

Liikennepeili



"Ratikka elpyy Karin käsissä"

s. 4

Etumies Kari Kiiski

Länsimetron
vastaanottoa valmistellaan
s. 6

Kaupunkipyöräkausi
starttaa taas
s. 10

Liikennepeili on HKL:n henkilöstölehti, ja se ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy toukokuussa.

Julkaisija:
HKL



Postiosoite:
PL 1400
00099 Helsingin kaupunki

Käyntiosoite:
Hämeentie 86, 00550 Helsinki

www.hkl.fi
www.facebook.com/hklhst/
https://twitter.com/HKLhst
www.instagram.com/hklhst/
www.youtube.com/HKLHelsinki
www.linkedin.com/company/hkl

Päätoimittaja:
Ville Lehmuskoski, p. 310 35091

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

Toimittajat:
Marie von Bell p. 040 662 3048
Ulla Pauku p. 310 20338
Kaisa Sikkilä p. 310 35105
Mia Stenroos p. 040 525 6645

Toimituskunta:
Ville Lehmuskoski (pj)
p. 310 35091
ville.lehmuskoski@hel.fi

Petri Lumijärvi
p. 040 551 1967
petri.lumijarvi@hel.fi

Toni Jurva
p. 310 34825
toni.jurva@hel.fi

Artturi Lähdetie
p. 31035245
artturi.lahdetie@hel.fi

Laura Penttinen
p. 040 5294396
laura.penttinen@hel.fi

Jukka Stenberg
p. 310 35801
jukka.stenberg@hel.fi

Hannes Saarikoski
p. 040 5227216
hannes.saarikoski@hel.fi

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Timo Ojala/Propagandamedia

Paino:
Next Print Oy, 2019

Paperi:
LumiSilk 130 g/m²
ISSN 0786-9657

Lehti jaetaan HKL:n koko henkilöstölle. Osoitteenmuutokset saamme automaattisesti palkanlaskijan kautta. Osoitetiedot on rekisteröity Liikennepeilin jakelurekisteriin. Rekisteriseloste on nähtävissä osoitteessa www.hel.fi. Halutessaan Liikennepeilin eläkkeelle jäävien ja muiden tilaajien tulee lähettää osoitetietonsa osoitteeseen mia.stenroos@hel.fi ja 18.5. lähtien marie.von.bell@hel.fi.



Kuva Kaisa Sikkilä

Kannessa
Kari Kiiski
etumies

- 3 Päätoimittajalta**
HKL:n tehtäväkentällä tapahtuu
- 4 Työntekijän päivä**
Ratikka elpyy Karin käsissä
- 6 Länsimetron**
vastaanottoa valmistellaan
- 7 Näkökulma**
Kakkosvaiheen käyttöönoton suunnittelu on alkanut
– tulossa iso yhteinen ponnistus
- 8 Kruunusillat-raitiotie on**
allianssin kehitysvaiheessa
- 9 Historia**
HKL täytti 75 vuotta
- 10 Kaupunkipyöräkausi**
starttaa taas
- 11 HKL:n organisaatio** kehittyy
- 12 Matkalla**
Opintomatalla Lissabonissa
- 13 Great Place to Work -tutkimus**
kannustaa toimenpiteisiin
- 14 Lyhyesti**
- 15 Palvelusvuosia**

HKL:n tehtäväkentällä tapahtuu

2020-luku on HKL:ssä käynnistynyt positiivisen vauhdikkaissa merkeissä. Vuoden 2019 matkustajatytyväisyyystutkimuksen tulokset kertovat, että huolimatta Hämeentien remontin aiheuttamista mittavista poikkeusjärjestelyistä on kaupunkilaisen tyytyväisyys ratikkaan edelleen kasvanut. Ratikka on HSL:n tutkimuksen mukaan pidettyin joukkoliikennemuoto, ja tyytyväisyys ratikkaan on parantunut usealla tutkitulla osa-alueella.

HKL:n liikennemuodot ovat seudun pidetyimpiä, sillä matkustajatytyväisyydellä mitattuna aivan ratikan kannoilla on metro selvällä erolla ennen bussia ja lähijunaa. Metron matkustajatytyväisyyden myönteinen kehitys onkin erityinen ilon aihe, sillä länsimetron käyttöönottoon liittyen vuosina 2017-2018 metron matkustajatytyväisyys notkahti pahasti. Vielä vuosi sitten 75 prosenttia metromatkustajista oli erittäin tai melko tyytyväisiä, kun nyt sekä metrossa että ratikassa näin tyytyväisten osuus on noussut 89 prosenttiin!

Nykyisen ratikka- ja metroliikenteen hyvän laadun rinnalla on kaupunkiraideliikenteen laajentaminen ja kehittäminen juuri tällä hetkellä ajankohtainen aihe. Jo pelkästään Raide-Jokeri tulee kasvattamaan ratikkaverkon laajuutta 50 prosentilla. Raide-Jokeria rakennettiin syksyllä 30 työmaalla, ja tulevaisuudessa pyrimme tuotantovolyymin kolminkertaistamiseen niin, että rakentamisen kuukausiliikenvaihto olisi noin 16 miljoonaa euroa. Raide-Jokerin rinnalla on Kruunusillat-allianssin työ käynnistynyt, ja Kalasataman raitiotien allianssin kilpailutus on tätä kirjoittaessani meneillään. Meillä on siis samanaikaisesti käynnissä kolme mittavaa pikaraitiotiehanketta. Metrossa länsimetron Matinkylä-Kivenlahti-osuus on muutaman vuoden päästä valmistumassa, ja lisäksi olemme yhdessä HSL:n, Länsimetro Oy:n ja Espoon kaupungin kanssa käynnistäneet noin vuosikymmenen kestävä metron kapasiteetin lisäämishankkeen, jossa yhtenä olennaisena tavoitteena on metron vuorovälin tihentäminen.

Kasvavalla toimialalla meille on tärkeää kehittää osaamistamme ja tarjota henkilöstölle kiinnostavia tehtäviä. Hyvä signaali HKL:n houkuttelevuudesta on viime vuoden erittäin alhainen lähtövaihtuvuus. Toinen tätä teemaa tukeva viesti tulee uusista rekrytoinneista, joissa olemme pystyneet houkuttelemaan HKL:ään aivan Suomen ja maailman kärjen tason huippuja. Esimerkkejä tällaisista saamistamme kovan luokan vahvistuksista viimeisen puolen vuoden ajalta ovat uusi henkilöstöjohtaja, metron kapasiteetin lisäämishankkeen johtaja sekä hallintopäällikkö. Ja olen vakuutunut, että meillä on edellytykset tehdä HKL:stä vielä merkittävästi parempikin työpaikka!

