



03.05.2018

Asia/8

## § 74

### Liikennelaitoksen johtokunnan lausunto kaupunginhallitukselle Pia Kopran ym. aloitteesta koskien metroliiikenteen häiriöitä ja metronkuljettajien työoloja

HEL 2018-003838 T 00 00 03

#### Lausunto

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

#### Esittelijä

yksikön johtaja  
Arttu Kuukankorpi

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

1 Lausuntopyyntö metroliiikenteen häiriöistä ja metron kuljettajien työoloista

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon koskien Pia Kopran ym. aloitetta koskien metroliiikenteen häiriöitä ja metronkuljettajien työoloja:

Helmikuun loppuun kasautui valitettavasti poikkeuksellisen useita liikennehäiriöitä metroliiikenteessä. Liikennehäiriöt aiheutuivat useista erisyistä, näitä olivat virtakiskon vaurio, häiriö palorullaovessa Ruoholahdessa, ratakiskon katkeaminen, vikatilanne paloliukuovessa Kampissa ja kurottajan tippuminen kiskoilta Mellunmäessä. HKL on selvittänyt kunkin häiriön taustalla olevat syyt. Virtakiskon vaurion ja ratakiskon katkeamisen taustalla oli kova pakkanen, muiden häiriöiden syyt olivat toisistaan riippumattomia. Toimenpiteet vastaavien häiriöiden ennaltaehkäisemiseksi on käynnistetty ja ne ovat osin valmiit. Kovasta pakasesta aiheutuvien kiskojen ja virtakiskojen vaurioiden ennaltaehkäisyyn ei kuitenkaan ole taloudellisesti mielekästä ratkaisua.

Metroliiikenteen volyymit ovat kasvaneet merkittävästi länsimetron ja vuorovälin tihentymisen vuoksi. Ennen elokuuta 2016 metroliiikenteessä



oli talviarkena ruuhka-aikaan liikenteessä 15 metrojunaa yhtä-aikaisesti, nykyisin vastaava määrä on 36 metrojunaa. Länsimetron 1. vaihe kasvatti rataverkon pituuden 21 kilometristä 35 kilometriin. Volyymien kasvu on kasvattanut myös häiriöiden todennäköisyyttä ja kokonaisu-määrää. Lisäksi lyhyempien vuorovälien seurauksena häiriötilanteita syntyy aiempaa helpommin ja häiriöistä palautuminen kestää aiempaa kauemmin, koska pelivaraa on vähemmän.

Henkilökunnan Trafiin tekemät kantelut on käsitelty Trafin kanssa eivätkä ne ole antaneet aiheita toimenpiteisiin.

HKL:n metroliiikenteen toimintaohjeiden mukaan ennen matkustajalii-kenteen alkua ajetaan avausjuna, jonka kuljettaja varmistaa, että rata on esteetön ja näin liikennöintikelpoinen. Avausjunan suurin sallittu nopeus on 50 km/h. Jos poikkeuksellisesta syystä jollain osuudella ei ole ajettu avausjunaa, ajetaan metroliiikenteen toimintaohjeiden mukaan ensimmäinen matkustajajuna avausjunana. Näin toimitaan silloin, jos avausjuna jää ajamatta mm. henkilöstöpulan vuoksi.

Uusien M300-junien ohjaamoergonomia on ongelmallinen. Junat tilat-tiin alun perin automaattimetron varten ilman ohjaamo. Automaatti-metrohankkeen keskeyttämisen jälkeen juniin on tehty ohjaamo, jonka ergonomia ei ole optimaalinen. Ergonomiaa on jo parannettu pienin pa-rannuksin. Uuden kuljettajan istuimen kokeileminen on käynnistymässä ja ohjaamon laajamittainen uudistaminen on suunnitelmassa.

Kuljettajien wc Matinkylässä on n. 40 metrin päässä ohjaamosta junan ollessa lähtölaiturissa. Tapiolassa wc on vastaavalla etäisyydellä junan ollessa tulolaiturissa. Lyhyiden vuorovälien vuoksi junien seisonta-ajat pääteasemilla ovat lyhyitä, varsinkin Tapiolassa jossa molemmat met-rolinjat liikennöivät. Kuljettajille on suunniteltu wc-tauot Itäkeskukseen vähintään 2,5 tunnin välein. Esimerkiksi linja-autonkuljettajilla työehto-sopimus edellyttää wc-taukoa 4 tunnin välein ja veturinkuljettajilla 3,5 tunnin välein, joten niihin nähden HKL:n käyttämä mitoitus on lyhyt.

HKL:n kuljettajien paikallisen sopimuksen mukaan työpäivässä on pal-katon ruokatauko sekä palkallinen 10 minuutin kahvitauko. Käytännös-sä HKL tarjoaa metronkuljettajille taukoja huomattavasti enemmän, vaikka taukojen määrää onkin vähennetty aikaisemmasta. HKL:n liiken-nöintisopimus HSL:n kanssa päättyy vuoden 2024 lopussa ja HKL:n kustannustehokkuuden on oltava markkinahintoihin nähden kilpailuky-kyinen, jotta HKL voi jatkaa metron liikennöitsijänä. Työehtosopimusten ylittävien taukojen vähentäminen on oleellinen osa HKL:n kilpailukyvyyn parantamista. HKL tekee myös runsaasti muita tehostamistoimenpiteitä parantaakseen kustannustehokkuuttaan. HKL ei ole poistamassa vara-



03.05.2018

Asia/8

kuljettajajärjestelmää, vaan varakuljettajien määrää olla säätämässä tarvetta vastaavaksi.

HKL kouluttaa jatkuvasti uusia metronkuljettajia, jotta kuljettajamäärä saadaan vastaamaan länsimetron aiheuttamaan kuljettajatarpeeseen.

Työterveyslaitos on selvittämässä metrojunankuljettajien työn kuormittavuutta.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Arttu Kuukankorpi

Lisätiedot

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

**Liitteet**

- 1 Lausuntopyyntö metroliikenteen häiriöistä ja metron kuljettajien työoloista

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano