

Vastuullisuus- raportti 2022

Turun Tunnin Juna Oy



Sisällys

| | |
|--|-----------|
| Uusilla ratkaisuilla kestävämpää ratasuunnittelua | 3 |
| Turun tunnin juna -hanke | 5 |
| Vastuullisuuden viitekehykset | 7 |
| Taloudellinen vastuu | 8 |
| Rehellinen, avoin ja läpinäkyvä liiketoiminta | 11 |
| Hankintojen vastuullisuus | 13 |
| Eturistiriitojen välttäminen | 13 |
| Sosiaalinen vastuu | 14 |
| Avoin viestintä ja saavutettavuus | 16 |
| Työturvallisuus | 20 |
| Ympäristövastuu | 22 |
| Ympäristön haittavaikutusten minimointi | 24 |
| CO ₂ -innovatiivisuus ja päästöjen minimointi | 26 |
| Tavoitteet vuodelle 2023 | 27 |

Uusilla ratkaisuilla kestävämpää ratasuunnittelua

Turun Tunnin Juna Oy (Yhtiö) on perustettu joulukuussa 2020 keskeisimpänä tehtävänä ratasuunnitelmien laatiminen Espoo–Salooikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen osalta. Osakkaina Yhtiössä ovat Suomen valtion lisäksi Turku, Espoo, Helsinki, Salo, Lohja, Vihti ja Kirkkonummi. Yhtiön oma organisaatio on ratasuunnitelmavaiheessa varsin pieni: vakituisesti yhtiön palkkalistoilla työskentelee neljä henkeä. Oman henkilöstön rinnalla kuitenkin työskentelee satamääriin nouseva suunnittelijoiden ja muiden asiantuntijoiden joukko.

Laadimme ratasuunnitelmia Suomessa ensimmäistä kertaa hankeyhtiömallilla. Tavoittelemme suunnitteluratkaisuja, joilla vähennämme raidehankkeen rakentamisajan ympäristöhaittoja. Samalla etsimme hankkeen koko elinkaaren kattavia, kustannustehokkaimpia ratkaisuja.

Olemme vuoden 2022 aikana tarttuneet rohkeasti myös uusiin ideoihin. Olemme selvittäneet mm.

- liikennemelun torjunnan uusia ratkaisuja, jotka huomioivat paikallisten asukkaiden tarpeet entistä monipuolisemmin
- keinoja rakentamisen aikaisten päästöjen vähentämiseen hyödyntämällä uutta teknologiaa sekä mahdollisuuksia ottaa käyttöön ilmastokestävämpiä materiaaleja, kuten hiilivapaata terästä ja vihreää betonia
- geoenergian sekä hankealueen maa- ja kiviaineksen hyödyntämiseen liittyviä mahdollisuuksia

Olemme ottaneet ensimmäisenä Suomessa käyttöön kestävän kehityksen ORIS-ohjelmiston, jolla maa- ja kiviaineksen sijoitus voidaan optimoida hankekohtaisesti.

Suunnitteluamme ohjaavat vastuullisuus ja muut valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen linjaukset. Käsissäsi on nyt Yhtiön ensimmäinen vastuullisuusraportti. Vuodelle 2023 asetetuista tavoitteista raporttoimme vuoden 2024 alkupuolella. Yhtiön ajankohtaisista asioista tiedotamme koko ajan verkkosivujemme kautta.

Lämmin kiitos Yhtiön operatiiviselle johdolle ja hallitukselle vastuullisuusasioiden haltuunottamisesta.



Minna Forsström
Hallituksen
puheenjohtaja



Pekka Ottavainen
Toimitusjohtaja

Turun tunnin juna -hanke

Turun Tunnin Juna Oy on perustettu 4.12.2020 kehittämään ja tuottamaan raideliikenneinfrastruktuurin suunnitelmat Espoo–Salo-oikoradasta sekä Salo–Kupittaa-kaksoisraiteesta. Lisäksi Yhtiö tekee selvityksiä rakentamisvaiheen mahdollistamiseksi sekä rakentamis- ja käyttövaihetta koskevien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten tunnistamiseksi.

Helsingin ja Turun välinen raideyhteys on Suomen merkittävimpiä raideyhteyksiä ja sen kehittämiseksi on tunnistettu laaja-alaiset tarpeet. Yhtiön toteuttama suunnittelutyö luo edellytyksiä uudelle, nopealle ratayhteydelle Helsingin ja Turun välillä sekä mahdollistaa riittävän kapasiteetin kasvattamisen Helsinki–Turku-yhteysvälin liikenteelle.

Yhtiön suunnittelukokonaisuus koostuu viidestä eri ratasuunnitelmasta: Espoo–Lohja, Lohja–Salo, Salo–Hajala, Hajala–Nunna ja Nunna–Kupittaa. Suunnitteluhankkeen kustannusarvio on yhteensä 75 miljoonaa euroa. Hankkeelle on myönnetty EU-tukea tukea 50 prosenttia suunnittelukustannuksista, enintään 37,5 miljoonaa euroa. Ratasuunnitelmien on määrä valmistua teknisin osin vuonna 2023.



Kuva 1 Yhtiön suunnittelukokonaisuus koostuu viidestä ratasuunnitelmasta

Kaikkiaan Helsinki-Turku-välin nopea junayhteys koostuu Yhtiön ratasuunnitelmien lisäksi Espoon kaupunkiradasta ja Turun ratapihan kehitystyöstä, joiden toteutusvastuu on Väylävirastolla.

Yhtiön palveluksessa on toimitusjohtaja, projektijohtaja, talousjohtaja sekä viestintäpäällikkö. Merkittävä osa hallinnon ja projektinhallinnan tukitoiminnoista hankitaan ulkoisilta palveluntarjoajilta. Myös ratasuunnitelmien laatiminen ja niihin liittyvät tarkastukset, selvitykset sekä tutkimukset on hankittu ostopalveluina. Kaikkiaan hanke työllistää ratasuunnitteluvaiheen hankintojen kautta satoja eri alojen asiantuntijoita, suunnittelijoita, urakoitsijoita ja muita toimijoita. Yhtiö noudattaa hankinnoissaan erityisalojen hankintalakia.



