

Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 1 2025

LIIKENNEPEILI

Leo Hakkarainen

**Elinkaariasiantuntijan
katse on tulevaisuudessa**

**Arvot
työmme
tukena**

Ratikan uusi työvaunu on kunnossapidon taidonnäyte

- 3

Pääkirjoitus
Katsaus viime vuoteen
- 4

Työntekijän päivä
Elinkaariasiantuntijan katse on tulevaisuudessa
- 6

Vuosaaren metrohaaran liikennöintikatko mahdollistaa lukuisten kunnostustöiden toteuttamisen
- 7

Näkökulma
Metron liikennekatkojen haittojen hallinta vaatii laajaa yhteistyötä
- 8

Ratakorjaamo saa uudet tilat Kivikosta
- 10

Arvot ohjaavat meidän jokaisen työtä
- 12

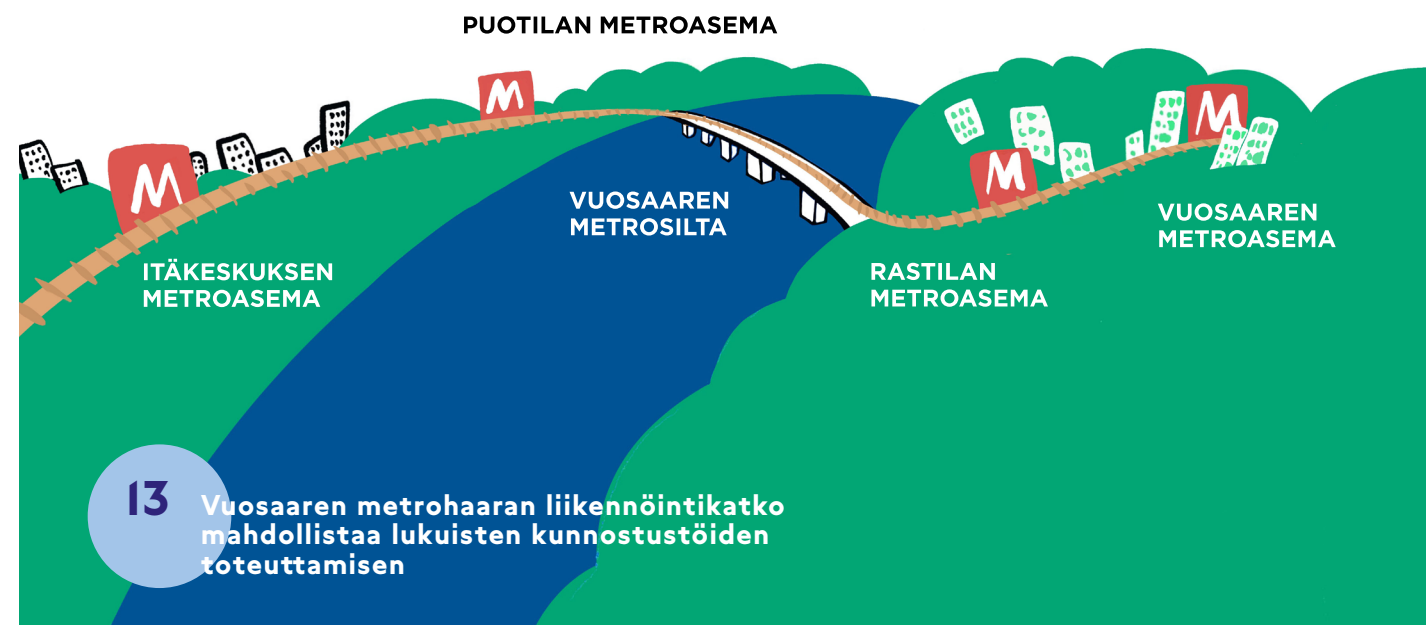
Työhyvinvointi
Kaupunkiliikenteen tutkintokoulutuksesta tukea esihenkilötyöhön
- 13

Arjen työssä
Ratikan uusi työvaunu on kunnossapidon taidonnäyte
- 14

Lyhyesti
- 15

Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä
- 16

Meillä kaikilla on oikeus turvalliseen työympäristöön



8

Ratakorjaamo saa uudet tilat Kivikosta



Anna palautetta
Liikennepeilistä!

Katsaus viime vuoteen

Vuosi 2024 on paketoitu operatiivisesti ja jäljellä on vielä talouden tilinpäätös, joka valmistuu helmikuun aikana. Liikennöinnin luotettavuus oli viime vuonna hyvä; metro 99,91 prosenttia, kantaratikka 99,81 prosenttia ja pikaraitiovaunu 15 99,83 prosenttia. PR15:n osalta positiivinen asia oli ulkopuolisten häiriöiden (=radalle eksyneet autot) merkittävä vähentyminen, mikä paransi kokonaisluottavuutta, joka oli 99,17 prosenttia (vuonna 2023 97,58 prosenttia). Asiakastyytyväisyyskyselyssä PR15-linjan matkustajista 96,71 prosenttia oli tyytyväisiä palveluun, ja tämä oli paras arvosana HSL:n asiakastyytyväisyyskyselyssä. Hopeasijalla oli komeasti Suomenlinnan lautta tuloksellaan 96,36 prosenttia.

Itselleni vuosi 2024 jää mieleen suurten hankkeiden onnistuneesta läpiviennistä sekä ratikkainfran talvikunnossapidon haasteista. Kolmen päähankkeen toteutus ja käyttöönotto onnistuivat erinomaisesti, ja siitä suuri kiitos kaikille yksiköille ja koko organisaatiolle. Hankkeista saatua oppia hyödynnetään myös tänä vuonna toteutettavissa projekteissa.

Vastapainona meillä sitten oli alkuvuoden talvikunnossapidon ongelmat, mutta kunnossapito teki paljon töitä viime vuoden aikana, jotta vastaavilta ongelmilta vältytään. Nyt olemme myös valmiita talvea varten sekä henkilöstön että kaluston osalta. Vaihdetiimin perustaminen oli yksi ratkaiseva tekijä, ja tiimin osaamisen myötä vaihdevikojen määrä on vähentynyt merkittävästi.

Ratakunnossapidon kaluston osalta on tehty lukuisia toimenpiteitä, jotta kalustoa olisi riittävästi. Hienoimpana esimerkkinä vanhasta nivelvaunusta rakennettiin uusi kunnossapitovaunu, joka lähti "Vallilan pajalta" Roihupellon varikolle tammikuun lopussa. Vaunu on rakennettu Vallilassa omin voi-

min. Tästä projektista lisää sivulla 13.