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL

Tour de Vallilan varikko

Entisestä pääkonttorista Vallilaan muuttaneelle toimistoväelle pidettiin Tour de Vallilan varikko -tutustumiskierros keskiviikkona 12.2. Kierroksella korjaamomestari **Anssi Vainiola** vei innokkaan väen tutustumaan tuotannon tiloihin: kori-, teli- ja sähkökorjaamoon. Samalla oli mahdollisuus tavata tuotannon puolen henkilöstöä.

Tutustumiskierroksella nähtiin ja kuultiin paljon uutta ja mielenkiintoista. Osallistujista monelle tuli yllätyksenä tieto, että varikolta löytyy myös puusepänverstaas ja ompelimo.

Vastaavanlaisia kierroksia tullaan mahdollisesti järjestämään myös muissa toimipisteissä. 🔄

MATKUSTAJA

Tapaamme tällä palstalla HKL:n palveluita käyttäviä henkilöitä ja kysymme heidän ajatuksiaan HKL:n kohtaamisesta.



Jaana Peltola

Sörnäisten Kurvi, Hämeentie 19.2.2020

Kysyimme päivittäin Sörnäisten kautta kulkevalta **Jaana Peltolalta**, miten Hämeentien tietömaa on vaikuttanut hänen elämäänsä.

– No, ei oikeastaan kovinkaan paljon. Seuraan vaan tätä sekamelskaa, joskus olen joutunut vähän kiertolenkkiä tekemään. Työmatkat kuljen enimmäkseen pyörällä, ratikkaa käytän vapaa-ajalla jonkun verran.

Raitiovaunut palaavat Kurviin toukokuun alussa. Koko Hämeentien remontti pyöräteineen valmistuu loppuvuodesta 2020.

– Olen todella iloinen, että Hämeentielle saadaan hienot pyörätiet, Jaana hymyilee. 🔄

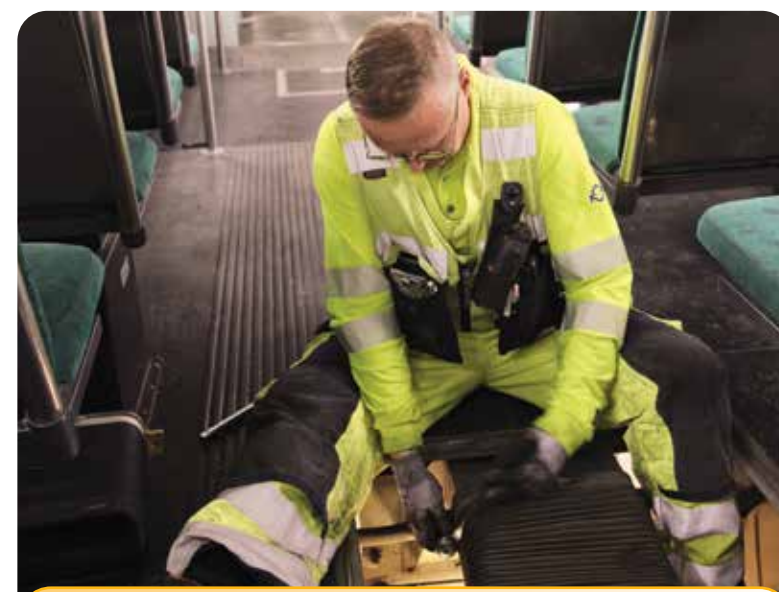
klo 7.30 Töölön huollossa vuoro vaihtuu ja aamuvuorolaiset aloittavat päivän työt. Aamupalaverissa mukana huoltomestari **Ari Backman**, etumies **Klaus Burmeister**, etumies **Kari Kiiski**, vanhempi sähköasentaja **Pasi Laakkonen** ja edessä selin vanhempi sähköasentaja **Henrik Ranta**.



klo 8.20 Aamuvuorolaisilla on tänään tehtävänä vaunun numero 90 kilometrihuolto. Kari kiipeää vaunun katolle vaihtamaan suodattimia ja virroitimen hiiliä. Kulkuväylän yläpuolella oleva vihreä valo näyttää, että virta ei ole päällä ja katolle voi turvallisesti mennä.



klo 11.55 Kari ja vanhempi sähköasentaja **Henrik Ranta** kiristävät löystynyttä palloniveltä vaunun katolla. Työskentely vaatii erityistä varovaisuutta, sillä katto saattaa olla liukas.



klo 13.40 Kari vaihtaa vaunun lattian alta kuluneen haitarikumin uuteen. Vaunun huolto tehdään aina kokonaan loppuun ennen kuin se palautetaan liikenteeseen. Seuraava vuoro jatkaa, jos huoltoa ei ehditä tehdä valmiiksi oman vuoron aikana.

klo 10.15 Kikkamiehet kuulevat Virve-puhelimistaan kaikki Uudenmaan alueen pelastushälytykset lukuun ottamatta sairaanhoidon hälytyksiä. Joukosta poimitaan ne, joissa kutsutaan HKL:n raivausautoa. – Jos hälytys tulee kesken lounastauon, ruoka jää pöydälle.



Teksti ja kuvat: Kaisa Sikkilä

Ratikka elpyy Karin käsissä

Töölön huollossa ollaan aina valmiudessa pelastamaan liikenteessä pulaan joutuneita ratikoita. Kun kikkamiehiä kutsutaan, he hyppäävät heti HKL:n raivausauto 125:een ja lähtevät tapahtumapaikalle. Joskus ratikka on joutunut pois kiskoilta, joskus sen kulkureitille on pysäköity auto. Kikkamiehet auttavat ratikoita takaisin kiskoille ja siirtävät autoja niiden edestä. Peltikolareita sattuu toisinaan, samoin pieniä teknisiä vikoja, joita kikkamiehet käyvät linjalla korjaamassa. Yksi näistä linjoille kiirehtivistä ratikan pelastajista on etumies **Kari Kiiski**.

