

LIIKENNEPEILI

Liikennepeili, Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 2 2024

Kaisantunneli
avattiin

Kirsi Borg

**Kaupunkikehitystä
ja merkittäviä
kiinteistöhankkeita**

**Ruskeasuon
varikko otetaan
käyttöön tänä
vuonna**

3 Toimitusjohtajalta

4 Työntekijän päivä

Kaupunkikehitystä ja merkittäviä kiinteistöhankeita

6 Urbaani linja 13 vie ratikan uusille alueille

7 Näkökulma

Kalasatamasta Pasilaan -raitiotien aloituksen vaikutus kuljettajaresurssiin ja -koulutukseen

8 Ruskeasuon varikko otetaan käyttöön tänä vuonna

10 Kaupunkiliikenteen kunnossapitoon ja talouteen uudet johtajat

12 Työhyvinvointi

Arvot työmme ohjenuoraksi ja toimintakulttuurimme tueksi

13 Arjen työssä

Pyöräillen kohti kesää

14 Lyhyesti

15 Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä

16 Helsingin raitiotiet 1890–1950

7 Näkökulma

13 Pyöräillen kohti kesää

10 Kaupunkiliikenteen kunnossapitoon ja talouteen uudet johtajat

Isojen hankkeiden vuosi

Kuten totesin edeltävässä Liikennepeilissä, mennyt talvi ei ollut helppo. Juuri kun itsekin kuvittelin talven taittuneen, niin saimme huhtikuun viimeisellä viikolla 20 cm lunta ja jäätävää sadetta, mikä hyydytti sekä kantaratikan että PR15-linjan. Nyt kai voi jo olettaa, että sää on riittävän lämmintä, jotta ratikkaliikenne toimii, mutta meidän toimintamme ja luotettavuutemme ei voi perustua toiveisiin. Kunnossapitokalustoa tarvitaan lisää ensi talvea varten ja tarvittavat toimenpiteet ovat toteutuksessa, jotta pystymme reagoimaan nopeammin poikkeusolosuhteisiin. Haastavissa olosuhteissa on kuitenkin tehty erinomaista työtä sillä kalustolla, mitä on ollut käytössä. Lämmin kiitos siitä kunnossapidon ja liikennöinnin henkilöstölle.

Ruskeasuon varikon luovutus Kaupunkiliikenteelle (Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy:lle) tapahtui toukokuun puolivälissä, minkä jälkeen alkaa varikon vaiheittainen käyttöönotto. Varikko on täydessä käytössä viimeistään joulukuun puoliväliin mennessä. Sitä ennen otamme käyt-

töön uuden Kalasatama–Pasila-raitiotien, jonka testiajot käynnistyivät toukokuun alussa. Näistä hankkeista lisää myös tässä lehdes-

sä, kuuntele myös asiantuntijalivet Intrassa.

Raide-Jokerin käyttöönottoon liittyvät haasteet viime vuonna antoivat hyvän pohjan sille, miten isojen hankkeiden käyttöönotot pitää

jatkossa toteuttaa. Alkuvuoden kokemusten perusteella uskallan sanoa, että sekä Ruskeasuon että KaPan osalta tätä oppia on käytetty hyvin ja tilanne molempien projektien osalta on hyvä. Tämän vuoden kolmas merkittävä projekti, Rautatietorin metroaseman paloturvallisuuden parantaminen, etenee myös suunnitellusti ja koordinoitusti. Kesän aikataulu on tiukka ja toivotavasti rakennustyön aikana ei tule esille maanalaisia yllätyksiä.

Meillä on toteutuksessa tänä vuonna suuri määrä konkreettisia projekteja, joiden budjetoitu arvo on Kaupunkiliikenteen osalta n. 164 miljoonaa euroa (+ metroa koskevat investoinnit). Näiden rinnalla toteutamme yhtiön kannalta ehkä merkittävintä projektia, jolle ei voi suoraan laskea rahallista arvoa, eli Kaupunkiliikenteen uusien arvojen laatimista.

Määrittelyssä on pyritty huomioimaan koko henkilökunta ja tämä toteutettiin sähköisillä kyselyillä. Tulosten perusteella saimme arvotemat, joiden pohjalta arvot määriteltiin. Hallitus hyväksyi toukokuun kokouksessa uusiksi arvoiksi:

- arvostan ja välitän
- olen osa ratkaisua
- onnistumme yhdessä

Varsinainen työ arvojen lanseerauksen kanssa käynnistyy tämän jälkeen ja prosessista lisää tässä lehdessä. Yhteiset arvot ja yhteinen toimintakulttuuri ovat välttämättömiä edellytyksiä sille, että työyhteisömme kehittyy. Keskustellaan arvoista, kun tavataan. ●

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja



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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

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. 310 35104

Toimittajat:

Ulla Paukku p. 310 20338
Kaisa Mutka p. 310 35105
Nea Holopainen, p. 040 486 7912
Henna Kukkonen, p. 040 868 2129
Riikka Sorsa, p. 040 683 2629

Toimituskunta:
Juha Hakavuori (pj)
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi
Sanni Alajääski
sanni.alajaaaski@kaupunkiliikenne.fi
Artturi Lähdetie
artturi.lahdetie@kaupunkiliikenne.fi
Laura Penttinen
laura.penttinen@kaupunkiliikenne.fi
Jukka Stenberg
jukka.stenberg@kaupunkiliikenne.fi
Hannes Saarikoski

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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Nea Holopainen

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

Vuodesta 2024 alkaen Liikennepeili julkaistaan sähköisenä osoitteessa kaupunkiliikenne.fi/julkaisut ja jaetaan Kaupunkiliikenne Oy:n toimipisteissä kuljettajien ja kunnossapidon taukotiiloihin ja Vallilan ruokalan aulaan.