Yksi viime vuoden merkittävimmistä asioista oli yhtiön arvojen määrittely. Arvomme – Arvostan ja välitän, Olen osa ratkaisua ja Haluan onnistua yhdessä – luovat pohjan yhtiön sisäiselle toiminnalle ja esihenkilötyölle. Arvojen lanseeraus yksiköissä aloitettiin loppuvuodesta, ja se jatkuu tämän vuoden aikana.

Arvojen määrittely ja lanseeraus ovat olennainen osa toimintakulttuurimme kehittämistä, ja seuraava näkyvä välitappi on kulttuurikäsikirjan lanseeraus. Arvomme ja toimintakäsikirja luovat selkeän yhtenäisen alustan sille, miten me käytäydymme ja toimimme. Mitä paremmin onnistumme tässä, niin sitä paremman työyhteisön luomme ja tämä näkyy myös asiakaspalvelumme laadun jatkuvana parantumisena. ●

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja



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

LIIKENNEPEILI

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy
Postiosoite:
PL 100
01022 Kaupunkiliikenne

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

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 050 412 1941

Toimittajat:
Ulla Paukku p. 040 670 4793
Kaisa Mutka p. 050 412 1940
Henna Kukkonen, p. 040 868 2129
Riikka Sorsa, p. 040 683 2629

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:
Henna Kukkonen

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

Liikennepeili julkaistaan sähköisenä osoitteessa kaupunkiliikenne.fi/julkaisut ja jaetaan Kaupunkiliikenne Oy:n toimipisteissä kuljettajien ja kunnossapidon taukotiloihin ja Vallilan ruokalan aulaan.



Elinkaariasiantuntijan katse on tulevaisuudessa

Liikennöinti, kalusto, olemassa olevat kiinteistöt ja uudet rakennushankkeet – elinkaaresta puhuttaessa lonkerot ulottuvat joka suuntaan.

TEKSTI JA KUVAT **HENNA KUKKONEN**

OmaisuuDENHALLINTAYKSIKÖN hankintapalveluissa elinkaariasiantuntijana työskentelevä **Leo Hakkarainen** pääsee työssään vaikuttamaan sekä infrahankkeiden elinkaareen että laajemmin Kaupunkiliikenteen toimintaan sisäisten kehityshankkeiden myötä. Kaupunkiliikenteen toiminnassa elinkaari liittyy pääasiassa rakentamiseen ja sen aiheuttamiin päästöihin. Lisäksi olemassa olevien kiinteistöjen elinkaaren kustannuksiin voidaan vaikuttaa parantamalla energiatehokkuutta.

Vaikuttavaa työtä

Käytännössä elinkaariasiantuntijan työ on projektipäälliköiden ja omistajien ohjaamista ja tukemista elinkaareen liittyvissä kysymyksissä. Konkreettinen vaikuttaminen

tekee työstä mielenkiintoista.

- Pääsen vaikuttamaan sekä tähän hetkeen että kauemmas tulevaisuuteen. Hankkeissa pääsee heti kehittämään asioita ja tuloksia näkee aika nopeasti, kun taas kehitystyö on pitkäjänteisempää.

Työpäiviin mahtuu muun muassa hankkeisiin liittyviä kokouksia ja toisinaan suunnittelukokouksia. Parhaillaan pöydällä on kiertotaloustyöpajojen suunnittelu ja järjestäminen.

- Iso paino on kehityksessä, mutta hankkeisiin ja kehitystyöhön liittyvät tehtävät jakautuvat suunnilleen puoliksi. Pyrin siihen, että priorisoin hankkeita, jos siellä tarvitaan tukea, Hakkarainen kertoo.

Kehitystehtäviin kuuluu muun muassa Hiilineutraali Kaupunkiliikenne- eli Hilika-ohjelman kehittäminen sekä erilaisten

toimintaohjeiden ja dokumenttien laatiminen ja päivittäminen. Toimintatapojen muutos koskettaa tavalla tai toisella koko yhtiötä. Hakkarainen onkin tiiviisti mukana **Maija Sarpon** vetämässä vastuullisuustimissä yhdessä ympäristöasiantuntijoiden kanssa.

Hakkarainen aloitti työssään syksyllä 2023. Ympäristö- ja energiatekniikan insinööreille elinkaariasiantuntijan rooli Kaupunkiliikenteellä on istunut hyvin, ja työnkuva on luontevasti muotoutunut puoleltoista vuoden aikana.

Vaikka työtä tehdään paljon tietokoneen ja kokouspöytien ääressä, Hakkarainen viihtyy työmailla ja muissa kohteissa, jos se on mahdollista. Asiantuntijatyöhön kuuluu myös oman alan tapahtumiin ja tilaisuuksiin osallistuminen.

Työtä tehdään kauaskantoisesti

Infrahankkeissa elinkaaren arviointi on hyvä tehdä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, ja silloin elinkaariasiantuntija astuu kuvaan.

- Tärkeintä on saada eri alojen suunnittelijat miettimään, miten päästöjä voidaan vähentää, sillä he tietävät parhaat ratkaisut. Työtäni on ohjata tätä tekemistä. Päästöjä aiheuttavista betonista ja teräksestä on vaikea luopua, mutta suunnittelussa pyritään mahdollisimman fiksuihin ratkaisuihin ja päästöjen pienentämiseen. Esimerkiksi luonnonkivi voi olla kalliimpi vaihtoehto, mutta pitkällä tähtäimellä se maksaa itsensä takaisin monin kerroin, sillä se on käytettävissä uudelleen. Elinkaarta arvioitaessa suositaan pitkäaikaisia ja laadukkaita mate-

riaaleja.

Koskelan varikkohankkeessa Hakkarainen on mukana vaikuttamassa siihen, millainen maalämpöjärjestelmä uudelle varikolle tulee.

- Koen tärkeäksi osaksi työtäni, että voin olla määrittämässä mahdollisimman tasapuolista ja kaikilta kulmilta katsottua ja siten parasta ratkaisua. Päätökset pitää voida tehdä faktojen perusteella eikä mututuntumalla.

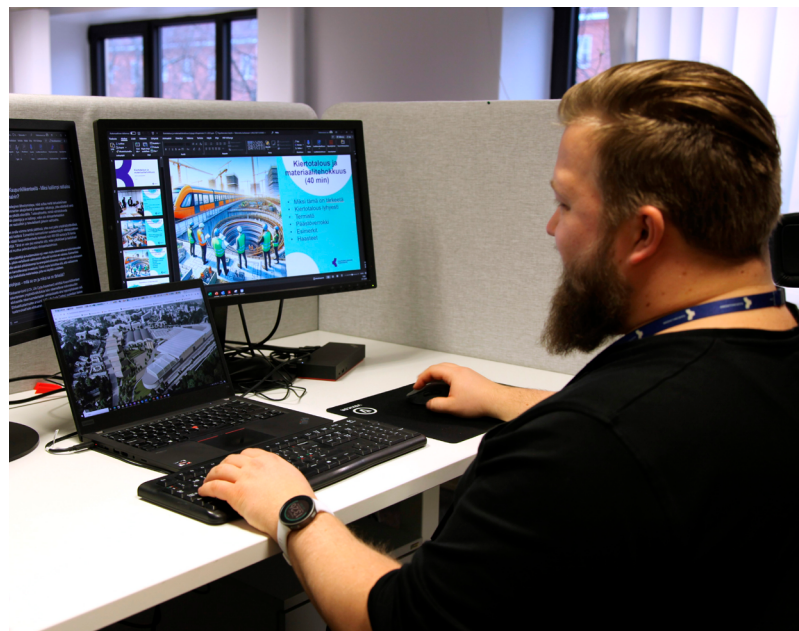
Uuden varikon tai radan rakentamisen kaltaisissa hankkeissa aikajänne on pitkä.