Vastuullisuuden viitekehykset

Turun Tunnin Juna Oy ja sen omistajat ovat sitoutuneet vastuullisuuteen ja kestävästä kehityksestä edistävään toimintaan. Yhtiön hallituksen hyväksymän vastuullisuuspolitiikan mukaisesti Yhtiön ja kaikkien hankkeelle työskentelevien tahojen tulee toimia ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla. Vastuullisuus huomioidaan osana päivittäistä työtä. Yhtiö julkaisee vastuullisuusraportin vuosittain.

Suomen valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen lisäksi Turun Tunnin Juna Oy:n toiminnassa kunnioitetaan Yhdistyneiden kansakuntien (YK) ihmisoikeuksien julistusta, YK:n Global Compact -periaatteita ja Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sääntöjä.

Yhtiön hallitus hyväksyy vastuullisuustavoitteet ja mittarit, jotka kattavat ympäristö- vastuun lisäksi taloudellisen ja sosiaalisen vastuun. Hallitus arvioi ja seuraa vastuullisuustavoitteiden ja -mittareiden saavuttamista.

Yhtiön vastuullisuuspolitiikka ja -mittaristo arvioidaan ja päivitetään hallituksen vuosisuunnitelman mukaisesti.

Kuva 2 esittää Yhtiön vastuullisuustavoitteet, jonka mukaisesti tämän vastuullisuusraportin sisältö rakentuu.

| | |
|-----------------------------|---|
| Taloudellinen vastuu | Rehellinen, avoin ja läpinäkyvä liiketoiminta |
| | Hankintojen vastuullisuus |
| | Eturistiriitojen välttäminen |
| Sosiaalinen vastuu | Avoin viestintä ja saavutettavuus |
| | Työturvallisuus |
| Ympäristövastuu | Ympäristön haittavaikutusten minimointi |
| | CO ₂ -päästöjen minimointi |

Kuva 2 Yhtiön vastuullisuustavoitteet

Taloudellinen vastuu

Yhtiön toiminta rahoitetaan ratasuunnitteluvaiheessa omistajien pääomasijoituksilla ja EU:n tukijärjestelmän (CEF-tuki) kautta. Yhtiön tarkoituksena ei ole voiton tuottaminen. Vuonna 2022 Yhtiö jatkoi ratasuunnitelmien laadintaa, maaperätutkimuksia sekä tarvittavia selvitystöitä.

Vuonna 2022 Yhtiön liikevaihto oli 0,00 euroa. Vuoden 2022 kokonaiskustannukset olivat 21,8 miljoonaa euroa. Niistä suurin osa aktivoitiin taseeseen, joten tilikauden tappioksi kirjattiin 658 547,36 euroa.

Yhtiö ei tee verosuunnittelua ja maksaa verot Suomeen. Keskusverolautakunnan ennakkoratkaisun perusteella Yhtiöllä on oikeus vähentää hankintojen arvonlisäverot ratahankkeen ja raideinfrastruktuurin suunnitteluun liittyvästä toiminnasta. Arvonlisäveron nettovaikutus on Yhtiön toiminnassa lähtökohtaisesti nollassa. Yhtiöllä oli vuoden 2022 lopussa hankintoihin liittyviä arvonlisäverosaamisia 1,5 miljoonaa euroa.

Yhtiön verojalanjälki vuonna 2022 koostui ennakonpidätyksistä ja sosiaaliturvamaksuista, jotka olivat yhteensä 237 519 euroa.

Turun tunnin juna -hanke luo ratasuunnitelmavaiheessa taloudellista arvoa yhteiskunnalle erityisesti hankintojen mutta myös palkanmaksun kautta. Yhtiön teettämän aluetalousmallinnuksen mukaan ratasuunnitelmavaiheen palveluhankinnat kanavoituvat pääasiassa rakennusteknisten palveluiden ja yhdyskuntasuunnittelun toimialoille. Taulukko 1 esittää ratasuunnitelma-vaiheen noin 77 miljoonan euron hankintojen vaikutuksen palveluntarjoajien palkkatuloihin sekä ansiotulo- ja yhteisöveroihin. Vuoden 2022 osuus on arvioitu toteutuneiden kustannusten perusteella.