Kaupunkikehitystä ja merkittäviä kiinteistöhankkeita

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVAT **NEA HOLOPAINEN**

Hankekehityspäällikkö **Kirsi Borg** on mukana monissa hankkeissa ja vastaakin kaupunkikehityskohteiden sekä isojen kiinteistöinvestointien ja peruskorjausten omistajaohjauksesta.

Koskelan uusi varikko on merkittävä investointi, ja sen osalta Borg on tiiviisti mukana ainakin kehitysvaiheessa tukemassa hankkeen tavoitteiden toteutumista.

Hankkeiden edistäminen ja asioihin vaikuttaminen motivoivat Borgia.

– Asiat ovat monisyisiä ja on paljon eri mielipiteitä ja näkemyksiä. Parasta on, kun pääsee vuorovaikuttamaan ajatuksia eri asiantuntijoiden kanssa ja saa aikaan ratkaisun, joka vie hanketta eteenpäin, Kirsi Borg kertoo.

Borg tekee läheistä yhteistyötä hankkei-

den projektipäälliköiden kanssa. Hän huolehtii, että omistajan tavoitteet toteutuvat, ja hän tekee myös ohjausta, jotta ketju suunnittelusta toteutukseen olisi sujuvaa.

– Kun tulin tammikuussa 2023 taloon, niin vireillä oli paljon kaupunkikehityshankkeita. Metroasemien yhteyteen oli kehitetty isoja kokonaisuuksia, joissa metroasemien päälle oli suunniteltu muutakin käyttötarkoitusta, muun muassa liiketilaa ja asuntoja. Näistä hankkeista toteutusvaiheeseen on edennyt Kampin metroaseman läntisen sisäänkäynnin päälle rakentuva keskustan terveys- ja hyvinvointikeskus. Itäkeskuksen ja Herttoniemen osalta hybridihankkeet kariutuivat ja nyt metroasemilla edistetään kunnostushankkeita, jotta metroasemien

toimintavarmuus ja viihtyisyys saadaan tavoitetasolle.

Metroasemien perusparannusten yhteydessä asemia uudistetaan myös liiketilojen osalta. Borg on ollut päivittämässä Rautatien torin konseptisuunnitelmaa liiketilojen ja ilmeen osalta. Tavoitteena on, että asemalle rakentuu palvelukokonaisuus, joka on taloudellisesti järkevä ja palvelee asiakkaita.

Kaupunkiliikenteen strategisena tavoitteena on vuokratuottojen kasvu, ja sen vuoksi on tärkeää, että jokaisessa kehityshankkeessa arvioidaan tuottopotentiaali vuokrauksessa. Hankekehityspäällikkö uskoo, että jatkossakin metroasemille tarvitaan arjen tarpeen toteuttamiseen liittyviä vuokralaisia.

Kesän metrokatko työllistää hankekehityspäällikköäkin

Kesäkuun alusta syyskuun alkuun metro ei liikennöi Rautatien torin metroaseman kautta ollenkaan, koska metroaseman paloturvallisuuden parannustöiden takia liikenne joudutaan katkaisemaan. Aseman Kompassitaso ja yläparvi ovat kuitenkin auki, kuten myös niissä sijaitsevat liiketilat.

Rautatien torin metroaseman vuokralaisille pidettiin maaliskuun alussa infotilaisuus, jossa kerrottiin paloturvallisuushankkeesta ja kesän liikennöintikatkon syistä ja vaikutuksista heidän toimintaansa. Metroaseman vuokralaiset ovat olleet huolissaan asiakasvirtojen pienemisestä. Vuonna 2023 tavallisena arkipäivänä Rautatien torin metroasemaa käytti 54 000 matkustajaa.

– Ymmärrys lisääntyy ja huoli poistuu, kun asioita käydään läpi. Meidän tekemisemme kannalta on tärkeää, että pystytään viestimään, miksi näin tehdään, Borg perustelee.

Hän kävi kevään aikana vuokralaisten kanssa kahdenkeskiä neuvotteluja yhdessä kiinteistöasiantuntija **Reino Aittomäen** kanssa.

– Ymmärrän liikennöintikatkon haasteena vuokralaisille, sillä Rautatien torin metroasema on todella vilkas kaupallinen paikka ja nyt asiakasvirrat tyrehtyvät hetkellisesti. Metron liikennöintikatkon osalta vuokralaiset olettivat, että teemme erilaisia toimia ja markkinointiakin heidän puolestaan. Pääsääntöisesti keskustelut olivat positiivisia, Borg sanoo. ●

Kuka?



- Hankekehityspäällikkö Kirsi Borg, omaisuudenhallintayksikkö
- Harrastukset: neulominen, luonnossa liikkuminen kahden koiran kanssa ja kanalintumetsästäys.



▼ Klo 10.00

Päivä jatkuu Koskelan varikon rakennuslupasuunnitteluun liittyvällä kokouksella. Kirsi Borg työskentelee 1–2 päivää viikossa Koskelan varikkohankkeen parissa.



◀ Klo 9.00

Työpäivä alkaa tiistaisin viikonavauksella Koskelan varikkohankkeen Big Roomilla Arabiassa.

▼ Klo 12.15

Koskelan varikkohankkeen Big Roomilta Arabiasta ei ole pitkä matka Koskelan varikolle. Lounaan jälkeen on aikaa käydä katsomassa säilytettäväksi merkityjä puita Koskelan varikon uuden suunnitellun ajoyhteyden kohdalla.



