

Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 1 2026

# LIIKENNEPEILI

Jere Pulkkinen

**Integraatiojohtajan  
hymy ei hyydy**

**Länsiratikat mullistaa Helsingin**

- 3 Pääkirjoitus**  
Mielenkiintoisia aikoja Kaupunkiliikenteessä
- 4 Työntekijän päivä**  
Integraatiojohtajan hymy ei hydy
- 6 Länsiratikat mullistaa Helsingin**
- 7 Näkökulma**  
Niina Salojärvellä on laaja perspektiivi allianssihankeisiin
- 8 Juna-asemien peruskorjaukset tarjoavat uudenlaisia haasteita**
- 10 TAKO on tullut jäädäkseen**

- 11 Työmuistoja**  
Kikkamiehen työssä oli kiinni "ikuisessa leivässä"
- 12 Työhyvinvointi**  
Kaupunkiliikenteen perehdytys uudistuu – Pajassa uudet materiaalit
- 13 Matkalla**  
Banaani sai täyшуollon Saksassa
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenteellä**
- 16 Kikkamiehet ovat pelastaneet ratikoita takaisin raiteille jo vuosikymmeniä**

**8 Juna-asemien peruskorjaukset tarjoavat uudenlaisia haasteita**



**13 Banaani sai täyшуollon Saksassa**

**12 Kaupunkiliikenteen perehdytys uudistuu**



Anna palautetta Liikennepeilistä!

## Mielenkiintoisia aikoja Kaupunkiliikenteessä

**M**oni tuntee monitulkintaisen toivituksen: "Toivotavasti saat kokea mielenkiintoisia aikoja". Kaupunkiliikenteessä moni olisi varmasti toivonut, että viimeiset puoli vuosikymmentä olisivat olleet hiveneräisempiä. Ei ole helppo harjoitus kehittää raideliikennejärjestelmää kymmenien vuosien aikajännteellä ja toteuttaa suuria investointeja maailmassa, jossa pandemia mullistaa vuodessa työelämän käytännöt ja ihmisten liikkumistarpeet, tai jossa naapurivaltion aloittama suursota Euroopassa räjäyttää inflaation, korot ja komponenttien hinnat.

Tähän liikkuvaan kulkuvälineeseen hyppäsin viime syyskuussa, kun Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen puheenjohtajan kapula siirtyi **Minna Salmiselta** minulle. Haluan kiittää edeltäjäni ja Kaupunkiliikenteen porukkaa hyvästä vastaanotosta ja perehdyttämisestä. Vaikka jouduimme heti hallituksen kokoonpanon uudistuttua tekemään ison ja paljon keskustelua herättäneen ratkaisun raitiovaunukaluston hankinnasta, prosessi onnistui hyvin.

Kaupunkiliikenteelle vuosi 2025 oli onnistunut sikälkin, että Vantaan kaupunginvaltuusto siunasi raitiotien rakentamisen. Nyt Kaupunkiliikenteen toiminta laajenee vuosikymmenen lopulla entistä selvemmin kattamaan koko pääkaupunkiseudun, kuten yhtiön nimikin antaa ymmärtää. Saimme hyvän pohjan alkaneeseen vuoteen, jonka aikana valmistaudumme Kruunusiltaojen liikenteeseen ja aloitamme Länsiratikoiden rakentamisen. Myös metrokaluston modernisointiin tähtäävä M400-hanke lähtee liikkeelle.

Vuoden 2026 alusta Kaupunkiliikenne siirtyi konsernirakenteeseen, kun ensimmäiset tytäryhtiöt aloittivat toimintansa. Uuden rakenteen onnistunut toimeenpano on oman

puheenjohtajakauteni tärkein hanke. Samalla hallitus seuraa Kaupunkiliikenteen johtamisen ja rakenteiden kehittämistä vastaamaan Kaupunkiliikenteen laajemmaksi kasvanutta toimintakenttää ja henkilöstömäärää.

Mielenkiintoiset ajat siis jatkuvat. Väistämättä myös yllätyksiä on tiedossa. Jotta pystymme täyttämään lupauksiemme erinomaisesta asiakaskokemuksesta pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen käyttäjille, se vaatii vahvaa luottamusta ja yhteishenkeä organisaation sisällä. Ne syntyvät toimintakulttuurista, jossa kaikista asioista uskalletaan keskustella avoimesti ja kaikkiin esille nostettuihin asioihin suhtaudutaan mahdollisuutena kehittyä. Täydellisyyden tavoittelu on epärealistista. Menestyvä organisaatio keskittyy siihen, että se on tänään hieman parempi kuin eilen ja huomenna hieman parempi kuin tänään. ●

**Eetu Kinnunen**

hallituksen puheenjohtaja



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

**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  
Marie von Bell, p. 040 662 3048  
Emma Rahikainen, p. 050 560 8604

Toimituskunta:

Juha Hakavuori (pj)  
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi  
Sanni Alajääski  
sanni.alajaaski@kaupunkiliikenne.fi  
Artturi Lähdetie  
artturi.lahdetie@kaupunkiliikenne.fi  
Laura Penttinen  
laura.penttinen@kaupunkiliikenne.fi  
Paula Kunnas  
paula.kunnas@kaupunkiliikenne.fi

Hannes Saarikoski

hannes.saarikoski@kaupunkiliikenne.fi  
Antti Nousiainen  
antti.nousiainen@kaupunkiliikenne.fi

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:  
Elina Rajala

Kannen kuva:  
Marie von Bell

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 taukotiiloihin ja Vallilan ruokalan aulaan.



# Integraatiojohtajan hymy ei hyydy

METKA-hankkeessa siirryttiin vuodenvaihteessa toteutusvaiheeseen, jonka myötä monen hankkeen työntekijän työnkuva muuttui. Integraatiojohtaja Jere Pulkinen pääsee laittamaan kätensä saveen hankkeen projektien integroinnissa. Vaikka työnsarkaa on, homma on hyvin hanskassa.

TEKSTI JA KUVAT EMMA RAHIKAINEN

**J**ere Pulkinen saapuu toimistolle yleensä noin kahdeksalta. Tänäpäin 15. tammi-kuuta Jere saapui paikalle vähän kello kahdeksan jälkeen.

- Älä paina tota lehteen, nauraa Pulkinen, joka haluaa antaa itsestään aamuvirkun vaikutelman. Liian myöhäistä.

Pulkkisella tulee maaliskuussa täyteen yhteensä viisi vuotta Kaupunkiliikenteellä. Vuoden 2026 alusta alkaen METKAN siirtymässä toteutusvaiheeseen monen työntekijän tehtävät muuttuivat. Myös Jeren toimenkuva muuttui projektijohtajasta integraatiojohtajaksi. Teknisesti uudet työosoi-

mukset alkoivat jo joulukuun puolella.

Toteutusvaiheeseen siirtyessä yhteistyö palveluntoimittajien kanssa alkaa. Tammi-kuussa allekirjoitettiin yhteistyösopimukset junankulunvalvontajärjestelmän, mobiiliradioverkon sekä liikenteenohjausjärjestelmän muutosten toimittajien kanssa. METKalla käynnistyy todellinen tohina helmi-maaliskuun vaihteessa, kun hommat alkavat yhteisellä kick-offilla.

Tiistait ja torstait ovat METKalla yleensä toimistopäiviä. Jeren torstaihin kuuluu lähes aina liuta palavereja – mutta tämän turkulaisen hymy on työmäärästä huolimatta herkäs-

sä. Pulkkinen hersyvän naurun kuulee METKAN projektitoimiston toiseen päätyyn asti.

## Integraatio kuuluu kaikille

Integraatiojohtajan rooliin kuuluu johtaa METKA-projektin integraatiota ja vastata siitä kokonaisuutena varmistaen, että kaikki projektiin kuuluvat metrojärjestelmän osat yhteensovitetaan. Tavoite on, että projekti saavuttaa turvallisen, luotettavan ja toimintavalmiin integroidun lopputuloksen.

Pulkinen johtaa integraatiostrategiaa ja valvoo eri projektialueiden koordinaointia sekä yhteensovitusta integraation näkökul-

masta. Hän varmistaa, että toisistaan riippuvat osaprojektit etenevät kohti yhteistä tavoitetta – eli kohti uusien metrojärjestelmien integroitua toteutusta.

METKA-projektiin kuuluu muun muassa junankulunvalvontajärjestelmän uusiminen ja liikenteenohjausjärjestelmään tulevat muutokset. Yhteensovitukseen liittyy vahvasti yhteistyökanavien varmistaminen eri sidosryhmien välillä.

- Jos joku lähtee yksin tekemään tämänkokoista projektia, ei siinä onnistuta, korostaa Pulkinen ja jatkaa:

- Tärkeää on, että hankkeen eri substans-

sit keskustelevat keskenään – strategisen, taktisen ja operatiivisen työn tulee toimia yhteen. Onnistunut integraatio lähtee yhteistyöstä ja ihmisistä.

Pulkkinen työpäivä päättyy asetinlaite-simulaattorin viikkokokouksen myötä. Bulbasaur-muki on pysynyt menossa mukana palaverista toiseen. Pokemonin jäähmettynyt virne on melkein sama kuin Pulkkisella – Jeren hymy ei hyydy, vaikka hommaa riittää. ●

## Kuka?

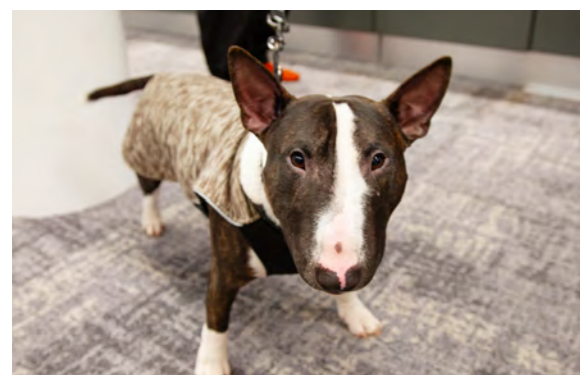
- Jere Pulkinen, integraatiojohtaja METKA-hanke, omaisuudenhallintayksikkö
- Motto: Keep up the good work!

## Mikä METKA?

METKA eli Metron kapasiteetin ja luotettavuuden parantaminen on Kaupunkiliikenne Oy:n, Helsingin kaupungin liikenneliikelaituksen, HSL:n, Länsimetro Oy:n ja Espoon kaupungin yhteistyönä perustama hanke. Metron vanhenevia järjestelmiä uusimalla varmistetaan metron riittävä kapasiteetti ja parannetaan luotettavuutta.



**Klo 8:00**  
Töihin saapuminen ja aamuteet uskolliseen Bulbasaur-mukiin.



**Klo 8:05**  
Työkaverien moikkailua ja toimistokoira-Dobbyn rapsuttelua.

**Klo 9:00**  
Viestintäryhmän tapaaminen. Palaverissa mm. ihaillaan METKAN uutta strategia-kuvaa, jota Jere oli mukana työstämässä. Klo 10:00 vuorossa on METKAN tilannekuvan läpikäyntiä projektipäällikkö Mikon kanssa.



**Klo 11:00**  
Lounaalla.



**Klo 14:00**  
METKAN projektipalaveri ja klo 15:00 asetinlaite-simulaattorin viikkokokous.

# Länsiratikat mullistaa Helsingin

*Infraohjelmakokonaisuuden kolmesta hankkeesta ensimmäinen, Länsiratikat, siirtyy tänä vuonna toteutusvaiheeseen. Pikaraitiotie 14 kulkee 2030-luvun alussa Mannerheimintietä Meilahden, Munkkiniemen, Haagan ja Lassilan kautta Kannelmäkeen.*

TEKSTI **MARIE VON BELL** KUVAT **VOIMA GRAPHICS OY** JA **INFRAOHJELMA HELSINKI**

Länsiratikat ei ole pelkästään raitiotiehanke, vaan laaja kaupunkikehityshanke. Sen yhteydessä rakennetaan ja uudistetaan läntisen Helsingin raitiotieverkkoa, toteutetaan korkealaatuisia pyöräteitä ja kunnallistekniikkaa sekä kehitetään katu ympäristöjä. Huopalahdentie ja Vihdintie muuttuvat hankkeen myötä kantakaupunkimaisiksi kaupunkibulevardeiksi.

Kaupunkia muokkaavat uudistukset ja

laajat työmaat edellyttävät erityistä huomiota sidosryhmiin, kuten alueiden asukkaisiin ja yrityksiin. Avoin vuorovaikutus ja osallistaminen ovat hankkeen keskiössä.

