

LIIKENNEPEILI

NRO 3 • 2021

HKL:n henkilöstön oma lehti

Raitiovaununkuljettaja
Markus Laaja

**Tyypiajokoulutus
uudella pikaratikalla**

**6 HKL:n
työ jatkuu
yhtiössä**

10

**Ruskeasuon
uusi varikko
suunnitellaan
vastuullisesti**

13

**Terveiset
Kazakstanista**



- 3 Päätoimittajalta**
Yhtiöittämis päätöksen jälkeen voimme rauhoittua rakentamaan hyvää tulevaisuutta
- 4 Työntekijän päivä**
Tyypiajokoulutus uudella pikaratikalla
- 6 HKL:n työ jatkuu yhtiössä**
- 7 Näkökulma**
Projektipäällikkö Tiina Hulkko:
Seudullinen yhteistyö tuo hyötyjä myös Vantaalle
- 8 Koeajot kirittävät länsimetron toisen vaiheen kohti loppusuoraa**
- 10 Ruskeasuon uusi varikko suunnitellaan vastuullisesti**
- 11 Vieraskynä**
Toimitusjohtaja Pekka Sirviö

- 12 Työhyvinvointi**
HKL:ssä valmistellaan monipaikkaisen työn mallia
- 13 Kollega ulkomailla**
Antti Vigeliuksen terveiset Kazakstanista
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä HKL:ssä**
- 16 Historian havinaa**
Helsingin metron viralliset avajaiset elokuussa 1982

Yhtiöittämispäätöksen jälkeen voimme rauhoittua rakentamaan hyvää tulevaisuutta

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti HKL:n yhtiöittämisestä lopulta selvällä enemmistöllä. Keskustelu niin poliittisissa päätöksentekoelementeissä kuin julkisuudessa oli kuitenkin osin hyvin kiivasta. Niin HKL:n johtokunta, kaupunginhallitus kuin kaupunginvaltuusto tekivät yhtiöittämis päätöksen liittyen hyviä täydennyksiä ja evästyksiä, jotka ohjaavat yhtiön toimintaa. HKL:n johtokunta piti lausunnossaan tärkeänä, että HKL yhtiöitetään kokonaisuutena eikä HKL:ää pilkota, kuten monesti aiemmissa yhtiöittämissuunnitelmissa on ollut lähtökohtana. Johtokunta korosti myös, että yhtiön tehtävänä on maksimoida yhteiskunnallista etua eikä esimerkiksi suppeasti yhtiön taloudellista etua. Johtokunta korosti myös, että yhtiössä tulee varmistaa laajan avoimuuden noudattamisen periaate ja turvata henkilöstön asema.

Kaupunginhallitus jätti yhtiöittämis päätöksen pöydälle ja kokousten välissä pormestari Vartiainen johdolla kutsuttiin Espoon ja Vantaan johtavia poliittisia luottamushenkilöitä seudullisen keskusteluun, jossa varmistettiin naapurikaupunkien pitävän yhtiömuotona tarkoituksenmukaisena mallina seudulliselle yhteistyölle. Kaupunginhallitus piti myös tärkeänä yhtiön toiminnan avoimuutta ja kaupungin luottamushenkilöiden tiedonsaantioikeutta. Kaupunginvaltuustossa käytetyissä puheenvuoroissa korostuivat tavoiteltava seudullisen laajeneminen ja henkilöstön aseman turvaaminen.

Nämä evästyksset ovat mielestäni yhtiölle erittäin hyvä ja eettinen pohja toimia. On yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta olennaista, että yhtiö tavoittelee laaja-alaisesti kokonaisuuden optimointia terveellä tavalla, toimii avoimesti ja pitää henkilöstöstään hyvää huolta.

Olen iloinen yhtiöittämis päätöksestä, mutta surullinen siitä, kuinka paljon asia lopulta jakoi meitä HKL:läisiä. Olen kuitenkin vakuuttunut, että ne huolet, joita yhtiöittämisen pelättiin tuovan tullessaan, eivät realisoidu. Yhtiömalli antaa meille mahdollisuuden hoitaa tehtäväämme yhä paremmin, joustavammin ja mielekkäämmin. Se antaa myös mahdollisuuden naapurikaupungeille liittyä omistajiksemme ja siten rakentaa HKL:stä koko seudun kaupunkiliikenteen osaa-miskeskittymä. Ja on ehdottomasti yhtiön edun mukaista toimia niin, että sen henkilökunta voi hyvin. Olenkin vakuuttunut, että muutaman vuoden päästä takaisin päin katsottaessa HKL:läiset ovat iloisia vuonna 2021 tehdystä hyvästä toimintaedellytyksiämme parantaneesta päätöksestä. ●

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja



Kuva Miska Engström

12 HKL:ssä valmistellaan monipaikkaisen työn mallia



Kuvitus Elina Rajala

4

8

13

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

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:

Ulla Paukku p. 310 20338
Kaisa Mutka p. 310 35105
Mia Stenroos p. 040 4840167
Taru Kalvi p. 040 6281577

Toimituskunta:

Ville Lehmuskoski (pj)
ville.lehmuskoski@hel.fi
Petri Lumijärvi
petri.lumijarvi@hel.fi
Toni Jurva
toni.jurva@hel.fi
Artturi Lähdetie
artturi.lahdetie@hel.fi
Laura Penttinen
laura.penttinen@hel.fi
Jukka Stenberg
jukka.stenberg@hel.fi
Hannes Saarikoski

hannes.saarikoski@hel.fi
Antti Nousiainen
antti.nousiainen@hel.fi
Markus Lustig
markus.lustig@hel.fi

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Mia Stenroos

Paino:
Painotalo Plus Digital

Paperi:
sisus GalerieArt Matt 100 g
kansi GalerieArt Matt 150 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

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



Tyypiajokoulutus uudella pikaratikalla

TEKSTI JA KUVAT **MIA STENROOS**

Raitiovaununkuljettaja **Markus Laajan** työpäivä alkaa klo 16.30 Töölön varikon luokahuoneessa. Päivä on tällä kertaa hieman erilainen, sillä hän osallistuu uuden pikaratikan tyypiajokoulutukseen. Mukana on myös toinen koulutettava, **Kalle Henriksson**.

