mittavan koekäytön infralle sekä runsaasti koeajoja.

Merkittävimmät HKL:n johtamat investointihankkeet etenivät suunnitellusti. Raide-Jokerin allianssiin valittiin suunnittelijat ja toteuttajat. Kruunusillat-hankeessa edettiin. Raitiovarikkostrategia valmistui ja sen päätöskäsittely jatkuu vuonna 2018. Ensimmäisenä strategian toteuttamistoimenpiteenä Ruskeasuon varikon rakentamisen on tarkoitus alkaa 2019. Helsingin noin 1500 raitiovaunu- ja bussipysäkkikatosta koskeva 20-vuotinen taloudellisesti ja laadullisesti hyvä sopimus tehtiin tarjouskilpailun perusteella JCDecaux'n kanssa. HKL:n ja Siemensin automaattimetron koskevan riita-asian ensimmäisessä osassa saatiin välimiesoikeudelta HKL:lle suotuisa päätös. Riidan käsittely jatkuu käräjäoikeudessa vuonna 2018.

Artic-raitiovaunujen toimitukset jatkuivat ja tarkoitus on, että kaikki 60 vaunua ovat Helsingissä vuoden 2018 lopulla. Bombardierin kanssa allekirjoitettiin pitkän valmistelun jälkeen sovintosopimus, joka hyvin kompensoi sitä, että Variotram-raitiovaunujen käyttöaika jää lyhemmäksi kuin hankintasopimuksia tehtäessä oli suunniteltu ja sovittu. Variotram-raitiovaunut poistuvat Helsingin liikenteestä vuoden 2018 lopussa.

HKL ylitti jälleen myös taloudelliset tulostavoitteet. Jo 16. vuonna peräkkäin HKL teki budjetoitua paremman tuloksen. Vuoden 2017 taloudellinen tulos oli 3,0 miljoonaa euroa. Liikevaihto kasvoi 12,6 prosenttia vuodesta 2016.

Näkymät tulevaisuuteen

Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021 hyväksyttiin syyskuussa kaupunginvaltuustossa. Joukkoliikenteen pitkän aikajänteen kehittämisenäkymien kannalta olennaisia ovat muun muassa tavoitteet raideliikenteen ja sähköbussien käytön lisäämiseksi sekä linjaukset Vihdintien ja Tuusulanväylän kaupunkibulevardien ja Malmin raitiotien suunnittelusta. HKL muuttuvan metropolin luottopakkina kantaa vastuuta niin näiden kuin pienempienkin kestävästä liikkumisesta kehityshankkeiden valmistelussa.

Vuoteen 2018 katsottaessa HKL:n tulevaisuuden kannalta ratkaisevinta on päätös Raide-Jokerin liikennöitsijästä. HSL tulee HKL:n antaman tarjoutumisen pohjalta vuonna 2018 päättämään, onko HKL yhteiskunnalle paras toimija liikennöitsijäksi. Tarjoutumisemme valmistelu ja sen pohjaksi tehtävä työ niin laadun kuin kustannustehokkuuden parantamiseksi ovat huomiomme keskiössä. Muun muassa tässä haasteessa onnistumiseksi meidän on erittäin tärkeää onnistua henkilöstön luottamuksen vahvistamisessa niin, että koko HKL täysin voimin vetää köyttä yhteiseen suuntaan!

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja

KAUPUNGIN PARAS LIIKE

Kestävän liikkumisen palveluita laadukkaasti ja kustannustehokkaasti

Pääkaupunkiseudun kasvaessa tehokas ja raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa yhdyskuntarakenteen tiivistymisen. Raitio- ja metroliikenne lisääntyy ja laajenee yli kuntarajojen. Kaupunkilaisten liikkumistottumusten muuttuessa riippuvuus omasta autosta vähenee ja joukkoliikennettä käytetään monipuolisemmin.

HKL:n liikennöintisopimukset metro- ja raitioliikenteessä jatkuvat vuoteen 2024 ja lauttaliikenteessä vuoteen 2027 saakka. HKL haluaa kantaa vastuuta joukkoliikenteen toteutuksesta myös näiden sopimuskausien päätyttyä. Jotta se on mahdollista, tulee HKL:n palvelukyvyyn, laadun ja kustannustehokkuuden olla niin korkeatasoista, että HKL halutaan pitää kumppanina raitio- ja metroliikenteen liikennöinnissä sekä raideverkon laajenuksessa myös tulevaisuudessa.

HKL:n vahvuus on kaksoisrooli. Liikennöitsijänä ja joukkoliikenteen infrastruktuurin omistajana HKL on helsinkiläisen raideliikenteen asiantuntija, joka toimii kokonaisuuden ja yhteiskunnan kokonaisedun kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

Omistajan eli Helsingin kaupungin ja tilaaja-asiakkaan eli HSL:n näkökulmasta HKL:llä on kustannustehokkaiden ja laadukkaiden joukkoliikennepalvelujen tuottajana rooli koko seudun houkuttelevuuden parantamisessa. HKL on läsnä lähes jokaisen kaupunkilaisen elämässä ja tekee kaupunkilaisten arjesta vaivatonta.

HKL työllistää noin 1200 ammattilaista, joita ilman mikään edellä kuvatusta ei toteudu. HKL tarvitsee motivoitunutta ja sitoutunutta henkilöstöä saavuttaakseen tavoitteensa ja lunastaakseen lupauksensa. Henkilöstön tulee kokea, että heitä arvostetaan ja että heillä on mahdollisuus onnistua ja kehittyä työssään.

Näihin tarpeisiin ja odotuksiin vastatakseen HKL on asettanut tavoiteohjelman vuosille 2016–2024. Siinä on määritelty HKL:n perustehtävä ja arvot, tavoitetila vuodelle 2024 sekä strategiset tavoitteet ja niitä toteuttavat kehitysohjelmat.

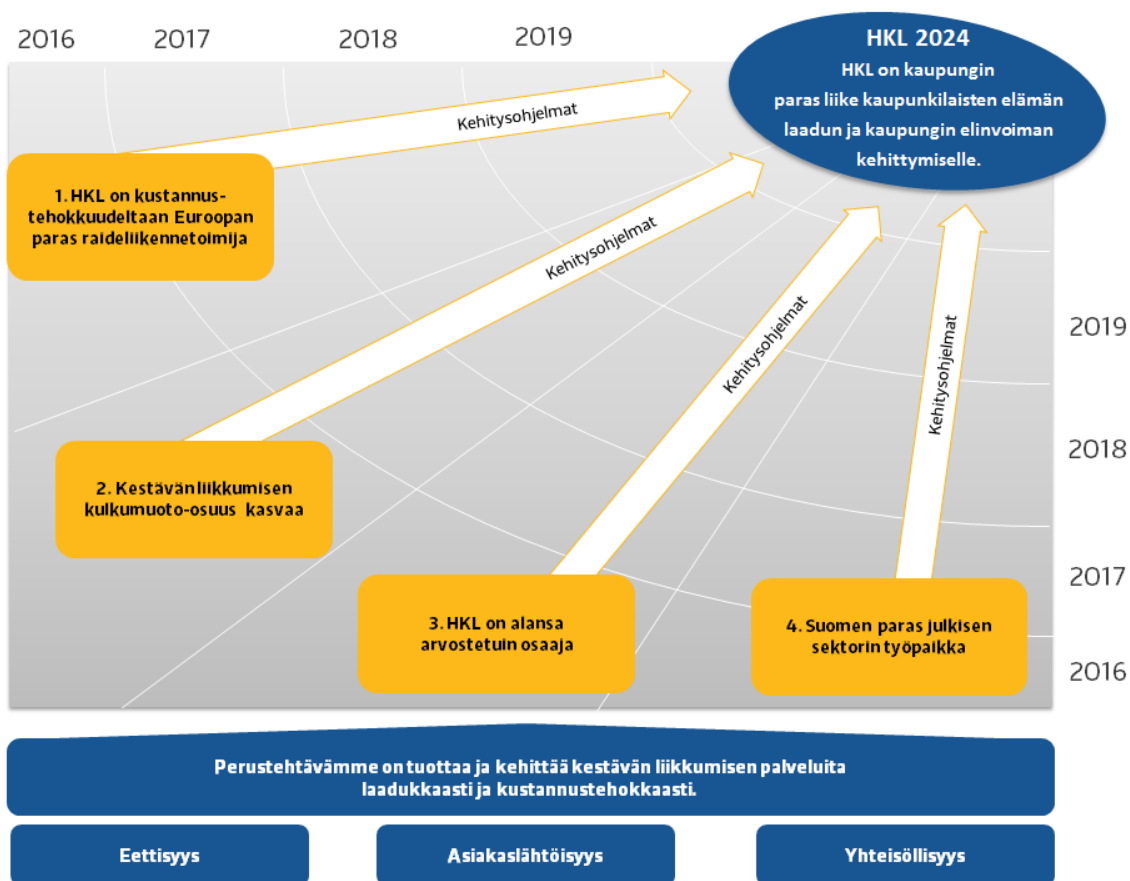
HKL:n tavoitetila vuonna 2024 on olla kaupungin paras liike kaupunkilaisten elämän laadun ja kaupungin elinvoiman kehittymiselle.

HKL:n arvot

- eettisyys
- asiakaslähtöisyys
- yhteisöllisyys

HKL:n strategiset tavoitteet

1. HKL on kustannustehokkuudeltaan Euroopan paras raideliikennetoimija.
2. Kestävän liikkumisen kulkumuoto-osuus kasvaa.
3. HKL on oman alansa arvostetuin osaaja.
4. HKL on Suomen paras julkisen sektorin työpaikka.



Keskeiset tulokset

Kertomusvuosi oli tavoiteohjelman toteuttamisen ensimmäinen kokonainen vuosi, jolloin pitkälti keskityttiin tulevien toimenpiteiden suunnitteluun. Kaikki tavoitteet eivät toteutuneet, mutta suunnitelmissa löydettiin paljon potentiaalisia kehittämiskohteita, joiden hyödyt realisoituvat tulevina vuosina.

Kustannustehokkuustavoitteet toteutuivat osin, mutta vielä ei kokonaisuudessaan saatu aikaan tavoiteltuja säästöjä. Liikenteen luotettavuutta kuvaava ajettujen lähtöjen osuus jäi hieman tavoitteesta, vaikka paranikin hieman edelliseen vuoteen nähden. Raitiovaunujen ajoenergiankulutus tuotettua paikkakilometriä kohden väheni, kun taas metron lisääntyi.

HKL:n asiakasmäärä lisääntyi, mutta asiakastyytyväisyys oli hienoisessa laskussa säilyen silti hyvällä tasolla. Tärkeimpien kumppanien tyytyväisyys HKL:ään parani. Henkilöstön tyytyväisyyttä mitataan Kunta10 ja Great Place to Work -tutkimuksilla. Niiden tulosten perusteella tavoitteeseen on vielä matkaa.

Tulosten perusteella vuodelle 2018 valittiin kolme keskeistä kehittämiskohdetta, jotka ovat henkilöstön luottamuksen lisääminen työnantajaa kohtaan, operatiivisen tehokkuuden parantaminen ja omaisuuden hallinnan kehittäminen.

Lue tarkemmin tavoitteista, niiden toteutumisesta ja tehdyistä toimenpiteistä tämän vuosikertomuksen myöhemmiltä sivuilta.

Vastuullinen HKL

Taloudellinen vastuu: HKL ajaa yhteiskunnan kokonaisuutta ja tuottaa kustannustehokkaita palveluja, joiden avulla omistajille ja tilaajille tuotetaan mittavia hyötyjä ja kaupunkilaiset saavat vastinetta verorahoilleen.

Sosiaalinen vastuu: HKL tuottaa omistajalle, tilaajille ja matkustajille laadukkaita, kustannustehokkaita, luotettavia, turvallisia ja esteettömiä liikennepalveluja. HKL pitää huolta henkilöstön hyvinvoinnista ja ylläpitää henkilöstöä arvostavaa toimintakulttuuria.

Ympäristövastuu: HKL tuottaa kestävän liikkumisen palveluja, joiden avulla tuetaan Helsingin seudun kaupunkirakenteen tiivistämiseen liittyvien ja ympäristötavoitteiden saavuttamista.

Apulaispormestari Anni Sinnemäki: HKL on Helsingin kehityksen ytimessä

Helsingin uusi kaupunkistrategia ”Maailman toimivin kaupunki” hyväksyttiin vuonna 2017. HKL:n rooli kaupungin toimivuudessa ja kaupunkilaisten arjessa on suuri ja sen perustehtävät kaupunkistrategian ytimessä paremman yhteiskunnan rakentajana.

Esimerkiksi joukkoliikenteen sujuvuus ja luotettavuus, helposti saatavilla oleva informaatio poikkeustilanteissa sekä ystävällinen palvelu rakentavat toimivaa kaupunkia.

Raideliikenneverkostoa kehitetään

Helsingin raideliikenneverkosto on ainutlaatuinen ja muuttuu yhä monipuolisemmaksi suunnitteilla olevien poikittaisten liikenneyhteyksien Raide-Jokerin sekä Kalasataman ja Pasilan välisen raideliikenteen, Kruununsiltojen ja Vihdintien kaupunkibulevardin myötä.

- Ne kaikki tulevat tekemään matkustajien arjesta entistä jouhevampaa ja lisääntyvä raideliikenne joukkoliikenteestä vähäpäästöisempää, sanoo apulaispormestari Anni Sinnemäki.

Liikenne toimii jokaisella helsinkiläisellä asuinalueella Sinnemäen mielestä vähintään kohtuullisesti.

- Bussilinjauudistuksista on tullut kritiikkiä. Liikennereittien suunnittelu on tasapainottelua, jossa pitää huomioida alueet, joissa tarve on suurinta, mutta toisaalta kaikkialle pitäisi olla hyvät yhteydet. Maankäytön ja liikenteen välinen yhteys on tärkeää, ja se on huomioitu muun muassa Raide-Jokerissa, jonka varteen rakennetaan nyt paljon.

Älykäs ja turvallinen liikennejärjestelmä

Älykäs liikennejärjestelmä tarkoittaa esimerkiksi oikeanlaisia kalustohankintoja ja toimivaa varikkojärjestelmää, mutta myös viestimistä tehokkaasti teknologian uusien keinoin, esimerkiksi raitiovaunupysäkkien näytöillä.

- Kaupunkipyöräjärjestelmä on hyvä esimerkki älykkästä liikennejärjestelmästä, jossa on potentiaalia vaikka mihin. Kaupunkipyöräily on kustannustehokasta, ja se on innostanut ihmisiä jättämään auton kotiin tai kulkemaan pyörällä osana joukkoliikennettä. Tällä hetkellä kävelyn,

pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu osuus kaikista matkoista Helsingissä lähentelee 80 prosenttia, ja se hyvä tulos kansainvälisestäkin vertailtuna, Sinnemäki sanoo.

