

Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 2 2025

LIIKENNEPEILI

Projektipäällikkö
Eero Valkama

**Metrosillat
haastavat
kokeneenkin
projektipäällikön**

**Uusi kaupunki-
pyörähankinta
on Suomessa
ennen-
näkemätön**



- 3 Pääkirjoitus**
Uusia järjestelmiä työmme tueksi
- 4 Työntekijän päivä**
Metrosillat haastavat kokeneenkin projektipäällikön
- 6 Uusi kaupunkipyörähankinta on Suomessa ennennäkemätön**
- 7 Näkökulma**
Kaupunkipyöristä on kasvanut kaupunkilaisten arjelle tärkeä ja pidetty palvelu
- 8 Yhteistyötä ja töiden yhteensovitusta Hakaniemessä**
- 9 Työmuistoja**
Pesupojasta liikennemestariiksi
- 10 Kunnossapitoyksikön johtaja Toni Harju sparraa, mutta ei hengitä niskaan**
- 12 Työhyvinvointi**
Sateenkaariratikka ja yhdenvertainen työkuultuuri
- 13 Arjen työssä**
Kuljettajat ovat Kaupunkiliikenteen käyntikortti
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä**
- 16 Raitiolinjan 13 tunneliin näyttävä graffititeos**



12 Sateenkaariratikka ja yhdenvertainen työkuultuuri



16 Raitiolinjan 13 tunneliin näyttävä graffititeos



8 Yhteistyötä ja töiden yhteensovitusta Hakaniemessä



Anna palautetta Liikennepeilistä!

Uusia järjestelmiä työmme tueksi

Hiukan oikaisten yhtiömme toiminnan voi jakaa kahtia ratikan ja metron operointiin sekä projektien toteuttamiseen. Tämän lisäksi teemme myös paljon muuta, mutta nyt keskityn projekteihin ja erityisesti toiminnanohjausjärjestelmiimme (ERP). Kaupunkiliikenne Oy siirtyy konsernimalliin tammikuussa 2026, kun varikot, kantaratikat, pikaratikat ja muu joukkoliikenneinfra siirretään erillisiin tytäryhtiöihin. Nykyinen käytössä oleva SAP-pohjainen ohjelmisto ei tue uuden mallin mukaisia kirjanpito- ja raportointitarpeita. Näiden tarpeiden täyttämiseksi olemme käynnistäneet vuoden 2024 alkupuolella taloushallinto-ohjelmiston uusimisprojektin (TAKO).

Uuden järjestelmän hankinnasta tehtiin päätös viime syksynä, ja järjestelmän käyttöönottoprojekti käynnistyi vuoden 2024 lopussa. Uusi Microsoft Dynamics -järjestelmä otetaan käyttöön taloudessa, hankinnassa ja kunnossapidon varastohallinnassa tammikuussa 2026. Järjestelmä muuttaa toimintatapojemme, ja esimerkiksi koko tilausprosessi muuttuu. Uuden järjestelmän tuomien muutosten koulutukset käynnistyvät kesälomien jälkeen.

Tällä hetkellä myös ratikan vaihdetiimillä on testissä uusi ohjelmisto (RATAS), jota tullaan käyttämään sekä ratikan että metron ratakunnossapidossa. Järjestelmää käytetään mm. Tampereen ratikassa, ja sen käyttöönotto tapahtuu tämän vuoden aikana. Ratainfra ei ole ollut mitään järjestelmää toiminnan suunnitteluun ja seurantaan, joten RATAS on todella tervetullut ja kaivattu lisä.

Liikennöinnin ja ratikan kunnossapidon käyttämä Winbus-järjestelmä on kohta 20 vuotta vanha, ja sen ylläpito päättyy muutaman vuoden päästä. Liikennöintiyksikkö

käynnisti uuden järjestelmän (LIITU) hankinnan valmistelun viime vuonna, ja kilpailutus on nyt käynnissä. LIITU otetaan käyttöön vuonna 2026. Kilpailutamme parhaillaan myös palkanlaskentapalvelua ja HR-järjestelmää (PALMU), joiden käyttöönotto on keväällä 2026. Ensi vuoteen ajoittuu myös ratavarausjärjestelmän (RUMA) käyttöönotto metroradalle. Miten pärjäisimmekään ilman näitä napakoita lyhenteitä...

Ratikan ja metron vaunukalustojen kunnossapitojärjestelmien (Winbus/Mtop) korvaavaa hankintaa valmistellaan. Ohjelmisto tulee myös Omaisuudenhallinnan käyttöön, ja kilpailutus käynnistyy vuonna 2026 ja käyttöönotto on vuonna 2027.

Toiminnanohjausjärjestelmien uusiminen ei ole helppoa, ja tästä meilläkin on kokemusta edeltävästä kunnossapidon järjestelmäprojektista PUHTI, joka lopetettiin epäonnistuneena vuonna 2022. Epäonnistumisista pitää ottaa oppia ja olennaisimmat opit ovat:

- ERP-hanke ei ole pelkkä ICT-projekti, vaan se vaatii operatiivisten yksiköiden ehdottoman sitoutumisen määrittelyyn ja käyttöönottoon.

- Projektioorganisaatiolla sekä operatiivisilla yksiköillä pitää olla riittävät resurssit määrittelyyn, prosessien kuvaamiseen sekä ohjelmiston ja toiminnallisen uudistuksen käyttöönottoon.

Usean järjestelmän hankinta näin tiiviillä aikataululla ei tietysti ole optimaalinen ratkaisu, mutta onnistuneella vaiheistuksella ja riittävällä resurssoinnilla saamme projektit onnistuneesti maaliin. Lopussa kuitenkin kiitos seisoo. ●

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja

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

LIIKENNEPEILI

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 100
01022 Kaupunkiliikenne

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

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 050 412 1941

Toimittajat:

Ulla Paukku, p. 040 670 4793
Kaisa Mutka, p. 050 412 1940
Henna Kukkonen, p. 040 868 2129
Riikka Sorsa, p. 040 683 2629
Marie von Bell, p. 040 662 3048
Emma Rahikainen, p. 050 560 8604

Toimituskunta:

Juha Hakavuori (pj)
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi
Sanni Alajääski
sanni.alajaaski@kaupunkiliikenne.fi
Artturi Lähdetie
artturi.lahdetie@kaupunkiliikenne.fi
Laura Penttinen
laura.penttinen@kaupunkiliikenne.fi
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:
Marie von Bell

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

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



Metrosillat haastavat kokeneenkin projektipäällikön

Vuosaaren metrosiltaa ympäröi hiljalleen liplattava meri ja äänimaisemana soi sillalta kantautuva työmaan kolke. Vuosaaren metrosillan peruskorjaus on lähtenyt hyvin käyntiin.

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

Projektipäällikkö **Eero Valkama** tiirailee sillalta alas mereen, jossa sukeltajat työskentelevät veden alla pilareita piikaten.

- Metrosiltaremontit ovat tulleet tutuiksi näiden kuuden vuoden aikana, jotka olen Kaupunkiliikenteellä työskennellyt, Valkama toteaa.

Valkama tuli Kaupunkiliikenteelle, silloiselle HKL:lle, tekemään diplomityötä Aalto yliopiston teknillisen korkeakoulun sähkötyölinjalta vuonna 2018. Aiheena oli magneettisten häiriöiden vaikutus metron pakkopysäytysjärjestelmään. Luontevana jatkeena Valkama sai työn hankepalvelujen rata- ja sähkötiimissä, jossa on vierähtänyt kuin huomaamatta jo kuusi vuotta.

Alusta lähtien Valkama on toiminut Kaupunkiliikenteellä projektipäällikkönä, vuosien myötä projektit ovat vain laajentuneet. Metrosiltojen lisäksi Valkaman vastuulle kuuluvat

muun muassa sähkönsyöttöasemat

Projektipäällikön vastuullinen työ

Projektipäällikön työ on kokonaisvaltaista: hän johtaa, ohjaa ja on vastuussa hankkeen etenemisestä alusta loppuun asti. Tärkeintä Valkaman mukaan on oleellisten asioiden priorisointi ja viestinnän toimiminen kaikkien sidosryhmien kesken.

Projektipäällikkö tekee yhteistyötä lukuisien eri tahojen, kuten urakoitsijoiden, suunnittelu- ja asiantuntijatoimistojen, projektien omistajien, elinkaaren hallinnan, kunnossapitoyksikön sekä sisäisten tukitoimintojen, mm. hankintojen ja viestinnän, kanssa.

-Projektipäällikkö kerää tarvittavat tiedot suunnittelua ja urakoitsijoita varten. Tavoitteena on aina lopputulos, johon niin käyttäjät kuin omistajakin ovat tyytyväisiä, Valkama kiteyttää.

Hankkeen alussa projektipäällikkö miettii

omistajan, eli Kaupunkiliikenteen omaisuudenhallintayksikön infrapalvelujen, ja kunnossapidon kanssa tavoitteet. Sen jälkeen päästään suunnittelunohjaukseen, hankintavaiheeseen ja lopulta toteutusvaiheeseen.

- Projektin elinkaaren pitää olla projektipäälliköllä hyvin hallussa, sillä matkan varrella saattaa tulla vastaan esimerkiksi sopimusteknisiä ja hankintoihin liittyviä yllätyksiä.

Valkaman mukaan hankkeiden ympäristönäkökulma otetaan nykyään entistä paremmin huomioon.

- Mietimme jo suunnitteluvaiheessa niin ympäristötoimenpiteet, ilmastotavoitteet kuin päästövähennyksetkin.

Kaksi suurta – Junatien ja Vuosaaren metrosillat

Parhaillaan on meneillään Vuosaaren metrosillan peruskorjaus, joka kestää syyskuun loppuun. Parin vuoden päästä alkaa Junatien

metrosillan uusiminen, jossa koko vanha silta joudutaan purkamaan ja tilalle rakennetaan uusi.

Metrosiltahankkeet ovat haastavia, koska ne aiheuttavat usein merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Suunnitteluvaiheessa mietitään, kuinka haittavaikutukset voidaan minimoida. Yleensä liikennöintikatkolta ei vältytä, mutta sen kesto voidaan hyvin suunnitella lyhentää.

- Suurissa hankkeissa on mielestäni sidosryhmien hallinta, viestintä ja yhteensovitus kaupungin eri tahojen kesken kehittynyt huomattavasti, Valkama sanoo.

Vuosaaren metrosillan peruskorjauksessa Valkama sijaistaa projektipäällikkö **Jussi Hietala**.

- Sillan peruskorjauksen suunnittelu ja yhteensovitus toimenpiteet tehtiin hyvissä ajoin, ja työt ovat sujuneet nyt toteutusvaiheessakin hyvin.

Junatien metrosilta aiheuttaa puolestaan haasteita. Sillan kunto on huono ja aikataulu

tiukka. Vaikka hankkeen toteutusvaiheeseen on vielä aikaa, se työllistää Valkaman mukaan useita osapuolia jo nyt.

- Osa sillasta sijaitsee Kauppakeskus Redin ja Kalasataman metroaseman sisäpuolella, jolloin joudutaan purkamaan paljon rakenteita myös metroasemalla ja kauppakeskuksessa. Samalla kasvaa sidosryhmien määrä ja valmistelut mutkistuvat.

Monipuolista ja vastuullista

Valkama pitää siitä, että saa tehdä niin silta- kuin sähkönsyöttöprojekteja ja toisinaan olla mukana myös radanrakennusprojekteissa.

- Työni on monipuolista. Saan ratkaistavaksi monenlaisia teknisiä ongelmia ja tehdä töitä erilaisten sidosryhmien kanssa. Projektin eri vaiheissa on aina erilaisia tehtäviä, ja työn tulokset ja onnistumiset näkee hyvinkin konkreettisesti. Koen, että työlläni on vaikutusta laajemminkin yhteiskuntaan. ●

Kuka?



- Projektipäällikkö Eero Valkama, hankepalvelut, rata- ja sähköprojektit, omaisuudenhallintayksikkö
- Käyn kuntosalilla ja harrastan voimanostoa. Se antaa hyvää tasapainoa projektipäällikön työhön. Parhaana nostona mainittakoon maastavedon 240 kiloa.



Klo 8:30

Aamun aluksi Valkama on tullut tervehtimään Vuosaaren metrosillan työmaan taukotilaan urakoitsijan edustajaa Georg Järvisä MPV Infrarakenne Oy:stä.

Klo 10:00

Palaverin jälkeen Valkama ja Järvinen suuntaavat työmaalle tarkastamaan tilanteen.



Klo 10:45

Projektipäällikön työssä pääsee harvoin keskittymään vain yhteen asiaan. Puhelut keskeyttävät Valkaman toistuvasti.