## Aitoa vaikuttavuutta ja osallisuutta

Länsiratikoiden tavoitteena on ollut osallistaa asukkaita suunnitteluun jo varhaisessa vaiheessa silloin, kun katusuunnitelmat ovat vielä olleet keskeneräisiä. Näin asukkailla on

ollut aidosti mahdollisuus vaikuttaa ratkaisuihin.

Työpajamuotoisia tilaisuuksia järjestettiin Töölössä, Haagassa ja Munkkiniemessä. Arvion mukaan tilaisuuksiin osallistui yhteensä noin 350–400 henkilöä. Tilaisuuksia on tulossa kevään aikana lisää rakennussuunnitelmien edetessä.

Lisäksi on koottu viisi kertaa vuodessa kokoontuva asukaspaneeli, jonka toiminnasta kerrotaan tarkemmin lähiaikoina. Yh-

teistyötä on aloitettu myös muun muassa Stadiluotsin ja yritysluotsin kanssa.

Infraohjelman osallisuussivuilta löytyy tietoa erilaisista vaikuttamisen tavoista. Kommentointiin voi osallistua myös etänä, vaikka ei pääsisi paikan päälle tilaisuuksiin. Osallisuusväyliin voi tutustua osoitteessa [infraohjelmahelsinki.fi/osallistu/](https://infraohjelmahelsinki.fi/osallistu/).

## Kuljettajat mukaan suunnitteluun

Länsiratikat-hanke on käynnistänyt myös kuljettajatyöpajat osana suunnittelua. Ensimmäisessä työpajassa kuljettajakouluttajat **Michaela Holmström** ja **Marko Huupponen** esittelivät kantaraitioliikenteen nykyisiä haastavia paikkoja ja tutustuivat suunnittelijoiden valmisteilla oleviin luonnoksiin.

Työpajaan sisältyi maastokierros raitiovaunun kyydissä. Kuljettajien näkemyksiä hyödynnettiin suunnittelun tukena kokoomalla yhteen kehityskohteita ja toiveita, jotka auttavat parantamaan liikennöinnin sujuvuutta ja turvallisuutta tulevalle reitillä. ●

## Mikä Infraohjelma Helsinki?

Infraohjelma Helsinki on kolmen projektin kokonaisuus, jossa toteutetaan Länsiratikat-, Länsisataman pikaraitiotie- ja Viikin-Malmin pikaraitiotie -projektit.

Infraohjelma Helsingin tilaajaosapuolet ovat Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, Helsingin kaupunki ja HSY. Palveluntuottajaosapuolet ovat Destia, NRC, Sitowise, Sweco, WSP ja YIT.

Pysy ajan tasalla:  
[infraohjelma.fi/lansiratikat/](https://infraohjelma.fi/lansiratikat/)  
Instagram: @lansiratikat  
Facebook: Länsiratikat  
LinkedIn: Infraohjelma Helsinki

## NÄKÖKULMA

### Niina Salojärvellä on laaja perspektiivi allianssihankeisiin



**OLEMME OLLEET** tilaajana suurissa kaupunkiraidehankkeissa jo kymmenen vuotta, joten meillä on paljon osaamista, mutta myös kehittämisen varaa.

Olen kulkenut samaa rataa allianssihankeidemme kanssa. Aloitin syksyllä 2016 Raide-Jokeri-allianssissa. Sen jälkeen olen hypännyt allianssihankeesta toiseen, mutta tehtäväni ovat muuttuneet tarpeen mukaan.

Raide-Jokerille tulin ympäristöasiantuntijaksi. Projektin loppuvaiheessa ryhdyin tekemään töitä myös Kalasatamasta Pasilaan -hankkeelle, jossa työtehtäväni muuttuivat laajemmin allianssin tukemiseen liittyviksi tilaajan projektipäällikkötehtäviksi.

Vuonna 2023 alkoi Länsiratikoiden hankesuunnitteluvaihe, ja siitä lähtien olen tehnyt projektille tilaajatehtäviä, mutta myös paljon muuta.

Projektien ja niistä karttuneen osaamisen myötä pystyn tukemaan allianssia kaikessa, mikä auttaa koko hanketta kulkemaan mahdollisimman sujuvasti kohti tilaajan tavoitteiden toteutumista. Lisäksi toimin Infraohjelma Helsingin vastuullisuustiimissä – vastuullisuusteemojen edistäminen on edelleen erityisen lähellä sydäntäni.

Asiakkuuksien hallinta on esimerkki tehtävästä, jonka merkitys on opittu tunnistamaan vasta ajan myötä. Olen linkkinä allianssin ja sidosryhmien välillä ja pidän huolta, että kaikkia osapuolia osallistetaan. Pyörää ei tarvitse keksiä uudestaan, mutta toisaalta minulla on perspektiiviä siihen, mitä voisi kehittää ja tehdä eri tavalla kuin aiemmin.

Huomaan, että allianssikyvykkytemme Kaupunkiliikenteellä on selvästi vahvistunut niin Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikössä kuin yhteistyössä muiden yksiköiden kanssa.

Yksiköillä on nyt parempi ymmärrys siitä, millaisia mahdollisuuksia allianssityöskentely tarjoaa, ja sitä potentiaalia osataan hyödyntää. Työskentely allianssien ja Kaupunkiliikenteen välillä on lisääntynyt projektilta toiselle. Alliansseissa on toisaalta ollut samoja kollegoja, toisaalta olemme saaneet houkutelua mukaan nuoria, jotka ovat valmiita heittäytymään.

Kunnianhimomme projektien myötä on vain lisääntynyt. Infraohjelman visio on toteuttaa maailman parasta ja vastuullisinta kaupunkikehitystä, ja se luo painetta innovoida ja kehittää toimintatapojamme. Se luo myös merkityksellisyyttä omalle työlleni.

Voisimme kaikki oppia allianssityöskentelystä ainakin kehitysmuutoksi ja innokkuutta, sillä vierivä kivi ei sammaloidu!

**Niina Salojärvi**

kehityspäällikkö

suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Havainnekuva Vihdintieltä. Raitiolinjalta voi vaihtaa muun muassa pikaraitiolinjalle 15 Haagan ympyrässä sekä lähijuniin Valimon sekä Pohjois-Haagan asemilla.



Malminkartanon  
aseman sulku alkaa  
3.5.

Liikennöintikatko  
loppuu 9.8.

Malminkartanon  
harvennettu  
junaliikenne  
7.9.-4.10.