Koulutus alkaa vaunun teknisiin ominaisuuksiin tutustumisella opetusmateriaalin avulla. Seuraavaksi siirrytään tutustumaan itse vaunuun ja harjoitellaan käyttöönottoa.

– Onpa iso ja paljon kaikkea. On tämä vähän erikoisempi, Markus toteaa tutustut-

tuaan ohjaamoon.

Markus aloittaa matkan kohti Kauppatori. Kruununhaan ja Aleksanterinkadun kautta. Kouluttaja ei tyypilliseen ajo-opetustapaan mene kuljettajan kanssa ohjaamoon antamaan ohjeita.

– Annetaan itse ajaa ja kokeilla, he ovat ammattilaisia, toteaa kouluttaja **Tom Roine**.

Elokuussa kahden viikon aikana koulutettiin noin 60 kuljettajaa, talvikauden aikana on tarkoitus kouluttaa kaikki. Myös raivausyksikkö HE125:n kikkamiesten,

liikenteenohjaajien ja liikennetyönjohtajien on tärkeää tutustua uuteen vaunuun.

Erot vanhempaan Articiin

Ajaminen pikaratikalla ei juurikaan eroa perus-Articilla ajamisesta, tosin kahteen suuntaan ajettavuus tuo oman vivahteensa suuntaa vaihdettaessa. Tätä harjoiteltiin Töölön varikon pihassa, josta jatkettiin takaisin Kauppatorille.

– Teknisiä asioita on enemmän muistettavana, esimerkiksi kaksipuolisten ovien kanssa saa olla tarkkana, Markus toteaa.

Ovien avausnapit on turvallisuussyistä sijoitettu eri puolille ohjaamoa, toinen oikealle, toinen vasemmalle puolelle.

Pikaratikka on suunniteltu toisenlaiseen rataverkostoon, mitä kantakaupungissa on. Sen vuoksi vaunu ei mahdu kaikille pysäkeille muun muassa pituutensa vuoksi. Tulevassa Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen rataverkostossa tilanne on aivan toinen. Pidemmällä rataosuuksilla ja suuremmilla ajonopeuksilla pikaratikan ominaisuudet pääsevät oikeuksiinsa.

Palaute tärkeää

Ajokoulutuksen päätyttyä kaupungilla palataan vielä hetkeksi Koskelan varikon luokahuoneeseen. Nyt kuljettajat voivat antaa palautetta esimerkiksi ohjaamon toimivuudesta. Käyttäjäpalaute on tärkeää ohjaamotyöryhmälle, Transtechille sekä muille kehitystyötä tekeville.

Koulutuspäivä päättyy klo 20.30. Seuraavaksi Markus pitää lounastauon ja siirtyy varallaoloon loppuillan ajaksi. ●

Kuka?



- Raitiovaunun-
kuljettaja
Markus Laaja
- Liikennöintiyksikkö

Tätä et tiennyt minusta:
Vapaa-aika kuluu perheen
ja musiikin parissa

Pikaratikka: ForCity Smart Artic X54

► Klo 16.30-17.00

Opetusmateriaalia vaunun teknisistä ominaisuuksista.



► Klo 18.05-18.20

Jäätelötauko Kauppatorin pysäkillä.



◀ Klo 17.00-17.45

Vaunuun tutustumista ja käyttöönoton harjoittelua varikolla kouluttaja Tom Roineen opastuksella.

► Klo 18.20-20.00

Kohta lähdetään. Ajo-opetus tapahtuu reitillä Koskelan halli – Kauppatori –Töölön halli – Kauppatori.



► Klo 20.00-20.15

Markus tutustuu vaunun teknisiin ominaisuuksiin toisen kuljettajan, Kallen, ajaessa takaisin Koskelan varikolle.



► Klo 20.15-20.30

Lopuksi vielä tarkistetaan, että kaikki tarvittavat asiat on koulutuksessa käyty läpi sekä annetaan palautetta.



HKL:n työ jatkuu yhtiössä

HKL yhtiöitetään yhtenä kokonaisuutena. Yhtiöittämisestä päätti Helsingin kaupunginvaltuusto syyskuussa. Suunnitelman mukaan yhtiö aloittaa toimintansa vuoden 2022 alussa.

TEKSTI KAISA MUTKA KUVAT HKL



HKL:n yhtiöittämistä on valmisteltu siitä lähtökohdasta, että nykyisestä liikelaitosmuotoisesta HKL:stä tulee osakeyhtiö yhtenä kokonaisuutena. Henkilöstö siirtyy uuteen yhtiöön vanhoina työntekijöinä, ja työt ja tehtävät jatkuvat entisenlaisina.

Yhden yhtiön kautta konserniksi

Suunnitelman mukaan yhtiöittäminen etenee vaiheittain: aluksi perustetaan yksi yhtiö, johon kuuluvat HKL:n raitio-, lautta- ja kaupunkipyöräilyliiketoiminta. Alkuvaiheessa metron omaisuus ja liikennöintisopimus jäävät erilliseen liikelaitokseen.

Yhtiön perustaa Helsingin kaupunki. Vantaan kaupunki tulee kuitenkin jo syksyn 2022 aikana yhtiön osakkaaksi, vaikka sillä ei vielä ole omaa raitioliikennettä.

Toisessa vaiheessa, näillä näkymin vuonna 2023 Vantaan päättäessä oman raitiotiensä toteutuksesta, yhtiö jakautuu konsernimalliseksi yhtiöksi. Tässä vaiheessa metron omaisuus on todennäköisesti edelleen erillisessä liikelaitoksessa. Vantaa on nyt mukana yhtiössä täysimääräisesti.

Viimeisessä vaiheessa – Siemensin oikeudenkäynnin

nin ratkettua – liikelaitos lakkautetaan ja metron omaisuus siirtyy konsernille.

– Konsernirakenne on suunniteltu niin, että naapurikaupungit voivat vaikuttaa yhtiössä juuri sellaisiin toimintoihin, jotka ovat niille tarpeellisia, sanoo HKL:n toimitusjohtaja **Ville Lehmoskoski**.

– Yhden yhtiön kautta etenemisen yksi hyvä puoli on, että Helsinki voi pohtia yhtiön organisaatorakennetta uudestaan, mikäli Vantaa päättäisikin olla toteuttamatta omaa ratikkaansa. Tällöin voisi hyvin olla viisasta siirtää konsernirakenteeseen siirtymistä myöhemmäksi.

