

8

.....
2012



Joukkoliikenteen turvallisuusstrategia 2012 – 2016

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategia 2012 – 2016
24.1.2012

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Sami Aherva, (09) 4766 4333, Pekka Paavilainen, (09) 4766 4246
sami.aherva@hsl.fi, pekka.paavilainen@hsl.fi

Copyright: HSL
Kansikuva: HSL / Lauri Eriksson

Edita Prima
Helsinki 2012

Sisälllys

	Esipuhe	4
1	Taustaa turvallisuusstrategiatyölle	5
1.1	Kuntien turvallisuusstrategiat	5
1.2	Joukkoliikenteen toimijoiden turvallisuusstrategiat	7
1.3	Muiden viranomaisten turvallisuusohjeistukset	11
2	Turvallisuusstrategian tavoitteet vuosiksi 2012 – 2016	15
2.1	Henkilökunnan turvallisuus	15
2.2	Matkustajien turvallisuus	15
2.3	Omaisuu den turva	16
2.4	Joukkoliikenteen vaikutukset yleiseen liikenneturvalli suuteen	16
3	Toimenpidesuositukset vuosille 2012 – 2016	16
3.1	Henkilökunnan turvallisuus	17
3.2	Matkustajien turvallisuus	18
3.3	Omaisuu den turva	18
3.4	Joukkoliikenteen vaikutukset yleiseen liikenneturvalli suuteen	19
4	Turvalli suuden mittarit	19
4.1	Mittareiden perusteita	19
4.2	Käytettävät mittarit	20
5	Turvalli suuskehityksen seuranta ja turvallisuusstrategiaan tehtävät muutokset	20
	 Liitteet	
	Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian aiesopimus	

Esipuhe

Helsingin seudun elinvoima perustuu toimiviin palveluihin. Joukkoliikenteen tarjonnalla edistetään Helsingin seudun elinvoimaisuutta ja HSL:n strategisia tavoitteita. Joukkoliikenteen turvallisuus on yksi keskeisimmistä liikennepalveluiden kysyntään ja kulutapaan vaikuttavista laatutekijöistä.

Tässä dokumentissa on kuvattu HSL-alueen joukkoliikenteen turvallisuusstrategia vuosille 2012 - 2016. Joukkoliikenteen turvallisuusstrategia on laadittu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän, HSL:n jäsenkuntien, Liikenneviraston, aluehallintoviraston, poliisin, Uudenmaan ELY-keskuksen, Liikenteen turvallisuusviraston, Hätäkeskuslaitoksen, Helsingin pelastuslaitoksen, Suomen paikallisliikenneliiton, HSL:n järjestämän liikenteen liikennöitsijöiden sekä liikennehenkilökunnan yhteistyönä.

Tämä joukkoliikenteen turvallisuusstrategia täydentää vuonna 2007 ensimmäisen kerran laadittua Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaa ja siihen liittyvää aiesopimusta. Vuonna 2007 aiesopimuksen allekirjoittivat YTV, HKL, VR, Suomen paikallisliikenneliitto, Ratahallintokeskus, Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki ja poliisi. Aiesopimuksella sitoutettiin osapuolet turvallisuutta parantavien yhteistyöhankkeiden toteuttamiseen.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian 2012 - 2016 sisältö on päivitetty vastaamaan nykyisiä turvallisuusvaatimuksia. Turvallisuusstrategialle on määritelty strategiatyöhön osallistuneiden toimijoiden yhteiset turvallisuustavoitteet, joista päätavoite on, että joukkoliikenteessä matkustaminen ja työskentely on turvallista. Turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma vuosille 2012 - 2016. Turvallisuusstrategian toimenpideohjelman vaikuttavuuden arviointia varten otetaan käyttöön turvallisuutta kuvaava mittaristo.

Strategiadokumentin ensimmäisessä luvussa esitellään eri toimijoiden nykytilannetta ja toimijoiden turvallisuuteen liittyviä näkökulmia. Toisessa luvussa kuvataan kaikkien toimijoiden yhteinen joukkoliikenteen turvallisuuden tavoitetila. Kolmannessa luvussa esitetään ne keinot, joilla joukkoliikenteen turvallisuuden tavoitetila saavutetaan. Neljännessä luvussa kuvataan turvallisuuden mittaamiseen liittyvät asiat. Viidennessä luvussa kuvataan se, kuinka joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaa toteutetaan ja seurataan.

1 Taustaa turvallisuusstrategiatyölle

Joukkoliikenteen turvallisuuteen vaikuttaa moni viranomainen ja muu toimija. Näillä toimijoilla on kullakin lähtökohdiltaan erilaisia turvallisuutta kuvaavia tavoitteita ja osalla myös toimenpiteitä. Joukkoliikenteen turvallisuutta kuvaavaa yhteistä tavoitetta ja turvallisuusohjelmaa ei aikaisemmin ole ollut. Tässä luvussa kuvataan eri toimijoiden nykyiset omat turvallisuuteen liittyvät tavoitteet.

Joukkoliikenteen turvallisuutta parantamaan laadittiin joukkoliikenteen turvallisuusstrategia ja osapuolia sitouttava aiesopimus vuonna 2007. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategian 2007 aiesopimuksessa tavoitteena oli edistää yhteisesti sovittujen tavoitteiden saavuttamista ja esitettyjen turvallisuushankkeiden toteuttamista. Aiesopimuksessa tavoitteena oli luoda eri organisaatioiden ja henkilöiden välille verkosto, jonka puitteissa turvallisuutta parantavista yhteishankkeista voidaan sopia. Nämä periaatteet ovat myös tässä esitettävän turvallisuusstrategian lähtökohta.

1.1 Kuntien turvallisuusstrategiat

HSL:n jäsenkuntien omissa turvallisuusstrategioissa ei merkittävästi käsitellä joukkoliikenteen turvallisuutta. Tarkoituksena on luoda koko HSL:n alueen kattava yhtenäinen joukkoliikenteen turvallisuusstrategia, jota voidaan hyödyntää kuntien turvallisuusohjelmissa.

Helsinki

Helsingin kaupungin turvallisuussuunnitelmaan vuosille 2011 - 2014 on otettu yhdeksi kokonaisuudeksi liikkumisen ja joukkoliikenteen turvallisuus. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joilla pyritään rauhoittamaan tai estämään joukkoliikennevälineissä, asemilla sekä pysäkkien läheisyydessä tapahtuvia matkustajiin tai henkilökuntaan kohdistuvia uhka- ja vaaratilanteita.

Turvallisuustilanteen parantamistoimiksi on esitetty mm. joukkoliikennehenkilökunnan kouluttamista, matkustajien valistuskampanjoita sekä tallentavien kamerajärjestelmien edellyttämistä joukkoliikennevälineisiin (mukaan bussiliikenteen seuraavien kilpailukierrosten ehtoihin).

Turvallisuustilanteen kartoittamista varten henkilökunnalle ja matkustajille tulisi tehdä turvallisuuteen liittyvä kysely/haastattelu. Järjestyksenalvojen, vartijoiden ja poliisin tulisi myös puuttua alkoholinkäyttöön ja häiriköintiin mahdollisimman pikaisesti.

Toimenpide-ehdotusten vaikuttavuuden seuranta varten tulisi luoda yhtenäinen tilastointikäytäntö, jotta turvallisuuden kehitystä voidaan seurata ja vertailla alueittain.