## Juna-asemien peruskorjaukset tarjoavat uudenlaisia haasteita

*Kesällä 2026 junaliikenne katkeaa kokonaan Huopalahden ja Myyrmäen välisellä osuudella noin kahden kuukauden ajaksi, kun toteutamme Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon juna-aseman perusparannukset.*

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **EMMA RAHIKAINEN, ONE ARCHITECTS**

**K**yseessä on normaalisti projektitoiminnastamme poikkeava hankekokonaisuus, ja aikataulu on erityisen tiukka. Yhteistyötä tehdään muun muassa rataverkosta vastaavan Väyläviraston kanssa, joka kunnostaa liikennekatkon aikana muun muassa Pohjois-Haagan aseman yhteydessä sijaitsevaa rautatiesiltaa ja tekee lisäksi pienempiä kunnossapitotöitä asemien perusparannusten vaikutusalueella.

Juna-asemat on rakennettu 1970-luvulla, ja vaikka niitä on peruskorjattu vuosikymmenten varrella, osa rakenteista on tullut käyttöikänsä päähän. Juna-asemat eivät myöskään täytä enää nykyisiä esteettömyysvaatimuksia. Perusparannusten myötä juna-asemista ympäröineen saadaan huomattavasti toimivampia, turvallisempia, esteettömämpiä ja viihtyisämpiä.

Töitä ei voi tehdä liikennöinnin lomassa, koska korjaustyöt ovat laajoja ja ulottuvat radan sähköistetyille alueille, asemien pintarakenteisiin ja kantaviin rakenteisiin.

### Erilainen hankekokonaisuus

Pohjois-Haagan asemalla kunnostetaan laiturialue ja siihen liittyvä tekniikka. Laiturin pinta ja valaistus uusitaan ja laiturirakenteiden vedeneristys korjataan. Katoksen ja seinien materiaalit uusitaan ja kunnostetaan tarpeen mukaan. Asemarakennuksessa parannetaan tekniikkaa ja tarvittaessa muita rakenteita.

- Pohjois-Haagan asemalla työskennellään samanaikaisesti kahden toisistaan poikkeavan työmaan parissa. Suurimmat aikatauluhaasteet tuottaa infrarakentaminen laiturialueella, vaikka töitä tehdään kolmessa vuorossa, projektipäällikkö **Niklas Nyman**

huomauttaa.

Kannelmäessä asemarakennus puretaan. Laiturialueen betonireunaelementit ja pintarakenteet sekä ylikulkusillan rakenteita uusitaan. Aseman valaistusta, opastusta ja esteettömyyttä parannetaan.

Malminkartanon juna-aseman tunnelissa vaihdetaan ensin kaikki tekniikka, ruiskubetonointi sekä eristekerrokset. Kalliopinnot tutkitaan ja vahvistetaan ja tunneliin rakennetaan uudet vedenohjaukset.

- Malminkartanon juna-aseman yli 50 vuotta vanha kalliotunneli on elinkaarensa lopussa, ja siksi tarvitaan koko tunnelialueen kattavat betonikorjaukset, projektipäällikkö **Maarit Aro** täsmentää.

Myös tunnelin ulkopuoliset valaistukset uusitaan ja asemalle lisätään uudet jätteasemat ja penkit.



Tältä Kannelmäen juna-asema tulee näyttämään One Architects -arkkitehtitoimiston havainnollistamana.

Urakoitsijat hankkeille valitaan kevään aikana.

### Perusparannustyöt aiheuttavat liikennöintikatkon

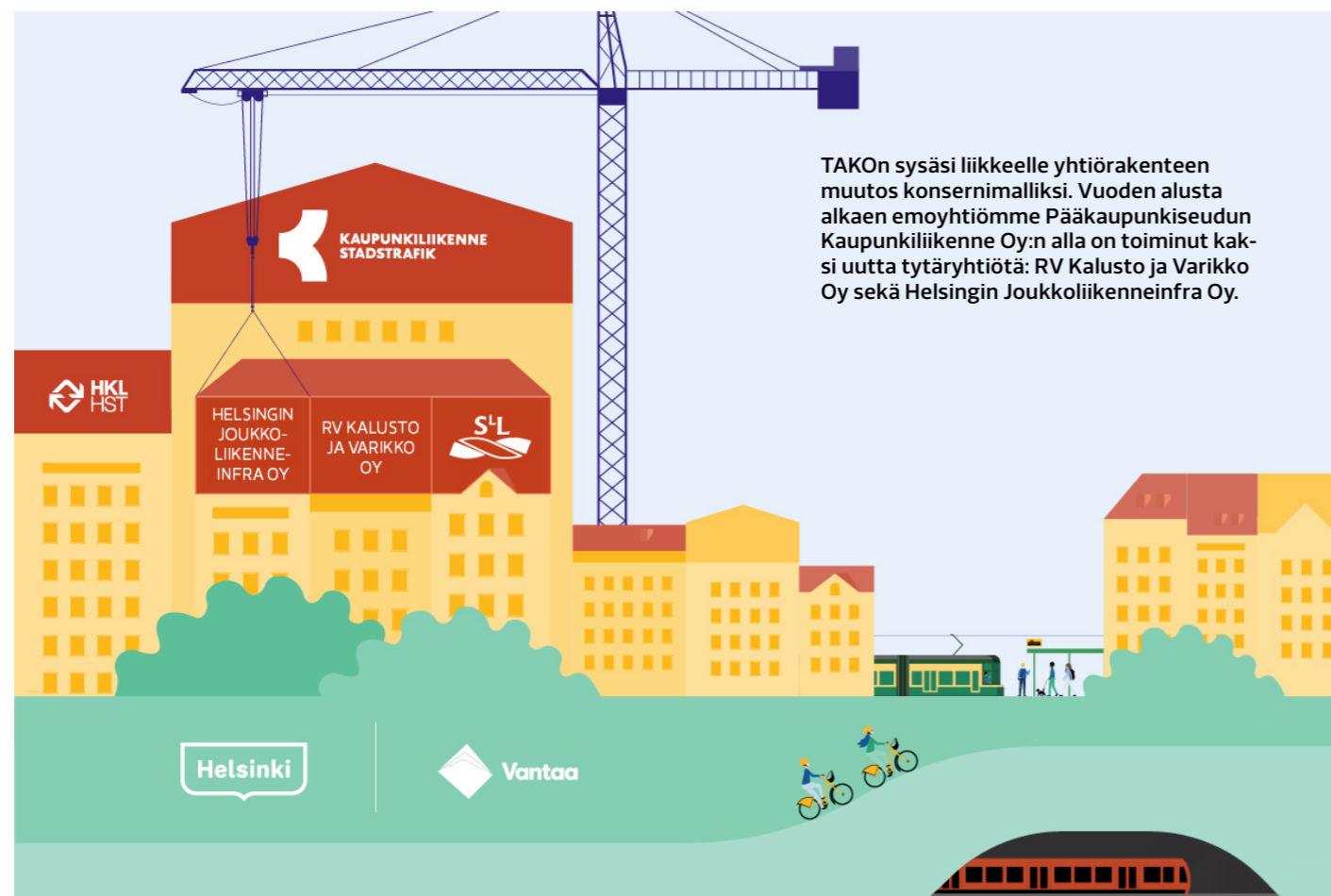
Junaliikenne katkeaa kokonaan Huopalahden ja Myyrmäen välisellä osuudella noin kahden kuukauden ajaksi. Liikennöintikatkon aikana junat eivät pysähdy lainkaan Malminkartanon, Kannelmäen ja Pohjois-Haagan asemilla.

Liikennekatkon lisäksi Malminkartanon aseman ohi liikennöidään pysähtymättä noin kahden kuukauden ajan yhdellä raitteella.

HSL järjestää Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon juna-asemille korvaavaa bussiliikennettä. ●

## Miksi korjaamme juna-asemia?

Liikenne Martinlaakson radalla aloitettiin jo puoli vuosisataa sitten. Rataa suunniteltiin vielä 50-luvulla metroradaksi. Muiden muassa taloudellisten ja aikataulusyiden vuoksi se päätettiin kuitenkin toteuttaa junaratana, ja radan asemat jäivät muusta valtion rataverkosta poiketen kaupunkien omistukseen: tämä on syy, miksi Kaupunkiliikenne Oy omistaa tänä päivänä Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon juna-asemat.



TAKOn sysäsi liikkeelle yhtiörakenteen muutos konsernimalliksi. Vuoden alusta alkaen emoyhtiömme Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n alla on toiminut kaksi uutta tytäryhtiötä: RV Kalusto ja Varikko Oy sekä Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy.

## TAKO on tullut jäädäkseen

*TAKOn käyttöönotto oli valtava ponnistus, eikä vähiten siksi, että järjestelmän parissa tulee työskentelemään satoja työntekijöitämme.*

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVA **LIISA KETOLA**

Ensimmäiset askeleet TAKO-hanke otti jo marraskuussa 2024. Tiedettiin, että SAP-järjestelmän elinkaari lähestyi loppuaan eikä se enää taipuisi uuden konsernin tarpeisiin. Uudelle järjestelmälle asetettiin tavoitteiksi lisätä läpinäkyvyyttä ja automatisoida talouden, hankinnan ja varaston toimintoja.

Ratkaisuksi valittiin Efiman tarjoama Microsoft Dynamics 365 eli TAKO. Projektitiimissä aloitti iso joukko talouden, hankinnan, varaston ja IT-tiimin ammattilaisia sekä IT-projektipäällikkönä **Riitta Kontio** ja Efimalta **Saku Vilppola**.

- Tiivis ja toimiva yhteistyö Efiman kanssa ja talon sisällä yli yksikkörajojen ovat olleet edellytyksenä onnistumiselle. On ollut pakko keskittyä olennaiseen, Riitta Kontio kertoo.

Aikataulu oli erittäin tiivis alkaen prosessien analysointivaiheista testausvaiheisiin ja lopulliseen käyttöönottoon asti. Hyväksymistestaukset alkoivat syksyllä 2025, ja silloin TAKO-tiimiin liittyivät käyttöönoton projektipäälliköiksi **Julius Vuoriluoto** ja **Eeva Heckwolf**.

### Arjen työkalu

TAKOn kanssa itse kukin on vielä tutustumisvaiheessa, mutta projekti alkaa olla loppusuoralla.

- TAKO on arjen työkalu, joka vaikuttaa perusliiketoimintaamme ja välittömästi tai välillisesti meihin kaikkiin Kaupunkiliikenteellä, Vuoriluoto painottaa.

Vuoriluodon tehtävänä on ollut ohjata käyttöönottoa oikeaan suuntaan ja pitää huolta, että oikeita asioita tehdään viipy-

mättä.

- Kun projekteissa tavoitteena on muutos, ja talouden ja hankinnan kaltaisissa prosesseissa pyritään välttämään poikkeamia, haasteita tulee väkisinkin. Siksi muutokset tietyssä kohdassa eivät saaneet aiheuttaa ylitsepäsemättömiä ongelmia toisaalla.

Vuoriluoto on tyytyväinen, että TAKOn monikymmenpäinen työryhmä on puhaltanut yhteen hiileen.

- TAKO on tullut jäädäkseen, ja sille on nyt rakennettu vankka perusta. Tämä on vasta ensimmäinen vaihe, ja hyötyjen saamiseksi täytyy tehdä vielä paljon työtä. Seuraavaa vaihetta on hyvä ryhtyä jo valmistelemaan, sillä 23 kuukauden päästä kunnossapito ja liikennöinti siirtyvät henkilöstöineen uusiin palveluyhtiöihin. ●

## Talousjohtaja Pasi Miettinen

”Ilman TAKOn mukanaan tuomia muutoksia konsernirakenteen talouspalveluiden tuottaminen olisi ollut mahdotonta.

Kaupunkiliikenne Oy on kasvanut sekä organisaation että omistuksellisesti. Samalla konsernirakennetta on uudistettu ja raportointivaatteen ovat kasvaneet. TAKOn myötä olemme joutuneet laajamittaisesti arvioimaan, miten prosessit, järjestelmät ja toiminta voidaan yhtenäistää ja modernisoida kautta linjan. Taloushallinnolle yhdenmuokaistaminen on ollut oleellista, koska vasta sen jälkeen yritys voi toimia tehokkaimmalla mahdollisella tavalla ja saada vertailukelpoista dataa päätöksenteon tueksi.”