▼ Klo 13.00

Rautatien torin metroaseman Kompassitasosta on tullut tuttu paikka. Metroaseman Kompassitaso ja yläparvi ovat auki, vaikka metro ei kesällä aseman kautta liikennöi. Borg on huolehtinut vuokralaisten näkyvyydestä metron liikennöintikatkon aikana.



▼ Klo 13.15

Hankekehityspäällikkö kertoo, että hänen pitäisi enemmän käydä kiertämässä eri metroasemilla ja kohteissa sekä katsoa asiakaspolkua.



Klo 14.00

Asiantuntijan työpäivät ovat monesti Teams-kokouksissa istumista.



Urbaani linja 13 vie ratikan uusille alueille

Raitioliikenne laajenee uusille alueille tänä vuonna, kun linja 13 aloittaa liikenteen. Uusi linja luo poikittaisen raideyhteyden Kalasataman ja Pasilan välille.

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVAT **AARNI SALOMAA**



Linjan 13 reitti kulkee Nihdistä Kalasataman keskuksen läpi Hermannin rantatietä pitkin Vallilanlaaksoon ja Itä-Pasilan kautta Länsi-Pasilaan. Urbani linja yhdistää nykyiset raitio-, metro- ja junaverkot toisiinsa. Linjan pääte pysäkki merellisessä Nihdissä tarjoaa tulevaisuudessa myös yhteyden Kruunusillalle.

Kymmenen minuutin välein kulkeva linja 13 kuljettaa matkustajat nopeasti ja sujuvasti. Uutta, modernia raitiotietä on 4,5 kilometriä pääosin omilla kaistoillaan. Linjan keskinopeus on suurempi kuin kantakaupungin ratikalla.

Linja 13 tarjoaa vihreän liikkumisvaihtoehdon Helsingin uusille asuinalueille ja rakentuvalla Hermanninrannalla. Myös pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita on parannettu ja kaupunkiluonnon monimuotoi-

suutta lisätty. Hermannin rantatien varrelle rakennettiin yksisuuntaiset pyörätiet ja Vallilanlaaksoon pyöräbaana.

Koeajot ja testaukset alkoivat keväällä

Raitiotien koeajot käynnistyivät huhtikuussa, jolloin uusi raitiotieosuus Mäkeläkadulta Nihtiin ajettiin ensiksi hioma-vaunulla. Kävelyvauhtia ajamalla testattiin esimerkiksi, että virroitin pysyy ajolangalla ja miten rata toimii. Seuraaville ajopäiville nopeutta nostettiin ja kiskot hiottiin.

Historiallinen hetki koettiin vappuvii-kolla, kun Artic-raitiovaunu saapui ensimmäistä kertaa Kalasatamaan. Tämä herätti myös Kalasatamassa asuvien huomion. Hidasajoissa työntekijät seurasivat raitiovaunun vierellä koeajojen sujumista. Sen

jälkeen raitiovaunulla päästiinkin ajamaan jo liikennöintinopeutta.

Koeajoissa on testattu esimerkiksi vaihteenohjauksen toimivuutta, tietojärjestelmiä, liikennevaloja ja sähkönsyöttöasemien kuormitusta. Uuden raitiotien varrella sähkönsyöttöasemat sijaitsivat Nihdissä, Kalasatamassa, Kumpulassa ja Itä-Pasilassa. Pimeäajot suoritettiin toukokuisena yönä.

Ratikkareitin ajoajat on aiemmin si- muloitu, ja koeajossa niitä pystyttiin testaamaan tositalanteessa. Koko ratikkareitti kelloitettiin ajamalla normaaliliikenteen seassa ja pysähtymällä jokaiselle pysäkillä noin 20 sekunniksi.

Kuljettajat koulutetaan kesän aikana

Koeajojen yhteydessä valmistettiin kou-



lutusmateriaalia kuljettajia varten. Raitiovaunun koulutustimiläiset olivat koeajajina, ja he toimivat myöhemmin perehdyttäjinä.

Raitiolinjaa 13 tulevat ajamaan kantakaupungin raitiovaunukuljettajat. Linjalla on eroavaisuuksia muuhun kantakaupunkiin nähden muun muassa vaihteissa ja opastimissa. Pikaraitiotien opasteet ovat käytössä Vallilanlaaksosta Nihtiin. Kuljettajia perehdytetään kesän aikana uuden raitiotien saloihin.

Kaupunkiliikenne vastaanottaa uuden raitiotiejärjestelmän, kun kaikki testaukset ja tekninen koeliikenne on saatu onnistuneesti päätökseen. Kaupunkiliikenne vastaa linjan liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Liikenteen aloituksesta päättää HSL. ●

Kalasatamasta Pasilaan -raitiotien aloituksen vaikutus kuljettajaresurssiin ja -koulutukseen



KALASATAMASTA PASILAAN -raitiotien koeajot käynnistyivät maanantaina 22.4. Reitin pituus on noin 4,5 km välille Nihti–Kalasatama–Pasila. HSL vahvistaa tarkan ajankohdan matkustajaliikenteen aloituksesta. Alustavan arvion mukaan liikennöinti alkaisi mahdollisesti syyskaudella.

Kalasatamasta Pasilaan -reitin avaus tarkoittaa myös luonnollisesti lisäystä kuljettajaresursseihin. Liikennöinnissä on tänä vuonna viisi raitiovaunupuolen kuljettajakurssia. Jokaiselle kurssille otetaan n. 35 kuljettajaoppilasta. Kaiken kaikkiaan koulutamme tänä vuonna lähemmäs 200 kuljettajaa. Kuljettajia tarvitaan kantakaupungin linjoille sekä pikaratikkaan.

Kalasatamasta Pasilaan -koeajoja ajettiin huhti-toukokuun aikana. Koeajoissa kuljettajina toimivat koulutustiimin jäsenet. Tähän asti koeajot ovat menneet suunnitelmien mukaan, eikä mitään yllättävää ole tullut vastaan.

Koulutustiimi toimii merkittävässä roolissa Kalasatamasta Pasilaan -koeajojen suhteen. Koulutustiimi antaa aktiivisesti palautetta koeajojen aikana eri sidosryhmille. Esimerkiksi radan rakentaja saa koulutustiimiltä kehitysehdotuksia ja hyödyllistä tietoa liittyen ratainfraan kuljettajan näkökulmasta.

”
Koulutamme tänä vuonna lähes 200 uutta kuljettajaa

Koeajot antavat koulutustiimille paljon hyödyllistä tietoa ja materiaalia, jota voidaan hyödyntää tulevissa kuljettajien perehdytyksissä. Koulutustiimi tekee aina perehdytysmateriaalit kuljettajien näkökulmasta. Uudella linjalla ajaminen tulee olla kaikissa olosuhteissa turvallista, ja kaikilla kuljettajilla tulee olla riittävästi tietoa uudesta linjasta.

Kuljettajat perehtyvät uuteen reittiin Ruskeasuon varikon perehdytyksen yhteydessä. Tarkoitus on, että Ruskeasuon perehdytyksen yhteydessä käydään kuljettajien kanssa ajamassa Kalasatamasta Pasilaan -reittiä läpi. Kaikki kuljettajat eivät toki itse pääse ajamaan kyseistä reittiä, mutta ovat mukana matkassa ja samalla käydään läpi vaaranpaikkoja. Tämän lisäksi koulutustiimi on valmistanut etäopiskeltavaa materiaalia, mm. videomateriaalia, uudesta reitiltä.

Meidän ammattitaitoisten kuljettajien näkökulmasta Kalasatamasta Pasilaan on vain yksi linja muiden joukossa.

Pasi Singh
liikennehenkilökunnan päällikkö

Ruskeasuon varikko otetaan käyttöön tänä vuonna

Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikko valmistui toukokuussa, jolloin varikko siirtyi Kaupunkiliikenteen hallintaan. Käyttöönottoon valmistautuminen jatkuu, jotta operatiivinen toiminta voidaan aloittaa tämän vuoden lopulla.

TEKSTI **HENNA KUKKONEN** KUVAT **NEA HOLOPAINEN**

Yksi Kaupunkiliikenteen vuoden suurimmista tavoitteista ja voimainnostuksista, Ruskeasuon varikon käyttöönotto etenee. Suomen ensimmäisen yhdistetyn raitiovaunu- ja bussivarikon rakentaminen aloitettiin talvella 2021. Urakka saatiin päätökseen toukokuussa, jolloin pääurakoitsija Skanska luovutti varikon tilaajalle eli Kaupunkiliikenteen tytäryhtiölle Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy:lle.

Varikko siirtyi käyttäjän eli Kaupunkiliikenteen hallintaan, ylläpitoon ja valvontaan 17.5.2024. Siitä lähtien Kaupunkiliikenne on vastannut muun muassa kiinteistön ja ratainfra isännöinnistä ja kunnossapidosta sekä kiinteistö- ja kulun-

valvonnasta.

–Ruskeasuon varikon käyttöönotto on merkittävä asia. On hienoa, että saamme olla mukana historiallisessa toteutuksessa, joka osoittaa raitiovaunuliikenteen tärkeyden joukkoliikenteessä, iloitsee liikennöintiyksikön johtaja **Johan Nykvist**.

Käyttöönottoon valmistaudutaan testaamalla ja kouluttamalla

Alkuvuonna varikolla on tehty muun muassa toimintakokeita, koestuksia ja testauksia. Varikko on saatu myös kalustettua valmiiksi sekä varustettua ICT-järjestelmillä.

Varikon järjestelmien ja laitteiden käyttökoulutukset käynnistyivät huhtikuussa

valvomoiden ja kunnossapidon henkilöstön kouluttamisella. Käyttökoulutuksia jatketaan ja kunnossapidon henkilöstöä perehdytetään kesällä. Kuljettajien koulutukset ovat alkaneet kesäkuussa ja ne jatkuvat loppusyksyyn asti.

Varikon turvallisen toiminnan kannalta keskeistä varikonohjausjärjestelmää testataan syksyn aikana, ja järjestelmä valmistuu marraskuussa.

Modernit tilat vaunujen liikennöinnille ja huollolle

Varikolla on säilytystilaa noin 80:lle 30–35-metriseksi raitiovaunulle, kuusi vuorokausihuoltopaikkaa, kahdeksan korjauspaikkaa sekä sorviraide. Tämänhetki-



sen aikataulun mukaan sorvi saadaan varikolle kesällä 2025.

–Ruskeasuon varikolla tuttuja työtehtäviä voidaan tehdä vaivattomammin ja tehokkaammin, sillä varikon suunnittelussa on huomioitu huollon tarpeet ja kunnossapidon vaatimukset, ja varikon käytännölliset ratkaisut tekevät huoltotoiminnasta sujuvampaa. Uusi varikko tarjoaa modernit tilat ja tekniset resurs-

sit, jotka tukevat tehokasta ja luotettavaa joukkoliikennettä, kertoo kunnossapitoyksikön johtaja **Antti Vigelius**.

Operatiivinen toiminta käyntiin vuoden lopulla

Liikennöinti Ruskeasuon varikolta ja varikon huoltotoiminta on tarkoitus käynnistää joulukuussa 2024 ennen kuin Koskelan nykyisen varikon purkaminen alkaa. Uu-

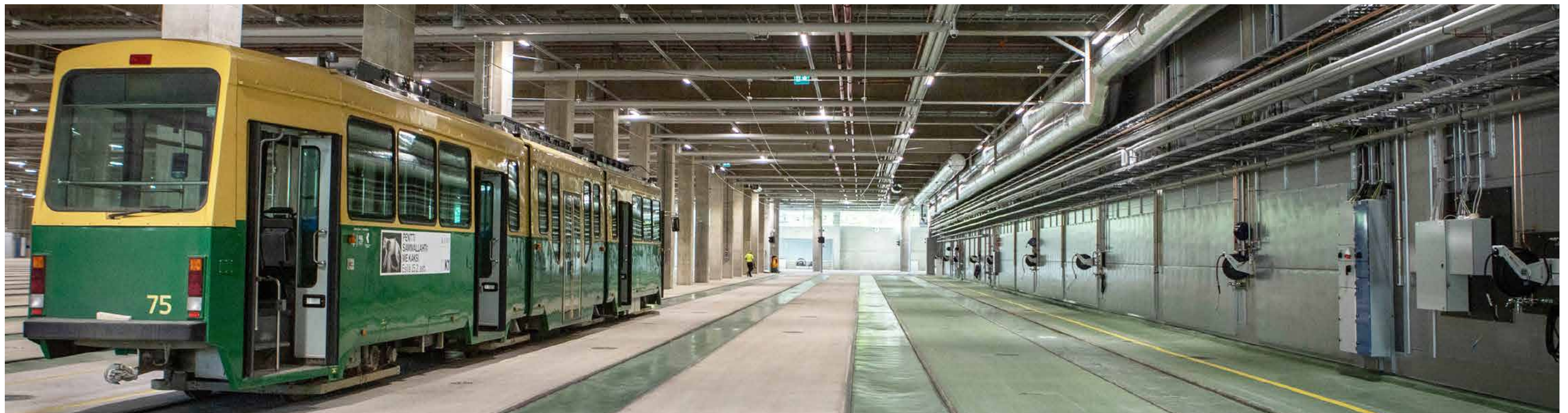
delle varikolle muutetaan näillä näkymin kahdessa vaiheessa. Ensiksi noin 10–20 vaunua siirtyy varikolle, ja hieman myöhemmin varikolle muuttavat loputkin vaunut sekä Koskelan varikon henkilöstö.

–Vaiheittainen muuttaminen on riskienhallinnan näkökulmasta hyvä malli. Eli jos tapahtuu jotain täysin odottamatonta, voimme vielä palauttaa liikennöinnin Koskelan varikolle vaivattomasti eikä liikennöinnin laatu kärsi, Nykvist kertoo.

Myös Vigelius näkee muuton ja vaiheittaisen siirtymän positiivisesti.

–Aluksi työskentelemme pienemmillä resursseilla ja pystymme tarvittaessa palauttamaan toiminnan entiselleen. Koskelan varikon koko henkilöstön siirryttyä Ruskeasuolle, tämä ei ole enää mahdollista, sillä Koskelan huoltotilojen purkaminen alkaa. Näemme muuton mahdollisuutena kehittyä entistä vahvemiksi tiimiksi uusissa tiloissa.

Koskelan uuden varikon rakentamisen aikana Ruskeasuon toimii Helsingin raitioliiikenteen päävarikkona, ja Koskelan valmistua toisena päävarikkona. ●



Kaupunkiliikenteen kunnossapitoon ja talouteen uudet johtajat

Antti Vigelius ja Pasi Miettinen aloittivat Kaupunkiliikenteen johdossa tämän vuoden alkupuolella. Minkälaisin ajatuksin uudet johtajat ovat aloittaneet tehtävissään?

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVAT **NEA HOLOPAINEN**

PASI MIETTINEN, talousyksikön johtaja

Aloitin työt vuoden alussa itselleni uudella toimialalla Kaupunkiliikenteellä, ja varsinaisesti 1.3. talousjohtajan tehtävissä talousyksikön irtauduttua toiminnanohjausyksiköstä omaksi yksikökseen.

Johtajana haluan olla joukkuepelaaja, ja pyrin ottamaan mahdollisimman paljon henkilöstöä mukaan hankkeisiin. Haluan nähdä, että henkilöstöllä on mahdollisuus kasvattaa osaamistaan. On ollut hienoa havaita, kuinka paljon talossa on osaamista ja kokemusta – ei pelkästään talousyksikössä, vaan koko Kaupunkiliikenteellä. On ollut hyvä tulla tällaiseen taloon.

Talousyksikön tavoitteena on pystyä jatkossa entistä paremmin antamaan taloudellista tukea asiakkaillemme ja eri sidosryhmille tuottamalla

oikea-aikaista talousinformaatiota päätöksenteon tueksi. Haluamme olla aito kumppani asiakkaillemme.

Yhtiön tulevaisuuden haasteet, yhtiörakenteen muutokset ja isot investointihankkeet vaativat taloudelta entistä enemmän reagoitakykyä ja proaktiivista toimintaa. Hyödynämme talouden kehityksessä automatisoinnin ja avoimen datan tuomia etuja. Talousjärjestelmän uudistamishankkeelta (Tako-projekti) odotankin huomattavaa edistysaskelta taloushallinnon mittaus- ja raportointikyvykkyuteen. Taloudessa on tehty paljon kehitystyötä jo aiemmin, ja tämä on jatku-moa tähän mennessä tehdylle työlle. ●



Pasi Miettinen

- Talousyksikön johtaja
- Asuu Nurmijärvellä
- Vapaalla Pasi viimeistelee lomamökin rakennustöitä, pelaa tennistä tai höntsälätkää ja kalastaa.



ANTTI VIGELIUS, kunnossapitoyksikön johtaja

Siirryin uuteen tehtävääni kunnossapitopäällikön paikalta. Johtajana pyrin olemaan aktiivinen kehittäjä, ja koen, että tehtäväni on antaa kunnossapidolle sitä osaamista, mitä minulle on kertynyt alalta vuosien aikana. Uskon, että pystymme antamaan myös asiakkaillemme sitä tukea ja näkyvyyttä, mitä he tarvitsevat.

Kunnossapidossa kehitys nojautuu viiteen pääpilariin. Henkilöstö ja operatiivisen toiminnan kehittäminen sekä viestinnän lisääminen on yksi tämän vuoden tavoitteistamme. Keskitymme myös mittaroinnin kehittämiseen; asiakasvaatimukset ovat nousseet, ja tuloseurantamme on oltava entistä tarkemmalla tasolla. Varikkohankkeiden myötä saamme toimintojamme keskitettyä kunnossapidon tulevaisuuden tarpeet huomioiden.

Henkilöstön osaamisen lisääminen on tärkein kehityskohteemme. Metro-radalle tulee uutta tekniikkaa MET-KA-projektin myötä, kalustoa modernisoidaan, rataa tulee lisää ja konepajoille ja varikoille uusia laitteita vastaamaan näihin tarpeisiin. Henkilöstön moniosaamista lisätään koulutuksilla niin, että pystymme tarvittaessa siirtymään tehtävästä toiseen.

Diagnostiikan ja IoT:n kehittämisessä meillä on paljon potentiaalia. Tämä on osaamista, mikä erottaa globaalisti kunnossapitäjät toisistaan. Saamme reaaliaikaista tietoa kunnossapitotarpeista, ja tarkoituksena on automatisoida toimintaa niin, että esimerkiksi vikaantumisia voidaan ennakoida. ●



Antti Vigelius

- Kunnossapitoyksikön johtaja
- Asuu Helsingissä
- Vapaa-aika kuluu mökillä ja metrovarikon tai Vallilan varikon kuntosalilla



Arvot työmme ohjenuoraksi ja toimintakulttuurimme tueksi

Arvot vilahtelevat työelämäpuheessa tuon tuosta. Mitä ne oikein tarkoittavat ja miten niitä meillä työstetään?

TEKSTI **ULLA PAUKKU, SAIMI VALTAMÄKI**

Arvojen tehtävänä on ohjata päivittäistä työtämme ja johtamista, ja niiden tulee kuvata nykyistä toimintaympäristöämme. Arvot luovat mielikuvaa toiminnastamme myös organisaation ulkopuoliselle

Aikaisemmat arvomme ovat HKL:n ajoilta vuodelta 2017, eivätkä ne enää ohjaa meitä työssämme: olemme yhtiö, kasvumme on ollut merkittävää ja toimintaympäristömme on sen myötä muuttunut.

Arvotyö etenee

Arvotyöskentely alkoi alkuvuodesta esihenkilöpäivillä, vaikka töitä on tehty välillisesti jo pidempään. Esimerkiksi syksyn 2023 asiaskokemusvalmennuksista sekä viime vuosien työtyytyväisyyskyselyistä ja esihenkilöpäivistä on saatu kannatusta rakennusmateriaalia arvotyöhön.

Keväällä henkilöstö osallistettiin arvotyöhön kolmen kyselyn voimin. Ensimmäisessä pyydettiin pohtimaan, millainen on unelmien Kaupunkiliikenne, miten siellä toimitaan ja miten ei toimita. Toisessa kyselyssä pyydettiin tekemään parivertailuja edellisen kyselyn vastausten perustella ja kolmannessa kyselyssä päästiin määrittelemään tavoitekulttuurin arvoteemoja.

Keväällä järjestettiin myös keskuste-

lutilaisuus luottamushenkilöille, esihenkilöille ja muille kiinnostuneille sekä työpaja, joka on koottu eri henkilöstöryhmistä ja yksiköistä.

Saatujen vastausten perusteella tunnistettiin kuusi arvotema, joista on muotoiltu nyt syntyneet arvomme.

Tavoitteena Kaupunkiliikenteen näköiset arvot

Arvotyö on edennyt rivakasti kevään aikana, ja uudet arvot on vahvistettu toukokuussa hallituksessa. Syksyllä arvoja käsitellään yksiköissä esihenkilöiden ja erikseen koulutettujen arvolähteläisten eli karttureiden avulla. Työhön koulutetaan iso joukko esihenkilöitä ja muita avainhenkilöitä. Tämän vuoden ajan edistämme arvoja projektina, minkä jälkeen arvojen tulisi muuttua osaksi jokapäiväistä työtämme. Arvojen jalkauttamisen tueksi laaditaan työyhteisöopas, joka on kiteytetty kooste toimintakulttuurista, yhteisistä toimintatavoista ja arvojen mukaisesta käyttäytymisestä. Opas toimii myös tukimateriaalina esihenkilöille, kun uusia toimintatapoja ja arvoja johdetaan arkeen tai perehdytetään uusia työntekijöitä Kaupunkiliikenteen toimintakulttuuriin. ●

Uudet arvot

Arvostan ja välitän

- Teemme työtämme ammattimaisesti ja annamme keskinäisen arvostuksemme näkyä
- Meillä jokainen rakentaa työyhteisöä, joka toimii reilusti ja vastuullisesti

Olen osa ratkaisua

- Otamme vastuun kehittämisestämme ja suhtaudumme avoimesti uusiin asioihin. Opimme ja uudistumme.
- Haemme ratkaisuja aina asiakkaamme parhaaksi.

Haluan onnistua yhdessä

- Onnistuminen vaatii meiltä hyvää ja aktiivista yhteistyötä. Autamme toisiamme onnistumaan.
- Yhteinen ylpeyden aiheemme on toimiva kaupunki, jossa ihmisten arki sujuu.

Mitä tarkoittaa toimintakulttuuri?

Toimintakulttuuri on se tapa, jolla toimimme ja kohtelemme toisiamme töissä ja siten luomme työilmapiiriä.

Mitä toimintakulttuurin kehittämisohjelma Toimi tekee?

Kaupunkiliikenteen strategiassa yhtenä teemana on erinomainen työntekijäkokemus. Toimi-kehitysprojektin tarkoituksena on viedä meitä kohti tätä tavoitetta. Yksi projektin kehittämiskohteista on arvot. Lisäksi parannetaan tavoitteellista johtamista ja esihenkilötyötä, kannustetaan henkilöstöä ideoimaan ja luodaan uudenlaisia toiminnan suunnittelun malleja.

Pyöräillen kohti kesää

TEKSTI JA KUVA **NEA HOLOPAINEN**

Helsinki otti jälleen askeleen matkallaan kohti vihreää maailmanluokan kaupunkia, kun Kaisantunneli avattiin juhllisin menoin toukokuun ensimmäisenä viikonloppuna. Kansalaistorille oli kerääntynyt sankoin joukoin ihmisiä juhlistamaan tapahtumaa, kuuntelemaan puhujia ja tutustumaan lukuisiin pyöräpalveluihin, kuten Helsingin katukuvaan vakiintuneisiin kaupunkipyöriin. Tapahtuman puhujat painottivat Kaisantunnelin arvokasta vaikutusta helsinkiläisten arkeen ja vihreän liikkumisen helpottumista

keskustan alueella.

Alkukesän aikana Kaisantunneliin tullaan avaamaan Pyörätalli, joka mahdollistaa helpon pyöräpysäköinnin sekä omatoimiset pyöränhuolto- ja korjauspalvelut.

Kaisantunneli onkin keskeinen osa koko kaupungin kattavaa tulevaisuuden pyöräliikenteen baanaverkkoa, joka valmistuessaan on pituudeltaan noin 140 kilometriä. Helsingissä tavoitellaan pyöräliikennemäärien kasvua, jotta liikenteestä aiheutuvat päästöt ja liikkumattomuudesta aiheutuvat haitat vähenevät.

Näin ollen Kaupunkiliikenne on lanseerannut työsuhdepyöräetua, jonka tarkoituksena on tukea työntekijöiden hyvinvointia. Kesästä lähtien työntekijöillämme onkin mahdollisuus oman polkupyörän hankkimiseen 6-60 kuukauden pituisen leasing-sopimuksen avulla. Työsuhdepolkupyörällä on rajattomat käyttömahdollisuudet ja työpaikan tukemana säästyy 15-35 % pyörän hinnasta. Kaupunkiliikenne pyrkii innostamaan työntekijöitään arkiliikunnan lisäämiseen, unohtamatta ympäristösyitä pyörän hankkimiseen! ●



Esirakennustyöt käyntiin Koskelan varikon alueella

Kaupunkiliikenne on yhdessä allianssikumppaneidensa sekä varikon käyttäjien kanssa jatkanut Koskelan uuden varikon tila- ja toiminnallisten ratkaisujen suunnittelua. Tavoitteena on, että varikkoalueen esirakennustyöt käynnistyvät alkukesästä. Rakennustöiden on tarkoitus alkaa purkutöillä alkuvuodesta 2025, kun nykyisen varikon toiminnot ovat siirtyneet Ruskeasuon varikolle. Alustavan yleisaikataulun perusteella Koskelan uusi varikko otetaan käyttöön vuonna 2029. Uudelle varikolle rakennetaan tilat raitiovaunujen säilytykselle ja kunnossapidolle sekä raitinfran kunnossapidolle. Nykyisen Koskelan varikon yhteydessä oleva ratakorjaamo siirtyy Kivikkoon, jonne korjaamolle rakennetaan uudet tilat. ●



Arkkitehtiyöhuone APRT

HSL LYHYESTI

HSL mittaa säännöllisesti NPS-luvulla sitä, kuinka halukkaita joukkoliikenteen käyttäjät ovat suosittelemaan liikenteen palveluita muille. HSL:n viimeisin NPS-luku oli 38, mikä on hyvä tulos. Lukema nousi hieman vuoden 2023 joulukuusta. Vastaajat olivat tyytyväisimpiä lipun ostamisen helppouteen. Myös pysäkin sijaintiin tarpeeksi lähellä kotia oli tiin erittäin tyytyväisiä. Myös matkojen suunnittelu oli vastaajien mielestä helppoa.

Tiedoksi teille, jotka suuntaatte kesällä saaristoon. HSL:n Reittioppaasta löytyvät kuntayhtymän tilaaman lauttaliikenteen lisäksi myös saaristoveneet Helsingin ulkosaariin. Oppaasta saa aikataulut ja lähtölaiturit saariin, jotka ovat säännöllisen vesiliikenteen piirissä.

