

LIIKENNEPEILI

NRO2 2022

Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti

Projektipäällikkö
Niina Salojärvi

**Ympäristö
tarvitsee
huomiota**

**Kaupunkiliikenne
valmistautuu laajenevan
länsimetron liikennöintiin**

- 3 Päätoimittajalta**
Yhtiö toi mukanaan uudet työehtosopimukset
- 4 Työntekijän päivä**
Projektipäällikkö Niina Salojärvi toteuttaa suuria ja pienempiä ympäristötekoja
- 6 Raitiovaunujen kokonaiskehittämisen suunnitelma ohjaa varikoiden rakentamista**
- 7 Näkökulma**
Varikkotiimin rakentaminen
- 8 Ensimmäinen Light Rail Training -koulutus tarjosi syventävää osaamista ja uusia näkökulmia raitiotiealaan**



sivu 6
Raitiovaunujen kokonaiskehittämisen suunnitelma ohjaa varikoiden rakentamista



- 10 Kaupunkiliikenne valmistautuu laajenevan länsimetron liikennöintiin**
- 11 Työmuistoja**
Kuudetta vuosikymmentä metrovarikolla
- 12 Työhyvinvointi**
Työsuojeluvaltuutetut tutuiksi
- 13 Kaupunkiliikenne Oy vaihtoi vapaalle ja juhli yhtiön aloittamista**
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenteellä**
- 16 Pyöräilykausi pyörähti vauhtiin**

sivu 8
Ensimmäinen Light Rail Training -koulutus tarjosi syventävää osaamista ja uusia näkökulmia raitiotiealaan

sivu 16
Pyöräilykausi pyörähti vauhtiin



Yhtiö toi mukanaan uudet työehtosopimukset

Olemme nyt toimineet yhtiönä muutaman kuukauden ja toivottavasti kaikki olemme huomanneet, että muutoksen jälkeenkin työpaikalla on hyvä meininki ja tulevaisuutemme näyttää valoisalta. Liikelaitoksen muuttuminen yhtiöksi taisi vaikuttaa liiankin vähän tekemiseemme ja toimintatapoihimme. Toivottavasti osaamme luopua sellaisesta turhasta, mikä ei edistä tavoitteidemme saavuttamista. Useissa hallinnon kiemuroissa olemme jo uusineet ohjeitamme ja oikoneet joitain historian aikana syntyneitä turhia mutkia. Haastan jokaista Kaupunkiliikenteellä työskentelevää kyseenalaistamaan positiivisesti toimintatapojamme ja ehdottamaan fiksumpia menettelyjä. Yhtiöittämisen suurin hyöty saadaan sillä, että turhasta tekemisestä luovutaan ja vapautunut aika käytetään entistä järkevämmiin.

Henkilöstöllämme on ollut käytännössä kolme suurta muutoksenhetkeä muutettaessa hallintomuotoamme. Ensimmäinen oli syksyllä, kun valtuusto teki yhtiöittämispäätöksen, toinen oli yhtiön aloitus helmikuussa ja kolmas oli työehtosopimusten vaihtuminen toukokuun alusta. Ruokalassa käymieni keskustelujen perusteella osalle meistä vasta työehtosopimusten muuttuminen oli se iso asia.

Uudet työehtosopimukset ovat erilaisia kuin ne, mihin

olemme tottuneet. Koska sopimustekstit eivät ole täsmälleen samoja, ovat jotkut asiat muuttuneet. Osa muutoksista on ehkä mennyt huonompaan suuntaan ja toiset asiat vastaavasti parempaan suuntaan. Olemme yli kaksi vuotta valmistelleet sopimusmuutosta ja tehneet lukemattoman määrän erilaisia laskelmia ja tarkistuksia palkkamuunnosten perusteiksi. Uusien sopimusten lisäksi olemme ottaneet palkkatekijöiksi erilaisia palkanlisäiä. Palkanlisät on laskettu siten, että ne korvaavat sopimusten eroja. Toisin sanottuna nämä lisät varmistavat, ettei ansioissa tapahdu muutoksia. Nyt joudumme opettelemaan hiukan uutta ja se saattaa aluksi tuntua hankalalta. Kun tutustumme uusiin palkkalaskelmiin, kannattaa huomio aluksi kohdistaa yksittäisten palkkatekijöiden sijasta lopulliseen palkkasummaan. Monimutkaisten laskutoimitusten jälkeen syntyneitä palkkatekijöitä ei ehkä kannata sen enempää pohtia, jos loppusumma pysyy entisellä tasolla. Ehkä sekin helpottaa suhtautumista uusiin sopimuksiin, että aloite juuri näiden sopimusten valinnasta tuli henkilöstöjärjestöiltä. ●



Petri Lumijärvi
Va. toimitusjohtaja

Yhtiöittämisen suurin hyöty saadaan sillä, että turhasta tekemisestä luovutaan ja vapautunut aika käytetään entistä järkevämmiin.

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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

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

Päätoimittaja:
Petri Lumijärvi, p. 310 22418

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

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

Toimituskunta:
Petri Lumijärvi (pj)
petri.lumijarvi@kaupunkiliikenne.fi
Toni Jurva
toni.jurva@kaupunkiliikenne.fi
Artturi Lähdetie
artturi.lahdetie@kaupunkiliikenne.fi
Laura Penttinen
laura.penttinen@kaupunkiliikenne.fi
Jukka Stenberg
jukka.stenberg@kaupunkiliikenne.fi
Hannes Saarikoski
hannes.saarikoski@kaupunkiliikenne.fi

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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Anne Kämppi

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

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



Projektipäällikkö Niina Salojärvi toteuttaa suuria ja pienempiä ympäristötekoja

TEKSTI **ULLA PAUKKU**

KUVAT **ANNE KÄMPPI, VIIVI SÄNKINIEMI, MERJA TYYNISMAA, RAIMO PAKARINEN, VILLE-MATTI NIEMINEN**

Vedenkeitin päälle, aamuturinat työ-kavereiden kanssa ja teekupposen kanssa koneen ääreen purkamaan päivän sähköposteja. Kutakuinkin näin ovat alkaneet projektipäällikkö **Niina Salojärven** työammut vuodesta 2016 lähtien, jolloin hän aloitti Raide-Jokerissa ympäristöasiantuntijana. Nykyään Kaupunkiliikenne Oy:ssä Niina vastaa koko suuret kaupunkiraidehankkeet-yksikön ympäristö- ja vastuullisuusteemoista ja on mukana muun muassa Kalasatamasta Pasilaan -hankkeessa.

Työnsarkaa riittää, sillä esimerkiksi suurten raitiotiehankeiden päästövähennykset ovat isossa roolissa. Hiilineutraali Kaupunkiliikenne -ohjelman eli Hilkan toimenpiteissä.

- Pidän huolta siitä, että suurissa kaupunkiraidehankkeissamme huomioidaan ympäristönäkökulma ja toimimme tilaa-

jana vastuullisesti koko elinkaaren ajan suunnittelusta rakentamiseen ja liikennöintiin asti, Niina kertoo.

Tavoitteena Raide-Jokerissa on alusta asti rakennushankkeena ollut olla ympäristö- ja vastuullisuustyön suunnan näyttäjä. Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikössä laaditaan parhaillaan vastuullisuuden ja ympäristöjohtamisen hankeohjauksen konseptia, jossa jo toteutetuista hankkeista saadut opit kootaan hyviksi käytännöiksi tukemaan muita suurhankkeitamme.

- Toisaalta myös kehitysideat on kirjattu muistiin, jotta ei tehdä samoja virheitä uudelleen, Niina muistuttaa.

Toimenpiteitä suurten päästöjen minimoimiseksi

Suuret rakennushankkeet aiheuttavat valtavasti päästöjä, ja niitä pyritään mi-

nimoimaan pienin ja suurin toimenpitein, kuten käyttämällä vähäpäästöistä betonia. Raide-Jokerissa ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeessa on tehty myös lukuisia mielenkiintoisia toimia luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseksi.

- Esimerkiksi Raide-Jokerissa pieneläimille on asetettu radan alle rumpu, joka edistää eläinten turvallista liikkumista, ja radanvarsiin kylvetään paahdeniittyä, jonka tavoitteena on houkutella mm. uhanalaisia perhosia ja edistää näin luonnon monimuotoisuutta, Niina kertoo.

Toimenpiteiden toteuttaminen ei kuitenkaan riitä, vaan meidän pitää ja myös haluamme seurata rakentamisen vaikutuksia hankeympäristöön, kuten uhanalaisten simpukoiden elinoloja Vantaanjoessa, liito-oravien esiintyvyyttä alueella ja vedenlaadun muuttumista puroissa. Lisäksi koko ajan on ideoitava ja toteutetta-

va uusia toimia päästöjen ja rakentamisen aikaisten haittojen vähentämiseksi.

Vastuullisuus tarkoittaa Niinan mukaan päästöjen vähentämisen ja luontovaikutusten huomioimisen lisäksi sosiaalisten vaikutusten huomioimista, kuten pölyn, melun ja värinän aiheuttamien haittojen minimoimista lähiympäristössä.

- On erittäin tärkeää, että häiritsemme rakentamisella mahdollisimman vähän lähiasukkaita. Se lisää myös hankkeen hyväksyttävyyttä.

Yhdessä kohti päästöttömämpiä hankkeita

Raide-Jokerissa ja Kalasatamassa Pasilaan -hankkeessa on vastuullisuustiimit, joissa yhdessä allianssiosapuolten kanssa asetetaan hankekohtaiset ympäristö- ja vastuullisuustavoitteet ja johdetaan hank-

keen vastuullisuustyötä. Vastuullisuustiimi järjestää muun muassa vastuullisuusperheätyöskyttyä työnjohtoväelle.

Kalasatamasta Pasilaan -hankkeessa on laadittu myös vastuullisten hankintojen kriteerit, joiden avulla hankintatiimin on helpompaa tehdä kestävämpiä hankintoja.

Niina työskentelee mielellään monimuotoisissa allianssihankeissa.

- Olen päässyt verkostoitumaan ja oppimaan paljon uutta, mikä puolestaan on edistänyt koko Kaupunkiliikenne Oy:n vastuullisuustyötä, Niina kiteyttää. ●

Kuka?



- Projektipäällikkö Niina Salojärvi
- Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Lempipuuhaa: leipominen, kuntosalilla käynti ja 5-vuotiaan lapsen kanssa riehuminen.
Tätä et tiennyt minusta: Olen voittanut entisen työnantajani Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen leivontakilpailun.



◀ Klo 9.00

Päivän ensimmäinen kokous pidetään Raide-Jokeri-allianssin ympäristötiimin kesken. Aiheena on hankkeen ympäristöraportin laadinta.

▶ Klo 12.00

Iltaapäivällä Niina lähtee Patterimäkeen tekemään vuotuista liito-oravaseuranta yhdessä Helsingin kaupungin ympäristöpalvelujen kanssa. Mukana on myös allianssin työmaedustajia.



Klo 10.30

Kokouksen jälkeen Niina ehtii piipahtaa koneella, jossa hän palaa maaliskuisen linnunpönttöjen asennukseen.



◀ Klo 13.30

Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen big roomilla pidetään hybridipalaveri, jossa suunnitellaan haitallisten vieraslajien poistamista hankealueelta.

Klo 15.30

Työpäivä päättyy Raide-Jokeri-reitin varrella sijaitsevalle Haaganpurolle, jota on Raide-Jokerin rakentamisen yhteydessä kunnostettu esimerkiksi uhanalaiselle taimenelle paremmin soveltuvaksi elinympäristöksi. Radan varteen on myös kylvetetty niittyä ja asennettu hyönteishotelleja.

Raitiovaunujen kokonaiskehittämissuunnitelma ohjaa varikoiden rakentamista

Kaupunkiliikenne on käytännössä uusimassa koko raitiovaunujen varikkoverkostonsa seuraavan kymmenen vuoden aikana. Vanhoista varikoista ainoastaan Töölön varikko palvelee vielä vuoteen 2040 asti. Vallilan varikosta luovutaan siinä vaiheessa, kun Koskelan uusi varikko on valmistunut ja toiminnot voidaan siirtää sinne.

TEKSTI **MIA STENROOS JA JARNO KÖYKKÄ** KUVA **SKANSKA**

Varikkohankkeet etenevät kaupunginhallituksen tammikuussa 2022 hyväksymän kehittämissuunnitelman mukaisesti. Kehittämissuunnitelma oli päivitys vuoden 2018 suunnitelmaan.

Ensimmäisenä Raide-Jokerin varikko

Uusista varikoista ensimmäisenä valmistuu Raide-Jokerin varikko, jonka käyttöönotto on jo kovassa vauhdissa. Ensimmäisiä vaunuja varikolle alkaa tulla tämän vuoden syksyllä. Roihupellossa sijaitseva varikko palvelee uutta pikaraitiotielinjaa, jossa liikennöinti käynnistyy mahdollisesti jo vuoden 2023 aikana.

Varikon tontille raidetta tulee yhteensä noin neljä kilometriä, josta rakennuksen sisälle 1,7 kilometriä ja ulkopuolelle 2,3 kilometriä. Vaihteita varikolle tulee 24 kappaletta.

Ruskeasuon bussi- ja raitiovaunuvarikko valmistuu 2024

Ruskeasuon uusi varikko on valmistumassa alkuvuodesta 2024 ja tulee palvelemaan Kaupunkiliikenteen toisena päävarikkona. Varikko on suunniteltu siten, että se pystyy palvelemaan kaikkia Kaupunkiliikenteen käytössä olevia ja tulevia ratikoita. Se on myös Suomen ensimmäinen yhdistetty bussi- ja raitiovaunivarikko.

Hankkeessa rakennettava uudisrakennus on suunniteltu 100 pitkälle, 28–45 metriselle raitiovaunulle. Varikolla on tilat

vaunujen päivittäisille tarkastuksille, puhdistukselle sekä säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille. Rakennukseen sijoitetaan myös kuljettajien ja varikkohenkilökunnan toimisto- ja sosiaalitilat. Varikon katolla on noin 200 bussin pysäköintialue ja niitä palveleva vuorokausihuoltorakennus.

Koskelan varikon uudistushanke

Koskelan varikon hankesuunnittelua ollaan parhaillaan käynnistämässä ja tavoitteena on, että se valmistuu palvelemaan Kruunusiltojen liikennöinnin käynnistymistä vuoden 2027 aikana. Aikataulu on todella tiukka, ja todennäköisesti Ruskeasuon varikkoa sekä muita varikoita joudutaan ennen Koskelan valmistumista käyttämään maksimikapasiteetilla ja poikkeusjärjestelyillä, jotta lisääntyvä vaunumäärä säilytys- ja kunnossapitokapasiteetin osalta voidaan varmistaa.

Vanha varikko on niin heikossa kun-

Ilmakuva Ruskeasuon varikon työmaalta toukokuussa 2022.



nossa, että nykyiset rakennukset tullaan hyvin todennäköisesti purkamaan kokonaisuudessaan ja tilalle rakennetaan uusi, toimintaa paremmin palveleva kokonaisuus. Myös ratakuunnossapidon tilojen uusiminen vaunuvarikon yhteyteen kuuluu uudistamishankkeeseen. Uusia toimintoja, kuten sorttiasema ja pysäköintiä, mahdollistetaan varikolle toteutettavan kansi-rakenteen päälle.

Tuleva Vaaralan varikko palvelee Vantaan ratikkaa

Vantaan tultua osaksi Kaupunkiliikennettä on myös tuleva Vantaan ratikkaa palveleva varikko meidän vastuullamme rakentaa. Vaaralan varikon hankesuunnittelu on tarkoitus käynnistää viimeistään syksyllä. Alustavasti on arvioitu, että Vaaralan varikon tarve tulee olemaan vuoden 2028 aikana. Vantaan ratikan päätöksiä on tulossa vuoden 2023 aikana.

Ympäristövastuullisuus huomioidaan hankkeilla monilla tavoin

Vähähiilisyystavoitteet otetaan huomioon esimerkiksi Ruskeasuon hankkeessa tavoittelemalla BREEAM-laatusandardin excellent-tasoa. BREEAM on brittiläisen BRE:n ylläpitämä energia- ja ympäristöaiheinen sertifiointijärjestelmä, jonka mukaan sertifioituja rakennuksia on Suomessa noin 270 kappaletta. Järjestelmä asettaa tavoitteita hankkeelle muun muassa jätehuollon, luontoarvojen sekä energia- ja materiaali tehokkuuden osalta. ●

Varikkotiimin rakentaminen

TULIN VUODEN 2021 HELMIKUUSSA HKL:n ja nykyisen Kaupunkiliikenteen palvelukseen hankejohtajan nimikkeellä. Ensimmäinen tehtäväni oli perustaa nyt jo reilun vuoden toiminnassa ollut varikkopalvelut-tiimi, jonka vastuulla on uusien raitiovaunuvarikoiden rakentaminen.

Käytännössä koko varikkoverkoston uusiminen seuraavan kymmenen vuoden aikana on iso työ, ja sen myötä oikeiden henkilöiden saaminen kyseiseen tiimiin oli todella tärkeää. Onneksi Kaupunkiliikenteen sisältä löytyi loistavaa osaamista ja tiimi saatiin kasaan sisäisillä rekrytoinneilla.

Ja miten mahtavien tyyppien kanssa saankaan tehdä töitä! Lotta hoitaa projektijohtajan roolissa Raide-Jokerin ja Koskelan hankkeita omalla määrätietoisella otteellaan. Antti vastaa tuotanto-omaisuudesta ja varikoiden toiminnallisuudesta hyvillä vuorovaikutustaidoillaan yhdessä käyttäjien kanssa. Mari tuntee nykyiset varikkokiinteistöt läpikotaisin ja pystyy oman tietotaitonsa ansiosta antamaan arvokasta näkemystä myös tulevien varikoiden rakentamiseen. Karin pitkä kokemus raitioliikenteestä antaa hänelle hyvät lähtökohdat varmistaa, että tulevat varikot ovat turvallisia ja vastaavat nykyaikaisia vaatimuksia. Oma roolini on varmistaa, että tiimillä on edellytykset tehdä oma työnsä mahdollisimman hyvin. Samalla toimin Ruskeasuon rakenteilla olevan varikon projektijohtajana.

Miksi olemme näin hurjassa tilanteessa, että investoimme lähes 500 miljoonaa euroa uusiin varikoihin?

Meidän uusin varikkomme Koskelassa on yli 50 vuotta vanha. Varikoille on kerääntynyt kohtuuton määrä korjausvelkaa, jota ei ole realistista lähteä paikkaamaan. Tämä on jo itsessään merkittävä riski toimintamme varmuudelle.

Helsingin kaupungin strategian mukaisesti raitiotieliikenne on yksi kaupunkisuunnittelun kärkiä, jolla varmistetaan tehokas maankäyttö. Laajentuva raitiotieverkosto tarkoittaa lisääntyvää kalustomäärää, ja varikoidemme kapasiteetti alkaa tulla vastaan hyvinkin nopeasti.

Uusien toiminnallisesti optimaalisesti suunniteltujen varikoiden avulla pystymme varmistamaan jälleen seuraavan sadan vuoden laadukkaan ja kustannustehokkaan toiminnan Kaupunkiliikenteessä. Uudet varikot luovat meille hienon mahdollisuuden kehittää toimintaamme uudelle tasolle.

Varikkotiimi ei rakenna tulevia varikoita itselleen vaan teille tuleville varikoiden käyttäjille. Tulevat varikot ovat työpisteitä suurimmalle osalla Kaupunkiliikenteen henkilöstöä. Haluamme kuulla teidän näkemyksenne ja toiveet mahdollisimman laajasti. Tiimi onkin parhaillaan laatimassa omistajan ja käyttäjän osallistamissuunnitelmaa, jolla pyrimme varmistamaan, että olemme kuulleet kaikkia hankkeen osapuolia.

Ottakaa siis rohkeasti yhteyttä meidän tiimiin ja varmistetaan yhdessä, että tulevista varikoista tulee hyviä paikkoja tehdä töitä!

Varikkotiimissämme työskentelee:

Jarno Köykkä, hankejohtaja

Lotta Koski-Lammi, projektijohtaja

Antti Toivanen, projektipäällikkö

Mari Hyvärinen, projektipäällikkö

Kari Kälviä, turvallisuussuunnittelija

Jarno Köykkä

Hankejohtaja, Suuret kaupunkiraidehankkeet



Käytännössä koko varikkoverkoston uusiminen seuraavan kymmenen vuoden aikana on iso työ, ja sen myötä oikeiden henkilöiden saaminen kyseiseen tiimiin oli todella tärkeää.



Ensimmäinen Light Rail Training -koulutus tarjosi syventävää osaamista ja uusia näkökulmia raitiotiealaan

Raitiotieverkosto pääkaupunkiseudulla kolminkertaistuu. Osaajia tämän historiallisesti mittavan muutoksen laadukkaaseen toteuttamiseen tarvitaan paljon. Toteuttamista tukemaan perustettiin kattava kansainvälinen Light Rail Training -koulutusohjelma.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **OSTSCHWEIZER FACHHOCHSCHULE, ANNE KÄMPPI, ULLA PAUKKU**

Kaikkien aikojen ensimmäinen ja samalla pilottina tulevalle koulutusohjelmalle toimiva Light Rail Training -koulutus alkoi syyskuun 2021 alkupuolella Helsingissä. Kurssi jatkui koronapandemian aiheuttaman tauon jälkeen keväällä 2022. Toinen jakso järjestettiin huhtikuun alussa Zürichissä, kolmas toukokuussa Dresdenissä ja neljäs eli viimeinen jakso kesäkuun alussa vielä Helsingissä. Pilottikurssin osallistujiksi valikoitui 27 ammattilaista niin Kaupunkiliikenteen, Helsingin ja muiden kaupunkien kuin yksityisten palveluntuottajien joukosta.

Yksi pilottikurssille osallistuneista oli **Niko Setälä** kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelun liikennejärjestelmät -yksiköstä. Hän työskentelee

uusien raitioteiden yleissuunnittelun ja nykyisten raitioteiden kehittämisen parissa. - Kiinnostuin heti, kun kuulin huhuja tällaisesta kokonaisvaltaisesta raitioliikenteeseen ja sen suunnitteluun liittyvästä kansainvälisestä koulutuksesta.

Kiinnostavia havaintoja raitiotiesuunnittelusta

Pilottikoulutuksen sisältö oli laaja-alainen, ja siksi jaksot olivat hyvin tiiviitä. Niihin kuului paikallisten asiantuntijoiden luentoja ja vierailuja eri kohteisiin. Luentojen lomassa käydyt keskustelut versoivat uusia näkökulmia, kun osallistujia oli niin julkiselta kuin yksityiseltäkin sektorilta.

Zürichissä vierailtiin uudehkolla pikaraitiotieosuudella (Glattalbahn), vielä valmisteilla olevalla työmaalla (Limmattalbahn) sekä Stadlerin raitiovaunu- ja junatehtaalla. Dresdenissä käytiin tutustumassa varikkoon ja uuteen raitiovaunutyyppiin. Helsingissä kierrettiin muun muassa Jätkäsaaressa, jossa koko kaupunginosa on suunniteltu raitiotien varaan, ja tutustuttiin Kruunusiltoihin. Lisäksi käytiin vierailemassa Tampereella. Kohdekaupungeissa tutustuttiin joukkoliikenteen toimivuuteen myös käytännössä.

- Oli kiinnostavaa

nähdä, kuinka erilaisin tavoin eri maissa ja kaupungeissa kehitetään raitiotieverkoston ja tehdään töitä. Setälä pohtii ja jatkaa: -Esimerkiksi Zürichissä on mietitty koko katutilan suunnittelu ja priorisointi uusiksi. Siellä ei suunnitella pelkästään liikennehankkeita vaan kaupunkikehittämishankkeita, ja siihen suuntaan meilläkin ollaan menossa.

Setälän mukaan koulutuksessa oli jotain tuttua, mutta myös paljon uutta, mikä innosti pohtimaan entistä tarkemmin, kuinka raitiotiehankkeet muuttavat kaupungin maantiedettä ja miten liikkuminen ja kaupunki kehittyvät hankkeiden myötä.

- Esimerkiksi Zürichissä linjojen solmu-kohtiin oli vaihtopysäkit sijoiteltu järkevästi siten, että ei tarvinnut siirtyä ajoradan toiselle puolelle. Matkustajainfo pysäkeillä oli mietitty hyvin ja pysäkit olivat viihtyisiä.

Asiantuntevia osaajia

Setälän mielestä on hyvä, että näin perusteelliselle koulutukselle on nähty tarvetta. Jotta suuret raitiotiehankkeet toteutuvat, tarvitaan entistä asiantuntevampia osaajia.

- Suosittelen koulutusta kaikille raitiotiealan ammattilaisille, jotka työssään ovat laaja-alaisesti tekemisissä raitioteiden kanssa tavalla tai toisella ja joiden on tarpeen nähdä raitiotiet osana isompaa kokonaisuutta. ●

Light Rail Training -koulutusohjelma

Osaajia raitotieverkoston laajenemisen laadukkaaseen toteuttamiseen tarvitaan paljon niin ratojen kuin varikoiden suunnitteluun, toteutukseen ja elinkaaren aikaiseen hallintaan sekä vaunukalustoon ja itse liikenteeseen liittyviin tehtäviin.

Koulutusohjelman tavoitteena on kasvattaa tarvittavaa osaamista, luoda edellytykset toivotun kaupunkikehityksen toteutumiselle ja edistää siten mm. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaa. Koulutusohjelma on suunnattu kaupunkiraide-liikennealan toimijoille niin julkisella kuin yksityisellä sektorilla.

Koulutuksen toteutuksesta vastaa Kaupunkiliikenne Oy yhdessä Helsingin kaupunkiympäristön toimialan ja Ostschweizer Fachhochschulen kanssa. Kurssin vastuuhenkilönä toimii professori Gunnar Heipp. Dresdenin jakso toteutetaan yhdessä Dresdner Verkehrsbetriebe AG:n kanssa.



Haku seuraavalle Light Rail Training -koulutusohjelman kurssille alkaa elokuussa 2022. Koulutus alkaa opintojaksolla Zürichissä marraskuussa 2022. Koulutukseen ilmoittaudutaan osoitteessa ura.kaupunkiliikenne.fi.



Pilottikurssille osallistui yhteensä 27 alan ammattilaista julkiselta ja yksityiseltä sektorilta.



Zürichissä on mietitty pysäkkejä myöten, kuinka liikkumisesta voidaan tehdä jouhevampaa. Bellevuen vaihtopysäkki on esimerkki viihtyisästä ja järkevästi suunnitellusta pysäkkialueesta.



Yksi kurssille osallistuneista oli Niko Setälä kaupunkiympäristön toimialalta.



Kaupunkiliikenne valmistautuu laajenevan länsimetron liikennöintiin

Matinkylästä Kivenlahteen laajenevan metrolinjan valmistelut ovat hyvällä mallilla. Kaupunkiliikenteen vastuulla on huolehtia muun muassa siitä, että tekniset valvomojärjestelmät toimivat liikenteen alkaessa moitteettomasti ja kuljettajat perehdytetään uuteen rataosuuteen.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVA **KUSTI MANNINEN, TUNNE PRODUCTIONS OY**

Muutamat kuljettajat ovat tehneet koeajoja länsimetron uudella osuudella viime kesästä lähtien.

- Koeajojaksoja on ehtinyt kertyä jo yhdeksän. Kesäkuussa aloitamme kaikkien kuljettajien koulutukset. Kuljettajat pääsevät ajamaan uudella rataosuudella ja tutustuvat Sammalvuoren varikkoon. Kesän päätyttyä kaikki 150 metrojunankuljettajaa on perehdytetty, kertoo ryhmäpäällikkö **Sara Hynönen** liikennöintiyksiköstä.

Kaupunkiliikenteen valvomoissakin on valmistauduttu metrolinjan laajenemiseen hyvissä ajoin. Valvomomestari **Timo Ansamaa** kertoo, että valvomoiden vastuulla on varmistaa, että kaikki länsimetron uuden osuuden järjestelmät toimivat.

- Olemme tehneet eri järjestelmien testauksia viime vuodesta lähtien. Kevään mittaan teimme muun muassa asetinlaitteen testaukset uudella rataosuudella, ja myöhemmin tänä vuonna on vuorossa liikenteen ja aikataulujen toimivuuden testaukset. Olemme myös varmistaneet, että valvomossa on riittävästi henkilöstöä, kun metrolinjan laajenee.

Valmistelut ovat edenneet aikataulussa

Länteen laajenevan metrolinjan

valmistelut ovat vaatineet pitkäjänteistä yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Kaupunkiliikenteen puolelta hankkeessa ovat työskennelleet monien muiden lisäksi asiakkuuspäällikkö **Eeva Heckwolf** ja käyttöönottopäällikkö **Ari-Pekka Tarvainen**, jotka kehuvat yhteistyön sujuneen hyvin.

- Olemme hyvässä yhteisymmärryksessä Länsimetro Oy:n kanssa vienneet asioita eteenpäin. Meillä on ollut hankkeessa yhteinen tilannekuva ja näkemys siitä, mitä tavoitellaan.

Heckwolf ja Tarvainen kertovat, että Kaupunkiliikenteellä on tehty lukuisia määriä asioita, jotka ovat edesauttaneet hankkeen etenemistä.

- Kaupunkiliikenteen vastuulla ovat olleet esimerkiksi tekniset hankinnat, joita on valmisteltu jo pitkään. Kamerajärjestelmä on rakennettu, asetinlaitteet suunniteltu ja toteutettu ja Sammalvuoren varikko varusteltu, muutamia mainitaksemme, Heckwolf ja Tarvainen sanovat.

Ennen kuin matkustajaliikenne uudella rataosuudella voi aikanaan alkaa, Kaupunkiliikenteen on vielä muun muassa varmistettava, että kaikki järjestelmät toimivat ja metro on liikennöitävissä aikataulun mukaisesti. ●

Soukan metroasema, Taneli Rautaisen taideteos "Sfäärit". Valaisimet kuvastavat tähtikuvioita.



Metro jatkaa Matinkylästä Kivenlahteen

Metrolinjan laajenee länteen Matinkylästä Kivenlahteen. Uudella osuudella on viisi asemaa: Finnöö, Kaitaa, Soukka, Espoonlahti ja Kivenlahti. Sammalvuoreen on rakennettu maanalainen metrovarikko. Metro kulkee Matinkylästä Kivenlahteen koko matkan maan alla kahdessa rinnakkaisessa tunnelissa. Helsingin seudun liikenne päättää matkustajaliikenteen aloittamisesta.

Kuudetta vuosikymmentä metrovarikolla



1970-LUVUN keskivaiheilla pohdin, mitä haluaisin työkseni tehdä. Elokuun 25. päivä ETYK-vuonna 1975 aloitin HKL:n ammattikoulussa elektroniikka-asentajan koulutuksen Ruskeasuon varikon keskusrakennuksen kolmannessa kerroksessa. Kaksivuotisesta koulutuksesta osa oli teoriaa ja osa työharjoittelua bussi- ja ratikkavarikoilla.

Meistä opiskelijoista kuusi pääsi vuonna -76 harjoittelemaan vanhalle pikkumetrovarikolle, ja lopulta kolme sai vakipaikan elokuussa -77 silloisessa Helsingin kaupungin metrotoimistossa. Toimin elektroniikka-asentajana, mutta silloin tehtiin kaikenlaisia hommia lumitöistä lähtien. Kun uusi metrovarikko valmistui vuonna 1980, kaksi meistä aloitti siellä elektroniikkakorjaamolla. Siitä lähtien työpaikkani on ollut metrovarikko.

Siirryin vuosituhannen vaihteessa sähkötyömaalle etumiehiksi vikakorjaukseen, jossa työuraa kertyi parikymmentä vuotta. Organisaatiouudistuksen myötä vuonna 2016 siirryin vaihto-osatuotantoon etumieheksi sähkölaitekorjauksiin.

Vuosikymmeniin metrovarikolla on mahtunut paljon. Parhaiten mieleen on jäänyt automaatiometron purku. Myös uusien metrojunien saapuminen on aina jännittävää. Työurallani on myös tapahtunut isoja muutoksia. Silloisesta muutaman asentajan ryhmästä määrä on moninkertaistunut. Nykyään metrovarikolla kaikki eivät edes tunne toisiaan.

80- ja 90-luvuilla pelattiin kunnossapidon ja metrokuljettajien porukalla kaukalopalloa, jalkapalloa ja lentopalloa erilaisissa työpaikkasarjoissa ja pärjättiin hyvin. Mestaruuksia voittiin niin jalkapallossa kuin kaukalopallossakin. Käytiin pelaamassa myös pohjoismaisissa kunnallisten liikennelaitosten välisissä turnauksissa.

Voisin jäädä eläkkeelle marraskuussa 2023, mutta ehkä teen töitä siitä vielä vuoden päivät – silloin tulisi täyteen pyöreät 50 vuotta Helsingin kaupungilla. ●

Jarmo "Junnu" Kostian,
etumies, metrovarikko

”
Vuosikymmeniin metrovarikolla on mahtunut paljon.

Työsuojeluvaltuutetut tutuiksi

Tiedätkö, kuka on sinun työsuojeluvaltuutettusi? Sampsa Nylund, Tarja Lindeman ja Anssi Vainiola aloittivat tämän vuoden alussa kautensa työsuojeluvaltuutettuina. He haluavat tehdä työtään tutummaksi henkilöstölle, jotta heihin osattaisiin ottaa tarvittaessa yhteyttä.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVITUS **KAUPUNKILIIKENNE OY**

Sampsa Nylund, asiantuntijoiden, valvomoiden, toimihenkilöiden ja teknisen työn työsuojeluvaltuutettu

Yksi tärkeimmistä asioista omalla kaudellani on rakentaa henkilöstön luottamusta siihen, että työsuojeluvaltuutettuun kannattaa olla yhteydessä pienissäkin asioissa. Haluan kollegoideni kanssa tehdä työtämme näkyväksi, jotta henkilökunta osaisi ottaa tarvittaessa yhteyttä meihin. Kun tein vaalityötä talvella, selvisi, että usein ihmiset eivät tiedä, kuka on heidän työsuojeluvaltuutettunsa.

Toivoisin, että työsuojelua ei nähtäisi vain työtapaturmien ja poikkeamien kautta – työsuojeluun kuuluvat keskeisesti myös esimerkiksi työhyvinvointiin ja työtiloihin liittyvät asiat.

En tunne läheskään kaikkia teitä vielä, mutta ottakaa rohkeasti yhteyttä. Keskeinen tehtäväni on tietää, mitä talossa tapahtuu työsuojelun näkökulmasta ja auttaa teitä työsuojeluasioissa. Mitä enemmän olette minuun yhteydessä, sitä enemmän minusta on hyötyä!

Anssi Vainiola, esihenkilöiden työsuojeluvaltuutettu

Haluan lähteä edistämään esihenkilöiden kautta lean-ajattelua työsuojeluasioissa. Lean-filosofiaa voi soveltaa kaikkiin työtehtäviin. Yksinkertaisimmillaan se on esimerkiksi sitä, että työpisteellä on kaikki tarvittavat välineet helposti saatavilla, eikä niitä tarvitse hakea tai etsiskellä muualta. Lean on sitä, että asiat sujuvat joutuisasti, eikä ole kompastuskiviä.

Leanilla voimme saada työsuojelu- ja työhyvinvointiasioita parannettua, ja se on minun teemani tällä kaudella. Hyvä työympäristö ja työyhteisö heijastuu suoraan työhyvinvointiin.

Haluan sanoa esihenkilöille, että pienestäkin asiasta voi ottaa yhteyttä minuun. Yhteydenoton kynnys pitää olla matala. Jos saadaan yksikin pieni asia muutettua, se tuo paljon uutta ja hyvää omaan hyvinvointiin ja työnteekoon.

Tarja Lindeman, kuljettajien työsuojeluvaltuutettu

Yhteinen tavoitteemme on, että henkilöstöllä olisi enemmän tietoa työsuojeluvaltuutettujen työstä. Moni ei osaa ottaa meihin yhteyttä, kun ei tiedä, mistä asioista vastaamme. Aion käydä tapaamassa aiempaa useammin kuljettajia, jotta saan heiltä suoraan tietoa mahdollisista ongelmista. Koronan vuoksi työpaikkakäynnit ovat viime vuosina olleet vähäisiä.

Kuljettajat voivat ottaa minuun yhteyttä kaikenlaisissa työhyvinvointiin ja työoloihin liittyvissä asioissa. Saan usein yhteydenottoja, jotka koskevat matkustajien aiheuttamia häiriöitä. Näistä kannattaa tehdä aina turvallisuuspoikkeamailmoitus myös työsuojelupakkiin!

Pidän työsuojeluvaltuutetun työstä, tämä on toinen kauteni. Työ on monitahoista, joten paljon on opittavaa. Asiat oppii vähitellen työn kautta. ●

Työsuojeluvaltuutetun tehtävät

- Työsuojeluvaltuutetun tehtävänä on perehtyä työympäristöön ja työyhteisöön liittyviin työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen vaikuttaviin asioihin sekä työsuojelusäännöksiin.
- Työsuojelunvaltuutetun tulee kannustaa edustamiensa työntekijöitä kiinnittämään huomiota työn turvallisuuteen ja terveellisyyteen ja tekemään ehdotuksia turvallisuuden kehittämiseksi.
- Työsuojeluvaltuutetun tärkeä tehtävä on välittää tietoa työturvallisuus- ja työterveysasioista käsiteltäväksi yhteistoiminnassa työnantajan kanssa.

Lähde: Työturvallisuuskeskus

VAPAALLA



Kaupunkiliikenne Oy vaihtoi vapaalle ja juhli yhtiön aloittamista

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **MISKA ENGSTRÖM JA ULLA PAUKKU**

1.4.2022 VIETIMME UUDEN YHTIÖMME ALOITUSJUHLAA. Juhla oli monella tapaa erityinen; juhlimme ensimmäistä kertaa yhtiönä, ja parin vuoden juhlahiljaisuuden jälkeen päästimme yhdessä irti työmyönteisyyden ja vaihdoinme vapaalle.

Paikalla Valkoisessa salissa oli yli kaksisataa juhlijaa. Notkuvan buffetpöydän lisäksi tunnelmaa nostattivat illan mittaan bilebändi Playa ja DJ, jotka keräsivät tanssilattialle kiitettävän määrän bailaajia.

Joihinkin juhla-fiilis hiipi jo ilta-aijällä. Palveluasiantuntija **Johanna Partti**, hr-asiantuntija **Jonne Kuusniemi** ja projektipäällikkö **Anni Suomalainen** odottelivat juhlien alkamista innostuneissa tunnelmissa Vallilan varikolla. Kolmikok mielestä oli mahtavaa olla yhdessä pitkän tauon jälkeen.

- Parin vuoden juhlimistauon jälkeen on jännittävää nähdä, mitä ilta tuo tullessaan, Anni hymyili.

Valkoiseen saliin siirryttäessä tunnelma oli jo alkuillasta iloisen odottava. Va. toimitusjohtaja **Petri Lumijärven** sopivan pituisen puheen jälkeen puheensorina yltyi. "Näin paljon ihmisiä, tähän ei ole tottunut!", "Ihana nähdä ihmisiä pitkästä aika!" Iloisia huudahduksia kuului sieltä täältä.

Lyhyt kyselykierros paljasti, että fiilikset olivat mainiot ja illalta odotettiin paljon.

- Odotan mahtavia bileitä, hankinta-asiantuntija **Ulla Yli-Kullas** hehkutti.

Mahtavat bileet saatiin, ja ilta loppui miltei kesken. Innokkaimmat juhlijat suunnasivat vielä jatkoille Helsingin yöhön.

Onnea vielä uusi yhtiö!

Kaiku-intra otettiin käyttöön

KAUPUNKILIIKENTEEN uusi Kaiku-intra avattiin kesäkuussa. Uutta intraa on valmisteltu henkilöstöstä kootun ryhmän kanssa viime syksystä lähtien. Kaiku-intraan on koottu tutut intran sisällöt, mutta rakenne on entistä helppokäyttöisempi.

Kaiku ei ole vielä sisällöltään täysin valmis; sisältöä lisätään ja tarkennetaan vielä kesän ja alkusyksyn aikana.

Kiitos kaikille intran rakentamiseen osallistuneille, teitte hyvää työtä!