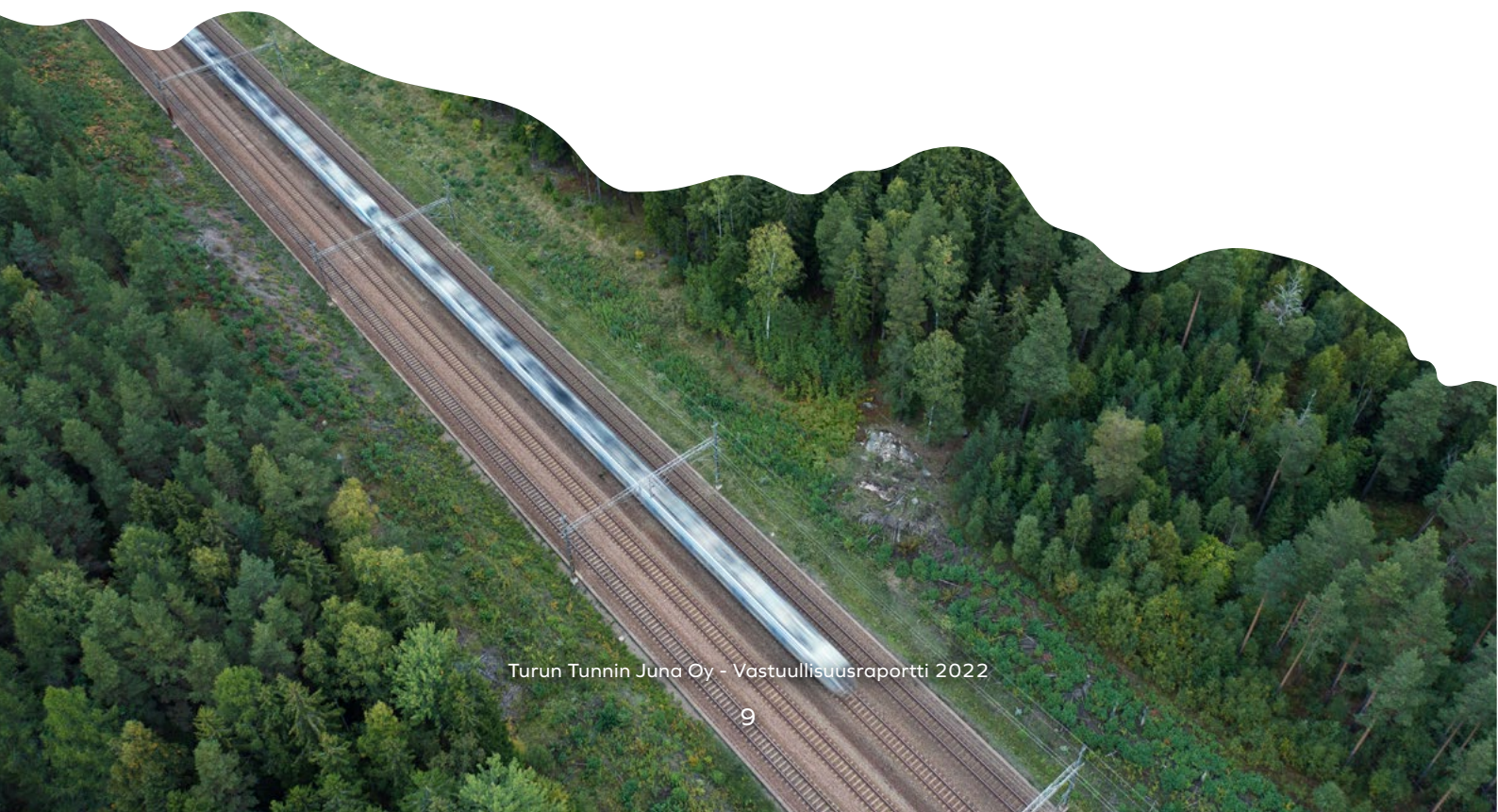
| | Ratasuunnitelmavaihe yhteensä | Vuosi 2022 |
|--|-------------------------------|------------|
| Palkat ja henkilösivukulut (työllisyys) | 25,5 | 7,2 |
| Ansiotulo- ja yhteisövero | 1,6 | 0,5 |

Taulukko 1 Yhtiön hankintojen vaikutus palveluntarjoajien palkkoihin ja veroihin (MEUR)

Yhtiön taloudelliseen vastuuseen kuuluu myös se, että työntekijät toimivat Yhtiön edun mukaisesti ja pidättäytyvät liikesuhteista tai muista toimista, jotka saattaisivat aiheuttaa eturistiriitoja Yhtiön kanssa.

Yhtiön johdon palkitseminen noudattaa valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaisia linjauksia ja periaatteita. Hallituksen jäsenten palkkioista päättää yhtiökokous.

Taulukko 2 (ks. seuraava sivu) kiteyttää taloudellisen vastuun mittarit, tavoitearvot sekä toteumat vuonna 2022. Seuraavat alakappaleet puolestaan kuvailevat taloudellisen vastuun toteumaa tarkemmin.



| Rehellinen, avoin ja läpinäkyvä liiketoiminta | | |
|---|--|--|
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| Hankintojen kilpailutus ja hyväksyntä avoimin periaattein | Hallitus hyväksyy kaikki EU:n erityisalojen hankintalain kynnysarvoja suuremmat hankinnat | 11/11 hyväksytty |
| | Kaikki 60 keur ylittävät, mutta EU-kynnysarvon alittavat hankinnat kilpailutettu; jos mahdollista, tarjouskyselyt vähintään kolmelta toimittajalta | 9/24 kilpailutettu (44 % sopimusten yhteisarvosta) |
| | Keskeiset hankinnat viestitty www-sivuilla | Hankinnat viestitty ja toimittajaorganisaatio esitelty |
| Hankintojen vastuullisuus | | |
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| Keskeisillä toimittajilla vastuullisuusraportti tai vastuullisuus-ohjelma/-johtaja | Vastuullisuusjohtaja ja -raportointi toimittajalla, jos EU:n erityisalojen hankintalain kynnysarvoja suurempi hankinta | Vastuullisuusjohtaja ja -raportointi on puolella sopimuskumppaneista, joiden kanssa solmitut sopimukset ylittävät arvoltaan EU-kynnysarvon |
| | | Tällaisten kumppaneiden osuus kattaa 75 % EU:n kynnysarvon ylittävien sopimusten yhteisarvosta |
| Keskustelu vastuullisuudesta merkittävien toimittajien kanssa | Yhtiön vastuullisuuden viestintä ja läpikäynti toimittajien kanssa | Vastuullisuusperiaatteet käsitelty ennen yhteistyön aloitusta |
| | Järjestetään vuosittain yhteinen "vastuullisuuspäivä", jossa pohditaan vastuullisuuden toteutumista hankkeessa | Kaksi vastuullisuustilaisuutta järjestetty (keväällä ja syksyllä) |
| Eturistiriitojen välttäminen | | |
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| Väärinkäytöskanavan ilmoitukset | Kaikki ilmoitukset käsitelty ja raportoitu, tarvittaviin toimenpiteisiin ryhdytty | Ilmoituksia ei ole tullut |

Taulukko 2 Taloudellisen vastuun toteutuminen vuonna 2022

Rehellinen, avoin ja läpinäkyvä liiketoiminta

Yhtiön hankintoja sääntelee erityisalojen hankintalaki. Yhtiö kilpailutti lain mukaisesti kaikki EU:n kynnysarvon¹ ylittävät hankinnat, joita vuonna 2022 oli 11 kappaletta ja jotka Yhtiön hallitus hyväksyi.

Yhtiön tavoitteena oli kilpailuttaa mahdollisuuksien mukaan EU:n erityisalojen hankintalain kynnysarvojen alittavat hankinnat, mikäli niiden arvo ylitti 60 000 euroa. Tarjouksia tuli lähtökohtaisesti pyytää vähintään kolmelta toimittajalta.

