

## **JOUKKOLIIKENTEN KALUSTON LAATUTUTKIMUS SYKSYLLÄ 2019**

Esittelijä  
Valmistelija

Toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi  
Osastonjohtaja Sini Puntanen, 040 501 3362, ryhmäpäällikkö Marko Vihervuori, (09)  
4766 4382, liikennetutkija Erika Rintamäenpää p. 040 681 3025

HSL tutkii joukkoliikenteen kaluston laatua havainnointitutkimuksella. Poikkeamapisteitä kertyy, kun laadussa havaitaan poikkeama. Tulosten esitysmuoto on bussi-/vaunu-/junayksikkökohtainen poikkeamapisteiden keskiarvo. Mitä vähemmän poikkeamapisteitä on, sitä parempi on kaluston laatu. Eri liikennemuotojen tulokset eivät ole keskenään vertailukelpoisia johtuen kalusto-ominaisuuksista ja tutkittavien laatutekijöiden määrästä. Syksyn tutkimuskaudella raitiovaunun ja metron tulos parani, kun taas bussien ja lähijunan tulos oli heikompi kuin edellisellä kevään tutkimuskaudella.

### **Bussiliikenteen tulos heikkeni edelleen**

Bussiliikenteen poikkeamapisteet olivat syksyllä jälleen korkeammat kuin useaan vuoteen. Koko bussikaluston poikkeamapisteiden keskiarvo oli 34 pistettä, kun keväällä 2019 pisteitä oli 30. Viimeksi bussien poikkeamapisteet ovat olleet yhtä korkealla tasolla syksyllä 2015 (33 pistettä). Busseista löytyi saman tyyppisiä vikoja kuin ennenkin eli pääasiassa korin ulkopintojen ja ikkunoiden sekä seinien ja tukitankojen puutteita. Poikkeamapisteet nousivat usean tutkittavan laatutekijän kohdalla tai pysyivät samana kuin viime keväänä. Bussiliikennöitsijöiden poikkeamapisteissä oli varsin suurta hajontaa. Muutama liikennöitsijä paransi tulostaan, mutta useimpien liikennöitsijöiden pisteet nousivat verrattuna edelliseen tutkimuskauteen. Enimmillään poikkeamapisteiden keskiarvo nousi 33 pistettä yhden liikennöitsijän kohdalla.

### **Raitiotiekaluston tulos oli ennätyshyvä**

Raitioliikenteen tulos oli syksyn tutkimuskaudella ennätyshyvä. Raitioliikenteen poikkeamapisteiden keskiarvo oli 4 pistettä, kun viime keväänä pisteiden keskiarvo oli 10. Pisteet eivät ole koskaan aiemmin olleet yhtä matalat. Puutteita löytyi edelliseen kevään tutkimuskauteen verrattuna vähemmän lähes kaikkien laatutekijöiden kohdalla. Eniten poikkeamapisteet laskivat lattioiden ja portaiden poikkeamien kohdalla. Syyinä on nivelraitiovaunuissa tehty uudistus, jossa lattiavalot on korvattu heijastavilla huomioteippauksilla. Aiemmin toimimattomat lattiavalot aiheuttivat suurimman osan nivelraitiovaunujen poikkeamista. Erot kahden vaunusarjan välillä ovat melko pienet. Articeissa havaittiin todella vähän minkäänlaisia poikkeamia, kun taas nivelraitiovaunuissa havaittiin joitakin seinien ja tukitankojen puutteita. Variotram-raitiovaunut poistuivat HSL-alueen liikenteestä vuodenvaihteessa 2018-2019, eikä niitä tutkittu vuonna 2019 lainkaan.

### **Metrokaluston kunto parani hieman verrattuna viime syksyyn**

Metroliikenteen tulos parani hieman verrattuna kevään 2019 tutkimuskauteen. Metrojunan keskimääräiset pisteet olivat 49 poikkeamapistettä syksyn tutkimuskaudella, kun viime kevään tutkimuskaudella pisteitä oli 51. Metrossa havaittiin samanlaisia poikkeamia kuin aiemminkin tutkimuskausilla - eniten ikkunoiden ja ikkunanpielien sekä seinien ja tukitankojen puutteita. Erot kolmen eri vaunusarjan (M100, M200, M300) välillä pysyivät kohtuullisen pieninä – M200-junien pisteet olivat korkeimmat (67) ja M300-junien matalimmat (41).

### **Lähijunaliikenteen tulos heikompi kuin edelliskaudella**

Lähijunaliikenteessä tutkitaan Sm5-kalustoa, jota on kahta sarjaa. Syksyn 2019 tutkimuskaudella vanhemman junasarjan kaluston heikkeni, kun taas uudemman sarjan junien kaluston kunto parani. Siten ero kahden junasarjan välillä kasvoi. Lähijunien keskimääräiset poikkeamapisteet olivat syksyn tutkimuskaudella 70 pistettä, kun viime keväänä pisteitä oli 67. Lähijunista löytyi selvästi eniten istuimien ja WC:n siisteyteen liittyviä puutteita. Istuimien siisteyden poikkeamat painottuvat erityisesti vanhempaan Sm5-sarjan kalustoon.

### **Taustatietoa tutkimuksesta**

Syksyn 2019 tulokset sisältävät 4 197 bussin, vaunun ja junayksikön havainnot. Havainnoista 74 % tehtiin bussiliikenteessä, 8 % raitioliikenteessä, 12 % metroliikenteessä ja 6 % lähijunaliikenteessä. Syksyn tutkimuskausi ulottui elokuun puolivälistä marraskuun puoliväliin asti. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään liikennöitsijöille maksettavien laatubonusten ja heiltä perittävien laatusanktioiden määrittelyssä, sekä kaluston laadun kehittämisessä. Kaluston laadunvalvonnan tavoitteena on parantaa matkustajan kokemaa laatua. Kaluston laatututkimus aloitettiin vuonna 2012, ja sen jälkeen myös asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteen kaluston laatuun on parantunut selvästi kaikkien kulkumuotojen kohdalla. Esimerkiksi keväällä 2012 raitiovaunujen siisteyteen oli tyytyväisiä 60 % vastaajista, kun taas syksyllä 2019 tyytyväisiä oli 85 % vastaajista.

### **Ehdotus (SR)**

Hallitus päättää merkitä asian tiedoksi.