- Joskus katse voi olla hyvinkin kaukana. Elinkaarta täytyy joskus ajatella jopa sadan vuoden päähän, ja sen vuoksi päätösten pitää olla sellaisia, että niiden takana voi seistä. ●

Kuka?



- Elinkaariasiantuntija Leo Hakkarainen omaisuudenhallintayksiköstä.
- - Luonto on lähellä sydäntäni. Aina kun on aikaa, lähdän metsään kävelemään ja pyörällä seikkailemaan, ja toiveissa on, että voisin viettää useammin öitä ulkona riippumatossa. Työhaastattelu ja henkilöarviointi Kaupunkiliikenteellekin sujuivat laavuilta käsin kesken kuukauden mittaisen pyöräretken.



Klo 8:15

Aamu alkaa sähköpostien lukemisella ja esitysmateriaalien kokoamisella kiertotaloustyöpajaa varten.

Klo 9:45

Oma työpiste sijaitsee Vallilan varikon historiallisessa miljöössä, vaikka työ vie usein myös muualle.



Klo 10:30

Vierailu Länsiratikoiden ja Helsingin kaupunkikehityksen ja raitioteiden ohjelman toimistotiloissa. Kokouksiin on mukava tulla paikan päälle, jos se on mahdollista.



Klo 12

Päivällä on aikaa käydä pienellä happihyppelyllä Arabianrannassa. Loppuen lopuksi elinkaariasiantuntijan työtä tehdään luonnon ja ympäristön vuoksi.



Klo 14:15

Työnkuvaan kuuluu elinkaareen liittyvissä pulmissa avustaminen.



Vuosaaren metrohaaran liikennöintikatko mahdollistaa lukuisten kunnostustöiden toteuttamisen

Vuosaaren metrosillan korjaustyöt määrittävät toukokuusta syyskuuhun kestävän metron liikennöintikatkon Vuosaaren metrohaaralla.

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

Vuonna 2022 tehtiin erikoistarkastus Vuosaaren metrosillalle, jolloin huomattiin, että se vaatii korjauksen. Varsin pian selvisi, että sillan korjaustöitä ei ole mahdollista toteuttaa ilman metroradan ja sen päälysrakenteiden purkamista.

- Katko on välttämätön, jotta työ voidaan toteuttaa laadukkaasti ja sillan elinkaarta pystytään jatkamaan pitkälle tulevaisuu-

teen, toteaa **Jussi Hietala**, joka toimii Vuosaaren metrosillan projektipäällikkönä ja vastaa myös koko metrohaaralla tehtävien hankkeiden yhteensovittamisesta.

Lisäksi ilman katkoa työmaan kesto piteneisi kahdelle eri kesäkaudelle ja kustannukset kasvaisivat merkittävästi, joten näin minimoidaan myös matkustajille aiheutuva haitta.

Metron liikennöintikatkoa hyödynne-

tään laajasti, ja sen aikana tehdään Vuosaaren metroaseman perusparannus ja mahdollisimman paljon muita pienempiä kunnostustöitä.

- Koska katko joudutaan joka tapauksessa pitämään, otetaan siitä kaikki mahdollinen irti. Pääsemme nyt tekemään metroradan varrella töitä päiväsaikaan ja siten turvallisemmin, Hietala sanoo. ●

Vuosaaren metrosillan korjaustyöt

Vuosaaren metrosillan peruskorjauksessa pidennetään sillan elinkaarta korjaamalla sillan betonirakenteiden halkeamat ja kansilaatan vesivuodot. Lisäksi sillan vedeneristys ja kuivatusjärjestelmät uusitaan, jotta vesi ei tulevaisuudessa vaurioita siltaa. Jos vesi vaurioittaisi sillan kantavaa rakennetta, se menettäisi kapasiteettiaan rapautuessaan.

Silta on 28 vuotta vanha, ja kyseessä on sen ensimmäinen laajamittainen peruskorjaus. Silta-projekti on vaativampi kuin kesällä 2024 korjattu Länsimäen silta, koska isoja töitä tehdään myös veden alla. Meressä olevien pilarien ympärille asennetaan joko kasuunit, tai sitten pilareiden ympärillä joudutaan tekemään sukellustöitä.

Vuosaaren metroaseman perusparannus

Vuosaaren metroasemalla kohennetaan laituri- aluetta korjaamalla sen sulanapitojärjestelmä ja asentamalla lattia-laatoitukseen esteettömyysopastus. Lisäksi aseman liukuportaat, laiturin vedeneristys, valaistusta ja teknisiä järjestelmiä uusitaan.

Näillä toimenpiteillä Vuosaaren metroasemasta tehdään turvallisempi, toimivampi, viihtyisämpi ja energiatehokkaampi.

Vuosaaren metroasema on otettu käyttöön vuonna 1998, ja sitä käyttää päivittäin noin 21 000 ihmistä. Asemalla ei ole tehty valmistumisen jälkeen merkittäviä parannustöitä vuoden 2019 hissien peruskorjauksista lukuun ottamatta.

Pienemmät hankkeet

Vuosaaren haaran metron liikennekatkon aikana tehdään mahdollisimman paljon myös muita kunnossapitoa vaativia töitä radalla ja sen ympäristössä.

Rastilan metroasemalla uusitaan matkustajaliikenteen tiloissa oleva valaistus ja Itäkeskuksen alueella vaihteita. Lisäksi uusitaan kaapelikouruja ja raidevirtapiirejä sekä tehdään toimenpiteitä Vuosaaren kääntöraiteiden nopeuden nostamiseksi.

Metron liikennekatkojen haittojen hallinta vaatii laajaa yhteistyötä



Viimeistään viime kesän liikennekatkot osoittivat tavantallaajallekin metron merkityksen seudun toimivuudelle. Maan alla ohi kiitävät ihmismassat harvoin konkretisoituvat kulkijoille, kuten Rautatien metron liikennekatkon aikana. Alkanut vuosi tuo tullessaan taas uudet hankkeet metroinfraassa, ja poikkeusliikenteen järjestelyistä kertyviä oppeja päästään hyödyntämään myös tulevaisuudessa.

Mielestäni käsillä ollut poikkeustilanne tiivistä entisestään Kaupunkiliikenteen, HSL:n ja Helsingin kaupungin (ml. HKL) kumppanuutta. Seudun joukkoliikennejärjestelmään liittyvä tavoiteasetanta, omistus ja operatiivinen toiminta on jakautunut usean eri tahon vastuulle. Kaupunkilainen, turisti tai päättäjät ei välttämättä erota eri tahoja toisistaan, eikä tarvitsekaan. Pirstaleisessa toimijakentässä Kaupunkiliikenteelle on avautunut hieno mahdollisuus osoittaa kyvykkyytensä ainutlaatuisena kaupunkiliikenteen kokonaisuuden toimijana.

Vaikka liikennekatkojen toteutuminen suunnitellusti oli hieno saavutus, niin jäi meille kehitettävääkin. Kotiläksyinä mainittakoon kattavat vaihtoehtoverailut ja vaikutusarvioinnit sisältävien suunnitelmien vieminen päätöksentekoon hyvissä ajoin. Tämä edellyttää laajaa yhteistyötä sekä ennakointia ja resursseja myös Kaupunkiliikenteeltä.

On välttämätöntä ja vastuullista ylläpitää metron toimintavarmuutta, mutta niin tehdessämme on hyvä muistaa, että koskemme yhteyksiin, jotka muodostavat seudun joukkoliikennejärjestelmän kovan ytimen. Metron kaltaisen kriittisen infran korjaamisessa priorisoidaan jatkossakin kaupunkilaisille aiheutuvien haittojen minimointia.

Investointikustannuksiltaan edullisin työmenetelmä ei ole välttämättä yhteyskuntataloudellisesti kannattavin, vaan myös haitan kesto ja häiriöiden hallinnan kustannukset tulee huomioida. Korvaavan liikenteen järjestäminen on kallista ja bussikaluston saatavuus rajallista. Joskus kannattaa satsata kalliiltakin kuulostaviin väliaikaisiin järjestelyihin. Myös Vuosaaren metrosillan peruskorjauksen hankinnassa on käytetty kannusteita katkon pituuden optimoimiseksi.

Liikennepeilissä 3/2024 HSL:n vs. toimitusjohtaja **Vesa Silfver** kirjoitti osuvasti siitä, kuinka valinta käyttää joukkoliikennettä tehdään joka päivä uudestaan. Tämä lausahdus on hyvä pitää mielessä myös toteuttaessamme välttämättömiä peruskorjauksia. Toivoakseni viime kesän liikennekatkojen ympärille muodostunut suuri julkisuus näyttäytyi kuitenkin Kaupunkiliikenteen henkilöstölle myös arvostuksena: teette merkityksellistä työtä seudun elinvoiman turvaamiseksi!

Saara Kanto
HKL:n va. toimitusjohtaja



Pirstaleisessa toimijakentässä Kaupunkiliikenteelle on avautunut hieno mahdollisuus osoittaa kyvykkyytensä ainutlaatuisena kaupunkiliikenteen kokonaisuuden toimijana.

Ratakorjaamo saa uudet tilat Kivikosta

Kivikkoon nouseva raitioteiden rakentamista ja kunnossapitoa palveleva ratakorjaamo valmistuu ja otetaan käyttöön tämän vuoden aikana. Uusi ratakorjaamo tulee olemaan konepajamainen laitos, jonka tuotanto on tarkoitus kolminkertaistaa nykyisestä.

TEKSTI **HENNA KUKKONEN** KUVAT **ROOPE AIRAKSINEN** JA **ARKKITEHTITYÖHUONE APRT**

Koskelassa toimineelle ratakorjaamolle alettiin etsiä uutta paikkaa, kun todettiin, ettei ratakorjaamo enää mahdu uudistettavan Koskelan varikon yhteyteen. Tontti uusille tiloille löytyi Kivikosta.

- Osa Koskelan vanhoista laitteista kunnostetaan ja siirretään uudelle ratakorjaamolle. Uusi ratakorjaamo vaatii myös lisää tuotantolaitteita, sillä tarkoitus on kasvattaa kiskojen ja vaihteiden tuotantoa jopa 300 prosentilla, projektijohtaja **Riku Raitala** kuvaa hankkeen taustaa ja laajuutta.

Konepajamainen tuotantolaitos

Kivikon ratakorjaamolle rakennetaan tuotantotilat raiteiden ja vaihteiden rakentamiselle. Tuotantohallin lisäksi tontille tulee toimistosipi sekä varastoalueita. Varastoalueet yhdistyvät tuotantohalleihin pitkällä siltanosturiradoilla.

Ratakorjaamolla valmistetaan kaikki ratojen teräksiset osat ja komponentit, kuten kiskojanat, vaihteet ja raideristikot. Helsingin raitiotieverkon jokainen kaarre on kaarevuudeltaan yksilöllinen, joten ratakorjaamolla taivutetaan ratakiskot yksittäin sopiviksi jokaiseen kaarteeseen.

Valmiit kiskojanat, vaihde-elementit ja vaihderistikot kuljetetaan siltanostureilla läpi tuotantohallin varastoalueelle, josta ne lastataan työmaille asennettaviksi.

Kiertotalouskentälle vodaan tuoda esimerkiksi purettuja radan osia.

- Kyseessä on enemmän konepajamainen laitos, sillä Kivikossa tehdään uusia osia eikä vain korjata. Ratakorjaamo-nimi kuitenkin kunnioittaa pitkää historiaa, Raitala sanoo.

Ratakorjaamolla pystytään valmistamaan nopeasti uudet tarvittavat radan osat. Raideverkon toiminta voidaan näin varmistaa äkillisissäkin radan rikkoutumistilanteissa.

Kaupunkiliikenteen ympäristövastuullisuutta koskevat periaatteet on huomioitu myös Kivikon ratakorjaamon suunnittelussa ja rakentamisessa. Rakentamisen aikaista vastuullisuutta ohjaavat ympäristösertifikaatit. Valmiissa rakennuksessa on kiinnitetty huomioita erityisesti lämmöneristykseen

ja energiaratkaisuihin. Lisäksi itse ratakorjaamorakennuksen käyttöänsä tavoitteeksi on asetettu sata vuotta.

Tuotanto käynnistyy syksyllä

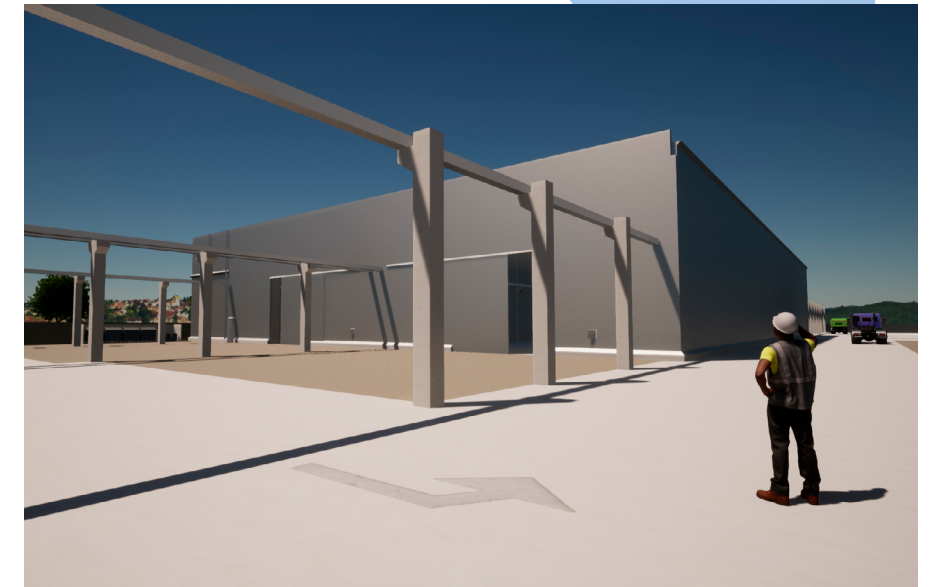
Sopimus KVR-urakasta solmittiin urakoitsijana toimivan Skanskan kanssa tammi-kuussa 2024, ja rakennusluvan saamisen jälkeen rakentaminen voitiin käynnistää jo saman vuoden huhtikuussa.

Hanke etenee aikataulussa. Tuotanto-

laitteiden, kuten metallintyöstökoneiden ja siltanostureiden, asentaminen aloitetaan heti vuoden 2025 alussa. Rakennustyöt valmistuvat kevään aikana niin, että pihatöitä lukuun ottamatta ratakorjaamo on valmis.

- Laitteiden testausten jälkeen voidaan aloittaa käyttökoulutukset ja perehdytykset uusiin laitteisiin. Sujuva käyttöönotto vaatii henkilöstön ja useiden ammattiryhmien yhteistyötä ja yhteistä toimintaa, Raitala kertoo.

Ratakorjaamon toiminnot ovat tällä hetkellä väistötiloissa Koskelan kaarihallissa. Uusiin tiloihin päästään syksyn 2025 aikana, jolloin ratakorjaamo on tarkoitus ottaa käyttöön ja tuotanto voi pyörähtää käyntiin porrastetusti. Kivikon ratakorjaamolla tulee työskentelemään noin 25 Kaupunkiliikenteen työntekijää. ●



Arvot ohjaavat meidän jokaisen työtä

Arvostamalla ja auttamalla toisiamme, rakentamalla vastuullista työyhteisöä, kehittämällä osaamistamme ja ratkaisemalla haasteita yhdessä luomme entistä paremmin toimivaa Kaupunkiliikennettä. Kysymme neljältä työntekijältämme, mitä arvot heidän työssään merkitsevät ja miten he toteuttavat niitä.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **KAUPUNKILIIKENTEEN KUVA-ARKISTO** KUVITUS **LIISA KETOLA**

Joni Saarela, asentaja, metrovarikko, kunnossapitoyksikkö

Pohdimme tiimini kanssa usein, miten asiat hoituisivat parhaiten. Metrovaunujen asennuksessa saattaa tulla odottamattomia tilanteita, jolloin joudumme soveltamaan työmenetelmiä saadaksemme työn tehtyä. Teemme ja ideoimme yhdessä, ja silloin avoimuus, luottamus ja tiimihenki ovat tärkeitä. Jokainen meistä antaa ongelmatilanteissa oman tietotaitonsa ideointiin, jotta saadaan aikaan paras mahdollinen tulos. Mukavien työkavereiden vuoksi olen viihtynyt työssäni jo yli 12 vuotta.



Sami Pekuri, ympäristöasiantuntija, toiminnanohjausyksikkö

Mietin arvoja työssäni paljon. Työskentelen ympäristöasiantuntijana, missä arvot ohjaavat omaa tekemistäni. Minulle on tärkeää, että saan työskennellä merkittävien asioiden parissa, ja on hienoa huomata, että myös Kaupunkiliikenteen arvot sopivat arvomaailmaani. On tärkeää, että jokainen voi tulla työpaikalle omana itsenään ja arvostamme jokaisen työpanosta sekä työaikaa. Asiantuntijana haluan ylläpitää osaamistani työskennellessäni jatkuvan muutoksen ja kehityksen keskellä. Pääsen tekemään töitä useiden eri sidosryhmien kanssa, ja haluan olla vaikuttamassa hankkeiden ja projektien onnistumiseen yhdessä. Koen että työni on merkityksellistä, koska saan vaikuttaa julkisen liikenteen vastuulliseen kehittämiseen.



Kirsi Maina, ryhmäpäällikkö, liikennöintiyksikkö

Työskentelen kuljettajien esihenkilönä, ja Kaupunkiliikenteen arvot ohjaavat päivittäistä työtäni. Arvostus näkyy jokaisessa kohtaamisessani ja reilun työyhteisön rakentamisessa. Kehitän itseäni opiskelemalla, ja etsin ratkaisuja, jotka hyödyttävät kaikkia osapuolia. Kannustan tiimiäni onnistumaan ja olemaan ylpeitä ammattitaidostaan. Yhteistyö ja avoimuus ovat keskeisiä tavoitteiden saavuttamisessa. Nämä arvot näkyvät kaikessa, mitä teen ja miten toimin.



Elin Kyttälä, projekti-insinööri, omaisuudenhallintayksikkö

Minulla tulee mieleen monta asiaa, joissa Kaupunkiliikenteen arvot näkyvät tiimini sisällä. Jos onnistumme, annamme toisillemme matalalla kynnyksellä positiivista palautetta. Haluan muistaa tämän myös muiden tiimien ja yksiköiden kanssa työskennellessäni. Kohdatessamme vaikkapa kahvitauoilla isännöitsijöitä arvostuksemme näkyy puolin ja toisin. Koen, että pystyn vaikuttamaan itse parhaiten olemalla osa ratkaisua. Olen ollut mukana dokumentaation hallintaohjelman Meridianin kehittämisessä. Saimme hyvässä yhteistyössä laadittua ohjeistukset ja kävimme esittelemässä ne projektipäälliköille. Vain tekemällä työtämme yhdessä saamme tavoitteet saavutettua. ●

Toimintakulttuurin kehitys Kaupunkiliikenteellä



USEIN näin valmentajana ja konsulttina tuntuu, että ihmiset mieltävät kulttuurin hyvin abstraktiksi asiaksi ja siten sellaiseksi, että siihen on vaikea vaikuttaa.

Organisaation toimintakulttuuri yhdistää ihmiset työyhteisössä ja erottaa muista. Se on työkalu henkilöstökokemuksen ja sitä kautta asiakaskokemuksen rakentamiseksi. Se on sitä mitä tapahtuu, kun kukaan ei ole katsomassa. Näihin asioihin jokainen työntekijä voi vaikuttaa omalla käyttäytymisellään, asenteellaan sekä yhteisiä pelisääntöjä ja toimintaohjeita noudattamalla.

Yksinkertaisuudessaan kyse on arjen teoista – miten me toimimme ja kohtelemme toisiamme. Ketä kiitämme ja kannustamme. Mistä annamme palautetta ja mihin puutumme. Tai jätämme puuttumatta. Kulttuuri on sitä mitä aiheutamme, mahdollistamme ja sallimme.

Minulla on ollut ilo saada seurata Kaupunkiliikenteen kulttuurin ja arvojen uudistamisen matkaa jo 2023 kesästä lähtien, kun olin valkkuna asiakas- ja henkilöstökokemusvalmennuksissa. Tilaisuuksiin osallistui reilussa vuodessa noin 400 henkilöä. Jo silloin oli ilmeistä, että yhtiöittämisen muutos ei ollut käynyt kivutta, ja kulttuurin sekä yhteisten toimintatapojen ja arvojen kirkastukselle oli selkeää tilausta.

Johdolla on ollut viisasta näkemystä siinä, että muutosta tulee lähteä johtamaan ennen kaikkea niistä lähtökohdista käsin, koska kaikki me olemme kuulleet sanonnan ”kulttuuri syö strategian aamupalaksi”. Esihenkilöillä ja johdolla on toki tässä kokonaisuudessa erittäin iso rooli. Siksi on ollut hienoa olla siivittämässä esihenkilöitä tälle muutosmatkalle ja oppimaan yhdessä uusia taitoja mm. valmentavan johtamisotteen lisäämiseksi unohtamatta arvokeskusteluja, jotka ovat käynnissä koko henkilöstön kesken.

Kaiken kaikkiaan kulttuurin muutos vie noin kymmenen vuotta, joten Kaupunkiliikenteen matka on vielä alkutai-paleella. Silti katson iloiten ja arvostaen teidän yhteistä sitoutumistanne, tahtotilaanne ja tekemistänne muutoksen ja yhteisen hyvän saavuttamiseksi. Mikä parasta – tästä muutoksesta hyötyvät kaikki Kaupunkiliikenteen ihmiset, sidosryhmät ja asiakkaat, koska yhteiset käytänteet rakentavat selkänöjaa ja viitekehystä ei pelkästään esihenkilötyöhön, vaan myös sille, mitä henkilöstö voi odottaa esihenkilöltään ja toisiltaan. Arvojen mukainen johtaminen tuo päätöksentekoon selkeyttä ja vahvistaa yhteistä suuntaa.

Muistakaa kuitenkin yksi kultainen sääntö – muutos alkaa Sinusta. Kaikista teistä. Jokainen yksilö vaikuttaa siihen, millainen kulttuuri ja työilmapiiri Kaupunkiliikenteelle syntyy.

Vahvaa myötätuulta matkallenne! Vai pitäisikö sanoa – turvallisia ja suotuisia kilometrejä – niin raiteilla kuin maanteilläkin.

Piia Pärssinen
Yritysmuotoilija, Eezy Flow



Kaupunkiliikenteen tutkintokoulutuksesta tukea esihenkilötyöhön

Viime syksynä alkoi ensimmäinen Kaupunkiliikenteen esihenkilöille suunniteltu lähiesihenkilötyön ammattitutkintoon valmistava koulutus. Koulutus tukee Kaupunkiliikenteen tavoitetta kehittää hyvää ja tavoitteellista esihenkilötyötä.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVAT **MARIE VON BELL**

Oppisopimuskoulutuksena järjestetty koulutus tarjoaa esihenkilöille mahdollisuuden verkostoitua ja jakaa osaamistaan ja kokemuksiaan.

Koulutuksessa mukana olevat **Aatu Heikkinen** ja **Erica Laitinen** arvostavat erityisesti koulutuspäivillä käymään keskusteluja muiden esihenkilöiden kanssa ja heiltä saamiaan oppeja ja uusia näkemyksiä.

Aatu Heikkinen, työnjohtaja, kunnossapitoyksikkö

"Aloitin Kaupunkiliikenteellä viime syksynä ja minulta kysyttiin, haluaisinko mukaan esihenkilöille suunniteltuun tutkintokoulutukseen. Kaikki tieto on tervetullutta, joten minun ei tarvinnut harkita osallistumista. Koulutus alkoi, kun olin ollut talossa kaksi viikkoa.

Koulutuksen parasta antia on ollut saada eri yksiköiden kollegoilta oppia ja uusia näkemyksiä asioihin. Koulutuksessa on mukana kokeneita esihenkilöitä, ja esimerkiksi heiltä olen saanut paljon sellaista tietoa, mitä itsellä ei vielä ole.

Minulle on tärkeää, että työntekijät voivat hyvin, ja työtä tehdään hyvällä mielellä. Keskustelut muiden esihenkilöiden kanssa ovat antaneet minulle tukea ja toimintamalleja monenlaisiin tilanteisiin, joita esihenkilö kohtaa työssään.

Jos mietit, miten voisit paremmin toimia esihenkilönä, osallistu koulutukseen; koulutus antaa uusia näkökulmia työhön ja mahdollisuuksia verkostoitua. Kokenutkin esihenkilö saa tästä varmasti paljon ja voi syventää omaa osaamistaan."



Erica Laitinen, ryhmäpäällikkö, liikennöintiyksikkö

"Esihenkilöiden oma koulutus on hieno panostus työntekijöille, ja olen tyytyväinen, että olen mukana koulutuksessa. Koulutuksen sisältö on räätälöity Kaupunkiliikenteelle, ja siitä syystä asioita on helppo peilata omaan työhön.

Osaamisen kehittäminen tuo varmuutta työhöni; pystyn olemaan parempi esihenkilö. Antoisinta on ollut, että olen päässyt jakamaan ajatuksia muiden yksiköiden esihenkilöiden kanssa. Silmät ovat avautuneet näkemään asioita eri tavalla, ja olen saanut paljon neuvoja ja vinkkejä omaan esihenkilötyöhön. Yhtenäisen linjan löytäminen on helpompaa, kun toimintamme pohjautuu samoihin arvoihin ja strategiaan, ja meillä on sama päämäärä.