– Olemme aina ensimmäisinä paikalla, koska yleensä kuljettaja ilmoittaa tapahtumasta liikenteenohjaukseen, josta tieto saavuttaa meidät nopeasti. Lähdemme heti, vaikka kyseessä ei olisi sikaan allejänti tai muu vakava tilanne. Tavoitteenamme on, että häiriö jää mahdollisimman lyhyeksi, Kari kertoo.

Karin työvuoroissa on tullut vastaan monenlaisia keikkoja. Kerran Artic-vaunu oli päättynyt korotetulle pysäkillle, jolloin kikkamiesten oli pohdittava, miten vaunu saadaan turvallisesti takaisin kiskoille. Joskus poliisi on pyytänyt virka-apua mäkeen jumittuneen rekan

auttamiseksi. Kiire oli silloin, kun ajolangat putosivat 200 metrin matkalta Manerheimintiellä.

– Usein olemme kuitenkin kolmen miehen kikkamiesporukalla selvittämässä tilanteita. Se on turvallisuuden kannalta haastavaa: jos joudumme työskentelemään vilkkaan liikenteen keskellä, yhden pitäisi olla varmistamassa turvallinen työskentely-ympäristö. Työmme liikenteen seassa aiheuttaa toisinaan hämmästelyä; kaupunkilaiset eivät aina ymmärrä, miksi korjaamme ratikkaa keskellä kaupunkia!

Vakavissa tilanteissa kikkamiesten apuna on pelastuslaitos. Yksi Karin tehtävistä onkin kouluttaa pelastuslaitoksen henkilöstöä ja pelastuskoulun opiskelijoita nostamaan raitiovaunua.

– Allejännit ovat ikävimpiä tilanteita. Kokemus kuitenkin auttaa: olen ollut mukana vapaapalokuntatoiminnassa 40

vuotta, ja tottunut tällaisten tilanteiden hoitamiseen.

Artic toi mukanaan uutta opittavaa

Tänään Töölön huollossa on ollut normaalia rauhallisempi päivä. Yhtään hälytystä ei ole tullut, ja miehillä on aikaa tehdä 10 000 kilometrin määräaikaishuoltoa nivelsuunnun numero 90. Raitiovaunun tekniikka on Karille tuttua; hänellä on

ratikoiden huollosta 32 vuoden kokemus. Uutta tekniikkaa on kuitenkin tullut opeteltaksi. Artic-vaunujen huollot siirtyvät vähitellen kokonaan HKL:n kunnossapitoon. Tämän vuoden lopulla jo 35 Articia on HKL:n huollettavana.

– Olen kaivannut Articin huoltoon enemmän koulutusta. Nyt olen opetellut sen huoltoa käytännön kautta. Articin tekniikka poikkeaa paljon nivelsuunnun tekniikasta – ovathan nivelsuunnun

paljon vanhempaa mallia.

Kunnossapidossa on tavoitteena kehittää Articin huoltojen ennakoitua vika-analysointia. Articin etäyhteyden avulla nähtäisiin heti, mikä vaunu tarvitsee huoltoa ja millainen vika on kyseessä.

Karin työvuoro alkaa olla loppuillaan. Huomenna on edessä iltavuoro ja seuraavan ratikan huoltoa – ja kenties ratikoiden pelastuskeikkoja raivausautolla.



Kuka?

Kari Kiiski
etumies, kikkamies,
vuoromies – kaikki
nimikkeet käyvät

- ▶ kunnossapitoyksikkö
- ▶ Vapaa-aikaan kuuluu ulkoilua, salilla käyntiä ja VPK-toimintaa

Länsimetron vastaanottoa valmistellaan

Länsimetron kakkosvaiheen eli Matinkylästä Kivenlahteen ulottuvan uuden radan, viiden metroaseman ja Sammalvuoren varikkoalueen vastaanottoa valmistellaan, ja siinä HKL:llä on suuri rooli.

Vastaanotto on turvallisen ja luotettavan metrojärjestelmän varmistamisen ja valmistautumisen noin kolme vuotta kestävä prosessi, ja nyt olemme vasta alkumetreillä, toteaa projektipäällikkö **Salar Mohammad**.

Prosessia ohjaava vastaanottosuunnitelma valmistui helmikuussa.

Vaihe vaiheelta kohti liikennöintiä

Ennen matkustajaliikennöintiä pyritään varmistamaan koko metrojärjestelmän

häiriötön käyttö, ja sen toteuttaa HKL. Koeliikennöinnissä testataan HSL:n aikataulua sekä itse liikennöinnin toimivuutta matkustajaliikenteen simuloinnilla. Tarkoitus on luoda mahdollisimman todenmukaiset liikennöinnin olosuhteet ilman matkustajia.

HKL:llä on iso rooli

HKL:n rooli vastaanottoprosessin aikana on myös tukea ja tarjota osaamistaan rakennuttajalle, eli Länsimetro Oy:lle,

sekä varmistaa turvallinen, täsmällinen ja matkustajien edun mukainen liikennöinti. Yhteistyö Länsimetro Oy:n kanssa on Mohammadin mukaan ollut hedelmällistä, mutta vaatinut HKL:ltä paljon panostusta.

– Meillä on HKL:ssä harvinaista ammattitaitoa, joten panostuksemme tähän hankkeeseen on ollut erityisen tärkeää.

Vastaanoton termit tutuiksi

Testiajo

Metrokalustolla tai muulla kalustolla suoritettu ajo, jolla testataan rakenteita ja järjestelmiä.

Koeajo

Rakentamisen aikaisen järjestelmän muokaista testausta.

Kuormitustesti

Järjestelmien ja kaluston testausta ennen matkustajaliikenteen aloittamista, johon voi sisältyä testi-, koeajo- tai koeliikennöintiä.

Koeliikennöinti

Ennen matkustajaliikenteen aloittamista järjestetyt HSL:n aikataulun mukaiset testaukset.

Luovutus

Prosessin vaiheesta vastaava luovuttaa kohteen seuraavaan kohteeseen.

Vastaanotto

Prosessin vaiheesta vastaava hyväksyy ehdot prosessin etenemiselle.

NÄKÖKULMA

Kirjoittaja on
Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja.

