

LIIKENNEPEILI

Liikennepeili, Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 1 2023

Paparao Uppalapati

**Intian ja Ranskan kautta
Suomeen järjestelmä-
asiantuntijaksi**

Ajosimulaattorit uudistavat kuljettajien koulutusta

3 **Päätoimittajalta**
Vuosi yhtiönä

4 **Työntekijän päivä**
Intian ja Ranskan kautta Suomeen
järjestelmäsiantuntijaksi

6 **Kaupunkiliikenteen uusi strategia**
vie kohti kestäväää kasvua

7 **Näkökulma**
Strategian myötä erinomaiseen
työntekijäkokemukseen

8 **Ajosimulaattorit uudistavat**
kuljettajien koulutusta

10 **Kiinteistöhuolto pitää**
metroasemat kunnossa

11 **Vieraskynä**
Yhteistyöllä entistäkin houkuttelevampi metro

12 **HR-asiat yhteen järjestelmään**

13 **Matkalla**
Light Rail Training -koulutusohjelma vieraili
Zürichissä

14 **Lyhyesti**

15 **Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä**

16 **Uudet työsuojelupisteet tulevat!**

sivu 8
Ajosimulaattorit
uudistavat
kuljettajien
koulutusta

Sivu 10
Kiinteistöhuolto pitää
metroasemat kunnossa

sivu 6
Kaupunkiliikenteen
uusi strategia vie
kohti kestäväää
kasvua

Kaupunkiliikenteen visio ja strategiset teemat



Vuosi yhtiönä

Aloitin Kaupunkiliikenteen toimitusjohtajana lokakuussa ja yllätyin positiivisesti siitä, missä vaiheessa yhtiö oli. Liikelaitoksen yhtiöittämisprosessi oli haastava ja vaati paljon työtä henkilöstöltämme, muutos oli suuri myös yrityskulttuurillemme. Yhtiöittämiseen liittyvä työehtosopimuksen muutos oli kuitenkin toteutettu ammattitaitoisesti hyvässä yhteistyössä henkilöstön kanssa ja olennaisia ongelmia muutoksessa ei ollut. Korjattavaa ja hiottavaa vuoden aikana on tietysti ollut, mutta isossa kuvassa todella merkittävä muutosprosessi oli sujunut hyvin.

Suurin haasteemme on ollut kuljettajapula ja sen vaikutus liikennöinnin laatuun; sekä metron että ratikan luotettavuus oli historiallisen alhainen. Metrossa ajamattomia lähtöjä oli 1.977 kpl (1,0 % suunnitelluista lähdöistä) ja ratikassa 9.051 kpl (1,2 %). Tämä oli tietysti merkittävästi tavoitteitamme ja perustasoamme korkeampi taso.

Keväästä lähtien toteutetut kuljettajakurssit eivät paikanneet tilannetta tarpeeksi nopeasti. Vuoden aikana järjestettiin kaksi metrokurssia ja kolmas metron kurssi alkoi marraskuun lopussa. Ratikkakursseja oli kolme, ja neljäs ratikan kurssi alkoi joulukuussa. Henkilökunnan vaihtuvuus on palanut aikaisempien vuosien tasolle alkuvuoden jälkeen.

On selvää, että palvelumme laadun tulee palata tavoitetasolle. Tammikuun lopussa tilanne on jo parempi (metron ajamattomuus 0,2 % ja ratikan 0,5 %). Kuljettajakoulutus jatkuu läpi vuoden 2023 ja Raide-Jokerin liikennöintiä varten rekrytoimme noin 70 kuljettajaa. Loppuvuodesta 2022 otimme käyttöön ajosimulaattorit, jotka tulevat olemaan tärkeässä roolissa kuljettajakoulutuksessa. Hakijamäärät sekä ratikkaan että metroon ovat olleet erittäin hyvällä tasolla, negatiivinen julkisuus ei ole vaikuttanut työnhakijamääriin.



Tämän vuoden tärkein tehtävämme on tuottaa tasalaatua ja hyvää palvelua sekä metrossa että ratikassa. Raide-Jokerin tuleva käynnistyminen on myös samassa kategoriassa. Ratainfra koeajot etenevät suunnitelman mukaisesti, Artic X54 -vaunujen toimitukset ovat aikataulussa tätä kirjoitettaessa ja kuljettajien koulutukset käynnistyvät keväällä. Kun kaikki palaset ovat kohdallaan, niin HSL tekee aikanaan päätöksen liikennöinnin käynnistymisestä.

Kiitos HSL:lle luottamuksesta toimintaamme kohtaan. Allekirjoitimme joulukuussa sopimukset kantaratikan operoinnista 2025–2034 ja Raide-Jokerin operoinnista vähintään vuoteen 2028 asti. HSL:n hallitus päätti joulukuussa nykyisen metrosopimuksen jatkosta vuoteen 2032 asti. Nämä sopimukset antavat erinomaisen pohjan kehittää toimintaamme. ●

Juha Hakavuori, toimitusjohtaja

Liikennepeili on Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstölehti, ja se ilmestyy kolme kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy kesäkuussa.

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

Käyntiosoite:
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
www.kaupunkiliikenne.fi
Facebook: Kaupunkiliikenne Oy
Instagram: @kaupunkiliikenneoy
Twitter: @kaupunkiliikenn
LinkedIn: Kaupunkiliikenne Oy

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 310 76167

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

Toimittajat:
Ulla Paukku p. 310 20338
Kaisa Mutka p. 310 35105
Mia Stenroos p. 040 4840167

Toimituskunta:
Juha Hakavuori (pj)
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi
Toni Jurva
toni.jurva@kaupunkiliikenne.fi
Artturi Lähdetie
artturi.lahdetie@kaupunkiliikenne.fi
Laura Penttinen
laura.penttinen@kaupunkiliikenne.fi
Jukka Stenberg
jukka.stenberg@kaupunkiliikenne.fi
Hannes Saarikoski
hannes.saarikoski@kaupunkiliikenne.fi

Antti Nousiainen
antti.nousiainen@kaupunkiliikenne.fi
Markus Lustig
markus.lustig@kaupunkiliikenne.fi

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Henna Kukkonen

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

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



Intian ja Ranskan kautta Suomeen järjestelmäasiantuntijaksi

TEKSTI JA KUVAT **HENNA KUKKONEN**

Metron kapasiteettia ja luotettavuutta parantavassa METKA-hankkeessa järjestelmäasiantuntijana työskentelevän **Paparao Uppalapatin** matka Kaupunkiliikenteelle on ollut maantieteellisesti poikkeuksellisen pitkä. Opintojen jälkeen työura alkoi Intiassa, josta työt veivät ensiksi Pariisiin ja lopulta Helsinkiin.

-Löysin ilmoituksen LinkedInistä, hain paikkaa, kävin haastattelussa ja muutin Suomeen.

Haastava projekti pitää mielenkiinnon yllä

Muutosta on nyt kaksi vuotta. METKA koostuu useista metron luotettavuutta ja kapasiteettia parantavista osahankkeista.

Tällä hetkellä työn alla on erityisesti uuden junakulunvalvontajärjestelmän hankintaan liittyvien asiakirjojen tuottaminen. Järjestelmäasiantuntijan kannalta se tarkoittaa, että työ koostuu teknisten vaatimusten määrittelystä ja tarvittavan tiedon välittämisestä Kaupunkiliikenteen ulkopuolisille konsulteille, jotka auttavat asiakirjojen laatimisessa.

-Vastaan hankkeessa järjestelmäsuunnittelusta ja järjestelmien teknisestä varmistuksesta, Paparao Kertoo.

Nykyisenä junakulunvalvontajärjestelmän toimivasta pakkopysäytysjärjestelmästä on tarkoitus siirtyä automaattiseen junakulunvalvontajärjestelmään. Uusi järjestelmä mahdollistaa metron puoliauto-

maattisen liikennöinnin sekä tiheimmän vuorovälin. Mahdollisille tarjoajille ja järjestelmän lopulliselle toimittajalle täytyy antaa yksityiskohtaiset tekniset tiedot olemassa olevasta järjestelmästä sekä tulevan järjestelmän vaatimuksista.

-Monimutkaisuus on haastavaa, mutta toisaalta juuri haaste tekee työstä mielenkiintoisen. Projekti kannustaa opettelemaan uusia asioita sekä antamaan omaa osaamistani projektille.

Takana Paparaolla on kokemusta muun muassa metron opastimiin liittyvistä projekteista. Nykyiset työtehtävät ovat kolikon kääntöpuoli edelliseen työhön verrattuna.

-Työskentelin aikaisemmin Ranskassa järjestelmätoimittajalla ja nyt asiakkaan

puolella. Tämän uuden puolen ja sen myötä uusien asioiden oppiminen on kiinnostavaa.

Tiimihenki syntyy myös englanniksi

Englannin kielellä työskentely aiheuttaa Paparaolle jonkin verran haasteita, sillä esimerkiksi Kaupunkiliikenteen intranet on vain suomeksi. METKA-hankkeessa sen sijaan on totuttu alusta asti käyttämään sujuvasti englantia suomen rinnalla. Nykyään projektitiimi on kansainvälinen, ja mukana on konsultteja muun muassa Iso-Britanniasta, Ruotsista ja Hong Kongista. Tausta-ajatuksena on, että myös potentiaaliset järjestelmätoimittajat tulevat muualta kuin Suomesta. Lisäksi hankkeessa vaaditaan osaamista, jota ei löydy

riittävässä määrin kotimaasta.

METKAN tiimihenki syntyykin Papraon mukaan luontevasti myös englanniksi.

-Tiimin kesken on hyvä ilmapiiri ja hankkeessa jutellaan paljon kollegoiden kanssa. Esihenkilönä toimiva hankejohtaja **Heikki Viika** saa erityiskiitokset.

-Heikki on kokenut ja ollut pitkään alalla. Hänen alaisenaan on opettavaista ja innostavaa tehdä töitä.

Vapaa-ajallakin englannilla pärjää hyvin. Lisäksi käännösohjelmat auttavat arkipäiväisissä tilanteissa.

-Suomessa kaikki puhuvat englantia. Välillä kielen kanssa on hankaluuksia, mutta vain harvoin. Käyn myös suomen kielen kurssilla. Opin kieltä vähitellen. ●

Kuka?

- Järjestelmäasiantuntija Paparao Uppalapati, suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö
- Vapaa-ajalla: Pyöräillen ja käyn kävelyillä metsässä. Olen opetellut Suomessa asuessani myös uimaan.



Klo 8.15

Työpäivä alkaa kahdeksan ja yhdeksän välillä riippuen tekeekö Paparao töitä kotona vai toimistolla. METKAN projektitiimillä on kaksi läsnäolopäivää viikossa.

Klo 11.30

Hankkeen projektitiimi kokoontuu säännöllisesti yhteen juttelemaan hankkeen ajankohtaisista asioista. Tämänkertainen tuumaustyöpaja pidetään Herttoniemen valvomon tiloissa.



Klo 10.00

Paparaon työpiste sijaitsee Vallilan varikolla, mutta työt vievät usein muihinkin toimipisteisiin. Työmatkat taittavat julkisilla liikennevälineillä.



Klo 14.15

Länsimetron uusi osuus avautui joulukuun alussa. METKAN toteuttamat järjestelmäuudistukset täytyy tehdä myös länsimetron puolelle, jotta koko radalle saadaan yhtenäinen järjestelmä. Soukka on yksi joulukuussa avautuneista asemista.

Klo 16.00

Ennen kuin työpäivä päättyy Paparaolla on aikaa vastata sähköposteihin ja viesteihin.



Kaupunkiliikenteen uusi strategia vie kohti kestävää kasvua

Perustehtävämme on tuottaa ja kehittää pääkaupunkiseudun kestävän liikkumisen palveluita ja infrastruktuuria laadukkaasti ja kustannustehokkaasti. Alkavalla strategiakaudella 2023-2026 jatkamme pitkäjänteistä työtämme.

TEKSTI **JOHANNA PARTTI** JA **ULLA PAUKKU** KUVA **PENTAGON DESIGN**

Kaupunkiliikenteen visio on olla kestävien kaupunkien paras liikkutaja ja kehittäjä. Menestyäksemme tehtävässämme keskitymme strategiakaudella viiteen strategiseen teemaan, joita toteuttamalla pääsemme tavoitteeseemme.

