

LIIKENNEPEILI

Liikennepeili, Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 1 2024

Petri Halmetoja

**Raidemiehen
monipuolinen
arki talven
tuiskuissa**

Pikaratikka 15 ja yhteistyön voima

- 3 Toimitusjohtajalta**
Isojen projektien vuosi
- 4 Työntekijän päivä**
Raidemiehen monipuolinen arki talven tuiskuissa
- 6 Kesän 2024 metrokatkojen aikana metroa parannetaan usean hankkeen voimin**
- 7 Näkökulma**
Synergiahyötyjä parhaimmillaan
- 8 Pikaratikka 15 näyttää yhteistyön voiman**
- 10 Kaupunkiliikenteen toimintakulttuuria uudistetaan**
- 11 Vieraskynä**
Käyttöönoton opit
- 12 Työhyvinvointi**
Kaupunkiliikenteen HR-järjestelmiin muutoksia
- 13 Arjen työssä**
Järjestyksenvalvojen ja valvomoiden toiminta pelastaa ihmishenkiä
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä**
- 16 Rakastu ratikkaan**
-rekrytointikampanja kiinnostaa

- 6 Kesän 2024 metrokatkojen aikana metroa parannetaan usean hankkeen voimin**



- 10 Kaupunkiliikenteen toimintakulttuuria uudistetaan**



- 13 Järjestyksenvalvojen ja valvomoiden toiminta pelastaa ihmishenkiä**



Isojen projektien vuosi

Tärkein tavoitteemme vuodelle 2023 oli liikenteen luotettavuuden palauttaminen normitasolle. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen tähän päästiinkin, ja ratikassa luotettavuus oli vuositasolla 99,72 prosenttia koko vuodelta ja metrossa 99,78 prosenttia. Luotettavuuden parantuminen näkyi myös HSL:n asiakastyytyväisyyskyselyssä: liikennejärjestäjän arvosanat olivat metrossa 4,14 ja ratikassa 4,03.

Uusi pikaratikkalinja 15 sai odotetusti hyvän arvosanan HSL:n kyselyssä: tulos oli 4,20, ja erityistä kiitosta asiakkaamme antoivat matkustamisen sujuvuudelle. Uuden linjan haasteena on ollut kilpailu ratakapasiteetista autoilijoiden kanssa. Tämä onkin saanut paljon julkisuutta mediassa: tammikuun puoliväliin mennessä vieras kulkuneuvo on eksynyt raiteille yli 40 kertaa. Ongelma on ollut selvästi odotettua suurempi ja hankaloittaa matkustajien liikkumista ja liikennetöyrytyksen (LOK) ja kuljettajien työtä. Toivottavasti löydämme alkuvuoden aikana Helsingin ja Espoon kanssa toimenpiteet, joilla radalle ajo saadaan kuriin.

Mutta tammikuussa 2024 emme päässeet liikennöinnin laatu-tavoitteisiimme. Sanonta "vuodet eivät ole veljiä keskenään" pitää hyvin paikkansa. Lunta, tuulta ja pakkasta riitti myös pääkaupunkiseudulla, mikä näkyi joukkoliikenteen luotettavuudessa. Tämä koski ratikkaliikennettä, kun erityisesti vanhat nivelvaunut olivat vaikeuk-

sisä useina eri päivinä. Kunnossapidon kalusto ei riittänyt pitämään raiteistoa operoitavassa kunnossa, minkä takia teimme pikaisesti päätöksiä uuden tarvittavan kaluston osalta. Kiitos kunnossapidon henkilöstölle, kuljettajille ja liikenteenohjaukselle jaksamisesta vaikeiden olosuhteiden keskellä!

Toimintamme laajenee vuoden 2024 aikana. Uusi Kalasatama-Pasila-linja ja PR15-linjan vuorovälin tiheys edellyttävät noin 90 lisäkuljettajan rekrytointia, ja tämän lisäksi rekrytoinnilla katetaan normaali vaihtuvuus. Vuoden 2023 aikana koulutimme 250 uutta kuljettajaa, ja vuonna 2024 koulutus-tarve on noin 200 kuljettajaa.

Tänä vuonna meillä on kolme isoa projektia: Rautatietorin metroaseman paloturvallisuuden parantaminen kesä-elokuussa, Kalasatamasta Pasilaan -raitiotien käyttöönotto elokuussa ja uuden Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikon käyttöönotto loppuvuodesta. Näistä hankkeista selvästi näkyvin ja vaikuttavin on Rautatietorin metroaseman remontti, minkä takia metro ei liikennöi Helsingin yliopisto-Kamppi välillä kesä-elokuussa.

Remontilla on valitettava vaikutus matkustajakokemukseen, mutta fakta on kuitenkin se, että kantametro on rakennettu 40 vuotta sitten, ja tulevana vuosina asema- ja ratainfraan joudutaan tekemään merkittäviä korjauksia. Näiden peruskorjausten avulla pystymme operoimaan luotettavasti seuraavat vuosikymmenet. ●



Juha Hakavuori
toimitusjohtaja

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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250

00099 Helsingin kaupunki

Käyntiosoite:

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

Päätoimittaja:

Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:

Elina Norrena, p. 310 35104

Toimittajat:

Ulla Paukku p. 310 20338
Kaisa Mutka p. 310 35105
Nea Holopainen, p. 040 486 7912
Henna Kukkonen, p. 040 868 2129

Toimituskunta:

Juha Hakavuori (pj)
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi
Sanni Alajääski
sanni.alajaaaski@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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Nea Holopainen

Paino:
Punamusta Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

Vuodesta 2024 alkaen Liikennepeili julkaistaan sähköisenä osoitteessa [kaupunkiliikenne.fi/julkaisut](https://www.kaupunkiliikenne.fi/julkaisut) ja jaetaan Kaupunkiliikenne Oy:n toimipisteissä kuljettajien ja kunnossapidon taukotiloihin ja Vallilan ruokalan aulaan.



Raidemiehen monipuolinen arki talv

 TEKSTI JA KUVAT **NEA HOLOPAINEN**

Talvinen Helsinki on täynnä yllätyksiä: Viikon aikana saa kokea niin paukkupakkasia kuin lumimyräköitä, ja seuraavaksi vesisadetta, jota seuraa taiteilu liukkaaksi muuttuneilla kaduilla. Sääolosuhteiden yllättävyydestä huolimatta rutiineista pidetään kiinni ja arjen matkat pyritään kulkemaan aikataulusaan. Onnistumisten takana onkin usein joku, joka vaivihkaa huolehtii muiden turvallisuudesta ja arjen sujumisesta.

Kokeneelle raidemiehelle, **Petri Halmetojalle**, työpäivät ovat tapahtumarik-

kaita. Kolmessa vuorossa työskentelevä raidemies ehtii nähdä työvuoronsa aikana kaikenlaista: sääolosuhteet määrittävät työnkuvaa ja vaihteluita saattaa tulla nopeastikin.

Voi olla, että näin talvisin ensimmäisenä aamulla hiekoitetaan ja sitten sataakin lunta, jolloin hiekat jäävät lumen alle.

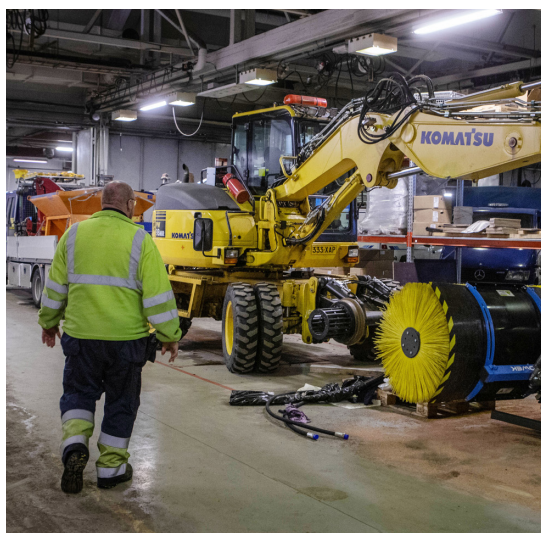
Vaihtelevien sääolosuhteiden lisäksi työ vaihtuu myös vuodenajan mukaan. Talven siirtyessä pois keväällä touhutaan esimerkiksi hiekan poiston sekä viemärien huuhtelun merkeissä. Kesäisin siistitään ja

lakaistaan erilaisia uria ja katuja, syksyllä päästään ”lehtihommiin”.

Raidemies ajaa satunnaisesti myös työvaunua, siivoaa kolaripaikkoja ja oikoo liikennemerkkejä – vilkuillen myös, olisiko pysäkeillä siistittävää.

Pikaratikka on monipuolistanut työtä

Halmetoja on työskennellyt Kaupunkiliikenteellä vuodesta 2010, jota ennen hän muun muassa ajoi rekkaa niin Suomessa kuin maailmalla. Monenlaisista töistä ja



◀ Klo 6.00

Työpäivä alkaa Koskelan varikolta, jonka suurista halleista löytyy lukuisia raidemiehelle tuttuja työkoneita.

▼ Klo 7.00

Vaihteeseen on jäänyt lunta Hietalahdessa, joka haittaa raitiovaunuliikennettä. Ripeä työpari on työn touhussa – toinen vahtii liikennettä, kun uraa avataan erilaisin toimin.



◀ Klo 7.25

Raidemiehen lukuisiin taitoihin kuuluu ripaus sähköalan osaamista. Kunnossa olevat sähkökaapit pitävät huolen selkeistä opasteista raitiovaunukuljettajille.

► Klo 9.30

Talvella tarvitaan monipuolista kalustoa: nyt raidemiehet huolehtivat, että raitiovaunut pääsevät turvallisesti liikkeelle Vallilan varikolta.



ven tuiskuissa

tuhansista ajetuista kilometreistä kertyi arvokasta kokemusta, josta on hyötyä nykyisessä työssä.

Raidemiehen valttina on osata käyttää useita työkoneita ja kommunikoida tarpeistaan kollegoiden kanssa. Jos eteen sattuu työ, jota oma työnkuva ei kata, soitetaan kaverit apuun.

– Päivystämme vaihteita, eli jos ratikan vaiheisiin tulee ongelma, niin se tutkitaan, pestään ja sulake korjataan. Jos itse ei pysty, niin soitetaan esimerkiksi ratasähkö paikalle.

Työ on monipuolistunut entisestään

viime vuosien aikana: Lokakuussa liikennöinnin aloittanut pikaratikka 15 tuo mukanaan omat tehtävänsä, joista opitaan samalla kun tehdään. Uudenlaiset sepeli- ja ruohoradat vaativat erityistä kalustoa.

– Siellä on paljon käsin tehtävää hommaa, emmekä vielä tiedä tarkasti, millaisia työkoneita tarvitsemme.

Halmetoja kertoo nauttivansa työstä ja sen lukuisista työnkuvista. On aina mielenkiintoista tulla töihin, sillä jokainen päivä on erilainen. Tapahtumarikkaat päivät eivät kokenutta raidemiestä säikäytä. ●

Kuka?



- Raidemies Petri Halmetoja, kunnossapitoyksikkö
- Harrastukset: remontointityöt, mökkeily ja uinti
- Luottamustehtävät: Helsingin raide-työntekijöiden JHL 007 varapääluottamusmies sekä Kaupunkiliikenteen asiantuntijoiden, valvomoiden, toimihenkilöiden ja teknisen työn 1. työsuojeluvaravaltuutettu.



▲ Klo 10.25

Kiskoihin jäänyt lumi ja jää poistuvat näppärästi pyöräkuormaajan työkaluilla.

▼ Klo 13.30

Töölössä on lumisateiden jäljiltä kasoittain lunta. Raidemies pyöräyttää kuorma-auton näppärästi parkkiin ja saa kuorman kyytiin.



▲ Klo 12.00

Luotettavat työtoverit takaavat, ettei työpaikalta lopu osaaminen – eikä huumori.

▼ Klo 14.00

Lumet kaadetaan Viikissä lumenkaatopaikalle. Samalla radiopuhelin ilmoittaa seuraavasta työtehtävästä.



Kesän 2024 metrokatkojen aikana mettoa parannetaan usean hankkeen voimin

Ensi kesänä metroradalla ja sen läheisyydessä tehdään ennennäkemättömän paljon töitä niin Rautatientorin asemalla kuin Mellunmäen metrohaarallakin. Erilliset korjaushankkeet vaativat liikenteen pysäyttämisen muutamilla metroasemilla.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVITUS **ELINA RAJALA**

Lukuisten hankkeiden keskittämällä kesälle 2024 pyritään minimoimaan matkustajille töistä aiheutuva haitta. Koska samaan aikaan meneillään on useita eri hankkeita, niiden yhteensovittaminen metrokatkon aikana on tärkeää.

– Tiedonkulku hankkeiden välillä on avainasemassa, ja siksi kokonaisuudessa on mukana laaja joukko ammattilaisia niin meiltä kuin HSL:ltäkin, kertoo metrokatkon yhteensovittamisesta vastaava projektipäällikkö **Eero Valkama**.

Kun Rautatientorin metroaseman paloturvallisuushanke päätettiin toteuttaa kesällä 2024, suunnittelun alkuvaiheessa kartoitettiin myös muita tulevia metrokatkon aiheuttavia projekteja. Kriittisyyden ja poikkeusliikenteen toteutettavuuden perusteella päädyttiin Rautatientorin kanssa samaan aikaan toteuttamaan Mellunmäen haaran liikennekatko.

– Kantametrossa on ikänsä puolesta paljon korjattavaa, eikä metron liikennekatkoilta välttyä tulevaisuudessakaan, Valkama muistuttaa.

Metrokatkon aikana toteutettavat hankkeet

Rautatientorin paloturvallisuushanke

Rautatientorin paloturvallisuutta on välttämätöntä parantaa aseman käyttäjien turvallisuuden ja viranomaisten asettamien paloturvallisuusvaatimusten vuoksi. Hankkeessa parannetaan erityisesti laiturialueen savunpoistotarkoituksia. Myös laiturialueen sähkönsäätö-, valaistus-, tele- ja turvajärjestelmät vaihdetaan

Metro ei liikennöi seuraavilla asemilla alla olevien viikkojen aikana kesällä 2024:



Viikot 23–35 Rautatientori

Viikot 23–25 Mellunmäki

Viikot 26–27 Mellunmäki, Kontula

Viikot 28–31 Mellunmäki, Kontula, Myllypuro

Viikot 32–36 Mellunmäki

vastaamaan nykyisiä vaatimuksia. Toimenpiteitä toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa vuosien 2024-2025 aikana. Töitä jatketaan myöhempinä vuosina alueella toteutettavien muiden hankkeiden yhteydessä. Hankkeen projektipäällikkö on **Susanna Saloranta**.

Kontulan metroaseman laituritason perusparannus

Mellunmäen haaran metrolikenteen katkon aikana Kontulan metroasemalle tehdään perusparannustöitä. Metroaseman toiminnallisuutta ja viihtyvyyttä parannetaan uusimalla läntinen sisäänkäynti ja aseman pintarakenteita. Talotekniikkaa ja valaistusta saneerataan, jolloin energiatehokkuus ja valoteho paranevat.

Laiturialueen saneeraus pyritään teke-
mään kesän 2024 liikennöintikatkon aikana siten, että laiturin keskiosa saadaan toimintakuntoon. Hanke jatkuu vuoteen 2025. Kontulan metroaseman perusparannuksen projektipäällikkö on **Ari Rantamaa**.

Länsimäentien siltojen ja Alakiven ja Mustanpuronpolun alikulkukäytävien korjaus

Länsimäen silloilla sekä Alakiven ja Mustanpuronpolun alikulkukäytävillä korjataan normaalista kulumisesta aiheutuneet vauriot. Korjaushanke alkaa huhtikuussa 2024 ja jatkuu arviolta marras-joulukuulle 2024. Alikulkukäytävien korjaus kestää toukokuusta elo-syyskuuhun 2024. Hankkeita johtaa projektipäällikkö **Jussi Hietala**.

Vaihteiden uusiminen välillä Itäkeskus –Mellunmäki

Kurkimäen ja Mustapuron vaihdealueella sekä Länsimäen sillan uusimisen yhteydessä uusitaan metroradan vaihteita. Sillä varmistetaan, että vaihdehäiriöitä ei tule, jolloin liikenne on entistä turvallisempaa ja tehokkaampaa. Hanke jatkuu vuoteen 2025. Vaihteiden uusimisesta vastaa projektipäällikkö **Tero Lehtimäki**.

Itäinen metrokatko hyödynnetään toteuttamalla myös muita kunnossapitotöitä. Työ on tehokasta, koska normaalin yötyön sijaan pystytään työskentelemään vuorokauden ympäri. ●

Synergiahyötyjä parhaimmillaan

METROSSA ON KOETTU liikennekatkoja ennenkin, mutta ajallisesti ja linjatollisesti näin laajalle ulottuvaa liikennekatkoa ei ole taidettu meillä ennen nähdä.



Matkustajan kannalta liikennekatkot ja poikkeusjärjestelyt aiheuttavat aina ylimääräistä päänsäryä ja yleensä myös pidentyneitä matka-aikoja. Valitettavasti mikään rakennettu omaisuus ei säily hyväkuntoisena itsestään, ja nyt metrossa useiden rakenteiden elinkaari on tullut siihen vaiheeseen, että merkittäviä peruskorjaus- ja parannustoimia on syytä tehdä. Näillä toimilla varmistetaan metrolikenteen luotettavuus jatkossa.

Kesän 2024 metron liikennekatkojen yhteensovitus osoittaa, miten ainutlaatuisia palvelua Kaupunkiliikenne Oy pystyy tuottamaan. Kun saman talon sisältä löytyvät niin omaisuudenhallinta, projektinjohto, liikennöinti, valvomo kuin kunnossapitokin, on yhteensovitus sujuvaa ja välttämään tilanteita, joissa yksi toiminto edistäisi omaa etuaan muiden kustannuksella. Koska myös HSL on osallistunut yhteensovitukseen jo varhaisessa vaiheessa, voidaan hyvillä mielin todeta, että liikennekatkot on suunniteltu yhteiskunnan kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. – yhtenä esimerkkinä tästä on se, miten Rautatien metrolinjan metrolinjan Rautatien ohi kulkevaa raitioliikennettä lisätään raitiolinjalla, joka on siirretty poikkeusreitille Mannerheimintien katutöiden vuoksi. Näin yksi harmi saadaan osittain käännettyä hyödyksi.



Nyt metrossa useiden rakenteiden elinkaari on tullut siihen vaiheeseen, että merkittäviä peruskorjaus- ja parannustoimia on syytä tehdä.

Putkimaisesti kahdella raiteella kulkeva metrolinjastomme on häiriötilanteiden kannalta melko hankala, mutta metron ja varsinkin tunnelimetron rakentaminen on sen verran hintavaa puuhaa, että jokaisen raidemetrin rakentamista on ollut syytä harkita tarkkaan. Harkintaa on varmasti tehtykin 60-luvulta alkaen, kun metroa on suunniteltu ja nykyisenkaltaiseen linjastoon on päädytty. Kaupunkiliikenne Oy:ssä ja sen edeltäjässä HKL:ssä onkin näinä vuosikymmeninä tehty ansiokasta työtä metron häiriöherkkyyden jatkuvan vähentämisen eteen, ja metro on vakiinnuttanut paikkansa kaupunkilaisten suosikkijoukkoliikennemuotona.

Anni Suomalainen
Hankepalvelupäällikkö, omaisuudenhallintayksikkö



Pikaratikka 15 näyttää yhteistyön voiman

Aloitimme liikennöinnin pääkaupunkiseudun ensimmäisellä pikaratikalla lokakuussa. Tämän toteutuminen on vaatinut mittavaa yhteistyötä eri osapuolten välillä: sekä itse Raide-Jokeri-hankkeessa että nyt liikennöinnin käynnistyttyä Kaupunkiliikenteen sisällä ja kumppaneiden kanssa.

TEKSTI **ELINA NORRENA** KUVAT **AARNI SALOMAA**

Jo Raide-Jokeri-hanke itsessään allianssihankkeena on osoitus yhteistyön mahdollistamasta onnistumisesta. Raide-Jokeri valmistui etuajassa, alitti kustannukset ja on kahminut palkintoja valmistuttuaan.

Kaupunkiliikenne vastaa käynnistysvaiheesta

HSL tilaa pikaratikan ensimmäisten vuosien liikennöinnin meiltä Kau-

punkiliikenteeltä. Vastaamme myös kaluston hankinnasta ja infran kunnossapidosta. Liikennöintisopimuksemme on voimassa vähintään vuoteen 2028 asti, ja tämän jälkeen HSL voi halutessaan jatkaa sitä vielä maksimissaan neljällä vuodella. Juuri nyt meillä on hyvä tilaisuus näyttää, miten pystymme hyödyntämään talon sisäistä synergiaa ja osoittamaan ammattitaitomme.

Käyttöönottovaihetta koordinoi meillä

osaltaan käyttöönottopäällikkö **Ari Pekka Tarvainen**.

– Yhteistyötä tehtiin tietysti talon sisällä, mutta kävin paljon keskusteluja myös Espoon kaupungin ja Helsingin kaupunkiympäristön kanssa yhteisistä rajapinoistamme. Yhdessä tekeminen on toiminnut hyvin.

– Toiveena on vielä saada nykyteknologia auttamaan töiden koordinoimisissa. Meillä on projekti, jossa otamme käyttöön



Infrakit-ohjelman. Sillä pääsemme seuraamaan reaaliajassa radan työmaita ja kunnossapitokaluston sijaintia.

Pikaratikka on uusi lippulaivamme ja kuljettajat linjan sydän

Pikaratikan tarpeisiin on hankittu uutta pikaratikkakalustoa Skoda Transtechilta. Kaupunkiliikenne on jo pitkään tehnyt yhteistyötä Skodan kanssa, ja nyt yhteistyö on vielä tiivistynyt Raide-Jokerin vaunujen tulon myötä.

Pikaratikat valmistetaan Kajaanissa, jossa Kaupunkiliikenteellä on edustaja paikalla. Sopimuksemme mukaisesti Skoda Transtech myös vastaa kaluston huollosta ja hallinnoi uutta pikaratikkavarikkoa Roihupellossa.

– Tämä on aivan uusi tilanne meille, ja

olemmekin syksyllä rekrytoineet yhden henkilön toimimaan ”yhdysupseerina” meidän ja Skodan välillä, kertoo kalustopäällikkö **Katja Pöyry**.

– Yhteistyömme sisäisten toimijoiden kanssa ei ole vähentynyt, vaikka liikenne on alkanut ja kalustotoimitukset rullaavat. Uusi rata, kalusto ja toiminta tuo aina esiin uusia ja yllättäviäkin haasteita, ja olemme aktiivisesti ratkaisemassa niitä roolimme mukaisesti. Esimerkkeinä liikennöinnin palautteet vaunun varusteluista ja toimivuudesta, vaunun huojunta ja meluhaitat radalla sekä käytössä esiintyvät kaluston tyyppiviat.

Liikennöinnin kuljettajat ovat avainasemassa palautteen antajina ja tietysti matkustajaliikenteen pyörittämisessä. Kuljet-

tajat ovat Kaupunkiliikenteen kasvot ja tuovat uuden liikennemuodon kaupunkilaisten ulottuville.

Pikaratikan kulkua valvotaan raitioliikenteen liikenteenohjauksesta Pasilasta. LOK seuraa liikenteen sujumista, neuvoo kuljettajia mahdollisissa häiriötilanteissa ja järjestää poikkeusliikenteen sekä koordinoi radalla työskentelyä.

– Yhteistyö talon sisällä mahdollistaa sen, että kuljettajien ja liikennöinnin havaitsemat ongelmat tulevat hyvin esille ja tieto kulkee, kertoo valvomomestari **Laura Penttinen**.

Yhteistyö onkin näyttänyt voimansa: Kaupunkiliikenne toi uuden liikennemuodon pääkaupunkiseudulle ja varmistaa kasvun jatkumisen raiteilla. ●

Kaupunkiliikenteen toimintakulttuuria uudistetaan eri teemoin

Kaupunkiliikenteellä käynnistyi vuoden alussa strateginen kehitysprojekti, jossa uudistetaan eri teemoin talon toimintatapoja. Kaupunkiliikenteelle luodaan uudet arvot, parannetaan tavoitteellista johtamista ja esihenkilötyötä, kannustetaan henkilöstöä ideoimaan ja luodaan uudenlaisia toiminnan suunnitellun malleja.

TEKSTI KAISA MUTKA KUVA NEA HOLOPAINEN

Uudistustyössä keskeinen teema on Kaupunkiliikenteen arvojen uudistaminen.

– Arvot ovat peräisin HKL:n ajalta, eivätkä ne aidosti toteudu enää arjessa. Tarvitsemme arvot, joihin voimme sitoutua

ja jotka kuvaavat nykyistä toimintaympäristöämme. Tavoitteemme on, että koko henkilökuntamme tietää, mitä arvot tarkoittavat omassa työssä, kertoo toimintakulttuurin uudistamisen projektia vetävä HR-asiantuntija **Saimi Valtamäki**.

Kaupunkiliikenteen uusia arvoja aletaan laatia jo alkuvuoden aikana. Arvojen uudistaminen liittyy keskeisesti esihenkilötyön ja tavoitteellisen johtamisen kehittämiseen. Työssä punaisena lankana toimii tavoitejohtamisen malli, OKR. Hy-



Toimintakulttuurin uudistamisen vetovastuu on Saimi Valtamäellä (kuvassa oikealla).

– Lähdän innolla mukaan tähän kehittämistyöhön. Kaupunkiliikenteen toimintaympäristö on mielenkiintoisessa tilassa. On tulossa paljon uusia hankkeita, ja olemme kasvava organisaatio. Yhtiöittämien jälkeen meillä on uusi ajatusmalli toiminnastamme, ja nyt on hyvä hetki uudistaa arvoja. Kuvassa vasemmalla Sanni Alajääski.

vän esihenkilötyön perusta on yhteisesti sovittujen tavoitteiden ja toimintatapojen mukaan johtaminen.

– On tärkeää, että esihenkilöt saavat myös tarvitsemaansa tukea työhön. Yksi kehittämistyön tavoite onkin määritellä, miten tuemme jatkossa esihenkilötyötä. Esihenkilöille on kaavailtu myös valmennusta ja perehdytystä, sanoo henkilöstö ja liiketoiminnan tuki-yksikön johtaja **Sanni Alajääski**.

Uusia käytäntöjä arkeen

Toimintakulttuurin uudistamisen yhteydessä halutaan lisätä oman henkilöstön osallistumista työn ja työtapojen kehittämiseen. Tammikuussa koottiin ryhmä, joka suunnittelee uudenlaista idea- ja innovaatiotoimintaa. Toiminta ei ole uutta Kaupunkiliikenteellä, mutta nyt sitä kehitetään nykyistä ketterämmäksi. Toiveena on, että henkilöstö osallistuisi aktiivisesti oman työn kehittämiseen.

Ketteriä toimintatapoja pyritään sisällyttämään arkeen muillakin tavoilla. Yksi niistä on töiden suunnittelu kvartaaleittain. Kun tekemistä on paljon, on järkevää keskittyä tiettyihin, etukäteen sovittuihin asioihin yhden kvartaalin aikana.

– Töiden suunnittelu kvartaaleittain helpottaa tavoitteiden saavuttamista, kun samanaikaisesti ei tarvitse edistää useita työkokonaisuuksia, sanoo Alajääski. ●

Uudistustyön tavoitteita

- Kaupunkiliikenteen arvot ohjaavat aidosti päivittäistä työtä ja johtamista
- Henkilöstön kehitysideoita hyödynnetään aktiivisesti.
- Ketterät toimintamallit sujuvoittavat työtä.
- Esihenkilötyö on laadukasta ja vaikuttavaa.

Käyttöönoton opit

RAIDE-JOKERIN KÄYTTÖÖNOTON

toimintamalli ja opit pohjautuivat Länsimetron ensimmäisen osuuden, Tampereen Raitiotie -allianssin ja Kehäradan käyttöönoton kokemuksiin. Perusidea Raide-Jokerin käyttöönottoprosessissa oli selkeä, kokonaisuuden voisi kuvata neljällä pääpointilla.



1. Toiminnallisuuden vaatimukset: mitkä laadulliset ja tekniset asiat pitää todentaa, jotta raitiotiejärjestelmä voidaan siirtää turvallisesti matkustajaliikenteen käyttöön. Reunaehtojen tunnistaminen, kuten pelastusviranomaisten sekä Raide-Jokeri-allianssin laadulliset ja tekniset vaatimukset.

2. Kuinka rakennamme toimintamallin ja prosessin, jotta aikaisemmat vaatimukset täyttyvät? Miten mittaamme prosessin toimintaa sekä tunnistamme ja johdamme riskejä?

3. Tietojohdaminen: keneltä tarvitsemme tietoa ja kenelle toimitamme tietoa? Informointi ja tiedon jakaminen oikeille sidosryhmille ovat avainasemassa.

4. Operatiivinen vaihe, jonka lopputulemana todennetaan toimivaksi raitiotiejärjestelmä. Sähkö- ja teknisten järjestelmien käyttöönotto perustuu neljään eri testivaiheeseen, joita suoritetaan järjestelmien hankintavaiheesta aina teknisen koeliikenteen valmistumiseen saakka.

Onnistuneessa raitiotiejärjestelmän käyttöönotossa on ratkaisevaa, miten käyttöönoton suunnittelussa huomioidaan tilaajan ja loppukäyttäjien asettamat laatu- ja toiminnallisuusvaatimukset. Mitä laajemmin ja tehokkaammin allianssihanke pystyy tuottamaan lisäarvoa loppukäyttäjien näkökulmasta, sitä paremmin hanke onnistuu niin käyttöönoton aikana kuin matkustajaliikenteen aloituksessa.

Raide-Jokerin aikana suoritettiin viikoittain yhteensovituksia Kaupunkiliikenne Oy:n valvomon, liikennöinnin, omaisuudenhallinnan, turvallisuuden ja kunnossapidon kanssa. Nämä yhteensovitukset olivat merkittävässä roolissa loppukäyttäjän arvon jalostamisessa.

Ihmisten välinen vuorovaikutus ja tiimiytyminen korostuvat isoissa projekteissa. Ilman toimivaa tiimityötä on mahdotonta saada isoja projekteja otettua käyttöön aikataulussa ja vieläpä kustannustehokkaasti. Jatkossa teknisen koeliikenteen aikana otamme laajemmin huomioon matkustajaliikenteen operatiiviset erikoisuudet.

Tärkein oppi on alan kehittäminen: aikaisemmat hankkeet antavat selkeämmät lähtökohdat niin aikataulullisesta kuin taloudellisesta ja teknisestäkin näkökulmasta.

**Mikail Kesenci, Kruunusillat-raiotie
Laatu, ympäristö- ja käyttöönottopäällikkö
NRC Group Finland**

Kaupunkiliikenteen HR-järjestelmiin muutoksia

HR-palvelut on uurastanut järkevöittääkseen lukuisten HR-järjestelmien käyttöä ja parantaakseen niiden vuoropuhelua keskenään.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVITUS **ELINA RAJALA**



Mepco-palkanlaskentajärjestelmä on suurimmalle osalle meistä tuttu. Mepcoon tullaan keskittämään kevään aikana yhä enemmän tietoa. Sympa, jossa on säilytetty osaamis- ja onnistumiskeskusteludata sekä ajoluparekisteri ja pätevyydet, poistuu käytöstä, ja sen sisältämä tieto siirtyy Mepcoon.

Myös henkilökohtaiseen palkanosaan liittyvä tieto siirretään jatkossa Mepcoon, jolloin saadaan poistettua useita työvaiheita. Tiedot menevät suoraan paikkaan, missä muutkin työntekijöiden palkkaan liittyvät tiedot sijaitsevat, joten palkkahityksen seuranta on huomattavasti helpompaa.

Keväällä tullaan lisäksi luomaan yhteys Mepcon ja Paja-oppimisympäristön välille. Kun tieto Pajassa sijaitsevien perehdytys- ja opintokokonaisuuksien suorittamisesta saadaan linkitettyä suoraan Mepcoon, pääsee esihenkilö näkemään sieltä helposti työntekijän Pajassa suorittamat tehtävät.

Tulevaisuudessa Mepco tulee saamaan lisää uusia teknisiä ja toiminnallisia ominai-

suuksia.

– Mepco ei ole koskaan valmis, vaan sitä kehitetään jatkuvasti, HR-asiantuntija **Jatta Lappi** toteaa.

Sirius ja Nepton

Sirius on meille uusi järjestelmä. Se saapuu keväällä HR-järjestelmäperheeseen työterveyden kautta. Kyseessä on työkykyjohtamisen työväline, jonka avulla esihenkilö voi seurata alaisensa poissaolohistoriaa ja siten mahdollista ennaltaehkäisevän tuen tarvetta huomattavasti helpommin kuin aiemmin.

Flexim-työajanseurantajärjestelmän käyttö Kaupunkiliikenteellä poistui vuodenvaihteessa. Nyt koko henkilöstö käyttää Neptonia lukuun ottamatta suurinta osaa liikennöinnin henkilökunnasta, jonka käytössä on Winbus-järjestelmä.

Alun perin Neptoniin siirryttiin yhtiötämisen myötä, kun tarve ajankäytön raportoinnista yhteistyökumppaneillemme lisääntyi.

– Alkukahvaluuksien jälkeen Nepton on alkanut toimimaan hyvin. Uutena ominai-

suutena järjestelmään on tullut erikseen määriteltävä ajoneuvojen, kuten esimerkiksi ratakouma-autojen, käyttö. Tällaiset tiedot ovat tärkeitä työn dokumentointia varten, HR-asiantuntija **Kalle Muilu** muistuttaa.

Paja ja Recrutee

Paja on Kaupunkiliikenteen oma verkko-oppimisympäristö, jossa työntekijät voivat osallistua erilaisille kursseille, koulutuksiin tai opiskella itsenäisesti sisältöjä digitaalisessa ympäristössä. Pajan sisältöjä tullaan monipuolistamaan muun muassa erilaisilla koulutusvideoilla ja perehdytysmateriaaleilla.

Recrutee-rekrytointijärjestelmä toteuttaa erilaiset rekrytointien tarpeemme. Recrutee-järjestelmää tullaan kehittämään jatkossa entistä helpommaksi ja nopeammaksi käyttää. Tällä hetkellä selvityksessä on erilaisten valmiiden lomakepohjien ja raportoinnin automatisoinnin mahdollisuudet. ●

Järjestyksenvalvojen ja valvomoiden toiminta pelastaa ihmishenkiä

Kaupunkiliikenne on yhdessä Mieli ry:n, Palmian ja Traficomin kanssa kouluttanut vuodesta 2021 järjestyksenvalvoja kohtaamaan itsetuhoisia ihmisiä.

TEKSTI JA KUVA **ULLA PAUKKU**



Järjestyksenvalvojat Viljam Tiainen ja Matias Juntunen tietävät, kuinka ihmisiä metroasemilla kohdataan.

Kaupunkiliikenne Oy tekee yhteistyötä eri järjestöjen kanssa. Huudikoutsit jalkautuvat metroasemille päiheistä tai rikollisesta elämäntavasta kärsivien avuksi. Nuorten tukena työskentelevät metrossa Nuorisotyö raiteilla ja Aseman Lapset.

Yhteistyön tarkoituksen on luoda edellytyksiä yhteistyökumppaneille toimia tiloissamme, kuten metroasemilla ja -junissa, ja toisaalta he antavat meille ensikäden tietoa uudenlaisista ilmiöistä ja havainnoista, joista on meille työsamme hyötyä.

Mieli ry:n toteuttamat koulutukset ovat tuottaneet hyvää tulosta: järjestyksenvalvojen ja valvomoiden valppaalla toiminnalla on pystytty pelastamaan lukuisia ihmishenkiä. Lisäksi yhteistyön myötä on kehitetty uusia raportointikäytäntöjä. Koulutuksia on järjestetty myös liikennöinnin kuljettajakoulutajille ja esimiehille.

- Vaikka aihe on vaikea, koulutukset ovat saavuttaneet todella hyvän vastaanoton. Aihetta pidetään tärkeänä ja se selvästi kiinnostaa, kertoo turvallisuussuunnittelija **Kari Huvinen**.

Koulutusten saamaan hyvään vastaanottoon on vaikuttanut osaltaan asenneilmapiirin muutos.

- Jos vielä pari vuosikymmentä sitten aiheesta ei julkisesti juuri puhuttu, nykyään viranomaisetkin ymmärtävät asian vakavuuden ja vastuun, Mieli ry:n Itsemurhien ehkäisykeskuksen kouluttaja **Harri Sihvola** kertoo.

Selvää on, että kaikkia tapauksia ei

pystytä huomioimaan, ja henkilövahinkoja sattuu aika ajoin. Kari Huvinen on kuitenkin yllätynyt siitä, kuinka moneen epäiltyyn tai todennettuun itsetuhoiseen käytökseen turvalvomo ja järjestyksenvalvojat pystyvät puuttumaan vuosittain. Vuonna 2023 tapauksia oli 73.

- Järjestyksenvalvojat ja valvomot tekevät selvästi yhteiskunnallisestikin merkittävää työtä, Huvinen kiittää.

Järjestyksenvalvojilta vaaditaan psykologista silmää

Matias Juntunen ja **Viljam Tiainen** ovat molemmat olleet tilanteissa, joissa he ovat estäneet itsetuhoista henkilöä hyppäämästä metroradalle.

Juntusella on jo kymmenen vuoden kokemus järjestyksenvalvojan työstä, Tiainen tekee työtä lääkärinopintojensa ohessa nyt toista vuotta.

Juntunen ja Tiainen ovat oppineet tunnistamaan itsetuhoisen henkilön.

- Levoton kävely laiturialueella, viivytte-

ly ja tunneliin tuijottaminen ovat aika hyviä tuntomerkkejä.

Järjestyksenvalvojan työssä harjaantuu näkemään pinnan alle, mutta koulutukset ovat antaneet lisäoppia erityisesti itsetuhoisen ihmisen kohtaamiseen.

- Parasta on kohdata ihminen rauhallisesti ja kysyä vaikka, että minne olet matkalla tai miksi olet niin lähellä laiturin reunaa. Kysymykset, joihin voi vastata pelkästään ei tai kyllä ovat huonoja, koska keskustelu saattaa tyrehtyä siihen, Juntunen kertoo.

Kontaktin ottamisen jälkeen henkilö siirretään sivuun juttelemaan ja paikalle hälytetään apua. Tiainen ja Juntunen mukaan hyvin harvoin tällaisissa tilanteissa henkilö on väkivaltainen, mutta tilanne vaatii psykologista silmää.

- Itsetuhoisen henkilön huomaaminen laiturialueella saa adrenaliinin nousemaan, mutta kun tilanne on ohi ja henkilö on saatu pelastettua, tulee siitä todella hyvä fiilis, Tiainen kiteyttää. ●

Ruskeasuon ja Koskelan varikkohankkeet etenevät laajassa yhteistyössä

TÄMÄNHETKISEN AIKATAULUN mukaan urakoitsija luovuttaa Ruskeasuon raitiovau- ja bussivarikon toukokuussa. Kevään aikana tehdään käyttöönottoon ja vastaanottoon liittyviä tarkastuksia ja koestuksia, ja kesällä edessä on varikon toiminnallisuuden testausta ja henkilöstön koulutusta. Operatiivisen käyttöönoton suunnittelu on käynnissä.

Koskelan varikkohankkeen kehitysvaihe on edennyt ripeästi. Päätös varikon alustavista toiminnallisista ratkaisuista tehtiin viime joulukuussa. Suunnittelu jatkuu päätöksen pohjalta tiiviissä yhteistyössä varikon tulevien käyttäjien kanssa.

Koskelan uuden varikon rakennustöiden on tarkoitus alkaa loppuvuonna 2024, kun nykyisen varikon toiminnot ovat siirtyneet Ruskeasuolle.

Valmistuttuaan Ruskeasuon ja Koskelan varikot toimivat Helsingin raideliikenteen päävarikkoina. ●



Ratakorjaamo siirtyy Koskelasta Kivikkoon

RATAKORJAAMO TUKEE pääkaupunkiseudun raitioliikenteen sujuvaa toimintaa tuottamalla joustavasti tarvittavia varaosia ja komponentteja. Koskelan varikon uudistuksessa lähivuosina ratakorjaamolle rakennetaan uudet tilat Kivikkoon.

Kaupunkiliikenne Oy ja Skanska allekirjoittivat tammikuussa sopimuksen uuden ratakorjaamon tuotanto- ja varastointitilojen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Rakentamisen ennakoidaan alkavan huhtikuussa 2024. Tavoitteena on, että ratakorjaamo valmistuu ja tuotanto voidaan käynnistää keväällä 2025. ●

HSL LYHYESTI

Useiden HSL:n liikennevälineiden vuoroväli tihenee vuonna 2024. Palveluparannuksia tulee niin lähijunille kuin busseillekin, ja raitiovaunujen lauantain vuoroväli palaa koronaa edeltäneelle tasolle kymmeneen minuuttiin. HSL tavoittelee matkustajamäärien kasvattamista ja kohdistaa tänä vuonna yhteensä kuusi miljoonaa euroa linjojen palvelutason parantamiseen siellä, missä paremmalle palvelulle on kysyntää. Bussiliikenteessä ensimmäiset aikataulun tihennykset tulivat voimaan 8. tammikuuta. Junaliikenteen ensimmäinen parannus tulee 2.4., kun A-junan liikenne tihenee arkisin päiväaikaan kymmeneen minuuttiin ja viikonloppuisin 20 minuuttiin. Lokakuussa junaliikenne tihenee monilla muillakin linjoilla.

Vuonna 2024 HSL tarjoaa myös kattavasti raideyhteyksiä korvaavaa liikennettä, kun työmaat ja peruskorjaukset aiheuttavat liikenteeseen poikkeuksia. Raitioliikenteessä merkittävin työmaa on edelleen Mannerheimintie. Metroa korvaa kesällä Mellunmäen-haaralla bussilinja 99M, ja lisäksi normaalistikin alueella kulkevien bussien liikennettä tihennetään. Kun metrolinnojen on poikki Rautatien torin kohdalla, puuttuvaa osuutta liikennöidään korvaavalla raitiovaunulla 9B. Bussit korvaavat myös lähijunayhteyksiä Leppävaaran länsipuolella keskikesällä ja raitiolinjaa 8 Oopperan risteyksessä olevan työmaan aikana. Pää- ja kehäradoilla lähijunien aikataulut muuttuvat huhtikuun alussa puoleksi vuodeksi Tikkurilan ratatöiden takia.

HSL:n reittioppaaseen on lisätty uusia ominaisuuksia. Palvelu kertoo nyt, kuinka paljon valittu matka synnyttää hiilidioksidipäästöjä. Lisäksi reittiopas kertoo osasta liikennevälineistä myös sen, kuinka paljon kyydissä on matkustajia. Ominaisuudet ovat aluksi saatavissa vain selaimella käytettävässä reittioppaassa.

HKL:n taidekerho ry lopetti toimintansa

TEKSTI LEENA INKINEN

Pensselit heiluivat vuosikymmeniä kerhotapaamisissamme, ja taulut saivat muutokielensä. Eivätkä ainoastaan taulut. Posliininmaalaukset olivat yksi kerhomme toiminnan keuhkoja - savitöitä unohtamatta. Jopa kattopäreetkin saivat kerholla uuden kuosin värin muodossa.

Taidetta tehtiin useilla tekniikoilla. Valikoimissamme olivat öljytyöt, akvarellit, silkki- ja puukaiverus, tussi- ja lasityöt sekä paljon muuta. Jokasyksyiset

näyttelyt pitivät meidät työn touhussa. Oli ilo esitellä aikaansaannoksiamme taide- näyttelyissä.

Te, hyvät yhteisömme jäsenet, jaksoitte harrastaa. Meillä oli hauskaa! Kävimme myös ulkomailla opintomatkoilla näyttelyissä hakemassa ahaa-elämyksiä. Näin vuodet vierivät kivaa tehdessä.

Nyt kerhon lopettaessa osa meistä laittaa pensselit santaan, koska kerhomme ovet laitettiin lopullisesti lukkoon

31.12.2023.