Älykkään liikennejärjestelmän lisäksi matkustajille on tärkeää turvallisuus. Sinnemäen mukaan ajanmukaisilla infrastruktuuri- ja peruskorjaustöillä on tässä iso rooli.

- Siilitien metroaseman, Hakaniemen lippuhallin ja tulevaisuudessa Herttoniemen metroaseman korjaustyöt uudella miellyttävällä ja siistillä ilmeellään sekä helposti lähestyttävä henkilökunta luovat turvallisuudentunnetta. Raitiovaunuissa kuljettajilta vaaditaan pelisilmää huomata, milloin uhkaaviin tilanteeseen on puututtava.

Vaikka liikenneturvallisuus on Helsingissä hyvällä tasolla, laakereille ei ole jääty lepäämään, vaan kehitys jatkuu muun muassa pikaraitiotieverkostolla.

Joukkoliikenteen toimivuutta ja turvallisuudentunnetta lisää matkustajien mielissä se, että he itse pääsevät osallistumaan suunnitteluun. On tärkeää, että asiakaspalautetta analysoidaan. Lisäksi joukkoliikenteen tulee Sinnemäen mukaan olla tasa-arvoista ja yhdenvertaista.

- Maksujen tulee pysyä kohtuullisina ja liikenteen on oltava sujuvaa myös silloin, kun ei omista autoa.

Esteettömyydessä otettiin iso edistysaskel, kun kokonaan matalalattiaiset Artic-raitiovaunut aloittivat liikennöinnin.

Inspiraatiota Euroopan metropoleista

Inspiraationa Helsingin raideliikenteelle on toiminut esimerkiksi München, jossa on kattava joukkoliikenne ja erityisesti pikaraitiotieverkko. Pyöräliikenteen kehittämisessä on inspiroinut Amsterdam ja Kööpenhamina.

Sinnemäen mielestä Helsingin upea raitioliikenneverkko on houkutteleva ja omaleimainen itsessään, mutta yhteistyötä eri tahojen kanssa pitää jatkaa ja kehittää.

- Esimerkiksi sateenkaariliput ratikoissa Helsinki Priden aikaan kertovat siitä, että HKL ei ole mukana vain ihmisten arjessa vaan entistä enemmän myös juhlassa.

HKL liikennöi ja omistaa infran

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos eli HKL kuuluu Helsingin kaupungin organisaatiossa kaupunkiympäristön toimialaan. HKL tarjoaa kattavia ja ympäristöystävällisiä liikennepalveluja ja pitää radat ja asemat kunnossa. HKL:n toimitusjohtajana toimii **Ville Lehmuskoski** ja toimintaa ohjaa johtokunta.

HKL operoi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän eli HSL:n tilaamaa metro- ja raitiovaunuliikennettä. HKL:n tytäryhtiö Suomenlinnan Liikenne Oy liikennöi Suomenlinnan lauttaa. Lisäksi HKL hankkii Helsingin kaupungin kaupunkipyöräpalvelun, jota operoi HKL:n tilauksesta CityBike Finland Oy. HKL omistaa Helsingin joukkoliikenneinfran ja vastaa sen kehittämisestä ja kunnossapidosta.

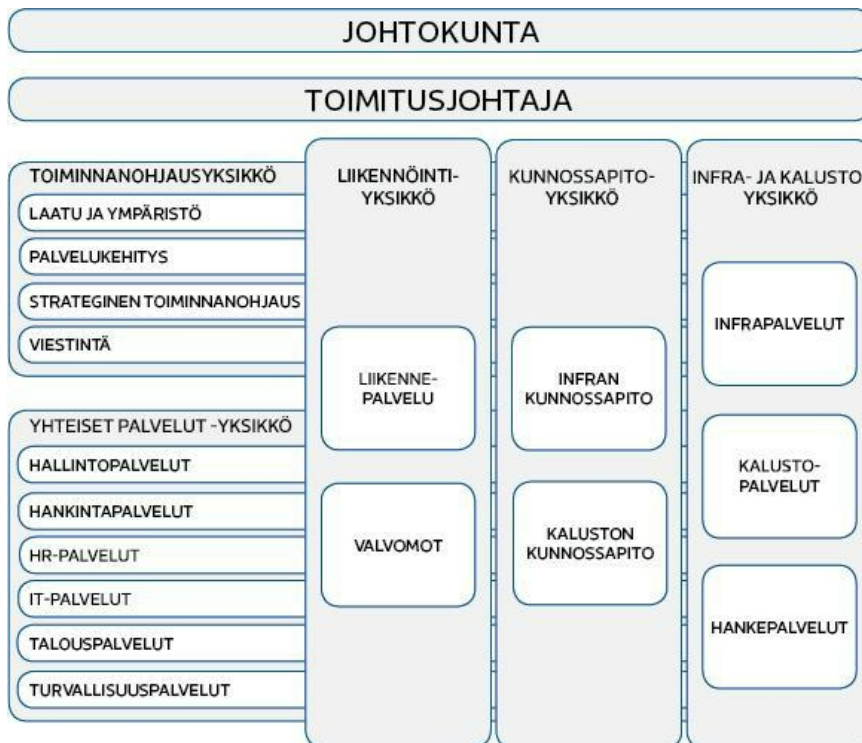
Helsingin seudulla tehtiin vuonna 2017 noin 368 miljoonaa joukkoliikennematkaa, joista 123 miljoonaa HKL:n kyydissä. HSL suunnittelee reitit ja hankkii joukkoliikennepalvelut. HSL vastaa myös matkustajaviestinnästä sekä myy ja tarkastaa matkaliput.

HKL lukuina vuonna 2017

	2017	2016
Liikevaihto, milj. €	180,6	160,5
Henkilöstöä	1 236	1 163
Matkustajia raitioliikenteessä, milj.	60,2	56,6
Matkustajia metrolikenteessä, milj.	67,5	64,1
Matkustajia Suomenlinnan lautalla, milj.	2,1	2,2
Kaupunkipyörämatkoja, milj.	1,6	0,4
Raitioliikenteen paikkakilometrit, milj. km*	664,6	612,0
Metrolikenteen paikkakilometrit, milj. km*	2 368,5	2 119,4
Raitioteiden linjaratapituus, km	97,6	97
Metron linjaratapituus, km	35	22
Raitiovaunupysäkkejä	298	293
Metroasemia	25	17
Kaupunkipyöräasemia	140	50
Raitiotievaunuja	131	140
Metrojunia	45,5	46
Raitioliikenteen aikataulun mukaisista lähdöistä ajettiin, %	99,85	99,84
Metrolikenteen aikataulun mukaisista lähdöistä ajettiin, %	99,89	99,84
Raitioliikenteen ajoenergian kulutus, GWh/paikkakilometri*	46,1	48,2
Metrolikenteen ajoenergian kulutus, GWh/paikkakilometri*	30,9	21,9

*Paikkakilometri kertoo vaunun tai junan kulkeman matkan kerrottuna asiakaspaikkojen määrällä.

HKL:n hallintomalli



Johtokunta

Päätökset HKL:lle kuuluvista asioista tekee liikenneliikelaitoksen johtokunta. Johtokunnassa käsiteltävät asiat valmistellaan HKL:ssa. Yhteiskunnallisesti merkittävät suunnitelmat ja hankkeet viedään johtokunnan hyväksymisen jälkeen kaupunginhallituksen käsittelyyn ja sen jälkeen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Jäsenet

Varajäsenet

PUHEENJOHTAJA Rissanen, Laura Kok.	Haavisto, Joonas Kok.
VARAPUHEENJOHTAJA Suoranta, Anu Vas.	Saarinen, Markku Vas.
Luoma, Tuomo Kok.	Anunti, Kristiina Kok.
Hillman, Perttu Kok.	Ivanitskiy, Katja Kok.
Karhu, Jessica Vihr.	Kaskeala, Niklas Vihr.
Stranius, Leo Vihr.	Euro, Laura Vihr.
Harjanne, Atte Vihr.	Tamminen, Lilja Vihr.
Sutton, Kirsi SDP	Ijäs, Petri SDP
Loman, Stefan SDp	From, Heidi SDP

Arvot toiminnan perustana

Tavoitteet:

- Johtamisen laatu paranee merkittävästi.
- HKL:ssä työskennellään systemaattisesti strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi, ja hankkeet ovat 100 prosenttisesti aikataulussa.

Kaikkea HKL:n toimintaa ohjaavat arvot, joita ovat eettisyys, asiakaslähtöisyys ja yhteisöllisyys. Toimintapolitiikka täydentää arvoja, ja siinä määritellään HKL:n laadun, ympäristön, työterveyden ja työturvallisuuden sekä liikennöinnin turvallisuuden periaatteet.

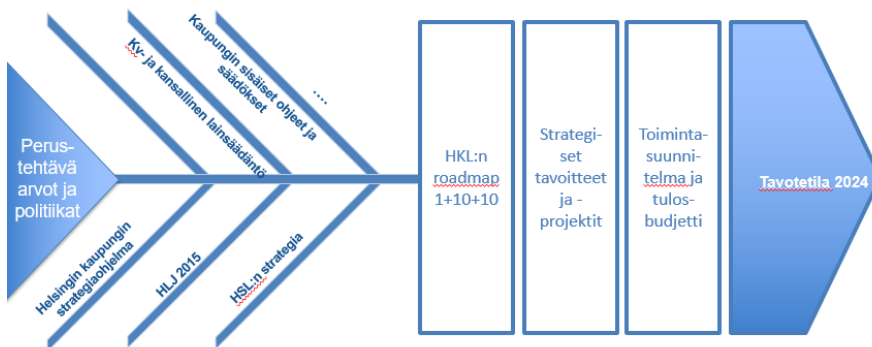
HKL:n roadmap sisältää pitkän tähtäimen strategiset suunnitelmat, jossa määritellään Helsingin kaupungin ja seudullisten suunnitelmien perusteella muun muassa tulevien vuosikymmenten investointitarpeet.

Vuonna 2017 tarkemman tason suunnitelmat kaluston ja liikenneinfrastruktuurin kustannustehokkaasta ylläpidosta ja kehittämisestä koottiin yksiin kansiin kalusto- ja infrasuunnitelmiin. Niitä päivitetään aktiivisesti, ja ne luovat perustan työn suunnittelulle.

Strategiset tavoitteet jalkautuvat yksiköihin tulokorttien ja toimintasuunnitelmien kautta. Erityistä panostusta vaativat osa-alueet toteutetaan kehitysohjelmien kautta, joista vuonna 2017 käynnissä oli neljä: operatiivisen tehokkuuden, omaisuuden hallinnan ja turvallisuuden kehitysohjelmat sekä henkilöstöohjelma.

Toiminnan tuloksia seurataan kuukausitasolla, ja mittarointia kehitettiin erityisesti vuonna 2017. Helmi-intrassa julkaistavissa kuukausiraporteissa seurataan sekä taloudellisten että muiden tavoiteohjelmassa määriteltyjen tunnuslukujen toteutumista.

HKL:n toiminnan suunnittelun kokonaisuus



Toimintajärjestelmä laadunhallinnan ja kehittämisen tukena

HKL:n toiminta perustuu vuonna 2015 sertifioituun ISO 9001 ja 14001 sekä OHSAS 18001 -standardien mukaiseen laatu-, ympäristö-, työterveys- ja työturvallisuusjärjestelmään. Toimintajärjestelmä määrittelee HKL:n tavan toimia liikennepalvelujen tuottajana. Se sisältää toimintapolitiikan, toimintakäsikirjan, prosessikuvaukset, mitaamisen sekä toimintaohjeet ja muut dokumentit.

HKL:ssä toimintaa kehitetään toiminnan tulosten, prosessityön, asiakaspalautteiden, asiakastyytyväisyystutkimusten, aloitteiden sekä sisäisten ja ulkoisten auditointien perusteella. Vuonna 2017 kehitettiin erityisesti prosessijohtamista ja tehostettiin kehittämistyötä prosessiryhmissä. Prosessien kuvaamisen kautta tehtiin näkyväksi käytännön työn ongelmia, sujuvoitettiin työntekoa ja selkeytettiin vastuunjako yksiköiden ja toimintojen välillä.

SUURTEN HANKKEIDEN VUOSI

HKL:n vuosi 2017

Matkustajamäärä HKL:n järjestämässä liikenteessä eli raitiovaunuissa, metroissa, Suomenlinnan lautalla ja kaupunkipyöräpalvelussa kasvoi vuonna 2017 kaikkiaan 6,6 prosenttia. Matkustajia oli edellistä vuotta enemmän metroissa ja raitiovaunuissa, mutta Suomenlinnan lautan matkustajamäärä laski hieman. Kaupunkipyörillä tehdyt matkat sen sijaan lisääntyivät lähes 300 prosenttia palvelun laajennuttua.

Raitioliikenteessä suurin muutos kertomusvuonna oli linjastouudistus. HSL uudisti linjastoa ja muutti raitioliikenteen profiilia ruuhka-aikapainotteisesta tasaisempiin vuoroväleihin. Uudistuksen seurauksena liikennöinnin suoritteet kasvoivat, kuljettajatarve lisääntyi ja kaluston käyttöaste ruuhka-aikojen ulkopuolella tehostui. Kunnossapidossa tiheämpi vuoroväli muutti raitiovaunujen vuorokausihuollon rytmiä ja lisäsi henkilöstötarvetta.

Uusia Artic-raitiovaunuja saatiin liikenteeseen 22 kappaletta lisää, ja niitä oli vuoden lopussa liikennekäytössä kaikkiaan 40. Vanhoja nivelraitiovaunuja poistettiin käytöstä, ja raitiovaunujen kokonaismäärä väheni hieman. Metron uusista M300-tyyppin junista saatiin matkustajaliikenteeseen kahta kolarikorjauksessa olevaa junaa lukuun ottamatta kaikki junat eli 18 kappaletta. Vanhempien metrojunien ja nivelraitiovaunujen peruskorjaukselle tehtiin hankesuunnitelma.

Ratatyömaita oli vuonna 2017 kaikkiaan 17 kappaletta. Merkittävimmät peruskorjauskohteet olivat Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteysalue, Mäkelänrinteen ruohorataosuus sekä Kaivokadun rataosuus Ateneumin ja Rautatieaseman edustalla. Uutta raitiotierataa ja vaihteita rakennettiin uudistuneen linjaston tarpeisiin Välimerenkadulle ja Reijolankadulle.

Kruunusillat-hanke päätettiin toteuttaa allianssimallilla, jossa yhtenä kokonaisurakkana toteutetaan Kruunuvuorensilta, Finkensilta ja Korkeasaaren alueen esirakentaminen. Hankkeessa käynnistettiin myös Laajasalon raitiovaunuvarikon suunnittelukilpailu. HKL vastaa hankkeen rahoituksesta yhdessä Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan kanssa sekä raitiotien suunnittelun ja toteutuksen ohjaamisesta ja valvonnasta.