Vuoden 2022 aikana Yhtiö teki 24 hankintaa, joiden arvo oli yli 60 000 euroa mutta alle EU-kynnysarvon. Hankintojen arvo oli yhteensä 4,4 miljoonaa euroa. Niistä yhdeksän hankintaa toteutettiin pyytämällä tarjouksia vähintään kolmelta toimittajalta ja näiden osuus hankintojen yhteisarvosta oli 44 %.

| | Hankintoja | Osuus sopimusten arvosta |
|--|------------|--------------------------|
| Kilpailutus tavoitteen mukaisesti | 9 | 44 % |
| Ei kilpailutusta (syyt alla) | 14 | 56 % |
| Kustannustehokkuus muutoin varmistettu | 8 | 33 % |
| Ei muita tarjoajia | 4 | 18 % |
| Hankintaan sitouduttu jo aiemmin | 2 | 6 % |
| Yhteensä | 24 | 100 % |

Taulukko 3 Kilpailutus vuoden 2022 hankinnoissa, joiden suuruus oli yli 60 000 euroa, mutta alle EU-kynnysarvon

¹ 1.1.2022 lähtien EU:n kynnysarvo on 431 000 euroa tavaroita ja palveluja koskevissa hankinnoissa. Euroopan yhteisöjen komissio tarkistaa kynnysarvot kahden vuoden välein.

Tarjouksia pyydettiin vähintään kolmelta toimittajalta, kun se oli mahdollista ja kun se arvioitiin taloudellisesti järkeväksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

Vuoden 2022 markkinatilanne joidenkin tekniikkaosa-alueiden osalta oli haasteellinen eikä palveluntarjoajilla ollut tarjota riittäviä resursseja toimeksiantojen toteutukseen. Lisäksi osa töistä oli sellaisia, että markkinoilla oli vain yksi tarjoaja. Näissä tilanteissa tarjous kysyttiin suoraan yhdeltä, tunnetulta tarjoajalta.

Kilpailutuksesta ei arvioitu saatavan Yhtiölle hyötyä tilanteissa, joissa toimeksiannon sisältö ja hintataso sekä toimittajan kyvykkyys, resurssit, tuntemus hankkeesta ja tehtävästä olivat Yhtiön tiedossa. Tällöin kustannustehokkuus katsottiin riittävässä määrin varmistetuksi ja hankinta tehtiin ilman kilpailutusta.

Lisäksi osa hankinnoista liittyi jo tehtyjen tai käynnissä olevien töiden jatkamiseen tai vastaavanlaisiin sitoumuksiin, jolloin hankinnan kilpailuttaminen ei ollut perusteltua tai taloudellisesti järkevää.

Keskeisimmistä hankinnoista, erityisesti ratasuunnitelma- ja maaperätutkimus-sopimuksista, viestittiin Yhtiön verkkosivuilla, joilla on esitelty myös toimittaja-organisaation rakenne.

Hankintojen vastuullisuus

EU-kynnysarvojen ylittävissä hankinnoissa palveluntarjoajilta edellytettiin näyttöä vastuullisuuden toteuttamisesta omassa toiminnassaan. Näin voitiin varmistua siitä, että vastuullisuus toteutuu osana Yhtiön hanketta toteuttavien palveluntarjoajien päivittäisessä työssä. Käytännössä sopimuskumppaneilta edellytettiin vastuullisuusraportointia tai vähintäänkin nimettyä vastuullisuusjohtajaa.

Puolet EU-kynnysarvon ylittävien sopimusten palveluntarjoajista (so. neljä yritystä kahdeksasta) oli julkaissut vastuullisuusraportin. Vastuullisuusohjelma ja -raportointi löytyi kaikilta ratasuunnitelmapalvelua tarjoavilta sopimuskumppaneilta, joista suurin osa on pörssiyrityksiä. Näiden sopimuskumppaneiden osuus EU-kynnysarvon ylittävien sopimusten yhteisarvosta oli 75 prosenttia.

Pienemmillä toimijoilla ei ollut vakiintunutta vastuullisuusraportointia, mikä koski erityisesti maaperätutkimuksia tarjoavia yrityksiä. Ennen yhteistyön aloittamista yritysten kanssa käytiin läpi Yhtiön vastuullisuuspolitiikka ja sen velvoitteet.

Yhtiön tavoitteena oli järjestää vuoden 2022 aikana yksi vastuullisuuspäivä, jossa keskeisten toimijoiden kanssa keskusteltaisiin siitä, kuinka vastuullisuus voidaan toteuttaa Yhtiön hanketta edistävien päivittäisessä työssä. Vastuullisuuspäivä järjestettiin 18.5.2022, johon osallistuivat suunnitteluttajan ja ratasuunnittelija-yritysten lisäksi maaperätutkimuksia tekevät yritykset. Toimijoiden kanssa käytiin läpi yhteisiä pelisääntöjä sekä pohdittiin oleellisia vastuullisuuden teemoja, kehitysideoita ja konkreettisia toimintatapoja osana kunkin osallistujan toimialaa. Lisäksi Yhtiö järjesti 16.9.2022 toisen vastuullisuustilaisuuden, jossa pidettiin kevään tulosten ja toimenpiteiden tilannekatsaus.

Eturistiriitojen välttäminen

Osana taloudellista vastuullisuutta Yhtiö otti käyttöön ns. Whistleblowing-ilmoituskanavan. Ilmoituskanavan tarkoituksena on varmistaa, että jos esimerkiksi työnsä yhteydessä havaitaan tai epäillään väärinkäytöksiä, siitä voidaan ilmoittaa Yhtiölle turvallisesti, Whistleblowing-sääntelyn vaatimukset täyttäen. Vuoden aikana ilmoituskanavan kautta ei tehty yhtään ilmoitusta.