Suuret kiitokset teille kaikille näistä 44 vuodesta, jotka saimme tutustua talossa luoda uutta. Samalla toivomme kaikille harrastuskerholaisille paljon antoisia vuosia myös tulevaisuudessa! ●

**Terveisin HKL:n taidekerho ry:n
entiset taiteen harrastajat**



Metrojunankuljettajakurssi 3/2023
Alarivi vasemmalta oikealle: Ruusmari Sukki, Ivan Synenko, Toni Näykki, keskiriivi vasemmalta oikealle: Jaanus Pitk, Patric Mitzner, Jere Nummela, Nuutti Mäki, Marko Halonen, yläriivi vasemmalta oikealle: Jörgen Jensen, Teemu Marjonie-mi, Mohamed El Shamaly.



Metrojunankuljettajakurssi 4/2023
Vasemmalta oikealle: Sami Lukkari, Toni Rintala, Harri Roine, Merja Paajanen, Milla Vanamo (keskellä, polvistuneena), Miko Rantala, Markku Lapola, Petri Sälke, Mikko Meroniemi, Moona Ryyänen.



Metrojunankuljettajakurssi 5/2023
Vasemmalta oikealle: Hannu Kovala, Janne Junttila, Petri Tiinus, Kimmo Ale-nius, Axel Enckell ja Timo Rahikainen.



Raitiovaunukuljettajakurssi 5/2023
Kuvassa Tuomo Kouki, Niko Ignatius, Mika Hirvi, Ali Karimy, Ziggy Hulden, Jani Hän-ninen, Kamal Kadir, Amrik Singh, Eemeli Lampinen, Nenna Tammikivi, Petri Nikkilä, Shakil Md Rahman, Marko Pulliainen, Mafua Elone, Arthur Näsi, Lotta Leinonen, Natalia Smirnova, Samu Karesma, Sebastian Lindgren, Veli-Matti Remes, Alekski Turunen, Pii Vuoristo, Nico Virta, Reetta Winstén, Ville Haapkylä.



Raitiovaunukuljettajakurssi 6/2023
Vasemmalta oikealle: Otto-Alekski Linna, Kenneth Mattila, Alban Iljama-Kabashi, Indrek Kreela, Suvi Pöyhönen, Pablo Allu, Lari Loukiainen, Jesse Laine, Taavi Lamus, Mika Lehtinen, Katja Pesonen, Irene Burman (kouluttaja), Anssi Roitto, Eetu Heikkilä, Joonas Tamminen, Drita Beyli, Iida Kalliokoski, Benedict Weckström, Mika Isoniemi, Mikko Näränen, Mrko Huupponen (liikennemestari), Jari-Pekka Eskola, Hedayat Mahmoudi, Mohamed Abdullahi-Al-Aubaidy, Toni Hämäläinen ja Pasi Singh (liikennehenkilökunnan päällikkö).

Rakastu ratikkaan -rekrytointikampanja kiinnostaa

Uusi Rakastu Ratikkaan -rekrytointikampanja on herättänyt keskustelua. Kuten mieleenpainuvan kampanjan tunnusmerkkeihin kuuluu, mielipiteitä on riittänyt puolesta ja vastaan. Tärkein tavoite on kuitenkin saavutettu: hyviä hakemuksia on saatu aiempaa enemmän! Rekrytointi jatkuu, ja yhteensä haetaan noin 140 raitiovaununkuljettajaa.

Oletko valmis ratikkasuhteeseen?



"Olen monien ihailema voimapesä ja sisupussi. Tykkäätkö sinäkin sivakoida ratikalla perinteisellä tyyllä ja ihailla upeita maisemia? Työpäivän jälkeen voit vielä nauttia työnantajan tarjoamista liikuntamahdollisuuksista.

Lähdetään valloittamaan kaupungin kadut! "

Nimim. Siivo Kiskonen

www.kaupunkiliikenne.fi/kuljettajaksi

Oletko valmis ratikkasuhteeseen?



"Kaipaatto rauhallista kumppania rinnallesi? Haluaisitko lämmittää ajokahvaani ja tutustua jokaiseen nappulaani perinpohjaisesti?

Ajettaisiinko yhdessä auringonlaskuun? Vaikka en paljoa puhele, minulla on lämmin ja ergonominen syli avoinna sinulle, joka haluaisit lähteä ajelulle yhä uudestaan ja uudestaan."

Nimim. Ratikkarakkautta tositarkoituksella

www.kaupunkiliikenne.fi/kuljettajaksi

Oletko valmis ratikkasuhteeseen?



"Etsin kumppania rinnalleni ympäri Suomen.. Olen syntynyt Kajaanissa ja löytänyt kodin Helsingistä. Haluaisin esitellä sinulle kaupunkia, johon olen niin hyvin kotiutunut ja saada sinut rakastumaan ainutlaatuihin pääkaupunkiimme. Minulla on tarjota sinulle työsuhteasunto ja lukuisat työsuhte-edut. Palkkaa saat jo tutustumisvaiheessa. Kuule kiskojeni kutsu ja tule luokseni Helsinkiin!"

Nimim. Helsingistäistynyt kainuulainen

www.kaupunkiliikenne.fi/kuljettajaksi

Oletko valmis ratikkasuhteeseen?



"Ulkokuori on jämähtänyt ehkä 70-luvulle, mutta stadin katujen kasvattina mulla on monta stooria kerrottavana niin Kallion gartsoilta kuin Eiran puistikkoista. Kaipaen tyyppiä, joka jakaa kanssani rakkauden tähän mestaan."

Nimim. Stadin Skuru

www.kaupunkiliikenne.fi/kuljettajaksi

Oletko valmis ratikkasuhteeseen?



"Hiipiäni on virheettömän vihreä, runkoni täydellisen virtaviivainen ja ajovaloni kirkkaat kuin tähdet. En tingi kauneusrutiineistani, ja siksi saan ihailevia katseita joka päivä. Jos tällainen täydellinen pakkaus kiinnostaa, hae minulle kumppaniksi!"

Nimim. Kiskojen kuningatar

www.kaupunkiliikenne.fi/kuljettajaksi

Oletko valmis ratikkasuhteeseen?



"Viihdyn Helsingin yössä. Tunnen kaikki ja kaikki tuntee mut. Tykkään kiittää radalla ja nähdä kaupungin monet kasvot. Moni julkkis on mun hyvä frendi, ja mä kuulen parhaimmat jutut ensimmäisenä ja tiedän mitä stadiissa tapahtuu. Haluutko säkin nostaa kytkintä ja olla osa Stadin ydintä? "

Nimim. Stadin feimein

www.kaupunkiliikenne.fi/kuljettajaksi