

LIIKENNEPEILI

Liikennepeili, Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 2 2023

Työntekijän
päivässä puhtaanapidon
asiantuntija Satu Rämö

**Puhtaasti
laadusta
tinkimättä**

Sanni Alajääski aloitti henkilöstö
ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtajana

**Kaupunkiliikenteen johtoon
uutta vahvistusta**

- 3 Päätoimittajalta**
Katsaus vuoden 2023 alkupuoliskoon
- 4 Työntekijän päivä**
Puhtaasti laadusta tinkimättä
- 6 Roihupellon raitiovaunuvarikko on pikaraitiovaunujen säilytys- ja huoltopaikka**
- 8 Innovaatioita ja kehitystyötä kunnossapidossa**
- 10 Kaupunkiliikenteen johtoon uutta vahvistusta**
- 11 Vieraskynä**
Suunnitelma Turun raitiotiestä etenee

10 Innovaatioita ja kehitystyötä kunnossapidossa



- 12 Työhyvinvointi**
Perhevapaaudistus lisää tasa-arvoa ja huomioi erilaiset perhemuodot
- 13 Kaupunkiliikenne kannustaa vapaa-ajan harrastuksiin**
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenteellä**
- 16 Taide elävöittää KaPan ratikkatyömaan ympäristöä**

16 Työhyvinvointi - Perhevapaaudistus lisää tasa-arvoa ja huomioi erilaiset perhemuodot



sivu 10

Sanni Alajääski aloitti henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtajana



Katsaus vuoden 2023 alkupuoliskoon

Pitkä talvi on nyt takana ja suuntaamme kohti kesää. Tässä vaiheessa voi jo tarkastella sitä, miten toimintamme on kehittynyt alkuvuoden aikana. Asetimme tämän vuoden toiminnallemme useita tavoitteita, mutta kaksi tärkeintä ovat:

- liikennöinnin laadun vakauttaminen vaikean viime vuoden jälkeen
- Raide-Jokerin liikennöinnin onnistunut käynnistäminen loppuvuodesta 2023.

Metrossa ja ratikassa operoinnin laatu on ollut perinteisesti parasta pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä, ja tämän vuoden tavoitteemme luotettavuudessa on sekä ratikan että metron osalta 99,85 %. Tiesimme, että ensimmäisen kvartaalin osalta näihin ei päästä kuljettajapulan takia. Näin kävikin, ratikan luotettavuus oli tammi-maaliskuulta 99,37 % ja metrossa 99,54 %. Huhtikuussa ratikan luotettavuus oli jo 99,79 % ja metron 99,75 %, ja myös toukokuu on sujunut hyvin.

Kuljettajien rekrytointi ja koulutus ovat edenneet suunnitelmien mukaan, ja rekrytoimme tänä vuonna lähes 250 kuljettajaa kantaratikkaan, metron ja Raide-Jokerille. Tämä on todella merkittävä määrä uusia kuljettajia, ja rekrytoinnit jatkuvat myös vuoden 2024 aikana. Ensi vuonna kasvamme jatkuu Kalasatama-Pasila-linjan avautuessa sekä Raide-Jokerin vuorovälin tihtyessä, jolloin rekrytoimme noin 140 kuljettajaa. Koulutustiimillä riittää siis töitä. Lämmin kiitos kouluttajille ja ryhmäpäälliköille, jotka ovat haastatelleet jo satoja henkilöitä!

Kevään kurssien myötä kuljettajatilanne on nyt lähes tasapainossa. On hienoa huomata, että meille on paljon hakijoi-

ta kuljettajatehtäviin. Tämä ei ole ollenkaan itsestäänselvyys monessa pääkaupunkiseudun yrityksessä. Kuljettajien vaihtuvuus on palannut 5–7 % tasolle, ja meidän tulee huolehtia siitä, että vaihtuvuus pysyy alhaisena.

HSL:n tuoreen päätöksen myötä Raide-Jokerin linjanumeroksi tulee 15. Valmistelut liikennöinnin käynnistämiseksi jatkuvat, ja HSL tekee päätöksen liikennöinnin aloitusajankohdasta lähikuukausina. Me osaltamme teemme kaikkemme sen eteen, että uuden linjan operointi käynnistyy suunnitelmiemme mukaan.

Ruskeasuon ratikkavarikon harjannostajaiset olivat huhtikuun lopussa, ja suunnitelman mukaan Koskelan varikon toiminta muuttaa Ruskeasuolle kesällä 2024, jonka jälkeen alkaa vanhan varikon purku ja uuden Koskelan varikon rakennusprojekti. Kalasatama-Pasilan-linjan aloitus ajoittuu suunnitelman mukaan samalle ajankohdalle, joten ensi vuodesta tulee jälleen kiireinen.

Ensimmäisen vuosineljänneksen tuloksista ilahdutti erityisesti työtaturmien vähentyminen. Jaksolle raportoidut tapahtumat olivat alhaisimmat kuuteen vuoteen. Jatketaan samalla mallilla. Pitäkää "silmit auki" ja raportoikaa huomioid Valppaaseen!

Viime vuosi oli yhtä myllerrystä, ja se näkyi selvästi heikoissa työtyytyväisyyskyselyn tuloksissa. Kevään kyselyn tulokset menivät oikeaan suuntaan, mutta meillä on vielä paljon tekemistä toimintamme kehittämisessä. Tästä on hyvä jatkaa. Toivotan kaikille aurinkoista kesää ja rentouttavaa loma!

Juha Hakavuori, toimitusjohtaja

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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

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

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

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

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

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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Marie von Bell

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. Halutesaan Liikennepeilin eläkkeelle jäävien ja muiden tilaajien tulee lähettää osoitetietonsa osoitteeseen ulla.paukku@kaupunkiliikenne.fi.



Puhtaasti laadusta tinkimättä

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **MARIE VON BELL**

Soukan metroasemalla kuljeskeleva parivaljakko herättää pientä ihmetystä: he kurkkivat roskiksiin, sivelevät liukuportaiden välistä rosteripintaa ja kumartuvat tutkiskelemaan lattiaa.

Meneillään on Kaupunkiliikenteen puhtaanapidon asiantuntijan **Satu Rämön** ja palveluntuottajan, eli tässä tapauksessa Palmian edustajan, **Kuldar Reinah'n**, yhteinen laatukierros.

Kierrosten tarkoituksena on valvoa metroasemien yleistä siisteystasoa. Palveluntarjoajat tekevät myös omaa valvontaa ja raportoivat työn jäljestä Sadulle. Satu pitää huolen, että saamme laadukasta palvelua.

Satu tekee palveluntuottajien kanssa laatukierroksia pari kertaa viikossa niin metroasemilla, varikoilla kuin muissakin Kaupunkiliikenteen kiinteistöissä.

-Kierrokset ovat tärkeitä, sillä palveluntarjoajat ovat kumppaneita, joiden kanssa teen eniten yhteistyötä. On hyvä, että näemme säännöllisesti.

Monipuolinen työ

Palmian ja SOLin lisäksi palveluja Kaupunkiliikenteen puhtaanapitoon tuottavat jätehuoltoon, hygieniapalveluihin ja erikoissiivouksiin perehtyneet yritykset. Oman talon sisällä Satu tekee yhteistyötä muun muassa teknisten isännöitsijöiden, kiin-

teistöpäälliköiden ja hankinnan kanssa.

Sadun työ koostuu kumppanuusyhteistyön lisäksi monesta palasesta: on laskujen tarkastusta, budjetointia, sovittujen puhtaanapitoon liittyvien materiaalien tilaamista, seurantaa ja kehittämistyötä. Negatiivista palautetta puhtaanapitoon liittyen tulee hyvin vähän, joten Sadun työpanos ja yhteistyö palveluntarjoajien kanssa toimii laajasta työkentästä huolimatta.

Uusia kohteita

Uusimmat puhtaanapidon vastuualueet ovat Sammalvuoren metrovarikko ja Röihupellon raitiovaunuvarikko. Sammalvuorella palveluntuottaja on Palmia. Röih-

pellon varikon osalta on päätetty, että kiinteistösiivous hankitaan toisteiseksi liikennöinnin alkaessakin ostopalveluna. Kun palveluntuottaja on valittu, on vuorossa siivouspalvelun kilpailuttaminen hankinnan kanssa.

Sadun tehtävä on muun muassa hoitaa osaltaan perehdytykset, kertoa, mitä vaatimuksia tiloissa on puhtaanapidon suhteen, tilata palveluntuottajalle kulkuoikeudet kulunvalvonnasta ja pitää huolta, että uuden palveluntuottajan henkilökunta käy kaikki kohteen vaatimat koulutukset.

- Kohteita on paljon, joten koordinoitavaa riittää. Toisaalta työ on vaihtelevaa ja itseistä eikä kahta samanlaista päivää ole. ●

Kuka?



- Puhtaanapidon asiantuntija Satu Rämö, kunnossapitoyksikkö
- Harrastukset: lenkkeily ja kolmen lapsen jalkapalloharrastus



◀ klo 8.00

Satu asuu Tuusulassa, joten työmatka omalle työpisteelle Ruskeasuon varikolle tai laatukierroksille sujuu joutuisasti.

▶ Klo 9.15

Satu tekee Palmian palveluntuottajan edustajan Kuldar Reinah'n kanssa laatukierroksen Soukan metroasemalla. Palmia tuottaa puhtaanapidon Ruoholahden läntisille asemille ja SOL kantametrin asemille.



Klo 9.35

Satu ja Kuldar tarkistavat, ettei liukuportaiden rosteripinnalla ole pölyä. – Usein liukuportaissa seisossa ihmiset kiinnittävät huomiota liukuportaiden siisteyteen.

▼ Klo 10.25

Soukan lippuhallin lattiaan on laitettu uusi suoja-aine, joka valitettavasti kerää likaa. Satu ja Kuldar miettivät, miten lattian saisi pidettyä mahdollisimman siistinä.



Klo 12.00

Kiireellisimpiä asioita pitää hoitaa puhelimitse kesken laatukierroksen.

▼ Klo 13.40

Sammalvuoren varikolla sekajätteet ja junasiivouksesta imuroitu lika puristetaan kasaan jätepuristimessa.



▲ Klo 13.15

Sammalvuoren varikolla laatukierrokseen Palmian kanssa kuuluvat myös huolto- ja säilytyshallit.



◀ Klo 14.00

Laatukierroksen loputtua on aika tarkistaa sähköpostit ja muut kiireelliset asiat.

Roihupellon raitiovaunuvarikko on pikaraitiovaunujen säilytys- ja huoltopaikka

Roihupellon raitiovaunuvarikko ei peruseriaatteiltaan poikkea muista varikoista. Tavallisia raitiovaunuja suuremmat pikaraitiovaunut vaativat kuitenkin vastaavasti enemmän tilaa. Lisäksi uudelle varikolle ja uudentyyppiselle kalustolle on rakennettu järjestelmiä, joita vanhoilla varikoilla ei ole.