Sosiaalinen vastuu

Sosiaalisella vastuulla tarkoitetaan vastuuta vaikutuksista, joita yrityksen toiminnalla on eri ihmisryhmille ja yhteisöille. Yhtiön sosiaalinen vastuu ilmenee seuraavien periaatteiden kautta:

- Ylläpidämme avoimuuden, tasa-arvon, yhdenvertaisuuden, suvaitsevuu den, kunnioituksen, kohteliaisuuden, oikeudenmukaisuuden ja luottamuksen ilmapiiriä työntekijöittemme ja alihankkijoittemme sekä hankkeen vaikutuspiirissä olevien sidosryhmien ja kansalaisten suuntaan.
- Noudatamme avointa ja hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Huolehdimme henkilöstömme työturvallisuudesta ja edistämme käytössämme olevin keinoin henkilöstön terveyttä. Alihankkijoilta edellytämme työturvallisuusmääräysten ehdotonta noudattamista.
- Vastuullisuuspolitiikan vastaisesta toiminnasta voi ilmoittaa myös anonymisti ns. whistleblowing-ilmoituskanavan kautta.

Taulukko 4 kiteyttää sosiaalisen vastuun mittarit, tavoitearvot sekä toteumat vuonna 2022. Seuraavat alakappaleet puolestaan kuvailevat sosiaalisen vastuun toteumaa tarkemmin.

| Avoin viestintä ja saavutettavuus | | |
|---|---|--|
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| Vuorovaikutus-tilaisuuksien lukumäärä | Tilaisuuksien lukumäärä: 8 kpl. Tilaisuudet (ml. Kuntapalaverit) dokumentoitu (esim. Q&A), palaute suunnitelmista kerätty ja arvioitu ja raportoitu hallitukselle, tilaisuuksista yhteenvetoraportti | Asukastilaisuuksia 8 kpl |
| | | Lisäksi muita vuorovaikutustilaisuuksia ja sidosryhmätapaamisia |
| | | Raportoitiin osana projektiraportointia |
| Infokanavassa esitettyihin kysymyksiin on vastattu | Kaikkiin tilaisuuksien ja infokanavissa esitettyihin kysymyksiin vastattu/palattu viimeistään 7 arkipäivän kuluessa | Tilaisuuksien kysymyksiin vastattiin paikan päällä |
| | | Louhi-palvelun kautta tuli 41 kysymystä, joista 10:n (24 %) vastattiin alle 7 arkipäivässä |
| Työturvallisuus (alihankkijat) | | |
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| Alihankkijat | Alihankkijoiden työturvallisuussuunnitelmat käyty läpi ja turvallisuuden aloituskokoukset pidetty aina ennen lupaa päästää maastotöihin | Suunnitelmia läpikäyty 16 kpl |
| | | Turvallisuuden aloituskokouksia 15 kpl |
| Työturvallisuutta ylläpitävät toimintaohjeet | Alihankkijoiden voimassaolevat työhön edellyttämät pätevyudet kunnossa henkilöstöllä | Tarkistettu |
| Onnettomus- ja läheltä piti-tilanteet | Tapaturmatutkinta pitää suorittaa seitsemän (7) vuorokauden sisällä tilanteen tapahtumasta – käytännön korjaavat toimenpiteet esitetty | Tapaturmat tutkittu, raportoitu, käsitelty ja tapaukset suljettu |
| | Onnettomus ja läheltä piti -tilanteet arvioidaan ja kehitystoimenpiteet laaditaan | Turvallisuuspoikkeamia 5 kpl, jotka tutkittu, raportoitu, käsitelty ja suljettu |
| Tapaturmataajuus | Kuolemaan johtavien tapaturmien määrä = 0 | Ei kuolemaan johtaneita tapaturmia |
| | Tapaturmataajuus: poissaoloon johtaneet tapaturmat alle 12 miljoonaa työtuntia kohden, TTJ:n työmaalla (Infra-alan benchmark) | 15,0 (työmaalla yksi poissaoloon johtanut tapaturma) |

Taulukko 4 Sosiaalisen vastuun toteutuminen vuonna 2022

Avoim viestintä ja saavutettavuus

Ratasuunnitelman laatimiseen kuuluu olennaisena osana laaja, oikea-aikainen ja avoin vuorovaikutus eri sidosryhmien kanssa.

Hankkeessa on vuoden 2022 aikana tehty yhteistyötä korkeakoulujen kanssa. Hankkeelle tehdään suunnitteluvaiheessa kolme korkeakoulutasoista lopputyötä. Lisäksi hankkeen suunnittelumateriaalia on hyödynnetty Tampereen yliopiston tutkimuskeskus Terran ja Väyläviraston tarjoamassa Rautatiealan täydennyskoulutuksessa, jonka tarkoitus on kouluttaa uusia rautatiealan osaajia ja siten parantaa alan työvoiman saatavuutta tulevaisuudessa. Kurssille osallistui vajaa 200 henkilöä.

Yhtiö on osallistunut myös Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Väyläviraston laatiman Pasilan kapasiteettiselvityksen laadintaan. Tämän lisäksi Turun asema-alueella sijoittuvia hankkeita on yhteensovitettu yhteistyössä Turun kaupungin hankkeiden sekä Väyläviraston ja Turun kaupungin hallinnoiman Kupittaa-Turku ratahankkeen kanssa. Myös muissa kunnissa on ideasuunnittelua asema-alueille, joiden yhteensovitukseen Yhtiö on osallistunut.

Yhtiö oli mukana Oikotien Vastuullinen työnantaja 2022 -kampanjassa. Kampanjaan osallistuneet työnantajat sitoutuvat kehittämään vastuullisen työnantajan kuutta periaatetta ja rakentamaan vastuullista työnantajakuvaa.

Ratasuunnittelun aikana alueilla tehdään erilaisia maastotutkimuksia. Kun raskailla koneilla liikutaan maastossa, voi aiheutua esimerkiksi tie- ja ojavahinkoja. Yhtiön verkkosivuilla kiinteistön- tai maanomistajilla on mahdollisuus tehdä korvaushakemus myös sähköisesti. Yhtiö korvaa kaikki tutkimuksista aiheutuneet vahingot. Vuonna 2022 vahingonkorvauksia maksettiin viidestä vahingosta yhteensä 4 171,12 euroa.