Kakkosvaiheen käyttöönoton suunnittelu on alkanut – tulossa iso yhteinen ponnistus

Länsimetron ykkösvaihe Ruoholahdesta Matinkylään on ollut käytössä jo yli kaksi vuotta. Liikenne sujuu, asemat ja niiden arkkitehtuuri keräävät kiitosta ja matkustajamäärät kasvavat. Niin Helsinki kuin Espoo panostavat vahvasti kaupunkikehitykseen raideyhteyksien varrella. Länsimetro Oy:n tehtävänä tässä kehityksessä on rakentaa, omistaa, kehittää ja ylläpitää metroinfraa Ruoholahdesta länteen. Tehtävässä onnistuminen vaatii vahvaa sitoutumista, kehittämistä ja yhteistyötä kaikkien osapuolien välillä. Länsimetron omistaa Helsingin ja Espoon kaupungit, HSL on vahva yhteistyötaho ja HKL:n kanssa Länsimetrolla on myös sopimussuhde Ruoholahti-Matinkylä-osuuden hallinnoinnista, huollosta ja ylläpidosta.

Länsimetron kakkosvaihetta Matinkylästä Kivenlahteen rakentaa integroitu projektiorganisaatio, joka toimii big room -periaatteella. Länsimetron big roomissa on edustajat Länsimetro Oy:stä, konsultteja eri yrityksistä, pelastuslaitos, suunnittelijoita sekä edustus HKL:ltä ja Espoon kaupungilta. Rakentaminen etenee kuudessa projektinjohtourakassa, joissa big roomin vällä on oma kohdeorganisaatio. Sammalvuoren varikon rakentaa työyhteisliittymä. Varikko valmistuu HKL:n käyttöön tänä vuonna. Kaiken kaikkiaan kakkosvaihetta rakentaa 38 eri urakoitsijaa ja toimittajaa.

Tänä vuonna on alkanut myös kakkosvaiheen käyttöönoton suunnittelu. Länsimetro-projektissa käyttöönottoa tullaan seuraamaan tarkasti Länsimetron tilannehuoneessa, johon on kerätty data visuaaliseen ja interaktiiviseen muotoon näyttötauluille kaikista urakoista. Tilannehuoneen ja -johtamisen merkitys tulee olemaan ratkaiseva käyttöönottovaiheessa. Tulemme käyttämään tilannehuoneen dataa myös sisäisen ja ulkoisen viestinnän apuvälineenä.

Käyttöönottovaiheen suunnittelussa on otettu oppia ykkösvaiheelta. Olemme sitouttaneet urakoitsijat, projektiorganisaation ja kaikki big room-toimijat yhteiseen ponnistukseen. HKL on liikenneoperaattorina avainasemassa käyttöönottovaiheessa, koska saumattomalla ja tiiviillä yhteistyöllä saamme kakkosvaiheen onnistuneesti liikenteelle tavoiteaikataulussa. Käyttöönottovaihe tulee olemaan suuri ponnistus kaikille hankkeen osapuolille ja sitoo kymmenien ammattilaisten työpanoksen aivan loppuun asti. Olen vakuuttunut, että tulemme onnistumaan tässä vaativasta tehtävästä yhdessä!

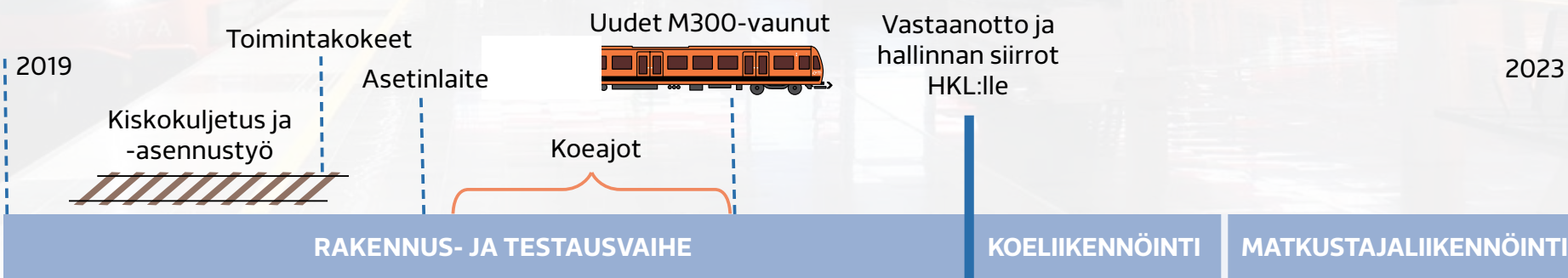


"Länsimetron kakkosvaihetta Matinkylästä Kivenlahteen rakentaa integroitu projektiorganisaatio, joka toimii big room-periaatteella."

Ville Saksi

Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja

Vastaanottoprosessin eri vaiheet



LÄNSIMETRO | HKL HSL

Kruunusillat-raitiotie on allianssin kehitysvaiheessa

Kruunusillat-allianssi aloitti työnsä marraskuun 2019 lopussa. Kevään aikana suunnittelutyö pääsee täyteen vauhtiin.



Jere Keskinen YIT:ltä on allianssin projektijohtaja ja Jari Kivi HKL:n eli tilaajan projektijohtaja.

Suunnitteluvaihe eli ns. allianssin kehitysvaihe jaettiin kahteen osaan. Ensimmäinen organisoiduttiin ja luotiin hyvät toimintaedellytykset varsinaisen suunnittelutyön alkamiselle.

– Tällainen alkuvaiheen vaiheistus luo hyvän pohjan tulevaan työskentelyyn ja tukee hankkeen etenemistä, toteaa allianssin projektijohtaja **Jere Keskinen**.

Kruunusillat-raitiotie toteutetaan kahden urakkamuodon yhdistelmänä; Kalasataman ja Kruunuvuorenrannan väliset kaksi siltaa, Kruunuvuorensilta ja Finkensilta sekä Korkeasaaren

esirakentaminen toteutetaan kokonaisurakkana. Yhteyden muu rakentaminen tehdään allianssimallilla.

Allianssiosuuden kilpailutus tehtiin syksyllä 2019. Voittajaksi valittiin ryhmä, johon kuuluvat YIT Suomi Oy, NRC Group Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Sweco Infra & Rail Oy ja Sitowise Oy.

Allianssi tutuksi

Allianssimallissa eri osapuolet, eli tilaaja, suunnittelijat ja urakoitsijat, kootaan aikaisessa vaiheessa yhdeksi yhteiseksi organisaatioksi suunnittelemaan ja

toteuttamaan hanke yhdessä. Kehitysvaiheessa sopimusosapuolet suunnittelevat hankkeen sisällön ja toteutuksen sekä määrittävät sen tavoitekustannuksen ja kannustinjärjestelmän. Toteutusvaiheessa ryhdytään rakentamaan.