TEKSTI **HENNA KUKKONEN** KUVAT **HENNA KUKKONEN JA KUVATOIMISTO KUVIO OY**

Roihupellon raitiovaunuvarikko kiiltelee uutuuttaan. Viime kesänä urakoitsijalta Kaupunkiliikenteelle luovutettu varikko tulee palvelemaan pikaraitiolinjan 15 vaunujen säilytys- ja korjaushallina. Pikaraitiolinja on ensimmäinen laatuaan pääkaupunkiseudulla, joten myöskään sopivia huolto- ja säilytystiloja ei ole muualla. Tämä on huomioitu Roihupellon varikolla.

– Varikko on suunniteltu niin, että siellä voidaan tehdä kaikki kaluston vaatima kunnossapito. Jos vaunu ajaisi hyvin pahan kolarin, niin sitten se todennäköisesti menisi kalustovalmistaja Škodalle korjattavaksi, kertoo kaksi ja puoli vuotta hankkeessa mukana ollut projektipäällikkö **Antti Toivanen**.

Uudet vaunut ovat sekä pidempiä, painavampia että korkeampia kuin nykyisin käytössä olevat raitiovaunut, joten myös varikon täytyy olla kooltaan isompi verrattuna vanhoihin. Varikolle on rakennettu myös uusia järjestelmiä.

– Roihupellon varikonohjausjärjestelmän kautta voidaan vaihtaa vaihteiden tilaa etänä ja siten ohjata tiettyä vaunua ilman, että kuljettajan tarvitsee vaihtaa vaihteita. Järjestelmä on käytössä linjalla, mutta ei vanhoilla varikoilla näin laajamittaisesti. Lisäksi varikolle tulee aivan uudenlainen hiekoitusjärjestelmä, jonka avulla hiekka täytetään vaunun ulkopuolelta. Vastaavanlaista järjestelmää ei ole ennen tehty raitiovaunupuolella Suomes-

sa, Toivanen sanoo.

Päivittäinen toiminta varikolla on kuitenkin samanlaista. Vaunut tulevat ensiksi sisään päivittäissiivousalueelle, josta ne siirtyvät säilytyshalliin odottamaan jälleen linjalle lähtöä.

Tilaa vaunuille ja henkilöstölle

Raiteita Roihupellon raitiovaunuvarikolla on yhteensä noin neljä kilometriä, josta rakennuksen sisällä 1,7 ja ulkopuolella 2,3 kilometriä. Vaihteita on 24 kappaletta. Ratapihalla on käytetty mahdollisimman vähän asfalttia ja betonia, ja vaihtealueet on päällystetty sepelillä. Ratkaisu kuormittaa vähemmän ympäristöä, sillä sepelin läpi vesi pääsee maaperään. Se tekee myös alueen kunnossapidosta helpompaa.

Varikolle mahtuu 30 kappaletta 35-metrisiä pikaraitiovaunuja, joita varten varikolla on kaksi päivittäishuoltopaikkaa, kolme huoltopaikkaa, sorviraide ja vaunun ulkopesupaikka sekä säilytystilat. Varikon suunnittelussa on huomioitu kaluston kasvaminen.

– Tilat on suunniteltu niin, että tulevaisuudessa voidaan pidentää vaunuja 45 metriin ilman merkittäviä tuotantotilojen muutoksia. Tontilla on myös mahdollista kasvattaa säilytystilaa, jos vaunuja tilataan lisää, kertoo Toivanen.

Lisäksi varikolla on muun muassa toimistotilaa, sosiaalitilat, varastoalue sekä teknisiä tiloja.

Tulevaisuudessa varikolla työskentelee noin 40–50 henkilöä. Joukkoon mahtuu niin kuljettajia, asentajia, Škodan toimihenkilöitä kuin myös vaunujen ja kiinteistön siivoushenkilöstöä. Huoltosopimuksen mukaan aluksi Škoda huoltaa kalustoa. Vaunut siirtyvät vaiheittain Kaupunkiliikenteen hallintaan, kun sopimukset päättyvät.

Kaikki linjalla 15 liikennöivät pikaraitiovaunut vastaanotetaan, katsastetaan ja testataan Roihupellon varikolla. Vaunuista viisi on jo koekäytössä. Vaunut toimitetaan yksi kerrallaan, ja viimeiset saapuvat varikolle ensi vuonna. ●



Ensimmäiset pikaraitiovaunut ovat jo saapuneet varikolle.



Raideliikennöinnin laajentuessa ja vanhojen tilojen käydessä epätarkoituksenmukaisiksi pääkaupunkiseudun varikot ovat murroksessa. Roihupellon varikon lisäksi on käynnissä tai käynnistymässä useita muita varikkohankkeita.

- Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikko on tarkoitus ottaa käyttöön elokuussa 2024. Varikosta tulee toinen päävarikko uudistettavan Koskelan varikon ohella. Kokoonsa nähden kompaktiin varikkoon tulee säilytystilaa sadalle raitiovaunulle, ja varikon katolle rakentuvalle kannelle mahtuu 220 bussia. Säilytyksen lisäksi varikolla tehdään bussien ja raitiovaunujen vuorokausihuoltoja ja korjauksia.
- Koskelan varikko on Helsingin toinen päävarikko. Varikkoa aletaan rakentaa kesällä 2024, kun Koskelan nykyisen varikon toiminnot siirtyvät Ruskeasuolle. Kevään aikana Koskelan varikolla on ollut käynnissä hankintavaihe, jonka lopputuloksena ennen kesälomille lähtöä on selvillä, minkä ryhmittymän kanssa varikkoa lähdetään rakentamaan.
- Ratakorjaamo on raitioteiden rakentamista ja kunnossapitoa palveleva konepaja, jonka toiminta sijaitsee nykyisin Koskelan varikolla. Koskelan uudistuessa ratakorjaamon toiminta ei mahdu kasvavan vaunuvarikon yhteyteen vaan sille rakennetaan uudet tilat Kivikkoon.
- Vaaralan varikon hankesuunnitelma valmistui maaliskuussa osaksi Vantaan ratikan päätöksentekoa. Päätös raitiotielinjan toteutuksesta saatiin toukokuussa, ja päätös varikon osalta tehdään myöhemmin.