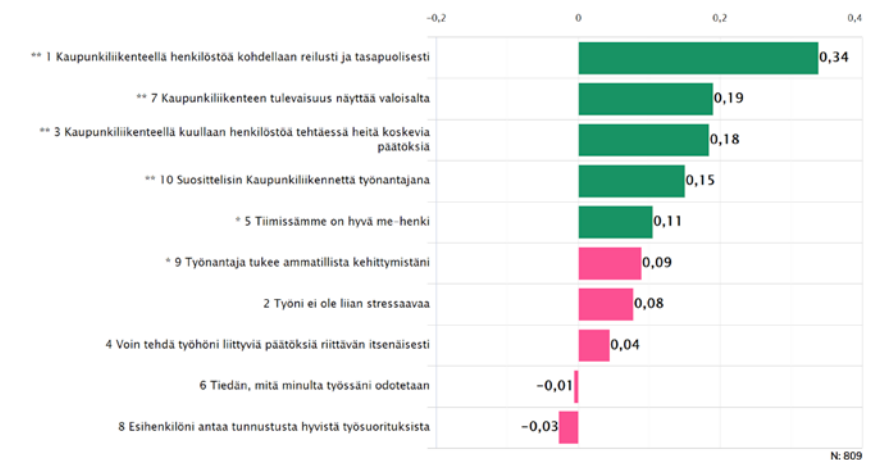
HSL-alue tarjosi BEST-tutkimuksen mukaan muita kaupunkiseutuja luotettavampaa joukkoliikennettä. Myös tiedonsaanti liikenteestä sekä matkustusmukavuus olivat HSL-alueen vastaajien mielestä korkealla tasolla. Euroopan eri kaupunkien asukkaat arvioivat vuoden 2023 BEST-verailussa kotialueensa joukkoliikennettä yhteensä kahdeksalla eri laatutekijällä.

Vuoden 2023 Liikkumistutkimuksen tulokset kertovat, että Helsingin seudun asukkaat liikkuvat aiempaa vähemmän. Sekä autoilun että joukkoliikenteen käyttö vähenivät vuoden 2018 tutkimukseen verrattuna. Syynä on muussa kasvanut etätöiden määrä. Espoossa ja Kirkkonummella joukkoliikennematkustus kuitenkin muista kunnista poiketen lisääntyi. Tutkimukseen osallistui noin 11 000 satunnaisesti valittua Helsingin seudun asukasta.

MEILLÄ KAUPUNKILIIKENNE OY:SSÄ

Työhyvinvointipulssikyselyn tulokset jatkoivat positiivista kehitystä

Kevään työhyvinvointikyselyn tulokset kehittivät positiiviseen suuntaan yhtiötasolla. Etenkin kokemus siitä, että henkilöstöä kohdellaan reilusti ja tasapuolisesti, nousi. Yksikkö- ja tiimikohtaiset tulokset käsitellään esihenkilön johdolla työyhteisöissä ja samalla tarkastellaan onko syksyllä suunnitellut kehittämistoimenpiteet edelleen ajankohtaisia ja onko niillä ollut vaikutuksia. ●



Metrojunankuljettajakurssi 1/2024

Eturivi vasemmalta oikealle:
Joni Haanpuro, Mikko Korvenkari, Konsta Pohjola, Jari Gardemeister, Sami Kallio, Marko Danilson, Marko Matilainen, Jean Nyman
Rapuilla ylhäältä alas:
Alex Ruotimo, Roni Tuominen, Helmi Junna, Mathias Meltsas, Olli Kiuru



Raitiovaununkuljettajakurssi 2/2024

Takarivi vasemmalta oikealle:
Pasi Heinonen, Mohammed Mohammed, Natalja Maisejonok, Pekka Siiskonen, Juhani Rinne, Risto Hämäläinen, Jan Wikholm, Roope Ryynänen, Jouni Pakola, Niko Järveläinen, Juha Järvinen, Matti Ikonen, Mark Lindholm, Jussi Eskelinen (kouluttaja)

Keskirivi:
Panu Vauhkonen, Niko Salonen, Kahin Lam, Lasse Kurki, Mahdi Mohammed, Taneli Julku, Teemu Kiljunen, Vesa Lääkkö, Joel Kuhlman, Hamza Al-Derraji, Marko Huupponen (liikennemestari)

Eturivi:
Virpi Hynynen, Jani Hallikas, Markku Vahala, Tahir Shirzad, Daniil Belzerov, Alex Tammela, Juuso Piiipponen, Michaela Holmström (kouluttaja), Marina Kiviniemi (kouluttaja), Rosa Laitinen (ajo-opettaja)



Helsingin raitiotiet 1890-1950

*Makupaloja Jaakko Pertilän kokoamasta teoksesta
Helsingin raitiotiet I, 1890-1950.*



Sörnäisten linjalle matkalla oleva hevosvaunu 9 kääntyy 1890-luvun keväisenä aamuna Unioninkadulta Pohjois-Esplanaadikadulle. Vaihdeyhteys ei ollut normaali-liikenteen käytössä, vaan se oli vain hallireittikäytössä silloin, kun vaunut aamulla Töölön hallista lähtiessään matkasivat Sörnäisten linjalle ja illalla takaisin halliin. Kokoelma HKM.



Raitiovaunujen jarruhiekkaa kuivataan Töölön vau-nuhallien pihalla sähköraitiovaunuhallin eteläpuolella vuonna 1920. Kokoelma HKM.



Suomen Valkoisen Kaartin sotilaita lähdössä ampu-maharjoituksiin loppukesällä 1939 HRO:lta vuokratulla tilausajolla. Kokoelma HKM.



Aleksanterinkadun raitiotietä puhdistetaan lumesta ja jäästä alkuvuonna 1942. Raitiotieläiset osallistuivat lumi-töihin joskus jopa lapioin ja petkelein. Pommitusvaurioi-den vähentämiseksi liikkeiden näyteikkunat on peitetty vanereilla. SA-kuva.



Helsingin suurpommitukset helmikuussa 1944 tehtiin etupäässä yöaikaan, jolloin raitiovaunuliikenne oli vähäisempää. Siitä huolimatta kaikkiaan 77 raitiovaunua kärsi eriaisteisia vaurioita. Suurpommitusten tuhoja Porthaninkadulla 17.2.1944. SA-kuva.