Kruunusillat-allianssin operatiivinen johto noudattelee kahden projektipäällikön mallia: allianssin projektijohtajana toimii palvelun tuottajan puolelta Jere Keskinen YIT:stä ja allianssin tilaajan puolelta **Jari Kivi** HKL:stä. Koko hanketta johtaa **Ville Alajoki** kaupunkiympäristön toimialalta.

Allianssin perushanke on itse raitiotie, mutta allianssiin aiotaan liittää muita hankkeita, kuten Hakaniemen silta ja alueen katurakennustyöt.

– Allianssi on joustava malli, jossa voidaan jopa kesken kaiken ottaa mukaan uusia hankkeita, kertoo Jari Kivi.

Alkuvaiheessa allianssissa työskenteli vajaa 40 henkeä, mutta kesään mennessä henkilömäärä nousee noin sataan.

HKL on toinen tilaajista. HKL:n Infra- ja kalustoyksikön päällikkö **Artturi Lähdetie** on sekä koko hankkeen että allianssin johtoryhmän jäsen. Jatkossa HKL:n osaamista tarvitaan entistä enemmän, muun muassa asiantuntijoita radan, ratasähkön ja teknisten järjestelmien suunnitteluun.

Kustannusarviota tarkennetaan

Suunnittelun edetessä myös hankkeen kustannusarvio tarkentuu moineen otteeseen. Kehitysvaiheen yhtenä

lopputuloksena on allianssin tavoitekustannus.

Tavoitekustannuksessa pysyminen on osa allianssin kannustinjärjestelmää, joka ohjaa mahdollisimman tarkkaan ja perusteltuun kustannuslaskentaan: jos kustannusarvio pysyytään alittamaan, saavat palveluntuottajat bonusta, mikäli kustannusarvio ylitetään, palveluntuottajat kustantavat omalta osaltaan osan ylityksestä. Näin kaikki riski ei jää tilaajalle eli Helsingin kaupungille.

Kehitysvaihe kestää kevääseen 2021, eli noin vuodessa saadaan valmiiksi tavoitekustannus ja toteutussuunnitelma. Kaikista hankkeen suunnitelmista valmiiksi saadaan noin 40–50 prosenttia. Tämän jälkeen alkaa allianssin toteutusvaihe, jolloin lapio lyödään maahan ja itse rakennustyöt voivat alkaa. ➡



Kruunusillat

Kruunusillat-hanke yhdistää kymmenen kilometrin raitiotieyhteydellä Laajasalon, Korkeasaaren ja Kalasataman keskustaan. Samalla se luo uuden merellisen reitin myös pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Hankkeen näkyvimät osat ovat kolme uutta siltaa: Kruunuvuorensilta, Finkensilta ja Merihaansilta. Kruunuvuorensilta tulee olemaan Suomen pisin silta, noin 1200 metriä. ➡

HISTORIA

Kurkistamme HKL:n historiaan



Raitiolinja 10 rahastaja vuodelta 1947.



Hevosraitiovaunu Töölö-Kaipupuistonlinjalla. Vaunu numero 5 päätepysäkillä Tehtaankadun alkupäässä 1890-luvulla.

HKL täytti 75 vuotta

HKL aloitti toimintansa kunnallisena liikelaitoksena 1. tammikuuta 1945. Sitä ennen toiminnasta vastasi yksityinen Helsingin Raitiotie- ja Omnibus-osakeyhtiö (HRO).

Ensimmäiset raitiovaunut olivat hevosvetoisia, ne aloittivat liikennöinnin vuonna 1891. Helsingin joukkoliikenne alkoi jo vuonna 1888, kun hevosomnibusvaunut alkoivat kulkea Töölöstä Kaipupuistoon. HKL vastasi myös kaupungin bussiliikenteestä vuoteen 2010 asti, jolloin se siirtyi Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) vastuulle. Paljon onnea 75-vuotiaalle! ➡

Kaupunkipyöräkausi starttaa taas

Kaupunkipyörät ovat vakiinnuttaneet paikkansa kaupunkilaisten arjessa osana joukkoliikennettä. Viime vuonna käyttäjämäärät jatkoivat kasvuaan, ja palvelu laajeni muun muassa itäiseen Helsinkiin. Uusi kausi alkaa huhtikuun alussa.



Viime vuonna kaupunkipyöräpalvelu laajeni 91 uudella asemalla ja 910 uudella pyörällä vastaamaan lisääntyneeseen kysyntään. Kaupunkipyöräpalvelua laajennettiin erityisesti Itä-Helsinkiin ja se kattaa nyt käytännössä koko Kehä 1:n sisällä olevan alueen.

Laajentunut asemaverkosto otettiin hyvin vastaan ja käytön odotetaan olevan entistä vilkkaampaa tulevana kesänä.

– On mielenkiintoista seurata miten kaupunkipyörät vaikuttavat asukkaiden liikkumiseen näillä alueilla, ja vähentävätkö ne esimerkiksi autoilua, kertoo projekti-insinööri **Samuli Mäkinen**.

Kaupunkipyörät ilmestyvät katukuvaan taas huhtikuun ensimmäisenä päivänä. Samalla aukeaa jälleen asiakkailta hyvän vastaanoton saanut HKL:n pyöräkeskuspalvelu Kansalaistorilla. Sieltä saa

tuttuun tapaan maksutonta polkupyörän huolto-opastusta, kaupunkipyöräopastusta sekä maksullisia pikahuoltoja.

Rautatientorille pyöräparkki 1000 pyörälle

HKL aloittaa syksyllä 2020 modernin pyöräpysäköintikeskuksen rakentamisen päärautatieasemalle. Hanke toteutetaan osana uutta Kaisaniemi–Kansalaistori-ali-kulkua. Uusiin tiloihin tullaan sijoittamaan lähes 1000 runkolukittavaa pyöräpaikkaa,

pyöränpesumahdollisuus sekä muita pyöräliikennettä tukevia palveluja.

Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistämisestä tulee entistä helpompaa, ja Helsingin päärautatieaseman ympäristön viihtyisyys paranee, kun alueelle väärin tai epämääräisesti pysäköidyt polkupyörät voidaan sijoittaa sisätiloihin. Lisäksi turvallinen ja säältä suojattu tila polkupyörille tukee Helsingin kaupungin tavoitteita kestävä liikenteen kehittämisessä. ➡

Suunnitelmia ja innovaatioita

Tulevana kaupunkipyöräkautena tutkitaan mahdollisuuksia pyörien ympärivuotiseen käyttöön sekä sähköpyörien käyttöönottoon. Keväällä 2020 HKL järjestää innovaatiohaun, jossa etsitään uusia pyöräliikennettä tukevia palveluja. Tavoitteena on toteuttaa konkreettisia kokeiluja jo tämän vuoden aikana. ➡

HKL:n organisaatio kehittyy

HKL:ssä on parhaillaan käynnissä useita organisaation kehittämishankkeita. Jo viime vuoden puolella aloitettiin infra- ja kalustoyksikkö INKA:n ja kunnossapitoyksikkö KUPI:n infratoimintoja koskeva uudistus, ja helmikuussa käynnistyi koko INKA:a koskeva kehittäminen. Myös kalustotoimintoja on uudistettu. Toimenpiteiden taustalla on halu parantaa organisaation toimintaa ja hioa HKL:n valmiutta ottaa vastaan uusia haasteita kaupunkikehittämisessä.



INKA:ssa ja KUPI:ssa aloitettiin infratoimintoja koskevan organisaatiouudistuksen tekeminen marraskuussa 2019. Muutoksilla halutaan selventää henkilöstön tehtäväkuvia, tasata työkuormaa, poistaa päällekkäistä tekemistä ja parantaa henkilöstön jaksamista.

Päällekkäisyyksien poistamisella saadaan myös tehokkuushyötyjä aikaiseksi, mikä parantaa entisestään HKL:n palveluiden tasoa.

Tällaiset muutokset tehdään aina yhdessä henkilöstön ja työnantajan kesken, mikä käytännössä tarkoittaa YT-käsittelyä. Yhteistoimintamenettelyiden joskus negatiivisesta kaiusta huolimatta kyseessä ei missään vaiheessa ole ollut henkilöstön vähentäminen, vaan ainoastaan toiminnan parantaminen.

Henkilökunnalle työpajoja ja kysely

Ensimmäisissä työpajoissa pohdittiin nykyorganisaation tilaa, kriittisiä rajoitintoja, taloutta, henkilöstöasioita sekä

asiakkuutta ja kumppanuutta. Seuraavissa esiteltiin INKA:n ja KUPI:n infraorganisaatiosuunnitelmat ja roolikuva-ukset. Työpajoihin osallistujille esiteltiin sähköinen osallistamisalusta Areena, joka otettiin käyttöön henkilöstön palaute- ja kommentointikanavaksi. Työpajoissa ja henkilöstökyselyssä esiin tulleita asioita hyödynnetään muutosten loppuun viennissä.

Tavoitteena on, että infratoimintojen uusi organisaatio astuisi voimaan huhtikuussa.

Koko INKA:n kehittäminen alkamassa

HKL:n tehtäväkenttä on laajenemassa kaupunkikehityksen myötä tulevina vuosina merkittävästi, mikä on vaikuttanut tarpeeseen arvioida raideliikenneinvestointeja toteuttavan infra- ja kalustoyksikön toimintaa kokonaisuutena. Kaupungin kehittämiseen ja uuden raideliikenneverkon rakentamiseen liittyvät tehtävät tulevat lisääntymään, ja

yksikön toimintaa on vahvistettava.

Helmikuussa aloitetun, koko INKA:a koskevan tarkastelun tarkoitus on käydä läpi mahdollisia tapoja kehittää organisaatiota uusia haasteita vastaavaksi. Miten, siitä ei ole vielä tehty päätöksiä.

– Yhtenä vaihtoehtona HKL:ää voitaisiin vahvistaa jakamalla nykyinen infra- ja kalustoyksikkö kahteen osaan. Tämä tarkoittaisi käytännössä uuden yksikön perustamista. Mikäli näin on, päätöksen teko asiassa tapahtuisi HKL:n johtokunnan ja kaupunginhallituksen tasoilla, kertoo toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski**.

Valittavat ratkaisuvaihtoehdot toimitivat täysin yhteen aiemmin käynnistyneen INKA:n ja KUPI:n infratoimintoja koskevien muutossuunnitelmien kanssa eikä niihin ole aiheutumassa merkittävää muutostarvetta.

Mahdollista koko INKA:a koskevista muutoksista tullaan päättämään kevään aikana. ➡



1. Vierailu metrovarikolle oli mielenkiintoinen kokemus.
2. Metrolinjat oli jaettu värikoodeihin ja niitä oli yhteensä neljä. Keltaisen metrolinjan Entrecampos-asemalta oli yhteys lähijuniin.
3. Lissabonin ratikat ovat itsessään nähtävyys. Jotkut raitiovaunuista ovat ajalta ennen ensimmäistä maailmansotaa ja toimivat silti täydellisesti.
4. Lissabonin katukuvassa vilahteli myös kaupunkipyöriä.
5. Jalkapallo-ottelut ovat Lissabonissa suuren luokan tapahtumia.

Teksti Soile Jästerberg ja Ulla Paukku Kuvat Mika Tähti ja Hannu Lehtinen

Opintomatalla Lissabonissa

Suuntasimme HKL:n ammattiyhdistyksen yhteisjärjestön JHL:n hallituksen kanssa Lissaboniin viiden päivän reissulle syksyllä 2019. Lähdimme matkaan 12 jäsenen voimin, ja matkan kantavana teemana oli joukkoliikenne Lissabonissa.

Vaikka kävelimme paljon, pääsimme tekemään monia kiinnostavia havaintoja paikallisesta joukkoliikenteestä. Lähijunat oli metron tavoin jaettu värikoodeihin, ja Lissabonin alueelle oli oma vyöhykelippunsa ja metropolialueelle omansa. Paikallisia kaupunkipyöriä näkyi katukuvassa aivan kuten Helsingissäkin.

Lissabonin loistava joukkoliikenneverkosto pitää huolen siitä, että

siirtyminen minne tahansa kaupungissa on helppoa ja edullista. Raitiovaunut ja metrojunat ovat kaikkein käytetyimpiä joukkoliikennevälineitä, mutta kuljimme myös busseilla ja paikallisjunilla.