Innovaatioita ja kehitystyötä kunnossapidossa

*Kunnossapidossa tapahtuu. Erilaisia innovaatioita ja kehitystyötä on tehty useam-
massa työpisteessä. Tässä jutussa esittelemme uuden pyöräprässin, metropyörien
profiilin mittauslaitteen, Rampin ja Kirpun sekä miten Lean-ajattelua on hyödynnetty
telikorjaamossa.*

TEKSTI **MIA STENROOS JA ULLA PAUKKU** KUVAT **MIA STENROOS JA MARIE VON BELL**

Uusi pyöräprässi metrovarikolla säästää aikaa, nopeuttaa työtä ja lisää työturvallisuutta

Roihupellon metrovarikolla on uusi pyöräprässi, joka helpottaa ja nopeuttaa mm. jarrujen sekä vaihteiden irrottamista ja asentamista pyöräakselille.

Päivittäiseen käyttöön tuleva laite säästää paljon aikaa ja helpottaa työtä, mutta parantaa myös työturvallisuutta. Aiemmin osat paistettiin uunissa, jolloin metalli laajeni ja kiinnitti osat akseliin. Työ oli aikaa vievää ja vaarallistakin - se saattoi kestää jäähtymiskäytön jopa vuorokauden. Nyt tiukka sovite ja kuivarasvaus pitävät osat kiinni akselissa eikä paistamista tarvita.

Tietokone syöttää toimenpiteistä dataa ja kertoo, millainen voimankäyttö osien liittämässä akseliin on kaikkein op-

timaalisinta. Lisäksi mittauksia ei tarvitse enää tehdä enää manuaalisesti, vaan tietokone syöttää tiedot automaattisesti.

Kaupunkiliikenteen uusi metrotunnelin pesulaite parantaa asemien ilmanlaatua

Metrotunnelin kilometrimäärän nelinkertaistumisen myötä Kaupunkiliikenne on panostanut tehokkaampaan kunnossapitokalustoon. Uuden tunnelipesukoneen hankinnassa lähtökohtana oli vastuullisuus; laite on ympäristöystävällinen, sillä se on rakennettu kierrätetyn rungon päälle, ja pesussa käytetään pelkästään biohajoavaa ekopesuainetta.

Metrotunneleihin kertyy likaa ja pölyä, joka leviää ilmavirtojen mukana myös asema-alueille. Pölyn kertyminen väärin

paikkoihin vaikuttaa ilmanlaatuun, mutta voi aiheuttaa myös oikosulun riskin, sillä metrotunnelleissa on teknisiä laitteita.

Tunnelin huolellinen puhtaanapito parantaa siten myös turvallisuutta sekä radan ja kaluston kestävyyttä.

Metropyörien profiilin mittauslaite säästää aikaa, rahaa ja pyöriä

Metrovarikon siivousraiteelle on asennettu metropyörien profiilin mittauslaite, jolla saadaan reaaliaikaista kuvaa pyöristä. Laite mittaa muun muassa pyörien halkaisijan ja laipan, mikä antaa tarkkaa tietoa niiden sorvaamistarpeesta.

Pyörien sorvaaminen pystytään laitteen avulla suunnittelemaan paremmin, mikä puolestaan lisää pyörien käyttöikää, ja siten voidaan myös säästää rahaa vuo-



Vallilan varikon telikorjaamolla Lean-ajattelu nopeuttaa työtä.



Roihupellon metrovarikolla ei enää paisteta osia uunissa, vaan tilalle on tullut pyöräprässi irrottamaan ja asentamaan vaihto-osat.

sittain jopa satoja tuhansia euroja.

Ennen metropyörien profiilin mittauslaitetta kunnossapito tarkasti pyörät manuaalisesti aina tietyn kilometrimäärän jälkeen. Nyt kone mittaa metrojunien pyörät melkein huomaamatta aina, kun metrojuna ajaa siivousraiteen läpi.

Ramppi ja Kirppu helpottavat kaluston kunnossapitäjien työtä

Metrojunien ja raitiovaunujen kunnossapidon etädiagnostiikkatyökalu Ramppi ja sille tietoja lähettävä, vaunuihin sijoitettu pieni tietokone Kirppu auttavat vaununkorjaajia päivittäisessä työnteossa ja vikojen ennakoinnissa.

Metrojunan vikaantuuessa ajossa Rampista näkee hälytyksen tiedot, joista vika voi-

daan päätellä. Näin kikkamies, eli päivystävä vaununkorjaaja, osaa ottaa oikeat varaosat mukaansa lähtiessään korjauskeikalle.

Hälytys- ja signaalitietoja Ramppiin lähettää metrojunaan tai raitiovaunuun asennettu pieni tietokone, Kirppu. Laitteita on tällä hetkellä M300-mallisissa metrojunissa sekä pian myös Artic-raitiovaunuissa.

Ramppi palvelee pääsääntöisesti kaluston, mutta jatkossa myös infrastruktuurin kunnossapitoa.