HKL:n rooli joukkoliikenteen infrastruktuurin tuottajana monipuolistui entisestään, kun Rautatientorille ja Hakaniemeen rakennettiin sähköbussien latauspisteet. Kuloosaaren metrosiltaa vahvistettiin ja muiden metrosiltojen vahvistamisesta laadittiin selvitys. Ruskeasuon raitiovaunuvarikolle laadittiin alustava yleissuunnitelma. Siilitien sähkönsyöttöaseman peruskorjaus käynnistyi ja tilapäinen syöttöasema valmistui.

Liikenneinfrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen lukuina

- 17 ratatyömaata
- metron linjaraiteilla uusittiin ajokiskoa 3200 m
- metron ratapölkkyjä vaihdettiin 300 kpl
- metron kaapelikourujen ja kansien asennuksia tehtiin 6000 m
- raitiorataa peruskorjattiin 2200 m ja vaihteita 10 kpl
- uutta raitiorataa rakennettiin 1790 m ja vaihteita 8 kpl

Suomenlinnan Liikenteellä tyytyväisiä matkustajia

Suomenlinnan Liikenne Oy (SLL) on kokonaan HKL:n omistama tytäryhtiö, joka hoitaa Suomenlinnan henkilö- ja huoltoliikennettä. Kauppatorin ja Suomenlinnan päälaiturin välillä liikennöivät SLL:n omistama henkilölautta M/S Suomenlinna II sekä alihankkijan lautat M/S Tor ja M/S Suokki. Katajanokan ja Suomenlinnan huoltolaiturin välillä liikennöi SLL:n omistama huoltolautta M/S Ehrensverd, joka kuljettaa Suomenlinnaan muun muassa postia ja muuta tavaraa. Vuonna 2017 aloitettiin alihankintana hoidettavan liikenteen kilpailuttaminen. Valittava alihankkija aloittaa liikenteen syksyllä 2018.

Suomenlinnan lautan matkustajamäärät ovat olleet pitkällä aikavälillä kasvussa, ja heinäkuussa tehtiin jälleen uusi matkustajaennätys. Koko vuoden matkustajamäärä laski kuitenkin hieman edellisestä vuodesta. Suurista matkustajamääristä huolimatta matkustajat ovat pysyneet erittäin tyytyväisinä. Lauttaliikenne sai HSL:n asiakastyytyväisyystutkimuksessa yleisarvosanan 4,22 ja liikennöitsijänä kokonaisarvosanan 4,36 asteikolla 1–5.

Kertomusvuonna Suomenlinnan lauttaterminaalissa tehtiin parannuksia. Kulkureittejä muuttamalla helpotettiin ruuhkaisuutta ja nopeutettiin lautan tyhjentämistä ja lastaamista. Myös alueen ilmettä kohennettiin odotuskatoksen kunnostuksella, aitojen ja porttien uusimisella sekä istutuksilla. Samassa yhteydessä terminaaliin rakennettiin Suomenlinnan asukkaille ja saarella työskenteleville tarkoitettu kulkutunnisteella toimiva erillinen portti, joka nopeuttaa kulkemista.

Suomenlinnan Liikenne Oy:n tunnuslukuja

	2017	2016
Liikevaihto, milj. €	3,9	3,8
Tulos, 1 000 €	90,1	30,1
Omavaraisuusaste, %	53,5	52,8
Henkilöstömäärä	12	13
Matkustajamäärä, milj.	2,1	2,2
Ajoneuvokuljetukset	18 093	17 915

Metro laajeni länteen

Metron matkustajaliikenne Espoon Matinkylään aloitettiin 18.11.2017. Vastaavan kokoluokan rakennushaketta ja uudistusta metroverkkoon ei ole tehty vuoden 1982 jälkeen metron avauduttua liikenteelle.

Länsimetron hallinta luovutettiin HKL:lle lokakuun alussa 2017. Läntisellä osuudella aloitettiin tuotannon esivaihe, mikä tarkoitti valmistelevien töiden käynnistymistä uuden metrolinjan radalla ja asemilla. Koeajovaiheessa ajettiin aikataulun mukaista liikennettä, metrojunat vain tyhjennettiin matkustajista Ruoholahdessa.

- Tuolloin selvisi, että suunniteltu ajoaika oli liian tiukka, ja sitä piti muuttaa. Sen seurauksena kuljettajia oli liian vähän, liikennöintiyksikön johtaja **Arttu Kuukankorpi** kertoo.

HKL:n isännöitäväksi ja valvottavaksi siirtyi kahdeksan uutta asemaa. Hallinnoitavat alueet moninkertaistuivat niin neliöissä, kuutioissa kuin kilometreissä. Uusia järjestyksenvalvoja palkattiin syksyllä

2017 useita kymmeniä. Hallinnoitavien kameroiden määrä kasvoi useilla sadoilla ja ovet reilulla 1500 kappaleella. Kaikki tämä tiesi seurattavien monitorien määrän moninkertaistumista eri valvomoissa. Myös länsimetroa varten hankittua uutta metrojunakalustoa tarvittiin.

Haasteiden kautta matkustajaliikenteen aloittamiseen

Pari kuukautta kestäneessä käyttöönottovaiheessa haluttiin turvata metroliikenteen ja sen tarvitsemien valvonta- ja kiinteistöjärjestelmien mahdollisimman häiriötön toiminta liikenteenohjauksessa, teknisessä valvomossa ja turvavalvomossa. Tekniset järjestelmät ovat uudella osuudella nykyaikaisempia ja automatiikkaa on huomattavasti enemmän.

Metrolinjan pidetessä liikennetapahtumien määrä kasvoi, mikä kasvatti myös häiriöiden mahdollisuutta ja häiriönhallinnan tarvetta.

- Aluksi teknisiin järjestelmiin, kuten sähkösyöttöön liittyviä häiriöitä oli paljon. Kiusana olivat myös eri laitteiden aiheuttamat hälytykset. Osa niistä liittyi kiinteistötekniikkaan, osa liikennöintiin. Onneksi suurimmat ongelmat saatiin korjattua koeajojen aikana, Kuukankorpi sanoo.

Alkuvaiheen haasteena on myös kahden liikenteenohjausjärjestelmän käyttäminen rinnakkain, mikä lisää työmäärää ja tekee häiriötilanteiden hoitamisesta haastavaa. Tarkoitus on, että vuoden 2019 vaihteeseen mennessä myös itäisellä osuudella siirrytään nyt jo lännessä käytettävään Mipron tekniikkaan.

Ennen matkustajaliikenteen aloittamista toteutettiin kahden viikon yhtenäinen häiriötön jakso sen jälkeen, kun matkustajaliikenteen aloittamisen esteet oli poistettu ja tarpeelliset testaukset tehty. Matkustajaliikenteen avaaminen edellytti myös, että riittävä määrä koeajopäiviä toteutui onnistuneesti.

Toimivuus saavutetaan yhteistyöllä

Metrolinjan sujuvuuden takaamiseksi isännöinnin, kaluston, huollon, kiinteistöjen ja valvomoiden tulee toimia moitteettomasti.

Kiinteistöt

HKL sai länsimetron myötä hallittavakseen yli 155 000 neliötä uutta kiinteistöalaa. Porras-, hissi- ja laiturialueiden sekä lippuhallien lisäksi HKL:n kiinteistöhuolto ja isännöinti vastaavat suurista määristä käytäviä, teknisiä tiloja ja henkilökunnan taukotiloja.

HKL tekee ylläpidon osalta paljon yhteistyötä ulkopuolisten toimijoiden, kuten viranomaisten, järjestelmien toimittajien, operaattoreiden, tilojen vuokraajien ja metroasemia ympäröivien tilojen haltijoiden kanssa.

Länsimetron asemien puhtaanapalveluiden palveluntuottaja on Palmia Oy, kuten kantametron asemillakin. Kantametron puhtaanapidossa toimineiden 24 toimitilahuoltajan lisäksi palkattiin 14 uutta toimitilahuoltajaa. Osa siivoushenkilökunnasta huolehtii myös metrojunien puhtaanapidosta Matinkylässä ja Tapiolassa.

Kalusto ja junien huolto

Länsimetron avautumisen myötä junat saivat huoltopisteet Tapiolasta ja Matinkylästä, sillä metrovarikko on idässä Roihupellossa. Siirtoajoja varikolle Tapiolasta ja Matinkylästä minimoidaan tuottamattoman ajon välttämiseksi. Läntinen varikko Espoon Sammalvuoressa valmistuu länsimetron toisessa vaiheessa.

Huoltopisteiden tehtävänä on pitää junat ajokuntoisina. Roihupellon varikon lisäksi Matinkylän huoltoalueella tehdään metrojunien vuorokausihuoltoja. Matinkylän huoltomonttu on suunniteltu testauksiin ja tarkastuksiin. Tapiolan huoltoraide soveltuu pienempiin kaluston tarkastuksiin ja korjauksiin. Koko länsimetron alueella työskentelee päivystävä vaunukorjaaja, joka toteuttaa päivittäishuoltoja ja tarvittavia vikakorjauksia.

Valvomot

Liikennöinnin, kiinteistötekniikan ja henkilöturvallisuuden valvomojärjestelmät testattiin ja koekäytettiin kaikkien toimintojen osalta ennen liikenteen aloittamista. HKL:llä on kolme metroliikenteeseen vaikuttavaa valvomoa: liikenne-, tekninen ja turvavalvomo. Kymmenen valvomojärjestelmän kautta hallinnoidaan ja ohjataan länsimetron 52 teknistä kiinteistö- ja ratatekniikan sekä turvallisuuden järjestelmää.

Lukuja metrosta

- Arkipäivinä koko metrolinjalle idästä länteen tarvitaan 36 junavuoroa.
- Kasvaneen rataosuuden myötä metroliikenteen pyörittämiseen tarvitaan noin 50 kuljettajaa aiempaa enemmän.
- Metroasemia on 25.
- Linjarataa on yhteensä 35 km.
- Metron maksiminopeus on 80 km/h.

Kaupunkipyörät vakiinnuttivat paikkansa Helsingin katukuvassa

Kaupunkipyöräpalvelu kolminkertaistui vuonna 2017 edelliseen kauteen nähden. Käyttäjiä kertyi yli 54 000 ja matkoja yhteensä 1,6 miljoonaa. Eriyisen vilkasta pyörien käyttö oli metroasemien läheisyydessä ja työmatkaliikenteen huipputunteina.

Syys-lokakuun vaihteessa kaupunkipyöräpalvelusta toteutettiin yhteistyössä HSL:n kanssa nettikysely, johon osallistui 7 940 vastaajaa. Enemmistö kertoi käyttävänsä kaupunkipyörää kuukausittain tai viikoittain, viidennes noin kerran päivässä tai useammin. Lähes 80 prosenttia vastaajista käytti pyöriä vapaa-ajan matkoillaan. Noin puolet polki kaupunkipyörillä säännöllisesti työ- ja asiointimatkoja. Jopa 14 prosentilla pyörä korvasi joillakin matkoilla auton. Noin 70 prosenttia koki kaupunkipyöräilyn nopeuttavan matkantekoa. Osa kertoi saaneensa myös rahallisia säästöjä.

Käyttömaksuista on kertynyt HKL:lle tuloja yli miljoona euroa, mikä on ylittänyt odotukset. Palvelua kehitetään edelleen asiakaskontakteista vastaavan HSL:n ja pyöräoperaattori CityBike Finlandin kanssa. Tavoitteena on lisätä muun muassa pyörien saatavuutta, madaltaa käyttökynnystä ja vähentää käyttöönottoon liittyvää epävarmuutta.

Lokakuussa 2017 kaupunkipyörille myönnettiin Helsinki Travel Award 2017 -kunniamaininta. Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka palkitsi kaupunkipyöräprojektin tiimin marraskuussa Vuoden teko 2017 -

huomionosoituksella.

Kaupunkipyörät lukuina

Koko kauden käyttäjät
yli 34 000

Päiväkäyttäjät
yli 16 000

Viikkokäyttäjät
yli 4000

Käyttäjiä yhteensä
yli 54 000

Yhtä pyörää kohden matkoja keskimäärin 7/päivä, samaa luokkaa kuin menestyneimmissä vertailukaupungeissa

Yhtä pyörää kohden matkoja enimmillään
11/päivä

Yhden pyörän viikkoennätys 9,7 matkaa/ päivä

Keskimääräinen ajomatka noin 2 km

Keskimääräisen ajomatkan kesto noin 14 minuuttia

Kaupunkipyörien aktiivikäyttäjä Sally Londesborough

Sally Londesborough huomasi kaupunkipyörien kätevyyden vuonna 2017.

- Asun Vallilassa ja olen töissä Arabianrannassa. Asemat ovat hyvässä paikassa kotiani ja työpaikkaani ajatellen, Sally kertoo.

Kaudella 2017 Sally käytti kaupunkipyörää etenkin silloin, kun omaa pyörää ei ollut mahdollista käyttää.

- Esimerkiksi silloin, kun piti kulkea rattaiden kanssa päiväkodille, nappasin kaupunkipyörän päiväkodin lähistöllä olevalta asemalta ja pyöräilin loppumatkan töihin.

Sally pitää kaupunkipyöräpalvelua ensimmäisen rekisteröitymisen jälkeen helppokäyttöisenä.

- Asemat palvelivat hyvin ja kausikäyttö oli edullista. Pyörät sopivat erinomaisesti lyhyisiin kaupunkiajoihin, ja ne on helppo säätää itselle sopivaksi.

Asemia Sally toivoisi vieläkin lisää, kuten moni kaupunkipyöräilyyn hurahtanut. Ulkopaikkakuntalaisille Sally toivoisi kaupunkipyöräilyn olevan helpompaa ja edullisempaa.

- On kiva nähdä turistien ajavan hymy huulilla kaupunkipyörää.

Sallyn mielestä pyöräileminen on nopein ja näppärin tapa liikkua. Pyöräily on myös ympäristöystävällistä ja Helsingin pyöräilyreitit ovat suhteellisen hyvät.

- Kaupunkipyöräjärjestelmä edistää mielestäni pyöräilyn valtavirtaistumista ja yhteiskäyttöä – kaiken ei tarvitse olla omaa.

Uusi sopimus käynnisti pysäkkikatosten kehittämistyön

HKL kilpailutti yhteistyöjärjestelyn raitiovaunu- ja bussipysäkkikatosten suunnittelusta, toteutuksesta, ylläpidosta ja katosten käyttämisestä ulkomainontaan keväällä 2017. Kilpailutuksen voittanut JCDecaux Oy tulee peruskorjaamaan kaikki katokset kustannuksellaan ja vastaa sopimuskauden ajan katosten huollosta, kunnossapidosta ja energiakustannuksista.

Aiempi HKL:n hallinnoimien pysäkkikatosten yhteistyösopimus päättyi ensimmäisen katoserän osalta kertomusvuonna. Toisen katoserän osalta yhteistyösopimus päättyi kesällä 2018.