Koko HKL:n henkilöstö siirtyy yhtiöön

HKL:n nykyinen henkilöstö siirtyy uuteen yhtiöön vanhoina työntekijöinä, ja kaikkien tehtävät jatkuvat ennallaan. Seudullisessa organisaatiossa henkilöstölle voi avautua uudenlaisia tehtäviä tai mahdollisuuksia laajentaa osaamistaan.

Henkilöstöä on kiinnostanut muun muassa etuihin liittyvät kysymykset. Pysyvätkö nykyiset henkilöstöedut ennallaan?

– Henkilöstön edut säilyvät nykyisellä tasolla. Joitakin muutoksia varmasti tulee yhtiömuotoon siirryttäessä, mutta tilalle hankitaan korvaavia etuja, Lehmoskoski sanoo. ●



Metron omaisuus siirtyy myöhemmin yhtiöön

- Alkuvaiheessa kaupunkiliikenneyhtiön ulkopuolelle omaan liikelaitokseen sijoittuu koko metron omaisuus: metron infrastruktuuri, kalusto ja liikennöintisopimus.
- Kaikki metroon liittyvä muu toiminta kuuluu yhtiölle. Myös metron parissa työskentelevä henkilöstö siirtyy suoraan yhtiöön.
- Liikelaitos ostaa metron kuljettajapalvelut, kunnossapidon, isännöinnin ja investointien toteuttamisen yhtiöltä.
- Väliaikainen järjestely liittyy meneillään olevaan automaattimetron oikeudenkäyntiin Siemensin kanssa. Järjestelyllä varmistetaan, ettei Helsingin saatavat Siemensiltä vaarannu. Jotta tämä riski vältetään, metron omaisuus jätetään toistaiseksi liikelaitokseen.
- Kun oikeudenkäynti päättyy, metron omaisuus siirretään liikelaitoksesta yhtiöön.

NÄKÖKULMA

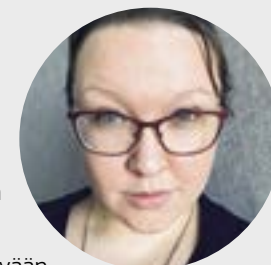
SEUDULLINEN YHTEISTYÖ TUO HYÖTYJÄ MYÖS VANTAALLE

VANTAALLA SUUNNITELLAAN pikaraitiotietä, joka tulee kulkemaan lentoasemalta Tikkurilan ja Hakunilan kautta Helsingin puolelle Mellunmäkeen. Vantaan ratikka on yksi kaupungin kärkihankkeista, ja suuri osa kaupungin tulevasta kasvusta on uudessa yleiskaavassa suunnattu tähän kasvukäytävään, ratikkakaupunkiin. Hankkeelle haetaan investointipäätöstä kaupunginvaltuustolta vuonna 2023, jolloin rakentaminen voisi alkaa aikaisintaan 2024 ja liikennöinti 2028.

Raitiotie on katusuunnitteluvaiheessa, ja suunnittelua edistetään järjestelmällisesti kohti mahdollista rakentamisvaihetta. Jos kaupunki päättää ratikan toteutuksesta, edessä on varikon suunnittelusta ja rakennuttamista sekä raitiotietekniikkaa ja vaunujen hankintaa, joista Vantaalla ei uutena ratikkakaupunkina ole käytännön osaamista. Naapurikaupungista tätä kokemusta löytyy, joten olemassa olevaa osaamista on järkevää hyödyntää ja toimia yhdessä.

Yhteisen kaupunkiliikennekonsernin ja sen tytäryhtiönä olevan kalusto- ja varikkoyhtiön kautta Vantaan kaupunki voi saada sekä tarvittavaa osaamista hankkeeseensa, että taloudellista hyötyä. Vaunujen hankinnassa yksittäisen vaunun hintaa voidaan saada alas suuremmalla hankintavolyymillä, ja muutama varavaunu voidaan seudun yhteiskäytössä jättää hankkimatta. Varikon osalta raskainta huoltoa ei kannata tehdä jokaisella varikolla, vaan keskittää se Helsingin nykyisille varikoille. Nämä synergiahyödyt tuovat Vantaalle miljoonien eurojen säästöt, ja lisäksi seudun varikkoverkostoa ja vaunumäärää voidaan suunnitella ja hallita kokonaisuutena.

Tiina Hulkko, projektipäällikkö / Vantaan ratikka
Vantaan kaupunki



”
Synergiahyödyt tuovat Vantaalle miljoonien eurojen säästöt.

Koeajot kirittävät länsimetron toisen vaiheen kohti loppusuuraa

Länsimetron 2. vaihe on edennyt aikataulussa. Koeajoja on jo suoritettu kolmessa erässä, ja seuraava koeajojakso on marraskuussa. Metroliikenne Kivenlahteen avautuu matkustajille näillä näkymin vuonna 2023.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **LÄNSIMETRO OY**



Koeajot ovat tärkeitä etappeja uuden Matinkylä–Kivenlahti-rataosuuden käyttöönoton valmistelussa, ja siksi asiantuntemusta on tarvittu HKL:n organisaation kaikilta tasoilta.

Koeajot alkoivat Finnöö–Kaitaa-osuudella kesäkuussa, jolloin ratakuorma-autolla testattiin radan ja raitinfran edellytykset koeajoon metrojunalla. Heinäkuussa samalle koeajojakson rataosuudelle päästettiin metrojuna. Elokuussa koeajoja jatkettiin Soukkaan.

Koeajoissa ajetaan max. 20 kilometrin tuntivauhdilla aina siihen asti, kunnes koko rataosuus on todettu turvallisesti liikennöidä suuremmalla nopeudella.

– Koeajojen tärkein tehtävä on varmistaa radan ja järjestelmien toimivuus ja turvallisuus. Rata-alustan tulee olla moitteeton ja asetinlaitteen sekä turvallisuusjärjestelmien toimia, käyttöönottopäällikkö **Ari-Pekka Tarvainen** painottaa. – Koeajojen aikana kirjataan järjestelmien ja radan mahdolliset puutteet, ja ne raportoidaan ja korjataan pikimmiten.