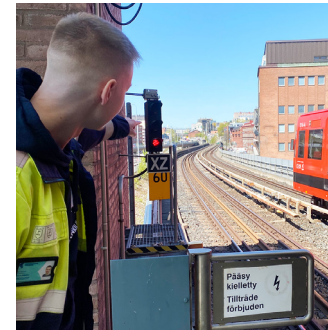
Klo 11:20

Ennen kuin Valkama siirtyy seuraavalle työmaalle, hän seuraa vielä Vuosaaren metrosillan työmaata sillalta käsin.



Klo 12:15

Kiireisen työpäivän lomassa pitää ehtiä käydä myös kaupassa hake-massa lounasta.



Klo 13:50

Valkama tutkii Junatien siltaa Kalasataman metroasemalta käsin. Osa Junatien sillasta sijaitsee Kauppakeskus Redin ja Kalasataman metroaseman sisäpuolella, jolloin joudutaan purkamaan rakenteita myös metroasemalla ja kauppakeskuksessa.



Uusi kaupunkipyörähankinta on Suomessa ennennäkemätön

Espoon ja Helsingin kaupunkipyörät ovat olleet alusta asti huippusuosittuja. Nyt uuden kaupunkipyöräpalvelun valmistelussa tavoitellaan lähtökohtaisesti laajaa seudullista mallia.

TEKSTI JA KUVA **MARIE VON BELL**

Yksi syy Espoon ja Helsingin kaupunkipyörien suosioon on varmasti se, että pyöriä voi ajaa ja palauttaa vapaasti kahden kaupungin sisällä eikä käyttäjä huomaa, että kyseessä on kaksi erillistä järjestelmää. Uuden kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnassa haluttiin seudullista yhteensovittamista parantaa entisestään. Aiempaa esimerkkiä tai mallia tällaisesta laajasta seudullisesta hankinnas-

ta ei ole Suomessa.

Puitesopimuskilpailutuksessa mukana olevat kunnat ovat Espoo, Helsinki, Kauniai-
nen, Kerava, Sipoo, Siuntio ja Vantaa. Neljän vuoden aikana kunnat päättävät itse, ottavatko kaupunkipyöräpalvelun käyttöön.

Lisäksi puitesopimusjärjestelymalli mahdollistaa palvelun joustavan kehittämisen ja erilaisten optioiden käyttöönoton sopimuskauden aikana. Tämä tarkoittaa

sitä, että kuntien on mahdollista hankkia esimerkiksi sähköpyöriä, mekaanisia pyöriä tai molempia. Jos kaikki puitesopimuskilpailutuksessa mukana olleet kunnat päättävät hankkia kaupunkipyöriä, on mahdollista, että niillä voi ajaa jopa seitsemän kunnan välillä.

Käyttäjien näkemys on tärkeä

Osana hankintaprosessia järjestettiin testa-

ustilaisuuksia, joissa HSL-alueen asukkaat ja pyöräalan ammattilaiset pääsivät kokeilemaan ja arvioimaan kilpailutuksessa mukana olevia pyöriä. Asukastestaajat rekrytoitiin HSL:n kanavien kautta, ja testaajia oli yhteensä 37. Käyttäjätestaukset ovat osa hankinnan laatuarviointia, ja testaajien pyöriä antamat arviot vaikuttivat kilpailutuksen voittajan valintaan.

Lisäksi hankinnan valmistelussa on hyödynnetty pääkaupunkiseudun nykyisten kaupunkipyöräpalvelujen vuosittain tehtyjen asiakaskyselyiden tuloksia ja vuosien varrella kertyneitä palautteita, jotta järjestelmästä voidaan rakentaa asiakkaita mahdollisimman hyvin palveleva. Kaupunkilaiset ovat myös päässeet kertomaan näkemyksensä muun muassa kaupunkipyöräasemasijaintien suunnitteluun liittyen.

Helsingissä uusi kaupunkipyöräjärjestelmä tulee sisältämään vähintään yhtä paljon kaupunkipyöräasemia kuin nykyinen palvelu eli 347 kappaletta ja 3500 pyörää. Lisäksi Helsingissä tullaan mahdollisesti ensimmäisestä kaudesta alkaen lisäämään kaupunkipyöräasemien määrää sadalla nykyisestä.

Hankinta etenee

Nykyisen kaupunkipyöräjärjestelmän osalta yhteistyö HSL:n, kaupunkien ja palveluntuottajan välillä on koettu hyväksi, joten samansuuntaisella mallilla tullaan myös jatkamaan. Kilpailutuksen kunnianhimoisena tavoitteena oli, että uusilla kaupunkipyörillä olisi päästy ajamaan jo tulevilla kaudella 2026.

Puitesopimusjärjestelyyn ja palvelutarjoajan valintaan liittyvän hankintapäätöksen valitusaika päättyi 9. toukokuuta. Hankintapäätöksestä on tehty oikaisuvaatimus ja valitus markkinaoikeuteen. Näin suurissa hankkeissa on yleistä, että päätöksestä valitetaan. Valituksen pitkän käsittelyajan vuoksi on mahdollista, että uuden järjestelmän käyttöönotto viivästyy alkuperäisestä aikataulusta, vaikka valitus markkinaoikeudessa ei menestyisikään. ●

Kaupunkipyöristä on kasvanut kaupunkilaisten arjelle tärkeä ja pidetty palvelu

ENSIMMÄISET kaupunkipyörät tulivat Helsinkiin (HKL:lle) Euroopan kulttuuripääkaupunkivuoden kunniaksi vuonna 2000. Vihreät kaupunkipyörät olivat raskaita polkea eikä niiden kunnossapitoon oltu varattu riittävästi resursseja. Pyörät olivat jo melko pian ulkoasultaan nuhjuisia ja suureksi osaksi rikkiäisiä. Kymmenen markan (ja vuodesta 2002 alkaen kahden euron) kolikolla käyttöön saaduista pyöristä suuri osa katosi vuosittain mm. Kolera-altaaseen, ja nähtiinpä yksittäisiä Helsingin pyöriä myynnissä Keski-Euroopassakin. Kun tulin HKL:ään töihin vuonna 2006, ostimme joka talvi uusia pyöriä korvaamaan kadonneita.