Vantaa

Vantaan turvallisuussuunnitelmassa esitetään turvallisuusyhteistyön päätoimintalinjat, joista joukkoliikennettä koskevat lähinnä paikallisen häiriökäyttäytymisen estäminen sekä joukkoliikenteen turvallisuuden kehittäminen. Näiden päätoimintalinjojen tavoitteena on muun muassa parantaa nykyisten lähiliikenteen asemien rakenteellista turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Parannettavia asemia ovat esimerkiksi Myyrmäen, Louhelan ja Martinlaakson asemat. Häiriökäyttäytymistä pyritään vähentämään lisäämällä keskusta-alueiden kameravalvontaa, jolloin myös asemien ympäristöjen turvallisuus paranee.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian toteutusta Vantaan osalta koordinoivat kuntatekniikan keskuksen joukkoliikenteen asiantuntijat. Tavoitteena on toteuttaa pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategian aiesopimuksen turvallisuusvisiota.

Espoo

Espoon asukkaille tehdyssä kuntapalveluiden laatua koskevassa kyselyssä julkinen liikenne sijoittui tärkeysjärjestyksessä kolmanneksi (1. terveyskeskus- ja lääkäripalvelut, 2. yleinen järjestys ja turvallisuus).

Espoon turvallisuusohjelman painopistealueet ovat asuinalueiden ja keskusten turvallisuus, lasten ja nuorten turvallisuus, päihteet, väkivalta, väestöryhmien väliset suhteet, koti- ja vapaa-ajan tapaturmat sekä palotapaturmat, liikenneturvallisuus ja infrastruktuurin haavoittuvuus. Joukkoliikenteen turvallisuuteen näistä suoraan vaikuttavat lähinnä päihteet, väkivalta, väestöryhmien välinen turvallisuus sekä liikenneturvallisuus. Keskusten turvallisuuden parantamisella vaikutetaan väliillisesti myös joukkoliikenteen turvallisuuteen.

Turvallisuusyhteistyön kehittämiseen kaupunki on panostanut eri toimijoiden (kaupungin yksiköt, pelastustoimi, seurakunta, elinkeinoelämä) kanssa.

Kerava

Keravan kaupunki on päivittämässä kaupungin turvallisuussuunnitelmaa tulevalle valtuustokaudelle 2013-2016. Suunnitelman painopistealueet tulevat olemaan arjen turvallisuuden tähtäävien, jo voimassa olevien ohjelmien seurannassa ja kehittämisessä. Joukkoliikenteen turvallisuutta ei ole toistaiseksi sisällytetty painopistealueisiin, mutta ei myöskään suljettu pois.

Vuosittaisessa asukastyytyväisyyskyselyssä seurataan tietyillä kysymysaiheilla mm. kuntalaisten turvallisuuden tunteen kehittymistä sekä tyytyväisyyttä liikkumiseen. Kyselyyn ei toistaiseksi ole sisällytetty yhtään kysymystä liittyen joukkoliikenteeseen.

Kirkkonummi

Kirkkonummen turvallisuussuunnitelman painoalueet ovat väkivallan ja päihteiden tuomat turvallisuusriskit. Erityiset kohderyhmät ovat elämän hallinta kodeissa ja perheissä, lapset ja nuoret, julkinen ympäristö ja työpaikkojen turvallisuus.

Joukkoliikenteen turvallisuutta ei nimenomaisesti ole sisällytetty kohderyhmiin mutta asiasisällöltään se osittain liittyy julkisen ympäristön turvallisuuteen. Kirkkonummella on valmistumassa kameravalvonnan kohteisiin liittyvä suunnittelutyö ja asemanseutu julkisena ympäristönä sisältyy tarkasteluun. Turvallisuussuunnitelmassa tavoitellaan eri toimijoiden yhteistyötä.

Kauniainen

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian painopistealueita Kauniaisissa ovat matkustajien turvallisuuden parantaminen bussipysäkeillä ja rautatieasemalla. Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä voidaan uusia rautatiesilta Tunnelitiellä ja samalla sijoittaa Tunnelitien pysäkit sillan alle. Vaihtoyhteyksiä busseista juniin helpotetaan hisseillä ja samalla vähennetään merkittävästi Tunnelitien ylitse kulkevaa jalankulkuliikennettä, josta merkittävä osa suuntautuu bussipysäkeille tai rautatieasemalle. Samalla voidaan sulkea vielä jalankulkijoiden käytössä oleva raiteiden tasoylitys asemalaiturin itäpäässä.

Jalankulku pysäkeille on jo tehty turvallisemmaksi poistamalla kaikki valo-ohjaamattomat kahden ajokaistan ylittävät suojatiet hyväksytyin Liikenneturvallisuusselvityksen 2009 mukaisesti. Tulevaisuuden tavoitteena on selkeyttää jalankulun ja pyöräilyn erottelua tärkeimpien pysäkkien kohdilla sekä helpottaa etenkin vanhusten ja liikuntarajoitteisten ajoneuvoihin nousua pysäkkien reunakivimitoituksella tms.

Sekä ajoneuvo- että jalankulkuliikenteelle hankala Tunnelitien, Asematien ja Helsingintien iso monimutkainen risteys korvataan lähivuosina liikenneympyrällä.

Poliisin kanssa käydään keskustelua myös mahdollisesta kameravalvonnan hyödyntämisestä niin yleisen järjestyksen kuin ylinopeuksien valvonnassa. Ajonopeuksien hillintä on ollut ja on keskeinen tavoite Kauniaisten liikenneturvallisuustyössä. Perinteisesti ajonopeuksia on pyritty hillitsemään korotetuilla suojateilla ja muilla hidasteilla. Valvontakameroilla saatetaan päästä hyviin tuloksiin ilman että kohtuuttomasti hankaloitetaan bus-sien ajoa.

Sipoo

1.2 Joukkoliikenteen toimijoiden turvallisuusstrategiat

Toimijoilla on erilliset turvallisuusstrategiat, jotka seuraavassa kuvataan lyhyesti.

HSL

HSL vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä omalla toimialueellaan. Turvallisuus on eräs keskeisistä joukkoliikenteen perusedellytyksistä. Näiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että joukkoliikenteen turvallisuus on korkealla tasolla.

HSL:n strategia

HSL:n perustetehtävänä on tarjota kattavat liikkumismahdollisuudet sekä luoda edellytykset elinvoimaiselle ja viihtyisälle Helsingin seudulle.

Strategisena päätavoitteena on, että Helsingin seudulla on Euroopan toimivin liikennejärjestelmä ja tyytyväisimmät joukkoliikenteen käyttäjät.



Kohdan 2. strateginen tavoite ”HSL tarjoaa asiakkailleen laadukkaita, kustannustehokkaita ja kohtuuhintaisia joukkoliikennepalveluita” on jaettu seuraaviin osiin:

- I. Tyytyväisten asiakkaiden osuus vuonna 2018 on 83,7% (81,7 vuonna 2010).
- II. Joukkoliikenteen nopeudet ovat suuremmat kuin vuonna 2010 ja liikenteen luotettavuus paranee jatkuvasti (raitioliikenne on 4% nopeampaa ja bussiliikenne 6% nopeampaa).
- III. Koko seudun asukkaille on tarjolla reaaliaikainen, luotettava ja helppokäyttöinen informaatio ennen matkaa ja matkan aikana.
- IV. Seudun matkalippujärjestelmä on laajennettu lähi- ja kehyskuntiin.
- V. Tuottavuus on lisääntynyt kaikissa joukkoliikennemuodoissa. Matkustajakilometrikustannus (€/mkm) alenee 5% vuoden 2010 tasosta.
- VI. HSL myötävaikuttaa joukkoliikenneinvestointien toteuttamiseen.
- VII. Joukkoliikennepalvelut perustuvat vahvaan kumppanuuteen palveluntuottajien kanssa.
- VIII. Matkustaminen ja työskentely joukkoliikennevälineissä on turvallista.