## Varastotoimintojen tiimipäällikkö Maiju Korvenkarhu

”Järjestelmämuutos vaikuttaa suoraan varastotiimin sekä monien varaston sidosryhmien ja asiakkaiden päivittäiseen työhön. Uusi järjestelmä haastaa varaston toimintatapojen kehittämiseen ja antaa mahdollisuuksia tehdä työtä uudella tavalla. Varastotyöntekijöiden käytännön työ muuttuu merkittävästi esimerkiksi uusien käsipääteiden myötä. Uusien järjestelmän ominaisuuksien myötä pystytään paremmin suunnittelemaan ja ennakoimaan varastolla tehtävää työtä. Päälimmäisenä toivon järjestelmän lisäävän tuntea oman työn hallinnasta ja olen iloinen, että projektissa on hyödynnetty koko meidän tiimimme osaamista.”

## Kikkamiehen työssä oli kiinni ”ikuisessa leivässä”

TEKSTI JA KUVA **EMMA RAHIKAINEN**

**VIESTINTÄASIANAJAJA Emma Rahikainen** pääsi kuuntelemaan Ruskeasuon varikolle 1980-luvulla työskennelleiden kikkamiesten muistelua.

- Jokaisella oli lempinimi ja toisen oikea sukunimi saattoi olla hukassa.  
- En joskus puhelimeen vastatessani tunnistanut, ketä henkilöä kysytään – sitten tajusin, että puhelimeen haluttiin työkaveri, joka oli lempinimeltään Mömmö, kertoo **Klaus Burmeister** entisen kollegansa hilpeästä kutsuanimesta.

Kaverukset aloittivat hommat 1980-luvulla, ja nyt horisontissa hämmöttävät eläkepäivät. Kikkamiehet ovat miesten omien sanojen mukaan työntekijöitä, jotka tulevat raitovaunulinjalle hädän tullen ja pystyvät korjaamaan melkein mitä tahansa nopeasti. Kikkamiehet sulautettiin osaksi muuta kunnossapidon toimintaa myöhemmin.

### Mikä oli työssä aikoinaan parasta?

- Urheiluseurojen ja ammattiliiton jäsenyyttä tultiin tarjoamaan heti kätelyssä, kun aloitti työt, kertoo **Mikko Ylimutka**, joka aloitti työt silloisella Liikennelaitoksella vuonna 1981.

- Talvisin pelattiin kaukalopalloa ja kesäisin futista – pelireissut veivät Helsinkiin, Turkuun, Tampereelle ja jopa Poriin, hän jatkaa.

- Kerran menin töiden jälkeen Poriin jalkapalloturnaukseen ja seuraavana aamuna lähdin takaisin Helsinkiin töihin, kertoo Klaus. - Liityin myös taideryhmään – ryhmän jäsenet saivat 25 prosenttia alennusta Arabian tehtaanyymälässä, joten se kannatti! Klaus jatkaa.

**Ari ja Göran** muistelevat mukavaa työyhteisöä. - Yhteishenki oli aina hyvä, kertoo Ari.

- Se oli aina selvää, että oli ihan h\*\*vetin mukavat työkaverit! komppaa Göran.

- Kun kikkamiehenä aloitti hommat, tiesi sen olevan niin sanottu ikäinen leipä, kertoo Klaus ja jatkaa: - Edes 1990-luvun laman aikana ei ollut epävarmuutta siitä, ettei olisi töitä.

*Takakannessa pääset kuvien kera pienelle nostalgiamatkalle 1980-luvun kikkamiesten työpäivään.*



Eläkkeellä olevat kikkamiehet kokoontuivat Ruskeasuon varikolle muistelemaan vanhoja hyviä aikoja. Vasemmalta oikealle Göran Eriksson, Ari Karvosenoja, Klaus Burmeister ja Mikko Ylimutka.

# Kaupunkiliikenteen perehdytys uudistuu – Pajassa uudet materiaalit

*Kaupunkiliikenteellä on otettu käyttöön uudistettu perehdytysmalli, jossa uudet työntekijät suorittavat perehdytyksen verkko-oppimisympäristö Pajassa. Uudistus yhtenäistää perehdytyksen laatua.*

TEKSTI KAISA MUTKA JA SARA HYNÖNEN KUVA SPARKSOF OY

**P**ajassa julkaistu Perehdytys organisaatioon ja työtehtävään -kurssi korvaa aiemmin käytössä olleen excel-tiedoston, johon oli koottu perehdytettävät kokonaisuudet. Rakenteeltaan perehdytys on samansuuntainen kuin aiemmin käytössä ollut kokonaisuus, mutta uudistuksiakin on tullut; perehdytykseen on lisätty esimerkiksi Kaupunkiliikenteen esittelyvideo ja viestinnän ohjeistus.

- Tavoitteenamme on ollut jo pitkään uudistaa perehdytystä ja luopua excel-tiedoston käytöstä perehdytyksissä. Haluamme myös varmistaa, että perehdytys olisi tasalaatuista, ja kaikki uudet työntekijät saavat yhtä laadukkaan perehdytyksen työsuhteen alussa. On tärkeää että asiat käydään alussa läpi ja työsuhte pääsee hyvin alkuun, kertoo uudistusta vetänyt HR-asiantuntija **Sara Hynönen**.

Perehdytyksen uudistuminen ei koske uusia kuljettajia. Kuljettajakurssi on oma kokonaisuutensa, ja metrojunan- ja raitiovaunun kuljettajien perehdytys uuteen työtehtävään toteutetaan kuljettajakurssin ja oppisopimuksen aikana.

## Uudistuksia perehdytysosion täyttämiseen

Perehdytysosion täyttämiseen on tullut hieman uudistuksia. Pajassa Perehdytys organisaatioon ja työtehtävään täytetään jatkossa yhdessä esihenkilön tai perehdyttäjän kanssa. Perehdytettävä merkitsee itse käydyt perehdytysosiot Pajaan, mutta perehdyttäjät ja perehdytettävät käyvät suunnitelman yhdessä läpi.

Tällä hetkellä esihenkilön tai perehdyttäjän ei ole mahdollista nähdä perehdytyk-

sen edistymisen tilannetta Pajassa. Siksi onkin tärkeää, että esihenkilö seuraa perehdytyksen edistymistä perehdytyspolun ja muistilistan avulla. Visuaalinen perehdytyspolku ja muistilista ovat intran Perehdytys-osiossa.

Kokonaisvastuu perehdyttämisestä on esihenkilöllä, mutta yksittäisiä vastuita on mahdollista siirtää muille.