Innovaatioita ja kustannustehokkuutta Vallilan varikon telikorjaamolla

Vallilan varikon vaihto-osatiimin huoltopisteen järjestelyissä on hyödynnetty Lean-ajattelua, joka keskittyy tuottamat-

toman toiminnan poistamiseen.

Huolettavana olevat telit nostetaan pukeille niin, että alle pääsee työskentelemään helposti. Työkalut ovat vieressä järjestyksessä sen mukaan, mitä tarvitaan.

Huoltopistettä ja toimintoja lähdettiin kehittämään, jotta huollon läpimenoaika saataisiin nopeammaksi. Vaunun huoltotoita tekevä tiimi irrottaa telit ja tuo ne metrovarikolta lainattujen pukkien päälle telihuoltopisteelle, jossa huolto on helpompi tehdä kuin vaunun alla.

Kun seuraava viisivuotishuoltoon tuleva vaunu tulee sisään, saadaan huolletut telit suoraan sen alle. Siitä irrotetaan taas telit ja niille tehdään huolto. Jatkuvalla kierrolla, kuten Lean-ajattelulle on ominaista. ●

Kaupunkiliikenteen johtoon uutta vahvistusta

Sanni Alajääski aloitti henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtajana huhtikuussa. Miltä Kaupunkiliikenteen arki näyttää uuden johtajan silmin?



TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVA **MARIE VON BELL**

Tunsin itseni tervetulleeksi, kun aloitin työni Kaupunkiliikenteellä. Ihmiset ottivat minut todella lämpimästi vastaan. Pääsin heti tutustumaan varikoille ja näin, minkälaisia töitä meillä tehdään. Huomasin heti, että meillä on val-tavan paljon erilaista osaamista talossa. En ole tiennyt aikaisemmin, mitä kaikkea muutakin Kaupunkiliikenteellä tehdään kuin liikennöidään ratikkaa ja metroa. Kaupunkiliikenteen rooli on selkeytynyt, kun olen päässyt näkemään toimintaa lähempää. Olen oikeudenmukainen ja empaattinen johtaja. Kuvailisin itseäni myös val-

Sanni Alajääski

- henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtaja 17.4.2023 alkaen
- siirtyi Kaupunkiliikenteelle Palmian henkilöstö- ja hallintojohtajan tehtävästä
- kotonaan Porvoossa Sanni palautuu työstä parhaiten koiralenkeillä, kuntosalilla ja perheen ja ystävien kanssa

mentavaksi ja tavoitteelliseksi ja odotan, että sovitut asiat tehdään. Olen helposti lähestyttävä ja toivon, että mahdolliset epäkohdat nostetaan esiin. Turha hierarkia ja runsas byrokratia on mielestäni tarpeetonta, vaikka tietyt pelisäännöt tietysti on oltava olemassa.

Ottakaa yhteyttä matalalla kynnyksellä

Tämän jutun haastatteluhetkellä olen ollut vasta reilun viikon tehtävässäni. Olen kuitenkin ehtinyt keskustelemaan jo monen kanssa esimerkiksi toimintatavoista. Kaikki ovat suhtautuneet positiivisesti ajatuksiin siitä, että joitain asioita voitaisiin meillä tehdä toisellakin tavalla. Minulle on sanottu, että on hyvä, että haastan toimintamalleja.

Uskon, että voisimme keventää työn tekemisen tapojamme. Kaupungin tavassa toimia on pitkät perinteet, mutta me voimme tehdä asioita helpomminkin. Moni asia on jo muuttunutkin yhtiön alkutaipa-leen aikana, ja kehittymistä tapahtuu koko ajan. Olen ollut pitkään kaupunkiorgani-saatiossa, ja kun Palmialla kehitimme toi-mintatapoja, huomasimme, että yhtiönä toimiminen mahdollistaa paljon asioita.

Jos vapaita pöydänkulmia löytyy, voisin toisinaan tehdä työpäiviä varikoilla, ja samalla tavata eri toimipaikoissamme työskenteleviä ihmisiä. Olisi mukavaa päästä jossain vaiheessa työntekijöiden mukaan katsomaan, minkälaisia töitä meillä konkreettisesti tehdään. Oman yksikköni henkilöstön kanssa käyn kahdenkeskiset keskustelut, jotta opin tuntemaan ihmisiä paremmin ja tiedän, minkälaista tukea minulta toivotaan.

Toivon, että minuun otetaan yhteyttä matalalla kynnyksellä! ●

Suunnitelma Turun raitiotiestä etenee



TURUN RAITIOTIEN AVAUSLINJAN

yleissuunnitelma on tätä kirjoitettaessa menossa kaupunginhallituksen päät-täjien käsittelyyn. Arvio on, että käsit-telyjen ja lausuntokierrosten jälkeen yleissuunnitelma voitaisiin hyväksyä kuluvan vuoden syksyllä. Yleissuunnitelman mukaan raitiotielin-ja on noin 11 kilometriä pitkä. Linjan toinen päätepysäkki on Tu-run Satamassa ja toinen Varissuolla. Linjan varrelle osuvat mm. Kauppatori ja Tiedepuiston alue. Varikko sijaitsee suunnitelman mukaan Iso-Heikkilässä Sataman ja Kauppatorin välisen osuu-tuntumassa.

Raitiotielinjalle on suunniteltu 17 pysäkkiparia, 12 sähkönsyöt-töasemaa ja neljästä viiteen puolenvaihtopaikkaa päätepysä-kien lisäksi. Kalustoksi on suunniteltu 2,65 metriä leveitä ja alku-vaiheessa 30 metriä pitkiä vaunuja, joita voidaan myöhemmin pidentää. Rata kulkee suurelta osin omalla ajouralla, mutta mm. keskustan alueella on katuja, joilla tilan puutteen vuoksi tämä ei ole mahdollista. Teknisinä suunnitteluperusteina yleissuunnitel-massa on käytetty pääosin Tampereen raitiotien suunnitteluperusteita.