- IX. HSL ottaa käyttöön uuden palvelutasoltaan ja hinnaltaan joustavan älyliikenteen joukkoliikennemuodon, jonka avulla houkutellaan merkittävästi uusia matkustajia aiemmista henkilöautoilijoista.

VR

Turvallisuus on yksi VR-konsernin keskeisimmistä arvoista.

VR-konserni huolehtii siitä, että matkustajat pääsevät turvallisesti perille. Työpaikoilla turvallisuusriskit minimoidaan. Työ turvallisuuden parantamiseksi on jatkuvaa.

Lähtökohtana on, että turvallisuutta ei nähdä VR-konsernissa vain vahinkojen torjumisena, vaan sillä on tärkeä tehtävä myös toimintaedellytysten varmistajana. Turvallisuus ei ole muusta toiminnasta erillistä vaan olennainen osa jokapäiväistä työtä.

Turvallisuustyössä on kaksi keskeistä tavoitetta: VR-konserni haluaa säilyä liikenneturvallisuuudessa tasoltaan parhaiden EU-maiden joukossa. Työturvallisuudessa tähdätään siihen, ettei työtapaturmia sattuisi lainkaan. Näiden lisäksi VR-konserni varmistaa erilaisilla toimenpiteillä matkustajien henkilöturvallisuuden.

HKL

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaite toimii raitioliikenteen ja metrolinjojen operaattorina Helsingin kaupungin alueella sekä hallinnoi Helsingin kaupungin omistamaa joukkoliikenneinfraa. Länsimetron valmistuttua HKL hoitaa metrolinjoja myös Espoossa. Metron valvomotoiminnot siirtyvät uusiin tiloihin Herttoniemeeseen.

Metron automatisointi parantaa palvelutasoa ja liikenteen turvallisuutta ihmisten virheiden mahdollisuuden pienentyessä. Matkustajien turvallisuuteen ja erityisesti matkustajien kokemaan turvallisuudentunteeseen pyritään vaikuttamaan parantamalla asemien viihtyisyyttä peruskorjauksilla sekä lisäämällä henkilöstön läsnäoloa.

Sekä matkustajien että henkilökunnan turvallisuuteen vaikutetaan lisäämällä tallentavaa kameravalvontaa liikennevälineissä.

Raitiovaunukuljettajien työturvallisuus paranee uuden kaluston myötä. Ohjaamon parantaminen ja sulkeminen tehdään kaluston peruskorjauksen yhteydessä, mutta lopullisen ratkaisun toteutus riippuu kuljettajarahastuksesta luopumisen aikataulusta.

Bussiliikennöitsijät

Linja-autonkuljettaja tekee työtä valtaosin muualla kuin työnantajan valvomalla alueella. Työsuojelun kannalta tärkeintä on panostaa ennaltaehkäisevään toimintaan parantamalla julkisten alueiden turvallisuutta ei vain kuljettajien, vaan myös matkustajien näkökulmasta.

Varikot

Pääkaupunkiseudulla on useita linja-autovarikoita. Niiden työturvallisuutta parannetaan jatkuvasti. Työtapaturmien määrä varikoilla ei ole lisääntynyt samaan tapaan kuin liikenteessä.

Kalusto

Liikennöitsijät ovat hankkineet tarjouskilpailuissa vaadittua kalustoa kulloistenkin kilpailukierrosten mukaisesti. Liikenteen tilaaja on määritellyt tarkasti linja-autojen tekniset ominaisuudet tarjouspyyntödokumenteissaan. Liikennöitsijät työskentelevät yhdessä liikenteen tilaajan kanssa liikenneturvallisuuden kehittämiseksi. Liikennöitsijöiden ja tilaajan yhteistyöllä on mahdollista parantaa kuljettajien ja matkustajien turvallisuutta kehittämällä erilaisia teknisiä ratkaisuja.

Infrastruktuuri

Helsingin seudun liikennöintialueen suunnittelusta ja infrastruktuurin ylläpidosta vastaavia osapuolia on useita. Paikasta riippuen ylläpidosta vastaa asianomainen kaupunki tai kunta, aluehallintovirasto, yksityinen toimija tai julkisyhteisö. Kokonaisuuden kannalta ei voi pitää tehokkaana tapana sitä, että kukin liikennöitsijä pitää yhteyttä erikseen kuhunkin infrastruktuurista vastaavaan tahoon. Tehokkainta on keskittää yhteydenotot tilaajaorganisaatioon, jolloin niiden painoarvo kasvaa ja tietoa saadaan kerättyä keskitetysti. Tämä luonnollisesti edellyttää, että tilaaja paneutuu infrastruktuurissa havaittujen epäkohtien korjaamiseen nopeasti.

Esimerkkinä liikennöitsijöiden vaikutuskanavien tehottomuudesta on joukkoliikenteen toimintaedellytysten voimakas heikentäminen nykyisissä tie- ja kaavasuunnitelmissa. Uudet joukkoliikenteelle tarkoitetut kadut ja tiet on pääsääntöisesti suunniteltu liian kapeiksi ja koko matkalta hitaasti ajettaviksi. Mahdollinen lumentulo muuttaa tiet nopeasti mahdottomiksi operoida kohtuullisella riskillä.

Linja-autopysäkkien suunnittelussa tulisi ottaa huomioon käytettävyys ja kunnossapito. Useiden pysäkkien sijainti liian lähellä tietä aiheuttaa vaaraa niin matkustajille kuin kuljettajallekin. Kuljettajat viettävät taukoja usein päätepysäkeillä ja autojen vaihtoja suoritetaan linjan varrella olevilla pysäkeillä.

Kuljettajien yleisimpiä työtaturmia on liukastuminen pysäkillä. Liukastumiset voitaisiin välttää asianmukaisella kunnossapidolla. Pysäkkien kunnossapidossa pitää ottaa nykyistä paremmin huomioon talven vaatimukset.

Ruuhkaisemmissa alueilla linja-autoliikenteelle on varattu oma kaistansa. Toteutus on hyvä ja sen laajentamista tulee jatkaa. Nykyisten bussikaistojen toimintaa voidaan edelleen kehittää yhteistyöllä liikennettä valvovan poliisin kanssa, jolloin kaistojen kapasiteetti saataisiin paremmin joukkoliikenteen käyttöön.

Työsuojelu

Liikennöitsijöillä on toimivat työsuojelutoimikunnat, joiden tehtävänä on seurata ja kehittää työoloja. Työsuojelutoiminta on yhteistyötä henkilöstön edustajien kanssa ja on keskittynyt ennaltaehkäisemään työssä havaittuja riskejä. Havaittujen riskien osalta tehdään toimintasuunnitelma ja riskejä vähennetään käytettävissä olevilla keinoilla. Kaikki työssä tapahtuneet tapaturmat ja väkivaltatilanteet analysoidaan ja niistä suoritetaan tilanteen vakavuuden vaatima sisäinen tutkimus. Tapaturmatilanteet kirjataan ja niiden kehitystä seurataan säännöllisesti. Myös ”läheltä piti” -tilanteet käsitellään samaan tapaan kuin tapahtuneet tapaturmat.

Varikoiden kunnossapitoon on panostettu ja käytettyjä kulkureittejä edelleen parannettu valaistuksen ja merkintöjen osalta. Nopeuksia varikoilla on pienennetty mm. nopeusnäyttöjen avulla. Kuljettajien neuvontaa on jatkuvasti parannettu varsinkin ongelmatilanteissa. Ohjeissa on korostettu turvallisuuden merkitystä ennen muita tekijöitä.