Vuoden loppuun mennessä koeajot ovat laajentuneet koko länsimetron uudelle rataosuudelle. Nyt aluksi koeajoja on tehty yhden junan voimin, mutta raitinfran toimivuuden varmistuessa vuoden lopulla kalustomäärää lisätään. Ensi vuoden alussa koeajot laajentuvat Sammalvuoren varikkoalueelle. Tavoitteena on saada koeajot suoritettua syksyyn 2022 mennessä, minkä jälkeen tarkastellaan mahdollisuutta aloittaa tekninen koeliikenne.

Koeajojen valmistelut vievät aikaa

Koeajojen valmistelut aloitettiin jo hyvissä ajoin keväällä. Valmistelujen tueksi koottiin koeajoryhmä, joka koostuu HKL:n, Länsimetro Oy:n ja asetinlaitetoimittaja Mipron edustajista. Ryhmässä määriteltiin ne vaatimukset, joiden tulee täytyä ennen koeajoja ja koeajojen aikana. Koeajoja varten tehtiin varaukset ja aikataulut tarvittavalle kalustolle ja henkilöstölle, kuten metrojunille kuljettajineen. Kaikki koeajoihin osallistuvat radalla toimivat henkilöt saavat työmaaperehdytyksen.

– Kun koeajojakso aloitetaan, hanke luovuttaa koeajettavan alueen HKL:n hallintaan. Tämä takaa sen, että voimme toimia niiden HKL:n turvallisuussäädösten mukaisesti, jotka pätevät normaalissakin metroliikenteessä, Tarvainen kertoo.

Kohti teknistä koeliikennettä

Koeajojen lisäksi urakoitsijat tekevät pistetestaukset ja käyttöönottokokeet Matinkylä–Kivenlahti-osuudella; jokaiseen länsimetron 52 tekniseen järjestelmään liitetty laite, mittari ja komponentti testataan yksi kerrallaan. Pistetestauksessa varmistetaan, että laite on asennettu oikein ja toimii suunnitellun mukaisesti. Pistetestausta seuraavat järjestelmäkohtaiset toimintakokeet, joihin myös HKL osallistuu.

Testausvaihe jatkuu syksyn ja talven aikana metroasemakohtaisilla testauksilla, joissa testataan koko-

naisen metroaseman, viereisten asemien ja ratalinjan järjestelmien toiminta erilaisissa poikkeustilanteissa, kuten erimittaisien sähkökatkojen aikana sekä tulipalo- ja tulvatilanteissa. Näin varmistetaan nyky-aikaisen metroinfran turvallinen toiminta myös poikkeusoloissa.

Kesälle 2022 ajoittuu länsimetron 1. ja 2. rataosuuden liittäminen yhdeksi kokonaisuudeksi. Vaihe on kriittinen, sillä silloin testataan asetinlaitteen sekä muiden järjestelmien lopullinen toimivuus ja yhteensopivuus uuden ja vanhan rajapinnassa. Yhdistäminen tulee merkitsemään erityisjärjestelyjä Matinkylän metroasemalla.

Kesän aikana järjestetään lisäksi 200 metrounankuljettajalle perehdytys uuteen rata-alueeseen ja varikkoajoon. ●

Mikä on asetinlaite?

Asetinlaite on metron liikenteenohjausjärjestelmän perusta, se muun muassa määrittää metrojunien kulkutiet radalla ja antaa HKL:n liikenteenohjausvalvomoon ajantasaisen tiedon siitä, missä kohdissa rataosuutta metrojunat kulloinkin ovat.

Asetinlaite pitää huolta myös turvallisuudesta varmistamalla, että junalla on vapaa kulkutie ja turvallinen etäisyys junien välillä säilyy.

Asetinlaitteen koko metrolinjalle on toimittanut suomalainen turvallisuuden ja ympäristötekniikan yritys Mipro Oy.





Ruskeasuon uusi varikko suunnitellaan vastuullisesti

Ruskeasuon yhdistetyn raitiovaunu- ja bussivarikon suunnitteluvaihe on saatu päätökseen ja rakentaminen alkaa tänä syksynä. Suunnittelussa on osallistettu ja kuultu HKL:n henkilökuntaa. Myös vastuullisuus on tärkeä osa hanketta.

TEKSTI **MIA STENROOS JA HANNA LEINO** KUVA **ARKKITEHTITYÖHUONE APRT OY**

Ruskeasuon raitiovaunuvarikko edistää Helsingin tavoitteita raitioliikenteen laajentamisesta ja mahdollistaa Helsingin tulevien pikaraitioteiden, esimerkiksi Länsi-Helsingin raitioteiden, kaluston säilyttämisen ja kunnossapidon. Varikon suunniteltu kapasiteetti on 100 pitkää, 28-35 metristä raitiovaunua.

Varikkotilojen valvomo- ja pajatilojen suunnitteluun on otettu mukaan muun muassa kunnossapidon ja liikennöinnin henkilökuntaa. Hallinnollisia toimistotiloja sinne ei varsinaisesti ole tulossa.

– Olemme yhdessä miettineet tulevaisuuden varikkoa, mitä se tarkoittaa ja mitä se vaatii tiloilta, kertoo HKL:n varikkohankkeiden hankejohtaja **Jarno Köykkä**.

Askel kerrallaan kohti ympäristötehokkuutta

Ympäristötehokkuutta edistetään

Ruskeasuon varikolla monella tapaa, huomioiden suuren rakennuskohteen ominaispiirteet. Varikon pääurakoitsijaksi valitulle Skanskalle ihmisistä ja ympäristöstä välittäminen on etusijalla kaikessa toiminnassa.

– Ympäristöasioilla on yhtä iso painoarvo Skanskan toiminnassa siinä missä laatu- ja turvallisuusasioilla. Tavoitteenamme on, että projektien ja rakentamisen ympäristövaikutukset ovat mahdollisimman vähäisiä, ja siksi panostamme ympäristö- ja energiatehokkuuteen, kertoo Skanskan projektiassistentti **Hanna Leino**.

Varikon ympärivuorokautinen käyttö mahdollistaa rakennuksen sisäisen energiankierrätyksen. Tämä toteutuu siten, että maalämpöjärjestelmän jäähdytysverkostojen lauhde- ja hukkalämmöt kierätetään ja hyödynnetään rakennuksen lämmityksessä.