Noihin aikoihin alkoi maailmalla olla kuitenkin hyviäkin esimerkkejä kaupunkipyöristä. Pariisiin tuli 10 000 uudenaikaista ulkomainosyhtiö JC Decaux'n palveluna tuottamaa kaupunkipyörää, jotka saivat suuren suosion. Tästä innostuneena sisällytimme uudenaikaisen kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisen yhdeksi osaksi HKL:n vuonna 2007 julkaistun raportin "Ympäristöystävällisen kaupunkiliikenteen kehittäminen Helsingissä" askelmerkkejä.

Vuoden 2000 kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisen lähtökohtana oli hankinta-asiakirjojen mukaan, että "pyörän on oltava ominaisuuksiltaan sellainen, ettei se houkuttele vääränlaiseen omistamisen haluun". Selkokielellä sanottuna siis pyörän piti olla niin huono, ettei sitä halua varastaa. Nyt vajaa kymmenen vuotta myöhemmin mm. sähköisen rekisteröitymisen ja lukitusjärjestelmien kehityttyä voitiin lähtökohdaksi ottaa korkealaatuisen palvelun toteuttaminen.

Taloudellisten suhdanteiden johdosta uuden kaupunkipyöräpalvelun hankinta epäonnistui kahteen kertaan, mutta lopulta 2016 uusi kaupunkipyöräpalvelu (Alepa-fillarit) saatiin käyttöön. Palvelun tavoitteena oli parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa tarjoamalla kätevä ja ympäristöystävällinen tapa liikkua kaupungissa. Palvelu sai suuren suosion, ja vuonna 2017 kaupunkipyörämme olivat käyttömäärältään (matkaa/pyörä/päivä) maailman suosituin kaupunkipyöräpalvelu! Kaupunkilaisten lisäksi myös poliitikat pitivät palvelusta, ja sitä laajennettiin useaan kertaan.

Kaupunkipyöristä on muodostunut tärkeä osa kestävästä kaupunkiliikennettä, ja niillä on liikennejärjestelmässä tärkeä rooli. Pyörien ajettavuus on hyvä. Itsekin ajan pyörillä kymmenkunta matkaa viikossa, ja päivän kohokohtiin kuuluu 13 kilometrin kotimatka kaupunkipyöräillen. On yhteiskunnan kannalta tärkeää, että nyt uudistaessamme palvelua seuraavalle sopimuskaudelle onnistumme edelleen kehittämään pyörien houkuttelevuutta kaupunkilaisten ratkoessa arjen liikumisvalintojaan!

Ville Lehmoskoski

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja



Kaupunkipyöristä on muodostunut tärkeä osa kestävästä kaupunkiliikennettä, ja niillä on liikennejärjestelmässä tärkeä rooli.



Yhteistyötä ja töiden yhteensovitusta Hakaniemessä

Kaupunkiliikenne ja Kruunusillat-allianssi ovat yhteensovittaneet hankkeitaan Hakaniemen osalta. Hyvällä yhteistyöllä ja aikataulutuksella on saatu synergiahyötyjä.

TEKSTI **RIIKKA SORSA** ILMAKUVA **VESA SAVIO / KRUUNUSILLAT-RAITITIE**
MAAKUVA **LAURI HÄNNINEN / KRUUNUSILLAT-RAITITIE**

Kaupunkiliikenteen kunnossapitoyksikkö rakensi maaliskuun aikana Hämeentien ja Siltasaarenkadun välille uuden väliaikaisen kiskoyhteyden, joka mahdollistaa raitioliikenteen pohjoisesta Hakaniemeen loppuvuoden ajaksi.

- Väliaikaisen yhteyden rakentaminen sovitettiin hyvin yhteen Kruunusiltojen työmaan kanssa. Tiukassa aikataulussa pysyminen oli hieno onnistuminen kaikilta osapuolilta, kehuu projektijohtaja **Jari Kivi**, joka vetää Kruunusiltojen operatiivisen toiminnan käynnistämisen projektia (KOTKA).

Kaupunkiliikenne uusi maaliskuussa myös ratikan syöttökaapelit Siltasaarenka-

dulla. Työt yhteensovitettiin kiskoyhteyden rakentamisen kanssa, jotta katu ei tarvinnut avata erikseen.

Suurin työmaa Hakaniemessä on Kruunusiltojen. Siltasaarenkadulla uusitaan vesija viemäriverkostoa sekä muuta vanhaa kunnallistekniikkaa. Samalla uusitaan Siltasaarenkadun raitiotie Hakaniementorin ja Pitkänsillan välillä sekä asennetaan uudet vaihteet Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan liittymään.

Radanrakennustyöt jatkuvat koko kesän ajan. Työt alkoivat Pitkänsillan pohjoispäädystä kohti Hakaniemen toria. Sen jälkeen vuorossa on Hakaniemenrannan ja Siltasaarenkadun välinen risteys ja vaihdeasennukset. Ennen katkon päättymistä Hakaniemessä järjestetään koeajot ja testataan myös uusien vaihteiden toimivuus.

Hakaniemen katkon osalta HSL suunnittelei ratikoille uudet reitit. Kaupunkiliikenteen liikennöintiyksikkö vastaa niiden liikennöinnistä. Poikkeusliikenne ja -järjestelyt ovat sujuneet hyvin, ja myös matkustajilta on tullut kiitosta.

Kruunusiltojen koeajot ja jännitteen nosto syksyllä
KOTKA-ryhmässä on seurattu tilannekuva Hakaniemen työmaista, katkosta sekä

aikataulutusta syksyllä hämmäyttävistä Kruunusiltojen ensimmäisistä koeajoista ja kantakaupungin raitiotien ajojännitteen nostamisesta.

- Katsomme KOTKA:ssa isoa kuvaa ja varmistamme, että osapuolet ovat tietoisia toistensa hankkeista ja pitävät kaikki ajan tasalla. Aikataulutuksen osalta koeajot ja jännitteen nosto ovat näimisissä. Kivi kertoo.

Uudet raitiotiet, kuten pikaratikkalinja 15 ja Kruunusiltojen raitiotie, rakennetaan korkeampaan 750 VDC-jännitetasoon. Kantakaupungin raitiotien ajojännite nostetaan syksyllä 600 voltin tasavirrasta (VDC) vastaamaan pikaraitiotien jännitettä, jotta sähköjakeluverkosta saadaan yhtenäinen.

Aikataulutuksella haetaan synergiahyötyjä, jotta Kruunusiltojen Hakaniemen osuus

voidaan koeajaa syksyllä suoraan korkeammalla jännitteellä. Koeajoja on tulossa myös Laajasaloon.

Kaupunkiliikenne on tehnyt ja tekee paljon valmistelevia toimia niin infraan kuin kalustoon jännitteen nostoa varten. Esimerkiksi nivelraitiovaunujen komponentteihin on tehty muutoksia. Artic-raitiovaunuihin muutokset tehdään myöhemmin ohjelmistopäivityksellä. Raitiotien sähkönsyöttöjärjestelmiin tehtävät muutokset vaativat raitiolinjoiden lyhyen liikennöintikatkon syksyllä.

Kruunusillat-raitiotie yhdistää Laajasalon, Korkeasaaren ja Kalasataman Hakaniemeen vuonna 2027. Kaupunkiliikenne on yksi Kruunusillat-allianssin osapuolista.



Kunnossapitoyksikön johtaja Toni Harju sparraa, mutta ei hengitä niskaan

Toni Harju aloitti Kaupunkiliikenne Oy:n kunnossapitoyksikön johtajana huhtikuussa.

TEKSTI JA KUVA **EMMA RAHIKAINEN**

Toni Harjun tausta on VR:ltä, jossa hän ehti tehdä pitkän uran vuoroin VR kauko-, lähi- ja tavaraliikenteen kunnossapidon sekä kaluston modernisointiprojektiliiketoiminnan johtajana. Kaupunkiliikenteellä Harju haluaa korostaa työturvallisuuden merkitystä.

VR:n esihenkilötehtävissä koulutunut Toni Harju astui kunnossapitoyksikön johtajan saappaisiin huhtikuun lopuilla. Uudessa roolissa aloittaminen on ollut Harjusta antoisaa.

- Porukka on ottanut hyvin uuden kaverin mukaan, kertoo Harju.

Yhtiöittäminen ja kilpailutukset tuttua kauraa

Kaupunkiliikenteen maailma on mielenkiintoisen ja eroaa jonkin verran VR:n kuvioista.

- VR on ainakin toistaiseksi enemmän kaupallisempi organisaatio kuin Kaupunkiliikenne. Sen lisäksi Kaupunkiliikenteen kalusto on kevyempää, kertoo Harju.

Harjulla on myös taustaa organisaation yhtiöittämisprosessista, kun VR Kunnossapito Oy yhtiötettiin VR:n tytäryhtiöksi vuonna 2019. Kaupunkiliikenne Oy taas yhtiötettiin tunnetusti vuonna 2022.

Kilpailukykytoimenpiteet ovat Harjulle myös tuttuja edellisestä työstä. VR:llä tuotantoa ja materiaalogistiikkaa on tehostettu kaluston käytettävyyttä ja luotettavuutta silmällä pitäen. Harju oli vahvasti mukana myös HSL:n lähiliikenteen kilpailutuksessa, jonka VR voitti.

Kunnossapitoyksikössä Harjun ensimmäiset viikot ovat kuluneet pitkälti perehtymiseen, johon on sisällynyt muun muassa varikkovierailuja ja hankkeisiin tutustumista. Vaikka Harju tulee pyörimään tulevaisuudessa paljon metro- ja ratikkavarikoilla, on

hänen pääasiallinen työpisteensä Vallilassa.

Vaativa mutta valmentava

Harju näkee Kaupunkiliikenteen kunnossapidossa valoisan tulevaisuuden.

- Hienoa nähdä, että kasvumahdollisuuksia on paljon uusien raitiolinjojen ja tänä vuonna valmistuvan Kivikon konepajan myötä. Se on todella motivoivaa.

Kehityskohteita miettiessä Harju painottaa turvallisuuden merkitystä. Hän toivoo pystyvänsä jalkauttamaan työntekijöille turvallisuuteen liittyvää työkalutuuia entistä vahvemmin. Myös kustannustietämys ja kirjaustarkkuus kaipaavat kohennusta, jotta lähitulevaisuudessa on paremmat valmiudet arvioida kunnossapitokustannuksia mahdollisiin kilpailutuksiin liittyen.

Kunnossapitoyksikössä työskentelee yli 350 työntekijää. Harju kuvailee omaa johtamistyylään vaativaksi, mutta valmentavaksi. Johtajana hän haluaa tukea työkavereitaan tavoitteisiin pääsemisessä, mutta antaa tarpeeksi myös itsenäisyyttä.

- Tuen ja varmistan että asiat menevät eteenpäin, mutta en halua olla hengittämässä niskaan, kertoo Harju ja jatkaa:

- En halua antaa avaimet käteen -homia, vaan haluan, että työntekijät pääsevät myös itse mukaan tekemiseen ja kehittämiseen. Minulla on kaksi korvaa ja ainoastaan yksi suu, eli aion kuunnella asiakkaita ja hen-

Kunnossapitoyksikkö huolehtii metro- ja raitovaunukaluston, ratojen sekä pysäkkien, asemien ja kiinteistöjen huollosta ja kunnossapidosta.

Kunnossapitoyksikössä työskentelee yli 350 Kaupunkiliikenteen työntekijää.



kilöstöä herkällä korvalla.

Uudelta työntekijältä tulee myös aina kysyä, mikä olisi paras jäänmurtaja kahvihuooneessa. Tätä kysyttäessä Harju naurahtaa:

- Ihan perinteinen "Mitä kuuluu?" tuntuu toimivan. ●

Pesupojasta liikennemestariksi

TEKSTI JA KUVA **EMMA RAHIKAINEN**

Hilpas Mörön 90-vuotispäivää juhliittiin Vuosaaren Palvelutalo Cecilassa huhtikuun lopussa. Kaupunkiliikenteellä eli silloisella HKL:lla vuosikymmeniä kestäneen uran tehneen Hilpaksen hymy oli herkässä ystävien ympäröimänä.

Alunperin Karjalan Valkjärveltä kotoisin oleva Hilpas päätyi muutaman mutkan kautta Helsinkiin veljensä luokse. Veljen vaimon kontakti tarjosi töitä Liikennelaitoksella apumiehenä, tarkemmin pesupoikana vuonna 1956. Tehtäviin kuului raitiovaunujen siivoaminen ja myöhemmin myös asentajan

hommat.