Uuden sopimuksen myötä ryhdyttiin kehittämään pysäkkikatoksia. Pääkaupunkiseudulla on 1500 pysäkkiä, jotka palvelevat päivittäin tuhansia matkustajia, joten palvelutason, vaikuttavuuden ja näkyvyyden parantaminen on tärkeää.

HKL saa JCDecaux'n mainospaikkojen myyntituloista takuuvuokrana 20 vuoden vuokra-ajalta vähintään 80 miljoonaa euroa. Sopimuskauden päätyttyä pysäkit siirtyvät JCDecaux'ltä HKL:n omistukseen.

- Pysäkkikatosten yhteistyösopimuksella varmistetaan laadukkaat pysäkkikatokset matkustajien käyttöön 20 vuoden ajaksi, lisäksi yhteistyösopimuksen myötä saatavat mainostulot mahdollistavat pysäkkikatosten kehittämisen sopimuskauden aikana, mikä myös palvelee joukkoliikenteen käyttäjiä ja parantaa matkustuskokemusta, HKL:n hankinta-asiantuntija **Mauri Koski** sanoo.
- Pysäkkikatosten yhteistyösopimus on loistava esimerkki julkisen ja yksityisen tahon yhteistyöstä yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kaupunkilaiset saivat kertoa mielipiteensä ja ehdottaa parannuksia pysäkeille nettikyselyn kautta. Vastauksissa nousi esille suojaavuus ja sähköisten aikataulunäyttöjen toimivuus.

Uudet säänsuojaelementit tullaan asentamaan 34 pysäkille, ja liikenteen solmukohtiin pystytetään uudenlaisia Premium-katostyyppisiä.

Ympäristönäkökulma huomioitu

Pysäkkikatosten peruskorjaustyöt aloitettiin kertomusvuonna, jolloin kunnostettiin noin 350 katosta. Vuosien 2018–2019 aikana kunnostetaan loput 1150 katosta.

Katokset maalataan, ja kuluneet osat ja lasit vaihdetaan. Teiden päällysteet pysäkkikatosten kohdalla tarkistetaan ja kunnostetaan tarvittaessa. Valaistus muutetaan vaiheittain ympäristöystävälliseksi led-valaistukseksi. Lisäksi pysäkeille ollaan kehittämässä älypuhelinsovellusta näkövammaisten liikkumisen helpottamiseksi.

D-mallin katoksiin asennetaan aurinkosähköjärjestelmä, viidelle pysäkille rakennetaan viherkatot ja kaupunkipyöräasemia pyritään keskittämään entistä enemmän pysäkkien läheisyyteen.

Variotram-vaunut poistuvat Helsingin raideliikenteestä

HKL ja Bombardier Transportation Finland Oy solmivat Variotram-raitiovaunuja koskevan sovintosopimuksen marraskuussa 2017.

Bombardier Transportation toimitti Variotram-raitiovaunut Helsinkiin vuosina 2000–2016. Käytössä todettiin, että vaunut eivät ole kori- ja telirakenteen osalta täysin soveltuvia Helsingin vaativalle rataverkolle.

- Sovintosopimus on jo itsessään ainutlaatuinen. On varmasti harvinaista, että 20 vuotta sitten tehty sopimus saadaan purettua niin hyvässä yhteisymmärryksessä kuin nyt Bombardierin kanssa tehtiin. Sovintosopimuksen myötä saamme nettomäärältään 33 miljoonan euron suuruisen sovintokorvauksen, joka on iso etu Helsingille, kertoo HKL:n lakimies **Heli Hietala**.

Sovintosopimuksen mukaisesti Variotram-raitiovaunut poistuvat Helsingin raitioliikenteestä vaiheittain vuoden 2018 loppuun mennessä, ja Bombardier Transportation ja HKL pyrkivät sovintosopimuksessa sovittulla tavalla yhteistyössä myymään vaunut eurooppalaiseen kaupunkiin, jonka rataverkko soveltuu Variotram-vaunuille.

Raide-Jokeri on seuraava jättimäinen raideliikennehanke

Raide-Jokeri-pikaraitiolinja rakennetaan Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille. Se korvaa linjan 550, joka on Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja. Raide-Jokerilla on ennustettu olevan vuonna 2040 noin 102 000 käyttäjää arkivuorokaudessa.

Raide-Jokeri on Helsingin ja Espoon yhteishanke, jossa projektivastuu eli vastuu Raide-Jokeri-linjan infrastruktuurin suunnittelusta ja toteutuksesta on HKL:n organisaatioon kuuluvalla projektiorganisaatiolla. HKL suunnittelee ja tilaa Raide-Jokerin liikennöintiin tarvittavan kaluston.

Raide-Jokerin allianssimallissa eri osapuolet, eli tilaaja, suunnittelijat ja urakoitsijat, integroitiin yhdeksi yhteiseksi organisaatioksi. Suunnittelijana Raide-Jokerissa on Ramboll Finland Oy:n, Sitowise Oy:n ja VR Track Oy:n muodostama ryhmittymä ja urakoitsijana YIT:n ja VR Trackin muodostama ryhmittymä.

Marraskuussa 2017 Raide-Jokeri-allianssin kuuden organisaation työntekijät muuttivat Pitäjänmäelle Big Roomiin, jossa tiedonkulku tehostui, yhteiset työskentelytavat vahvistuivat ja organisaatiot sulautuivat toisiinsa.

Liikenteen sujuvuus on mietitty tarkkaan

Raide-Jokeri kulkee pääosin omalla kaistallaan. Sillä varmistetaan vaunun sujuva kulku. Rataa liikennöidään kahteen suuntaan ajettavilla pikaraitiovaunuilla.

Raide-Jokeri-radon pysäkit sijoitetaan paikoille, jotka ovat nyt tai tulevaisuudessa asumisen, työpaikkojen tai palvelujen keskittymiä. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota esteettömyyteen ja pysäkkien saavutettavuuteen.

Raide-Jokerin vaunujen suunnittelun pohjana on käytetty HKL:n uusinta Artic-raitiovaunua. Suurten

matkustajamäärien kuljettamisen tarve on otettu vaunun suunnittelussa huomioon. Kyytiin mahtuu noin 20 prosenttia enemmän matkustajia kuin nykyiseen Artic-vaunuun. Vaunu on jatkettavissa 44 metrin pituiseksi, jolloin kapasiteetti on 80 prosenttia suurempi kuin perussarjan Articissa. Pikaraitiotien liikenne käynnistyy näillä näkymin 2020-luvun alussa.

Esteettömyys ja ympäristöystävällisyys on otettu huomioon

Artic XL -vaunun suunnittelun lähtökohtana on ollut asiakaslähtöinen palvelumuotoilu, ja lapsiperheiden ja hitaasti liikkuvien tarpeet on otettu huomioon. Vaunun mallia on testattu esteettömyyden varmistamiseksi yhdessä Helsingin vammaisneuvoston ja vammaisjärjestöjen edustajien kanssa.

Vaunu on koko pituudeltaan matalalattiainen ja paikkoja löytyy pyörätuoleille ja opaskoiralle. Esteettömyys palvelee kaikkia matkustajia, sillä vaunu, jossa on sujuva liikkua, ei joudu odottamaan pysäkeillä pitkiä aikoja.

Raide-Jokerin myötä liikenteen päästöt vähenevät merkittävästi. Artic XL -vaunut ovat energiatehokkaita ja ympäristöystävällisiä. Jarrutusenergia otetaan talteen, ja se käytetään ilmastointiin ja talvella vaunujen lämmittämiseen. Ympäristönäkökulmat huomioidaan myös Raide-Jokerin suunnittelussa, ja radan rakentaminen toteutetaan mahdollisimman vähän ympäristöä kuormittavasti.

Raide-Jokerin eteneminen vuonna 2017

9.3. Raide-Jokeri-vaunun mittakehikkoa testattiin Helsingin raitiolinjoilla

15.3. Raide-Jokerin allianssikumppaneiden kilpailutukset käynnistyivät

31.3. Raide-Jokerin vaunun esteettömyyttä testattiin

29.6. HKL:n johtokunta ja Espoon teknisen toimen johtaja valitsivat Raide-Jokerin suunnittelijaksi ryhmittymän Ramboll Finland Oy, Sito Oy ja VR Track Oy

14.9. Raide-Jokerin välivaiheen aikaiset varikoiden suunnittelutyöt käynnistyivät

30.10. HKL:n johtokunta ja Espoon kaupungin teknisen toimen johtaja valitsivat YIT:n ja VR Trackin muodostaman ehdokasryhmittymän Raide-Jokerin rakennusurakoitsijaksi

30.11. Raide-Jokerin osapuolet allekirjoittivat kehitysvaiheen allianssisopimuksen

Lukuja Raide-jokerista

- Vaunut 34,5 metriä pitkiä
- Vaunuissa 76 istumapaikkaa ja 180 seisomapaikkaa
- Radan pituus 25 km
- 33 pysäkkiä
- Tuntinopeus keskimäärin 25 km / h

TAVOITTEENA KUSTANNUSTEHOKKUUS

Tavoitteet:

- Toiminnan kokonaiskustannukset alenevat prosentin vuosittain.
- Liikennöinnin tuntikustannukset alenevat 1,2 prosenttia vuosittain.
- Kaluston huoltokustannukset alenevat prosentin vuosittain.
- Kaluston käytön tehokkuus on toimialan parhaimmistoa.
- Investointihankkeiden toteutuneet kustannukset eroavat -5–0 prosenttia hankesuunnitelman kustannusarviosta.
- Ratainfraan ylläpitokustannukset alenevat prosentin vuosittain.

HKL:n tulos parani jälleen

HKL:n toiminta laajeni länsimetron käynnistyessä marraskuussa. Myös raitioliikenteessä liikennöinnin suoritteet lisääntyivät elokuun linjastomuutoksessa.

HKL:n tilikauden liikevaihto kasvoi 12,5 prosenttia vuodesta 2016, ja se oli 180,6 miljoonaa euroa. Metroliikenteen liikennöintitulot sekä kaupungin suora tuki HKL:lle kasvoivat selvästi edellisvuodesta. Kaupungin tukea nosti Länsimetro Oy:n vastikkeet, jotka korvattiin lähes kokonaan kaupungin tuen kautta vuonna 2017.

HKL:n tilikauden tulos oli edellisvuotta ja budjettia parempi. Liikennöintikorvaustulot kattoivat liikennöinnin menoja edellisvuotta paremmin. Myös vuonna 2017 solmitusta uudesta pysäkkisopimuksesta saatiin mainostuloja.

HKL:n investoinnit olivat 73,5 miljoonaa euroa. Summa sisältää Variotram-vaunuihin kohdistettuja hinnanalennuksia 32,5 miljoonaa euroa. Ilman hinnanalennusta investoinnit olivat 105,9 miljoonaa euroa. Suurin yksittäinen investointikohde oli uudet Artic-raitiovaunut 39,5 miljoonaa euroa. Muita suuria hankkeita olivat Hakaniemen metroaseman perusparannus 6,8 miljoonaa euroa, Helsingin metron asetinlaite 6,0 miljoonaa euroa, uudet metrovaunut 5,0 miljoonaa euroa, Pasilan metroasemavaraus 4,1 miljoonaa euroa, Raide-Jokerin infra ja varikko 4,0 miljoonaa euroa, Kruunusillat 3,7 miljoonaa euroa ja sähköbussiliikenteen sähkönsyöttöasemat 2,8 miljoonaa euroa.

Talouden tunnusluvut

	31.12.2017	31.12.2016
Toiminnan laajuus		
Liikevaihto, milj. €	180,6	160,5
Liikevaihdon muutos, %	12,6	4,3
Toiminnan kokonaismenot ennen tilinpäätössiirtoja, milj. €	202,3	179,3
Tulos ja tuottavuus		
Tilikauden tulos, milj. €	3	2,6
Paikkakilometrikustannus, €	0,067	0,066
Investoinnit, rahoitus ja tase		
Investoinnit, milj. €	73,5	176,5

Lainakanta 31.12., milj. €	426	380
Tase 31.12., milj. €	933	874
Omavaraisuusaste, %	49,3	52

Kulut, 1000 €

	2017
Palvelut	34 511
Tarvikkeet	14 950
Henkilöstökulut	64 426
Poistot	48 329
Muut kulut	15 639
Rahoitustuotot ja -kulut	24 377
Yhteensä	202 233

Tulot, 1000 €

	2017
Tuki kaupungilta	18 935
Liikennöintikorvaukset	91 200
Infrakorvaukset	67 110
Muut myyntitulot	3 392
Valmistus omaan käyttöön	5 407
Liiketoiminnan muut tuotot	20 081
Yhteensä	206 126

Kustannustehokkuus tärkein tavoite

Metro- ja raitiliikenteen liikennöintisopimukset HSL:n kanssa ovat päättymässä vuoden 2024 lopussa. Ennen sitä HSL joko kilpailuttaa liikennöitsijän tai tekee uuden suoramarkintasuopimuksen HKL:n kanssa. Liikennöinnin ja kunnossapidon kokonaiskustannusten suuruus on ratkaiseva tekijä HSL:n harkitessa kilpailutusta. HKL:n on pystyttävä osoittamaan olevansa niin kustannustehokas ja kilpailukykyinen toimija verrattuna muihin mahdollisiin palveluntarjoajiin, että se on paras vaihtoehto raideliikenteen operointiin myös tulevaisuudessa.

Tavoiteohjelman kustannustehokkuustavoitteiden toteutuminen varmistetaan omaisuudenhallinnan ja operatiivisen tehokkuuden kehitysohjelmien avulla.

- HKL:n kustannustehokkuutta verrataan kansainväliseen markkinaan. Jos tekisimme kuten aina ennenkin, päättyisi HKL:n rooli liikennöitsijänä, ja tehtävääme hoitaisivat kilpailutuksen myötä monikansalliset yritykset. Me uskomme kuitenkin HKL:n osaamiseen. Tekemiemme tutkimusten perusteella olemme viime vuosikymmeninä tehdyin hyvän työn ansiosta vain noin 10 prosenttia kansainvälistä kärkeä jäljessä. 10 prosenttia on iso, mutta ei mahdollon askel, ja sen me tulemmekin kehitysohjelmien myötä ottamaan, sanoo HKL:n toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski**.

Vuonna 2017 kustannustehokkuustavoitetta ei vielä saavutettu ja toiminnan kokonaiskustannukset suhteessa paikkakilometreihin kasvoivat. Paikkakilometrit lisääntyivät, mutta kokonaiskustannukset nousivat vielä enemmän.

Tehokkuutta omaisuudenhallinnalla

Omaisuudenhallinnan kehitysohjelma tähtää HKL:n omaisuuden arvon säilymiseen ja kehittämiseen. HKL:n omaisuutta ovat mm. metroasemat, varikot, vaunukalusto, radat, infrastruktuuriin liittyvät järjestelmät, tuotantolaitteet ja -kalusto sekä ajoneuvot. HKL:n omaisuuden arvo oli vuonna 2017 noin 867,3 miljoonaa euroa ja toteutuneet investointimenot 73,5 miljoonaa euroa.