Hankeviestintää tehtiin monikanavaisesti ja sen keskiössä oli tiedon saavutettavuus ja vuorovaikutus. Vuoden 2022 aikana laadittiin lukuisia tiedotteita ja artikkeleita hankkeen etenemisestä eri viestintäkanaviin ja ylläpidettiin vuoropuhelua eri sidosryhmien kanssa. Yhtiön tavoitteena oli viestiä mahdollisimman avoimesti ja läpinäkyvästi kaikille sidosryhmille hankkeen suunnittelun etenemisestä ja käydä vuoropuhelua hankkeen vaikutuksista. Tämän tavoitteen saavuttamista mitattiin vuorovaikutustilaisuuksien lukumäärällä ja Yhtiölle tulleiden kysymysten ensivasteajalla.

Tavoitteena oli vuoden aikana järjestää kahdeksan asukastilaisuutta ratalinjan läheisyydessä oleville kiinteistönomistajille, asukkaille, yrityksille ja yhteisöille. Kuten Taulukko 5 esittää, Yhtiö järjesti kaikki suunnitellut asukastilaisuudet vuonna 2022.

| Paikkakunta | Aika | Aihe |
|------------------------|--------|---|
| Salo | 20.4. | Salo-Hajala ratasuunnitelman tilanne |
| Hajala-Kupittaa | 3.5. | Salon ja Turun välisen Hajala-Kupittaa-kaksoisraiteen suunnittelu (Teams) |
| Salo | 6.10. | Salon Lukkarinmäen alueen ratasuunnitelman ja kaavoituksen tilanne. Tilaisuus järjestettiin yhteistilaisuutena kaupungin kaavoituksen kanssa. |
| Kirkkonummi | 10.10. | Kirkkonummen Veikkolan alueen ratasuunnitelman tilanne |
| Salo | 12.10. | Salon Siittonjärven, Suomensjärven ja Muurlan alueiden ratasuunnitelmien tilanne |
| Espoo | 13.10. | Espoon Histan alueen ratasuunnitelman tilanne |
| Lohja | 24.10. | Lohjan alueen ratasuunnitelman tilanne |
| Vihti | 31.10. | Vihdin Nummelan alueen ratasuunnitelman tilanne |

Taulukko 5 Asukastilaisuudet vuonna 2022



Asukastilaisuuksiin osallistui vuoden aikana yhteensä lähes 600 henkilöä.

Lisäksi Yhtiö järjesti vuoden aikana muita vuorovaikutustilaisuuksia, mm.

- Kaksi sidosryhmätilaisuutta, jossa mukana suunnittelijoiden lisäksi radanvarren paikkakunnat, maakuntaliitot, keskeiset virastot ja muut toimijat
- Markkinavuoropuhelu yrityksille
- Suunnitelmien esittelyä Turun Hansakorttelissa

Turun tunnin juna -hanke oli myös esillä monissa alan keskeisissä tapahtumissa sekä yhteiskunnallisen keskustelun eri foorumeilla (mm. Connecting Europe -tapahtuma Ranskassa, SuomiAreena, Eurooppa-foorumi, Kuntamarkkinat, Inframarkkinat, Rakennuttajapäivät sekä Siltapäivät).

Tilaisuuksista ja suunnitelmista saatu palaute dokumentoitiin, arvioitiin ja keskeisimmät sisällöt raportoitiin hallitukselle osana kuukausittaista projektiraportointia.

Erityisenä kehitystoimena Yhtiö otti vuoden 2022 aikana käyttöön Louhi-kartta-palautejärjestelmän. Palvelussa eri sidosryhmillä oli mahdollisuus seurata suunnittelun etenemistä selainpohjaisilta kartoilta sekä antaa palautetta tai kysyä suunnittelusta suoraan suunnittelijoilta.

Yhtiön tavoitteena oli vastata saamiinsa kysymyksiin lähtökohtaisesti seitsemän arkipäivän kuluessa. Asukastilaisuuksissa esitettyihin kysymyksiin vastattiin tilaisuuksissa, minkä lisäksi ja Yhtiö keräsi palautteita ja suunnitteluehdotuksia, joihin voidaan vastata ratasuunnitelmien tarkentuessa. Vuorovaikutustilaisuuksien perusteella Yhtiö myös täydensi verkkosivuillaan olevia Q&A-listauksia.

Asukastilaisuuksissa informoitiin Louhi-palvelusta, jonka kautta vuonna 2022 tuli yhteensä 41 palautetta. Kaikkiaan 10 palautetta käsiteltiin tavoitteen mukaisesti seitsemän arkipäivän kuluessa.

| | | |
|--|--------|-------------------|
| Palautteita | 41 kpl | |
| Käsitelty | 38 kpl | 93 % palautteista |
| Ensivasteaika alle 7 arkipäivää | 10 kpl | 24 % palautteista |

Taulukko 6 Louhi-palvelun kautta tulleet kysymykset vuonna 2022

Yhtiö ohjasi saamansa palautteen tai kysymyksen edelleen suunnittelijalle, jolla oli riittävä tieto ja asiantuntemus vastauksen laadintaan. Prosessi kuitenkin osoittautui tavoitteeseen nähden liian hitaaksi, ja sitä edelleen kehitetään vuonna 2023 tavoitteen mukaiseksi.



Työturvallisuus

Yhtiö huolehtii vastuullisuuspolitiikan mukaisesti sekä oman henkilöstönsä että hankkeessa työskentelevien työturvallisuudesta. Alihankkijoilta edellytetään aina työturvallisuusmääräysten ehdotonta noudattamista.

Taulukko 7 esittää työturvallisuuden avainlukuja vuodelta 2022.

| | |
|---|----------|
| Turvallisuuden aloituskokouksia | 15 kpl |
| Turvallisuussuunnitelmia | 16 kpl |
| Vaarallisen työn suunnitelmia | 2 kpl |
| Tilaaajan antamia turvallisuusperehdytyksiä | 5 kpl |
| Tarkastuskäyntejä työmaalla | 13 kpl |
| Turvallisuuspoikkeamia | 5 kpl |
| Tapaturmia | 2 kpl |
| Poissaoloon johtaneita tapaturmia | 1 kpl |
| Vuoden 2022 maastotyötunnit | 66 875 h |
| Tapaturmataajuus (miljoonaa työtuntia kohti) | 15,0 |

Taulukko 7 Työturvallisuuden avainlukuja vuodelta 2022

Hankkeessa on määritelty työturvallisuutta ylläpitävät prosessit sekä toimintaohjeet, joiden toteutumista seurattiin jatkuvasti vuoden aikana. Toimittajia veloitettiin suorittamaan vaaditut työturvallisuuskoulutukset ja laatimaan kirjalliset turvallisuussuunnitelmat, jotka sisältävät kattavat sekä järjestelmälliset turvallisuutta uhkaavien riskien tunnistamis- ja arviointimenettelyt. Työtehtävien edellyttämät ammatti- ja turvallisuuspätevyudet varmistettiin aina ennen työn aloittamista.