Sisäisten työsuojelutoimikuntien lisäksi liikennöitsijät ja HSL ovat mukana muiden sidosryhmien kanssa suunnittelemassa ja toteuttamassa käytännön toimenpiteitä turvallisuustilanteen parantamiseksi.

Liikennehenkilökunta

Käteisrahastuksen poistaminen on keskeisiä keinoja lisätä linja-auton- ja raitiovaunun-kuljettajien turvallisuutta. Se on myös liikenteenharjoittajien tavoite. Rahastuksen poistaminen helpottaa kuljettajien työtilaa suojaavien teknisten ratkaisujen toteuttamista. Lisäksi se tuo säästöä, koska liikenne sujuvoituu mm. pysäkkiaikojen lyhentyessä.

VR:n konduktöörin ja junahenkilökunnan turvallisuutta lisätään tuplamiehityksellä klo 21.00 jälkeen. Asia voidaan ratkaista yrityskohtaisilla neuvotteluilla ja/tai HSL:n vaatimuksella, tai jos tämä ei tuota tulosta, lainsäädännöllä. VR:n lähiliikenteessä tulee taata junahenkilökunnan turvallinen siirtyminen työpisteestä toiseen tai kaluston noutamiseen.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää tapahtumien, juhlapyhien ja yöliikenteen turvallisuuden varmistamiseen ja siihen, että hätätilanteessa riittävän apu saapuu nopeasti.

Kulkureittien yleisestä kunnossapidosta tulee huolehtia riittävästi ja reitit on järkipäris-tettävä; tähän saadaan asiantuntevia neuvoja reittejä käyttäviltä työntekijöiltä. Pääte-pysäkkien ja asemien kunnossapidosta sekä niiden ympäristön riittävästä valaistuksesta on huolehdittava ja puutteet ovat viipymättä korjattava.

Turvallisuutta joukkoliikenteessä lisätään käyttämällä tiedotuksessa täsmällisiä termejä. Joukkoliikenteen työntekijöiden jaksamisesta huolehditaan työpäivien pituutta ja sisältöä inhimillistämällä. Sosiaali- ja saniteettitilat pidetään siisteinä ja käyttökelpoisina riittävällä ja oikea-aikaisella kunnossapidolla. Ilmoitetut ja havaitut turvallisuuspuutteet korjataan välittömästi.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen laaditaan matkustajanohjeet, joilla matkustajat ohjataan sekä veloitetaan huomioimaan yleinen turvallisuus ja kanssamatkustajien viihtyvyys. Niillä on tarkoitus vähentää ongelmatilanta siten, että matkustajat noudattaisivat ohjeita ja määräyksiä oma-aloitteisesti, osa ryhmäpaineen vaikutuksesta ja osa valvonnan ja henkilökunnan kehotusten myötä. Riittävän yhteisöllisyyden aikaansaami- seksi tulee kaikkien joukkoliikennettä käyttävien matkustajien olla tietoisia ohjeista sekä määräyksistä ja niiden oikeusvaikutuksista.

Useissa muissa maissa joukkoliikenteessä esiintyvät ongelmat ovat korjattu laatimalla selkeä lista joukkoliikenteessä kielletyistä asioista sekä rangaistuksista, jotka tulevat sääntöjä rikkovan kannettaviksi.

Sisäisten työsuojelutoimikuntien lisäksi liikennöitsijät ja HSL suunnittelevat ja toteuttavat yhdessä muiden sidosryhmien kanssa käytännön toimenpiteitä turvallisuustilanteen pa-rantamiseksi.

1.3 Muiden viranomaisten turvallisuusohjeistukset

Liikennevirasto

Vuonna 2007 allekirjoitettu aiesopimus velvoittaa Liikennevirastoa pyrkimään turvallisen joukkoliikenteen edistämiseen toimivaltansa ja resurssiensa puitteissa. Pääkaupunki-

seudulla Liikenneviraston toimivaltaan kuuluvat Liikenneviraston omistamat raideliikenneasemat ja laiturialueet, joiden kunnossapidosta, valaistuksesta ja siisteydestä palveluntuottajat huolehtivat. Liikennevirasto laatii liikennöintiä ja ratatöitä koskevia turvallisuusohjeita, hankkii ja ylläpitää turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja vastaa liikenteenohjauksesta valtion rataverkolla sekä matkustajainformaation tuottamisesta asemilla ja laiturialueilla.

Liikenneviraston tilaamat vartiointi- kulunvalvonta- ja kameravalvontapalvelut kohdistuvat asiattomien torjuntaan laitetoista ja raiteilta (safety). Liikennevirasto pyrkii edistämään matkustajaturvallisuutta (security) neuvottelemalla esim. kuntien, Finavian, VR:n tai HSL:n kanssa vartiointi- ja valvontapalvelujen ulottamisesta omistamilleen asemille ja laiturialueille.

Valvonta- ja vartiointipalvelut asemilla ja laiturialueilla tulisi järjestää tarkoituksenmukaisella ja vaikuttavuudeltaan mitattavissa olevalla tavalla ympäröivä asutus, liikennejärjestelmä, Helsinki-Vantaan lentoasema, kauppa- ja matkakeskukset sekä kaupunkien ja VR-Yhtymä Oy:n kiinteistöt huomioon ottaen.

Pelastuslaitos

Pääkaupunkiseudulla toimii neljä eri pelastuslaitosta: Helsingin, Länsi-Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Keski-Uudenmaan pelastuslaitos.

Pelastuslaitokset edistävät turvallisuuskulttuuria, ehkäisevät onnettomuuksia, niiden riskejä ja seurauksia, huolehtivat ihmisten, omaisuuden ja ympäristön suojaamisesta kaikissa oloissa sekä tuottavat ensihoidon ja kiireellisen sairaankuljetuksen palvelut.

Helsingin kaupungin pelastuslaitoksen strategian keskeisin tavoite on saada kaikki Helsingissä ymmärtämään elinympäristönsä riskit ja vaikuttamaan niihin omatoimisesti siten, että onnettomuuksia ei tapahtuisi. Muutokseen pyritään yhteistyössä muiden turvallisuutta edistävien tahojen kanssa ja toimimalla itse esimerkillisesti. Kolme muuta keskeistä strategista tavoitetta ovat:

- Arvioimme kriittisesti toimintatapojamme ja keräämme systemaattisesti tietoa niiden kehittämiseksi, jotta voimme parantaa toimintamme vaikuttavuutta ja taloudellisuutta.
- Varaudumme suojaamaan ihmisiä, ympäristöä, kulttuuriarvoja ja omaisuutta kaikissa oloissa riskianalyysipohjaisesti.
- Tuotamme ensihoidon ja kiireellisen sairaankuljetuksen palvelut tehokkaasti ja taloudellisesti hyödyntäen synergiaetua pelastustoiminnan kanssa.

Ennaltaehkäisevään toimintaan kuuluvat muun muassa palotarkastukset, lausunnot rakennusten henkilöturvallisuuden varmistamiseksi sekä opastaminen omatoimiseen suojeeluun. Onnettomuuksissa ja muissa poikkeustilanteissa pelastuslaitokset tarjoavat operatiivisella toiminnallaan järjestäytyneen ja nopean avun.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto (AVI)

Uudenmaan työsuojelupiiri (nyk. AVIn alainen Etelä-Suomen työsuojelun vastuualue) on antanut ohjeistuksensa koskien väkivallan uhkaa työssä. Toimintaohjeistus sisältää seuraavan 9-kohtaisen tarkistuslistan:

- Vaarojen selvitys ja arviointi.
- Työnantajan ja työntekijöiden on yhteistoiminnassa huolehdittava ohjeiden laatimisesta.

