

VUOSIKERTOMUS 2020

Sisällys

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

TÄMÄ ON HKL

KAUPUNGIN PARAS LIIKE

Kestävän liikkumisen palveluita laadukkaasti ja kustannustehokkaasti

HKL 2020

Korona haastoi ja opetti

Vastuullisuusperiaatteet ohjaavat työtämme

HKL:n organisaatiota uudistettiin

Kaupunkipyöräpalvelun kauden aloitus aikaistui koronatoimena

Ensimmäiset uusitut M100-sarjan metrojunat liikenteeseen

Suuret raitiotiehankkeet edistyivät harppauksin

Raitiotieverkosto laajeni eteläisessä Helsingissä

Ainutlaatuiset varikkohankkeet etenivät

Siemens-oikeudenkäyntiin välituomio

TAVOITTEENA KUSTANNUSTEHOKKUUS

HKL:n liikevaihto kasvoi koronakriisistä huolimatta

Konkreettisia toimenpiteitä kustannustehokkuuden parantamiseksi

HKL KAUPUNKILAISTEN ARJESSA

Asiakastyytyväisyys kasvoi koronasta huolimatta

HKL huolehti matkustajien turvallisuudesta korona-aikana

Suomenlinnan lautan matkustajapaviljonki kunnostettiin

Liityntäpysäköinti on tärkeä osa matkaketjua

HKL TYÖNANTAJANA

Korona muutti työelämää

HKL:ssä voidaan entistä paremmin

HKL:ssä on ainutlaatuiset näkymät

Osaaminen kehittyi työssä ja vuorovaikutuksessa

Työtapaturmat vähentyivät korona-aikana

HKL YMPÄRISTÖVASTUULLISENA TOIMIJANA

Raideliikenne edistää ympäristötavoitteiden toteutumista

Ympäristötyön tulokset

Raide-Jokeria rakennetaan kiertotalouden periaatteiden mukaisesti

Uusi ajonohjausjärjestelmä DAS vähensi metrojunien energiankulutusta

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Vuosi 2020 oli koko maailman mittakaavassa hyvin poikkeuksellinen. Koronavirus vaikutti myös suomalaisen yhteiskuntaan dramaattisella tavalla. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen matkustajamäärät olivat enimmillään jopa 70 prosenttia tavanomaista vuotta alhaisemmalla tasolla. HKL onnistui näissä poikkeuksellisissa oloissa hyvin, sillä niin raitio- kuin metroluokituksen luotettavuus paranivat merkittävästi ja myös matkustajien tyytyväisyys liikennemuotoihimme parani.

Iloinen uutinen vuonna 2020 oli myös työhyvinvoinnissa saavuttamamme selvä paraneminen. Myönteisesti kehittyvän työhyvinvoinnin suunnan säilyttäminen onkin tärkeää, sillä kaupunkiraideliikenteen voimakkaasti muokkautuvassa toimintaympäristössä voimme menestyä vain, jos henkilöstömme voi hyvin. Ylpeydellä voimme myös todeta työtapaturmien ja raitioliikenteen kolareiden vähentyneen merkittävästi.

Kaupunkiraideliikennejärjestelmä on Helsingin seudulla laajenemassa voimakkaasti. Näkyvimpänä meneillään olevana hankkeena eteni allianssimallilla toteutettava Raide-Jokeri, jonka radan rakentamisessa ylitettiin asetettu tavoite. Yksistään Raide-Jokeri tulee valmistuessaan kasvattamaan seudun raitiotieverkon pituutta noin 50 prosentilla. Myös Kruunusillat-hankkeen valmistelu eteni, ja kaupunginvaltuusto myönsi Kalasatamasta Pasilaan -raitiotiehankeeseen rakentamisen käynnistämiseksi rahoituksen vuodelle 2021.

Metron pitkän aikajänteen riittävän kapasiteetin ja luotettavuuden varmistavan hankkeen yleissuunnitelma valmistui. Vuonna 2021 työ jatkuu hankesuunnittelulla. Samanaikaisesti HKL valmistautuu länsimetron Matinkylä-Kivenlahti -vaiheen koeliikenteeseen ja aikanaan matkustajaliikenteen alkamiseen arviolta vuonna 2023.

Kaupunkipyöräpalvelun suosio jatkui koronaviruksesta huolimatta hyvänä, ja palvelu päätettiin laajentaa koko Kehä III:n sisäpuoliseen Helsinkiin. Pyöräilyn edistämiseen liittyen valmistelimme useita metro- ja rautatieasemien pyöräpysäköintien kehityshankkeita, joista suurimpana Helsingin päärautatieaseman alittavan pyörätunnelin yhteyteen tehtävä yli 1000 pyörän pyöräpysäköintilaitos.

Kaupunkiraideliikenteen laajentuessa yhä vahvemmin seudulliseksi Helsinki arvioi yhdessä naapurikaupunkien kanssa yhteisen organisoitumisen mahdollisuuksia. Ensi vaiheessa mahdolliselta vaikuttaa Helsingin ja Vantaan yhteinen kaupunkiraideliikenneyhtiö, jonka pohjana toimisi HKL ja joka hoitaisi myös Vantaan ratikkahankkeeseen liittyviä keskeisiä tehtäviä. Seudullisen yhtiön perustaminen olisi tärkeä askel yhteiskunnan kokonaisedun ja synergiamahdollisuuksien tavoittelemiseksi.

TÄMÄ ON HKL

- Olemme läsnä kaupunkilaisten arjessa. Vuonna 2020 metrojunissa, raitiovaunuissa, Suomenlinnan lautalla ja kaupunkipyörillä tehtiin lähes 99 miljoonaa matkaa.
- Omistamme mm. Helsingin raitiovaunut, metrojunat, raitiotie- ja metroradan sekä pysäkit ja asemat, joiden kunnosta huolehtii noin 300 ammattitaitoista työntekijäämme. Yhteensä HKL:llä työskentelee yli 1200 eri alojen ammattilaista.
- Vastamme suositusta Helsingin kaupunkipyöräpalvelusta, johon käyttäjät ovat tyytyväisiä vuosi toisensa jälkeen.

- Ainutlaatuista osaamistamme tarvitaan useissa suurissa pääkaupunkiseudun raideliikennehankkeissa, kuten Raide-Jokerissa, Kruunusilloissa ja Kalasatamasta Pasilaan - raitiotiehankeissa. Vuonna 2020 investoimme uuteen joukkoliikenneinfraan noin 100 miljoonaa euroa.
- Vastuullisuus tarkoittaa meille laadukkaita, kustannustehokkaita ja ympäristöystävällisiä palveluja henkilöstön hyvinvointia unohtamatta.
- Kaiken toimintamme perusta on turvallisuus. Kunnossapitomme työntekijät huolehtivat infran ja kaluston turvallisuudesta, valvomot ja järjestyksenvalvojat puolestaan ympäri vuorokauden matkustajien ja liikennöinnin turvallisuudesta.
- Kaikista joukkoliikennemuodoista Helsingin seudun matkustajat olivat vuonna 2020 kaikkein tyytyväisimpiä järjestämäämme metro- ja raitiovaunuliikenteeseen.
- Liikevaihtomme vuonna 2020 oli 212,9 miljoonaa euroa. Olemme merkittävä joukkoliikennealan toimija, jonka liikevaihto kasvaa vuodesta toiseen.

HKL lukuina

	2020
Liikevaihto, milj. €	212,9
Henkilöstöä	1266
HKL:n osuus Helsingin seudun joukkoliikennematkoista %	39
Raitiovaunupysäkkejä	315
Metroasemia	25
Kaupunkipyöräasemia	242
Raitiovaunuja	122
Metrojunia	45
Kaupunkipyöriä	2420
Raitioteiden linjaratapituus, km	49,7
Metron linjaratapituus, km	36

Suomen linnan liikenne Oy lukuina

	2020
Liikevaihto, milj. €	4
Tulos, €	0
Henkilöstöä	16

KAUPUNGIN PARAS LIIKE

Kestävän liikkumisen palveluita laadukkaasti ja kustannustehokkaasti

Liikennesektorin toimintaympäristö on muutoksessa. Pääkaupunkiseutu kasvaa, raideliikenne ylittää kuntarajat, ihmisten liikkumistottumukset muuttuvat ja teknologia kehittyy. Ilmastokriisi asettaa liikkumiselle uusia reunaehtoja, mutta tuo joukkoliikenteelle myös runsaasti mahdollisuuksia.

Tehokas, vihreällä sähköllä toimiva ja raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja ilmastopäästöjen vähentämisen. Toimiva, kuntarajojen yli kasvava raitio- ja metroliikenne houkuttelee autoilijoita joukkoliikenteen asiakkaisiksi, mutta joukkoliikenteen palveluja on myös kehitettävä vastamaan asiakkaiden uusiin tarpeisiin.

Omistajamme Helsingin kaupungin ja tilaaja-asiakkaamme HSL:n näkökulmasta HKL:llä on kustannustehokkaiden ja laadukkaiden joukkoliikennepalvelujen tuottajana rooli koko seudun houkuttelevuuden parantamisessa. Olemme läsnä lähes jokaisen kaupunkilaisen elämässä, ja teemme kaupunkilaisten arjesta vaivatonta.

Vahvuutemme on kaksoistehtävä. Liikennöitsijänä ja joukkoliikenteen infrastruktuurin omistajana olemme Suomessa ainutlaatuinen kaupunkiraideliikenteen asiantuntija, joka toimii kokonaisuuden ja yhteiskunnan kokonaisedun kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

Kertomusvuonna HSL päätti aloittaa neuvottelut HKL:n kanssa kantakaupungin raitioliikennettä koskevan sopimuksen jatkamisesta enintään vuoteen 2039 ja Raide-Jokerin alkuvaiheen liikenteen hankkimisesta HKL:ltä enintään vuoteen 2032. Metron liikennöintisopimus jatkuu vuoteen 2024 ja lauttaliikenteen vuoteen 2027 saakka.

Haluamme jatkossakin kantaa vastuuta joukkoliikenteen toteutuksesta ja palvella yhä kasvavaa ja kaupunkirajat ylittävää asiakaskuntaamme hyvin. Jotta se on mahdollista, tulee palvelukykyimme, laatumme ja kustannustehokkuutemme olla niin korkeatasoista, että HKL halutaan pitää kumppanina raitio- ja metroliikenteen liikennöinnissä sekä raideverkon laajenuksessa myös tulevaisuudessa.

HKL työllistää noin 1200 ammattilaista, joita ilman emme pääse tavoitteisiimme. Henkilöstön tulee kokea, että heitä arvostetaan ja että heillä on mahdollisuus onnistua ja kehittyä työssään. Motivoituneen, sitoutuneen ja osaavan henkilöstön työn ansiosta lunastamme lupauksemme.

Tavoitetilamme 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 osaja.
4. HKL on Suomen paras julkisen sektorin työpaikka.

Keskeisimpien tavoitteiden toteutuminen

Vuosi 2020 oli koronapandemian vuoksi HKL:llekin poikkeuksellinen ja haastava, mutta onnistuimme silti saavuttamaan tavoitteemme verrattain hyvin.

Asiakasmäärämme väheni maalisi- ja joulukuun välisenä aikana yli 40 prosenttia sekä raitio-, metro- että lauttaliikenteessä, ja liikennöintiä jouduttiin supistamaan. Koko vuoden raideliikenteen asiakasmäärä oli 36 prosenttia edellisvuotta alhaisempi.

Myös kaupunkipyöräpalvelun asiakasmäärä väheni ensimmäistä kertaa, vaikka muuhun joukkoliikenteeseen ja liikkumiseen nähden se olikin suhteellisen korkea. Koko palvelussa tehtiin vuoden aikana yhteensä noin 3,2 miljoonaa matkaa eli noin 80 prosenttia vuoden 2019 matkoista. Helsingin kaupunkipyöräpalvelu tarjosi koronapandemian keskellä verrattain turvallisen tavan liikkua, ja siksi kaupunkipyöräkausi avattiinkin hieman tavallista aikaisemmin.

Asiakastyytyväisyyteen korona ei sen sijaan vaikuttanut heikentävästi. HSL:n teettämässä joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimuksessa metroliikenne sai kaikista liikennemuodoista selvästi parhaan kokonaisarvosanan, ja tyytyväisyys parani edellisvuoteen nähden. Raitioliikenteessäkin kokonaistyytyväisyys pysyi vuoden 2019 tasolla. Myös kumppaniemme tyytyväisyys HKL:n toimintaa kohtaan parani edelliseen vuoteen verrattuna poikkeusoloista huolimatta, mutta tavoitetta emme aivan saavuttaneet.

Koronapandemia heijastui myös liikenteen luotettavuuteen, ja tavoitteet ylitettiin reilusti molemmissa liikennöintimuodoissa. Poikkeustilanteessa ajettiin harvennettua liikennettä maaliskuusta alkaen, mikä vapautti sekä kalusto- että kuljettajaresursseja ja mahdollisti siten erinomaisen liikennöinnin luotettavuuden.

Kustannustehokkuuden parantamisessa onnistuimme, sillä toiminnan kokonaiskustannukset paikkakilometriä kohden olivat hieman tavoitetta alhaisemmat. Korona supisti liikennöintiä, mutta kustannustehokkuuden eteen tehdyn työn ansiosta pääsimme silti tilanteeseen nähden hyvään tulokseen.

Henkilöstön tyytyväisyyden parantaminen on ollut viime vuosien tärkeä painopiste, ja nyt työn tulokset alkavat näkyä. Kertomusvuonna tehdyn Kunta10-kyselyn tulokset paranivat merkittävästi edellisestä kyselystä. Erityisen positiivisina asioina kyselyssä nousivat työilmapiirin, yhteistyökyvyn ja työn imun aiempaa paremmat tulokset. Myös johtaminen ja esihenkilötyö koetaan aiempaa myönteisemmin. Sen sijaan syrjinnän, kiusaamisen ja seksuaalisen häirinnän poistamiseen meidän on jatkossa kohdennettava lisää toimenpiteitä.

HKL 2020

HKL 2020 lukuina

	2020	2019
Matkustajia raitioliikenteessä, milj.	34,9	56,8
Matkustajia metroliikenteessä, milj.	60,4	92,6
Matkustajia Suomenlinnan lautalla, milj.	1,1	2,2
Ajoneuvokuljetuksia Suomenlinnan lautalla	15 882	16 572
Kaupunkipyörämatkoja, milj.	2,6	3,2
Raitioliikenteen paikkakilometrit, milj. km*	751,3	779,1
Metroliikenteen paikkakilometrit, milj. km*	3430,2	3477,2
Raitioliikenteen matkustajakilometrit, milj. km**	77	125
Metroliikenteen matkustajakilometrit, milj. km**	479	734
Raitioliikenteen aikataulun mukaisista lähdöistä ajettiin, %	99,93	99,79
Metroliikenteen aikataulun mukaisista lähdöistä ajettiin, %	99,96	99,87

*Paikkakilometri kertoo vaunun tai junan kulkeman matkan kerrottuna asiakaspaikkojen määrällä

**Matkustajakilometri kertoo vaunun tai junan kulkeman matkan kerrottuna todellisella matkustajamäärällä

Korona haastoi ja opetti

Kertomusvuosi oli poikkeuksellinen meille kaikille. HKL:ää vuosi haastoi pitämään kaupungin liikkeessä ennennäkemättömistä poikkeusjärjestelyistä huolimatta. HKL todisti olevansa luotettava ja keskeinen yhteiskunnallinen toimija, joka pysyy toimintakykyisenä kriisistä riippumatta.