Yleissuunnitelman hyväksy-misen jälkeen, arviolta syksyllä 2023, Turun Raitiotie Oy käyn-nistää kilpailutuksen raitiotien ja varikon toteutussuunnit-telun laatimisesta siten, että suunnitelman pohjalta voitai-siin viedä raitiotieinvestointi kaupunginvaltuuston päätettä-väksi. Raitiotieyhtiöllä on parhail-laan tekeillä toteutustapaselvitys siitä, millaisella hankemallilla tulevassa toteutussuunnitteluvai-heessa kannattaisi edetä. Raitiotien suunnittelussa ja mahdol-lisessa rakentamisessa on erityisenä haasteena raitiotien sijoit-tuminen aivan Turun ydinkeskustaan. Tämä tuo rakentamiseen haasteita mm. tilan ahtauden ja vilkkaan liikenteen muodossa sekä alueen arkeologisen merkittävyyden vuoksi.

Alustava aikatauluarvio investointipäätökselle on vuosi 2025 ja rakentaminen voisi käynnistyä vuonna 2026. Alustavissa kaa-vailuissa raitiotien tavoiteverkko voisi myöhemmin kurottaa myös Raision, Runosmäen, Kaarinan, Hirvensalon ja Länsi-Turun suuntiin.

Turun Raitiotie Oy on Turun kaupungin omistama hankeyhtiö, jonka tehtävänä on laatia toteutussuunnitelma raitiotiestä rakentamisvalmiuteen saakka siten, että yhtiöllä on mahdolli-suus toteuttaa raitiotien rakentaminen omaan taseeseensa.

Juha Saarikoski
Toimitusjohtaja, Turun Raitiotie Oy



Raitiotielinjalle on suunniteltu 17 pysäkkiparia, 12 sähkönsyöttöasemaa ja neljästä viiteen puolenvaihtopaikkaa päätepysäkkien lisäksi.

Perhevapaauudistus lisää tasa-arvoa ja huomioi erilaiset perhemuodot

Perhevapaauudistus tuo vanhemmille enemmän vanhempainvapaata kuin aiemmin, vapaat jakautuvat vanhempien kesken tasaisemmin ja vapaiden ajoittaminen on entistä joustavampaa. Uudistus tuli voimaan viime vuoden elokuussa.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVITUS **ELINA RAJALA**

Uudistuksen myötä ansiosidonnaisia vanhempainpäivärahopäiviä on yhteensä 360. Kumpikin vanhempi saa 160 vanhempainrahopäivän kiintiön, josta enintään 63 päivää on mahdollista luovuttaa esimerkiksi toiselle vanhemmalle. Raskaana oleva vanhempi saa lisäksi 40 päivää raskausrahaa.

Vapaiden ajoittaminen on entistä joustavampaa

Raskaana oleva voi jäädä työstään pois nykyistä myöhemmin. Raskausvapaan voi aloittaa aikaisintaan 30 arkipäivää ja viimeistään 14 arkipäivää ennen lapsen laskettua aikaa.

Vanhemmat voivat pitää vanhempainvapaat haluaminaan jaksoina ennen kuin lapsi täyttää kaksi vuotta. Vapaan voi pitää esimerkiksi useissa lyhyemmissä jaksoissa, ja vanhemmat voivat vuorotella lapsen hoidossa.

Miksi perhevapaata uudistettiin?

Perhevapaiden tasaisempi jakautuminen mahdollistaa sen, että lapsen suhde molempiin vanhempiin saa hyvän alun. Uudistuksella pyritään myös lisäämään sukupuolten välistä yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa työelämässä.

Uudistuksessa on otettu tasa-arvoisesti huomioon myös monimuotoiset perheet. Esimerkiksi yksinhuoltajavanhempi saa käyttöönsä kaikki 360 ansiosidonnaista päivää. Samaa sukupuolta olevat vanhemmat voivat jakaa vapaat tasaisesti, ja vapaata voi siirtää myös saman talouden aikuiselle, vaikka hän ei olisikaan lapsen huoltaja. ●

Lähde: Kela.



Ainutlaatuista aikaa

Ratapäällikkö Simo Karjalainen vietti viime vuonna kaikkiaan seitsemän kuukautta perhevapaalla. Simon lapsi oli reilun vuoden ikäinen, kun Simo jäi hoitamaan häntä kotiin.

– Perhevapaalle jääminen oli hyvä päätös. Oli hienoa olla pitkään lapsen kanssa kotona. Päivät olivat täysiä, mutta hyvällä tavalla. Vapaa oli riittävän pitkä, jotta ehdin kunnolla keskittyä lapseni kanssa olemiseen. Nyt hän on päiväkodissa, ja oma töihin paluuni sujui siitäkin syystä mukavasti. Suosittelen muitakin ehdottomasti pitämään perhevapaata, jos se oman perheen tilanteeseen sopii. Se on ainutlaatuista aikaa.

Työehtosopimukseen muutoksia

Rautatiealan työehtosopimus ja Rautatiealan toimihenkilöitä koskeva työehtosopimus on päivitetty perhevapaalainsäädännön mukaisiksi. Uusiin työehtosopimukseen tuli muutoksia, jotka tukevat aiempaa enemmän uuden lain toteutumista.