- Henkilöstö on perehdytettävä riittävästi työpaikan haitta- ja vaaratekijöihin.
- Työpaikassa, jossa on väkivallan uhka on oltava toimintavarma hälytysjärjestelmä.
- Tilojen ja työympäristön suunnittelussa on otettava huomioon niiden vaikutukset turvallisuuteen ja terveyteen.
- Rakenteelliseen turvallisuuteen on panostettava.
- Yksintyöskentelyn välttäminen.
- Jälkihoidon järjestäminen kuuluu työnantajan yleiseen huolehtimisveloitteeseen.
- Työympäristön, työyhteisön tilan ja työtapojen jatkuva seuranta ja tarkkailu tulee järjestää työturvallisuuslain veloitteiden mukaisesti.

Joukkoliikenteen turvallisuusohjeistuksista em. määräyksillä on vaikutukset niihin asioihin, joista pääasiassa työnantaja on vastuussa. Tilastoinnilla ja tapahtumien jälkikäsitteilyllä voidaan suunnitella turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä sekä kehittää turvallisuusohjeistusta tarkoituksenmukaiseen suuntaan.

ELY-keskus

Liikenneturvallisuus on keskeisessä roolissa kaikessa ELY-keskuksen toiminnassa väylien suunnittelusta kunnossapitoon. Liikenneturvallisuuden huomioiminen sisältyy lukuisiin tienpidon ohjeisiin ja toimintalinjoihin. Erityistä ohjetta joukkoliikenteen sosiaalisen turvallisuuden huomioimista ei Uudenmaan ELYllä ole.

Tienpidon ohjeistuksen mukaisesti linja-autopysäkkien suunnittelun lähtökohtana ovat erityisesti matkustajien tarpeet ja liikenneturvallisuus. Matkustajille pysäkin turvallisuuden, toimivuuden ja viihtyisyyden kannalta tärkeitä tekijöitä ovat riittävän väljä odotustilan ja kulkuyhteyksien mitoitus, riittävä valaistus, tarkoituksenmukaiset kalusteet sekä esteettömät yhteydet. Varustetaso sekä pysäkkiympäristön valaistus määräytyvät pysäkin käyttöasteen mukaan. Pysäkkijärjestelyjen tulee olla kaikille osapuolille (matkustajat, palveluntarjoajat, muut autoilijat, tienpitäjä) turvallisia, liikenteellisesti sujuvia sekä taloudellisia rakentamisen ja kunnossapidon osalta.

Olemassa olevien pysäkkijärjestelyjen ja niiden kulkuyhteyksien turvallisuutta ylläpidetään ja parannetaan resurssien puitteissa mm. aloitteiden ja aluekohtaisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa esiin nousseiden puutteiden perusteella. ELY-keskuksen normaaleihin hoidon toimenpiteisiin kuuluu pysäkkien välittömän ympäristön pitäminen jatkuvasti vapaana näköesteistä niittämällä ja vesakkoa poistamalla.

Uudenmaan ELY-keskus myöntää joukkoliikennelupia joukkoliikennelain mukaisesti hakijalle, joka on oikeustoimikelpoinen, hyvämaineinen, vakavarainen ja ammattitaitoinen. Hyvämaineisuuden vaatimus ei täyty, jos henkilö on vähintään kolmesti viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen säännösten rikkomisesta mukaan lukien liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta koskevat säännökset. Tuomittu vankeusrangaistus (mm. talousrikokset, rattijuopumukset, törkeät liikenteen vaarantamiset) estävät luvan myöntämisen ja ne saattavat aiheuttaa liikenneluvan peruuttamisen.

Poliisi

Poliisin strategioissa ei ole suoraan käsitelty joukkoliikenteen turvallisuutta. Sen sijaan voimassa olevassa sisäasiainministeriön ja poliisihallituksen välisessä tulossopimuksessa on esitetty strategisia tavoitteita vuosille 2011 - 2015. Tavoitteet tukevat joukkoliikenteen turvallisuutta.

Tavoiteasettelun mukaisesti poliisin ennaltaehkäisevän (rikokset, onnettomuudet ja häiriöt) toiminnan tulee tehostua ja sen vaikuttavuuden tulee parantua. Tavoiteasettelussa on mainittu myös muun muassa yhdenvertaiset, tasa-arvoiset ja turvallisuuden tunnetta ylläpitävät poliisipalvelut koko maassa. Edelleen todetaan, että uusien rikosilmiöiden torjunnan tulee olla tehokasta.

Yksityiskohtaisemmin tavoitetilaa eritellään mainitsemalla tietojohdoisen poliisitoiminnan ohjaavan vaikutuksen vakiintuminen sekä toimijoita osallistava paikallinen ja alueellinen turvallisuusyhteistyö.

Poliisin strategioiden pohjalta joukkoliikenteen turvallisuuteen on parasta hakea parannusta alueellisella yhteistyöllä erityisesti tiedon välitystä (tilannekuvatiedon välittäminen) parantamalla.

Hätäkeskuslaitos

Hätäkeskuslaitoksen strategioissa ei ole suoraan käsitelty joukkoliikenteen turvallisuutta. Sen sijaan Hätäkeskuslaitoksen strategisissa tavoitteissa vuosille 2012 - 2015 on turvallisuuden ja yhteiskunnallisen vaikuttavuuden päämäärissä esitetty näkökulmia, jotka tukevat joukkoliikenteen turvallisuutta.

Tavoiteasettelun mukaan Hätäkeskuslaitoksessa on käytössä yhdenmukaiset, valtakunnalliset toimintamallit. Hätäkeskuspalvelut toteutetaan luotettavasti ja hätäilmoitukset vastaanotetaan viivytyksettä sekä käsitellään laadukkaasti.

Hätäkeskusten tehtävänä on vastaanottaa pelastustoimen, poliisin sekä sosiaali- ja terveystoimen alaan kuuluvia hätäilmoituksia ja muita ihmisten, omaisuuden ja ympäristön turvallisuuteen liittyviä välittömiä toimenpiteitä edellyttäviä ilmoituksia sekä välittää ne edelleen niille yksiköille, joille tehtävä voimassa olevan lainsäädännön mukaan kuuluu.

Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi kehittää liikennejärjestelmän turvallisuutta, edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä ja vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvonta-tehtävistä.

Trafi antaa tarvittavia lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä sekä toimialaa koskevia oikeussääntöjä. Virasto vastaa tutkintojen järjestämisestä, toimialan verotus- ja rekisteröintitehtävistä sekä tietopalveluista. Trafi valvoo liikennemarkkinoihin liittyviä tehtäviä sekä liikennejärjestelmää koskevia sääntöjä ja määräyksiä. Viraston asiantuntijat osallistuvat kansainväliseen yhteistyöhön. Virasto myös huolehtii liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole erillistä joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaa. Liikenteen turvallisuusvirasto kuitenkin korostaa toimivien ja turvallisten matka- ja kuljetusketjujen edistävän pääkaupunkiseudun koko väestön hyvinvointia.

Liikenteen turvallisuusviraston sääntely- ja valvontatehtävän tavoitteena on ohjein ja määräyksin itsessään ohjata liikennejärjestelmää kokonaisuutena kohti parempaa liikenneturvallisuutta ja liikennevälineiden valvonnan kautta puuttua havaittuihin epäkohtiin. Myös aktiivinen osallistuminen tutkimus- ja kehittämistoimintaan nähdään merkittävänä osana liikenneturvallisuuden parantamista.