Hankkeessa käytetään työturvallisuuden mittarina tapaturmataajuutta. Tavoitteena oli tapaturmataajuus, jossa Yhtiön työmaalla tapahtuvien, poissaoloon johtavien tapaturmien määrä alittaisi 12 tapausta miljoonaa työtuntia kohden.

Hankkeen tapaturmataajuus oli 15,0. Hankkeen aikana sattui viisi turvallisuuspoikkeamaa, sisältäen kaksi tapaturmaa, joista yksi johti poissaoloon.

Turvallisuuspoikkeamat ja -havainnot raportoitiin ohjeistuksen mukaisesti Yhtiölle. Poikkeamat analysoitiin ja niiden korjaamiseksi laadittiin tarvittavat toimenpiteet. Lisäksi kaikkiin raportoituihin tilanteisiin laadittiin ja toteutettiin ennaltaehkäisevät toimenpiteet. Kaikista turvallisuuspoikkeamista laadittiin turvallisuuspoikkeamaraaportti.

Hankkeessa otettiin käyttöön myös maastokäyntien yhteydessä tehtävät työturvallisuustarkastukset, joiden tarkoituksena oli valvoa maastotyön turvallisuutta. Maastokäynneiltä raportoidut tilanteet käsiteltiin Yhtiön edellyttämällä tavalla.

Ympäristövastuu

Ilmastonmuutos on globaali haaste, joka koskettaa kaikkia kansalaisia ja yrityksiä. Yhtiö edesauttaa hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista viemällä CO₂-myönteistä ratasuunnitteluhanketta investointipäätöstä kohti sekä huomioimalla ympäristö- ja ilmastotavoitteet ennakoivasti jo suunnitteluratkaisuissa.

Suunnitteluhanketta ohjaa elinkaarikustannuksiin perustuva, ympäristö- ja ilmastovaikutukset huomioon ottava malli.

Taulukko 8 kiteyttää ympäristövastuun mittarit, tavoitearvot sekä toteumat vuonna 2022. Seuraavat alakappaleet puolestaan kuvailevat ympäristövastuun toteumaa tarkemmin.

| Ympäristön haittavaikutusten minimointi | | |
|--|--|--|
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| YVA:n perustellun päätelmän huomio ottaminen suunnittelussa: esim meluntorjunta, maisemointi, vieraslajistrategia, muinaismuisto-alueet | Suunnittelussa aktiivisesti vähennetään selvityksissä esille tulleita haittavaikutuksia ja haetaan ratkaisuja myös kiertotalouden kautta | Geoenergian hyödyntämistutkimus aloitettu |
| | | Kiviaineksen kiertotalousselvitys aloitettu |
| | | Muinaismuistoalueiden kartoitus aloitettu |
| | | Tukeudutaan kuntakohtaisiin vieraslajistrategioihin osana suunnittelua |
| | | Maisemointiratkaisut osana suunnittelua |
| | | Kiinteistökohtaisen meluntorjuntaratkaisun kehitys aloitettu |
| CO ₂ -päästöjen minimointi | | |
| Mittari | Tavoitearvo | Toteuma |
| CO₂-innovatiivisuus | Etsittävä vaihtoehtoja rakentamisen ja käytönaikaisen päästöjen vähentämiseksi ja/ tai kompensoimiseksi teknis in ja kiertotalouden ratkaisuin | Geoenergiapotentiaali, kiertotalousselvitys ja meluntorjunta (ks. yllä) |
| | Selvitys tehty, vaihtoehtoja kartoitettu ja niiden vaikutukset arvioitu sekä tehty vertailu hanke-YVA:n suhteen | ORIS-massatasapaino-ohjelmiston käyttöönotto aloitettu |
| Rakentamisen aikaiset ja käytön aikaiset päästöt | Osoitetaan keinot rakentamisen aikaisen CO ₂ -tason leikkaamiseen 10 %:lla (tavoite) verrattuna YVA-tasoon | Selvitetty, että tällä hetkellä käytössä olevilla keinoilla vähennyspotentiaali on yli 36 prosenttia |
| | | Selvitetty, että tulevana vuosina on mahdollista saavuttaa jopa 80 prosentin päästövähennys rakentamisessa |
| | Arvioidaan päästövähennysten taloudellinen merkittävyys mahdollisine liitännäisyyksineen | Käynnistetty selvitystyö rakentamisen aikaisen päästöjen takaisinmaksuajoista |
| | | Päästövähennysten taloudellista merkittävyyttä arvioidaan osana rakentamiskustannusarviota, joka tarkentuu suunnittelun edetessä |

Taulukko 8 Ympäristövastuun toteutuminen vuonna 2022

Ympäristön haittavaikutusten minimointi

Vastuullisuustavoitteiden mukaisesti ratasuunnitelmavaiheen aikana vähennetään aktiivisesti selvityksissä esille tulleita haitallisia ympäristövaikutuksia ja etsitään ratkaisuja kiertotalouden edistämiseen.

Hankealueella tehtiin ja tehdään edelleen vuoden 2023 aikana muun muassa arkeologisia koekaivauksia, maaperä- ja pohjatutkimuksia, erilaisia mittauksia ja katselmuksia. Hankealueella kartoitettiin keskeisimmät luontovaikutukset, mm. luonnonsuojelu- ja Natura2000 -alueet sekä suojeltujen lajistojen esiintyvyys. Vieraslajistrategiaa kehitetään osana ratasuunnitelmaa tukeutuen kuntien kehittämiin vieraslajistrategioihin. Lajiston ja ekologisen verkoston osalta suunniteltiin lieventämistoimenpiteitä, joilla pyritään minimoimaan mahdolliset ratahankkeen haittavaikutukset. Myös ekologisten yhteyksien suunnittelu sisältyi ratasuunnitelmaan.

Vuoden 2022 aikana Yhtiö selvitti yhteistyössä asiantuntijoiden kanssa suunnittelualueen geoenergiapotentiaalia ja teetti kiviaineis- ja kiertotalous-selvityksen. Hankkeessa syntyy alueellisesti suuria määriä tunneleiden ja kallioleikkausten louhintamassoja: maa- ja kiviaineista syntyy noin 17 miljoonaa kuutiota, josta hankkeessa hyödynnetään kuusi miljoonaa kuutiota. Ylijäämäistä maa-ainesta syntyy 11 miljoonaa kuutiota, joista kiviainesta on 30 prosenttia. Selvitysten tavoitteena on saada hankkeessa syntyvä ylimääräinen maamassa mahdollisimman hyvin kiertoon ja hyödynnettäväksi esimerkiksi muissa alueen hankkeissa.

Meluvaikutusten osalta kaikki hankealueen kiinteistöt suojataan lainmukaisen ohjearvon (Valtioneuvoston päätös 992/1993) mukaiselle tasolle. Pääsääntöisesti Suomen ratahankkeissa melua on torjuttu suunnittelemalla meluseiniä tai meluvalleja rautatiealueelle. Jos rautatiealueelle sijoitettavilla meluseinillä tai valleilla ei ole saavutettu valtioneuvoston päätöksen mukaista ohjetasoa, on kiinteistö lunastettu.

Turun tunnin juna -hankkeessa on selvitetty uusia kiinteistökohtaisia keinoja liikennemelun torjuntaan. Uusilla ratkaisuilla on tarkoitus monipuolistaa ja tehostaa meluntorjuntaa. Ideoita suunnitteluun on haettu Ruotsista, jossa esimerkiksi asuntojen ikkunoiden vaihtaminen on yleinen tapa torjua liikenteen melua hankealueella.

Yhtiö järjesti 28.11.2022 hankkeen sidosryhmäedustajille meluseminaarin. Seminaarissa luennoi meluntorjunnan näkökulmasta rata- ja lunastuslaista Aalto yliopiston juridiikan asiantuntija ja meluasiantuntijoita sekä Ruotsista että Suomesta.

Kiinteistökohtaisilla ratkaisuilla olisi mahdollista parantaa asumismukavuutta radan läheisyydessä sekä osittain välttää kiinteistöjen arvon aleneminen tai lunastaminen melun vuoksi. Tarkoituksena on tehdä todellisia toimenpiteitä haitan lieventämiseksi.



CO₂-innovatiivisuus ja päästöjen minimointi

Suunnittelulle määriteltiin ilmastoperiaatteet, joissa on huomioitu hankkeen vaikutukset ilmastoon hankkeen koko elinkaaren ajalta. Tavoitteena oli etsiä innovatiivisia vaihtoehtoja rakentamisen ja käytönaikaisten päästöjen vähentämiseksi ja mahdollisesti kompensoimiseksi.

Geoenergian sekä hankealueen maa- ja kiviaineksen hyödyntämiseen liittyvien mahdollisuuksien lisäksi Yhtiöllä on käynnissä massatasapainoon liittyvän ORIS-ohjelmiston kehitystyö, joka päättynee vuonna 2023. Ohjelmisto mahdollistaa maa- ja kiviaineksen sijoituksen hankekohtaisen optimoinnin ja on hankkeena ensimmäinen Suomessa. Kehitystyön kautta saadaan hiilivapaampien materiaalien taloudellista vaikuttavuutta laskettua, kun suunnitelmat vuonna 2023 tarkentuvat.

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointivaiheessa arvioitiin, että radan junaliikenteen aiheuttama vuosittainen päästövähennys olisi 15 500 tCO₂e.

Tavoitteena oli, että rakentamisen aikaista CO₂-päästötasoa vähennetään 10 prosenttia selvitetyillä keinoilla. Hankkeelle tehdyn selvityksen mukaan uuden raideyhteyden rakentamisen aikaisia CO₂-päästöjä voidaan vähentää tällä hetkellä käytössä olevilla keinoilla yli 36 prosenttia hankkeen YVA-menettelyssä esitetystä tasosta.

Suunnittelun edetessä ratkaisut ja laskelmat vielä tarkentuvat. Selvityksen mukaan rakennusalan ja materiaalien kehityksen myötä tulevina vuosina on mahdollista saavuttaa jopa 80 prosentin päästövähennys YVA-menettelyssä esitetystä tasosta.

Yhtiön tavoitteena oli myös arvioida päästövähennysten taloudellinen merkittävyys mahdollisine liitännäisyyksineen. Mahdollisten päästö-vähennysten taloudellisia vaikutuksia on vuonna 2022 arvioitu karkealla tasolla. Arviot tarkentuvat vuonna 2023 suunnittelun edetessä ja rakentamiskustannusarvion tarkentuessa.

Tavoitteet vuodelle 2023

Yhtiön vastuullisuustyö on lähtenyt hyvin käyntiin vastuullisuuden eri osa-alueilla. Vastuullisuustavoitteet ja mittarit ovat olleet mielekkäät ja tukeneet vastuullisuuden toteutumista vuoden 2022 aikana.

Yhtiön hallitus on vuosisuunnitelmansa mukaisesti vahvistanut vastuullisuusmittarit vuodelle 2023. Yhtiön tavoitteena on toteuttaa ratahanke vastuullisesti ja huomioiden myös ratahankkeen haitalliset vaikutukset koko sen elinkaaren ajalta. Yhtiö jatkaa kehityshankkeita ja selvitystöitä, joiden avulla haitallisia vaikutuksia voidaan merkittävästi vähentää ja hankkeen yhteiskunnallisesti myönteisiä vaikutuksia voidaan lisätä.

Näin uuden Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden toteutettavuus voidaan varmistaa niin ympäristön, yhteiskunnan kuin taloudenkin näkökulmasta.