HKL seurasi ja noudatti viranomaisten suosituksia ja kaupungin linjauksia koronavirustaistelussa. Menettelytapoja joukkoliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi selvitettiin yhdessä HSL:n kanssa.

HKL:n kriisiryhmä laajennettiin heti alussa koronakoordinaatioryhmäksi, jossa oli mukana HKL:n koronan vastaisen työn avainhenkilöitä, kuten siivoustyön asiantuntijoita, liikennöintiyksikön ja kaluston kunnossapidon esihenkilöitä, isännöintiä, kalustoasiantuntijoita, työsuojelun edustajia, viestintä, HKL:n johto sekä turvallisuuspäällikkö.

Ryhmässä käsiteltiin koronan ehkäisyyn ja varautumiseen liittyviä HKL:n toimia, joten huomioitavia asioita oli paljon aina oman henkilöstön ja matkustajien suojaamisesta kriittisten varaosien saatavuuden varmistamiseen ja vuokralaisten tilanteiden helpottamiseen asti. Varsinkin keväällä uusi tilanne ja yleisen ohjeistuksen tulva pitivät tahtia kovana, ja vuoden loppua kohden ryhmän toiminnasta tuli viikoittaista rutiinia.

Ryhmässä seurattiin tiiviisti matkustusväljyyden kehittymistä kulkuneuvoissamme. Metro- ja raitiovaunuliikenteen matkustajamäärät putosivat rajusti. Keväällä määrä oli alhaisimmillaan 75 prosenttia normaalista ja syksyllä 40-50 prosenttia.

HKL:n turvallisuuspäällikkö **Juhana Hietaranta** osallistui myös muun muassa kaupunkiympäristön toimialan kriisiryhmään, kaupungin turvallisuus- ja valmiusyksikön tilanepalaveriin sekä piti säännöllisesti yhteyttä HSL:ään ja Traficomiin.

- Seurasimme turvallisuuspalveluissa suosituksia ja linjauksia, ylläpidimme tilannekuvaa ja koordinoimme ohjeistuksia HKL:n tarpeisiin, Hietaranta kertoo.

Kaiken epätietoisuuden keskellä Hietaranta näkee kertomusvuoden koronatilanteen tuoneen mukanaan myös jotain positiivista.

- Uskon, että tämä parantaa valmiuksiamme varautua myös muihin kriisitilanteisiin, joissa korostuu yhtä lailla tilannekuvan merkitys sekä kriittisten toimintojen tunnistaminen ja niiden turvaaminen.

KORONA-AJAN SANKARIMME

HKL:ssä korona-arjen sankareita olivat he, jotka viruksesta huolimatta tekivät töitä ihmisten parissa ja pitivät metron ja ratikan liikkeessä.

Sanni Kopsa, raitiovaunukuljettaja

”Tein ihan normaaleja vuoroja, mutta matkustajamäärät vaunuissa vähenivät todella paljon. Sain ajella rauhassa, ja piti pitää huolta siitä, etten ole aikataulusta edellä. Itse ehkäisin koronan leviämistä siten, että pidin ohjaamon ikkunaa auki, jotta ilma vaihtui. Desin fioin ohjaamon aina vaihtaessani vaunua ja lopettaessani vuoron.”

Ilkka Elovaara, kikkamies, Töölön varikko

”Koronatilanteen myötä kikkamiesten vastuu lisääntyi; nivelvaunujen ohjaamojen eristämisen hoidimme yhdessä yössä. Käytämme samoja työkaluja, joten oli tärkeää, että aina käytön jälkeen desinfioimme pinnat. Meitä kikkamiehiä on 15 Töölössä ja saman verran Koskelassa, joten oli tärkeää, että pysyimme terveinä.”

KORONA TIIVISTI HKL:N JA TRAFICOMIN YHTEISTYÖTÄ

HKL:llä on ollut korona-aikana tärkeä rooli yhteiskunnan toimivuuden ylläpitämisessä. Siksi yhteistyö erilaisten viranomaistahojen, kuten Traficomin kanssa, on ollut tärkeää.

Ylitarkastaja **Jouko Pirttimäki** työskentelee Traficomilla raideliikenteen varautumiseen liittyvien tehtävien parissa. Koronan myötä hänestä tuli Traficomin oman koronatiimin jäsen, mikä lisäsi yhteistyötä raideliikenteen parissa työskentelevien tahojen, kuten HKL:n kanssa.

- Keväällä korona vei kaiken työaikani. Joka päivä liikenne- ja viestintäministeriölle koottiin päivän tieto koronan vaikutuksista liikennöintiin. HKL:ltä raportin toimitti meille eteenpäin vietäväksi turvallisuuspäällikkö **Juhana Hietaranta**, Pirttimäki kertoo.

HKL raportoi Traficomille, millaisia toimenpiteitä turvallisuuden edistämiseksi tehtiin ja suunniteltiin. Erityisesti HKL:ltä tarvittiin tietoa matkustajamääristä, matkustajien maskinkäytöstä, turvavälien toteutumisesta metrojunissa ja raitiovaunuissa sekä korkean hygieniatason toteutumisesta metroasemilla ja kulkuvälineissä.

- Yhteistyö HKL:n kanssa oli hedelmällistä ja mutkatonta. Saimme luotettavaa ja tarkkaa analyysia muun muassa matkustajamäärien pienenemisestä, Pirttimäki kiittää.

Kun korona hieman rauhoittui ja toimintatavat selkiytyivät, raportointia harvennettiin viikoittain tapahtuvaksi.

Ennakolta varautumista

Raideliikennelain astuttua voimaan 2018 Traficom ja HKL ryhtyivät yhdessä pohtimaan, millaisista häiriötilanteista Traficomille tulisi raportoida. Työ loi perustaa tulevalle yhteistyölle, vaikka koronavuosi 2020 opettikin ennakoinnista ja varautumisesta monin verroin lisää.

- Kehitimme hyvän mallin tiedon vaihtoon sekä järjestäytymiseen ja verkostoitumiseen häiriötilanteissa. Lisäksi saimme aikaan tarkennuksia lakiin muun muassa liikenteen keskeyttämisestä poikkeustilanteissa. Varautumisen merkitys korostuu nyt ja tulevaisuudessa, Pirttimäki muistuttaa.

Liikenneturvallisuus on yhteinen päämäärä

HKL:llä ja Traficomilla oli koronavuonna 2020 sama päämäärä: pitää huolta kansalaisten turvallisuudesta ja joukkoliikenne toiminnassa.

- Vuosi oli erilainen ja haastava meille kaikille. Vaikka olen tehnyt varautumisen kanssa töitä yli 20 vuotta, tilanne oli äärimmäisen poikkeuksellinen, Pirttimäki toteaa.

Pirttimäen mukaan HKL suoriutui tehtävästään erinomaisesti ja sai toiminnan hyvin hallintaan osaavan henkilökunnan sekä äärimmäisen venymisen avulla, mikä oli ensiarvoisen tärkeää.

- Hyvän yhteistyön merkitys korostuu äärimmäisten vaikeiden asioiden äärellä, ja haluan kiittää HKL:ää erityisesti yhteisten ratkaisujen löytymisestä. Traficom viranomaisena tekee lain sille suomin valtuuksin erilaisia päätöksiä ja ratkaisuja, mutta alan toimijoiden ammattitaitoa ja näkemyksiä kuulematta ei onnistuneita ratkaisuja olisi saatu aikaan. Traficom ja HKL toimivat molemmat omalla sektorillaan palvelutehtävässään, vaikka rooli onkin erilainen, Pirttimäki selvittää.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntiliikenteen varmistaminen erilaisissa häiriötilanteissa on tunnistettu myös kansallisella tasolla keskeiseksi huoltovarmuuden tekijäksi. Pääkaupunkiseudun toimivuus perustuu merkittävilta osin sujuvaan joukkoliikenteeseen. Jos raitio- ja metroliikenne ei Helsingissä toimisi, seuraukset yhteiskunnalle ja elinkeinoelämälle olisivat vakavat. Siksi HKL:n rooli onkin yhteiskunnan toiminnan kannalta merkittävä.

Vastuullisuusperiaatteet ohjaavat työtämme

HKL:lle laadittiin kertomusvuonna vastuullisuusperiaatteet, jotka johtoryhmä hyväksyi elokuussa 2020. Haluamme kuulua alan vastuullisimpien toimijoiden joukkoon, ja periaatteet määrittävät toimintamme vastuullisuuden vähimmäistason.

Vastuullisuusperiaatteissa kuvataan tavat, joilla toimimme eettisesti suhteessa ympäröivään yhteiskuntaan, vaikutuspiirissämme oleviin ihmisiin ja organisaatioihin sekä ympäristöön. Periaatteet määrittelevät sen, millainen toiminta on meille hyväksyttyä ja miten huomioimme sidosryhmiemme tarpeet toiminnassamme.

Toimintamme ja sidosryhmiemme kannalta tärkeimmät vastuullisuuden teemat liittyvät turvallisuuteen, oman henkilöstömme hyvinvointiin, kaupunkilaisiin ja muihin sidosryhmiin, talouteen ja hyvään hallintotapaan sekä ympäristöasioihin.

Periaatteet ohjaavat kaikkea toimintaamme ja kaikkia HKL:läisiä. Yksiköt ja palvelut vastaavat oman toimintansa vastuullisuudesta ja jokainen HKL:läinen siitä, että toimii vastuullisuusperiaatteiden mukaisesti omassa työssään. Lisäksi edellytämme periaatteiden noudattamista myös alihankkijoilta, urakoitsijoilta ja muilta kumppaneilta.

Vastuullisuuden johtamisen ja kehittämisen tukena HKL:llä on toimintajärjestelmä, joka kattaa kaiken toimintamme turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasiat. Toimintajärjestelmällemme on myönnetty ISO 9001-, ISO 14001 ja ISO 45001 -sertifikaatit.

Toimintajärjestelmän mukaista vastuullista toimintaa tukemaan perustettiin kertomusvuonna uusi turvallisuus-, laatu- ja ympäristöryhmä. Ryhmän tehtävä on varmistaa turvallisuuteen, laadunhallintaan ja ympäristöasioihin liittyvien käytäntöjen, kuten riskienhallinnan, omavalvonnan, toimintaohjeiden hallinnoinnin ja sisäisten auditointien tehokas toteutuminen, parantaa yksiköiden välistä yhteistyötä sekä muodostaa HKL:n turvallisuus-, laatu- ja ympäristöasioiden tilasta kokonaiskuva johtamisen tueksi.

HKL:n organisaatiota uudistettiin

Kertomusvuonna HKL:ssä tehtiin organisaatiomuutoksia, joilla tähdättiin omaisuudenhallinnan, kunnossapidon ja liikennöintiyksikön vastuiden selkeyttämiseen ja esihenkilötyön parantamiseen.

Entinen infra- ja kalustoyksikkö jakautui omaisuudenhallintayksiköksi ja suuret kaupunkiraidehankkeet - yksiköksi. Liikennöintiyksikkö jakautui liikennetuotantopalveluun ja liikennehenkilöstöpalveluun, ja kunnossapitoyksikössä tehtiin useita eri uudistuksia toiminnan selkeyttämiseksi.

OmaisuuDENhallintayksikkö

OmaisuuDENhallintayksikkö vastaa Helsingin olemassa olevan joukkoliikenneinfrastruktuurin sekä raitiovaunu- ja metrojunakaluston omaisuuden hallinnasta ja kehittämisestä sekä kaluston uushankinnoista. Yksikkö toteuttaa lisäksi pieniä ja keskisuuria uusinvestointeja, peruskorjauksia ja korvausinvestointeja.

Yksikön vastuulle kuuluvat muun muassa raitio- ja metroradat, metroasemat, raitiotiepysäkit, raitio- ja bussipysäkkikatokset, Helsingin kaupungin omistamat juna-asemat, bussiterminaalit, varikot sekä liityntäpysäköintialueet.

OmaisuuDENhallintayksikön keskeinen tehtävä on edellä mainitun omaisuuden koko elinkaaren aikainen hallinta joukkoliikenteen palvelukyvyyn ylläpitämiseksi, kehittämiseksi ja kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö perustettiin, jotta HKL:llä on mahdollisimman hyvät edellytykset vastata kaupungin kasvuhaasteisiin taloudellisesti ja laadullisesti tehokkaalla tavalla. Pääkaupunkiseudun kaupunkiraideliikenneverkosto kasvaa lähitulevaisuudessa voimakkaasti, ja hankkeiden onnistuminen on koko yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeistä. Suurten hankkeiden toteuttaminen ja johtaminen eriytettiin omaksi yksiköksen, jotta voimme varmistaa niiden asiantuntevan ja riittävästi resursoitun johtamisen ja toteuttamisen.

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö vastaa suurten käynnissä olevien pikaraitiotiehankeiden, kuten Raide-Jokerin, Kruunusiltojen radan ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen toteuttamisesta sekä tulevien hankkeiden, kuten Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitioteiden suunnittelusta. Lisäksi yksikkö johtaa uusien varikkojen rakentamishankkeita ja metron kapasiteetin kehittämishanketta.

Kunnossapitoyksikkö

Myös kunnossapitoyksikössä valmistauduttiin toimintamme laajenemiseen, ja kahden vastuupäällikön mallista siirryttiin viiden vastuupäällikön johtamismalliin. Nyt yksikössä on kolme kunnossapitopäällikköä (kiinteistö-, rata-, ja kalustokunnossapito), joiden lisäksi kehityshankkeista vastaa kehityspäällikkö ja kunnossapitohankkeista hankepäällikkö.

Infran kunnossapitopalvelu jakautui organisaatiouudistuksen myötä kahteen eri kunnossapitopalveluun: kiinteistökunnossapitoon ja rata-kunnossapitoon. Lisäksi kunnossapitoon perustettiin uusi kehitystiimi, joka tuottaa yksikön operatiivisille kunnossapitopalveluille keskitetysti tarvittavia tuotantotalouden, henkilöstöosaamisen sekä tuotanto-omaisuuden hallinnan kehitys- ja tukipalveluja.

Varastot ja materiaalihallinto siirtyivät kunnossapitoyksikön vastuulle ja raitioratakorjaamo- ja konepajatoiminnot kaluston kunnossapidon yhteyteen.

Suuret hankkeet vaikuttavat kunnossapitoyksikön toimintaan, sillä niiden määrätietoinen haltuunotto ja aktiivinen osallistuminen käyttöönoton suunnitteluun ovat hankkeiden onnistumisen kannalta ensiarvoisen tärkeää. Kunnossapitoyksikkö varmistaa myös riittävän suunnitelmallisuuden eri resurssien ja toimintatapojen kehittämisessä ennen varsinaisten hankkeiden operatiivista käyttöönottoa.

Infran ja kaluston kunnossapidon organisaatiouudistuksen tavoitteena on lisätä aikaa esihenkilötyölle. Uudistuksella haluttiin myös selkeyttää infran kunnossapidon asiantuntijoiden ja esihenkilöiden

työtehtäviä, tasata työmääriä ja kirkastaa yksiöiden välisiä toimintatapoja. Kaluston kunnossapidossa haluttiin siirtyä varikkokeskeisestä ajattelutavasta toimintakeskeiseen ajatteluun. Tavoitteena on saada kaluston kunnossapidon organisaatio tukemaan turvallisuuden, osaamisen ja työnyhyvinvoinnin kehittämistä.