Muuttuva toimintaympäristö
Toimintaympäristömme muuttuu, ja strategialla vastaamme tähän muutokseen. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät eivät ole palanneet koronaa edeltävälle tasolle. Rahoituspohjan heikentyminen pakottaa meidät huolehtimaan

investointien ja operatiivisen toiminnan tehokkuudesta. Pääkaupunkiseutu kuitenkin kasvaa, ja tarvitsemme merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja, ja Kaupunkiliikenteellä on tärkeä rooli niiden totuttamisessa.



Näin toteutamme strategiaa

- Jokainen työntekijämme käy oman esihenkilönsä kanssa vuosittaisissa onnistumiskeskustelussa läpi omat tavoitteensa strategisten tavoitteiden pohjalta.
- Lisäksi käynnissä on strategisia kehitysprojekteja, kuten Hiilineutraali Kaupunkiliikenne -ohjelma eli Hiikka.
- Lue lisää strategiastamme Kaiku-intrasta kohdasta Meistä > Strategia, visio ja arvot

Strategialla vastaamme toimintaympäristön muutoksiin

Kestävää liikkumista yhdessä

Annamme kolmansille osapuolille mahdollisuuden tarjota ja kehittää palveluita tuottamallemme infrastruktuurialustalle. Kasvatamme julkisesti omistetun omaisuutemme tuottoa ja kehitämme palveluita kaupunkilaisten arjen ja matkustajakokemuksen parantamiseksi

Ainutlaatuinen kaupunkiliikkumisen kokonaisuus

Johdamme B2B-asiakkuuksiamme ja matkustajakokemusta tavoitteellisesti ja vastaamme asiakkaidemme odotuksiin. Johdamme liikennöinnin sekä infran ja kaluston kehittämistä ja omistamista yhtenä kokonaisuutena, mikä mahdollistaa asiakkaalle mitattavia taloudellisia ja laadullisia etuja. Kehitämme matkustuskokemusta matkaketjuissamme, ja etsimme uusia tapoja edistää kestävää liikkumista yhdessä asiakkaidemme kanssa.

Hiilineutraalisuus

Haluamme olla toimialan suunnannäyttävä infra- ja liikennepalvelualan hiilineutraalisuuden kehittämisessä. Muutamme valinnoillamme koko alan toimintaa luomalla kysyntää kestävämmille tuotteille ja palveluille. Panostamme esimerkiksi rakennushankkeiden vähähiilisyyteen, kiinteistöjen energiatehokkuuteen ja uusiutuvan energian pientuotantoon, työkonien päästöjen vähentämiseen sekä liikennöintikaluston elinkaaren päästöjen vähentämiseen.

Kustannustehokkuus

Luomme pohjan liiketoimintamme voimakkaalle kasvulle. Kaikkien toimintojemme kustannustehokkuutta arvioimme jatkuvasti suhteessa markkinoiden hintatasoon. Tehokkuutemme perustuu sujuviin perusprosesseihin, jotka tuotamme yhdessä selkeästi ja läpinäkyvästi. Luomme tehokkuutta ja laatua hyödyntämällä digitaalisia työkaluja ja yhdistämällä oman ydinosaamisemme kansainvälisesti parhaiden toimijoiden kanssa.

Erinomainen työntekijäkokemus

Panostamme tavoitteelliseen johtamiseen ja hyvään lähiesihenkilötyöhön. Uudistamme työskentelytapojamme parantamalla päätöksentekoa, tiedon jakamista ja työn sujuvuutta digitaalisiin ratkaisuihin, automaatioihin ja digitalisoitua tietoa hyödyntämällä. Panostamme strategisten kyvykkyyksien kehittämiseen, jatkuvaan oppimiseen ja osaamisen kehittämiseen. Kehitämme työkykyjohtamista ja edistämme turvallista työyhteisöä. ●

Strategian myötä erinomaiseen työntekijäkokemukseen

KAUPUNKILIIKENTEE uusi strategia vuoteen 2026 asti. Kohti kestävästä kasvua. Strategiaan valikoitua pelkästään Kaupunkiliikenteen näkökulmasta on mielestäni erittäin iso yhteiskunnallinen vaikutus. Liikennehenkilökunnan päällikön rooli työntekijäkokemuksen -teema korostuu tehtävään: muodostuu kaikista työsuhteen elinkaaren vaiheista. Työntekijäkokemus alkaa muotoilla johtamisesta. Ensimmäisellä mielikuvalla työnantajasta on entistä isompi merkitys.



Tänä vuonna rekrytoimme ja koulutamme ennätysmäärän kuljettajia. Pelkästään Raide-Jokeriin palkkaamme noin 100 raitiovaununkuljettajaa. Yksikkömme henkilömäärä lisääntyy merkittävästi, mutta kasvu on tehtävä kestävästi ja erinomainen työntekijäkokemus huomioiden. Kuljettajaoppilaat tarvitsevat tukea hyvin erilaisissa asioissa, ja jokaisen oppilaan tarpeet huomioidaan yksilöllisesti.

Olemme myös uuden äärellä uusien kuljettajien koulutuksen näkökulmasta. Esimerkiksi raitiovaununpuolella kurssien koko tule olemaan merkittävästi isompi, mitä ne ovat olleet Kaupunkiliikenteen (ent. HKL:n) aikana. Simulaattorit tulevat osaksi koulutusta ja mahdollistavat uusia asioita koko koulutustiimille sekä uusille kuljettajille.

Johtamisen ja esihenkilötyön merkitystä ei voi koskaan korostaa liikaa työntekijäkokemuksen rakentamisen osalta. Esihenkilön on syytä käydä strategia läpi jokaisen oman tiiminsä jäsenen kanssa. Näin tehdään myös meidän yksikössä. Työ on iso, mutta erittäin merkityksellinen. Ryhmäpäälliköillä on tiimissään noin 80-90 kuljetusalan ammattilaista. Jokaisen tiimin jäsenen kanssa pidetään onnistumiskeskustelu, jossa käydään myös läpi strategiaa oman työtehtävän näkökulmasta. Tämän vuoden aikana yksikössämme työskentelee lähemmäs 700 kuljettajaa.