Omaisuuden suuresta määrästä johtuen omaisuudenhallinta ja siihen liittyvät prosessit ovat keskeisiä HKL:n kokonaistehokkuuden kannalta. Omaisuudenhallinnalla varmistetaan, että HKL:n omistamalla omaisuudella pystytään tuottamaan tarvittavat julkisen liikenteen palvelut laadukkaasti ja taloudellisesti. Hyvin hoidettuna omaisuudenhallinnalla on mahdollista parantaa HKL:n kokonaistehokkuutta esimerkiksi kaluston määrän optimoinnin ja tilatehokkuuden kautta.

Kehitysohjelman toteuttaminen aloitettiin vuonna 2017 investointiprosessin kehittämisellä. Omaisuuslajit jaettiin salkkuihin ja niille nimettiin ohjausryhmät, joiden tehtävänä on kehittää käyttötalouden ja investointien kokonaisuuden hallintaa. Ohjausryhmät pitävät huolen mm. siitä, että investointitarpeet arvioidaan huolellisesti, priorisoidaan, tarpeelliset investoinnit toteutetaan suunnitelmallisesti ja niiden toteuttamista seurataan.

Kehitysohjelman konkreettiset tulokset alkavat näkyä vuoden 2018 puolella, mutta joitain käytännön toimia ehdittiin tehdä jo vuonna 2017. HKL:n pääkonttorissa Hakaniemessä säästöjä saatiin aikaan tilankäyttöä tehostamalla ja luopumalla osasta vuokratiloja

Vuonna 2017 käynnistettiin myös kantametron asemien liiketilojen kaupallinen kehittäminen. Projektin tavoitteena on lisätä metron houkuttelevuutta tarjoamalla matkustajille ja asemien ympäristön asukkaille entistä parempia palveluja.

- Kantametron asemille luodaan palvelukonsepti aseman lähiympäristön ja sen asukkaiden erityispiirteiden mukaan. Kaikkialla ei siis mennä samalla mallilla, vaan asemista pyritään tekemään kullekin alueelle sopivia yksilöllisiä kokonaisuuksia, jotka täydentävät alueen nykyistä palvelutarjontaa, palveluasiantuntija **Reino Aittomäki** valottaa projektin käytännön toteutusta.

- Monet vanhoista asemista ovat joka tapauksessa faceliftin tarpeessa, ja samalla tutkitaan myös mahdollisuuksia lisätä vuokratuottoja, Aittomäki jatkaa. Ensimmäisenä valmistuu Hakaniemen metroaseman palvelukonsepti, jota aletaan toteuttaa aseman peruskorjauksen valmistuessa vuoden 2018 puolella.

Työkaluja operatiivisen tehokkuuden parantamiseen

Operatiivisen tehokkuuden kehitysohjelman avulla pyritään liikenne- ja kunnossapitopalvelujen kustannustehokkuuden kehittämiseen sekä kiinteiden kulujen osuuden alentamiseen. Ohjelma käynnistettiin vuonna 2017 muutospotentiaalin tarkastelulla ja vaikuttavimpien toimenpiteiden valinnalla.

Kustannustehokkuutta kehitettäessä joudutaan tekemään vaikeitakin muutoksia, mutta niillä saadaan aikaan merkittäviä tuloksia. Kokonaisuudessaan pyritään noin 14 miljoonan euron säästöihin, joista 2

miljoonaa toteutui jo vuoden 2017 puolella ja toteutusvaiheessa oli noin 3,5 miljoonan euron arvosta kehitysprojekteja.

Kunnossapidossa kehitetään resursointia

Yksi ensimmäisistä käytännön toimenpiteistä on kunnossapidon työnohjausmallin kehittäminen. Mallin tavoitteena on parantaa kunnossapidon ennakoitua ja suunnittelua sekä optimoida resurssien tarvetta. Käytännössä kunnossapidon tiimeissä pilotoidaan menetelmää, jolla selvitetään resurssien käyttöastetta työn toteutuman ja ennakoinnin perusteella.

- Menetelmän avulla on saatu paljon hyvää tietoa siitä, kuinka työkuorma jakautuu tiimien sisällä ja välillä. Prosesseissa on havaittu epäkohtia, joista osaan löytyy nopeita ratkaisuja ilman suuria muutoksia työnteon organisointiin, toteaa menetelmän kehittämisestä vastaava suunnitteluinsinööri **Antti Toivanen**. - Toisaalta vaikkapa raitiovaunujen korikorjaamolla työn määrää on vaikea ennakoida, sillä kolareita voi sattua milloin vain. Kunnossapidon tehtävistä ei voi tinkiä, Toivanen jatkaa menetelmän hyödyntämisen haasteista.

Kunnossapidon tiimeissä uusi toimintamalli on saanut vastaansa myös kritiikkiä ja menetelmää kehitetään jatkuvasti.

- Työ on kesken ja kriittinen palaute on tervetullutta, sillä siitä on apua kehitysvaiheessa, Toivanen muistuttaa.

- Menetelmän avulla nähdään asioita uusin silmin ja saadaan ideoita työnohjaukseen. Se myös tuo tuottamattoman työn näkyväksi, kehitysohjelmaa koordinoiva kehittämisspäälikkö **Sari Valasjärvi** perustelee.

- Tiedoista on paljon hyötyä, kun kehitetään tiimien resursointia. Vuoden 2018 aikana saadaan varmasti jo osoitettua työlle konkreettisia tuloksia, Toivanen uskoo.

Kuljettajien optimaalista määrää etsitään

Liikennöintiyksikössä kustannustehokkuutta on lähdetty kehittämään siitä näkökulmasta, että liikenteen luotettavuus saadaan säilymään riittäväällä tasolla optimaalisella miehityksellä. Kuljettajien varahenkilöiden määriä on analysoitu ja varahenkilöiden työvuorosuunnittelua kehitetty vastaamaan paremmin todellisia tarpeita.

Äkillisten poissaolojen paikkaamiseen on kehitetty myös uusia keinoja.

- Ratikka tai metro on saatava linjalle, vaikka kuljettaja sairastuisi eikä varahenkilöitä ole käytettävissä. Kuljettajien kanssa yhteistyössä on esimerkiksi löydetty mukavasti vapaaehtoisia, joita voidaan kysyä töihin hyvinkin lyhyellä varoitusaajalla, selvittää liikennemestari **Markus Polttila**.

Työvuorosuunnitteluun liittyvät uudistukset saattavat pidentävät kuljettajien vaunussaoloaika ja lyhentää taukoja, mutta ilman niitä HKL ei pääse tehokkuudessa samalla viivalle eurooppalaisten kilpailijoiden kanssa.

- Kuljettajien jaksaminen on ollut välillä koetuksella muutosten keskellä, mutta uusiin toimintatapoihin on silti sopeuduttu, Polttila kiittelee.

Hankintavolyymien hyödyt käyttöön

Myös hankinnoissa tunnistettiin tehostamismahdollisuuksia. HKL:n kokoisen ja tyyppisen organisaation hankinnat ja investoinnit ovat mittavia. Hankinnan toimintatapoja kehittämällä pystytään muun muassa hyödyntämään tätä volyymiä aiempaa paremmin.

Syksyllä 2017 käynnistettiin uusi kategoriahankintojen malli, jonka avulla hankintojen kokonaisuus pysyy paremmin hallussa, kun tiedetään tarkemmin, miten ja mihin rahaa käytetään. Kategorioiden ympärille perustettiin tiimejä, joissa on operatiivista ja hankintaosaamista. Tiimit varmistavat sen, että saadaan paras lopputulos sekä talouden että käyttäjien kannalta.

- Heti alkuun poimittiin helpot omenat, joiden avulla saatiin nopeasti säästöjä aikaan. Kategoriatiimeissä huomattiin, että saman tyyppisiä hankintoja tehdään sekä HKL:n sisällä eri yksiköissä että muissa Helsingin kaupungin organisaatioissa. Hankintoja keskittämällä ja kilpailuttamalla löydettiin säästöpotentiaalia kaikkiaan 300 000–600 000 euroa, kertoo hankinta-asiantuntija **Mauri Koski**. - Nämä säästöt ovat hyvä esimerkki siitä, että kustannustehokkuus ei tarkoita aina henkilöstösäästöjä vaan pelkästään työ- ja toimintatapoja muuttamalla voidaan saada mittavia tuloksia aikaan.

HKL KAUPUNKILAISTEN ARJESSA

Tavoitteet:

- Matkustaja-asiakkaiden tyytyväisyys HKL:ään liikennöitsijänä paranee.
- Asemien turvallisuus, viihtyisyys, siisteys ja odottamisolosuhteet paranevat.
- Liikenteen luotettavuus säilyy nykyisellä tasolla liikenteen kasvusta huolimatta.
- Raitioliikenteen keskinopeus kasvaa muiden eurooppalaisten kaupunkien tasolle.
- HKL:n tilaaja-asiakkaat ja sidosryhmät arvostavat HKL:ää yhteistyökumppanina. Niiden tyytyväisyys HKL:n toimintaa kohtaan paranee merkittävästi.

Asiakastyytyväisyys hyvällä tasolla

Metro-, raitiovaunu- ja Suomenlinnan lauttaliikenteen asiakaskokemuksen laatua mitataan HSL:n asiakastyytyväisyyskyselyn ja asiakaspalautteen sekä raitioliikenteen osalta myös Mystery shopping - tutkimuksen avulla. Kyselyiden ja muiden palautteiden kautta saadaan kattava kuva asiakaskokemuksesta, joten niiden hyödyntäminen on tärkeää hyvän laadun ylläpitämiseksi.

Vuonna 2017 tulokset raitio- ja metroliikenteessä sekä Suomenlinnan lauttaliikenteessä pysyivät yleisesti hyvällä tasolla.

Metroliikenteen arvosanojen laskuun vaikuttivat vuonna 2017 metron laajentumiseen liittyneet epävarmuustekijät ja ongelmat. Arvosanat metrojunien siisteydestä, aikataulun soveltuvuudesta ja vaihtamisesta toiseen kulkuneuvoon puolestaan nousivat. Myös raitioliikenteen arvosanat laskivat yleisen joukkoliikenneinfran toiminta-asteiden, kuten katu- ja rakennustöiden sekä reittimuutosten vaikutuksesta. Kuljettajien saamat arvosanat neuvonnasta ja palvelusta nousivat.

Asiakkaiden kokemukset aikataulussa pysymisestä heikentyivät molemmissa liikennemuodoissa, vaikka kokemus liikenteen luotettavuudesta parani edelliseen vuoteen verrattuna. HKL käynnistikin metron osalta kuljettajien ajo-opastusjärjestelmän (Driver Advisory System) hankinnan. Raitioliikenteen osalta tarkistettiin yhdessä HSL:n kanssa ajoaikataulut siten, että ne huomioivat paremmin ajoaikatauluihin vaikuttavat tekijät.

Raitiovaunuissa on toteutettu vuodesta 2012 alkaen Mystery Shopping -tutkimus, jonka tavoitteena on saada luotettavaa ja yksityiskohtaista tietoa asiakaskohtaamisten laadusta käyttäjän näkökulmasta. Kuljettajat saivat positiivisen tuloksen matkustajien huomioimisesta pysäkeillä sekä mukavasta ja turvallisesta ajotavasta. Siisteys sekä pysäkeillä että raitiovaunuissa oli myös edelleen hyvällä tasolla, vaikka pientä laskua tapahtui edelliseen vuoteen verrattuna.

Heinäkuussa 2017 Suomenlinnan lauttaliikenteessä oli ennätysmäärä matkustajia, yli 390 000. Lauttaliikenteelle annettiin hyvä yleisarvosana. Päälaiturin perusparannus kesäksi 2017 nosti hieman tyytyväisyyttä laiturialueen odottamisolosuhteisiin. Tyytyväisyys lauttaliikenteen siisteyteen, matkustusmukavuuteen ja aikataulujen täsmällisyyteen laski kesästä 2016, samoin kokemus aikataulu- ja reittitietojen saatavuudesta.

Asiakaspalautteiden määrät ovat vuosien varrella kasvaneet huomattavasti. Vuoden 2017 aikana HKL sai HSL:n palautejärjestelmän kautta 5011 palautetta. Vuonna 2016 vastaava luku oli 3146. Negatiivisen palautteen osuus kasvoi 65 prosentista 70 prosenttiin. Eniten palautetta annettiin liikennöinnistä, kuljettajista, palveluista ja tiloista.

Vuonna 2017 otettiin kokeiluun pikapalautejärjestelmä, jonka avulla matkustajat voivat antaa älypuhelimillaan reaaliaikaista palautetta raitiovaunuissa, raitiovaunupysäkeillä, muutamissa metroissa, kaupunkipyöräasemilla ja metron läntisillä asemilla. HSL ja HKL kehittävät pikapalautteen avulla toimintaansa entistä asiakaslähtöisemmäksi. Palautteet ohjautuvat järjestelmässä koneellisesti eteenpäin ja jalostuvat raporteiksi reaaliajassa.

Asiakastyytyväisyys vuonna 2017

Arvoasteikolla 1–5

Liikennöitsijäarvosana

Raitioliikenne:

2017	3,88
2016	3,93

Metrolinnoitus:

2017	4,02
2016	4,06

Suomenlinnan lauttaliikenteen kokonaisarvosana

2017	4,22
2016	4,23

Kaupunkipyöräpalvelun käyttökokemus

2017	3,89
------	------

Palautetta kumppaneilta

Vuosittain tehtävään kumppanuuskyselyyn tuli vastauksia yhteensä 280. Vastausprosentti oli 31,9. Kysely lähetettiin HKL:n sidosryhmille ja yhteistyökumppaneille. Kyselyssä tiedusteltiin, miten hyvin HKL oli onnistunut kumppaneidensa mielestä muun muassa luotettavuudessa, vastuullisuudessa, saavutettavuudessa ja yhteydenpidossa.

Kumppaneiden tyytyväisyyttä HKL:ää kohtaan mitattiin indeksillä, jossa laskettiin vastausten ”samaa mieltä” sekä ”täysin samaa mieltä” osuus kaikista vastauksista. Kumppanuusindeksi nousi vuodesta 2016.

Kumppanuusindeksi

2017	72,3 %
2016	69,2 %

Lähtökohtana turvallisuus

Yksi HKL:n palvelulupauksista on olla turvallinen ja luotettava liikennöitsijä Helsingissä sekä länsimetron ja Raide-Jokerin myötä myös laajemmin.

HKL:n turvallisuustoiminnan tavoitteena on varmistaa joukkoliikenteen matkustajien ja oman henkilöstön turvallisuus, turvata ja suojata liikennettä, joukkoliikenneinfrastruktuuria ja -kalustoa sekä varmistaa joukkoliikennepalvelujen toimintavarmuus ja häiriöttömyys.