Liikennöintiyksikkö

Liikennöintiyksikkö jaettiin liikennetuotantopalveluun ja liikennehenkilöstöpalveluun. Organisaatiomuutoksella varmistetaan, että kuljettajien esihenkilötyöhön ja sen kehittämiseen on jatkossa nykyistä enemmän aikaa ja resursseja. Samoin operatiiviseen toimintaan keskittyvillä liikennetyönjohtajilla on jatkossa nykyistä selkeämpi vastuu omasta toiminnastaan ja sen kehittämisestä. Liikennetyönjohtajat hoitavat niin päivystyksen, asematyötä, akuutit kuljettajien työpäivään liittyvät asiat kuin operatiivisia vastuualueita liikennetuotantopalvelussa.

Liikennehenkilöstöpalvelussa ryhmäpäälliköiden pääasiallinen tehtävä on toimia kuljettajien esihenkilöinä. Ryhmäpäälliköt hoitavat lähiesihenkilötoimintaa, kuljettajien työsuhteisiin liittyviä asioita, asemapalveluita ja omia vastuualueitaan liikennehenkilöstöpalvelussa. Näiden kahden palvelun lisäksi liikennöintiyksikköön kuuluu kuljettajakoulutus ja valvomotoiminta.

RYHMÄPÄÄLLIKÖN TYÖ ON TUKEA KULJETTAJIA

Liikennöintiyksikön organisaatiouudistuksen myötä perustettiin ryhmäpäällikön toimi, jotta lähiesihenkilötyölle saataisiin enemmän aikaa. Yksi uusista ryhmäpäälliköistä on Sara Hynönen.

”Tulin HKL:lle ajamaan metroa, sitten pääsin vuoden kestävään ajojärjestelijävalmennukseen ja suoritin samalla raitiovaunun ajoluvan. Ajojärjestelijävalmennuksen loppuvaiheessa tuli mahdollisuus hakea ryhmäpäälliköksi, johon minut valittiinkin. Parasta tässä työssä on auttaminen, koen että tämä on palveluammatti.

Hoidan kuljettajien päivittäisiä asioita, joita voivat olla vaikkapa palkka-asioiden selvittely, turvallisuuspoikkeamien käsittely tai työkyvyn tukeminen. Reilu puolet ajasta istun tietokoneen ääressä, toisen puolen kohtaan ihmisiä, lähinnä kuljettajia. On tärkeää, että olemme siellä missä kuljettajatkin, jotta pystymme reagoimaan asioihin mahdollisimman nopeasti.

Joka päivä opin uusia asioita ja autan kuljettajia. Minun työni on luoda perustaa sille, että kuljettajat pystyvät hoitamaan työnsä mahdollisimman hyvin.”

Kaupunkipyöräpalvelun kauden aloitus aikaistui koronatoimena

Kaupunkipyörät olivat yksi Helsingin kaupungin keinoista hillitä COVID-19 -viruksen leviämistä keväällä 2020.

Kaupunkipyöräpalvelu tarjosi koronapandemian keskellä verrattain turvallisen tavan liikkua, joten kaupunkipyöräkausi päätettiin THL:n kehotuksesta avata kaudelle 2020 reilua viikkoa suunniteltua aiemmin.

Kaupunkipyöräkäyttäjät myös ohjeistettiin käsihygienian tärkeydestä. Koska työmatkojen tekeminen kertomusvuonna väheni, vähenivät myös kaupunkipyörillä tehdyt matkat. Kaupunkipyörät olivat silti suosittu kulkumuoto myös kaudella 2020. Käyttömäärät olivat muuhun joukkoliikenteeseen ja liikkumiseen

nähdessä suhteellisen korkeat. Koko palvelussa tehtiin yhteensä noin 3,2 miljoonaa matkaa eli noin 80 prosenttia vuoden 2019 määrästä.

Helsingissä ja Espoossa lähes kolmannes kaupunkipyöräilijöistä kertoi korvanneensa kaupunkipyörillä joukkoliikenteen käyttöä. Vuoteen 2019 verrattuna kaupunkipyöriä käytettiin vähemmän työmatkoilla ja enemmän asiointimatkoilla sekä kuntoilun vuoksi.

Kaupunkipyörien suosio, systeemin toimivuus ja kaupunkilaisten aktiivisuus ovat mahdollistaneet palvelun jatkuvan kehittämisen. Kertomusvuonna 2020 aloitettiin valmistelut kaupunkipyöräpalvelun laajentamisesta lähes koko Helsingin alueelle 105 uudella pyöräasemalla. Kaupunkilaisten toiveita tulevan laajennuksen asemapaikoista kyseltiin 2020 elo-syyskuussa.

Palvelualueen laajentamisen vuoksi koko kauden käyttömaksua nostettiin viidellä eurolla, jolloin uusi kausimaksu on 35 euroa. Korotuksella katetaan palvelun kustannuksia, jotka ovat tämän ja edellisen laajennuksen myötä nousseet merkittävästi. Tällä mallilla käyttömaksuilla ja kaupungin tuella katettu osuus on muiden joukkoliikennepalveluiden tapaan tasapainossa.

Vuoden 2020 luvut:

Matkoja yhteensä vajaa 3,1 miljoonaa

Joista Helsingissä 2,6 miljoonaa

Matkoja pyörää kohden keskimäärin 4,8 Helsingissä, 3,9 Espoossa ja Helsingissä

Koko kauden rekisteröityneitä Espoossa ja Helsingissä noin 45 000 koko kaudeksi, 3300 viikoksi, reilu 19 000 päiväksi

Keskimääräinen ajomatka 2,4 km

Keskimääräisen ajomatkan kesto 18 min

Pyöräasemia 242

Pyöriä 2420

KEKSI PYÖRÄ UUELLEEN -IDEAKILPAILUSTA RATKAISUJA PYÖRÄLIIKENTEeseen

HKL järjesti keväällä 2020 Keksi pyörä uudelleen -ideakilpailun, jossa haettiin innovatiivisia ideoita pyöräliikenteen kehittämiseen.

Tavoitteena oli kokeilujen kautta saada uusista palveluista aitoa käyttäjäpalautetta, oppeja ja käytännön kokemuksia.

Kokeiluhaku suunnattiin uudentyyppisiä pyöräilyä tukevia palveluja tai ratkaisuja tarjoaville yrityksille ja yhteisöille, ja sen tuloksena saatiin yhdeksän kokeiluhakemusta. HKL:n asiantuntijaraati valitsi kokeiluun kaksi ehdotusta: yhteiskäyttöiset tavarapyörät Jätkäsaaren ja Ruoholahden alueella sekä kaupunkipyörien saatavuutta ennustavan sovelluksen.

Kuormapyöräkokeilussa kaupunkilaiset voivat ottaa sähkökuormapyörän käyttöönsä älypuhelimien sovelluksella, kulkea sillä vapaasti ja lopettaa pyörän käytön sovelluksen osoittamilla alueilla. Kokeilun kumppanina toimi Lähikauppa Ruoholahti ja palvelumallin kehitti Colossus Finland Oy.

Kaupunkipyörien saatavuutta ennustavan sovelluksen kokeilu toteutettiin HKL:n ja Espoon kaupungin yhteistyönä. Kokeilun aikana kaupunkipyörien saatavuutta tietyillä asemilla ja lähitulevaisuuden ennustetta pystyi tarkastelemaan älypuhelimella, tabletilla tai tietokoneella.

Molemmissa kokeilussa on potentiaalia jatkokehitykseen. Kokeilut tarjosivat HKL:lle myös tärkeää tietoa ja oppia vastaavien palvelujen kysynnästä ja potentiaalista osana kaupunkiliikenteen palvelukokonaisuutta.

Ensimmäiset uusitut M100-sarjan metrojunat liikenteeseen

HKL peruskorjaa kaikki M100- ja M200-sarjan metrojunat. Peruskorjaukset aloitettiin syksyllä 2020 M100-sarjan junista, ja kaksi ensimmäistä junaa palasi matkustajaliikenteeseen marraskuussa.

Junien peruskorjaus parantaa matkustusviihtyvyyttä: matkustamon sisustusta uudistetaan ja juniin asennetaan led-valaistukset. M100-sarjan metrojuniin tulee lisää avointa tilaa, joka soveltuu muun muassa polkupyörien kuljettamiseen. Peruskorjauksessa päivitetään myös matkustajainformaatiojärjestelmä, pintakäsitellään kori ja uudistetaan M100-junien ohjaamot kokonaan ajopöytä mukaan lukien. Ajoergonomian parannus toteutetaan metrojunankuljettajien toiveiden ja tarpeiden pohjalta.

Hankkeessa peruskorjataan kaikkiaan 39 Valmetin/Strömbergin vuosina 1979–1984 valmistamaa M100-metrojunaa ja 12 Bombardierin vuosina 2000–2001 valmistamaa M200-metrojunaa. Vaunut peruskorjaa raidekaluston kunnossapitoyritys VR FleetCare. Vaunut pintakäsitellään VR FleetCaren Pieksämäen konepajalla, ja muu työ tehdään Helsingin varikolla Ilmalassa.

Suuret raitiotiehankkeet etenivät harppauksin

Kertomusvuosi oli vaiherikas suurille raitiotiehankkeille. Raide-Jokerin rakentaminen jatkui, ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen ja Kruunusiltojen kehittämis- ja suunnitteluvaiheet etenivät.

Raide-Jokeri

Vuoden 2020 loppuun mennessä Raide-Jokerin toteutusvaihetta oli takana jo 1,5 vuotta ja rakennustöistä oli valmiina noin 44 prosenttia.

Koronapandemia aiheutti haasteita, mutta Raide-Jokerin rakentaminen jatkui läpi vuoden, ja koronan vaikutukset jäivät lopulta pieniksi. Epävarmuutta aiheutti Patterimäen puiston puunkaatoihin liittyvä oikeuskäsittely. Puunkaadoille myönnetystä poikkeamisluvasta valitettiin, ja oikeusprosessi jatkui vuonna 2021, ja työt voivat edetä suunnitellun mukaisesti.

Vuoden 2020 aikana työt etenivät lähes koko linjalla. Espoossa saatiin ensimmäisiä osuuksia valmiiksi ja luovutettua tilaajalle. Marraskuussa luovutettiin Espoolle ensimmäinen hankkeen ajolankoja vaille valmis osuus, Leppävaarankatu, sisältäen radan, kadun ja kivityksen. Lisäksi luovutettiin katuja sekä Espoon ensimmäiset Raide-Jokeri-sillat.

Vuoden 2020 aikana rakentaminen alkoi myös Pakilantiellä ja Eliel Saarisen tiellä. Pitäjänmäentiellä työmaa laajeni koko 1,5 kilometriä pitkälle osuudelle. Pirjontien ja Pirkkolantien katutyöt saatiin pääosin valmiiksi, ja nämä suljettuna olleet kadut avattiin lokakuun 2020 alussa. Patterimäen tunneli louhittiin Arinatien hiekkasiilon kautta suuaukkoja vaille valmiiksi.

Oulunkylä–Viikinmäki-alueella kiskoasennukset saatiin valmiiksi Norrtäljentien osuudella, ja katu avattiin bussiliikenteelle 1.1.2021. Vantaanjoen ylittävä Tulvaniitynsilta avattiin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön lokakuussa.

Viikki–Itäkeskus-alueella kiskoja asennettiin jo Maaherrantielle, Pihlajamäentielle, Viikintielle ja Viilarintielle. Työt Viikinkaarella aloitettiin keväällä 2020. Varikkoalueella Roihupellossa huolto- ja säilytyshallien runkoja alettiin pystyttää loppuvuodesta 2020.

Vuoden aikana kaivettiin maata 350 000 kuutiota, louhittiin kalliota 175 000 kuutiota, tehtiin rakennekerroksia 250 000 kuutiota, valettiin betonia 27 000 kuutiota ja asennettiin kiskot 9100 metrille kaksiraiteista rataa.

Käyttöönottoon valmistaudutaan jo hyvää vauhtia. Vuonna 2020 ensimmäiset liikennevaloliittymät käyttöön otettiin ja luovutettiin tilaajalle. Ensimmäinen tehdastarkastettu mallivaunu saapuu testattavaksi arviolta maaliskuuhun 2021.

Raide-Jokeri-pikaraitiolinja rakennetaan Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille. Se korvaa linjan 550, joka on Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja.

Radan pituus 25 km

34 pysäkkiä

Tuntinopeus keskimäärin 25 km

Kalasadamasta Pasilaan

Hankkeen vuosi 2020 kului suunnittelu- ja kehitysvaiheen parissa. Big Room -työskentely alkoi toukokuussa, ja vuoden mittaan hankkeen sisältö, tavoitteet ja budjetti tarkentuivat. Tekijöiden järjestäytymisen myötä myös hankeorganisaatio sai muotonsa, ja tunne ”KaPalaisuudesta” alkoi voimistua. Useita sisäisen viestinnän kanavia otettiin käyttöön, ja hankkeen viralliset verkkosivut ja somekanavat näkivät kesäkuussa päivänvalon.

Myös ulkoisia sidosryhmiä pyrittiin huomioimaan alkumetreiltä lähtien. Ensimmäinen virtuaalinen hankeinfo järjestettiin kesäkuussa, ja hanke osallistui myös Uutta Keski-Helsinkiä -asukastapahtumaan lokakuussa. Loka-marraskuussa hankealueen asukkaille laadittiin kysely, jonka tavoitteena oli kerätä tietoa suunnittelutyön tueksi. Kysely kirvoitti 185 vastausta, joissa korostuivat muun muassa turvallisuus, kaupunkivihreän säilyttäminen ja ympäristön viihtyisyys. Kyselyn perusteella koottiin myös asukasraati, jonka toiminta alkaa pian.

Hanke näkyi myös katukuvassa, sillä pohjatutkimustiimit jalkautuivat heinäkuusta lähtien Hermannin rantatielle ja Vallilanlaaksoon selvittämään maaperän laatua ja pilaantuneisuutta.

Vuonna 2021 hankkeessa eletään jännittäviä aikoja, sillä suunnitelmien mukaan esirakentaminen alkaa Nihdissä kesän kynnyksellä ja Pasilassa syksyllä. Vauhdikkaasti alkanutta suunnittelutyötä jatketaan, ja julkiseen näkyvyyteen panostetaan lisää. Vastuullisuusteemat nousevat entistä keskeisempään rooliin sekä sisäisessä että ulkoisessa toiminnassa.

Kalasadaman raitiotie on osa Kalasadaman aluerakentamisen kokonaisuutta. Raitiotietä rakennetaan noin 4,5 kilometriä reitille Nihti–Kalasadaman keskus–Vallilanlaakso–Pasila. Raitiotie rakennetaan osaksi Helsingin raitiotieliikenteen runkoverkkoa.

Radan pituus 4,5 km

8 pysäkkiä

Tuntinopeus keskimäärin 20 km

Kruunusillat

Vuoden 2020 aikana Kruunusillat-allianssi saavutti ensimmäisen kehitysvaiheensa eli KAS1:n tavoitteet ja siirtyi KAS2-vaiheeseen, jonka tavoitteista tärkein on tavoitekustannuksen asettaminen. Allianssille määriteltiin jo kehitysvaiheeseen avaintulosalue-tavoitteet, joilla mitataan kustannusohjauksen, vastuullisuuden, julkisuuskuvan ja matka-ajan toteutumista.

Organisaatio on kasvanut KAS2-vaiheessa suunnitellusti: vuoden 2020 lopussa hankkeelle työskenteli ainakin osa-aikaisesti jo yli 300 henkeä, kun vuotta aiemmin vastaava luku oli puolet vähemmän.

Loppuvuoden 2021 aikana allianssin tavoitteena on siirtyä tuotantovaiheeseen. Jo ennen sitä Hakaniemessä ja Laajasalossa aloitetaan liittyvien hankkeiden sellaisia töitä, jotka olisi tehtävä ilman raitiotiehankettakin.

Kruunusillat-hanke yhdistää kymmenen kilometrin raitiotieyhteydellä Laajasalon, Korkeasaaren ja Kalasadaman keskustaan. Hankkeen näkyvimmat osat ovat kolme uutta siltaa: Kruunuvuorensilta, Finkensilta ja Merihaansilta. Kruunuvuorensilta tulee olemaan Suomen pisin silta, noin 1200 metriä. Hanketta johtaa Helsingin kaupunkiympäristön toimiala ja HKL vastaa raitioradan rakentamisesta.

Radan pituus noin 10 km

15 pysäkkiä

Tuntinopeus alustavan arvion mukaan 22 km

Kertomusvuonna suunnitteluasteella olivat tulevaisuuden suuret hankkeet: Tuusulanväylän, Länsi-Helsingin, Vantaan ja Malmin-Viikin pikaraitiotiet. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta eteni vuonna 2020 valtuuston päätettäväksi, ja päätös siitä saatiin vuoden 2021 alussa

Raitiotieverkosto laajeni

HKL kunnosti kertomusvuonna raitiotieratoja ja rakensi uutta rataa. Hämeentiellä raitiovaununlinjat 6 ja 7 palasivat normaaleille reiteilleen joulukuussa 2020. Kokonaisuudessaan Hämeentien uudistus valmistuu vuonna 2021.

Kesällä 2020 rakennettiin laajenevan raitiolinjaston tarpeisiin uutta raitiotierataa Telakkarantaan ja Atlantinkadulle Jätkäsaaren. Radan peruskunnostustöitä, kuten rataakiskoja ja vaihteiden vaihtoa tehtiin

muun muassa Katajanokan terminaalissa, Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä, Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteyksessä sekä Pikku Huopalahdessa raitiolinja 10:n päätelenkillä.

Ratatöiden yhteydessä asennettiin raitioteiden vaihdealueille uusia syväuraisia vaihteita muun muassa Bulevardin päätyyn, Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun sekä Mannerheimintien ja Kaivokadun risteykseen ja Ruoholahdenrantaan.

Uudentyyppisistä syväuraisista vaihteista on saatu hyviä kokemuksia. Niiden tarkoituksena on vähentää kiskomelua ja tärinää, jotka syntyvät raitiovaunun ylittäessä vaihdealueen. Syväuraiset vaihteet mahdollistavat myös vaihdealueen ylityksen nykyistä suuremmalla nopeudella. Jatkossa syväuraisten vaihteiden määrä lisääntyy, sillä HKL asentaa ratatöiden yhteydessä syväuraiset vaihteet aina, kun se on vaihteen geometrian puolesta mahdollista.

Ainutlaatuiset varikkohankkeet etenevät

Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman tarkoituksena on varautua raitioliikenteen laajentumiseen.

Helsingin raitioliikenne hoidetaan nykyisin Koskelasta, Vallilasta ja Töölöstä. Töölön ja Vallilan varikot ovat noin 100 vuotta ja Koskelan varikko pääosin yli 50 vuotta vanha. Raitioliikenne ja kaluston päivittäishuolto hoidetaan Töölössä ja Koskelassa, ja Vallilan varikko toimii raitiovaunujen korjaamona.

Varikoiden suurimmat puutteet ovat linjastolaajennuksiin ja kaluston koon kasvamiseen liittyvät säilytystilan puute, vanhanaikaiset ja epätarkoituksenmukaiset huolto- ja korjaustilat sekä kiinteistöjen huono kunto.

HKL:n ja HSL:n yhteistyössä laatiman linjastosuunnitelman mukaisesti kantakaupungin raitioliikenteen kalustotarve kasvaa nykyisestä 122 vaunusta. Raide-Jokerin tarpeisiin on tilattu 29 ja Kruunusiltaojen 23 pikaraitiovaunua. Suunnitelluille uusille pikaraitioiteille tullaan hankkimaan uutta kalustoa, joita uudet varikot myös palvelevat

Raitiovaunuvarikoiden kehittämissuunnitelmassa nykyiset Koskelan ja Vallilan varikot korvataan Ruskeasuolle ja Koskelaan toteutettavilla uusilla raitiotievarikoilla, joilta operoidaan Helsingin kantakaupungin raitioliikennettä sekä tulevia uusia keskustaan tulevia pikaraitioiteita. Raide-Jokerin liikennettä varten nousee oma varikkonsa Roihupeltoon ja Kruunusilloille Laajasaloon.

Länsimetron rakentaman Sammalvuoren uuden metrovarikon rakennustyöt valmistuivat vuonna 2020. HKL käynnisti varikon käyttöönottoon tarvittavat toimenpiteet tulevaan Länsimetron jatkeen liikennöinnin aloittamista varten.

Raide-Jokerin raitiovaunuvarikko

Sijainti: Roihupellon teollisuusalue

Toiminnot: raitiovaunujen säilytys ja kevyet korjaustyöt

Kapasiteetti: 30 kpl 35-metrisiä pikaraitiotievaunuja, 2 päivittäishuoltopaikkaa, 3 huoltopaikkaa, sorviraide ja vaunun ulkopesupaikka

Liikennöinti: Raide-Jokeri-linja

Arvioitu aikataulu: 2019-2022

Raide-Jokerin raitiovaunuvarikko Roihupellossa nousi kertomusvuoden aikana harjakorkeuteen.

Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikko

Sijainti: nykyisen Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy:n omistaman bussivarikko

Toiminnot: raitiovaunujen säilytys ja kunnossapito, bussien säilytys, kunnossapito ja korjaus, liikuntatilat
Kapasiteetti: 100 raitiovaunua: 30 kpl 35-metrisiä ja 70 kpl 28-metrisiä. 6 vuorokausihuoltopaikkaa, 8 korjauspaikkaa ja sorviraide. 220 kpl 14-metrisiä linja-autoja, 2 bussien vuorokausihuoltopaikkaa ja 28 korjauspaikkaa.

Liikennöinti: Helsingin länsiosien raitiolinjat mukaan lukien Vihdintien pikaratikka. Koskelan kehittämisen aikana ainoa päävarikko. HSL-alueen bussiliikenne.

Arvioitu toteutusaikataulu: 2021–2023

Ruskeasuon varikko tulee olemaan Koskelan varikon ohella toinen Helsingin raitioliikenteen päävarikoista. Varikon hankinnan käynnistys aloitettiin kertomusvuonna johtokunnan hyväksymän hankesuunnitelman mukaan. Urakoitsija valitaan maaliskuussa 2021 ja syksyllä aloitetaan rakentaminen.

Laajasalon raitiovaunuvarikko

Sijainti: Laajasalon Reposalmentien alue

Toiminnot: Kruunusiltojen raitiovaunujen säilytys ja kunnossapito

Kapasiteetti: 7 kpl 35-metrisiä ja 18 kpl 45-metrisiä raitiovaunuja, 2 päivittäishuolto- ja 2 kunnossapitopaikkaa

Liikennöinti: Yliskylän ja Haakoninlahden linjat

Arvioitu toteutusaikataulu: 2023–2026

Laajasalon varikko tulee palvelemaan Kruunusiltojen reitillä liikennöiviä raitiovaunuja. Hankesuunnitelman pohjalta tehty asemakaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa kertomusvuonna. Hankesuunnitelmasta päätetään myöhemmin. Laajasalon varikko rakennetaan hybridikorttelina, jossa varikkotoimintojen lisäksi tulee sijaitsemaan asuintaloja.

Koskelan raitiovaunuvarikko

Sijainti: Koskelan nykyisen raitiotievarikon alue

Toiminnot: raitiovaunujen säilytys, kunnossapito, raitiovaunukorjaamo, ratakorjaamo ja ratakunnossapito

Kapasiteetti: 100 raitiovaunua: 37 kpl 28-metrisiä, 38 kpl 45-metrisiä ja 19 kpl 35-metrisiä. Noin 17 huoltopaikkaa, sorviraide, 4 päivittäishuoltopaikkaa, 2 vaunun ulkopesupaikkaa ja työvaunujen kunnossapitoalue

Liikennöinti: kaupunkiraitioteiden itäpuolen linjat, Kalasataman ja mahdollisesti toteutettavat Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitiotiet

Arvioitu toteutusaikataulu: 2024–2027

Koskelan varikko tulee olemaan toinen Helsingin raitioliikenteen päävarikoista. Vallilan varikon korjaamotoiminta siirtyy tulevaisuudessa Koskelaan. Kertomusvuonna varikon alueesta valmisteltiin kaavoitusta kaavoittajan ja kaupungin hallintokuntien yhteistyönä. Vuonna 2022 hankkeesta tullaan tekemään tarkempi suunnitelma.

Töölön raitiovaunuvarikko

Sijainti: Töölö

Toiminnot: raitiovaunujen säilytys, kunnossapito, päivittäissiivous, vaunun ulko- ja sisäpesu ja sorvaus

Kapasiteetti: 31 kpl 26,5-metrisiä raitiovaunuja

Liikennöinti: kantakaupungin raitiolinjat

Peruskorjaus: 2015-2020

Töölön varikon peruskorjaus valmistui vuonna 2020. Kiskoremontti jatkuu vuoteen 2021 ja lattiaremontti alkaa samana vuonna. Varikolla on nyt valmiudet toimia 10-20 lisävuotta raitiovaunuvarikkona.

Vallilan raitiovaunuvarikko

Sijainti: Vallila

Toiminnot: raitiovaunukorjaamo, vaihto-osakorjaus, maalaus, ratakunnossapito ja toimistotilat

Kapasiteetti: 19 korjaamoraideita

Ei liikennöintiä

Vallilan varikon korjaamotoiminta jatkuu siihen asti, kunnes Koskelan varikko valmistuu. Vallilan varikolle siirtyi vuonna 2020 valtaosa HKL:n toimistotyöntekijöistä.

Vantaan raitiovaunuvarikko

Sijainti: Vantaan Vaarala

Toiminnot: raitiovaunujen säilytys ja kunnossapito

Kapasiteetti: 28 kpl 35-metrisiä raitiovaunuja

Liikennöinti: Vantaan raitiolinja

Aikataulu: 2025-2028

Kertomusvuonna HKL tuki varikon suunnittelua.

Roihupellon metrovarikko

Sijainti: Roihupelto

Toiminnot: metrovaunujen säilytys ja kunnossapito

Kapasiteetti: säilytyshallissa paikkoja 36 vuorolle, huoltohallissa on paikkoja 13,5 vuorolle

Liikennöinti: Helsingin ja Espoon metroliikenne

Kertomusvuonna toimistokerros remontoitiin avokonttoriksi ja neuvotteluhuoneita lisättiin.

Omaisuuksienhallintayksikkö siirtyi työskentelemään metrovarikolle.

Sammalvuoren metrovarikko

Sijainti: maan alla Espoon Sammalvuorella Espoonlahden ja Kivenlahden metroasemien välissä

Toiminnot: metrovaunujen yösäilytys ja huoltotoiminnot

Kapasiteetti: yösäilytys 20 junayksikölle

Arvioitu aikataulu: varikko valmistui vuonna 2020

Varikon rakennutti ja sen omistaa Länsimetro Oy. Varikko lämmitetään kokonaisuudessaan maalämmöllä ja jäähdytys toteutetaan hyödyntämällä matalalämpöistä pohjavettä. HKL aloittaa varikon varustamisen vuonna 2021.

Roihupellon bussivarikko

Sijainti: Roihupelto

Toiminnot: säilytys ja päivittäishuolto

Kapasiteetti 49 kpl 14-metrisiä busseja, korjaamo ja pesuhalli

Liikennöinti: HSL-alueen bussiliikenne

Toteutusaikataulu: varikko valmistui vuonna 2020

Roihupellon bussivarikon rakentaminen liittyy Raide-Jokerin pikaraitiotiehankeeseen. Bussiliikenne siirtyi Roihupellon uudelle bussivarikolle Raide-Jokerin varikon työmaan tieltä alkuvuodesta 2020.

Siemens-oikeudenkäyntiin välituomio

Helsingin käräjäoikeus antoi 31.3.2020 välituomion metron automatisointiin liittyvässä oikeuskäsittelyssä. Päätöksen mukaan HKL:llä oli oikeus purkaa sopimukset metron automatisoinnista Siemensin kanssa metrovarikon laajennusosan automatisointisopimusta lukuun ottamatta.

Käräjäoikeuden näkemyksen mukaan automatisointiprojektin viivästykset johtuivat Siemensin vastuulla olevista syistä. Käräjäoikeuden välituomiosta ei voi valittaa. Tämä tarkoittaa sitä, että käräjäoikeus jatkaa seuraavaksi taloudellisten vaatimusten käsittelyä.

Välituomio koski pääosin sitä, oliko HKL:llä ja Länsimetro Oy:llä oikeus purkaa metron automatisointisopimukset Siemensin kanssa. Päätökseen ei sisällynyt osapuolten vaatimien vahingonkorvausten tai muiden taloudellisten vaatimusten käsittelyä.

Selvästä purkuoikeudesta huolimatta käräjäoikeuden päätöksessä katsotaan, että HKL ei olisi saanut jatkaa Siemensin toimittamien järjestelmäosien käyttämistä.

Oikeuskäsittelyn taustalla on vuonna 2008 solmittu ja 2015 purettu sopimus Helsingin metron automatisoinnista. Metron automatisointiin tähännyntä hanke käynnistyi vuonna 2009, ja osia järjestelmästä ehdittiin jo rakentaa.

TAVOITTEENA KUSTANNUSTEHOKKUUS

HKL:n liikevaihto kasvoi koronavaiheesta huolimatta

HKL:n tilikauden liikevaihto kasvoi kolme prosenttia vuodesta 2019, ja se oli 212,9 miljoonaa euroa.

HKL:n tilikauden tulos ennen varauksia oli 3,6 miljoonaa euroa. Tulos oli edellistä tilikautta ja budjetoitua huonompi, mutta koronapandemian aiheuttamaan poikkeustilanteeseen nähden silti hyvä. Erityisesti mainostuloja kertyi odotettua selvästi vähemmän, sillä koronapandemia vaikutti mainostilamyyntiin ja HKL:n saamiin mainostuloihin. Myös liikennöintikorvaukset alenivat, kun suoritteita kertyi vähemmän. Tulojen menetyksiä saatiin kuitenkin korvattua hyvin erilaisilla säästötoimenpiteillä.

HKL:n investoinnit olivat 136,3 miljoonaa euroa. Suurin investointikohde olivat Raide-Jokeri-infran maksut 84,8 miljoonaa euroa (brutto). Raide-Jokeriin saatiin valtionavusta 9,6 miljoonaa euroa. Muita merkittäviä

investointeja olivat Raide-Jokerin varikko 6,9 miljoonaa euroa, Kruunusiltojen pikaraitiotie 4,3 miljoonaa euroa, Kalasatamasta Pasilaan -pikaraitiotie 4,1 miljoonaa euroa ja uusien metrojunien maksuerät 4 miljoonaa euroa

HKL nosti uutta lainaa 60,0 miljoonaa euroa uusien raitiovaunujen ja metrojunien hankintaan.