Kansainvälisen vaikuttamisen ja yhteistyön kautta virasto voi vaikuttaa ratkaisuihin, jotka ovat liikennejärjestelmällemme tyypillisiä ja samalla tuoda turvallisuuteen käytäntöjä, jotka ovat muualla osoittautuneet toimiviksi. Kansainvälisten, lähinnä ilma- ja meriliiken-

teen turvamääräysten (security) toimeenpanossa virastolla on kokemusta, joka on sovellettavissa matka- ja kuljetusketjujen eri osin.

Yhtenä vaikuttamiskanavana on tehokas eri toimijoiden viestintäyhteistyö, jota suunnataan joko erityisille kohderyhmille tai valtakunnallisina kampanjoina suurelle yleisölle.

2 Turvallisuusstrategian tavoitteet vuosiksi 2012 – 2016

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian päätavoite on, että Helsingin seudun joukkoliikenteessä niin matkustajat kuin henkilökunta voivat tuntea olonsa turvalliseksi ja välttyä häirinnältä ja väkivallalta. HSL:n järjestämässä joukkoliikenteessä koko matkaketju on turvallinen.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian tavoitteet ovat yhteisiä kaikille työhön osallistuneille toimijoille. Joukkoliikenteen turvallisuuden neljä toimintalinjaa ovat joukkoliikenteen henkilökunnan turvallisuus, matkustajien turvallisuus, omaisuuden turvallisuus ja joukkoliikenteen vaikutus yleiseen liikenneturvallisuuteen.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian vaikuttavuutta seurataan yhtenäisillä, kaikki liikennemuodot kattavilla turvallisuutta kuvaavilla mittareilla. Joukkoliikennettä kuvaavan mittariston avulla muodostetaan tilannekuva turvallisuudesta. Tilannekuvaa käytetään turvallisuuteen liittyvän päätöksenteon tukena.

2.1 Henkilökunnan turvallisuus

Joukkoliikenteen henkilökunta ei joudu väkivallan kohteeksi eikä koe työssään uhkailua.

Henkilökunta vastaa liikennevälineen turvallisuudesta seuraamalla tilannetta ja/tai puuttamalla ohjeiden mukaan häiriköintiin sekä kutsumalla tarvittaessa apua.

Henkilökunnalla on riittävä koulutus työhön ja työssä esiintyviin poikkeamatilanteisiin. Työympäristössä on otettu huomioon työntekijöiden fyysiseen koskemattomuuteen ja turvallisuuteen liittyvät tekijät.

Henkilökunnan koskemattomuus turvataan. Poikkeamatilanteissa nopea avun saanti tapahtumapaikalle varmistetaan.

2.2 Matkustajien turvallisuus

Matka HSL:n järjestämässä joukkoliikenteessä on turvallinen. Matkustaja ei kohtaa häirintää tai väkivaltaa joukkoliikennematkan aikana tai joudu muun rikollisen toiminnan kohteeksi.

Riski loukkaantua joukkoliikennevälineen kyydissä on vähäinen ja toimintaympäristö on turvallinen.

Matkustajille tiedotetaan joukkoliikenteen turvallisuusohjeista ja -määräyksistä sekä niiden noudattamisesta. HSL vastaa joukkoliikenteen turvallisuusohjeiden tiedottamisesta. Seudun joukkoliikenteeseen laaditaan matkustajan ohjeet, joilla opastetaan ottamaan huomioon kanssamatkustajien viihtyvyys ja veloitetaan matkustajat noudattamaan turvallisuusmääräyksiä. Huolehditaan myös siitä, että kaikki joukkoliikenteen käyttäjät ovat tietoisia ohjeista ja määräyksistä samoin kuin niiden rikkomisen mahdollisista oikeusvai-
kutuksista.

2.3 Omaisuuden turva

Joukkoliikenteen kaluston ja toimintaympäristön kunto pidetään korkeatasoisena ja laatu-
poikkeamiin puututaan. Joukkoliikenteen rakennettuun toimintaympäristöön ja liikennöintikalustoon kohdistuva ilkivalta ja vandalismi estetään ja aiheutuneet vahingot korjataan mahdollisimman pikaisesti, jotta ympäristölle ei anneta turvallisuutta vähentävää negatiivista viestiä.

Joukkoliikenteen rakennetun ympäristön kuten pysäkkien, asemien, terminaalien ja vastaavien odotustilojen suunnittelussa, toteuttamisessa ja ylläpidossa keskeisin palvelutasoon liittyvä tavoite on laadukas ja turvallisuutta edistävä tila.

2.4 Joukkoliikenteen vaikutukset yleiseen liikenneturvallisuuteen

Joukkoliikenne vaikuttaa liikennöinnin ja matkustamisen turvallisuuteen kaluston, yleisen kaupunkiliikennekulttuurin, viestinnän, rakennetun ympäristön ja henkilökunnan toiminnan kautta. Muiden viranomaisten edellyttämiä turvallisuusvaatimuksia noudatetaan tämän strategiatyön toimenpidesuosituksissa.

Liikenneympäristön suunnittelulla vaikutetaan yleiseen liikenneturvallisuuteen HSL:n alueella. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä tarkastellaan yleistä liikenneturvallisuutta. Strategiatyön toimenpidesuosituksia täydennetään HLJ:stä saatavilla parannusehdotuksilla ja suosituksilla.

3 Toimenpidesuositukset vuosille 2012 – 2016

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategiassa esitetään fyysisen toimintaympäristön turvallisuuden parantamista kehittämällä kalustoa ja joukkoliikenneympäristöä. Toimintaympäristön turvallisuutta parannetaan myös lisäämällä läsnäoloa, sosiaalista kontrollia ja joukkoliikenteen turvallisuusviestintää. Henkilöstön turvallisuusosaamista vahvistetaan toimintatapoja kehittämällä ja kouluttamalla henkilökuntaa.

Lainsäädännön on tuettava joukkoliikenteen turvallisuuden tarpeita. Riittävän korkean turvallisuustason saavuttamiseksi voidaan tarvittaessa lainsäädäntöä pyrkiä muuttamaan.

HSL:n turvallisuusasioista tiedottamista on lisättävä. Helsingin seudun joukkoliikenteeseen laaditaan matkustajan ohjeet, joilla opastetaan ottamaan huomioon kanssamatkustajien viihtyvyys ja veloitetaan matkustajat noudattamaan turvallisuusmääräyksiä. Huo-

lehditaan siitä, että kaikki joukkoliikenteen käyttäjät ovat tietoisia ohjeista ja määräyksistä samoin kuin niiden rikkomisen mahdollisista oikeusvaikutuksista. Häiriötilanteiden varalle laaditaan matkustajille ja henkilökunnalle tarvittavat turvallisuusohjeistukset.

Onnettomuustutkintakeskuksen linja-autopaloista tehtyjen tutkintaselostusten mukaiset turvallisuussuositukset tulee sisällyttää toimenpidesuositukseen. Näitä ovat mm ajoneuvojen kuntoon liittyvä seuranta (Suomen Vakuutusyhtiöiden keskusliiton ohjeiden mukainen seuranta), materiaaleihin liittyvät suositukset, kuljettajien koulutukseen liittyvät suositukset, automaattisista sammutusjärjestelmistä sekä korin rakenteista annetut suositukset. Lisäksi edellytettiin maahantuojien tilastoivan tapahtuneet palot, tekevän niistä johtopäätöksiä sekä maahantuojien tehtäväksi annettiin laatia muutostyöohjeet. Maahantuojien ohjeistusten valmistuttua ne tulisi sisällyttää HSL:n toimenpidesuositukseen jatkossa.