HKL:n turvallisuusperiaatteet määrittelevät turvallisuustoiminnan perusteet, turvallisuusjohtamisen, turvallisuuden osa-alueet sekä turvallisuuden tavoitteet. Turvallisuusperiaatteista johdetut yksiköiden turvallisuustehtävät esitetään HKL:n organisaatioturvallisuusohjeessa.

Turvallisuusjohtamisen kehittäminen oli yksi vuonna 2017 käynnistetyistä kehitysohjelmissa. Sillä pyritään parantamaan HKL:n turvallisuuskulttuuria sekä tuomaan turvallisuus ja riskienhallinta kiinteämmäksi osaksi HKL:n jokapäiväistä arkea.

Johtaminen on HKL:n turvallisuustoiminnan perusta kaikilla osa-alueilla. HKL:n turvallisuusjohtamisesta vastaa toimitusjohtaja. Yksiköiden johtajat vastaavat omaan toimintaansa liittyvästä turvallisuudesta ja esimiehet siitä, että heidän vastuualueellaan noudatetaan turvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä, ohjeita ja menettelytapoja. Työtä tukemaan perustettiin turvallisuusryhmä, jonka tehtävänä on turvallisuustoiminnan koordinointi yksiköissä. Jokaisen työntekijän velvollisuus on puolestaan noudattaa ohjeita ja ilmoittaa havaitsemistaan turvallisuuspoikkeamista.

Turvallisuus HKL:ssä



Turvallinen liikenne

Tuotannon ja toiminnan turvallisuus muodostuu turvallisesta liikenteestä, turvallisesta kalustosta ja turvallisesta joukkoliikenneinfrastruktuurista. Turvallinen liikenne Helsingissä on HKL:n kaiken toiminnan tärkein mittari. Se linkittyy niin johtamiseen, koulutuksiin, liikennöintiin, kalustoon kuin infrastruktuuriinkin.

Turvallisuutta edistetään yhdessä viranomaisten, sidosryhmien ja muiden toimijoiden kanssa. Asiakkaita kuullaan joukkoliikenteen turvallisuuteen liittyvissä asioissa esimerkiksi palautteiden ja kolme kertaa vuodessa tehtävän asiakastytyväisyyskyselyn avulla.

HKL:llä on kaupunkiraideliikennelain mukainen liikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jonka toimintaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi valvoo esimerkiksi säännöllisillä auditoinneilla.

Metroliikenne siirtyi vuoden 2017 alussa Trafin valvonnan piiriin. MTO:n eli metroliikenteen liikennemuotokohtaisen ohjeistuksen päivityksiä jatkettiin. Metron laajentuminen länteen aiheutti päivitystarpeita erityisesti radalla työskentelyä ja onnettomuustilanteita koskeviin ohjeisiin.

Vuonna 2017 valmisteltiin raitioliikenteen turvallisuusvalvonnan siirtymistä Trafille. Siirtyminen tapahtui vuoden 2018 alussa. Lisäksi raitioliikenne sai oman liikennemuotokohtaisen ohjeistuksensa, RTO:n. Ohjeistus antaa perusteet raitiovaunuliikenteelle ja kuvaa, kuinka eri tilanteissa toimitaan. Toimintaohjeet ovat osa liikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmää, ja niillä HKL kommunikoi toimintatapojaan viranomaisille, kuten Trafille.

Liikenteen turvallisuutta kehitettiin vuonna 2017 myös uusimalla metrojunankuljettajien koulutukset kokonaan. Nyt turvallisuusnäkökulma otetaan koulutuksessa entistä paremmin huomioon.

Liikenneturvallisuutta kehitettiin analysoimalla onnettomuustilanteita paremmin ja viestimällä johtopäätöksistä kuljettajille sekä liikenteen työnjohdolle.

Matkustajien kokema järjestys ja turvallisuus

Arvosana asteikolla 1–5

	2017	2016
Metrossa	4,15	4,18
Raitioliikenteessä	4,21	4,22

Joukkoliikenteen aktiivikäyttäjät Iida-Maria ja Katri Nissilä

Iida-Maria, 11, on kokenut julkisen liikenteen käyttäjä; hän kulkee metrossa ja raitiovaunussa useamman kerran viikossa mennessään harrastuksiin.

- Mun mielestä metroissa, ratikoissa ja ratikkapysäkeillä on ihan turvallista, mutta joskus metroasemalla liikkuu vähän epäilyttäviä ihmisiä.

Iida-Marian mielestä voisi auttaa, jos järjestyksenvalvoja olisi liikenteessä enemmän.

Turvallisuudentunnetta voisi lisätä myös se, jos metroasemat olisivat viihtyisämpiä erityisesti kantakaupungissa ja idässä.

- Metrolla ja ratikalla on kiva matkustaa. Olen kulkenut niissä yksinkin, eikä koskaan ole pelottanut.

Raitiovaunut kuuluvat olennaisesti helsinkiläiseen katukuvaan, eikä niitä Iida-Marian mukaan tarvitse jalankulkijana mitenkään erityisesti varoa.

Iida-Marian äiti Katri luottaa tyttärensä ja Helsingin liikenteeseen.

- Olemme jutelleet Iida-Marian kanssa, miten liikenteessä ja julkisissa kulkuneuvoissa pitää käyttäytyä ja miten toimia, jos tulee pelottava tilanne eteen.

Katria huolestuttaa muutama asia erityisesti raitiovaunuliikenteessä.

- Raitiovaunupysäkkien kaistoja pitäisi mielestäni leventää. Välillä pelottaa pysäkeillä, että kovassa ruuhkassa raitiovaunun lähtiessä liikkeelle joku tönäisee tielle. Etenkin lapset saattavat joutua silloin vaaratilanteeseen. Lisäksi joissakin ruuhka-aikaan täysissä raitiovaunuissa saattaa syntyä vaaratilanteita.

Parannuksia esteettömään liikkumiseen

HKL on ottanut esteettömyyden huomioon niin metro- ja raitiovaunuissa kuin asemilla ja pysäkeilläkin. Vuoden 2017 aikana HKL teetti diplomityön raitioliikenteen esteettömyyden edistämisestä. Diplomityön myötä otettiin käyttöön raitiovaunukaluston ja raitiotiepysäkkien esteettömyysindeksit, joille tullaan asettamaan kehittämistavoite. Kesällä kaikki raitiotiepysäkit mitattiin indeksin laskentaa varten.

Kantametron metroasemista teetettiin 3D-tulostettavat kohokartat, jotka testattiin näkövammaisten testiryhmällä. Uusilla, 2017 avatuilla metroasemilla otettiin käyttöön itsenäistä liikkumista helpottavia välineitä, tekniikkaa ja opasteita. Esteettömyysvierailuja järjestettiin eri vammaisjärjestöille Lauttasaaren ja Tapiolan metroasemilla. Infotaulujen yhteyteen asennettiin induktiosilmukat, jotka mahdollistavat kuulutukset suoraan kuulolaitteeseen.

Esteetön liikkuminen HKL:n tiloissa ja liikennevälineissä

Pyörätuolin käyttäjät voivat matkustaa ilman lippua, ja näkövammaiset henkilöt ovat oikeutettuja matkakortille ladattaviin vapaalippuihin.

Raitiovaunut

- Artic-vaunussa on tilaa pyörätuoleille tai lastenvaunuille. Materiaali- ja värivalinnoissa on kiinnitetty huomiota näkövammaisten matkustamisen helpottamiseen.

-Vuoden 2018 loppuun mennessä HKL:n koko raitiovaunukalusto vara- ja museovaunuja lukuun ottamatta on matalalattiaista.

Raitiovaunupysäkit

-Valkoinen huomioraita helpottaa pysäkkialueen havaitsemista. Suurin osa raitiovaunupysäkeistä on korotettu matalalattiaiseen vaunuun nousun helpottamiseksi.

Metrojunat

-Esteetön sisäänpääsy. Tilaa pyörätuoleille.

Metroasemat

-Hissit laituritasolle.

-Kontrastiväriset vyöhykkeet varoittavat esteistä ja ilmaisevat ovien, portaiden ja hissien sijainnin.

-Liukuportaat ja hissit on varustettu havaitsemista helpottavilla summereilla. Hisseissä on ääniopasteet ja kutsupainikkeet pistekirjoituksella.

HKL kampanjoi

HKL:n, HSL:n ja Ihmisoikeusliiton keväällä 2017 järjestämä ja pääkaupungin katukuvaa ja liikennevälineitä värittänyt Stop! Päätepusäkki syrjinnälle -kampanja rohkaisi joukkoliikenteen käyttäjiä puuttumaan ja antamaan tukensa häirinnän ja syrjinnän kohteeksi joutuville kanssamatkustajille. Kampanjalle antoivat kasvonsa syrjintää omakohtaisesti kokeneet sekä muut joukkoliikenteen käyttäjät ja julkisuuden henkilöt.

Myös kaupunkipyöräpalvelun kampanja toteutettiin yhdessä HSL:n kanssa. Kampanjan tavoitteena oli lisätä tietoisuutta entistä laajemmasta palvelusta Helsingissä sekä pilottikokeilusta Espoossa. Tavoitteet saavutettiin erinomaisesti.

HKL Live -kampanja toteutettiin elokuussa 2017. Sen avulla nostettiin esiin HKL:n eri ammattilaisia ja heidän työtään Instagramissa. Henkilöstö osallistui kiitettävästi kampanjaan ottamalla kuvia ja kertomalla omasta työstään. Kampanja onnistui erinomaisesti, ja se lisäsi HKL:n Instagram-tilin seuraajien määrää yli kaksinkertaisesti ja muissakin sosiaalisen median kanavissa huomattavasti.

Lucian päivänä 13.12. jaettiin raitiovaunuissa jo 18. kerran heijastimia. Kampanjan avulla HKL muistuttaa heijastimen tärkeydestä pimeällä.

HKL luovutti jo toista kertaa kantametroneiden metroasemien mainoskäytöstä poistetut taulut kaupunkilaisten taiteelle. Ole hyvä Helsinki -projektin kautta asemille toteutettiin yli 400 kaupunkilaisten työpajoissa tekemää empatia-temaista taideteosta.

KOHTI JULKISEN SEKTORIN PARASTA TYÖPAIKKAA

Tavoitteet:

- HKL on Helsingin sisäisistä organisaatioista Kunta10-tutkimuksen paras.
- HKL:n henkilöstön tyytyväisyys paranee merkittävästi.
- HKL:n oman aloitetoiminnan laajuus ja vaikuttavuus kasvaa.
- Työssä tapahtuvien, tapaturmista johtuvien poissaolopäivien määrä puolittuu.

Strategiset tavoitteet ohjaavat henkilöstöjohtamista

HKL:n tavoite on olla vastuullinen ja haluttu työpaikka, jossa henkilöstö voi hyvin, ja joka tarjoaa mahdollisuuden merkityksellisen työn tekemiseen ja työssä kehittymiseen.

Osaava, motivoitunut ja sitoutunut henkilöstö on edellytys HKL:n strategisten tavoitteiden toteutumiselle ja vuoden 2024 tavoitetilan saavuttamiselle. Tästä syystä HKL haluaa asettaa tavoitteensa työnantajana korkealle ja olla vuonna 2024 Suomen paras julkisen sektorin työpaikka.

Strategiseen tavoitteeseen pyritään henkilöstöohjelman avulla, johon sisältyvät muun muassa johtamisen kehittäminen, työhyvinvoinnin parantaminen ja osaamisen kehittäminen. Tavoitteeseen pääsemiseksi useita henkilöstöohjelman toimenpiteitä jalkautettiin kertomusvuonna, osaa puolestaan ryhdyttiin suunnittelemaan. Kertomusvuonna muun muassa selvennettiin henkilöstöpolitiikan pelisääntöjä, luotiin tehtäväkierron pilotin toimintamalli ja parannettiin sisäistä tiedonkulkua. Muista henkilöstöohjelman toimenpiteistä kerrotaan tarkemmin seuraavilla sivuilla.

Henkilöstömäärä

	2017		2016	
	lukumäärä	%	lukumäärä	%
henkilöstö yhteensä	1236	100	1198	100
vakituisia	1163	94,09	1141	95,24
määräaikaisia	73	5,91	57	4,76
kokoaikaisia	1154	93,37	1115	93,07
osa-aikaisia	48	3,88	41	3,42
tuntityöntekijöitä	34	2,75	42	3,51
miehiä	891	72,09	870	72,62
naisia	345	27,91	328	27,38
henkilöstön keski-ikä (v.)	42,56		42,34	

Henkilöstön poissaoloprosentti

2017	9,6
2016	9,8

Henkilöstön ikäjakauma

	31.12.2017	31.12.2016
Alle 20 vuotta	4	1
20-29 vuotta	240	238
30-39 vuotta	304	298
40-49 vuotta	283	278
50-59 vuotta	306	303
Yli 60 vuotta	99	80
Yhteensä	1236	1198
Henkilöstön keski-ikä, vuotta	42,56	42,34

Henkilöstön lähtövaihtuvuus

	2017	2016
Vanhuuseläke	10	23
Työkyvyttömyyseläke	5	3
Eläkkeelle yhteensä	15	26
Eronnut palvelussuhteesta	39	26
Lähteneet yhteensä	62	55
Palkatut yhteensä	102	188

Henkilöstön äidinkieli

	2017	2016
Suomi	93,90 %	94,10 %
Muu kieli	4,70 %	4,40 %
Ruotsi	1,40 %	1,60 %

Henkilöstö työtehtävien mukaan

	kokoaikaiset	osa-aikaiset	ei säännöllistä viikkotyöaikaa	yhteensä
Raitiovaunukuljettaja	412	27	24	463
Metrojunankuljettaja	133	8	9	150
Huolto- ja korjaamohenkilöstö	322	6	0	328
Hallinto- ja tukipalveluhenkilöstö	287	7	1	295
Yhteensä	1154	48	34	1236

Panoksia työhyvinvointiin

HKL panosti kertomusvuonna henkilöstön työhyvinvointiin muun muassa laatimalla korvaavan työn mallin ja edistämällä hyvinvointikyselyissä esiin nousseita kehittämiskohteita.

Työhyvinvointikyselyt poikivat kehittämistoimenpiteitä

HKL:ssä mitataan työhyvinvointia useilla mittareilla. Kunta10-kysely toteutetaan parillisina vuosina, Great Place to Work -kysely ja kattava työterveyskysely parittomina vuosina.

Vuoden 2016 Kunta10-tutkimuksen tulosten pohjalta suunniteltiin toimenpiteet vuosille 2017–2018. HKL:n yhteisiksi toimenpiteiksi nousivat sairauspoissaolojen vähentäminen ja uusien kiinnostavien tehtävien tarjoaminen korvaavan työn toimintamallin ja sisäisen liikkuvuuden lisäämisen kautta. Työterveyskyselyn tulosten perusteella edistettiin liikuntaan ja hyvinvointiin liittyviä toimenpiteitä sekä pilotoitiin mobiilisovellus, jolla henkilöstön työhyvinvoinnin tilaa voidaan seurata lyhyemmällä aikavälillä. Tiedonkulkua tehostettiin osallistamalla esimies- ja mestaritasoa entistä paremmin keskeisiin työryhmiin. Lisäksi jokainen yksikkö valikoi omat työhyvinvointitoimenpiteensä.