Kannattaa osallistua koulutukseen, kun siihen annetaan mahdollisuus. Koulutuksen oppien myötä on helpompaa olla parempi esihenkilö." ●



Esihenkilökoulutus tukee strategista tavoitettamme

Yksi Kaupunkiliikenteen strategisista teemoista on erinomainen työntekijäkokemus. Esihenkilöille suunnattu koulutus tukee tätä tavoitettamme; haluamme kehittää hyvää ja tavoitteellista esihenkilötyötä.

Esihenkilötyön kehittäminen on osa viime vuonna käynnistynyttä Toimi-projektia. Toimi on Kaupunkiliikenteen toimintakulttuurin kehittämistä tukeva projekti, jota jatketaan tänä vuonna.

Ratikan uusi työvaunu on kunnossapidon taidonnäyte

Vallilan varikolla innovoitiin ja rakennettiin ratikkaliikenteen kunnossapitoon uusi työvaunu pikaratikka 15:n radalle. Sen ensisijainen tarkoitus on palvella ajolankojen huurtumiseneston kunnossapitotoimissa.

TEKSTI JA KUVAT **RIIKKA SORSA**

Uusi työvaunu on Kaupunkiliikenteen omien työntekijöiden taidonnäyte. Se on rakennettu täysin omana työnä ja omalla tietotaidolla. Mukana on ollut yhteensä kahdeksan työntekijää, joista sähköasentaja **Jukka Nuutinen** kutsuttiin eläkkeeltä avuksi. Kunnossapidon työntekijöillä on kymmenien vuosien ajalta osaamista ja kokemusta raitiovaunuista ja etenkin vanhemmista nivelraitiovaunuista.

Työvaunun pohjana on vanha 1980-luvun nivelraitiovaunu (82). Vaunusta on tehty kahteen suuntaan ajettava, jotta se pystyy kulkemaan pikaratikan radalla.

- Alkuperäistä vaunussa on vain runko. Kaikki muu on rakennettu uudelleen, sanoo tekninen asiantuntija **Pekka Varis**.

Vaunu on varustettu uudentyyppisellä huurrevirroitimella. Sen tekniikka perustuu huurtumisen estoaineen levittämiseen sumuttamalla, perinteisen huoparullan sijaan. Levitystekniikka on samantyyppinen kuin lentokoneen siipien jäänpoistossa.

Vaunu rakennettiin omista varaosista

Rakentamisessa käytetyt osat löytyivät kunnossapidolta omasta takaa, ja myös varaosien osalta ollaan omavaraisia. Ainoastaan huurrevirroitin on tilattu Keski-Euroopasta. Laitetoimittaja ja menetelmä on tuttu ja todettu toimivaksi metroradan kunnossapidossa.

Prototyypin suunnittelu ja ideointi aloitettiin vuosi sitten, ja keväällä 2024 alkoi työvaunun rakentaminen. Vanhasta 1980-luvun nivelvaunusta irrotettiin välipala (C-vaunu) pois.

- C-vaunun poiston yhteydessä jouduttiin katkaisemaan myös 147 vaunun läpi kul-



Työvaunu on nimeltään Ananas, ja sen kylkinumero on 2282.

kenutta kaapelia, joiden takaisinliittäminen onnistui yli odotusten. Ainoastaan yhdelle kaapelille piti etsiä "uusi paikka", Varis kertoo.

Omana työnä vaunuun erillisen käyttöjärjestelmän suunnitteli r&d-suunnittelija **Lauri Ylimutka**. Matkustajien penkit poistettiin sisältä, ja vaunun peräpäähän rakennettiin toinen ohjaamo. Vaunu sai myös keltaisen värityksen.

Työvaunun molemmissa päissä on ajovalot ja lumilevyt. Vaunussa on käytössä kolme ovea sekä toiselle puolelle tehty lisäovi. Lisäksi vaunu on varusteltu kymmenellä kameralla.

Kunnossapitotöihin vaunu pääsee helmikuussa. ●



Pekka Varis ja Timo Rinne esittelevät uudenlaista huurrevirroitinta.



Jukka Nuutinen houkuteltiin eläkkeeltä takaisin töihin.

Nykyisen kaupunkipyörä-järjestelmän viimeinen kausi

Suositun Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmän 10. kausi polkaistaan käyntiin 1.huhtikuuta. Samalla vuosi on viimeinen tutuilla keltaisilla pyörillä – ensi vuodeksi kilpailutetaan uusi järjestelmä. Huhtikuun ensimmäisenä aukeaa myös Töölönlahden puistossa Pyöräkeskus, jossa kaupunkilaiset saavat maksutta välineitä ja neuvoja oman pyörän huoltoon. Viime vuonna avattuun Kaisantunnelin Pyörätalliin pyörän saa turvalliseen säilytykseen.

Lue lisää pyöräilypalveluista: kaupunkiliikenne.fi >Liikennöinti >Pyörällä



Ratikkaliikenne Pitkänsillan yli katkeaa 3.3.

Kruunusillat-raitiotien työmaa Siltasaarenkadulla muuttaa ratikkareittejä Hakaniemessä 3. maaliskuuta marraskuun alkuun asti. Tänä aikana Pitkänsillan yli ei ole lainkaan ratikkaliikennettä. Lisäksi maaliskuu alkaa 2–4 viikon katkolla, jonka aikana ratikat eivät kulje Hakaniemeen lainkaan. Kaupunkiliikenne Oy rakentaa Hämeentien ja Siltasaarenkadun välille uuden väliaikaisen kiskoyhteyden, jolla mahdollistetaan liikenne pohjoisesta Hakaniemeen loppuvuoden ajaksi. Uuden yhteyden rakentaminen kestää 2–4 viikkoa. Tarkka kesto riippuu kevään sääolosuhteista ja varmistuu myöhemmin. ●

HSL LYHYESTI

HSL:n lähimaksun koekäyttö jatkui Suomenlinnassa 27.1. alkaen. Lähimaksulla voi ostaa lippuja Suomenlinnan lauttarannan lukijalaitteilta Kauppatorilla, Katajanokalla ja Suomenlinnassa.

HSL testaa lukijoiden ja maksuprosessin toimivuuden huolellisesti ja kattavasti, ennen kuin lähimaksu tuodaan käyttöön kaikille lukijoille. Suomenlinnan jälkeen lähimaksun koekäyttö laajenee metroasemille ja sitten vaihteittain muihin liikennevälineisiin. Koekäyttöjen myötä lähimaksu jää vaihteittain käyttöön lukijoilla. HSL kertoo lähimaksun käyttöönoton etenemisestä sitä mukaa, kun aikataulut varmistuvat.

.....