Vierailu metrovarikolla

Pääsimme vierailemaan perjantaina 27.9. Lissabonin metrovarikolla, joka sijaitsee Estrada da Pontinhassa. Saimme kahden tunnin opastetun kierroksen. Sitä ennen meille suoritettiin tiukat turvatoimet.

Lissabonin metro (portugaliksi *Metro de Lisboa*) on kaikkienensa 38 kilometriä pitkä. Sillä on neljä linjaa ja 46 asemaa. Metron rakennustyöt alkoivat 7. elokuuta 1955, ja matkustajaliikenne aloitettiin

neljä vuotta myöhemmin. Metroverkosto kattaa nykyään valtaosan kaupungista. Jokaisella metrolinjalla on oma nimensä. Vihreä linja on *Verde*, Punainen *Vermelha*, Sininen *Azul* ja keltainen *Amarla*. Punaisella metrolinjalla pääsi lentoasemalle asti.

Matkan aikana vierailimme myös Carrisin raitiovaunu- ja bussimuseossa, joka sijaitsi aivan raitiovaunuvälikön läheisyydessä. Jotta matkamme ei olisi ollut pelkkää joukkoliikennettä, kävimme muun muassa jalkapallo-ottelussa. Vastakkain pelasivat lissabonilainen S.L Benfica ja Vitória F.C Setúbalista.

Teksti Ulla Paukku Kuva Jonna Pennanen

Great Place to Work -tutkimus kannustaa toimenpiteisiin

Syksyn 2019 Great Place to Work -tutkimus osoitti, että työhyvinvointia on parannettava konkreettisin toimenpitein, ja että meidän kaikkien on osallistuttava talkoisiin.

Great Place to Work -tutkimuksen kokonaistulos oli nyt 38, kun se vuonna 2017 oli 39. Myös vastausprosentti laski entisestään ja oli 53,6, kun se vuonna 2017 oli 61,4. Liikennöintiyksikön työhyvinvointitulos nousi huomattavasti, kun taas talous ja toiminnanohjaus- sekä henkilöstö ja liiketoiminnantuki -yksiköiden yhteenlaskettu tulos ja kunnossapitoyksikön kokonaistulos laskivat. Infra- ja kalustoyksikön tulos pysyi samana.

Käymieni keskustelujen ja GPTW-kyselyn perusteella HKL:n tehtävä koetaan tärkeäksi, yhteishenki työyksiköiden sisällä tuntuu olevan hyvä ja työkaivereiden kanssa tullaan toimeen. Nämä ovat asioita, joiden varaan meidän on hyvä rakentaa parempaa työpaikkaa, toteaa henkilöstöjohtaja Petri Lumijärvi.

Yllättävin tulos oli se, että ylimmän johdon tulokset eroavat muiden tuloksista merkittävästi erityisesti uskottavuutta mittaavassa osa-alueessa. Yksiköiden ja tiimien/toimintojen välisissä tuloksissa oli myös merkittäviä eroja.

Alle kaksi vuotta palveluksessa olleiden tulokset erosivat positiivisesti kauemman talossa työskennelleiden tuloksista. Lisäksi sukupuolten välisissä tuloksissa muu-ryhmän tulokset erosivat merkittävästi miesten ja naisten välisistä tuloksista. Tähän liittyy vahvasti tasa-arvoisuuden ja oikeudenmukaisuuden kokemus.

– HKL:ssä korostuu kaksi asiaa, joiden parissa meidän on syytä tehdä toimenpiteitä. Toinen on työyksiköiden väliset raja-aidat ja toinen johdon etäisyys muusta organisaatiosta. Jokaisen työporukan tulee myös kehittää omalta osaltaan HKL:ää paremmaksi työpaikaksi, Lumijärvi muistuttaa.

Johdolla omat toimenpiteet

Johto laati omat toimenpiteensä työhyvinvoinnin parantamiseksi.

– Johdossa tiedostetaan, että meillä on nyt suurin vastuu työpaikkamme parantamisessa, Lumijärvi toteaa.

Johdon tavoitteena on saada lisää aikaa johtamiseen ja johdettavien

kasvokkain kohtaamiseen, mutta myös jaksamisesta huolehtimiseen. Lisäksi johto haluaa parantaa henkilöstön ja johdon välistä ymmärrystä muun muassa jalkautumalla HKL:n eri työpisteisiin, jotta keskustelu koko henkilöstön kanssa helpottuu.

Great Place to Work -tuloksia on jo työstetty yksiköittäin ja työtiimeittäin keskustelemalla ja sopimalla konkreettisista parannuskohteista, joita on kertynyt kymmenittäin. Tässä poimintoja.

Valvomot: Vahvistetaan valvomoiden välistä yhteistyötä ja toisten työn arvostusta.

Kuljettajat: Poistetaan työvuoronvaihtolappujen täyttämispakko kuljettajien keskinäisissä työvuorojen vaihdoissa, pelkkä ilmoitus vaihdosta riittää.

Liikennepalvelut: Kiinnitetään enemmän huomiota positiivisen palautteen antamiseen ja palkitaan tekijöitä hyvästä työstä.

Hankintapalvelut: Edistetään parempaa tiedonkulkua viikoittaisilla tiimipalavereilla.

Henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtoryhmä: Parannetaan henkilöjohtamista muun muassa kehittämällä johtoryhmätyöskentelyä sekä tekemällä tilaa keskustelulle ja kehittämiseksi.

Infran kunnossapidon asiantuntijat: Luodaan selkeät tavoitteet ja sille yksikertainen mittaristo.

Infrapalvelut: Ihmisiä rohkaistaan tasapainottamaan työ ja muu elämä.



Missä mennään yhtiöittämisen valmisteluissa?



Yhtiöittämisen valmistelu etenee kesällä 2019 valmistuneen HKL:n hallintomuotoselvityksen mukaisesti. HKL on tarkoitus yhtiöittää yhtenä kokonaisuutena, johon kuuluvat niin liikennöinti, infra ja kalusto kuin myös infran ja kaluston kunnossapito.

Yhtiöittämisen taustaksi valmisteltiin syksyllä yhdessä Espoon ja Vantaan kanssa selvitys raitiotieverkkojen seudullisesta organisoimisesta. Metron osalta vastaava

selvitys valmistuu maaliskuussa. Tämän kevään aikana HKL ja kaupunginkanslia tekevät yhdessä erilaisia yhtiöittämisen valmisteluun liittyviä tehtäviä, kuten henkilöstövaikutusten arviointia. Kaikkien työt säilyvät yhtiöittämisessä.