Vuonna 1964 Hilpas palasi Liikennelaitokselle raitiovaunukuljettajaksi oltuaan pari vuotta välissä töissä palokunnassa. Raitiovaunukuljettajan ja tarkastajan tehtävien myötä Hilpas eteni aina liikennemestariksi toimien myös opettajana uusille raitiovaunukuskeille. Liikennemestarina Hilpas toimi aina eläkeikänsä, vuoteen 1992, asti.

- Ennen Liikennelaitoksella oli jopa 3500 työntekijää, kun raitiovaunuissakin oli omat rahastajat, kertoo Hilpas. Toista se on tänä päivänä, kun julkisilla pääsee kulkemaan mobiililipulla.

Harrastuksia pitää olla

Hilpaksen parhaimmat muistot HKL:ssä työskentelystä ovat peräisin kuorotoiminnasta. Kollega **Päivö Linnan** kehotuksesta Hilpas lähti mukaan kuorotoimintaan vuonna 1957.

Kaveriporukka muodostui muista kuorolaulajista, joista tuli Hilpaksen elinikäisiä ystäviä. Liikennelaitoksen mieslaulajat ry pääsi yhdessä esiintymään myös muihin Pohjoismaihin Yhteispohjoismaisen Laululiiton kautta. Kuoro matkusti Ruotsiin, Tanskaan, Norjaan ja aina Islantiin asti.

Kysyttäessä Hilpakselta, mitä terveisiä hän lähettäisi Kaupunkiliikenteen työntekijöille, hän toteaa:

- Harrastuksia pitää olla. Muuten se on aika yksitotista hommaa.

Erityiskiitokset haastattelun järjestämisestä Juhani Parikalle ja Tuula Laineelle.

Hilpas Mörö nukkui pois 13.5.2025, juuri 90-vuotissyntymäpäivänsä jälkeen. Hilpas-ta jäävät lämmöllä muistelemaan paitsi kuorokaverit Mieslaulajat ry:n kuorosta, myös omaiset sekä Kaupunkiliikenne Oy:n väki.

Kuorotoiminta on edelleen aktiivista Kaupunkiliikenteellä. Lue lisää sivulta 15! ●



Sateenkaariratikka ja yhdenvertainen työkuulttuuri

Kaupunkiliikenne on toista vuotta Helsinki Priden virallinen Working with Pride -kumppani. Viime vuodesta asti katukuvaa on ihastuttanut sateenkaariratikka, joka pääsee tänä vuonna avaamaan Pride-kulkueen Aleksanterinkadulla.

TEKSTI JA KUVA **MARIE VON BELL**

Sateenkaariratikka sai keväällä tuoreen teippauksen, ja sen voi bongata kaupungilta numerolla 447. Ratikka tuo väriä katukuvaan, mutta nyt se saa aivan erityisen roolin myös Priden päätapahtumassa kulkueen keulassa.

Perinteisesti kulkueessa on nähty kävelijöiden lisäksi vain rekkoja, mutta nyt mukaan saadaan myös esteeton ja sähköllä kulkeva ratikka.

- Olemme tietenkin valtavan ylpeitä tällaisesta mahdollisuudesta näkyä kulkueessa. Erityisen iloisia olemme siksi, että sateenkaariratikka kuljettaa Aleksanterinkadulta Kaivopuistoon juuri sellaisia henkilöitä, joille kulkueeseen osallistuminen muuten olisi haasteellista, kertoo Kaupunkiliikenteen viestintäpäällikkö **Elina Norrena**.

Kulkueeseen halukkaita osallistujia on kerätty Attendo Joenrannan yksiköstä. Sateenkaariratikan kyydissä matkaavilla on käytössä muun muassa erilaisia liikkumisen apuvälineitä.

- Sateenkaariratikka pääsee kulkueessa edustamaan ydinajatusta siitä, kuinka raide liikenne mahdollistaa liikkumisen esteettömästi, vastuullisesti ja kestävästi ihan meille kaikille, Norrena summaa.

Pride-yhteistyön sanomasta hyötyvät kaikki

Pride-yhteistyö on osa Kaupunkiliikenteellä tehtävää yhdenvertaisuustyötä. Työllistämme suuren joukon eri alojen ammattilaisia erilaisista taustoista ja lähtökohdista. Yhdenvertainen ja kunnioittava työilmapiiri tukee hyvinvointia ja työssä onnistumista. Se näkyy myös yhtiön arvoissa.

Pride-kumppanuuden kautta saatuja oppeja hyödynnetään muun muassa henkilöstöohjeiden ja käytäntöjen laatimisessa sekä työsuojelun ja esihenkilötyön kehittämises-

sä ja perehdyttämisessä.

Tällä hetkellä Kaupunkiliikenteellä on käynnissä muun muassa Epäasiallisen käytöksen ehkäisy -kampanja, jossa ohjataan huomiomaan toisia kunnioittavasti työpäikällä. Olemme myös kehittäneet toimintamalejamme niin, että kaikille on selvää, millaista työyhteisöä haluamme rakentaa. Pride-yhteistyö tukee myös Kaupunkiliiken-

teen tavoitetta luoda erinomaista työntekijäkokemusta.

Tänä vuonna Kaupunkiliikenne on mukana myös Helsinki Priden ja Vamos Helsingin luotsaamassa Sense of Belonging -hankkeessa. Hankkeessa edistetään seksuaali- ja sukupuolivähemmistöihin kuuluvien nuorten työllistymistä tarjoamalla työkokeilu-



Mikä Working with Pride?

Helsinki Pride -yhteisön Working with Pride -työn tavoitteena on moninaisuutta arvostava työpaikkakulttuuri. Working with Pride -kumppanit sitoutuvat edistämään yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa yhteiskunnassa vuoden jokaisena päivänä. Yhteistyön kautta organisaatiot saavat muun muassa tietoa, toimintamalleja ja koulutusta.

Kuljettajat ovat Kaupunkiliikenteen käyntikortti

Kaupunkiliikenteen raitiovaunu-, metro- ja kaupunkiliikennekuljettajien sekä esihenkilöiden työvaatteet uudistuvat. Uusissa vaatteissa korostuvat uusi brändi-ilme ja kuljettajien toiveet.

TEKSTI JA KUVAT **MARIE VON BELL**

Jokainen kuljettaja toimii Kaupunkiliikenteen käyntikorttina töissä ollessaan.

- Kuljettajien vaatehankinnat ovat meille todella iso satsaus. Jo ennen kilpailutuksia teimme kuljettajille kyselyn siitä, mitä huomioita ja toiveita heillä uudesta mallistosta olisi. Vaatteet ovat meille tärkeä imagollinen tekijä, kertoo vaatehankinnossa tiiviisti mukana ollut liikennöintiyksikön ryhmäpäällikkö **Nora Syrjälä**.