Varikon ulkovalaisinvalinnoilla on mahdol-

lista pienentää niiltä vaadittavaa käyttöhoia ja toteuttaa kansitason valaistus jopa puolet normaalia pienemmällä valaisinmäärällä. Tällöin päästään energiatehokkuuden lisäksi materiaalihokkuuteen, eikä naapurialueillekaan näy liian voimakasta ja häiritsevää valoa varikolta.

Hankkeelle on tehty myös purkukaritoitus, jossa purettaville materiaaleille pyritään löytämään paras käyttötarkoitus: tuotteen uudelleenkäyttö tai sen toimittaminen takaisin raaka-ainekierto. Tämän lisäksi kohteen luontoarvot on kartoitettu ennen töiden aloitusta, ja luonnon monimuotoisuutta ja ekologista arvoa pyritään varikon alueella lisäämään hankkeelle palkatun ekologin avulla.

Päästötöntä työmatkaliikennettä pyritään kasvattamaan muun muassa tekemällä kohteeseen useita katettuja ja lämpimiä pyöräsäilytysten pisteitä. Myös sähköautojen latauspisteitä rakennetaan parkkialueelle. ●

Havainnekuva Ruskeasuon varikosta.

Tuleva päävarikko

Hanke on osa HKL:n laajempaa varikoiden kokonaiskehityssuunnitelmaa, ja varikko tulee valmistuttuaan olemaan Helsingin raitioliikenteen päävarikko Koskelan ohella. Hankkeen arvioitu valmistumisaika on 2023.

SIJAINTI:

- nykyisen Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy:n omistama bussivarikko.

TOIMINNAT:

- raitiovaunujen säilytys ja kunnossapito
- bussien säilytys, kunnossapito ja korjaus
- liikuntatilat.

KAPASITEETTI:

- 100 raitiovaunua: 30 kpl 35-metrisiä ja 70 kpl 28-metrisiä
- 6 vuorokausihuoltopaikkaa, 8 korjauspaikkaa ja sorviraide
- 220 kpl 14-metrisiä linja-autoja
- 2 bussien vuorokausihuoltopaikkaa ja 28 korjauspaikkaa.

Yhteistoiminnassa on Tampereen Ratikan vahvuus

” Tampereella alkoi maanantaina 9. elokuuta 2021 uusi aikakausi, kun Tampereen Ratikan liikennöinti aloitettiin suunnitelmien mukaisesti vajaat neljä vuotta kestäneen rakennus- ja käyttöönottovaiheen jälkeen. Yhteistyö on ollut avainasemassa Tampereen Ratikan tarinassa siitä asti, kun kaupunginvaltuusto päätti raitiotien rakentamisesta vuonna 2016. Yhteistyön konkreettisin esimerkki on ollut Tampereen raitiotiehankkeella käytössä oleva allianssimalli, jota on täydentänyt kaikkien toimijoiden vahva yhteinen tahtotila hankkeen onnistumisesta.

Allianssi on yhteistoimintamalli, jossa tilaaja sitouttaa toteuttajat, eli rakentajat ja suunnittelijat, mahdollisimman aikaisessa vaiheessa mukaan hankkeeseen. Tampereella allianssimallia käytetään niin rakentamisessa, liikennöinnissä kuin kunnossapidossa. Allianssihankkeissa korostuvat yhteistyö ja luottamus: asioista päätetään ja mahdolliset ongelmat ratkaistaan yhdessä, ja riskit ja hyödyt jaetaan allianssiosapuolten kesken. Allianssimalli on osoittanut vahvuutensa Tampereella sekä Raitiotieallianssin kehitys- että rakentamisvaiheessa, sillä rakentamistyöt raitiotien ensimmäisellä osalla valmistuivat etuajassa, ja hankkeen tavoitekustannus tullaan ennusteen mukaan alittamaan reilusti.

Liikennöinti- ja Kunnossapitoallianssit ovat Tampereella vielä kehitysvaiheessa. Liikennöintiallianssissa on tehty yhdessä töitä toimivan liikennöintipalvelun kehittämiseksi, ja raitiotieinfran kunnossapidon hoitavassa Kunnossapitoallianssissa on päästy testaamaan uusia toimintatapoja erilaisissa keliolosuhteissa. Liikennöintiallianssin palveluvaihe on käynnistymässä ensi vuoden alussa, ja kunnossapidonkin osalta toteutusvaiheeseen päästään vuoden 2022 aikana. Liikennöintiallianssi on jo nyt onnistunut hienosti, sillä ensimmäisten liikennöintiviikkojen aikana Tampereen Ratikan täsmällisyys on ollut kiitettävällä tasolla ja peruttuja lähtöjä ei ole juurikaan ollut. Myös kunnossapidon kehitysvaihe on sujunut mallikkaasti, vaikka uudenlainen toimintamalli on vaatinut mukautumista kaikilta osapuolilta. Sama allianssimainen toimintakulttuuri on tarttunut myös perinteisemmillä hankintamalleilla toteutettuihin kokonaisuuksiin, kuten kalustohankintaan ja -huoltoon sekä katosten toimitukseen.

Yhdessä voitetaan, yhdessä hävitään, todetaan myös allianssin iskulauseessa. Tästä onkin hyvä jatkaa kohti raitiotien toista osaa ja Tampereen seudullista raitiotietä.”

Pekka Sirviö

toimitusjohtaja, Tampereen Raitiotie Oy



”
Allianssimalli on osoittanut vahvuutensa Tampereella



HKL:ssä valmistellaan monipaikkaisen työn mallia

Moni HKL:läinen on tehnyt viimeisen puolentoista vuoden ajan töitä kotona, kun korona ajoi toimistotyötä tekevät etätöihin. Työn tekemisen tavat ovat muutoksessa, ja HKL:ssä on kesästä lähtien valmisteltu monipaikkaisen työn mallia.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVITUS **ELINA RAJALA**

H Monipaikkainen työ tarkoittaa, että työtä voi tehdä vaihtelevasti työpaikalla, kotona tai jossakin muualla työtekemiseen soveltuvassa paikassa. Jokainen voi pohtia, mikä olisi itselle paras tapa tehdä työtä.

Henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtaja **Petri Lumijärvi** ja omaisuusdenhallintayksikön johtaja **Antti Nousiainen** kertovat, että monipaikkaista työtä suunnitellessa pitää ottaa huomioon monia asioita: niin toimitiloihin, työvälineisiin, työaikoihin kuin työyhteisön toimivuuteenkin liittyviä seikkoja.

– On pohdittava, minkälaisia työskentelytiloja tarvitsemme, ja onko kaikilla välttämätöntä olla oma nimetty työpiste. Voisiko omien työpisteiden sijasta kullakin tiimillä olla oma ”kotipesä”; alue, johon tiimille on varattu tietty määrä työpisteitä, Lumijärvi sanoo.

Työnhakijat arvostavat joustavaa työnantajaa

Keskeinen osa uudenlaista työskentelykulttuuria on etätöiden tekemiseen ja työn ajoittumiseen liittyvät kysymykset. HKL:n tahto on olla moderni työnantaja, joka antaa mahdollisuuden tehdä työtä

joustavasti – sillä tavalla, mikä on kullekin parasta.

– Toimimme tässä mahdollistavasti, emme estävästi. Se, että meillä on modernit työtavat, ja työtä voi tehdä etänä, on rekrytointienkin kannalta ratkaisevan tärkeää. Meiltä kysytään etätömahdollisuutta, ja HKL:n on se mahdollistettava, jotta saamme tulevaisuudessakin työvoimaa. Meidän tulee pysyä tässä kehityksessä mukana, Lumijärvi sanoo.

Nousiainen ja Lumijärvi kertovat, että työn ajoittumiseen on HKL:ssä monenlaisia toiveita. Toiselle sopii päivällä tehtävä työ, toinen tekisi työnsä mieluiten ilta- tai yöllä.

– Meidän tulisi mahdollistaa joustava työaika, esimerkiksi klo 6–22, mutta täysin ongelmatonta se ei ole. Päivittäisen työajan jouston tulee toteutua voimassa olevien työsopimusten mukaisesti. Kannustan kuitenkin palveluita ja tiimejä löytämään sellaisia joustoja, että jokaisella olisi mahdollisuus jossain määrin suunnitella oman työpäivän kulkua. Kokoukset tietyksi menevät aina etusijalle, ne pidetään virka-aikana esimerkiksi klo 9.00–15.00, sanoo Nousiainen.

Työelämän kankeat mallit jäävät jalkoihin

Monipaikkaisuus antaa työntekijöille lisää mahdollisuuksia parantaa työolosuhteita. Nousiainen mainitsee esimerkkinä perhe- ja työelämän yhdistämisen; arjen asioiden hoitaminen on helpompaa, kun on erilaisia joustoja.

– Mennään koko ajan siihen suuntaan, että kankeat mallit jäävät jalkoihin. Työnantajan tulee mahdollistaa sellaiset olosuhteet, että kaikki parhaiten onnistuvat tehtävissään. Keskeistä on, minkälaiset työskentelyn pelisäännöt meillä on. Avain kaikkeen on luottamus, että jokainen tekee omat velvoitteensa, Nousiainen sanoo.

– Olemme tätä monipaikkaista työtä suunnitellessa pohtineet toimistotyön muutoksia, mutta työkuultuurin muutokset eivät koske vain toimistotyötä tekeviä.

Tavoitteenamme on kehittää samalla myös sellaisia töitä, joita on pakko tehdä fyysisesti tiettyssä paikassa – meillä on HKL:ssä paljon senkaltaisia tehtäviä, Lumijärvi sanoo. ●



Antti Vigeliuksen terveiset Kazakstanista

TEKSTI JA KUVAT **ANTTI VIGELIUS**

OLEN TÄLLÄ HETKELLÄ VIRKAVAPAALLA HKL:LTÄ Ja töissä Kazakstanin pääkaupungissa Nur-Sultanissa. Tittelini on Vice President Operations Wagon Service, Deputy Director General, ja johdan vaunujen kunnossapitoa 11 varikolla 2 700 henkilön yksiköllä. Maa on iso, minkä vuoksi etäisyydet varikoiden välillä voivat olla yli 2 500 kilometriä. Maa on myös ilmastonsa osalta erittäin haastava. Talvella lämpötilat laskevat -40 pakkasasteeseen ja kesällä nousevat miltei +40 asteeseen.

Johtamani Wagon Service kuuluu emoyhtiöön nimeltä KTZ (Kazakhstan Temir Zholy, Kazakstanin kansallinen rautatieyhtiö). Se kehittää, operoi, ylläpitää ja huoltaa rautateitä Kazakstanissa. Rautatiet ovat maan logistiikan selkäranka, sillä maa on luonnonvaroiltaan erittäin vauras, ja suurin osa tuloista tulee kaivosteollisuudesta, öljystä sekä kaasusta. Vaikka etäisyydet ovat pitkiä, maa on erittäin tasainen ja kuiva, minkä vuoksi rautateiden rakentaminen on ollut selvä valinta raskaalle logistiikalle. Raideteleveys on sama kuin Suomessa ja Venäjällä. Ajolangan jännite on myös sama kuin Suomessa, 25kV, tosin suurin osa radoista on sähköistämättä. Vaikka Kazakstan on vauras valtio, sillä on omat haasteensa saada kehittäminen kunnolla käyntiin. Valtio onkin sopinut kehittämis-yhteistyöstä Deutsche Bahnin kanssa, millä on tarkoitus varmistaa, että yksikköjen potentiaali saadaan paremmin käyttöön.

Tehtäväni on tarjota asiantuntemusta ja osaamista, jolla paikallinen osaaaminen saadaan kunnossapitostandardien ja säännösten mukaiseksi, sekä varmistaa muutosten jälkeen, että niitä noudatetaan. Tähän kuuluu myös turvallisen toiminnan varmistaminen, joka on myös meillä HKL:n kaluston kunnossapidossa kehityksen kärkenä. Lisäksi tärkeää työssäni myös Kazakstanissa on parantaa laatua, luoda raportointikäytäntöjä ja uudet mittarit, joilla varmistetaan sovittu suorituskyky, luotettavuus ja käytettävyyden taso.

Jotta tähän tavoitteeseen päästään, vanhoja prosesseja tullaan muuttamaan, ja organisaatiossakin tullaan näkemään isoja muutoksia. Vaikka tietotekniikan kehittäminen on myös tärkeää, ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana energia tullaan pääosin käyttämään edellä olevien osioiden kehittämiseen.