Erinomainen työntekijäkokemus tarvitsee myös mittarit onnistumisen seuraamiseen. Kaupunkiliikenteellä seuraamme työntekijäkokemusta mm. vuosittaisilla työtyytyväisyyskyselyillä.

Tehokkain tapa erinomaisen työntekijäkokemuksen rakentamiseksi lienee edelleen työntekijöiden aktiivinen kuunteleminen ja avoin vuorovaikutus. Tätä jatkamme ja vahvistamme entisestään. Otamme aktiivisesti kehitysehdotuksia vastaan ja suhtaudumme uusiin asioihin avoimin mielin. Vuodesta 2023 tulee huippuvuosi, sillä meidän talo on täynnä ammattilaisia!

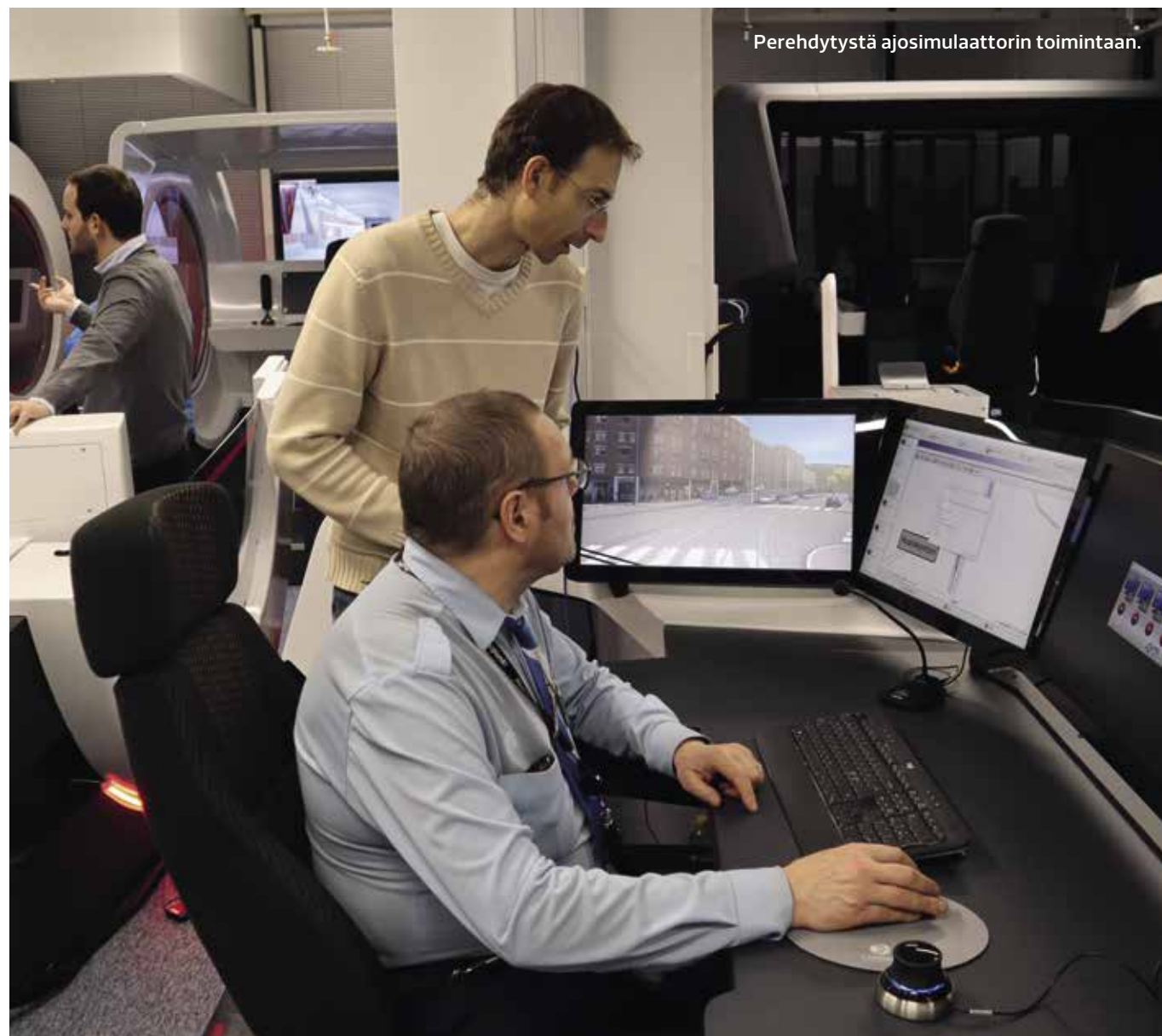
Pasi Singh

Liikennehenkilökunnan päällikkö, liikennöintiyksikkö

Ajosimulaattorit uudistavat kuljettajien koulutusta

Metrojunan- ja raitiovaunukuljettajien ajokoulutus uudistui ja monipuolistui, kun koulutustiimi sai käyttöönsä uuden työvälineen täydentämään opetusta – ajosimulaattorit. Ajoharjoittelu on tärkein osa metrojunan- ja raitiovaunun- kuljettajien ajotaidon opiskelua.

TEKSTI JA KUVAT **MIA STENROOS**



Kaupunkiliikenne on hankkinut käyttöönsä metro- ja raitiovaunuajo-simulaattorin täydentämään ajo-opetusta. Kumpikin ajosimulaattori sisältää kouluttajan pöydän sekä neljä ohjaamo. Ohjaamoissa on istuin, ohjauspöytä ja monitori, joka näyttää autenttista kuvaa liikenteestä. Simulaattorin avulla voidaan harjoitella normaalia ajoa, mutta myös poikkeustilanteita.

Kuljettajakoulutus monipuolistui ja helpottui

Nykyisin ajoharjoitteluun käytetään linjaliikennekalustoa, ja ajoharjoittelu tehdään metro- ja raitioverkostossa. Metrوران normaalikäyttö rajoittaa ajoharjoittelun toteuttamista; metron ajoharjoittelu joudutaan tällä hetkellä tekemään ilta- ja yöaikaan.

Raitiovaunujen osalta uudempaa ja ti-

lavampaa Artic-kalustoa halutaan pitää matkustajapalvelussa ennemmin kuin ottaa niitä pois linjalta harjoitteluun. Simulaattori kuluttaa myös vähemmän sähköä kuin oikealla kalustolla ajaminen.

- Simulaattorit monipuolistavat ja helpottavat kuljettajakoulutusta, sillä niillä voi ajaa kaikkina vuorokauden aikoina. Lisäksi niillä voidaan ottaa harjoitteluun tilanteita, joita ei välttämättä ilmene ajoharjoitteluympäristössä, esimerkiksi lehtikelillä tai lumisissa olosuhteissa ajoa, täydentämään kevätaikaan pidettävää raitiovaunun ajo-opetuskurssia, kertoo liikennehenkilökunnan päällikkö **Pasi Singh**.

Metrosimulaattorilla on mahdollisuus ajaa koko metroverkolla, myös metron joulukuussa 2022 avautuneella uudella osuudella Matinkylästä Kivenlahteen. Kuten aidoissakin metrojunissa, simulaattorissa on DAS-järjestelmä, jolla voi harjoitel-

la energiatehokasta ajamista. Ohjelmaan voidaan lisätä myös erityistilanteita ja sää- dellä matkustajamääriä.

Lopullinen sijoituspaikka Hakaniemi

Simulaattorit on sijoitettu väliaikaiseen koulutustilaan Kuortaneenkadulle, jossa niiden toimintaa testattiin ja kouluttajia perehdytettiin simulaattorien käyttöön. Ajosimulaattoreiden käytöstä osana kuljettajakoulutusta tehdään opetussuunnitelmaa, minkä jälkeen niitä päästään hyödyntämään osana kuljettajankoulutusta.

Lopullinen sijoituspaikka simulaattoreilla tulee olemaan Hakaniemen metroaseman yhteyteen lähelle kuljettajien taukutiloja rakennettava koulutustila, jonne ne siirretään vuoden 2023 aikana. Simulaattorit on Kaupunkiliikenteelle tuottanut espanjalainen Lander Simulation and Training Solutions S.A. ●



Ylhäällä: Kouluttajan pöytä ja raitiovaunusimulaattorin ohjaamo.

Ylhäällä oikealla: Metrosimulaattorilla on mahdollisuus ajaa koko metroverkolla, myös metron joulukuussa 2022 avautuneella uudella osuudella Matinkylästä Kivenlahteen.

Viereinen kuva: Monitori näyttää autenttista kuvaa liikenteestä.



Kiinteistöhuolto pitää metroasemat kunnossa

Kaupunkiliikenteen kiinteistöhuollon vastuualue kasvoi, kun metron uusi osuus Matinkylästä Kivenlahteen avattiin viime joulukuussa. Kiinteistöhuolto pitää kunnossa vanhempien asemien lisäksi viisi uutta asemaa: Finnoon, Kaitaan, Soukan, Espoonlahden ja Kivenlahden.

TEKSTI JA KUVA **KAISA MUTKA**

Huoltomestari **Miro Nuutinen** ja kiinteistöhoitaja **Jukka Niiranen** kertovat, mitä kiinteistöhuollon arkeen kuuluu.

”Metron uudet asemat, mukaan lukien vuonna 2017 avatut, ovat tekniikaltaan hyvin erilaisia kuin vanhat, niin sanotut kantametronein asemat. Uusilla asemilla on enemmän automatiikkaa ja luonnollisesti myös uudempaa tekniikkaa. Kiinteistöhuollon töiden organisoinnin kannalta on ollut järkevintä jakaa huoltomiesten työt niin, että kantametronein asemille ja uusille asemille on omat huoltoporukat. Me työskentelemme länsipään asemilla. Kaikkiaan meillä on kiinteistöhuollossa yhdeksän henkilöä töissä.

Asemilla on paljon automatiikkaa, joka on itseohjautuvaa. Automatiikka säätää esimerkiksi lämpötilaa, ilmastusta ja kosteutta. Vikatilanteista tulee hälytyksiä, joita tekninen valvomo seuraa, ja ilmoittaa niistä kiinteistöhuoltoon. Vikatilanteissa huolto menee paikalle tarkistamaan tilanteen ja tekemään tarvittavat korjaukset. Tehokkaan automatiikan miinuspuoli on se, että hyvin pienikin poikkeama näkyy merkittävänä muutoksena. Jossakin on esimerkiksi satanut lunta vähän sisälle, ja se näkyy poikkeamana, joka on käytävä tarkistamassa.

Järjestelmiä testataan päivittäin

Tehtäviimme kiinteistöhuollossa kuuluvat olennaisena osana ylläpitävät työt, muun muassa järjestelmien testaukset, jotka tehdään kaikilla asemilla erikseen.

Testaamme säännöllisesti muun muassa varasähkönsyötön toimivuutta. Varasähkönsyöttöä tarvitaan, jos kiinteistöstä menee sähköt. Sähkökatkon aikana liukuportaat ja hissit voidaan pitää toiminnassa, eikä liikenne välttämättä seisahtu.

Esimerkiksi asemien turvavalaistus puolestaan testaa itse automaattisesti toimintaansa joka toinen päivä. Turvavalaistus on valaistus, joka kytkeytyy käyttöön, jos muu

valaistus syystä tai toisesta sammuu. Turvavalaistuksen ansiosta esimerkiksi hätäpoistumisteiden valot ovat vikatilanteessakin käytössä.

Huoltokirja on keskeinen asiakirja, joka ohjaa työtämme. Tekninen valvomo kirjaa viat huoltokirjaan, ja sinne on aikataulutettu kaikki testit. Raportoimme kaikki työt huoltokirjaan.” ●



Tiesitkö?

Korkealla metroaseman katossa tai liukuportaiden yläpuolella olevien lamppujen vaihto vaatii erityisiä toimenpiteitä. Tasaisella lattialla, esimerkiksi laituritasolla, lamput vaihdetaan nostimen avulla. Nostin tuodaan asemalle rata-autolla liikennöintiajan ulkopuolella.

Liukuportaiden yläpuolella olevien lamppujen vaihto onnistuu Espoon uusimmilla asemilla helposti. Liukuportaiden yläpuolella katossa on kiskot, joita pitkin liikutaan huoltokelkalla. Huoltokelkasta pääsee vaihtamaan lamput kätevästi.

Miro Nuutinen ja Jukka Niiranen esittelevät savunpoiston ohjauskeskuksen toimintaa Kaitaan asemalla.