Talouden tunnusluvut

	31.12.2020	31.12.2019
Toiminnan laajuus		
Liikevaihto, milj. €	212,9	207,2
Liikevaihdon muutos, %	2,8	3,4
Toiminnan kokonaismenot ennen tilinpäätössiirtoja, milj. €	232,7	228,4
Tulos ja tuottavuus		
Tilikauden tulos, milj. €	2,8	2,8
Paikkakilometrikustannus, €	0,056	0,054
Investoinnit, rahoitus ja tase		
Investoinnit, milj. €	136,3	134,1
Lainakanta 31.12., milj. €	633	551
Tase 31.12., milj. €	1 179	1 096
Omavaraisuusaste, %	40,1	42,8

Kulut, 1000 €

	2020
Palvelut	40 977
Tarvikkeet	17 682
Henkilöstökulut	67 545
Poistot	48 735
Muut kulut	24 900
Rahoitustuotot ja -kulut	32 871
Yhteensä	232 709

Tulot, 1000 €

	2020
Tuki kaupungilta	22 151
Liikennöintikorvaukset	100 636
Infrakorvaukset	76 976
Muut myyntitulot	13 172
Valmistus omaan käyttöön	5 311
Liiketoiminnan muut tuotot	18 044
Yhteensä	236 289

Konkreettisia toimenpiteitä kustannustehokkuuden parantamiseksi

Koronapandemia aiheutti HKL:lle paineita kustannussäästöihin, kun liikennöintisuoritteet vähenivät. Erityisesti kaluston kunnossapidossa ja liikennöintiyksikössä tehtiin useita konkreettisia toimenpiteitä, joilla saatiin aikaiseksi merkittäviä säästöjä ja turvattiin koko henkilöstön töiden jatkuvuus.

Kaluston kunnossapidossa onnistuttiin karsimaan kustannuksia kaikkiaan yli 500 000 euron edestä. Toimenpiteillä on pidempikestoisia vaikutuksia, ja ennakoidaan, että niiden ansiosta tullaan saavuttamaan saman suuruiset säästöt myös tulevina vuosina.

Henkilöstömäärä väheni muun muassa eläköitymisten myötä, ja tehtäviä järjesteltiin uudelleen niin, ettei uutta henkilöstöä tarvinnut palkata poistuneiden tilalle. Alihankintana tehtävät työt käytiin läpi, ja tunnistettiin sellaiset tehtävät, jotka olisi kustannustehokkaampi tehdä omana työnä. Esimerkiksi alustanpesut päätettiin tehdä välittömästi itse, ja ilmastointihuollot aloitetaan omana työnä heti kun tarvittavat koulutukset saadaan suoritettua.

Kuljettajia hyödynnettiin raitiovaunujen siivouksessa poikkeuksellisesti myös kesäaikaan. Kuljettajien työmäärän vähennyttyä heille oli tarve löytää korvaavia tehtäviä. Toimenpiteen ansiosta säästettiin alihankinnan kustannukset ja tarjottiin kuljettajille mielekästä tekemistä.

Henkilöstöjärjestelyjen lisäksi suunniteltuja investointeja tarkasteltiin kriittisesti. Osa investoinneista saatiin korvattua työtapojen muutoksella niin, että säästöä syntyy myös tulevaisuudessa.

- Ajatukset ja aloitteet säästöihin tulivat henkilöstöltä, ja kaikki osallistuivat talkoisiin. Iso kiitos koko tiimille! Eihän tämä kivaa ole, mutta näin mahdollistettiin se, että kaikilla on töitä myös näin poikkeusaikana, sanoo kaluston kunnossapitopäällikkö **Antti Vigelius**.

Toteutettujen säästötoimien vuoksi HKL pystyi laskemaan HSL:n maksamaa kunnossapidon korvausta vuodelle 2020 ja siten tukemaan asiakasta sen taloushaasteissa.

Kuljettajille löydettiin korvaavaa työtä

Kuljettajien työt vähenivät, kun liikennöintiä supistettiin. Sen sijaan, että kuljettajat olisivat joutuneet olemaan toimeettomana, käytettiin tilaisuus hyväksi ja tehtiin sellaisia järjestelyjä, jotka normaalioloissa ovat hankalampia.

Osaamisen kehittämiseksi ja ylläpidolle löytyi tavallista enemmän aikaa. Metronkuljettajien pakollista kertauskoulutusta ajoitettiin pahimpien supistusten aikaan, ja raitiovaunukuljettajille järjestettiin kokonaan ylimääräistä kertauskoulutusta. Molemmat liikennöintimuodot hallitsevien kaupunkiraideliikennekuljettajien koulutusta aikaistettiin. Kaupunkiraideliikennekuljettajia tarvitaan erityisesti silloin, kun liikennöinnissä tapahtuu paljon ennakoimatonta vaihtelua ja tarvitaan joustavuutta. Näitä kuljettajia voidaan hyödyntää siellä, missä tarvetta on eniten. Uusia kuljettajia ei tässä tilanteessa tarvita, joten suunnitellut kuljettajakurssit peruttiin.

Myös työaikajärjestelyillä saatiin aikaan joustavuutta. Normaalisti osa-aikaiset kuljettajat tekevät kesän lomakaudella kokoaikaista työtä, mutta nyt osa-aikaisuus oli mahdollista myös kesällä. Kuljettajilla oli myös normaalia paremmat mahdollisuudet pitää lomaa kesällä, ja tarjottua lomarahavapaata hyödynnettiin ahkerasti.

- Vuosi oli raskas ja kuormittava meille kaikille. Henkilöstö osoitti kuitenkin hienoa sopeutumiskykyä. Sen ansiosta onnistuimme tekemään toimenpiteitä, joilla yksikön menot pienenevät reilusti vuoden 2020 aikana. Kiitos jokaiselle joustavuudesta!, toteaa liikennöintiyksikön johtaja **Arttu Kuukankorpi**.

HKL KAUPUNKILAISTEN ARJESSA

Asiakastyytyväisyys kasvoi koronasta huolimatta

Kertomusvuonna korona toi haasteita asiakaspalveluun ja vaati poikkeusjärjestelyjä. Tästä huolimassa asiakkaidemme ja kumppaniemme tyytyväisyys toimintaamme kohtaan pysyi hyvällä tasolla.

Tavoitteenamme on mahdollistaa kaupunkilaisille toimiva arki tuottamalla luotettavia ja laadukkaita joukkoliikennepalveluja. Tavoitteen saavuttamiseksi meidän on tunnettava kaupunkilaisten ja kumppaniemme tarpeet. Asiakaskokemukseen ja kumppanuuteen vaikuttavat kaikki suorat ja epäsuorat kohtaamiset, mutta myös mielikuvat, tunteet ja odotukset.

Koronakriisi vaikeutti asiakastyytyväisyyskyselyn suorittamista

HSL mittaa matkustajien tyytyväisyyttä alueen joukkoliikennepalveluihin joukkoliikennevälineissä toteutettavalla kyselytutkimuksella, ja HKL hyödyntää tutkimustuloksia omassa toiminnassaan. Kertomusvuonna korona vaikeutti asiakastyytyväisyystutkimuksen suorittamista, ja siksi otos oli vain noin kolmannes aiempiin vuosiin verrattuna.

Poikkeuksellisesta vuodesta huolimatta asiakastyytyväisyys kyettiin pitämään korkealla tasolla. Joukkoliikennemuodoista tyytyväisimpiä oltiin metroliikenteeseen; tyytyväisten osuus oli 94 prosenttia. Raitiovaunuliikenteessä tyytyväisten osuus oli 89 prosenttia.

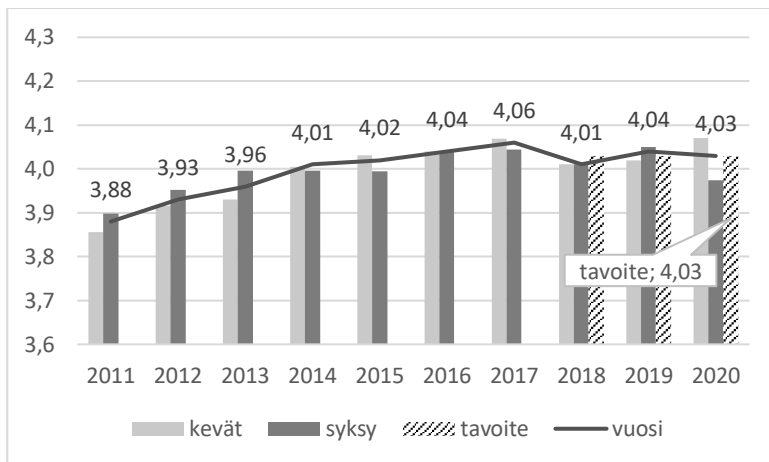
Tutkimustuloksissa näkyi koronan aiheuttamat muutokset. Koronan vuoksi asiakaspalvelua raitioliikenteessä rajoitettiin, mikä laski syksyn tuloksissa kuljettajien palvelun ja neuvonnan arvosanoja. Myös asiakkaiden tyytyväisyys siisteyteen ja turvallisuuteen joukkoliikenteessä laski syksyn tutkimuksessa.

Vaikka syksyn tuloksissa osa arvosanoista laski, olivat kertomusvuoden kokonaistulokset asetettujen tavoitteiden tasolla tai sitä korkeampia.

Liikennöitsijäarvosana

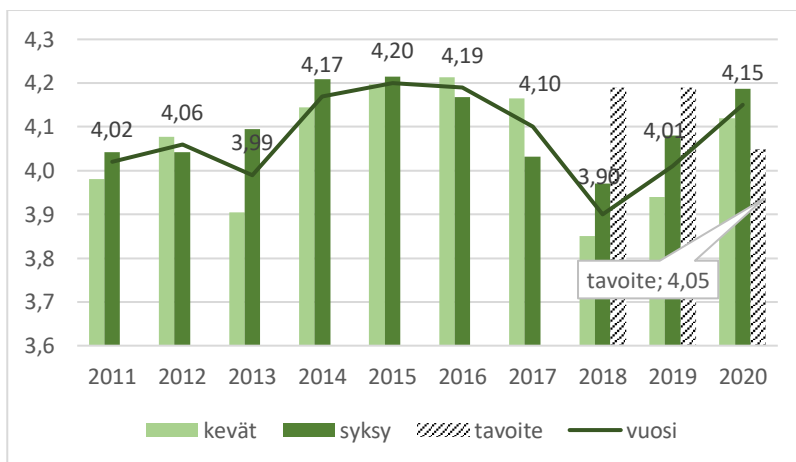
Liikennöitsijäarvosana koostuu usean kysymyksen keskiarvosta. Raitioliikenteessä liikennöitsijäarvosanaan vaikuttavat kuljettajien ajotavan, vaunujen siisteyden, kuljettajien palvelun ja kuljettajien neuvomisen keskiarvo. Metroliikenteessä arvosanaan vaikuttavat kuljettajien ajotapa, vaunujen siisteys, aikataulussa pysyminen ja opasteiden toimivuus asemilla.

Raitioliikenne



Raitioliikenteen syksyn arvosana on aiempaa matalampi, mutta koko vuoden arvosana saavuttaa tavoitteen.

Metroliikenne



Metroliikenteen arvosana jatkoi voimakasta nousua.

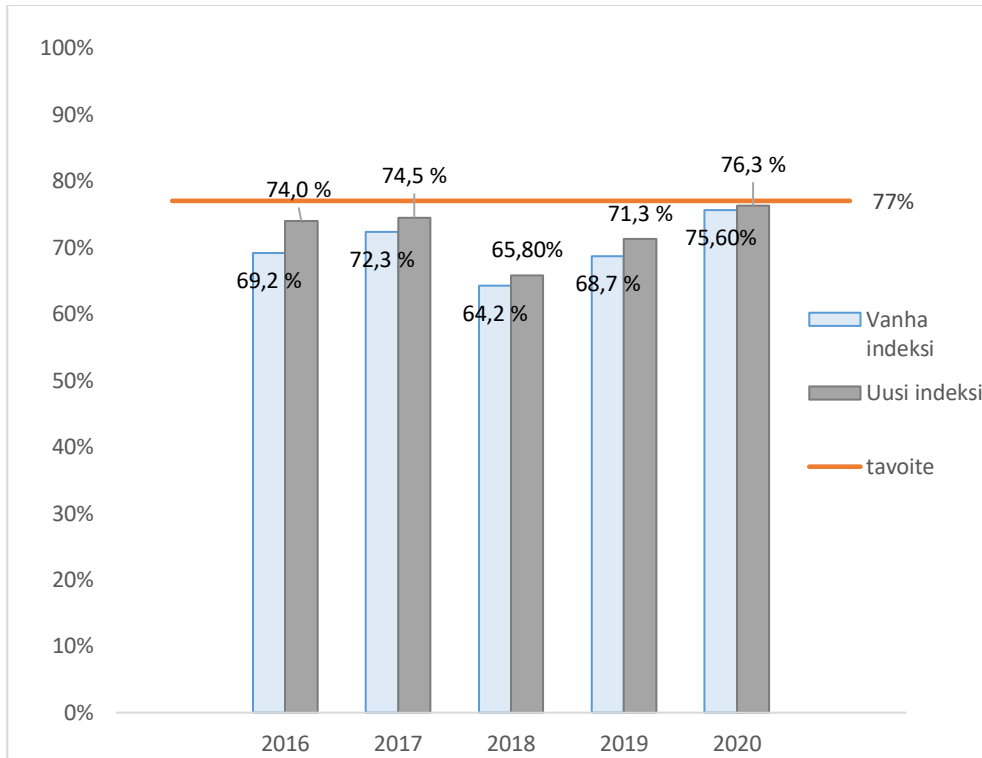
Koronapandemia ei vaikuttanut merkittävästi kumppanuuteen

Kumppanuuskyselyyn vastaavat vuosittain HKL:n sidosryhmät ja yhteistyökumppanit. Vastausprosentti kertomusvuonna oli 43,7. Kyselyn kysymykset koskivat tavoitettavuutta, luottamusta ja vastuullisuutta, yhteydenpitoa ja tiedonkulun tarkkuutta, yhteisiä etuja ja kumppanuuden ylläpitoa, jaettua vastuullisuutta ja päätöksentekoa sekä arvoja, kunnioitusta ja kannustusta.

Koronapandemia ei kyselyn perusteella vaikuttanut merkittävästi kumppanuuteen; se vähensi hieman yhteistyötä, mutta ei vaikuttanut sen laatuun. Yhteydenpitotapoja ja kokouskäytäntöjä pandemia kuitenkin muutti.

Kokonaisarvosana nousi kolmatta vuotta peräkkäin. Tulokset nousivat kaikilla osa-alueilla. Eniten kehitettävää meillä on tulosten perusteella esimerkiksi oikea-aikaisessa ja oma-aloitteisessa viestinnässä. Kumppanuusindeksi nousi 76,3 prosenttiin, joten 77 prosentin tavoitteeseen emme aivan päässeet.

Kumppanuusindeksi



Kumppanuusindeksi on vastausten 4 (samaa mieltä) ja 5 (täysin samaa mieltä) osuus kaikista vastauksista.