Lisäksi tehtäviini kuuluu vastata esimerkiksi hankintasopimuksista, joiden hyväksymisprosessi poikkeaa paljon Suomen prosesseista. Maan byrokratia on Suomea paljon voimakkaampaa, eikä tietotekniikka ole Suomen tasoa. Papereiden ja erilaisten virallisten kirjeiden määrä on varsin iso, minkä vuoksi minua avustaa tällä hetkellä kaksi assitenttia.

Viikoittaisiin tehtäviini kuuluu yleensä vierailut eri varikoille sekä useat palaverit tiimini, projektiryhmän sekä asiakkaan kanssa. Paikalliseen kulttuuriin kuuluu, että miltei kaikki asiat tulee sopia kasvotusten, mikä on asettanut lisähaasteita koronapandemian aikana. Onneksi asiat on toistaiseksi saatu sovittua hyvin.

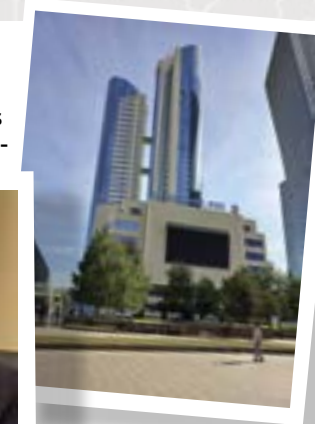
Kazakstan on iso maa, jolla on myös isot haasteet. En silti näe estettä merkittäväälle kehitykselle, vaikka annettu aikaraja työolleni onkin haastavan lyhyt. On todella virkistävää ja antoisaa nähdä erilaisia tapoja ja kulttuureja myös työelämässä. Tällainen kokemus opettaa paljon ja kehittää omaa osaamista harppauksin joka päivä. Toisaalta kokemus saa myös arvostamaan kotimaan edistyneisyyttä monissa asioissa. Terveiset kaikille ja kehityksintä koko HKL:n henkilöstölle! ●

Kaluston kunnossapitopäällikkö **Antti Vigelius**

Sopimuksen allekirjoitus pääkonttorilla Nur-Sultanissa.



KTZ:n pääkonttori.



Tapaaminen Almatyssä paikallisen johtajan ja pääinsinöörin kanssa.



Näkymä työhuoneen ikkunasta.



Paikallista kalustoa varikon ratapihalla.

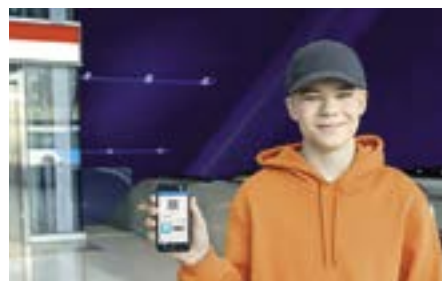
Kaupunginvaltuusto päätti Kruunusiltojen raitiotien hinnan korotuksesta

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kruunusillat-hankkeen raitiotieosuuden vaiheistamisen ja enimmäishinnan korottamisen. Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan raitiotieyhteys Laajasalosta Hakaniemeen, jonka osalta hankkeen kokonaiskustannusarvio on 326 miljoonaa euroa. Tavoitteena on, että Laajasalon ja Hakaniemen välinen yhteys valmistuu vuonna 2026, ja matkustajaliikenne alkaa vuonna 2027.

Raide-Jokeri luovutti useita kohteita kaupungeille

Raide-Jokeri-projekti on luovuttanut useita valmistuneita osuuksia Espoon ja Helsingin kaupunkien haltuun keskiviikkona 25.8. Luovutettuihin osuuksiin kuuluu rata- ja katuosuuksia mm. Espoon Aionaukiolta, ja Ravitieltä sekä Helsingistä Norrtäljentieltä ja Pihlajamäentieltä. Siltakohteita luovutettiin viisi kappaletta. Lisäksi tehtiin osaluovutuksia, eli katuosuuksien pienempien osien luovutuksia. Raide-Jokerin tuotantopäällikkö **Kari-Pekka Lumme** toteaa hankkeen etenevän hienosti aikataulussaan. – Meillä on kohteita, joissa on edetty suunniteltua nopeammin, ja luovutusten toteutukset ovat tärkeä mittari hankkeen etenemiselle.

HSL LYHYESTI



Asiakkaiden halukkuus suositella HSL:n palveluita on nousussa. Kesäkuun asiakaskyselyssä HSL:n suositelluindeksi oli 29, kun maaliskuussa luku oli 24. Asiakkaat antoivat kiitosta matkalippujen ostamisen helppoudesta. Vastaajat olivat tyytyväisiä myös HSL:n vastuullisuuteen ympäristökysymyksissä. Myös asiakkaiden kokemus joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisuudesta parani.

Kaluston laatu oli HSL:n kevään tutkimuksessa korkealla tasolla. Havainnoijat kirjaisivat sekä metrojunille että raitiovaunuille vähemmän poikkeamapisteitä kuin syksyllä 2020, mikä kertoo laadun paranemisesta. Raitiovaunuista löytyi Ikkunoista ja ikkunanpielistä puutteita viime syksy vähemmän ja istuimista vastaavasti hieman enemmän. Metrojunissa kirjattiin eniten poikkeamia ikkunoissa ja ikkunanpielissä sekä seinissä ja tukitangoissa.

HSL selvittää myös tänä syksynä asiakkaitensa tyytyväisyyttä joukkoliikenteen palveluihin. HSL kysyy joukkoliikennevälineissä lähes 30 000 matkustajan mielipidettä. Lisäksi HSL havainnoi kaluston laatua bussi- ja raideliikenteessä. Tutkimuskauden aikana tarkastetaan noin 4 000 bussin ja vaunun kunto. Molemmat tutkimukset jatkuvat marraskuun loppupuolelle.

HSL suunnittelee parhaillaan Helsinkiin ja osin myös naapurikaupunkeihin uusia raitiotieyhteyksiä. Suunnittelu on edennyt siihen vaiheeseen, että HSL on ryhtynyt esittelemään alustavia linjastoluonnoksia ja keräämään asiakkailta näkemyksiä siitä, mikä luonnoksissa toimii ja mikä ei. Kommentointia varten on avattu blogi osoitteessa ratikat2030.blogspot.com.