3.1 Henkilökunnan turvallisuus

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian tavoitteena on työntekijälle turvallinen työskentely-ympäristö. Henkilökunnan tulee noudattaa laadittuja turvallisuusohjeita ja -määräyksiä sekä työssään huolehtia käytettävissään olevin keinoin niin omasta kuin muidenkin turvallisuudesta ja terveydestä. Työturvallisuuslaissa on asiasta annettu tarkempia ohjeita ja määräyksiä.

Henkilöstön turvallisuutta parannetaan seuraavilla toimenpiteillä:

- Työntekijällä on käytössä välineet avun hälyttämiseksi paikalle ("turvanappi"). Kuljettajien hätäilmoitukset käsitellään keskitetysti ostopalveluna tuotettavassa järjestyksenvalvonnasta vastaavassa valvomossa. Turvallisuusvalvomo vastaa viestiin vastaanotosta, tilannekuvan luomisesta ja järjestyksenpitopartioiden tai viiranomaisten ohjauksesta perille apua tarvitsevaan kohteeseen. Toteutusvuosi 2012, vastuu: HSL ja liikennöitsijät.
- Turvaohjaamot asennetaan busseihin. Turvaohjaamot toteutuvat liikennesopimusten kilpailuttamisen kautta uusiin ja vanhoihin ajoneuvoihin. Vastuu: HSL ja liikennöitsijät.
- Valvontakamerat asennetaan kaikkiin liikennevälineisiin. Osassa liikennevälineitä on valvontakamerat jo tällä hetkellä. Vastuu: HSL, liikennöitsijät.
- Liikennöitsijät huolehtivat henkilöstönsä riittävästä matkustajapalveluun liittyvästä turvallisuusosaamisesta: välineeseen liittyvä erityisosaaminen (ajokoulutus, tieturvakoulutus, sähköturvakoulutus), työturvallisuuskoulutus, asiakkaan kohtaaminen, ohjeistukset väkivaltatilanteiden varalle. Vastuu: liikennöitsijät.
- Matkalippujen tarkastajille ja konduktööreille järjestetään turvallisuutta edistävää, vaikean asiakastilanteen hoitamiseen liittyvää koulutusta. Turvallisuutta edistävää yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa lisätään. Vastuu: HSL.
- Valvontapartioiden toimintaan ja valtuuksiin liittyvät lainsäädännön muutostarpeet selvitetään ennen toiminnan käynnistämistä vuoden 2012 aikana. Vastuu: HSL.
- Paikkatiedon välittämisen tulee olla mukana myös muun liikennehenkilökunnan (matkalippujen tarkastajat) turvajärjestelmissä. Vastuu: HSL.

- Liikennöitsijöiden turvallisuusohjeistukset käydään yhdessä läpi. Vastuu: liikennöitsijät ja HSL.
- Valmistellaan turvallisuusohjeista oppimateriaali ja edellytetään siihen perustuva koulutus kaikilta joukkoliikennejärjestelmässä toimivilta. Vastuu: HSL, liikennöitsijät, Liikennevirasto, liikennemuotokohtaiset toimijat tarpeen mukaan (metro, raitiovaunu jne.).
- Yöliikenteen valvonta ja toimenpiteet turvallisuuden lisäämiseksi toteutetaan (muun ympäristön parantamisen yhteydessä). Vastuu: HSL, poliisi, kunnat.
- Kampin Espoon terminaalissa luovutaan kuljettajarahastuksesta aamuyön linjoilla vuoden 2012 syysliikenteen alkaessa. Vastuu: HSL.
- Käteisrahastuksen poistamisesta tehdään kokeilu Jokeri-linjalla ja tämän perusteella esitetään jatkotoimenpiteet. Vastuu: HSL.

3.2 Matkustajien turvallisuus

Tavoitteena on varmistaa matkustamisen turvallisuus koko matkaketjulla. Tavoitteeseen pyritään seuraavilla toimenpiteillä:

- Turvallisuusympäristöä parannetaan valituissa kohteissa (vartiointi, kameravalvonta): rautatieasemat, metroasemat ja keskeiset bussiterminaalit (Kamppi, Elielinaukio, Rautatienatori, Herttoniemi, Itäkeskus, Malmi, Tikkurila, Myyrmäki, Martinlaakso, Tapiola, Leppävaara, Espoon keskus, keskeiset kehäradan ja länsimetron asemat). Kameravalvonnan tarpeet selvitetään kohteittain. Vastuu: alueiden omistajat.
- Matkustajille laaditaan turvallisuutta parantavia toimintatapaohjeistuksia poikkeamatilanteisiin ennen matkaa ja matkan aikana. Vastuu: HSL.
- Keskeisille liikennepaikoille (asemille ja terminaaleihin) sijoitetaan matkustajia varten tiedot suorista hätäviestiyhteyksistä. Vastuu: raideväylän ylläpitäjä.
- Matkustajille suunnattu turvallisuusviestintä otetaan osaksi normaalia matkustajaviestintää. Vastuu: HSL, liikennöitsijät, kunnat.
- Liikennöitsijät yhdessä henkilökuntansa kanssa vastaavat turvallisesta joukkoliikenteestä. Joukkoliikenteen häiriöttömästä toiminnasta huolehditaan kutsumalla tarvittaessa apua paikalle. Vastuu: liikennöitsijät.
- Haetaan järjestyksenvalvontaoikeuksien laajentamista linja-autoihin, raitiovaunuihin ja lauttoihin. Toimilupaa haetaan nykyisen järjestyslain puitteissa. Vastuu: HKL (raitiovaunut ja lautat), HSL (linja-autot).
- Päihtyneiden häiriökäyttäytymisen estämiseksi kehitetään toimintamalleja.

3.3 Omaisuuden turva

Omaisuuden turvaamista edistetään seuraavilla toimenpiteillä:

- Ilkivallantekijät saatetaan vastuuseen valvontaa tehostamalla. Sovitaan yhtenäinen ilmoituskynnys. Vastuu: liikennöitsijä, väylän ylläpitäjä.
- Toimintaympäristön valvontaa parannetaan: arvioidaan kameravalvonnan tarve ja kohteet, järjestetään kameravalvonnan seuranta ja kartoitetaan mahdollisuudet hyödyntää busseihin sijoitettuja kameroita pysäkkialueiden valvonnassa. Vastuu: HSL.
- Päätepysäkkien valvontaa tehostetaan lisäämällä sosiaalista läsnäoloa esimerkiksi tuomalla alueelle toimintoja. Valaistus, ympäristön siisteys ja näkymät hoidetaan kuntoon. Vastuu: kunnat, alueen omistaja.
- Vahingot korjataan ja töhryt siivotaan nopeasti. Vastuu: alueiden ja liikennevälineiden omistajat.

3.4 Joukkoliikenteen vaikutukset yleiseen liikenneturvallisuuteen

Yleistä liikenneturvallisuutta edistetään seuraavilla toimenpiteillä:

- Joukkoliikenteen kilpailuttamisen yhteydessä painotetaan turvallisuutta lisääviä laatuvaatimuksia. Vastuu: HSL.
- Kehitetään henkilöstön turvallisuusosaamista koulutuksen keinoilla. Vastuu: HSL, Trafi, koulutuksen järjestäjät, liikennöitsijät.
- Talvikunnossapidon tasoa nostetaan joukkoliikenteen kannalta tärkeillä katuosuuksilla sekä asemilla ja pysäkeillä. Vastuu: HSL, kunnat, tienpitäjät, liikennevirasto.
- Parannetaan turvallisuuteen liittyvää matkustaja- ja sidosryhmäviestintää. Vastuu: HSL, kunnat, muut viranomaiset.
- Lisätään yhteistyötä ja tiedonkulkua joukkoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavien toimijoiden välillä. Vastuu: HSL, kunnat, viranomaiset, liikennöitsijät.
- Kartoitetaan joukkoliikenteen liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyviä kokonaisuuksia ja esitetään toimenpiteitä HSL:n suunnitelmiin ja kuntien kehittämis- ja rakentamisohjelmiin. Vastuu: HSL, kunnat.
- Selvitetään joukkoliikenteen turvallisuutta koskevan lainsäädännön päällekkäisyydet ja epäselvyydet sekä esitetään korjaavat toimenpiteet. Vastuu: HSL, Paikallisliikenneliitto, VR, Liikennevirasto.