HKL huolehti matkustajien turvallisuudesta korona-aikana

HKL:llä tehtiin kertomusvuonna ennennäkemättömän suuria poikkeusjärjestelyitä metro- ja raitioliikenteen ja matkustajien turvaamiseksi sekä koronaviruksen leviämisen ehkäisemiseksi.

HKL:n koronakoordinaatioryhmässä seurattiin tiiviisti matkustusväljyyden kehittymistä kulkuneuvoissamme. Toukokuun alusta lähtien reagoitiin nopeasti tarpeeseen siirtyä koronan alkuaikojen lauantaivuoroväleistä takaisin arkivuoroväleihin. Samalla metron tiheimmän liikenteen aikaulottumaa pidennettiin merkittävästi, jotta matkustaminen mahdollisimman väljässä liikennevälineessä olisi mahdollista.

Turvallisuuden ylläpitoon haluttiin korona-aikana kiinnittää erityisesti huomiota. Järjestyksenvalvonnalle tuli tehtäviä normaalilla volyyymilla, eivätkä häiriöt vähentyneet matkustajamäärän laskun myötä.

Matkustajille tuotiin käsidesipisteitä ja kasvomaskeille tarkoitettuja roskiksia metroasemille, ja siivousta tehostettiin joukkoliikennevälineissä ja asemilla. HSL lisäsi asemilla ja joukkoliikennevälineissä viestintää turvaväleistä ja muista käytänteistä. Ohjeistuksena oli, että raitiovaunujen ovet tuli avata jokaisella pysäkillä ilman vaihtumisen parantamiseksi. Kaupunkipyöräkauden alkua aikaistettiin, jotta matkustajat pääsivät liikkumaan entistä turvallisemmin. Syksyllä annetut maskisuositukset huomioitiin matkustajaviestinnässä, ja maskin käytössä tuli lopulta matkustajille arkipäivää.

Suomenlinnan lautan matkustajapaviljonki kunnostettiin

Lähes 70 vuotta vanha matkustajapaviljonki entisöitiin kesällä 2020 rakennuksen tyyli ja aikakausi huomioiden.

Paviljongin puurunko kunnostettiin, ulkoseinien tammiverhous, lattia ja vesikatto uusittiin ja valaisimet entisöitiin. Ikkunakarmit kunnostettiin puusepäntyönä siten, että kaikki säilytettävissä oleva kunnostettiin ja vaurioituneet osat korvattiin uudella tammella. Ulko-ovet uusittiin alkuperäisten mukaisina ja niissä käytettiin alkuperäisiä vetimiä ja potkupeltejä. Myös odotustilan penkki kunnostettiin.

Kauppatorin terminaalin matkustajapaviljonki valmistui vuonna 1952 Helsingin olympialaisiin. Rakennus on palvellut valmistumisestaan lähtien Suomenlinnan lauttaliikenteen matkustajien odotustilana ja kesäisin lipunmyyntitilana.

Liityntäpysäköinti on tärkeä osa matkaketjua

HKL vastaa metroasemien yhteydessä olevista autojen ja pyörien liityntäpysäköintipaikoista. Kertomusvuonna varsinkin pyörien liityntäpysäköinnissä tehtiin suuria harppauksia.

Kertomusvuonna autojen liityntäpysäköintialueiden opasteet uusittiin 14 alueella. Lisäksi kahdella liityntäpysäköintialueella testattiin pilottitoteutuksena paikkalaskentajärjestelmää.

Pyörät osana joukkoliikennettä

HKL on kehittänyt pyörien liityntäpysäköintiä viime vuosina ympäri kaupunkia. Kertomusvuonna pyörien liityntäpysäköinnit siirtyivät kokonaisuudessaan HKL:n hallintaan. Rautatieaseman pyörien pysäköintilaitoksen suunnittelu eteni kertomusvuonna, ja hankesuunnitelmaa esitettiin korotettavaksi niin, että tilaan mahtuisi jopa 1370 pysäköintipaikkaa. Lopulliseen paikkamäärään tulee kuitenkin vaikuttamaan pyörätelinetyyppien valinta ja se, kuinka paljon esimerkiksi erikoispyörille, kuten tavarapyörille, varataan tilaa. Metroasemien liityntäpysäköinnin yhteyteen on asennettu edellisinä vuosina pyöränhuoltopukkeja jo kymmenkunta, ja lisää tullaan asentamaan lähiaikoina.

Kalastamassa lukitussa, HSL-kortilla avautuvassa pyörien pysäköintitilassa kaksikerroksisia pyöräpaikkoja on yhteensä 224. Kesällä 2020 HKL sai vastuulleen myös parantaa juna-asemien yhteydessä olevia pyöräparkkeja. Väliaikaisena pikaparannuksena joulukuussa asennettiin yli 400 runkolukittavaa pyörätelinettä Puistolaan, Tapanilaan, Herttoniemeeseen, Käpylään ja Oulunkylään. Suurempia muutoksia pyörien liityntäpysäköintiin saadaan lähivuosina kaikille asemille. Vuoden 2021 kohteiden toteutuksen suunnittelu on hyvässä vauhdissa. Vuonna 2021 on tavoitteena myös parantaa Kalastaman pyöräpysäköinnin näkyvyyttä ja rakentaa pyörien liityntäpysäköinnin ympärille vahva brändi, joka on tunnistettavissa kaikilla joukkoliikenneasemilla.

Pyöräkeskuksen toiminta Kansalaistorilla päättyi Kiasman remontin takia, ja uusi sijainti pyritään löytämään mahdollisimman läheltä entistä sijaintia.

HKL TYÖNANTAJANA

Henkilöstö työtehtävien mukaan

	2020	2019
Raitiovaunukuljettajia	444	429
Metrojunankuljettajia	182	174
Kaupunkiraideliikennekuljettajia	15	-
Huolto- ja korjaamohenkilöstö	282	298
Hallinto- ja tukipalveluhenkilöstö	343	352
Yhteensä	1266	1253

Sukupuolijakauma

	2020
Naiset %	27,6%
Miehet %	72,4%

Työsuhteiden rakenne työsuhteiden mukaan

	2020
Vakituisen henkilöstö %	97,7 %
Määräaikaiset %	2,3 %

Työsuhteiden rakenne työajan mukaan

	2020
Kokoaikaiset %	95,3%
Osa-aikaiset %	3,5%
Tuntityöntekijät %	1,2%

Henkilöstön äidinkieli

	2020
Suomi %	93,7%
Muu kieli %	4,6%
Ruotsi %	1,7%

Henkilöstön ikäjakauma

	2020
Alle 30 vuotta %	18,8%
31-50 vuotta %	48,9%
Yli 51 vuotta %	32,3%
Keski-ikä vuotta	42,9

Korona muutti työelämää

Korona vaikutti kaikkien HKL:läisten työhön, vaikka suurelle osalle etätö ei ollut edes vaihtoehto. HKL notkistui pikavauhtia ja löysi uusia toimintatapoja.

Jatkuvuuden suunnittelun ja riskienhallinnan tärkeys nousi uudella tavalla esiin. Toimitusjohtajan videoterveiset toivat rytmiä viikkoon ja ajankohtaista tietoa koko talolle. Lisääntyvässä etätössä ja laajassa organisaatiossa videoilla saatiin ihmiset lähemmäksi toisiaan.

HKL:n viikoittain järjestettävissä ratkaisupalavereissa pyrittiin löytämään sujuvia tapoja lisätä yksiköiden ja eri asiantuntijoiden välistä yhteistyötä ja hakemaan hyviä, selkeitä ja ripeitä ratkaisuja talon sisäisiin haasteisiin. Palaverien malli löytyi keväällä hyvin toimineista koronapalavereista, joissa koordinoitiin ajankohtaiseen koronatilanteeseen sopivia talon yhteisiä käytäntöjä ja sovittiin toimenpiteistä.

KULJETTAJILLE TARJOTTIIN TEKNISEN JA ENNAKOIVAN AJON KOULUTUSTA

Esimerkki koronakriisin tuomista toimenpiteistä olivat kertomusvuonna kuljettajien toivomat kertaus- ja täydennuskoulutukset. Koronan vuoksi liikennöintivuoroja harvennettiin metro- ja ratikkaliikenteessä, ja varalla oli toisinaan jopa parisenkymmentä ylimääräistä kuljettajaa.

Tarjolla oli maanantaisin ja tiistaisin raitiovaunujen vikatilanteisiin keskittyvää teknisen osaamisen kertauskoulutusta ja keskiviikkoisin ja torstaisin ennakoivan ajon koulutusta. Koulutukset olivat vapaaehtoisia, mutta toiveena oli, että kaikki kuljettajat osallistuisivat. Koulutusten tarkoitus oli edistää ammattiosaamisen lisäksi myös raitiovaunukuljettajien työhyvinvointia.

Ennakoivan ajon koulutuksen olennaisena osana oli kommentoiva ajo. Siinä ajetaan pareittain ja toinen pareista ajaa ja havainnoi ääneen ympäröivää liikennettä ja omaa ajoaan. Toinen kuljettajista kuuntelee ja tekee muistiinpanoja, minkä jälkeen osat vaihtuvat. Ajon päätteeksi kaksikko käy harjoituksen yhdessä läpi kouluttajan kanssa.

Kommentoivan ajon tarkoituksena on lisätä tietoisuutta raitiovaunun kuljettamiseen liittyvistä haasteista ja antaa mahdollisuuksia niiden ratkaisemiseen. Toisen kuljettajan ajamista ja kommentointia seurattessa voi löytää uusia tapoja toimia.

Haasteita ammatissaan kokeville kuljettajille räätälöitiin lisäksi yksilöllisesti omia ennakoivan ajon koulutuksia.

TYÖHYVINVOINTI

HKL:n tulokset kohenivat Kunta10-kyselyssä

HKL:n tulokset paranivat monin paikoin kertomusvuoden Kunta10-kyselyssä. Hyvinvoinnin eteen tehdyillä toimenpiteillä on ollut selvästi vaikutusta.

Kunta10-kyselyssä erityisen positiivisia olivat työilmapiirin, yhteistyökyvyn ja työn imun aiempaa paremmat tulokset. Työ koettiin mielekkäänä kaikissa yksiköissä, eikä työn jatkuvuudesta kannettu huolta.

Johtaminen ja esihenkilötyö koettiin aiempaa myönteisemmin. Erityisesti lähiesihenkilön työhön, kuten oikeudenmukaisuuteen ja lähiesihenkilöltä saatuun tukeen, oltiin tyytyväisiä. Työyhteisön tuki esihenkilölle oli sekin hyvällä tasolla ja parantunut edellisestä kyselystä. Päätöksenteon oikeudenmukaisuus ja vaikutusmahdollisuudet työssä olivat melko matalalla tasolla verrattuna muihin kaupungin toimijoihin, mutta niidenkin tulokset nousivat.

Syrjintää ja kiusaamista ei sallita

Työyhteisön paremman ilmapiirin eteen on tehtävä edelleen töitä. Kyselyn mukaan HKL:ssä oli kertomusvuonna syrjintää ja kiusaamista. Vaikka lukemat eivät olleet suuria, tapauksia ei saisi olla lainkaan.

Onneksi parannustakin oli: syrjintään tai kiusaamiseen liittyviä ilmoituksia tuli alkuvuonna 2020 noin pari kappaletta joka kuukausi, syksyllä sama määrä ilmoituksia tuli puolen vuoden aikana.

Kyselyn mukaan yksiköiden välillä oli eroja muun muassa oman työn sisältöön tai työaikoihin vaikuttamiseen liittyvissä asioissa. Luonnollisesti kaikissa HKL:n tehtävissä ei ole samanlaisia vaikutusmahdollisuuksia esimerkiksi työaikoihin.

Vuonna 2021 jokainen HKL:n yksikkö tekee toimenpiteitä Kunta10-tulosten pohjalta, jotta työhyvinvointitulokset paranisivat entisestään.

TYÖNANTAJAKUVA

HKL:ssä on ainutlaatuiset näkymät

HKL aloitti keväällä 2020 suunnitelmallisen työnantajamielikuvan kehittämisen. Kehittämistyöllä haluamme varmistaa, että meillä pysyy ja meille tulevat parhaat ammattilaiset, mutta myös parhaat tyypit.

Työnantajakuva muodostuu omien kokemuksiemme, muilta kuulemiemme tietojen ja mielikuvien sekä esimerkiksi lukemiemme asioiden kautta. Ulkoisella työnantajamielikuvalla viitataan ensisijaisesti potentiaalisten työntekijöiden muodostamaan kuvaan meistä. HKL:n sisäinen organisaatiokulttuuri ja työntekijäkokemus ovat kuitenkin koko työnantajakuvan kulmakiviä; voimme viestiä vain siitä, mikä vastaa todellisuutta. Työntekijäkokemuksen eteen tehdään jatkuvasti töitä, jotka pohjautuvat mm. Samalla radalla -hankkeesta sekä Great Place to Work-, Kunta10- ja työhyvinvointipulssi-tutkimuksista johdettuihin toimenpiteisiin.

Työnantajakuvaa lähdettiin kertomusvuonna kehittämään yhdessä koko henkilökunnan kanssa. Kirkastamalla työnantajakuvaa ja luomalla HKL:lle oman, erottuvan työnantajabrändin pyrimme selkeyttämään omaa rooliamme ja työnantajana tarjoamiemme etuja sisäisesti ja ulkoisesti.

Työnantajamielikuvan kehittäminen alkoi arvolupauksesta

”Kun kaupunkiseutu liikkuu ja kasvaa, taustajoukot ovat avainasemassa. Me HKL:llä rakennamme tulevaisuuden kaupunkia ja pidämme sen liikkeessä jo tänään. Meillä tehdään ylpeästi töitä kaikkien niiden satojen tuhansien kaupungin kasvojen eteen, joiden arjessa työmme jälki näkyy. Työssämme pääsee kurkistamaan kaupungin pintaa syvemmälle ja rakentamaan kehittyvää kaupunkiseutua huomista varten. HKL:n työntekijät ovat monipuolinen kokoelma ainutlaatuista osaamista, joka pitää kaupungin pyörät pyörimässä yhdessä toimien.”

Työnantajan arvolupaus eli työnantajalupaus pyrkii tiivistämään sen, miksi meille kannattaa hakea töihin ja miksi meihin kannattaa sitoutua. Taustatietoa kerättiin haastattelemalla johtoa, tekemällä henkilöstölle kysely työntekijäkokemuksesta sekä hyödyntämällä HKL:lle tehtyjä aiempia tutkimuksia.

Työntekijäkokemusta tarinallistettiin järjestämällä työpajoja henkilöstölle ja johdon työpajassa varmistettiin työnantajalupauksen yhteensovittaminen osaksi strategiaa.

Työnantajalupauksen kattolupaus on *Ainutlaatuiset näkymät*, joka sanoittaa HKL:n konkreettisia ja kuvainnollisia näkymiä. Työnantajalupaus tiivistää lisäksi ne teemat, joita me HKL:n työntekijät pidämme

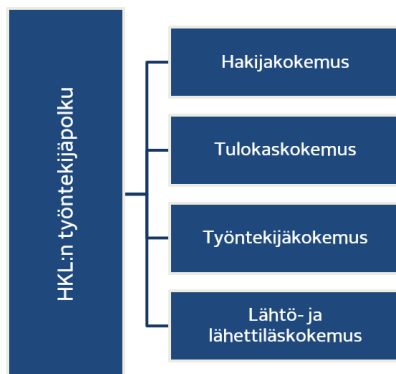
erityisen tärkeinä ja jotka myös toteutuvat päivittäisessä työssä. Teemat ovat *Kaupungin kasvot*, *Pintaa syvemmälle* ja *Huomista varten*.