Ei-synnyttävän vanhemman palkallisten vanhempainvapaapäivien määrää lisättiin. Palkkaa maksetaan ei-synnyttävälle vanhemmalle 32 ensimmäiseltä vanhempainrahopäivältä. Synnyttävälle vanhemmalle maksetaan palkkaa 40 yhdenjaksoiselta raskausvapaapäivältä ja 32 ensimmäiseltä vanhempainvapaapäivältä.

Palkanmaksuun liittyviä muutoksia sovelletaan 1.1.2024 alkaen.



Harjaustiimi vauhdittaa kiven matkaa kohti pesän keskustaa.

Kaupunkiliikenne kannustaa vapaa-ajan harrastuksiin

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVAT **RIIKKA SORSA, EETU SALOKARI, LAURI KAIJALA**

Kuntoklubi on järjestänyt keväällä ilmaisia lajikokeiluja laidasta laitaan. Kokeiluja jatketaan, ja niihin kannattaa osallistua, sillä sitä kautta voit löytää itsellesi uuden lajin.

Curling sopii lähes kaikille

Kaukana ovat ajat, kun Suomi taisteli curlingin olympiakullasta. Mutta ehkäpä seuraavat olympiatoivot löytyvätkin Kaupunkiliikenteeltä? Kuntoklubi järjesti nimittäin curling-kokeilun Oulunkylän curlinghallilla, ja paikalla kaavailtiin jo joukkuetta ja valmentajia seuraaviin olympialaisiin.

Curling on lajina monelle sopiva, koska se ei vaadi erityistä fyysistä kuntoa, ja jos oma kroppa ei taivu kyykistelyyn, niin kivelle voi lykätä vauhtia harjalla. Hyvästä tasapainosta ja vauhdinsäätelystä on apua.

Opettajan johdolla harjoiteltiin ensiksi kiven liikkeelle laittamista ja haettiin tasapainoa. Sääntöjen läpikäynnin jälkeen päästiin pelaamaan itsenäisesti kahdella radalla kolmen henkilön joukkueissa. Virallisesti curlingjoukkueessa on neljä pelaajaa.

Harja olkapäälle tukemaan tasapainoa, telineestä ponnistus, liuku ja kiven irti päästö. Helppoa! Ja sitten kivi onkin muiden armoilla. Omat joukkuekaverit voivat harjaamalla yrittää lisätä kiven vauhtia ja muuttaa sen suuntaa. Vastustajajoukkueen edustaja saa yrittää harjata kiven pois pesästä.

Pelissä tavoitteena on saada mahdollisimman monta omaa kiveä lähimmäs radan toisessa päässä olevaa pesän keskustaa. Pisteitä tulee sen mukaan, kuinka monta kiveä on lähempänä keskustaa kuin vastustajan lähin kivi.

Kaksi tuntia curlingia sisälsi paljon onnistumisia, nappiheittoja, kiivasta harjausta, yllämenneitä heittoja, taktikointia, liian lyhyiksi jääneitä heittoja, yhden kaatumisen ja leikkimielistä kisailua.

Kommentit curlingin päätteeksi olivat: hauskaa, mahtavaa, voisin kokeilla toistekin!



Bodypumpin kokeilukerrassa huhtikuussa ei treenattu hampaat irtessä.



Huhtikuun seinäkiipeilykokeilussa koeteltiin niin käsi-, vatsa- kuin jalkalihaksiakin.



Toukokuun polkujuoksukokeilussa edettiin vauhdikkaasti vaihtelevassa maastossa.

Kaupunkipyörien suosio nousussa

UUODEN 2023 KAUPUNKIPYÖRÄKAUSI on lähtenyt vauhdikkaasti käyntiin. Sekä käyttäjä- että matkamäärät ovat hienossa kasvussa verrattuna vastaavaan jaksoon viime vuonna.

Kaupunkipyöräkausi alkoi 1.4. Espoossa poljettiin yhteensä 271 302 matkaa huhtikuussa (vuonna 2022 huhtikuussa 195 146 matkaa). Kaupunkipyöräkäyttäjää oli huhtikuun lopussa noin 31 000 (vuonna 2022 samaan aikaan noin 27 700).

Tällä kaudella Helsingin ja Espoon kaupunkipyörät saa käyttöönsä myös kuukau-
deksi. Aiemmin kaupunkipyörä on pitänyt hankkia koko kaudeksi, viikoksi tai päiväksi.



HSL LYHYESTI

HSL tuo vähitellen uusia lipputyyppejä HSL-sovellukseen. Toukokuussa sovel-
lukseen tuli myyntiin sarjalippu. Sarjalip-
puna voi ostaa kerralla 10 tai 20 kerta-
lippua, jotka saa yksittäisiä kertalippuja
edullisemmin.

HSL:n keväällä julkaisema vuoden 2022
tilinpäätös kertoo, että kuntayhtymä oli
edelleen jäljessä vuoden 2019 lipputu-
loista ja matkustajamääristä. Korona-
pandemian vaikutuksista toipuminen
jatkuu yhä. Venäjän hyökkäyssota Ukrai-
naan käynnisti uuden kriisin, joka nosti
polttoaineen hintoja ja joukkoliikenteen
järjestämisen kustannuksia.

HSL kerää tänä vuonna Liikkumistutki-
muksella tärkeää perustietoa Helsingin
seudun asukkaiden liikkumistavoista.
HSL postitti keväällä lähes tuhat tutki-
muskutsua. Syksyllä kutsuja lähtee lähes
42 000 hengelle. Mukana on vastaajia 14
Helsingin seudun kunnasta sekä Siun-
tiosta. HSL teki edellisen Liikkumistutki-
muksen vuonna 2018.