Yhteistyöllä entistäkin houkuttelevampi metro

LÄNSIMETRON JA KAUPUNKILIIKENTEEN yhteinen matka on pitkä. Taakse päin katsoessani päällimmäisenä mielessäni on yhteistyömme mutkattomuus ja positiivinen kehitys.

Nyt olemme uudessa vaiheessa. Liikenne metron uusimmalla osuudella alkoi joulukuussa. Rakennusprojektin päätyttyä Länsimetron toiminta painottuu entistä voimakkaammin omistamiemme asemien, rataosuuden ja metrojärjestelmien ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

Kaupunkiliikenteellä on puolestaan ollut mm. isoja organisaatiouudistuksia. Odotan, että puolin ja toisin toimintamme nyt vakaantuu. Maailma ympärillämme kuitenkin jatkaa kulkuaan. Meidän pitää pysyä ajassa mukana ja reagoida ripeästi muutoksiin.

Emme ylläpidä, huolla ja kehitä metroa toisillemme, vaan siksi, että metro on nyt ja tulevaisuudessa houkutteleva liikkumisvaihtoehto Helsingissä ja Espoossa, ja yhä useampi metrolinjan varrella asuva ja toimiva henkilö valitsisi metron. Koronan vaikutukset matkustajamääriin on tiedossamme. Haastan kaikki pohtimaan, miten meidän yhteistyömme lisää metromatkustamisen vetovoimaisuutta. Matkustajan ja potentiaalisen metron käyttäjän tulisi aina olla kirkkaana mielessämme.

Muistetaan myös, että matkustaja ei ajattele liikkuvansa kanta- tai länsimetron osuudella. Hän käyttää metroa ja liikkuu paikasta A paikkaan B.

Pääkaupunkiseudun kehittyessä metron matkustajamäärät kasvavat. Liikenne-ennusteiden mukaan metron kapasiteetti ei tule riittämään enää seuraavalla vuosikymmenellä. Käynnistyvässä METKA-hankkeessa on meillä yhteistä työmaata.

Vastuullisuuden tulisi ohjata tekemistämme. Energia- ja sähkökysymykset ovat nyt kaikkien huuilla. Meidän pitää tehdä yhdessä töitä sen eteen, että metromatkustaminen on energiatehokasta, turvallista ja kustannustehokasta.

Yhteistä tekemistä on paljon. Samaan suuntaan kulkemisen varmistamiseksi on tärkeä kirkastaa päämäärä, asettaa yhteiset tavoitteet ja määritellä koko metrokäytävän tulevaisuus. Tavoitteiden rinnalla tulee myös kirkastaa kummankin toimijan roolit ja varmistaa, ettei töitä tehdä päällekkäin.

Haluamme olla ylpeitä metrosta. Jotta metro olisi entistäkin houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto, me Länsimetrossa haluamme tehdä Kaupunkiliikenteen kanssa tiivistä yhteistyötä ja toimia luotettavana asiantuntijakumppana metron ylläpitämisen ja kehittämisen saralla.

Ville Saksi

Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja



Vastuullisuuden tulisi ohjata tekemistämme.

HR-asiat yhteen järjestelmään

Kaupunkiliikenteen uusi HR-järjestelmä otetaan käyttöön tämän kevään aikana. Järjestelmä kokoaa samaan paikkaan työsuhteen elinkaaren ja henkilöstön kehittämiseen liittyvät toiminnallisuudet.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVA **KAUPUNKILIIKENNE OY**

Solaforcen moderniin HR-järjestelmään tulevat vuosilomiin, palkkaukseen, palkitsemiseen, työsuhteen sisältöön, osaamisen kehittämiseen ja suorituksen johtamiseen liittyvät asiat.

– Ulkopuolelle jäävät vain työaikaan liittyvät asiat, jotka ovat työajanseurantajärjestelmässä. Sekin uudistuu – uusi järjestelmä otetaan käyttöön rinnakkain HR-järjestelmän kanssa tämän kevään aikana, kertoo HR-päällikkö **Matts Hägg**.

HR-järjestelmä sisältää kokonaisuudet, joita hallinnoidaan nyt Sympassa ja Mepcossa. Sympa poistuu uudistuksen myötä kokonaan käytöstä, Mepco jää palkanlaskennan käyttöön.

– Uusi järjestelmä on helppokäyttöinen, ja se on suunniteltu tukemaan niin työntekijöiden kuin esihenkilöiden työtä mahdollisimman hyvin. Järjestelmän myötä manuaaliset työvaiheet vähenevät, ja se puolestaan vähentää virheiden mahdollisuutta. Tämän tyyppinen HR-järjestelmä on melko laajasti käytössä Kaupunkiliikenteen kokoisissa organisaatioissa, Hägg kertoo.

HR-järjestelmän eri osioita valmistellaan parhaillaan käyttökuntoon – valmistelusta vastaavat HR-palvelut ja ICT-palvelut. Solaforce-järjestelmän käytöstä pidetään Teams-koulutuksia kevään aikana niin esihenkilöille kuin työntekijöille.

Järjestelmän käyttöönotosta viestitään tarkemmin Kaupunkiliikenteen sisäisissä kanavissa. ●

Työajanseuranta-järjestelmä vaihtuu

Kaupunkiliikenteen työajanseurantajärjestelmä vaihtuu; uusi järjestelmä Nepton otetaan käyttöön kevään aikana. Flexim-järjestelmä poistuu käytöstä ensi kesänä.

Leimaukset tehdään jatkossakin puhelimella tai leimauslaitteilla. Tavoitteena on, että mobiilikäyttöön siirrytään mahdollisimman laajasti. Leimauslaitteita tulee tärkeimpiin paikkoihin eri toimipisteisiin, mutta laitteiden määrää vähennetään nykyisestä. Leimauslaitteiden sijainteja ei ole vielä päätetty.

Neptonia siirrytään käyttämään vaiheittain. Toimistohenkilöstölle Nepton tulee käyttöön helmikuussa ja huoltohenkilöstölle myöhemmin keväällä.