Toimenpiteitä työnantajakuvan edistämiseksi

Kertomusvuonna luotiin esihenkilöiden käyttöön työnantajakuvan ja työntekijäkokemuksen käsikirja, julkaistiin uudet ura-verkkosivut ura.hkl.fi, tuotettiin HKL:n erilaisia ammattilaisia ja ainutlaatuisia töitä esittelevä [brändivideo](#). Lisäksi tallensimme valokuvin henkilöstöstämme ainutlaatuisissa töissään sekä toteutimme HKL:n eri ammattialojen tunnettuutta parantavan työnantajakuvakampanjan, joka näkyi niin Helsingin katukuvassa kuin sosiaalisessa mediassa. Työnantajakuvan markkinointikampanjaa oli rakentamassa yhteensä yli 50 HKL:läistä.

Työntekijäkokemuspolku osana työnantajakuvaa

Onnistunut työntekijäkokemuspolku tukee hyvän sisäisen työnantajakuvan rakentumista. Työntekijä matkaa HKL:ssä polun, joka alkaa hakijakokemuksesta, muuttuu hänen tullessaan meille töihin tulokaskokemukseksi ja lopulta työntekijäkokemukseksi. Työntekijän vaihtaessa työpaikkaa tai siirtyessä eläkkeelle on tärkeää, että hän saa vielä lopuksi hyvän lähtökokemuksen. Kun työntekijä kokee nämä kaikki etapit positiivisina, hän on saanut kulkea meillä onnistuneen työntekijäpolun.



Työntekijäkokemuspolun toteutumista seurataan kyselyillä

Työntekijäkokemuspolun eri osia seurataan säännöllisesti eri kyselyiden avulla. Toukokuussa 2020 Helsingin kaupunki ja HKL otti käyttöön hakijakokemuskyselyn, jonka avulla saadaan tietoa hakijoiden kokemuksista rekrytointiprosessista. Työntekijäkokemuksen mittausta tiuhennettiin ottamalla käyttöön Kunta10 - tutkimuksen rinnalle työhyvinvointipulssi. Lähtökokemusta mitataan Helsingin kaupungin lähtökyselyn avulla ja tulokaskokemuksen mittaaminen alkaa keväällä 2021 uuden perehdytyskyselyn myötä. Kyselyt ovat työkalu laadun seurantaan ja vastaajille mahdollisuus palautteen antamiseen. Tavoitteena on oppia yhdessä ja kehittyä palautteiden avulla yhä houkuttelevammaksi työnantajaksi.

Kysyimme henkilöstöltämme, mikä työssä ja HKL:ssä on parasta. Vetovoimaisimmat tekijät ovat:

1. mielenkiintoinen työ
2. merkittävä ja vaikuttava toimija
3. vakaa ja luotettava työnantaja sekä työpaikka
4. hyvä työyhteisö ja mukavat työkaverit
5. reilu ja joustava työnantaja
6. ainutlaatuinen ala, ammatit ja kulkuvälineet, stadilaisuus
7. kehittymishaluinen organisaatio, jolla on selkeät tavoitteet

8. monialaisuus; työpaikka, jossa uniikki kokoelma osaamista
9. tulevaisuuden ala, jossa monia mahdollisuuksia
10. ammattitaitoiset kollegat, hyvät edut, HKL:n pitkä historia sekä rento työkuulttuuri.

OSAAMISEN KEHITTÄMINEN

Osaaminen kehittyy työssä ja vuorovaikutuksessa

HKL:ssä hyväksyttiin kertomusvuoden lopussa uusi osaamisen johtamisen järjestelmä, jonka tavoitteena on saada säännönmukaisuutta ja systemaattisuutta henkilökuntamme osaamiseen ja sen kehittämiseen.

Osaamisen johtamisessa on kyse HKL:n tavoiteohjelman toteuttamisesta. Tärkeintä on selvittää, minkälaista osaamista henkilöstöllä tulee olla nyt ja tulevaisuudessa, jotta tavoitteet voidaan saavuttaa.

Organisaation osaaminen tarkoittaa yksittäisten työntekijöiden tietoja ja taitoja sekä organisaation toimintatapoja ja kulttuuria. Kehittämällä näitä luomme samalla mahdollisuuksia urakehitykseen ja yhä mielekkäämpiin ja haastavampiin tehtäviin. Laadukkaalla osaamisen johtamisella vaikutetaan myös työpaikan ilmapiiriin.

Osaamisen johtaminen edistää monipuolisempaa käsitystä osaamisen kehittymisestä. Lähtökohtana on niin kutsuttu 70-20-10-malli; työssä oppiminen mielletään määrällisesti merkittävimäksi osaamisen kehittymisen tavaksi – työssä tapahtuu noin 70 prosenttia kaikesta oppimisesta. Osallistuminen uuteen projektiin on hyvä esimerkki tästä.

Työssä oppiminen voi tarkoittaa myös työkiertoon osallistumista tai yleisesti oman työn kehittämistä. Osaaminen kehittyy tarttumalla haasteisiin ja ratkaisemalla ongelmia. Mallissa 20 prosentin osuus tarkoittaa kehittymistä esimerkiksi palautteen, perehdyttämisen, onnistumiskeskusteluiden, mentoroinnin ja coachingin kautta. Tässä mallissa koulutusten ja seminaarien osuus muodostaa noin 10 prosenttia kaikesta oppimisesta.

Uutta osaamisen johtamisen mallia tullaan viemään asteittain käytäntöön vuonna 2021. Osaaminen kytketään osaksi HKL:n muuta toiminnan ja talouden suunnittelua.

Samalla radalla -hanke versoi jatkotoimenpiteitä

HKL käynnisti laajan HKL:n toimintakulttuurin ja johtamisen kehittämisohjelman ja siihen liittyvän esihenkilökoulutuksen eli Samalla Radalla -hankkeen alkuvuodesta 2019. Ohjelma saatiin koulutuksen osalta päätökseen keväällä 2020, minkä jälkeen keskityttiin kehittämisohjelman annin edistämiseen ja jatkamiseen.

Hankkeen myötä HKL:lle muodostettiin tavoitekulttuuri toiminnan perustaksi. Samassa yhteydessä jäseneltiin HKL:n esihenkilötyöhön kuuluvia rooleja. Hankkeen esihenkilövalmennuksen myötä kasvoi ymmärrys HKL:n toiminnan kokonaisuudesta, eri yksiköiden vastuista ja yksiköiden välisistä rajapinnoista sekä siitä, mitä esihenkilön rooli HKL:ssä tarkoittaa ja edellyttää.

Kokouskäytäntöjen koettiin parantuneen, turvallisuusasioiden nousevan vahvemmin esille ja päätöksentekoa saatiin sujuvoitettua, kun päätöksentekovaltuuksia siirrettiin enemmän lähiesihenkilötasolle.

TYÖTURVALLISUUS

Työtaturmat vähentyivät korona-aikana

Työturvallisuudessa panostettiin kertomusvuonna luonnollisesti koronatartuntojen ehkäisemiseen. Toisaalta korona-aika lisäsi epäsuorasti työntekijöidemme huolellisuutta ja tarkkaavaisuutta.

Koronasta johtunut liikenteen harventuminen vähensi kuljettajien kiireentuntua ja siten myös heidän työtaturmiaan ja raitioliikenteen liikenneonnettomuuksia. Tämä on osoitus siitä, että toimimalla huolellisesti liikennöinnissä on mahdollisuus päästä normaalia paremmalle tasolle.

Työtaturmataajuuden tavoite oli kertomusvuonna alle 25, mutta tulos jäi hieman tavoitteestaan ollen 26. Silti työtaturmataajuus kehittyi hyvään suuntaan. Turvallisuuskulttuurin kehittymisestä kertoo kuitenkin se, että turvallisuushavaintojen tekemisen määrätavoite ylitettiin jo lokakuussa, ja myös kirjausten ja käsittelyjen laatu parani. Havainnoista ja poikkeamista saatavan tiedon hyödyntämistä tehostettiin muun muassa uuden turvallisuus-, laatu- ja ympäristötilannekuvaraportin myötä.

Korona haastoi työn tekemisen tavat

Vaikka covid-19-tautiin sairastui kertomusvuonna kymmenkunta HKL:n työntekijää, tartuntaketjut eivät päässeet leviämään työyhteisössä, ja myös työperäisten karanteenien määrä jäi hyvin vähäiseksi.

Lisääntyneet etäkokoukset ja etätö kotikonttorilta muuttivat monen työn tekemisen tapaa, mutta työn luonteen vuoksi myös lähityö jatkui HKL:ssä aktiivisena; vain alle kolmannes henkilöstöstä pystyi työn luonteen vuoksi tekemään etätöitä. Lähityössä oleville kampanjoitiin syksyllä maskisuosituksista, ja maskia ryhdyttiin käyttämään työpaikalla tunnollisesti. Mahdollisia tartuntoja ehkäistiin vuoden mittaan myös muun muassa rajoittamalla kohtaamisia, työvuorojärjestelyillä ja hajauttamalla työtiimejä. Kontaktit pidettiin niin rajoitettuina kuin mahdollista.

Kuljettajien turvallisuuden parantamiseksi raitioliikenteessä tehtiin useita toimenpiteitä; nivelraitiovaunuissa ohjaamo eristettiin kuljettajien suojaamiseksi, Artic-vaunujen, joiden ohjaamot on eristetty, määrää liikenteessä lisättiin ja kuljettajien asiakaspalvelu rajoitettiin minimiin. Siivousta tehostettiin niin joukkoliikennevälineissä, kuljettajien taukotiloissa, varikoilla kuin asemillakin.

HETIPURUSTA APUA HAASTAVIEN TILANTEIDEN JÄLKIPUINTIIN

Kertomusvuonna otettiin käyttöön HetiPurku-menetelmä, joka on haastavien tilanteiden jälkeen tapahtuvaa, stressitilanteen aiheuttamien tunnetilojen hallittuun käsittelyyn ja purkamiseen nopeasti saatavaa vertaistukea.

Menetelmän ovat kehittäneet yhteistyössä Helsingin kaupunki ja Työterveyslaitos. HKL:ssä Hetipurku-menettelmää käytettiin kertomusvuonna muun muassa alle jäänti -tapauksissa sekä muissa onnettomuuksissa ja läheltä piti -tilanteissa.

Stressiä aiheuttaneen tapahtuman jälkeen nopeasti saatu apu auttaa jäsentämään tapahtumaa ja omia ajatuksia, mikä tukee tapahtuneen ymmärtämistä, tapahtumasta toipumista ja kokemuksen kanssa eteenpäin elämistä. HetiPurku edistää työssä jaksamista, hyvinvointi paranee ja työntekijää voidaan tukea monipuolisemmin, mikä puolestaan lyhentää poissaoloja.

Hetipurkajia koulutettiin HKL:ssä kertomusvuoden aikana yhteensä 19 ja lisäksi kaksi kouluttajaa.

VIRTUARIO TUKEE TYÖTURVALLISUUTTA

HKL otti kertomusvuonna käyttöönsä Virtuorio-koulutustyökalun, jota käytetään muun muassa yhteistoimintaparien koulutuksissa sekä kunnossapidon henkilökunnan työturvallisuuskoulutuksissa.

Virtuario on virtuaalitodellisuuden vuorovaikutteinen työturvallisuuden koulutusympäristö. Koulutus käydään virtuaalilaseilla ja liikeohjaimilla, jotka mahdollistavat vapaan vuorovaikutuksen ja virtuaaliseen ympäristöön uppoutumisen liikkumalla ja tutkimalla. Työterveyslaitos toteuttaa ja suunnittelee koulutuksia yhteistyössä asiakkaiden kanssa. Koulutussisällöille on tarkat laatuvaatimukset työturvallisuuden, pedagogiikan, teknisen toteutuksen ja käytettävyyden osalta. Koulutukset on suunniteltu yhteistyössä työturvallisuuden ja pedagogiikan asiantuntijoiden kanssa.

Virtuario-koulutus koostuu osioista, joissa perehdytään työturvallisuuden kannalta keskeisiin havaintoihin ja turvallisuustoimenpiteisiin. Virtuaaliympäristö ohjaa oikeisiin suoritustapoihin riskien ehkäisyssä sekä mahdollistaa uhka- ja vaaratilanteiden turvallisen kohtaamisen ja uuden oppimisen.

HKL YMPÄRISTÖVASTUULLISENA TOIMIJANA

Raideliikenne edistää ympäristötavoitteiden toteutumista

Perustehtävämme on tuottaa kestävästä liikkumisesta palveluja, ja siksi tuotammekin positiivisia ympäristövaikutuksia.

Kestävä, laadukas ja houkutteleva raideliikenne vähentää yksityisautoilun tarvetta ja mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistymisen. Vähennämme siis osaltamme liikenteen ympäristövaikutuksia eli pienennämme hiilijalanjälkeä, paikallispäästöjä ja melua.

Toiminnastamme aiheutuu kuitenkin myös negatiivisia ympäristövaikutuksia. Uuden raideliikenneinfrastruktuurin rakentamisesta syntyy valtava hiilipiikki, kiinteistömme kuluttavat energiaa, käytämme erilaisia materiaaleja ja tuotamme jätteitä sekä Suomenlinnan lauttaliikenne kuluttaa polttoainetta ja tuottaa päästöjä.

Olemme sitoutuneet vähentämään palvelujemme koko elinkaaren ympäristövaikutuksia ja huomioimaan ympäristönäkökohdat kaikessa toiminnassamme. Kertomusvuonna laadittujen vastuullisuusperiaatteiden mukaisesti tavoittemme hiilineutraaliutta viimeistään vuonna 2035. Erityisesti aiomme kiinnittää huomiota rakentamisen päästöihin.

Ympäristötyön tulokset

HKL:n ympäristötavoitteet toteutuivat kertomusvuonna hyvin. Merkittävin ilmastotekomme on uusiutuvan sähkön hankkiminen.

Vuodesta 2012 alkaen metrojunat ja raitiovaunut ovat kulkeneet pohjoismaisella vesi- ja tuulivoimalla tuotetulla sähköllä. HKL:n tuottaman raideliikenteen suorat hiilidioksidipäästöt vähenivät edellisvuoteen nähden lähes 30 prosenttia. Tulos johtui osittain onnistuneista energiansäästötoimenpiteistä ja osittain sähkön, lämmön ja jäädytyksen pienemmistä päästökertoimista.

Pyrimme säästämään energiaa monin tavoin. Liikennöinnissä energiansäästöavoitteet alitettiin jälleen reilusti. Ajoindeksi eli paikkakilometrihin suhteutettu sähkönkulutus laski sekä raitio- että metroliikenteessä. Energiansäästö johtui osittain koronan vuoksi vähentyneistä suoritteista, mutta merkitystä on myös energiatehokkaammalla kalustolla, kuljettajakoulutuksella ja taloudellisella ajotavalla. Erityisesti metroliikenteen sähkönkulutus laski huomattavasti ajonopastusjärjestelmä DAS:n käyttöönoton myötä.