- Perehdytyksen kokonaisuudessa on vielä kehitettävää. Tavoitteenamme on muun muassa lisätä videoita, linkkejä ja muuta materiaalia perehdytyksen tueksi sekä yhteensovitavaa Pajan ja intran sisältöjä paremmin. Haluamme myös parantaa esihenkilön mahdollisuutta seurata perehdytyksen etenemistä, Hynönen sanoo. ●

## Esihenkilöiden perehdytyspolku

Esihenkilöille on luotu oma perehdytyspolku ja perehdytys Pajaan. Esihenkilön perehdytyspolku on osa yleistä perehdytyspolkua. Mikäli esihenkilötehtävässä aloittava on jo Kaupunkiliikenteen työntekijä, hän suorittaa uutena esihenkilönä pelkän esihenkilön perehdytyspolun. Esihenkilöperehdytys on tällä hetkellä Pajassa testikäytössä, ja se julkaistaan kaikkien käyttöön helmikuun aikana.



# Banaani sai täyshuollon Saksassa

TEKSTI TERHI RUOKOLAINEN KUVAT TERHI RUOKOLAINEN JA MICHAEL RYAN

**T**oinen radanhuoltovaunumme eli tuttavallisemmin Banaani 2012 toimitettiin Saksaan täyskorjaukseen viime vuoden huhtikuussa. Lyhykäisyydessään täyskorjaus piti sisällään vaunun turvallisuuskriittisten osien huollot ja korjaukset sekä muut esiin tulleet korjaus- ja vaihtotarpeet. Erityisesti tämä koski teleyä ja konehuoneessa olevia koneikkoja. Lisätöinä tehtiin mm. urajyrsimen poisto sekä talvityötelin ja etutelin toisen vaihdelaatikon korjaus.

Hankintasopimuksen mukaisesti ennen vaunun toimittamista takaisin Suomeen sille tehtiin erillinen tehdasvastaanotto. Tätä tarkoitusta varten matkaseuraksi lähti kyseistä vaunua työssään ajava **Anssi Koponen**. Hänen tarkat huomionsa

olivat tärkeässä osassa myös edellistä, eli 2010-vaunua, haettaessa. Kukaan muu ei tuolloin olisi kiinnittänyt huomiota siihen, että vaunun avattava sivuikkuna oli laitettu väärään aukkoon.

Marraskuinen matka taittui lentokoneella Düsseldorfin ja siitä eteenpäin Rheineen vuokra-autolla. Suhteellisen tiukan aikataulun ja Deutsche Bahnin haastavan maineen takia ylimääräisiä riskejä ei haluttu ottaa. Olkoonkin, että myös saksalaisilla maanteillä sattuu ja tapahtuu. Pelkät tietöistä johtuvat ruuhkat onnistuu useimmiten selvittämään varaamalla matkaan ylimääräisen tunnin. Sääkin oli kovasti samanlainen kuin kotona, mutta onneksi lämpötila pysyi plussan puolella.

Vaunun nouto ja lastaus Kuljetus Ris-

sasen kyytiin oli jo sovittu tehtäväksi tiistaina 25.11.2025, joten vähän jännitti, saavatko saksalaiset kaiken tehtyä sovittuun päivään mennessä. Hyvältä kuitenkin näytti, ja viikonloppu oli vielä edessä. Pieniä huomautuksia työn laadusta jouduttiin tekemään, mutta ei kuitenkaan mitään ylitsepääsemätöntä.

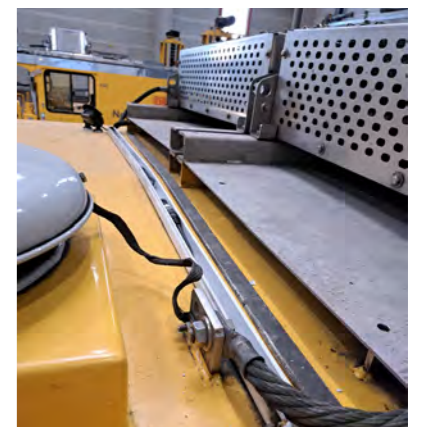
Seuraava jännitysmomentti oli vaunun saapuminen Helsinkiin. Alkuperäisen aikataulun mukaan purkaminen oli suunniteltu torstai-illaksi, mutta kuljetuksen etiminen keskiviikkona lähtevään laivaan osoittautui epävarmaksi. Näin ollen suunnitelman B mukaan purku tapahtuisi vasta perjantai-iltana. Molempiin oli varauduttu, joten Banaani pääsi kotiin loppujen lopuksi hyvissä ajoin ennen joulua. ●



Huhtikuussa 2025 Banaani lastattiin Saksaan lähtöä varten Koskelan varikolla.



Banaani saksalaisten käsittelyssä. Käynnissä talvityötelin viimeistely.



Tarkkasilmäinen matkaseura havaitsi katolle kiivetessään puuttuvan kaapelikourun suojan, josta seurasi saksalaisille lisätöitä.



Lähtöä vaille valmiina kohti koti-Suomea.



Saksalaisella maanteillä pitää varautua ruuhkiin - myös varsinaisen ruuhka-ajan ulkopuolella.

## LIITU-projektilla sujuvuutta Liikennöinnin ja Kunnossapidon työhön

**L**IITU on projekti, jonka tavoitteena on nykyisen Winbus-ohjelmiston osittaisen korvaamisen lisäksi sujuvoittaa liikennöintiyksikön työtä ja parantaa työntekijäkokemusta. Lisäksi järjestelmä sisältää kunnossapitoyksikön kalustonhallinnan ohjelman, joka tulee puolestaan helpottamaan kunnossapitoyksikön henkilöstöä työssään.

LIITU-järjestelmä tulee koostumaan erilaisista moduuleista, joilla kaikilla on omat toiminnallisuutensa: esimerkiksi henkilöstö, kalusto ja mobiilisovellus.

Talven ja kevään aikana LIITU-projektissa määritellään järjestelmää Kaupunkiliikenteen toimintaympäristöön sopivaksi. Uuden järjestelmän on tarkoitus tulla käyttöön henkilöstölle syksyllä 2026. ●



## Kuulumisia suurista kaupunkiraidehankkeista

**KRUUNUSILLAT-RAITOTIEHANKKEESSA** edetään kohti loppusuoraa. Rata on nyt kiskojen osalta yhtenäinen ja valmis koko matkalla. Kevään aikana Kruunuvuorensilta avataan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön ja koko reitillä tehdään koeajot ennen kuin infrahanke luovutetaan Kaupunkiliikenteen hallintaan. Tämän jälkeen Kaupunkiliikenne pääsee aloittamaan kuljettajien perehdytykset ja uusien kuljettajien koulutukset uudella rataosuudella. Tavoitteena on päästä käynnistämään säännöllinen raitioliikenne Laajasaloon viimeistään alkuvuodesta 2027.