Kruunuvuorenrannan lautta kiinnostaa kaupunkilaisia

UUSI LAUTTAYHTEYS Kruunuvuorenrannasta Me-
ritullintorille keskustaan aloitti liikennöinnin va-
punpäivänä. Jo ensimmäisenä päivänä lautta kul-
jetti yli kaksi ja puoli tuhatta matkustajaa.

Alukseen mahtuu 218 matkustajaa. Lautta-
matka kestää yhteen suuntaan noin 20 minuut-
tia. Lauttaliikenne kulkee kesällä kaikkina päivinä
ja talvella arkinen noin kello 7-22. Vuoroväli on noin
50 minuuttia. Talviviikonloppuisin lautta kulkee
noin klo 10-18. Lautan talviliikennekausi alkaa
marraskuun alussa.

Lauttaliikenteen järjestää Kaupunkiliikenne
Oy:n tytäryhtiö Suomenlinnan Liikenne Oy. Laut-
tamatkalle käy HSL:n AB-vyöhykkeet sisältävä
lippu.

Tutustu Suomenlinnan Liikenne Oy:n uusiin
nettisivuihin osoitteessa suomenlinnanliikenne.fi



MEILLÄ KAUPUNKILIIKENNE OY:SSÄ



Metrojunankuljettajakurssi 1/23

Vasemmalta oikealle: Tuomo Parviainen, Jukka Määttä,
Casimir Taht, Juha Lehtinen, Sergei Freundlich, Mira
Uusimäki, Santtu Heiskanen, Milja Frantsi, Elli Kirves,
Mari Kopo ja Jonna Koivu.

Kuvasta puuttuu Diana Al-Musawi



Raitiovaunukuljettajakurssi 1/23

Ylärivissä vasemmalta: Viljami Ahlstedt, Juuso Lappi, Eetu
Lampinen, Jesse Lindroos, Mikko Hauhio, Claes Nyström,
Juha Koskela, Jani Laine, Petri Kanerva, Jari Hurskainen,
Viljami Tomell, Jetro Lahtinen, kouluttaja Jussi Eskelinen,
Janne Ahvonen, kouluttaja Tom Roine.

Alarivissä vasemmalta: Ajo -opettaja Michaela Holmström,
Wilhelm Lehto, Suvi Kivimäki, Tapani Laine, Ludmila Varti-
ainen-Abdelhamed, Marko Keinänen, Evgenia Tusheva, Mikko
Partinen, Kemal Adiguzel, Abas Karimy, Miia Kuronen,
Kristina Kasatkina ja liikennemestari Marko Huupponen.



**Kiitos
alkuvuoden
aherruksesta
ja aurinkoista
kesää!**

Kuva Elina Rajala

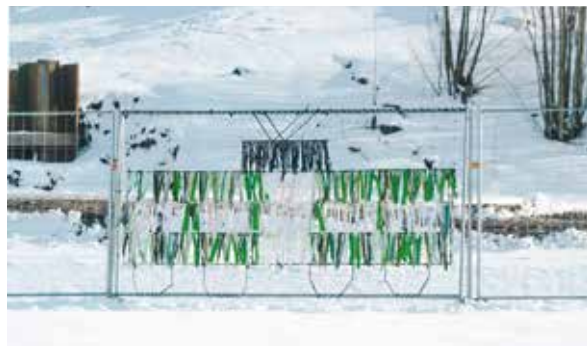
Emme julkaise eläkkeelle jäävien nimiä automaattisesti. Jos haluat ilmoittaa eläkkeelle jäämisestäsi, otathan yhteyttä: ulla.paukku@kaupunkiliikenne.fi.

Taide elävöittää KaPan ratikkatyömaan ympäristöä

Kalasatamasta Pasilaan -hankkeessa on väliaikaisella taiteella piristetty työmaan ympäristöä. Hankealueen asukkaat ovat päässeet osallistumaan taideprojekteihin. Vallilanlaaksoon on tulossa vielä sanataidetta kesän aikana. Lisäksi sähkökaappeihin tehdään pysyvää taidetta.



Hermannin rantatien tilapäisen pyörä- ja kävelytien yhteyteen toteutettiin satoja metrejä pitkä taideaita viime syksynä. Somevaikuttaja Nelli Orell piirsi kasvokuvia, joita väritettiin yli 800 kappaletta. Mukaan osallistui värittäjiä ympäri Suomea sekä kaksi hankealueen päiväkotia.



Työmaa-aitaan koristeltiin ratikka kierrätetyistä matonkuteista maaliskuussa kauppakeskus Redissä järjestetyssä tapahtumassa. Teoksen suunnitteli ja ohjasi Hyvät Martat ry. Aita sijaitsee Vallilanlaaksoissa kävely- ja pyörätien vieressä Mäkelänrinteen uintikeskuksen kohdilla.



Avoin taidekoulu maalasi kiertotaloutta, ekologisuu-
tta ja yhteisöllisyyttä kuvastavia teoksia Kalasataman
työmaatoimiston seiniin kesäkuussa 2022. Maalauksia
voi ihailla osoitteessa Arielinkatu 1.

Helsingin kaupungin nuorisopalveluiden katutaideoi-
misto yhdessä nuorten ja vanhempien taiteilijoiden
kanssa toteutti graffiteja työmaatoimiston kahdelle
seinustalle. Ohjauksesta vastasi graffitin Suomen
mestari Samuli Turunen. Teokset löytyvät Kalasata-
masta Itäväylän sillan alta, Arielinkatu 1.

Hermannin rantatiellä työmaan läpikulkevat konttisil-
lat saivat upean ilmeen graffititaiteilijoiden toimesta
viime vuoden lopulla.