Jutun kirjoitushetkellä Kaupunkiliikenteellä työskentelee 762 kuljettajaa. Suurten raidehankkeiden, kuten seuraavana vuorossa olevien Kruunusiltojen, valmistuessa kuljettajien määrä nousee tuntuvasti. Lisäksi omanlaisensa mallisto hankitaan liikennöinnin esihenkilöille.

Joustoa ja kestävyyttä

Kuljettajilta haluttiin mielipiteitä valitusta mallistosta, joten heitä haettiin koekäyttöryhmään. Ryhmäläiset pystyivät testaamaan

vaatteita erilaisissa olosuhteissa ja tositoimis-

sa kentällä. Koekäyttöryhmään valikoitiin kuljettajia niin metro-, raitiovaunu- kuin kaupunkiliikennekuljettajista, ja valinnoissa pyrittiin siihen, että ryhmäläiset edustavat työntekijöitä mahdollisimman monipuolisesti. Testiryhmä sai kommentoida suunnitelmia, ja ryhmäläiset saivat vaatteet kokeiluun maalisuussa. Varsinainen vaatteiden käyttöön-

otto aloitetaan kesäkuussa. - Tämä on kuitenkin istumatyötä, joten lähtökohtana olivat joustavuus ja mukavuus, ja siinä olemme nähtävästi hyvin onnistuneet. Kestävyyden näkee sitten pidemmän ajan kanssa, Syrjälä pohtii.

Koekäyttöryhmä on antanut tasaiseen tahtiin kommentteja vaatteista, ja ne ovat kiinnostaneet myös toimittajaa TOOLS Finland Oy:tä. Muutoksiakin on tehty jo palautteiden pohjalta.

- Esimerkiksi pipo meni vaihtoon, siitä tuli

heti palautetta. Se oli liian kapea. Kesäkuussa palautetta saadaan isommalta massalta ja muutoksia saatavaa tulla lisää. Eihän meidän ole järkeä pitää mallistossa mitään selaista, mikä ei toimi, Syrjälä toteaa.

Logot painatetaan paikan päällä tarpeen mukaan vaatteiden sovituksen yhteydessä.

Kaupunkiliikenne tutuksi

Kuljettajille työvaatteissa tärkeintä on käytönmukavuus, mutta samalla halutaan tuoda esiin Kaupunkiliikenteen brändiä.

- On tärkeää, että kuljettajat tunniste- taan meidän työntekijöiksemme. Logoja on suurennettu ja ne on sijoitettu uudella tavalla. Työvaate on myös kuljettajien matkalippu, joten on tärkeää, että logo on näkyvillä, jos lähtee vaikka aamulla bussilla töihin. Samoin ryhmäpäälliköiden ja liikennetyönjo- don on oltava työvaatteista helposti tunnistettavissa meidän henkilökunnallemme, Syrjälä kertoo. ●



Uudessa mallistossa logot ovat entistä näkyvämpiä.



Koekäyttöryhmässä ollut metrojunankuljettaja ja kouluttaja Elli Kirves kehui uusia housuja paljon entisiä mukavammiksi.



Herttoniemen metroaseman sisä- ja ulkotiloja kunnostetaan

Metroaseman lippuhalleissa kunnostetaan pinnat sekä uusitaan valaistus, julkisivulasit ja verkkoseinämät. Hissi ja liukuportaat uusitaan loppuvuoden aikana. Työt valmistuvat vuoden 2025 lopulla.

Kesän aikana uusitaan metroaseman piha-alueen kivetyt ja parannetaan valaistusta. Betoniset istutuslaatikot korvataan ruukkuistutuksilla. Asemalle tulee myös lisää polkupyöräpaikkoja ja bussikatosten teräsovat huolletaan ja katteet pestään.

Kaupunkiliikenne toteuttaa metroasemalla lisäksi kokeiluja yhdessä Helsingin kaupungin innovaatioyhtiö Forum Virium Helsingin kanssa osana Euroopan unionin rahoittamaa PilotGreen-hanketta. PilotGreenissä kehitetään uusia ja innovatiivisia vihreän infrastruktuurin ratkaisuja kaupunkieihin. ●

Kontulan metroaseman perusparannustyöt jatkuvat

Kontulan metroaseman vuonna 2024 alkanut perusparannus jatkuu. Länsipäädyn sisäänkäynti on valmistunut ja seuraavaksi ryhdytään kunnostamaan itäpäädyn sisäänkäyntiä. Kontulan metroaseman laituritasolle metroradan taakse asennetaan taideseinä lisäämään aseman viihtyisyyttä. Taideseinä toteutetaan yhteistyössä paikallisen toimijan eli Kontula Art Schoolin kanssa. Työt vaativat yhden raiteen ajoa Kontulassa, mutta tällä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta metron aikatauluun. ●

HSL LYHYESTI

HSL:n kesäliikenne tuo muutoksia aikatauluihin 16. kesäkuuta. Osalla vuoroista aikataulut muuttuivat jo 2.6. Uudet aikataulut ovat nähtävissä Reittioppaassa. Aikataulut vaihtuvat pysäkeillä jo etukäteen, joten omien matkojen aikataulut kannattaa tarkistaa Reittioppaasta joko HSL-sovelluksessa tai hsl.fi-verkkosivulla. Kesäliikennekaudella osa busseista kulkee harvemmin ja koululaislinjat jäävät tauolle. Raitiolinjat kulkevat kesäaikana pääosin 12 minuutin välein. Linja 1T liikennöi päivittäin ja linja 1 ei kulje 16.6.–10.8.

10.6. alkaen Helsingin keskustassa sijaitsevan Kaisantunnelin Pyörätallin käyttö edellyttää, että pyöräilijä on rekisteröitynyt HSL:n Pyöräpysäköintipalvelun käyttäjäksi HSL-tunnuksella vahvasti tunnistautuneena. Rekisteröitynyt käyttäjä voi päästä Pyörätalliin sisään joko HSL-kortilla ja PIN-koodilla tai Android-puhelimella käyttäen Google Walleitiin lisätävää HSL-Pyöräpysäköintitunnistetta. Pyörätallin käyttö on jatkossa entistä turvallisempaa, kun jokaisen käyttäjän tulee rekisteröityä ja tunnistautua vahvasti. Google Walleitin tunnisteen käyttöönoton myötä sisäänpääsy myös monipuolistuu.

Joukkoliikenteen vuoden 2025 suuret työmaat ja niiden poikkeusjärjestelyt ovat täydessä vauhdissa. Raitiovaunut eivät kulje Pitkäsillan yli ja ratikat käyttävät Siltasaarenkadulla väliaikaista Hakaniemen päätepysäkkiä. Vuosaaren ja Rastilan metroluikennettä korvataan busseilla. Nämä poikkeukset ovat voimassa syksyyn asti. Junaliikenteessä suurin poikkeus koittaa juhannuksena, kun junat eivät kulje Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan.



Raitiovaununkuljettajakurssi 6/24
Edessä vasemmalta: koulutuspäällikkö Marko Huupponen, Antti Parviainen, Sakari Marjanen, Antti Kaasalainen, Joonatan Metiäinen, Kari Ramstedt, Jussi Pajuniemi, Antti Hiekkala, Topi Ilola, Hiski Laine, Viljami Railosvuo, Sami Kuusiniemi, Jessica Nykänen, Mikko Puittinen, Joonas Siponen, Riku Salonen, Rasmus Tolonen, Elias Saukkonen, Kimi Burgos-Mattila, Timo Kaarakainen.
Takana vasemmalla: Tomi Mylläri, Jarno Hulkko. Takana oikealla: kouluttajat Rosa Laitinen ja Jussi Eskelinen, ajo-opettaja Andreas Wenman.



Raitiovaununkuljettajakurssi 1/25
Takana vasemmalta: ajo-opettaja Kai Toivonen, Mikko Boberg, Mika Rautio, Eemeli Ruokonen, Jukka-Pekka Listenmaa, Hannu Eskelinen, Anton Tervo, Juho Maunumäki, Otso Vuorinen, Valtteri Limnell, Ari Paukku, Ano Junkkarinen, Leon Owen, Harri Tiensuu, Ville-Matti Suontausta, Mira Lintunen, Walteri Lummi, kouluttaja Rosa Laitinen. Edessä vasemmalta: Sami Laaksonen, Mika Virtanen, Lasse Salminen, Patrik Leksis, Kasperi Kyyrä, Sampsa Pakarinen, Suvi Makkonen, Mikko Laine, Timo Kautto, Niki Sydänmaa, koulutuspäällikkö Marko Huupponen.



Metrojunankuljettajakurssi 3/2024
Takana vasemmalta: Miisa Keränen, Jesse Kangasmäki, Juho Pärssinen, Risto Saari, Mari-Anne Dzanko. Edessä vasemmalta: Sirpa Hilonen, Kristian Nieminen, Cesar Mutikainen, Xhafer Qallaku, Mika Saarinen, kouluttaja Sari Borgman, koulutuspäällikkö Marko Huupponen.



Metrojunankuljettajakurssi 1/2025
Takana vasemmalta: Visa Hallamaa, Katja Parkkonen, Päivi Taino, Kalle Saretsalo, Matti Koskinen, Joonas Reijonen, Jonne Heinonen, Koulutuspäällikkö Marko Huupponen. Edessä vasemmalta: Mira Kontturi, Joni Suojanen, Abdikarin Omar, Harry Eklund, Pasi Smalin, Anu Laine.

Tule mukaan kuoroon!

Kuorotoiminta on edelleen aktiivista Kaupunkiliikenteellä ja mukaan saa liittyä kuka vain halukas. Lisätietoja kuoroon liittymisestä antaa yhdistyksen sihteeri. Lue Hilpas Mörön kuoromuistoista sivulta 11. kalle.lehteva@gmail.com

Raitiolinjan 13 tunneliin näyttävä graffititeos

Kaupunkiliikenne Oy ja Helsingin kaupunki toteuttivat Vallilanlaakson ratikkatunneliin vesiaiheisen graffititeoksen yhteistyössä Helsingin kaupungin nuorisopalveluiden katutaide-toimiston kahden nuoren sekä neljän ammattitaiteilijan kanssa. Näyttävällä katutaiteella halutaan elävöittää ja kaunistaa betonitunnelia ja raitiolinjan 13 reittiä.

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVAT **MARIE VON BELL**

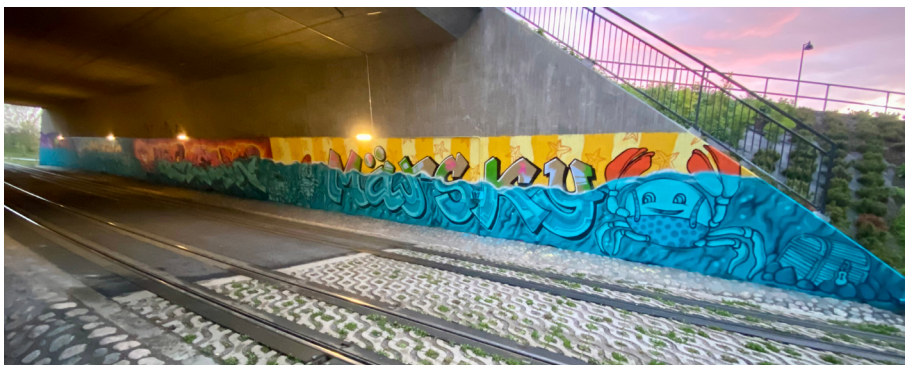


Raitiolinjan 13 tunneliin toteutettu kokonaisuus koostuu graffiti- ja katutaide-teoksista. Ne liittyvät vesielementteihin, liikun-taan ja Helsinkiin. Tunnelin seiniä koristavat erilaiset tekstit ja hahmot, kuten kalat.

Vesiteema valikoitui läheisen Mäkelänrin-teen uintikeskuksen inspiroimana. Loppu-tulos on taiteilijoiden näkemys aiheesta, sillä he saivat itse suunnitella ja toteuttaa teokset.



Maalaustyötä koordinoi nuorisopalvelui-den katutaide-toimiston nuoris-o-hjaa-ja Samuli Turunen. Turusella itsellään on yli 35 vuoden kokemus katutaiteesta, ja hän on graffitin Suomen mestari.



Maalaustyö toteutettiin yöaikaan toukokuussa raitiolinjan 13 liikennöintiaikojen ulkopuolella. Maalattua pinta-alaa tunnelissa on noin 200 neliömetriä.