**VAARALAN VARIKKOHANKKEESSA** on meneillään yleissuunnitteluvaihe, joka tähtää rakennusluvan jättämiseen kevään 2026 aikana. Varikon toteutusvaihe käynnistyy tämänhetkisen aikataulun mukaan tämän vuoden aikana. Varikko mahdollistaa Vantaan ratikan liikennöinnin aloittamisen aikataulun mukaan vuonna 2029.

**UUDEN KOSKELAN VARIKON** rakentaminen etenee. Perustus- ja runkotyöt etenevät aikataulun mukaisesti, ja ratatyöt voidaan aloittaa alkuvuonna. Varikkorakennus on alkanut jo hahmottua, kun elementtiasennukset käynnistettiin talven aikana. Koskelan varikko tulee valmistuttuaan olemaan Helsingin raitioliikenteen toinen päävarikko Ruskeasuon varikon ohella. ●

## Kestävyysraportti avaa vastuullisuustyömme monipuolisuutta

**KAUPUNKILIIKENTEEN** ensimmäinen, vuoden 2025, kestävyysraportti on valmistumassa. Kestävyysraportti korvaa edellisten vuosien vuosikertomuksen vastuullisuussisällöt. Raportti sisältää myös uusia Kaupunkiliikenteen toiminnan kannalta olennaisia vastuullisuusteemoja. Erityisesti olemme laajentaneet sosiaalisen vastuun teeman ulottumaan myös sidosryhmiimme.

Kestävän kehityksen mukainen toiminta on Kaupunkiliikenteelle ensiarvoisen tärkeää. Kestävyysraportissa kerromme avoimesti vastuullisuutemme tilasta sekä siihen liittyvistä teoistamme ja kehityskohteistamme. Raportti auttaa hahmottamaan, kuinka laajaa vastuullisuustyömme on ja miten voisimme kehittää sitä tavoitteellisemmaksi.

Kestävyysraportti julkaistaan jatkossa vuosittain ja se tulee löytymään Kaupunkiliikenteen verkkosivuilta: kaupunkiliikenne.fi/vastuullisuus. Vuoden 2025 muista kohokohdista voit lukea osoitteesta [kaupunkiliikenne.fi/vuosi2025](https://kaupunkiliikenne.fi/vuosi2025). ●

## MEILLÄ KAUPUNKILIIKENTEELLÄ

### Jaa ideasi Kipinä-kanavalla

Kaupunkiliikenteen Kipinä-kanavalla henkilökunta voi ehdottaa ideoita, jotka parantavat tehokkuutta, toimintatapoja, palveluita, turvallisuutta tai työhyvinvointia.

Idea- ja innovaatiotoiminnalla Kaupunkiliikenne tavoittelee jatkuvan parantamisen ja kehittämisen kulttuuria, jossa kaikki osallistuvat oman työn ja työtapojen kehittämiseen.

Parhaat ideat palkitaan!

Kipinään pääset intran Henkilöstö-osiosta.



**Kaupunkiraideliikennekuljettajakurssi 1/2025**  
Vasemmalta oikealle: Marko Huupponen (koulutuspäällikkö), Mehdi Bourouael, Martti Kallio, Sammy Vuorela, Tuuli Oksanen, Irene Burman (kouluttaja), Markus Tavast, Sari Borgman (kouluttaja), Sirpa Hilonen (ajo-opettaja) ja Ville Valta (ajo-opettaja).



**Raitiovaunukuljettajakurssi 5/2025**  
Vasemmalta oikealle: Heta Mäkinen (kouluttaja), Tia Myllynen ja Marko Huupponen (koulutuspäällikkö).



**Kaupunkiraideliikennekuljettajakurssi 2/2025**  
Vasemmalta oikealle: Marko Huupponen (koulutuspäällikkö), Anne Teirisalo, Rasmus Suntio, Ousman Bojang, Jani Laine, Petri Virtanen, Riku Salonen, Joona Huuhtanen, Sari Borgan (kouluttaja), Jessica Nykänen ja Niko Heiskanen.

# Kikkamiehet ovat pelastaneet ratikoita takaisin raiteille jo vuosikymmeniä

Työnjohtaja Aatu Heikkinen löysi vanhoja valokuvia vuosikymmenten takaa kikkamielistä ja heidän työstään. Tässä muutama nostalgiaapala ihailtavaksi. Lue myös juttu kikkamiesten muisteluista sivulta 11.

TEKSTI **ULLA PAUKKU**



Huoltomiehiä Koskelan varikolla. Kikkahommat ovat kulleet Korvenkarhun perheessä sukupolvelta toiselle: oikeassa reunassa seisoo kikkamies Matti Korvenkarhu, jonka poika Teemu työskentelee nykyään kikkamiehenä Kaupunkiliikenteellä. Taustalla kaksi Valmetin nivelratikkaa, jotka saapuivat 1970-luvulla katukuvaan punavalkoisina, kunnes väri vaihdettiin kaupunkilaisilta tulleen kirkakan palautteen myötä tuttuun keltavihreään.



Pikkunivelvaunu "Laihialainen" on suistunut kiskoilta Koskelan varikolla. Tilanne on korjattu ja vaunu saatu takaisin raiteille. "Laihialaiset" ovat 1959 katukuvaan ilmestyneitä neliaksellisia raitiovaunuja, jotka 1970-1980-lukujen vaihteessa muutettiin kuljettajarahastukseen sopiviksi. Muutoksen myötä vaunut koettiin vaatimattomimmiksi kuin muut vaunut, ja siksi se sai nimekseen "Laihialainen". Suurin osa vaunuista katosi katukuvasta 1990-luvulla.



Kuvassa tehdään esivalmisteluja suistuneen vaunun siirtoa varten. Vaikka ammattitaito oli jo tuolloin korkealla tasolla, turvavarusteet keltaisine huomiopukuineen, kypärineen ja turvakengineen siinsivät vielä kaukana tulevaisuudessa.



"Laihialainen" on jälleen pinteessä, tällä kertaa linjalla 2. Kolari on suistanut sen kiskoilta keskellä Helsinkiä, ja vaunua valmistellaan siirtokuntoon.