Työajanseurantajärjestelmä joudutaan uusimaan, koska Flexim poistuu käytöstä. Neptoniin siirtyminen on sujuvaa: järjestelmä on jo nyt Kaupunkiliikenteellä käytössä kustannusten seurannassa. Lisäksi Neptonissa on työajanseurantaan tarvittavia ominaisuuksia jo valmiiksi.



Light Rail Training -koulutusohjelma vieraili Zürichissä

TEKSTI **TERHI VADÉN**
KUVAT **TERHI VADÉN** JA **GUNNAR HEIPP**

LIGHT RAIL TRAINING -koulutusohjelman matka Zürichiin piti alkaa maanantaina 21.11.2022, mutta Finnairin matkustamohenkilökunnan lakon vuoksi osallistujat saapuivat Sveitsiin eritahtisesti. Eli kommelluksista ei välttytty.

ENSIMMÄISENÄ PÄIVÄNÄ saavuimme lentoasemalta suoraan luennoille väsyneinä ja nälkäisinä. Alkuperäisestä viiden päivän ohjelmasta jouduttiin puristamaan neljän päivän kurssiviikko. Päivät olivat pitkiä mutta mielenkiintoisia. Muuttuneen ja tiivistetyn aikataulun vuoksi emme päässeet osalle suunnitelluista tapahtumista.

KESKIVIikkoILTANA teimme eräänlaisen ekskursion Kalkbreiten raitiotievarikolle, joka on hyvin erilainen kuin mihin Suomessa on totuttu. Varikon yhteydessä on kahvila, josta näkee suoraan varikon tiloihin, ja lisäksi varikon yhteyteen on rakennettu asuinhuoneistoja. Asuinhuoneistojen keskellä on kaunis sisäpiha, jossa on istutuksia ja oleskelualue asukkaille.

KOLMANTENA PÄIVÄNÄ kestävän kehityksen, poliittisen päätöksenteon ja liikkuvan kaluston hallinnan luentojen jälkeen pääsimme tutustumaan Zentralwerkstatt of VBZ Verkehrsbetrieben Zürichin keskuskorjaamolle.

VIIMEISENÄ PÄIVÄNÄ matkustelimme ratikalla ympäri Zürichiä tutustuen erilaisiin raitiovaunuihin ja pysähdyimme pysäkeille, jotka olivat omalla tavallaan erilaisia. Muutama pysäkinväli menimme kävellen, joista mieleenpainuvien oli kävely Opfikon Glattpar-kissa, jossa on asuinalueen sadeveden keräävä keinotekoinen järvi ja joka muodostaa viehättävän tilan asuinalueen reunalle. ●



Osallistujia Kaupunkiliikenne Oy:stä, Helsingin kaupungilta, HSL:ltä, Vantaan ja Espoon kaupungeilta, NRC Groupilta ja Swecolta. Kuvasta puuttuu Tampereen Raitiotie Oy:n edustaja.



Kestävän kehityksen oppeja keräämässä. Zürichin kunnan sininen raitiotievaunu.



Glattal bahnilla, joka kulkee kuuden kunnan läpi, liikenneivät raitiotielinjat 10 ja 12. Värityksen on haluttu erottuvan Zürichin vaunusta.



VBZ:n keskuskorjaamo, Altstetten. Kuvassa keskellä on liikkuva alusta, jolla raitiovaunun osat kuljetetaan omiin "lokeroihinsa" korjauksia varten.



Opfikon Glattparkin tekojärvi, jossa sateiden mukaan vaihtelevasti vettä.

HSL hankkii raitio ja metro- liikenteen myös jatkossa Kaupunkiliikenne Oy:ltä

HSL ON VALINNUT Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n tulevan Raide-Jokerin pikaraitiotien sekä kantakaupungin raitiolinjojen liikennöitsijäksi.

Kaupunkiliikenne Oy liikennöi tulevaa pikaraitiotietä ainakin vuoteen 2028 asti ja kantakaupungin raitioiteitä vuodesta 2025 alkaen ainakin kymmenen vuoden ajan. Yksityiskohtaiset liikennöintisopimukset HSL ja Kaupunkiliikenne Oy solmivat myöhemmin. Metrosopimusta HSL jatkaa Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen kanssa vuoteen 2032 saakka.

Solmitut sopimukset eivät kata pikaraitiotelinjoja, joita mahdollisesti tulevaisuudessa ajetaan kantakaupungin kautta. HSL tekee niiden hoidosta aikanaan omat hankintapäätökset ja -sopimukset.



Kuva: Kaupunkiliikenne Oy:n kuva-arkisto

Raide-Jokerin tekninen koe-liikenne alkoi marraskuun alussa

PIKARAITIOLINJAN tekninen koeliikenne on jaettu kuuteen eri pituiseen alueeseen, jotka toteutetaan idästä kohti länttä.

Koeajoprosessi on suunniteltu toteutettavaksi samanlaisena kaikilla koeajalueilla. Ensin testataan hidassajossa, miten vaunu liikkuu radalla, sitten erilaisien järjestelmien, kuten esimerkiksi vaihteenohjausjärjestelmän ja liikennevalojen toimivuus.

Raitiovaunulla suoritetaan myös hämäärajoja. Lopuksi koeliikennealueella ajetaan sille määriteltyä operointinopeutta.

Helmikuun alussa ratikalla ajettiin ensimmäistä kertaa Espooseen.

Tavoitteena on saada järjestelmien käyttöönottotestaukset ja tekniset koeajot tehtyä kesäkuuhun 2023 mennessä.

Liikennöinnin aloituksen ajankohdasta päättää HSL.

HSL LYHYESTI

Helsinki sijoittui kolmanneksi Oliver Wyman Forumin ja Kalifornian yliopiston Urban Mobility Readiness -vertailussa, joka pisti 60 eri maanosien kaupunkia järjestykseen sen pohjalta, kuinka valmiita ne ovat kohtaamaan tulevaisuuden liikkumisen haasteita. Helsingin joukkoliikennejärjestelmän tunnusmerkkejä ovat vertailun mukaan helppokäyttöisyys, edullisuus ja eri liikennemuotojen yhdistyminen toimivaksi verkostoksi.