Vuoden 2017 toteutettujen kyselyiden perusteella HKL:n henkilöstö kokee työkyvyn ja jaksamisen työssään paremmaksi kuin vertailukohteissa eli muissa liikelaitoksissa ja kaupungin toimialoilla. Yhteistyö omassa työyhteisössä koettiin puolestaan heikommaksi. Oman työpanoksen merkitys, työpaikan ystävällinen ilmapiiri ja työajan joustavuus koettiin HKL:n vahvuuksiksi. Parannettavaa nähtiin muun muassa henkilöstön osallistamisessa päätöksentekoon ja kehittämiseen. Yksiköt ja palvelut käyvät läpi tutkimusten tuloksia omalta osaltaan ja valmistelevat niiden perusteella työhyvinvointitoimenpiteitä, jotka toteutetaan vuoden 2018 aikana.

Korvaavaa työtä sairauslomien sijaan

Korvaavan työn toimintamallia ryhdyttiin kehittämään HKL:llä keväällä 2017. Toimintamallin pilotointi aloitettiin lokakuussa 2017. Pilotointiin osallistuivat raitiovaunukuljettajat ja Töölön huollon henkilöstö. Keväällä 2018 päätetään toimintamallin käyttöönotosta koko HKL:lle.

Korvaavan työn toimintamallissa esimies sopii työntekijän kanssa sairauspoissaolon keskeyttämisestä, minkä jälkeen työntekijä anoo sairauspoissaolon keskeytystä päästäkseen tekemään korvaavaa työtä.

Liikennöintiyksikössä oli vuonna 2017 kaksi korvaavan työn tekijää. Toinen heistä työskenteli arkistoinnin parissa, toinen monipuolisissa tehtävissä eri yksiköissä. Liikennemestari **Teija Nissisen** mukaan liikennöintiyksikön sairauspoissaolot liittyvät usein tuki- ja liikuntaelinsairauksiin, jotka johtuvat ainakin osassa tapauksista ohjaamon ergonomiasta.

Nissinen näkee korvaavan työn mallissa paljon hyvää, mutta myös kehitettävää.

- Pitäisi kehittää pooli, johon kerättäisiin korvaavaan työhön sopivia tehtäviä. Sieltä voisi poimia kullekin korvaavaan työhön tulevalle sopivimmat.

Hyvänä asiana korvaavan työn mallissa Nissinen pitää sitä, että se vähentää sairauslomapäiviin uppoavia kustannuksia ja tarjoaa mahdollisuuden laajentaa työkokemusta ja osaamista.

Korvaavan työn tekijä Kati Palla

”Aloitin korvaavan työn elokuun alussa 2017. Korvaavaan työhön siirryin raitiovaunukuljettajan tehtävistä polven rasitusvamman vuoksi.

Aloitin Töölön varikolla, jossa järjestelin kaappeja, tein sihteerin töitä, kokosin projektimateriaaleja, arkistoin ja purin asiakaspalautteita. Lokakuun lopussa siirryin liikennetyönohjaukseen tekemään samanlaisia töitä. Lisäksi viestin kannustepalkkioista metrojunankuljettajille. Vuoden lopulla siirryin toiminnanohjausyksikköön purkamaan kaupunkipyöräjärjestelmän palautteita.

Aluksi työtä ei tahtonut löytyä. Olisin toivonut, että osaamistani olisi käytetty paremmin hyväksi, sillä siitä kysyttiin ennen korvaavan työn aloittamista. Opettajataustastani olisi voinut olla hyötyä. Olisin toivonut myös enemmän palautetta työstäni ja parempaa perehdytystä. Apua toki sai aina pyytäessä, mutta ilman koulutusta ja pidempää kokemusta käyttämäni ohjelmat aiheuttivat välillä haasteita. Toisaalta opin paljon uutta.

Korvaavan työn aikana aloin ymmärtää, miksi tiettyjä päätöksiä tehdään ja miksi asiat eivät etene aina kovin nopeasti. Parasta oli, kun pääsin tutustumaan erilaisiin ihmisiin ja työympäristöihin. On hyvä, kun tällainen mahdollisuus on luotu sen sijaan, että joutuisi olemaan pitkällä sairauslomalla.”

HKL:ssä kehitetään ja kartoitetaan osaamista

HKL:n osaamisen kehittämisen suunnitelmassa määritellään osaamisen kehittämisen tulevia painopisteitä ja keinoja, joilla tarvittava osaaminen voidaan saavuttaa.

Kertomusvuonna pyrittiin tunnistamaan kriittisiä osaamisalueita, joissa tärkeää erityisosaamista on vain harvalla. Tavoitteena on varmistaa osaamisen jatkuvuus.

Vuoden 2017 koulutustoiminnassa panostettiin mm. projektikoulutuksiin, metrojunankuljettajakoulutuksen kehittämiseen ja koko henkilöstölle tarkoitettuihin työyhteisötaitovalmennuksiin, joissa pyritään rakentamaan HKL:stä entistä toimivampi ja parempi työyhteisö. Koulutuksiin hakeutumista helpotettiin uudella sähköisellä eTaika-koulutusjärjestelmällä. Koulutuskustannukset vuonna 2017 olivat 506 255 euroa.

Esimiestyön kehittämisessä panostettiin käytännön esimiestyön tukemiseen. Lisäksi kartoitettiin esimiesten koulutustarvetta ja käsiteltiin ajankohtaisia teemoja esimiestyöpajoissa.

Perehdyttämislle uusi toimintamalli

Vuoden 2017 alussa otettiin käyttöön perehdyttämisen uusi toimintamalli. Sen tarkoituksen on taata jokaiselle HKL:n uudelle työntekijälle tasalaatuinen perusperehdytys.

Toimintamallin mukaisesti esimies vastaa uuden työntekijän perehdyttämisestä. Esimiehen työkaluna toimii perehdytysuunnitelma, joka ohjaa perehdytyksen suunnittelua ja toteutusta. Perehdytysjakson aikana käydään palautekeskustelu. Lisäksi kaksi kertaa vuodessa uusille tulokkaille järjestetään Tervetuloa taloon -tilaisuus. Kertomusvuonna uutta toimintamallia jalkautettiin. Se sai hyvää palautetta, mutta käytänteissä oli vielä opeteltavaa.

Kehityskeskustelut saivat uuden muodon

Vuonna 2017 tulos- ja kehityskeskustelut olivat tulospalkkiotavoitteena HKL:ssä. Tavoitetta edistääkseen HR antoi ryhmille ja yksittäisille työntekijöille tukea. 85 prosenttia tulospalkkiotavoitteista lopulta toteutui.

Osalle työntekijöistä järjestettiin ryhmäkehityskeskusteluja, joihin johtajat ja päälliköt määrittivät strategiaan tavoitteisiin liittyvät pääpainoalueet. Osallistujat pääsivät pohtimaan, miten he yhdessä voivat vaikuttaa. Keskusteluissa mietittiin esimerkiksi resursseja, työkaluja ja kehittämiskohteita.

Helsingin kaupunki suunnitteli ja testasi kertomusvuonna uuden tulos- ja kehityskeskustelumallin palvelumuotoilutoimisto Hellonin kanssa. Mukana kehitystyössä oli myös HKL. Kehittäminen aloitettiin Kunta10-tutkimuksesta saadun palautteen pohjalta.

Vanha kehityskeskustelu koettiin byrokraattiseksi, ja tilalle haluttiin työkaluja, jotka tukevat vuorovaikutusta. Keskustelun välineeksi kehitettiin pelilauta ja teemakortit, joiden avulla rajataan kolme pakollista ja kaksi valinnaista aihetta. Siten työntekijä voi valita keskusteltavaksi itselleen tärkeitä aiheita.

Uusi tulos- ja kehityskeskustelumalli valittiin Grafian Vuoden huiput -kilpailussa Hopeahuipuksi palvelusarjassa. Malli otettiin yleisesti käyttöön vuoden 2018 alusta.

Ebru Aypekille HKL on tarjonnut väylän edetä uralla

Ebru Aypek huomasi kahdeksan vuotta sitten Metro-lehdessä ilmoituksen metrojunankuljettajakurssista. Hän opiskeli Helsingin kauppakorkeakoulussa ja ajatteli, että työ voisi sopia opiskelujen oheen.

- Minua oli pienestä pitäen kiinnostanut erilaisilla ajoneuvoilla ajaminen. Bussissa menin usein etupenkkiin istumaan ja seuraamaan kuljettajan työskentelyä.

Kuljettajan työtä kesti aikansa. Aypek siirtyi opiskeluissaan gradu-vaiheeseen, jonka hän päätti tehdä sisäisestä yrittäjyydestä eli työntekijän oma-aloitteisesta kehitystyöstä. Hän tarjosi graduaan HKL:lle ja teki sen lopulta toiminnanohjausyksikölle.

Kun Aypek haki töihin Raide-Jokeriin, toiminnanohjausyksikön johtaja **Karoliina Rajakallio** suositteli häntä Raide-Jokerin projektijohtajalle **Juha Saarikoskelle**.

- Urani kannalta oli tärkeää, että sain tehdä graduni lisäksi koulutustani vastaavaa projektityötä HKL:ssä, Aypek toteaa.

Tällä hetkellä Aypek työskentelee Raide-Jokerissa käyttöönoton ja laadunhallinnan projektipäällikkönä. Työ on itsenäistä, ja siinä pääsee opettelemaan asioita omatoimisesti ja kehittämään tekemällä.

- HKL:ssä on paljon osaamista, mutta välillä on haastavaa löytää ihmisiä, jotka tietävät juuri tietyistä asioista. Voisi olla osaamispankki, josta löytyisi, kenellä on mitään osaamista ja missä projekteissa kukakin on ollut mukana.

Lisäksi Aypek toivoo, että siirtyminen yksiköstä toiseen edes määrääjäksi olisi helpompaa. Se hyödyttäisi molempia osapuolia – yksiköt saisivat lisää osaamista ja uudet tulokkaat työkokemusta.

- Esimerkiksi metrojunankuljettajista monet opiskelevat samalla, ja sieltä löytyy monenlaista osaamista. Olisi hyvä, jos HKL hyödyntäisi paremmin työntekijöitään.

Aypek on työskennellyt HKL:ssä kolmessa eri yksikössä: liikennöinnissä, toiminnanohjauksessa sekä infra- ja kalustoyksikössä. Jokaisessa hän on pystynyt hyödyntämään aiemmin HKL:llä ja opiskeluissaan kartuttamaansa osaamista.

- HKL:n toiminnan näkeminen eri näkökulmista on ollut hyödyllistä, sillä jokainen yksikkö on oma maailmansa. Pystyn nyt paremmin ymmärtämään eri yksiköiden haasteet ja näkökulmat.

Palkitsemisella motivaatiota työntekoon

Kertomusvuonna palkitsemisen periaatteita kehitettiin laatimalla palkitsemisohjelma. HKL:n palkitsemisohjelmalla ohjataan palkitsemiskäytäntöjä, jotta ne tukevat HKL:n tavoiteohjelman 2016–2024 tavoitteiden ja Helsingin kaupungin strategian toteutumista.

HKL:ssä noudatetaan Helsingin kaupungin kokonaispalkitsemisen mallia, joka muodostuu rahapalkasta, palkkioista, henkilöstöeduista ja aineettomista työelämän laatutekijöistä. Hyvin toimiva palkitsemisjärjestelmä on tärkeä henkilöstöjohtamisen väline, jolla tuetaan henkilöstön sitoutuneisuutta sekä innostetaan hyviin työsuorituksiin ja toiminnan kehittämiseen.

HKL:n henkilöstö on sitoutunutta, ja moni on työskennellyt talossa jo pitkään. HKL:n keskimääräinen palveluaika on lähes 12 vuotta. HKL motivoi työntekijöitään yhtenäisten ja läpinäkyvien palkkaus- ja palkitsemisperiaatteiden, ilmaisen joukkoliikenteen ja monipuolisten harrastusmahdollisuuksien avulla.

HKL:llä oli vuonna 2017 käytössä tulospalkkiojärjestelmä, jossa tulostekijät liittyivät taloudelliseen tulokseen, asiakastyytyväisyyteen ja henkilöstöön liittyviin tavoitteisiin sekä kehittämissuoriteprojektien toteutumiseen. Tulospalkkiojärjestelmän toteutumatietojen perusteella koko HKL:n henkilöstölle maksettiin tulospalkkiota maaliskuun lopulla 2018. Kertapalkitsemisella palkittiin yksilöitä tai ryhmiä erityisen hyvistä kertaluonteisista työsuorituksista ja tavoitteiden saavuttamisesta.

HKL:ssä riittää innovatiivisia ideoita

Idea- ja innovaatiotoiminnan tarkoituksena on saada henkilöstön ideat käytäntöön ja hyödyttämään sitä kautta myös työnantajaa. Aloite ideasta voi olla yksin tai yhdessä tehty ehdotus toimintojen parantamiseksi ja kehittämiseksi. Toiminnan tavoitteena on lisätä oman työn kehittämisen mahdollisuuksia.

Vuoden aikana HKL:n työntekijät tekivät yhteensä 165 aloitetta. Tehtyjen aloitteiden määrä kolminkertaistui edellisiin vuosiin verrattuna.

HKL:ssä toimii aloitetoimikunta, jonka tehtävänä on varmistaa aloitteiden tasapuolinen käsittely ja palkitseminen sekä toiminnan kehittäminen ja tiedottaminen. Vuonna 2017 aloitetoimikuntaa uudistettiin ja toiminnan tavoitteeksi otettiin entistä vahvemmin aloitteiden toteutuksen tukeminen. Toimikunta käsitteli vuoden aikana 91 aloitetta ja palkitsi niistä 34.

Boostia idea- ja innovaatiotoiminnalle Tuumasta toimeen! -kilpailulla

Idea- ja innovaatiotoimintaa edistämään kehitettiin kertomusvuonna Tuumasta toimeen! -kilpailu, joka järjestettiin ensimmäisen kerran keväällä 2017.

Kilpailun tarkoituksena on lisätä HKL:n aloitetoiminnan tunnettuutta ja tarjota työntekijöille entistä parempi väylä kehittää omia ideoitaan. Kilpailusta on tarkoitus tehdä pysyvä osa HKL:n aloitetoimintaa.

Ehdotuksia kilpailuun tuli 30. Niistä 22 täytti kilpailun edellytykset ja otettiin mukaan esikarsintaan. Ehdotuksia tuli kartongin ja elektroniikkaromun innovatiivisesta kierrätyksestä aina pysäkeille ja raitiovaunuihin sijoitettaviin aurinkopaneeleihin.