Kruunusillat-raitiotien työmaa Siltasaarenkadulla muuttaa ratikkareittejä Hakaniemessä 3. maaliskuuta marraskuun alkuun asti. Pitkänsillan yli ei ole ratikkaliikennettä, joten keskustan ja Hakaniemen väli kannattaa kulkea metrolla tai bussilla. Maaliskuun ensimmäisten 2–4 viikon aikana ratikat eivät kulje Hakaniemeen lainkaan. Myös bussipysäkkien sijainnit Hakaniemessä muuttuvat.

.....

HSL:n syksyn 2024 asiakastyytyväisyystutkimuksessa 83 prosenttia matkustajista oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä joukkoliikenteeseen antaen sille yleisarvosanaksi 4 tai 5 asteikolla 1–5. Tyytyväisimpiä olivat pikaraitiovaunulla matkustaneet. Myös keväällä 2024 joukkoliikenne sai kiitettävän yleisarvosanan, kun tyytyväisten matkustajien osuus oli 85 prosenttia.

Pikaraticalla matkustaneista tyytyväisten osuus oli 87 prosenttia. Muussa raitioliikenteessä sekä metrolienteessä tyytyväisten osuus oli 84 prosenttia. Bussi- ja lähijunaliikenteessä tyytyväisten osuus oli puolestaan 82 prosenttia.

MEILLÄ KAUPUNKILIIKENNE OY:SSÄ



Raitiovaunukuljettajakurssi 4/2024

Eturivi vasemmalta oikealle: Lari Suvisalmi, Heikki Tuovinen, Jari Takala, Mari Hakulinen, Noora Kukkonen, Jaakko Myöhänen, Maret Gnatjuk, Mika Räsänen, Marko Huupponen (koulutuspäällikkö).

Keskirivi vasemmalta oikealle: Eeli Vaittinen, Alexandre Vainio, Miro Miettinen Sahb, Matti Laakso, Ville Luumi, Jussi Ziegler, Ville Idström, Antti Koho, Mika Hirvonen, Aleksis Ahlgren, Firat Coban, Mikko Kilpeläinen, Jesper Suokko, Abdelkrim Boughzou (ajo-opettaja), Andreas Wenman (ajo-opettaja).

Takarivi vasemmalta oikealle: Santtu Sarkilo, Mika Koski, Aaro Nurmiraanta, Mikko Isokangas, Justus Pellikka, Sander Jongman, Antti Parviainen, Fuad Aliu, Luka Aliu.



Raitiovaunukuljettajakurssi 5/2024

Eturivi vasemmalta oikealle: Rosa Laitinen (kouluttaja), Olli Hovi, Petrus Kajastie, Petri Niemelä, Helen Loren, Heli Pajula, Annika Lindman, Sanna Multanen, Robbie Rouhiainen, Kasperi Rynö, Irene Burman (kouluttaja), Marko Huupponen (koulutuspäällikkö).

Keskirivi vasemmalta oikealle: Hveta Mäkinen (kouluttaja), Michaela Holmström (kouluttaja), Pauli Viitala, Tuomas Harju, Ville Nore, Niko Heiskanen, Maria Hopponen, Mika Toivola, Jani Loippo, Margo Vält, Eemeli Järvinen, Juha Kempainen, Kai Toivonen (ajo-opettaja).

Takarivi vasemmalta oikealle: Onni Mäkäräinen, Julia Vu, Anna Niemmi-Korpi, Anna-Kristiina Vihersola, Sanna Granhort, Joonas Saukkoriipi, Outi Heikkinen.

Metrojunankuljettajakurssi 2/2024

Vasemmalta oikealle: Pekka Saarinen, Niki Horttanainen, Katja Peltola, Jetro Lahtinen, Miika Pehkonen, Joni Tyviö, Siiri Kautonen, Mikko Kattelus, Ville Kiho, Suphatra Rojanaburanon ja Juuso Lappi. Kuvasta puuttuu Roope Saukkonen.

Kunnossapitoyksikön johtajaksi Toni Harju

Toni Harju on nimitetty kunnossapitoyksikön johtajaksi 24.4.2025 alkaen. Toni siirtyy palvelukseemme VR Fleetcare Oy:stä, jossa hän toimii tällä hetkellä Projektiliiketoiminnan ja tavaraliikenteen kunnossapidon johtajana. Hän on aikaisemmin vastannut työuransa eri vaiheissa VR:n kaukoliikenteen, lähiliikenteen ja tavaraliikenteen kunnossapidon johtamisesta. Esittelemme Toni Harjun Liikennepeilin seuraavassa numerossa.

Epäasiallinen kohtelu, kuten ihonväristä, etnisestä ja uskonnollisesta taustasta sekä seksuaalisesta suuntautumisesta vitsailu tai kommentointi, murentaa koko työyhteisön ilmapiiriä.



Mieti aina ennen kuin sanot, sillä kommentointi työkaverista on aina tarpeetonta ja voi aiheuttaa pahastumista, vaikka sanoja ei loukkaavaksi tarkoitaisikaan. Älä myöskään arvostele muita, juoruile tai pidä yllä stereotyyppiä.

Oletko kohdannut itse tai nähnyt työkaveriisi kohdistuvaa epäasiallista käytöstä?

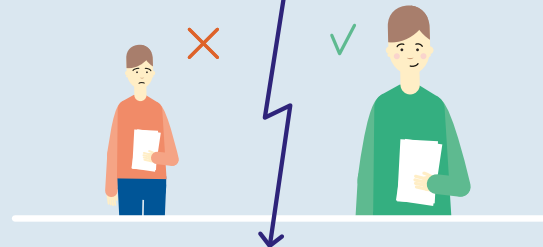


Älä anna sen jatkua, vaan kerro esimiehillesi. Selkeä ja jatkuva häirintä oikeuttaa jopa rikosilmoituksen tekemiseen.

Meillä kaikilla on oikeus turvalliseen työympäristöön!



Jatkuessaan kiusaaminen vaikuttaa vakavalla tavalla hyvinvointiisi.



Vain kertomalla kiusaamisesta saat sen loppumaan ja parannat omaa ja muiden työhyvinvointia.

Taukokuoneen kova melu ja dominointi kahvipöydässä saattavat aiheuttaa muissa ahdistusta. Anna taukorauha kaikille.



Pidäthän huolta, että annat tilaa, jotta kaikki saavat osallistua keskusteluun. Älä jyrää muiden mielipiteitä. Muista kunnioittaa myös muiden yksityisyyttä.

Somehäirintäkin on epäasiallista kohtelua ja kiusaamista, myös henkilökunta- ja WhatsApp-sovelluksissa. Jokainen on itse vastuussa siitä, mitä somessa julkaisee.



Somehäirintään työpaikalla sovelletaan pääsääntöisesti samoja ohjeita kuin muissakin häirintätilanteissa. Rikosilmoitus somehäirinnästä on syytä tehdä aina matalalla kynnyksellä.