HSL on laatinut vuosien 2023-2024 liikennöintisuunnitelman. Raitioliikenteessä tapahtuu suurempia muutoksia kuin muissa liikennemuodoissa. Itäkeskuksen ja Keilaniemen välisen pikaraitiotien (Raide-Jokeri) liikenne saattaa alkaa jo syksyllä 2023, jos vaunuja ja kuljettajia on tarpeeksi ja koeajot onnistuvat. HSL on varautunut myös siihen, että pikaraitiotien liikenne ei ala vielä syksyllä. Metroliiikenteeseen HSL ei suunnittele merkittäviä muutoksia.

HSL tutkii myös tänä keväänä joukkoliikenteen asiakastytyväisyyttä ja kaluston laatua. Tyytyväisyystutkimuksessa kysytään liikennevälineissä lähes 30 000 matkustajan mielipidettä. Joukkoliikennekaluston laatua tutkitaan havainnollamalla yhteensä lähes 4 000 bussin ja kiskokulkuneuvon kuntoa. Kumpikin tutkimus jatkuu 12.5. asti. Kenttätyöt tekee Taloustutkimus Oy.

Helsingin seudun joukkoliikenne sai syksyn 2022 asiakastytyväisyystutkimuksessa kiitettävän yleisarvosanan. 86 prosenttia matkustajista oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä joukkoliikenteeseen antaen sille yleisarvosanaksi 4 tai 5 asteikolla 1–5. Tyytyväisyys oli samalla tasolla kuin syksyllä 2021. Raitioliikenne oli kärkisijalla, kun matkustajat arvioivat liikennöinnin täsmällisyyttä. 79 prosenttia raitiovaunumatkustajista antoi täsmällisyydelle arvosanan 4 tai 5.

MEILLÄ KAUPUNKILIIKENNE OY:SSÄ



Metrojunankuljettajakurssi 2/2022

Oppilaat vasemmalta oikealle: Petri Kovisto, Henri Minkkinen, Kimmo Vehkaoja, Jesse Vuoristo, Aapo Perätaalo, Jarkko Saviola, Sami Malassu, Janne Lyytinen, Oleg Sushkov ja Harri Miettinen.

Metrojunankuljettajakurssi 3/2022 ►

Oppilaat vasemmalta oikealle: Mboma Fabrice Kevin, Jan-Marko Niemelä, Rico Mazzolari, Miika Miettinen, Henri Kyrrä, Pekka Ojala, Peter Uddström, Sakrija Bashiir, Tom Rask ja Taavi Grönlund.



Raitiovaununkuljettajakurssi 3/2022 ▲

Vasemmalta oikealle koulutuskoordinaattori Marko Huupponen, oppilaat Valtteri Kataja, Robinson Hoge, Kari Korhonen, Melissa Lahti, Rocco Raidla, Jekaterina Pennanen-Potjomkina, Tanja Oinonen, Ville Hietanen, Svetlana Siitonen, Esa Huttu, Timi Raveala, Terhi Räisänen, Sami Brander, Ron Vanhatalo, Jarkko Tikka ja Kim Lindvall, kouluttaja Irene Burman, ajo-opettaja Michaela Holmström, kouluttaja Tom Roine ja kouluttaja Hanna Koskinen.

Raitiovaununkuljettajakurssi 4/2022 ►

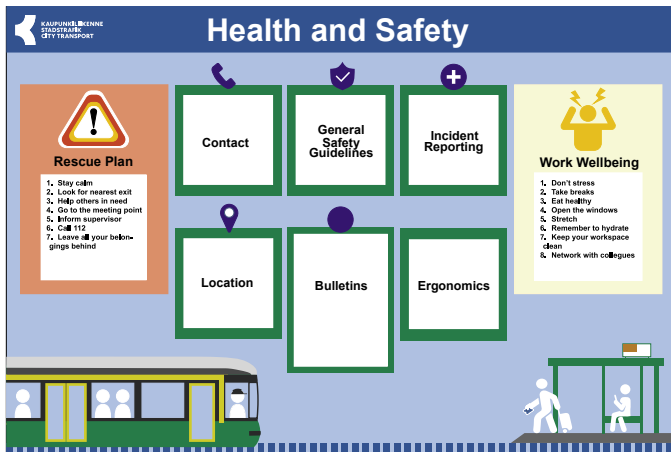
Oppilaat alhaalta ylös: Janne Jokinen, Linda Tiensuu, Lauri Ainasoja, Jesse Siekkinen, Annika Tallqvist, Kristian Viding, Rafi Shir Ahmadi, Sanna Sorsa, Lauri Hirvonen, Vesa Heinonen, Markus Tavast, Vesa Virolainen, Inge Lindeman, Pasi Suvanto, Samuli Pietiläinen, Rasmus Suntio. Takana: kouluttaja Tom Roine, liikennemestari Marko Huupponen, kouluttaja Hanna Koskinen, kouluttaja Jussi Eskelinen, kouluttaja Irene Burman.



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

Uudet työsuojelupisteet tulevat!

Työsuojelutaulujen uudistus pyörähti käyntiin viime syksynä yhteistyössä Haaga-Helian kansainvälisen opiskelijaryhmän kanssa. Opiskelijat viettivät pari päivää tutustuen eri toimintoihin ja sijainteihin – ja lähtivät niiden pohjalta laatimaan ehdotuksiaan uusiksi TLY- (turvallisuus, laatu ja ympäristö) pisteiksi. Kaupunkiliikenteen edustajat ja luottamushenkilöstö pääsi kommentoimaan tauluja pitkin matkaa ja vaikuttamaan niiden lopulliseen ulkoasuun. Taulut viimeistellään ja käännetään suomeksi helmi-kuun aikana, minkä jälkeen tauluja aletaan vaihtamaan uusiin toimipaikoissa.



Merkittävänä uudistuksena työsuojelutauluissa on, että tauluissa on jatkossa yhteisiä, mutta myös toimintokohtaisia elementtejä. Esimerkiksi taulujen nostot ja sisältöteemat ovat erilaiset esimerkiksi ratakunnossapidossa ja kuljettajilla.



Kuljettajan työssä painottuvat esimerkiksi jaksaminen, stressinhallinta ja muut työhyvinvoinnin teemat.



Vuorotöissä ja kunnossapidon työssä nousevat esiin henkilön-suojaimet, uni ja työhyvinvointi.



Kaikissa tauluissa toistuvat yhteiset teemat, jotka ovat saatavilla mistä tahansa TLY-pisteestä