Kilpailuideoista finaalissa palkittiin neljä. Ensimmäiselle sijalle noussut idea siirrettävistä turvakaiteista tavaravaunuihin oli jo viety lähes maaliin, joten kehitettäväksi päätettiin ottaa toisen sijan napannut idea dynaamisen valaistuksen lisäämisestä.

Palkitut vuonna 2017

1. palkinto: Siirrettävät turvakaiteet tavaravaunuihin, Arto Peräkorpi ja Joonas Örn

2. palkinto: Dynaamisen valaistuksen lisääminen, Anssi Pietilä

3. palkinto: Metrovarikon aurinkovoimala ratapihoille, Lasse Rosenholm, Kalle Villberg ja Tommi Luotamo

Kannustuspalkinto: Reaaliaikainen pysäkinäyttö matkustamoon asiakkaiden käyttöön, Sami Pitko

HKL YMPÄRISTÖVASTUULLISENA TOIMIJANA

Tavoite:

- Ajoenergian kulutus vähenee prosentoin vuosittain.

Raideliikenne edistää ympäristötavoitteiden toteutumista

HKL perustehtävä on tuottaa kestävä liikunnan palveluja. Siksi HKL:n merkittävimmät ympäristövaikutukset ovatkin positiivisia. Kestävä ja laadukas raideliikenne edistää Helsingin seudun ilmasto-, ilmanlaatu- ja melutavoitteiden saavuttamista, sillä se vähentää yksityisautoilua ja edistää kaupunkirakenteen tiivistymistä.

HKL:n negatiiviset ympäristövaikutukset liittyvät muun muassa liikenneinfrastruktuurin kiinteistöjen energiankulutukseen, materiaalinkulutukseen, raideliikenteen aiheuttamaan meluun ja tärinään sekä Suomenlinnan lautan polttoaineenkulutukseen ja päästöihin.

HKL:n ympäristövaikutuksia hallitaan ISO 14001 -standardin mukaan sertifioitujen ympäristöjohtamisjärjestelmän avulla. HKL:n ympäristöjohtamista ohjaavat kaavoituksen ja kaupunkisuunnittelun lisäksi Helsingin kaupungin ympäristöasioihin liittyvät linjaukset, kuten kaupunkistrategia 2017–2021, ympäristöpolitiikka ja Kuntien energiatehokkuussopimuskauden 2017–2025 tavoitteet.

Näiden perusteella HKL:n ympäristötyölle on asetettu tavoitteet ympäristösuunnitelmassa 2017–2020. Tavoitteet on purettu toimenpiteiksi kaksivuotisessa ympäristöohjelmassa, ja niiden edistymistä seurataan tuloskortin ja toimintasuunnitelmien kautta. Ympäristötavoitteiden ja -työn tuloksista raportoidaan vuosittain sekä HKL:n vuosikertomuksessa että osana Helsingin kaupungin ympäristöraporttia.

HKL:n ympäristövaikutukset arvioidaan vuosittain yhteistyössä tärkeimpien sidosryhmien eli Helsingin kaupungin ympäristöpalvelujen ja HSL:n kanssa.

Positiiviset ympäristövaikutukset

- Raideliikenteen vaikutus alueen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen (15).
- Raideliikenteen vaikutus alueen ilmanlaatatavoitteiden saavuttamiseen (14).
- Kehittämistoimien vaikutus alueen maankäyttöön (14).
- Raideliikenteen vaikutus alueen meluongelman ratkaisuun (12).
- Vihreä sähkö (12).

Merkittävimmät negatiiviset ympäristövaikutukset

- Liikennöintisähkön kulutus (12).
- Suomenlinnan lauttaliikenteen polttoaineenkulutus ja päästöt (12).
- Materiaalien kulutus (12).
- Kiinteistöjen energiankulutus (10)..
- Raideliikenteen aiheuttama melu ja tärinä (9).

Ympäristötyön tulokset

Kohti hiilineutraalia Helsinkiä

Helsingin kaupungin tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 60 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. HKL edistää tavoitteiden toteutumista tuottamalla kestäviä joukkoliikenne- ja pyöräilypalveluja, jotka osaltaan vähentävät yksityisautoilun tarvetta. HKL hankkii ainoastaan vihreää sähköä, jolloin raideliikenteestä ei aiheudu lainkaan suoraa hiilidioksidipäästöjä.

HKL kulutti sähköä kaikkiaan 147 GWh. Liikennöinnin osuus sähkönkulutuksesta oli noin 104 GWh ja se lisääntyi 36 prosenttia. Kasvu johtuu laajentuneesta liikenteestä, ja siksi HKL seuraakin paikkakilometreihin suhteutettua kulutusta eli ajoindeksiä. Tavoitteena on yhden prosentin vuotuinen säästö.

Raitioliikenteen ajoindeksi aleni neljä prosenttia, mutta metrolinjan kasvoi jopa 41 prosenttia. Metron ajoindeksin kasvu johtuu länsimetron käyttöönoton vaatimista mittavista ilman matkustajia tehdyistä koeajoista, jotka eivät kerryttäneet paikkakilometrejä. Raitioliikenteen ajoindeksi on alentunut tasaisesti liikenteen lisääntymisestä huolimatta. Suurimpana syynä siihen on uusi energiatehokkaampi Artic-kalusto, mutta myös esimerkiksi kuljettajakoulutuksella ja taloudellisella ajotavalla on merkitystä.

Suomenlinnan lauttojen polttoaineenkulutus oli suunnilleen samalla tasolla kuin edellisvuonna eli 628 000 litraa. Matkustajamäärään suhteutettuna kulutus lisääntyi kolme prosenttia, joka johtui matkustajamäärien laskusta edellisvuoden ennätysmäisiin lukuihin verrattuna. Lauttojen polttoaineenkulutusta on tehostanut merkittävästi henkilökohtainen kulutus- ja ajotapaseuranta. Muut HKL:n ajoneuvot kuluttivat vuonna 2017 polttoainetta 211 000 litraa, joka on kuusi prosenttia enemmän kuin edellisvuonna.

HKL:n kiinteistöissä energiaa kuluu erityisesti asemien lämmittämiseen, valaisemiseen ja ilmastointiin. Varikoilla käytetään lisäksi paljon sähköä kuluttavia raskaita koneita. Vuonna 2017 kiinteistöissä kului kaukolämpöä 17,7 GWh, joka on seitsemän prosenttia vähemmän kuin vuonna 2016. Kiinteistöjen sähkönkulutus lisääntyi kolme prosenttia ja oli 34,3 GWh. Lisäksi Kalasataman metroasemalla käytettiin kaukokylmää noin 0,2 GWh. Kiinteistöissä HKL tavoittelee yhden prosentin vuotuisia energiansäästöjä. Kertomusvuonna HKL pääsi lähes tavoitteeseen, sillä energiaa säästyi 0,9 prosenttia.

Vuonna 2017 kiinteistöissä kiinnitettiin huomiota erityisesti valaistuksen energiankulutukseen. Useilla metroasemilla ja varikoilla siirryttiin led-valaistukseen, ja Hakaniemen metroaseman lippuhallin peruskorjauksen yhteydessä koko valaistus uusittiin led-pohjaiseksi.

Sähköstä loput vajaat 9 GWh kulutti muu liikenneinfrastruktuuri, kuten ulkovalaistus ja sähköbussien latauspisteet.

HKL:n suorat kasvihuonekaasupäästöt olivat kaikkiaan 5053 tonnia, joka on hieman alhaisempi kuin edellisvuonna.

HKL:n kiinteistöjen energiankulutus vuosina 2013-2017 (GWh)

	2013	2014	2015	2016	2017
Metroasemat	27,84	23,25	22,65	24,47	23,33
Varikot	27,29	26,66	23,53	24,82	25,09
Rautatieasemat	1,32	1,27	1,24	1,41	1,36
Muut kiinteistöt	1,74	2,73	1,77	1,92	2,40
Yhteensä	58,21	53,90	49,19	52,63	52,18

Raitioliikenteen sähkönkulutus (MWh) ja ajoindeksi (MWh/milj. paikka-km) 2013-2017

Vuosi	Liikennesähkö (MWh)	Ajoindeksi (MWh/milj. paikkakm.)
2013	30100	50,5
2014	28100	47,4
2015	28900	48,6
2016	29560	48,2
2017	30606	46,1

Metrolinjan sähkönkulutus (MWh) ja ajoindeksi (MWh/milj. paikka-km) 2013-2017

Vuosi	Liikennesähkö (MWh)	Ajoindeksi (MWh/milj. paikkakm.)
2013	45800	21,6
2014	47400	22,2
2015	48300	22,3
2016	46478	21,9
2017	73076	30,9

Suomenlinnan lauttojen polttoaineen kokonaiskulutus (litraa) ja kulutus suhteessa matkustajamäärään (litraa/1000 matkustaja-km) 2013-2017

Vuosi	Polttoaineen kulutus (l)	Kulutus (l/1000 matkustaja-km)
2013	661169	138,3
2014	645094	134,1
2015	600430	115,5
2016	626505	108,0
2017	628006	111,1

HKL:n suorat hiilidioksidipäästöt (tonnia CO₂-ekv.)

	Päästöt (tCO ₂)	Osuus (%)
Kaukolämpö	2885	57
Suomenlinnan lautat	1660	33
Polttoaineet	494	10
Kaukokylmä	14	0
Sähkö	0	0
Yhteensä	5053	100

Raideliikenne parantaa ilmanlaatua

HKL:llä on epäsuora positiivinen vaikutus Helsingin seudun ilmanlaatuun. Autoliikenteen pakokaasupäästöt ja katupöly ovat merkittävimpiä ilmanlaatua huonontavia tekijöitä, ja HKL:n palvelut vähentävät niitä osaltaan. Suoria pakokaasupäästöjä HKL:ssä aiheuttavat Suomenlinnan lauttaliikenne sekä työmaa-ajoneuvot ja epäsuoria kiinteistöjen kaukolämmön tuotanto.

Raitiovaunujen jarrutuksessa on turvallisuussyistä välttämätöntä käyttää jarruhiekkaa, joka vaikuttaa katupölyn määrään. Jarruhiekan käyttöä voidaan kuitenkin vähentää ennakoivalla ajotavalla, ja aihe onkin esillä kuljettajakoulutuksissa. Pölyntorjuntaa tehdään tarvittaessa pesulakaisuautoilla.

HKL tekee ilmanlaatuun vaikuttavia toimenpiteitä esimerkiksi raitiotieradan peruskorjausten yhteydessä. Sorapäällysteisten rataosuuksien pinnat korvataan asfaltilla tai nurmikivillä ja uudiskohteet tehdään aina asfaltti- tai nurmikivipäällysteisinä. Lisäksi asfalttipäällysteiden kuviointia on muutettu vähemmän katupölyä kerääväksi ja helpommin puhdistettavaksi.

Melua vähennetään kunnossapidon keinoin

HKL:llä on positiivinen vaikutus liikenteen meluun, sillä autoliikenne on suurin melun aiheuttaja. Silti myös raideliikenteestä aiheutuu melua. HKL sai vuonna 2017 yhteensä 17 kappaletta meluvalituksia, joista 13 liittyi raitioliikenteeseen ja 4 metroliikenteeseen. Teknisistä vioista johtuvat meluongelmat korjataan viipymättä. Koska raitiotierata kulkee tiiviisti rakennetussa kantakaupungissa ja radan kaarteet ovat pienisäteisiä, liikenne aiheuttaa väistämättä kolinaa ja kirskuntaa.

Keinoja melun vähentämiseksi kuitenkin on. Vuonna 2017 muun muassa rasvattiin raiteita ja asennettiin automaattirasvareita helpottamaan kirskuntaa sekä tarkistettiin nopeusrajoituksia kaarteissa. Eniten melua ovat aiheuttaneet Variotram-vaunut, joista luopumisesta tehtiin päätös kertomusvuonna. Tilalle hankittiin ja tullaan jatkossa hankkimaan hiljaisempia Artic-vaunuja.

Kestäviä hankintoja

HKL hankkii erilaisia materiaaleja ja palveluja. Helsingin kaupungin liikelaitoksena HKL noudattaa julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä ja kaupungin yhteisiä vastuullisiin hankintoihin liittyviä ohjeita. Kaupungin ja siten myös HKL:n tavoitteena on, että vuonna 2020 kaikissa hankintaprosesseissa on ympäristökriteerejä. Kertomusvuonna HKL:n euromääräisistä hankinnoista 38 prosentissa ja kappalemääräisistä 16 prosentissa oli mukana ympäristökriteerejä.

HKL:n hankintojen vastuullisuutta kehitetään kategoriahankintamallin yhteydessä. Esimerkiksi kalustohankinnoilla on kauaskantoiset vaikutukset, sillä kaluston käyttöikä on vuosikymmeniä. Uusien Artic-raitiovaunujen ja M300-metrojunien teknisen suunnittelun lähtökohtana onkin ollut elinkaaren aikainen

energiankulutus, materiaalivalinnat, kierrätettävyyden ja esteettömyys. Vuonna 2017 saatiin päätökseen kuljettajien työvaatehankinta, jossa kiinnitettiin erityistä huomiota sekä sosiaaliseen että ympäristövastuuseen.

Lähes kaikki jätteet hyötykäyttöön

HKL:n toiminnassa kuluu merkittäviä määriä erilaisia materiaaleja, kuten terästä, pesuaineita, jarruhiekkaa, puutavaraa, paperia ja loisteputkia. HKL tuotti vuonna 2017 jätettä kaikkiaan 4 639 tonnia, josta suurimmat erät olivat metalliromu (1 845 tonnia), betoni (1 257 tonnia) ja poltettava sekajäte (447 tonnia). Edellisenä vuonna jätettä syntyi noin 44 375 tonnia. Vuodet eivät ole vertailukelpoisia, sillä jätemäärä vaihtelee huomattavasti muun muassa työmaiden määrästä johtuen.

Radan rakentamiseen ja korjaamiseen sekä metron ja raitiovaunujen pyöriin käytettävä teräs kierrätetään uudelleen materiaaliksi. Pyörien käyttöikää pidennetään kunnostamalla. Muu jäte lajitellaan ja toimitetaan asianmukaiseen keräykseen. HKL:n jätteistä hyötykäytetään materiaalina 77 prosenttia, energiana 19 prosenttia ja kaatopaikalle päätyy neljä prosenttia. Luvuissa ei ole mukana vaarallisia jätteitä.

HKL:n jätejakauma 2017

Jätelaji	Tonnia	Osuus %
Metalli	1845	46
Betoni	1257	31
Poltettava sekajäte	447	11
Paperi	220	6
Sekajäte (kaatopaikka)	127	3
Rakennusjäte	43	1
Pahvi	43	1
Energiajäte	20	1
Biojäte	20	1
Iasi	7	0
Yhteensä	4030	100

HKL:n jätteen hyötykäyttöaste

- Materiaalina 77 %
- Energiana 19 %
- Kaatopaikalle 4 %