Meillä HKL:ssä

Light Rail Training -koulutusohjelma starttasi Helsingistä

KAIKKIEN AIKOJEN ENSIMMÄINEN Light Rail Training -koulutus alkoi syyskuun alkupuolella Helsingissä. Pilottikoulutuksen ensimmäinen jakso kesti viikon. Loput jaksoista siirtyivät koronapandemian vuoksi keväeseen 2022.

Ensimmäisellä viikolla osallistujat kävivät tutustumassa muun muassa Tampereen ratikkaan, Kruunusiltoihin ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeeseen.

Luento-osuuksissa käsiteltiin muun muassa pikaraitoliikenteen strategiasuunnittelua Helsingissä, pikaraitiotiehankeisiin liittyviä menestystekijöitä ja innovaatioita, kaupunkiliikenteen suunnittelua sekä rakentamisen ympäristönäkökulmia.

– Tämä on ollut ainutlaatuinen ja monipuolinen koulutus. Parasta on ollut saada 360 asteen näkymä pikaratikka-maailmaan, tutustua uusiin ihmisiin ja saada tietoa suunnittelun, rakentamisen ja operoinnin ekosysteemistä. On ollut todella kiinnostavaa kuulla haasteita ja onnistumisia joukkoliikenteen kehityshankkeista Saksassa ja Sveitsissä lukuisten eri esimerkkien kautta, kertoo kalustopäällikkö **Heidi Heikkilä**.

Light Rail Training -koulutuksen tavoitteena on kasvattaa tarvittavaa osaamista, luoda edellytykset toivotun kaupunkikehityksen toteutumiselle ja edistää siten

muun muassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmää. Koulutusohjelma on suunnattu kaupunkiraideliikennealan toimijoille niin julkisella kuin yksityisellä sektorilla.

Koulutusohjelman suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa HKL yhteistyössä sveitsiläisen ammattikorkeakoulun Ostschweizer Fachhochschulen kanssa. Koulutuksessa HKL:n ja Helsingin kaupungin lisäksi on osallistujia HSL:stä, Espoon ja Vantaan kaupungeista sekä alan suunnittelu- ja insinööritoimistoista.

Koulutuksen vetäjällä, professori **Gunnar Heippilla**, on 23 vuoden kokemus julkisesta liikenteestä sekä useita vuosia Münchenin julkisen liikenteen suunnittelusta ja johtamisesta. Heipp oli hyvin tyytyväinen koulutusohjelman ensimmäiseen viikkoon.

– Vuoden suunnittelutyön jälkeen on ollut hienoa nähdä, miten ihmiset ovat sitoutuneet tähän koulutusohjelmaan. Meillä on aktiivinen ryhmä, jossa esitetään suoria kysymyksiä ja annetaan palautetta.

Kuvassa vasemmalta koulutuspäällikkö Marjukka Mikola, koulutusohjelmasta HKL:ssä vastaava Artturi Lähdetie, Juha Saarikoski, koulutusohjelman suunnittelija ja vetäjä Gunnar Heipp, Ville Lehmuskoski, Tero Hagberg, Heidi Heikkilä, Juha Väisänen, Johanna Wallin, Otto Kyrklund, Niko Setälä, Toni Kervinen ja Kari-Pekka Lumme.



Huoltomestari Osmo Lemetyinen eläkkeelle

HUOLTOMESTARI OSMO LEMETYINEN jäi eläkkeelle 1.8. Osmolla vierähti HKL:n palveluksessa lähes 13 vuotta; ensin huoltotyönjohtajana Töölön varikolla, sitten huoltomestarina Koskelan varikolla ja lopuksi asiantuntijatehtävissä hankinnan ja kunnossapidon rajapinnassa Vallilan varikolla.

– Varikoilla avautuu ihan omanlaisensa maailma. Olen päässyt tekemään töitä, joissa johtamani huoltotiimin työn laatu koskettaa suoraan matkustajia. Voisi sanoa, että olen saanut tehdä työtä, jolla on merkitystä.

Osmo on sopeutunut eläkepäiviin hyvin, vaikka viimeisenä työpäivänä tuntui hetken aikaa tyhjältä. Yhteys HKL:ään säilyy, sillä Osmo laulaa HKL:n Mieskuorossa.

Eläkepäivät starttasivat Juvan kesäpaikassa Etelä-Savossa, jossa Osmo tulee viettämään enemmän aikaa jatkossa. – Tykkään liikkua luonnossa ja seurata luonnon kiertokulkua. Lisäksi Juvalla on metsä- ja remonttitöitä, joita on tarkoitus edistää.

Nyt kun aikaa on, Osmo lukee entistä enemmän. Myös kaksi lapsenlasta pitävät huolen siitä, että tylsää ei tule olemaan.

– Vapaus on mukava asia, Osmo kiteyttää.

Kiitos työpanoksestasi ja aurinkoisia eläkepäiviä Osmo!



Emme julkaise eläkkeelle jäävien nimiä automaattisesti. Jos haluat ilmoittaa eläkkeelle jäämisestäsi, otathan yhteyttä: ulla.paukku@hel.fi

Helsingin metron viralliset avajaiset elokuussa 1982



Tasavallan presidentti ja rouva Tellervo Koivisto juhlistivat läsnäolollaan metron virallisia avajaisia. Taustalla kotimaisia ja ulkomaisia kutsuvieraita.



Avajaisten kunniaksi tehtiin metrojunalla juhla-ajelu Rautatien torilta Itäkeskukseen. Presidentin seurassa metrojunassa istuu apulaiskaupunginjohtaja Olavi Dahl.



Avajaispäivänä matkustajatkin pääsivät ajelemaan metrolla ilmaiseksi. Tilaisuutta käytettiin ahkerasti hyväksi, ja iltapäivän ruuhkatunteina junissa matkustettiin varsin tiiviisti.



Tasavallan presidentti avasi metron leikkaamalla poikki sinivalkoisen nauhan. Tapausta seurasivat mielenkiinnolla kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Harri Holkeri, ylipormestari Raimo Ilaskivi, metrotuomiston toimitusjohtaja Unto Valtanen ja apulaiskaupunginjohtaja Olavi Dahl.