HKL:n kannalta yhtiöittämisen yksi merkittävimmistä eduista on, että yhtiömuodossa voimme paremmin toimia paitsi Helsingin, myös koko pääkaupunkiseudun kaupunkiraideliikenteen

osaamiskeskittymänä. Lisäksi pystymme työnantajana tarjoamaan henkilöstölle vielä monipuolisempia ja kiinnostavampia tehtäviä.

HKL:n johtokunnan esityksestä asiaa käsittelee ensin kaupunginhallitus ja sitten kaupunginvaltuusto. Toiveena on, että kaupunginvaltuusto tekisi päätöksensä vielä ennen juhannusta. Yhtiö voisi silloin aloittaa toimintansa mahdollisesti vuoden 2021 alussa. ➡

Raitiovaunukalusto oli syksyllä 2019 paremmassa kunnossa kuin HSL:n laaduntarkkailussa koskaan aikaisemmin. Laatu koheni lähes kaikilla tekijöillä mitaten. Eniten parani kevääseen 2019 verrattuna portaiden ja lattioiden kunto. Metrokaluston laatu parani hieman kevääseen 2019 verrattuna. HSL tarkkaili viime syksynä yhteensä yli 4 000 bussin ja kiskokulkuneuvon kuntoa. Laaduntarkkailu jatkuu myös tänä vuonna.

HSL:n syksyn 2019 asiakastytyväisyystutkimus kertoo, että 87 prosenttia Helsingin seudun matkustajista oli erittäin tai melko tyytyväisiä joukkoliikenteeseen. Kaikkien tyytyväisimpiä olivat raitiolikenteen ja metron matkustajat, joista oli tyytyväisiä 89 prosenttia. Vyöhykkeistä parhaat arvostamat sai A.

HSL:n viimevuotinen vyöhykeuudistus on tuonut lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja kasvattanut lipunmyyntiä. Matkustajamäärien kasvu voimistui viime vuonna uudistuksen jälkeen. Kasvu näkyi erityisesti Espoon metroasemilla, joilta nousi kyytiin touko–lokakuussa 2019 reilut 10 prosenttia enemmän matkustajia kuin samalla ajankaksella vuonna 2018. Kehitystä selittää muun muassa se, että monien matkustajien lippujen hinnat laskivat uudistuksen ansiosta.

Helsingin seudun joukkoliikenteen sähköistyminen ottaa suuren harppauksen elokuussa 2021, kun yhdeksää bussilinjaa ryhdytään ajamaan pelkästään sähköisellä kalustolla. HSL käynnistää piakkoin linjojen kilpailutuksen, jonka ehtona on sähköbussien käyttö. HSL:n tavoitteena on se, että vähintään 30 prosenttia Helsingin seudun busseista kulkisi sähköllä vuoteen 2025 mennessä, ja tavoite toteutuu hyvin todennäköisesti. ➡

Heikki Viika aloitti hankejohtajana infra- ja kalustoyksikössä



HKL:n hankejohtajana infra- ja kalustoyksikössä on aloittanut **Heikki Viika**. Hankejohtajan pääasiallinen tehtävä on vastata metron kapasiteetin kehittämisestä ja johtaa tähän liittyvien kehityshankkeiden kokonaisuutta. Viika on osalle HKL:läisistä jo tuttu nimi aiemmista työpaikoistaan Powernetillä, Eforella ja Bombardierilla.

Viikalla on runsaasti kokemusta laajojen investointi- ja kehittämishankkeiden toteuttamisesta, liiketoiminnan

kehittämisestä sekä osaamista raide- liikenteestä, turvallisuudesta ja riskien hallinnasta. Lisäksi hänellä on vuosien kokemus kansainvälisistä tehtävistä. ➡

Kaupunkiraideliikenne- kuljettajakurssi 1/2019

Vasemmalta oikealle: Teemu Viberg, Pekka Korkala, Risto Ojanen, Mohamed Youssef, Jani Hukkanen, Sanna Kähkönen, Liu Pitkänen, Liina Tuokko, Kyra-lii Onza, Teemu Hakonen, Patrik Filipowski ja Juha Nyman.



Kuva Miska Engström

Raitiovaunun- kuljettajakurssi 5/2019

Vasemmalta oikealle takarivissä: ajo-opettaja Abdelkrim Boughzou, Markus Saastamoinen, kouluttaja Tom Roine, Sanna Hartikainen, ajo-opettaja Oskar Sjöholm, Hanna Juntunen, koulutuskoordinaattori Marko Huupponen, kouluttaja Hanna Koskinen, ajo-opettaja Michaela Holmström, ajo-opettaja Kai Toivonen ja kouluttaja Irene Burman.

Vasemmalta oikealle eturivissä: Kai Lönnbäck, Esa Partanen, Soli Ahmadi, Tuomas Riipinen, Veikko-Juhani Tervo, Joonatan De Pascale, Rico Warchalowski, Tapio Nupponen, Jere-Pekka Lehmus ja Antero Sivonen.



Kuva Mia Stenroos

Kurkistus HKL:n toimistotiloihin

HKL:n toimistohenkilökunta muutti viime vuoden lopulla uusittuihin toimistotiloihin varikoille. Käydään katsomassa, miltä työtilat näyttävät!



Metrovarikon 2. kerroksen toimistotilat muutettiin isommaksi avoimeksi tilaksi. Kokolattiamatot vaimentavat ääntä tehokkaasti. Kyltti katonrajassa muistuttaa vielä Helsingin yliopiston metroaseman entisestä nimestä.



Kun työkaverit istuvat samassa työtilassa, ajatustenvaihto on mutkatonta. Keskusteluihin on helppo kaikkien osallistua.



Vallilan neuvotteluhuone Spåraa somistaa Artic-raitiovaunun kuva.



Kahden hengen palaveritilassa voi pitää pieniä palavereja. Kopit ovat äänieristettyjä, joten puhelut ja keskustelut eivät häiritse muita tiloissa työskenteleviä.



Vastamelukuulokkeet eivät poista ympäristön ääniä, mutta vaimentavat niitä. Yhteisissä tiloissa työskennellessä on tärkeää muistaa, että esimerkiksi äänekkäät ja runsaat keskustelut saattavat olla häiritseviä työkaverille. Jutella saa, mutta pidemmät keskustelut kannattaa käydä vaikkapa puhelinkopeissa.