Kiinteistöjen energiatehokkuus parani edellisestä vuodesta ja energiansäästöavoitteemme toteutui. Roihupellon metrovarikolla kesäkuussa 2019 käyttöönotettu aurinkovoimala on toiminut hyvin, ja sen tuotto on vastannut odotuksia. Voimalan tuottama sähkö hyödynnetään varikon toiminnassa. Vuonna 2020 sen tuotanto oli 425 MWh, ja se vastasi noin kymmentä prosenttia varikon kuluttamasta sähköstä.

Tuottamamme jätteen määrä vaihtelee huomattavasti muun muassa työmaiden määrästä ja laadusta johtuen. Pyrimme lajittelemaan ja kierrättämään mahdollisimman suuren osan jätteistämme, ja kertomusvuonna lisättiin erityisesti muovinkeräystä metroasemilla ja varikoilla. Seuraamme materiaalina ja energiana hyötykäytettävän jätteen osuutta. Jätteen hyötykäyttö materiaalina parani edellisvuoteen nähden 60 prosentista 64 prosenttiin ja energiana 19 prosentista 28 prosenttiin.

Hankimme valtavat määrät materiaaleja ja palveluja vuosittain. Hankintojen ympäristövaikutuksia vähentääksemme kehitimme kertomusvuonna ympäristökriteerien käyttöä hankinnoissa. Hankintakategorioille laadittiin ympäristökriteeripankki, johon koottiin tuotteiden ja palvelujen merkittäviin ympäristövaikutuksiin kohdistuvia valmiita ympäristökriteerejä. Ympäristökriteerien käyttöä onnistuttiinkin lisäämään edellisvuoden 80 prosentista 83 prosenttiin hankintojen arvoon nähden ja 31 prosentista 52 prosenttiin hankintojen kappalemäärään nähden.

HKL:n tärkeimmät ympäristötavoitteet ja niiden toteutuminen

Tavoite	Toteuma 2020
HKL toimii sertifioidun ympäristöjärjestelmän mukaisesti	ISO 14001 -sertifikaatti
Ilmastonmuutosta hillitään käyttämällä uusiutuvaa energiaa	Liikennöintisähkö on pohjoismaista tuuli- ja vesivoimaa
Raitioliikenteen ajoindeksi 46,4 MWh/milj. paikka-km	33,4 MWh/milj. paikka-km
Metroliikenteen ajoindeksi 21,3 MWh/milj. paikka-km	15,8 MWh/milj. paikka-km
Kiinteistöjen ominaiskulutus 21,3 kWh/m ²	21,1 kWh/m ²
Jätteen hyötykäyttöaste parane	64 % materiaalina 28 % energiana
Hankintaprosesseista 100 % sisältää ympäristökriteerejä (euro- ja kappalemääräisesti)	83 % euromääräisesti 52 % kappalemääräisesti

Ympäristön tunnusluvut

Raitioliikenteen sähkönkulutus

Vuosi	Liikennesähkö (MWh)	Ajoindeksi (MWh/milj. paikkakm)	Tavoite (MWh/milj. paikkakm)
2015	28900	48,6	48,6
2016	29560	48,2	48,1
2017	30606	46,1	47,6
2018	32 831	44,6	47,1
2019	29 056	37,2	46,6
2020	25 082	33,4	46,2

Metrolinjan sähkönkulutus

Vuosi	Liikennesähkö (MWh)	Ajoindeksi (MWh/milj. paikkakm)	Tavoite (MWh/milj. paikkakm)
2015	48 300	22,3	22,3
2016	46 478	21,9	22,1
2017	73 076	30,9	21,9
2018	68 715	19,9	21,6
2019	69 642	20,0	21,27
2020	54 100	15,8	21,18

Kiinteistöjen energiankulutus (MWh)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Metroasemat	22650	24470	23330	51554	51830	43950
Varikot	23530	24820	25090	39260	39042	25530
Rautatieasemat	1240	1410	1360	1337	1263	1150
Muut kiinteistöt	1770	1920	2400	1389	3134	3430
Yhteensä	49190	52620	52180	93540	95268	74060

Kiinteistöjen ominaiskulutus (kWh/m²)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Metroasemat	21,3	23,1	22,0	20,1	20,2	17,2
Varikot	21,6	22,8	23,1	36,1	35,9	28,1
Rautatieasemat	91,2	103,7	100,0	98,3	92,9	84,5
Muut kiinteistöt	55,8	60,5	76,7	43,8	98,8	108,3
Yhteensä	22,4	24,0	23,8	25,3	25,7	21,1

Tavoite	22,4	22,2	22,0	21,8	21,5	21,3
---------	------	------	------	------	------	------

Suomenlinnan lauttojen polttoaineenkulutus

Vuosi	Polttoaineen kulutus (l)	Kulutus (l/1000 matkustaja-km)
2014	645 094	134,1
2015	600 430	115,5
2016	626 505	108,0
2017	628 006	111,1
2018	642 375	108,9
2019	669 479	113,9
2020	661 321	232,9

HKL:n suorat hiilidioksidipäästöt

	Päästöt (tCO ₂)	Osuus (%)
Kiinteistösähkö	6 724	48
Kaukolämpö	5 021	36
Suomenlinnan lautat	1 739	12
Polttoaineet	441	3
Kaukojäähdytys	6	0
Liikennöintisähkö	0	0
Yhteensä	13 931	100

Jätejakauma

Jätelaji	Tonnia	Osuus %
Metalli	1 103	31
Betoni ja hiekka	1 198	34
Poltettava sekajäte	560	16
Liete, hiekan- ja rasvanerotuskaivojen jäte	280	8
Paperi	107	3
Pahvi ja kartonki	81	2
Vaarallinen jäte	121	3
Rakennusjäte	47	1
Muut jätteet	60	2
Yhteensä	3 558	100

Jätteen hyötykäyttöaste

- Materiaalina 64 %
- Energiana 28 %

Raide-Jokeria rakennetaan kiertotalouden periaatteiden mukaisesti

Raide-Jokerin rakentaminen pääsi kunnolla käyntiin kertomusvuonna. Hankkeessa huomioidaan kiertotalouden periaatteet monella tavalla. Materiaalitehokas rakentaminen vähentää sekä päästöjä, luonnonvarojen kulutusta että kustannuksia.

Uusiomateriaaleista Raide-Jokerissa hyödynnetään erityisesti betonimurskettä, sillä betonin valmistamisen päästöt ovat suuret. Purkubetonia hyödyntämällä pienennetään merkittävästi sekä rakennusmateriaaleista että kuljetuksista aiheutuvia päästöjä ja kustannuksia.

Helsingin Roihupellossa puretun vanhan bussivarikon purkubetoni murskattiin paikan päällä, ja murske hyödynnettiin Raide-Jokerin radan ratakerroksiin. Espoossa Impilahdensillan tulopenkereissä uutta betonia korvattiin betonimurskeella 5 000–6 000 tonnia ja Helsingissä Viilarintien ratakerroksissa 6 500 tonnia.

Toinen laajasti uusiokäytettävä materiaali on kivimurske. Sen tarve Raide-Jokerin rakentamisessa on valtava. Suurimmissa louhintakohteissa työmaiden läheisyyteen on perustettu murskausasemat, joissa louhittu kiviaines murskataan hankkeen käyttöön. Patterimäen tunnelista murskettä saatiin hyödynnettyä noin 50 000 tonnia ja varikolta noin 272 000 tonnia. Louhittua kiviainesta hyödyntämällä vähennetään merkittävästi kuljetusmatkoja ja neitseellisen, uusiutumattoman kivimateriaalin käyttöä.

Maamassat hyödynnetään tehokkaasti

Kaikki uudelleenkäytettävät pintamaat varastoidaan hyödyntämispaikan läheisyydessä. Osaa pintamaista on hyödynnetty vihertöissä kierrätyskasvualustana. Myös vanhat, laatunsa puolesta hyötykäyttöön soveltuvat massat on käytetty rakennekerroksissa.

Pilaantuneet maat kunnostetaan rakentamisen yhteydessä, ja maa sijoitetaan hyötykäyttöön erillisen suunnitelman perusteella. Kaivettavat kynnysarvomaat pyritään sijoittamaan hyötykäyttöön Raide-Jokerin linjalle. Tähän mennessä hankkeella on hyödynnetty pilaantuneita maita yli 3 000 tonnia. Hyödyntäminen tehdään aina niin, että se ei aiheuta haittaa ympäristölle eikä terveydelle.

Kierrätystä mittakaavasta riippumatta

Materiaalien kierrätys huomioidaan Raide-Jokeri-hankkeessa myös pienemmässä mittakaavassa. Esimerkiksi purettavia reuna-, nupu- ja päällystekiviä käytetään uudelleen. Kaadettavia puita jätetään maapuiksi lahoppuujatkumon turvaamiseksi. Viikissä kaadetuista puista sorvattiin linnunpönttöjä jaettavaksi alueen asukkaille.

Laatuun panostaminen vähentää korjaustarpeita ja siten pienentää elinkaaren aikaisia päästöjä. Laadukas rakentaminen onkin yksi Raide-Jokerin keskeisistä tavoitteista. Valmistuttuaan Raide-Jokeri kulkee päästöttömällä sähköllä, ja vaunun lämmitys hoidetaan jarruenergian talteenottojärjestelmällä.

Uusi ajonopastusjärjestelmä DAS vähensi metrojunien energiankulutusta

Toukokuussa 2020 otettiin kaikissa metrojunissa käyttöön ajonopastusjärjestelmä DAS eli Driver Advisory System. Käyttöönoton jälkeen toteutunut ajotavan muutos vähensi metrojunien energiankulutusta viisi prosenttia, mistä syntyi vuositasolla kustannussäästöjä 200 000 euroa.

DAS-järjestelmä ohjaa kuljettajia ajamaan energiatehokkaammin ja tekee ajamisesta täsmällisempää. Energiatehokkuus perustuu ideaan, jossa järjestelmä laskee rataprofiilin ja aikataulun perusteella ehdotuksen mahdollisimman vähän energiaa kuluttavasta ajotavasta, jolla kuitenkin pysytään aikataulussa.

DAS:lla saavutettuja hyötyjä mitattiin marraskuussa 2020. Kokonaissäästö oli viisi prosenttia, mutta tarkasti DAS:n mukaan ajaneet kuljettajat onnistuivat vähentämään sähkönkulutusta keskimäärin 13,7 prosenttia. Jos DAS:sta saataisiin kaikki hyödyt irti, olisi energian- ja kustannussäästö merkittävä, sillä metroliikenne kulutti vuonna 2020 sähköä yli 43 000 MWh. Neljän testikuljettajan erityinen panostus DAS:n mukaisesti ajamiseen tuotti säästöä vieläkin enemmän, jopa 14,3 prosenttia.

- DAS:lla on saavutettu selkeä energiansäästö, joka on sekä merkittävä ympäristöteko että arvokas taloudellisessa mielessä. Testikuljettajien kanssa suoritettu kokeilu osoitti, että meillä on potentiaalia saavuttaa vieläkin suuremmat säästöt, sanoo liikennöintiyksikön johtaja **Arttu Kuukankorpi**.

DAS:lla on saavutettu myös muita hyötyjä: liikenteen täsmällisyys on parantunut sekä seis-opastinten ohitukset ja kiskoajarrun käyttö vähentyneet.

- Jotta saamme järjestelmästä kaiken irti, suunnittelemme toimenpiteitä energiatehokkaamman ajotavan tukemiseksi yhdessä kuljettajien ja liikennetyönjohdon kanssa DAS-työryhmässä, Kuukankorpi jatkaa.

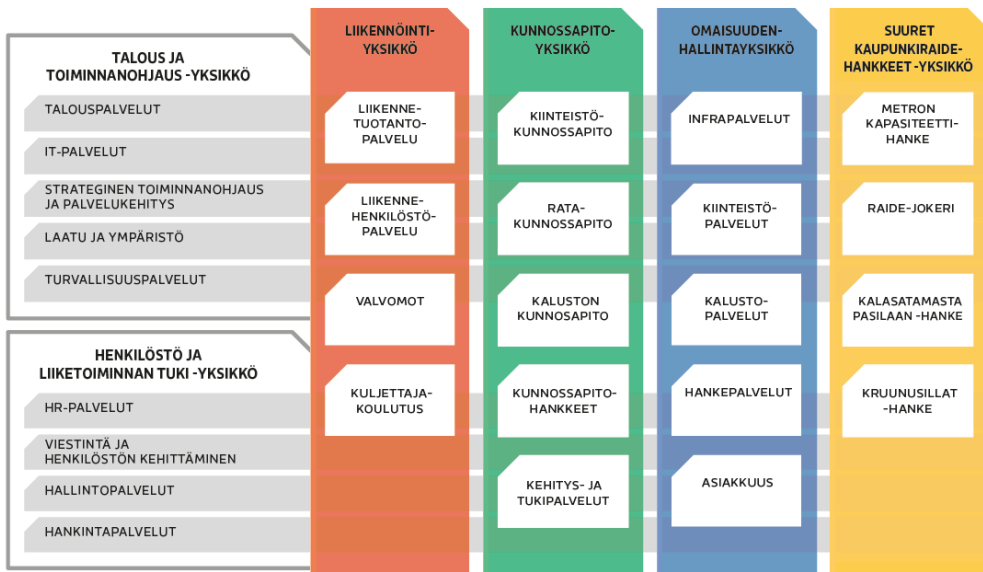
DAS-työryhmän vetäjä, liikennetyönjohtaja **Samuli Rasimus** kertoo, että työryhmän tavoitteena on yhdessä tekemällä saada DAS-järjestelmästä entistä luotettavampi, käyttäjäystävällisempi ja hyödyllisempi työkalu metrojunankuljettajien jokapäiväiseen työhön.

Jotta järjestelmän toimivuus varmistetaan ja parhaat puolet saadaan hyödynnettyä, järjestelmä vaatii aktiivisuutta kuljettajilta. Heidän havaintojen avulla ajankohtaista tietoa mahdollisista ongelmista ja kehittämisideoista viedään eteenpäin.

- DAS:n avulla jokainen kuljettaja voi vaikuttaa liikennöinnin energiansäästöön. Kun metro liikennöi lähes ympäri vuorokauden ja ympäri vuoden, näkyy jokaisen kuljettajan päivittäinen panos selkeästi energiatehokkuudessa. Järjestelmän mukainen ajotapa saattaa tarkoittaa joillain pitkän uran tehneillä kuljettajilla vanhasta ajotavasta osittain pois oppimista, mutta uuden oppiminen palkitsee tekijänsä, Rasimus summaa.

JOHTOKUNTA

TOIMITUSJOHTAJA



Johtokunta

JÄSENET

PUHEENJOHTAJA

Rissanen, Laura (Kok.)

VARAPUHEENJOHTAJA

Suoranta, Anu (Vas.)

Luoma, Tuomo (Kok.)

Hillman, Perttu (Kok.)

Karhu, Jessica (Vihr.)

Stranius, Leo (Vihr.)

Sivonen, Sameli (Vihr.)

Sutton, Kirsi (SDP)

Loman, Stefan (SDP)

VARAJÄSENET

Haavisto, Joonas (Kok.)

Koponen, Hannu (Vas.)

Anunti, Kristiina (Kok.)

Ivanitskiy, Katja (Kok.)

Kaskeala, Niklas (Vihr.)

Euro, Laura (Vihr.)

Tamminen, Lilja (Vihr.)

Ijäs, Petri (SDP)

From, Heidi (SDP)