Raide-Jokerissa käynnissä käyttöönottotestit

RAIDE-JOKERIN käyttöönotossa on siirretty rakentamisen aikaisiin testauksiin. Pikaraitiotien käyttöönotto koostuu tehdastesteistä, rakentamisen aikaisista testeistä sekä teknisestä koeliikenteestä. Jo aiemmin tehtyjen tehdastestien ohella on nyt siirretty tekemään rakentamisen aikaisia testauksia radalla. Rakentamisen aikaiset testaukset jatkuvat vuoden 2022 loppuun asti.

Testeillä todennetaan muun muassa liikennevalojen sekä vaihteenohjausjärjestelmän toiminnallisuutta, mikä sujuvoittaa Artic XL -vaunulla tehtäviä koeajoja.

Raide-Jokerin rakentamistyöt jatkuvat vuoden 2022 loppuun saakka. Rakentamisen aikaisten testausten lisäksi vuoden aikana aloitetaan myös tekninen koeliikenne ForCity Smart Artic X54 -vaunulla.



Riskien minimoimiseksi rakentamisen aikaiset testaukset tulella suorittamaan pääosin kiskopyörämönkijällä ennen kuin tekninen koeliikenne käynnistyy Artic-XL -vaunuilla.

HSL LYHYESTI

HSL otti keväällä käyttöön uuden toimintamallin. HSL:ssä on nyt kuusi tulosaluetta eli Hallinto, Strategia, Liikenne, Teknologia, Markkinat ja Viestintä, jotka puolestaan jakautuvat yksiköihin. Uuden mallin tavoitteena on tukea HSL:n uuden strategian toteutumista. Asiakaslähtöinen strategia on kestävä kasvun ja HSL:n talouden tervehdyttämisen suunnitelma, jonka päästötavoitteet tukevat jäsenkuntien ilmastotavoitteita.

HSL kehittää jatkuvasti Reittiopastaan. Uusin parannus on se, että runkobussilinjojen reitit ja reittiehdotukset samoin kuin linjanumerot ja bussien käyttämät pysäkit näkyvät nyt Reittioppaassa oranssissa värissä, joka on runkobussien ja -pysäkkien väri myös maastossa.



Katujen korjaus ja ratikkaverkon laajentaminen aiheuttavat poikkeuksia ratikoille myös tänä kesänä. Runeberginkadun ja Caloniuksenkadun peruskorjaus jatkuu. Meilahteen rakennetaan ratikoille uusi kääntösilmutka. Pasilassa ja Mäkeläkadulla rakennetaan Kalasatama-Pasila -yhteyttä. Pitkäaikaiset poikkeukset jakautuvat kahteen jaksoon. Huhtikuussa alkaneet työt jatkuvat 12.6. asti. Toinen jakso kestää 13.6.–14.8. Työt vaikuttavat linjoihin 1, 2, 4, 7 ja 8.

Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä

Vuoden tiimi ja esihenkilö

UUDEEN TIIMIKSI valittiin huhtikuussa metrokaluston huoltotiimi. Va. toimitusjohtaja **Petri Lumijärvi** palkitsi tiimin edustajat Vallilan varikon henkilöstöruokalassa järjestetyssä tilaisuudessa huhtikuussa.

Valinnan tehnyt raati perusteli ratkaisuaan muun muassa näin:

"KUPI:n metrokaluston huoltotiimi on toiminut esimerkillisesti ja pystynyt suoriutumaan haastavista tavoitteista **Rami Iiskolan** johdolla vuonna 2021. Tiimissä on hyvä henki, ja nykyinen organi-

saatio on vakiinnuttanut asemansa sekä lean-ajattelun viimeisen kahden vuoden aikana. Tulokset ovat eri mittareilla mitattuna hyviä."

Vuoden esihenkilö on ryhmäpäällikkö **Arja Vuohelainen** liikennöintiyksiköstä. Valinnan tekivät henkilöstöjärjestöt. Valinnan perusteluissa kerrotaan mm., että "Arja on ottanut tekevän otteen alaistensa asioiden hoitamiseen. Tekemisessä korostuu jämäkkä sekä oppiva ote. Hän näkee paljon vaivaa asioiden selvittämiseen sekä

pyrkii vuorovaikutukseen alaistensa sekä koko työyhteisön kanssa. Arja ottaa apua vastaan, pyytää sitä itse, kuuntelee ja oppii. Loistava esihenkilö."

Loppusuoralle ylsi kaikkiaan neljä esimerkillistä esihenkilöä: Arjan lisäksi liikennemestari **Teija Nissinen**, raitiovaunukaluston kunnossapidon tiimipäällikkö **Anssi Vainiola** ja liikennöinnin ryhmäpäällikkö **Henrik Kiiskinen**.

Onnea kaikille palkituille!



Aurinkoista kesää!

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

Pyöräilykausi pyörähti vauhtiin

Kaupunkipyöräkausi alkoi huhtikuun alussa kevään lumisista olosuhteista huolimatta. Pyöräkeskus avautui taas Baanalla, ja uusia liityntäpysäköintipaikkoja pyörille avattiin.



Kaikki asemat saatiin asennettua paikoilleen toukokuun aikana, ja lumetkin väistyivät kevään alta.



Kaupunkiliikenteen henkilökunnalla on tänäkin vuonna mahdollisuus lunastaa itselleen kaupunkipyöräkausi veloituksetta käyttöönsä.



Uusi ilme saatiin vaihdettua pyöriin, kun kaikki 3520 pyörää tarroitettiin uudella Kaupunkiliikenteen logolla.



Pyöräkeskus avautui jälleen Baanalla tarjoamaan neuvoja ja työkaluja polkupyörän kunnostamiseen. Keskus on avoinna joka arkipäivä klo 9-17 pitkälle syksyyn.



Talven 2021 aikana asennettiin yhteensä 850 uutta runkoluokittavaa pyöräpaikkaa. Näistä yli puolet on katettuja, kuten kuvassa oleva Rastilan metroaseman läntisen lippuhallin sisäänkäynnin edessä oleva liityntäpysäköintipaikka.