4 Turvallisuuden mittarit

4.1 Mittareiden perusteita

Joukkoliikenteen turvallisuustilanteen seuraamiseksi luodaan järjestelmällinen joukkoliikenteen turvallisuutta kuvaava mittaristo. Mittaristo kuvaa matkustajien ja henkilökunnan

turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta, omaisuuden turvaa ja joukkoliikenteen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Joukkoliikenteen rakennetun ympäristön turvallisuutta kuvaamaan laaditaan yhtenäinen arviointimenetelmä, jolla joukkoliikenteen terminaalien ja pysäkkialueiden turvallisuuden tilaa analysoidaan.

Joukkoliikennehenkilökuntaan kohdistuvat lievätkin häirintätapaukset ja väkivaltarikokset kerätään yhteen rekisteriin. Tarkoituksena on madaltaa kynnystä ilmoittaa lievemmätkin tapaukset työnantajalle ja poliisille. Tavoitteena on tunnistaa ja tilastoida nekin tapaukset, jotka eivät täytä rikoksen tunnusmerkkejä.

HSL:n vuosittaiseen asiakastyytyväisyystutkimukseen lisätään turvallisuutta kuvaava osio, jonka perusteella muodostetaan yleiskuva matkustajien turvallisuuden tunteesta. HSL toteuttaa henkilökunnalle vuosittain turvallisuuskyselyn.

Liikennöitsijöiltä kerätään joukkoliikenteen turvallisuutta kuvaava aineisto, jota hyväksi käyttäen eri viranomaiset voivat tehdä päätöksiä ja toimenpide-esityksiä turvallisuuden parantamiseksi.

4.2 Käytettävät mittarit

- HSL:n asiakastyytyväisyyskysely: raportoidaan kaksi kertaa vuodessa, sisältää järjestys ja turvallisuus -osion.
- BEST-tutkimus: kansainvälinen tutkimus tehdään kerran vuodessa, sisältää turvallisuusosion.
- Henkilökunnalle kerran vuodessa tehtävä turvallisuuskysely: uusi, toteutuksesta vastaa HSL.
- Järjestyksenvalvonnan tapahtumatilastot: metro-, raitiovaunu- ja junaliikenne; jatkossa laajennetaan bussiliikenteeseen (vartiointiliikkeen turvallisuusvalvomon tehtävärekisterin tiedot).
- Liikennöitsijöiden tilastoimat vaara- ja uhkatilanteet: uusi, otetaan käyttöön ja tilastointiperusteet yhdenmukaistetaan.

Mittareiden lisäksi hyödynnetään matkustajilta saatu palauteaineisto joukkoliikenteen toimintaedellytysten ja joukkoliikenteen suunnittelussa sekä henkilökunnan koulutuksessa.

5 Turvallisuuskehityksen seuranta ja turvallisuusstrategiaan tehtävät muutokset

Turvallisuusstrategian seurantaryhmä vastaa strategian tavoitteiden toteutumisen ja joukkoliikenteen turvallisuuskehityksen seurannasta sekä linjaa hyväksyttyä joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaa toteuttaviin toimenpiteisiin ja mittareihin tehtävät tarkennukset.

set. HSL kutsuu turvallisuuden seurantaryhmän koolle 1-2 kertaa vuodessa. Joukkoliikenteen turvallisuustilanne raportoidaan osana HSL:n vuosittaista raportointia.

Julkishallinnon eri toimijoiden organisaatiomuutosten vuoksi sekä tähän työhön osallistuneiden uusien viranomaistahojen sitouttamiseksi HSL:n toiminta-alueen joukkoliikenteen turvallisuusstrategian 2012 – 2016 toteuttamiseen laaditaan kaikkien osapuolten välinen uusi aiesopimus.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian aiesopimus

1 Aiesopimus

1.1 Sopijaosapuolet

Tämä aiesopimus on tehty seuraavien osapuolten kesken

- Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL)

(alustavat sopimuksen allekirjoittajat)

- HKL, Helsingin kaupungin HKL-liikelaitos
- VR Osakeyhtiö
- Helsingin kaupunki
- Espoon kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Kauniaisten kaupunki
- Kirkkonummen kunta
- Keravan kaupunki
- Sipoon kunta
- Etelä-Suomen aluehallintovirasto (AVI)
- Liikennevirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi
- Häätäkeskuslaitos
- Poliisi
- Pelastuslaitos
- Sopimusliikennöitsijät
- Paikallisliikenneliitto
- Liikennehenkilökunnan yhdessä sopimat edustajat

1.2 Tausta

Tällä sopimuksella osapuolet hyväksyvät vuonna 2012 valmistuneen ja HSL:n hallituksen hyväksymän Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian 2012 – 2016 sekä siinä esitetyt toimenpidesuositukset. Sopijapuolet sitoutuvat toimenpiteiden edistämiseen toimivaltansa ja resurssiensa puitteissa. Joukkoliikenteen turvallisuusstrategia 2012 - 2016 on tämän sopimuksen liitteenä.

Tämä sopimus korvaa vuonna 2007 solmitun joukkoliikenteen turvallisuusstrategian aiesopimuksen.

Aiesopimuksen tavoitteena on edistää yhteisesti sovittujen tavoitteiden saavuttamista ja esitettyjen turvallisuushankkeiden toteutusta. Edelleen tavoitteena on luoda eri organisaatioiden ja henkilöiden välille verkosto, jonka puitteissa turvallisuutta parantavista yhteistyöhankkeista voidaan sopia.

1.3 Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian toimeenpano ja seuranta

Turvallisuuden kehittämisen prosessi edellyttää turvallisuustilanteen jatkuvaa seuranta ja sitoutumista epäkohtien poistamiseen. Liitteenä olevan joukkoliikenteen turvallisuusstrategian 2012 – 2016 toteuttamista varten perustetaan **joukkoliikenteen turvallisuuden seurantaryhmä**. Seurantaryhmän perustavaan kokoukseen osallistuvat strategiatyössä mukana olleet tahot. Seurantaryhmässä seurataan strategian ja toimenpiteiden etenemistä sekä niiden vaikutusta turvallisuuteen. Lisäksi seurantaryhmä voi tehdä ehdotuksia jatkotoimenpiteiksi.

1.4 Sopimuksen päivittäminen tai raukeaminen

Merkittävistä turvallisuusstrategian tai turvallisuushankkeiden toimintalinjojen muutoksista on keskusteltava sopijapuolten kesken. Muutokset kirjataan seurantaryhmän kokouksissa. Yksittäisiin toimenpide-esityksiin voidaan tehdä muutoksia varsinaisen aiesopimuksen raukeamatta. Sovitut muutokset ja niiden perustelut kirjataan.

1.5 Allekirjoitukset

HSL:n julkaisuja 8/2012

ISSN 1798-6176
ISBN 978-952-253-143-8 (nid.)
ISSN 1798-6184
ISBN 978-952-253-144-5 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik

Semaförbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi