

# LIIKENNEPEILI

Merja Haverinen

**Resurssisuunnittelija  
varmistaa työvuorojen  
toimivuuden**

**Metroinfraa uudistetaan ensi vuonna**

- 3 **Pääkirjoitus**  
Uusia järjestelmiä ja strategiakauden 2027–2030 valmistelua
- 4 **Työntekijän päivä**  
Resurssisuunnittelija Merja Haverinen varmistaa työvuorojen toimivuuden
- 6 **Kruunusilloilla loppuspurtti**
- 7 **Näkökulma**  
Rohkeaa ja rehellistä
- 8 **Metroinfraa uudistetaan ensi vuonna**
- 10 **Metroasemien identiteettiä vahvistetaan konseptisuunnitelman avulla**
- 11 **Working with Pride**  
Pienet teot voivat olla tärkeimpiä

- 12 **Työhyvinvointi**  
Valmentava johtamistapa juurtumassa osaksi arkea
- 13 **Kohti hiilineutraliutta**  
Vastuullisuusstrategia rakennetaan yhdessä osaksi arkea
- 14 **Lyhyesti**
- 15 **Meillä Kaupunkiliikenteellä**
- 16 **Onnistunut rekrytointiprosessi parantaa tunnettuuttamme**

## Uusia järjestelmiä ja strategiakauden 2027–2030 valmistelua

Toiminnanohjausjärjestelmien uudistus on ohittanut ensimmäisen etapin. Talouden ja hankinnan TA-KO-projekti on saatu päätökseen, ja MS Dynamics on ollut käytössä vuoden alusta lähtien. Käyttöönotto ei ole ollut helppo, erityisesti ostotilausten laatiminen on herättänyt turtautumista eri puolilla organisaatiota ja on haastanut operatiivista toimintaa. Samalla se on kuitenkin tuonut näkyväksi arjen ja sopimushallinnan kannalta keskeisiä kehityskohteita. Nyt jatko projekti keskittyy järjestelmän käytettävyyden parantamiseen.

Loppuvuoden aikana liikennöinnissä otetaan käyttöön IVU-järjestelmä, joka korvaa nykyisen Winbus-järjestelmän. Samassa yhteydessä uudistetaan myös kuljettajien työvuorojen jakomalli. Nykyinen malli perustuu niin sanottuun vanhemmuusperiaatteeseen, jossa työvuoroalinnassa etusija määräytyy työuran pituuden (HKL + KLOY) mukaan.

Kaupunkiliikenteen hallitus ja henkilöstön edustajat sopivat vanhemmuusperiaatteesta luopumisesta jo vuonna 2021, mutta toteutus on viivästynyt järjestelmäpäivityksen vuoksi. Nyt periaatteesta luovutaan, koska se ei enää vastaa työelämän tasapuolisuusvaatimuksia. Tavoitteena on jakaa työvuorot jatkossa oikeudenmukaisemmin ja tarjota kaikille yhtäläiset mahdollisuudet vaikuttaa omiin työvuoroihinsa.

Muutosneuvottelujen rinnalla on järjestetty 15 työpajaa henkilöstön kanssa. Työpajoissa on yhdessä etsitty ratkaisuja sujuvaan työvuorosuunnitteluun ja työhyvinvoinnin tukemiseen. Mukana on ollut kuljettajia kaikista ryhmistä sekä hen-

kilöstön edustajia. Mallin kehittäminen jatkuu kesän ja alkusyksyn aikana.

Kaupunkiliikenne Oy aloitti toimintansa vuonna 2022, jolloin laadimme myös strategian vuosille 2023–2026. Nyt ensimmäinen strategiakausi on päättymässä, ja uuden strategian valmistelu vuosille 2027–2030 etenee suunnitellusti. Hallituksen on tarkoitus hyväksyä uusi strategia elokuussa, minkä jälkeen se esitellään henkilöstölle syyskuussa.

Tavoitteena on tehdä uudesta strategiasta aiempaa selkeämpi ja konkreettisempi – sellainen, joka ohjaa arjen tekemistä entistä paremmin. Kerromme tästä lisää syyskuussa.

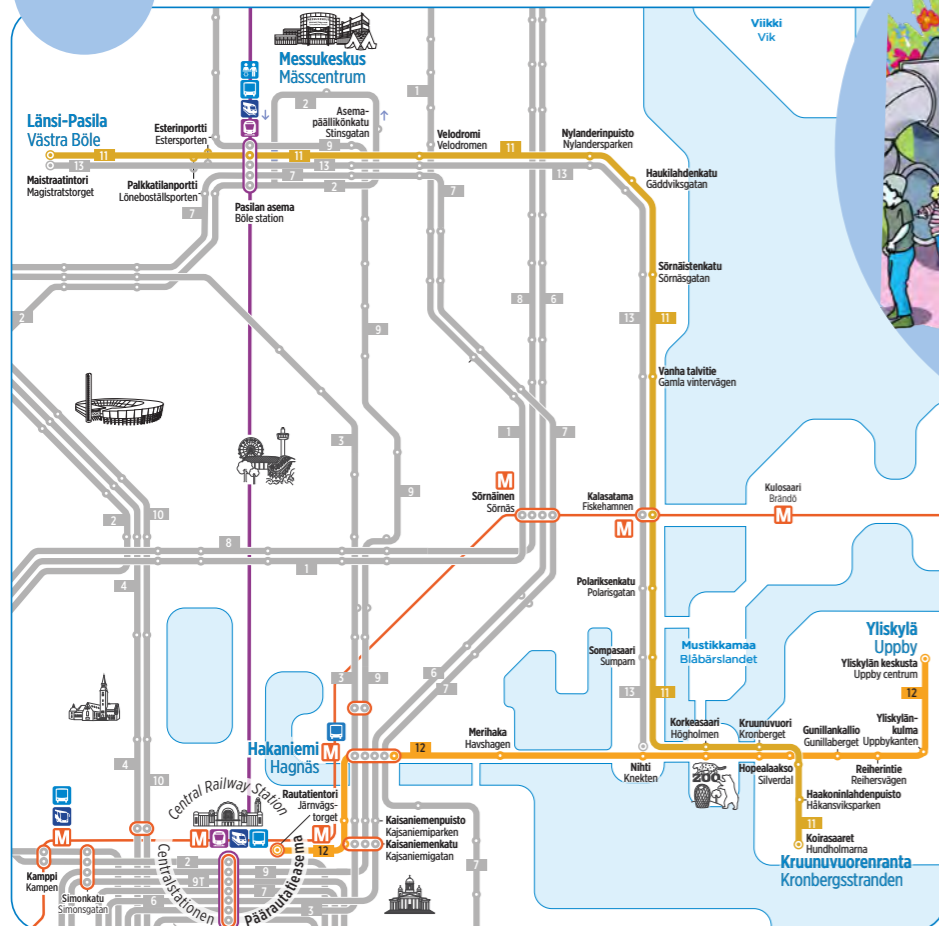
Hyvän työn jälkeen olemme ansainneet rentouttavan kesäloman.

Aurinkoista kesää kaikille! ●

**Juha Hakavuori**  
toimitusjohtaja



### 6 Kruunusilloilla loppuspurtti



Anna palautetta Liikennepeilistä!

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

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  
Lotta Lind, p. 050 595 9501

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

paula.kunnas@kaupunkiliikenne.fi  
Hannes Saarikoski  
hannes.saarikoski@kaupunkiliikenne.fi  
Antti Nousiainen  
antti.nousiainen@kaupunkiliikenne.fi

Ulkoasu, taitto ja reprotyö: Elina Rajala

Kannen kuva: Marie von Bell

Paino: Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi: Maxisilk 130 g  
ISSN 0786-9657

**LIIKENNEPEILI**

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



# Resurssisuunnittelija Merja Haverinen varmistaa työvuorojen toimivuuden

Merja Haverinen aloitti reilu puoli vuotta sitten Kaupunkiliikenteen kunnossapitoyksikön resurssisuunnittelijana. Työssään hän varmistaa, että työvuorot toimivat ja tukee samalla työnjohtajien työtä.

TEKSTI JA KUVAT LOTTA LIND

**M**erja Haverinen on saapunut Ruskeasuon varikolle tyypilliseen tapaansa jo seitsemältä.

- Työnjohtajat aloittavat myös omat työnsä aikaisin, ja ensimmäinen palaverikin voi olla jo heti seitsemältä, Haverinen kuvailee.

Tänään mukaan on lähtenyt myös yksi Haverisen koirista: Pinkie. Työkaverit ovat tottuneet jo siihen, että Haverisen mukana kulkee ajoittain koira.

- Yhtenä päivänä työkaveri tuli kysymään, missä koira on tänään, kun olin saapunut varikolle ilman koira, Haverinen naurahtaa.

## Kokonaan uusi tehtävä

Haverinen aloitti reilu puoli vuotta sitten Kaupunkiliikenteellä kokonaan uudessa tehtäväs-

sä resurssisuunnittelijana kunnossapitoyksikössä. Uusi tehtävä perustettiin kokoamaan vastuuta yhdelle henkilölle, joka pystyy hahmottamaan kokonais kuvan, yhtenäistämään toimintamalleja ja pitämään langat käsissä työvuorosuunnittelun osalta.

Työvuorosuunnittelu tehdään käytännössä Exceleissä. Yhteistyössä pääluottamusmiehen kanssa Merja on kehittänyt työvuorosuunnitteluun uusia yhtenäisiä pohjia.

Ensimmäiseen puoleen vuoteen uudessa tehtävässä on mahtunut paljon uuden opetelmista.

- Excelin pyörittämisen lisäksi olen päässyt tutustumaan siihen, mitä kaikkea täällä kunnossapitoyksikössä tehdään, Haverinen kertoo.

Vastikään hän tutustui Kivikon konepajan

alueeseen.

- Se tuo lisää ymmärrystä työvuorojen suunnitteluun, kun hahmotan paremmin, miksi joku työvuoro on esimerkiksi raskaampi kuin toinen.

Kunnossapidossa eri tehtävissä työskentelevien työnkuvat vaihtelevat paljon. Esimerkiksi huoltojärjestelijöiden työ eroaa merkittävästi muiden kunnossapidossa työskentelevien arjesta, mikä pitää ottaa huomioon työvuoroja suunniteltaessa.

Kokonaan uusi tehtävä kunnossapitoyksikössä toi mukanaan myös oman jännityksensä.

- Koska tehtävä oli uusi, asetin itselleni korkeat tavoitteet myös onnistua työssäni, Haverinen kuvailee työssä aloittamista.

Päivien aikana hän liikkuu myös varikoiden välillä tapaamassa työnjohtajia ja henkilöstöä. Yhteistyö on keskeinen osa työtä.

- Olen siellä missä on tarvetta. Teen paljon yhteistyötä työnjohtajien ja luottamusmiesten kanssa, ja välillä keskustelen suoraan työntekijöiden kanssa työvuoroista.

Varikolle saapuessaan Haverinen pyrkii aina kohtaamaan ihmiset kasvotusten.

- Käyn moikkaamassa paikalla olevia ja yritän olla helposti lähestyttävä. On tärkeää, että kynnys ottaa yhteyttä pysyy matalana.

## Osaamisen kehittäminen osana työvuorosuunnittelua

Työvuorosuunnittelun kehittäminen on osa kokonaisuutta. Haverisen toiveena on saada koulutukset nivottua osaksi työvuorosuunnit-

telua.

- Olen kartoittanut työntekijöiden osaamista. Tavoitteena on varmistaa, että kaikki pääsevät tarvittaviin koulutuksiin ja ne tulevat suoritettua.

Ennen Kaupunkiliikennettä Merja työskenteli turvallisuusosalalla. Alanvaihto ja uusi työehtosopimus jännittivät aluksi, mutta vastaanotto oli lämmin.

- Olen viihtynyt todella hyvin. Olen saanut paljon tukea HR:ltä ja työnjohtolta, ja apua niiltä, jotka ovat aiemmin suunnitelleet työvuoroja.

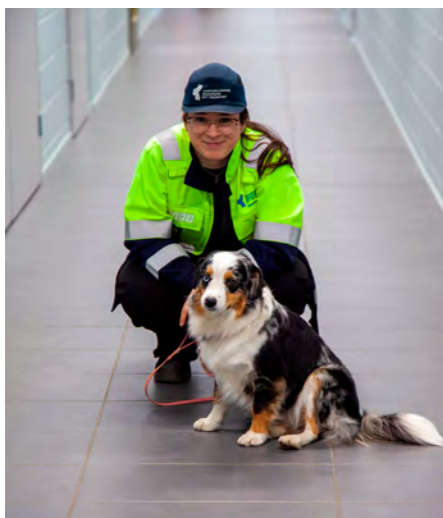
Positiivinen palaute on jäänyt erityisesti mieleen.

- Täällä annetaan paljon palautetta kasvotusten. On ollut kiva saada sitä myös työntekijöiltä! ●

Kuka?



- Resurssisuunnittelija Merja Haverinen, kunnossapitoyksikkö.
- **Tätä et tiennyt minusta**  
Pääsin tänä vuonna toteuttamaan nuoruuden haaveeni kilpailemalla valjakkourheilussa groomina. Koskaan ei ole liian myöhäistä tavoitella unelmia!



**Klo 8:10**

Tuotantoinsinööri Elina Bak hakee Merjan Pinkie-koiran hetkeksi hoitoon.



**Klo 9:00**

Merja ja työnjohtaja Mia Pettersson käyvät läpi tulevia työvuoroja ja keskustelevat, miten työvuorotoiveet saataisiin toteutettua.



**Klo 10:00**

Pinkie-koira saa rapsutuksia kouluttaja Irene Burmanilta ja Marina Kiviniemeltä.

**Klo 12:00**

Lounaan jälkeen Eetu Salokari saapuu tapaamaan Merjaa. Eetu sijaistaa pääluottamusmies Pasi Laakkosta. He tarkistavat yhdessä työntekijöiden lomia.



**Klo 14:30**

Merja pakkaa tavarat ja käy sanomassa työkavereille heipat!



# Kruunusilloilla loppuspurtti

*Kruunusiltojen käyttöönoton valmistelut ovat loppusuoralla. Tavoitteena on aloittaa matkustajaliikenne jo loppuvuodesta.*

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVAT **AARNI SALOMAA** JA **HSL**

**K**aupunkiliikenne vastaanotti Kruunusillat-raitiotiejärjestelmän toukokuun lopussa Kruunusillat-hankkeelta. Tämän myötä vastuu ratainfraan ja sähkönsyöttöasemien kunnossapidosta ja hallinnasta sekä sähkökäytönjohtajuus, tekninen valvonta ja kulunvalvonta siirtyivät Kaupunkiliikenteelle.

Ennen matkustajaliikenteen aloitusta vuorossa ovat mittavat kuljettajien perehdytykset sekä turvallisen liikennöinnin edellytysten varmistaminen. Erityis- ja poikkeustilanteita harjoitellaan ja teknisten järjestelmien toimivuus testataan. Myös kunnossapito harjoittelee toimintaa uudessa

ympäristössä. Kuljettajien perehdytykset alkavat heinäkuussa ja jatkuvat syksyllä. Perehdytykset pidetään teoriaosuuden lisäksi käytännön harjoitteena uudella radalla. Lähes 600 raitiovaununkuljettajaa osallistuu yhden työpäivän pituiseen perehdytykseen. Koulutuksia pidetään aamu- ja iltavuorossa.

Elokuussa aloittaa vielä 30 uuden kuljettajan kurssi, josta valmistutaan kuljettajiksi ennen liikenteen aloitusta.

## Tällaisia uudet linjat ovat

Kruunusillat-hankkeessa rakennettiin uutta rataa 6700 metriä Hakaniemestä Laajasalon

Yliskylään ja lisäksi 1100 metriä Haakoninlahden lenkille, jossa on linjan 11 päätepysäkki.

Linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Kalasataman kautta Länsi-Pasilaan. Se kulkee yhteistä reittiä linjan 13 kanssa Sompaaren pysäkin ja Länsi-Pasilan välillä. Molemmat linjat kulkevat 15 minuutin välein, jolloin yhteisellä osuudella vuoroväli on 7,5 minuuttia.

Linja 12 liikennöi Yliskylästä Hakaniemen kautta Rautatienortille. Tiheimmillään linja kulkee 7,5 minuutin välein ja liikennöi noin kello 1.30 asti.

Hankkeessa rakennettiin kolme uutta siltaa, joista noin 1200-metrinen Kruunuvuo-

rensilta on Suomen pisin ja korkein silta. Raitiovaunut kulkevat sillalla 70 km/h. Linjojen keskinopeus on 22 km/h.

Raitiotien ajolangoissa on lämmitys Sil-tasaarenkadulta Kruunuvuorenrantaan asti. Automaattiset kiskonvoitelulaitteet on Laajasalon tien ja Koirasaarentien risteyksessä, Koirasaarentien ja Haakoninlahdenkadun risteyksessä sekä Haakoninlahden kääntöpaikalla.

Raitiotiellä on suunnanvaihtopaikkoja, jotka mahdollistavat yksiraiteisen ajon poikkeustilanteissa. Kruunuvuorensillallekin toteutetaan mahdollisuus yksiraiteisajoon. Sillalla on myös tuulivaroitusjärjestelmä.

Uusia linjoja liikennöidään Ruskeasuon varikolta Artic X54 -kaksisuuntavaunuilla. Toukokuun loppuun mennessä 18 uutta vaunua oli jo saapunut Helsinkiin. Vaunuja on tilattu yhteensä 23. Linjaa 11 on mahdollista liikennöidä myös vanhemmilla vaunuilla.

*Linjojen 11 ja 12 liikenne alkanee loppuvuodesta. HSL päättää tarkan ajankohdan myöhemmin.*

## Rohkeaa ja rehellistä



**ON KEVÄT**, kuljen Hakaniemenranta – ja mietin menneitä vuosia Kruunusiltojen viestintätiimin jäsenenä. Koen ylpeyttä siitä, miten juuri tällä hankkeella tehtiin viestintää.

Raitiotiehankkeet herättävät suuria tunteita. Vastustajat ovat tunnetusti äänekkäitä. Rakennustöiden aiheuttamat häiriöt ja tutun ympäristön muuttuminen uudenlaiseksi harmittavat. Silti: ei näitä raitteita meille rakennettaisi, jos niitä haluvia olisi vähemmän kuin niitä vastustavia. Ei pidä unohtaa, että hankkeen herättämään tunneskaalaan kuuluvat myös kiihkeä odotus ja ilo.

On tärkeää elää mukana paitsi harmituksissa, myös ilossa. Positiivisia tunteita on mahdollista nostattaa viestinnän keinoin. Hauskuus ei ole turha: tutkimusten mukaan mikään ei yhdistä paremmin kuin yhdessä nauraminen. Se vahvistaa yhteisöllisyyttä ja kuuluksi tulemisen tunnetta, ja antaa myös hankkeen kannattajille luvan olla äänekkäitä.

Sosiaalisen median algoritmit toimivat valitettavasti siten, että vastakkainasettelu lisää näkyvyyttä. Kriittikköä ei tule säikähtää. Se voi olla väline, jonka avulla oma viesti leviää laajemmalle lukijakunnalle. Viestintä saa olla rohkeaa, vaikka se aktivoikin kriitikkoja. Avoimessa keskustelukultuurissa myös kannattajat ovat aktiivisia.

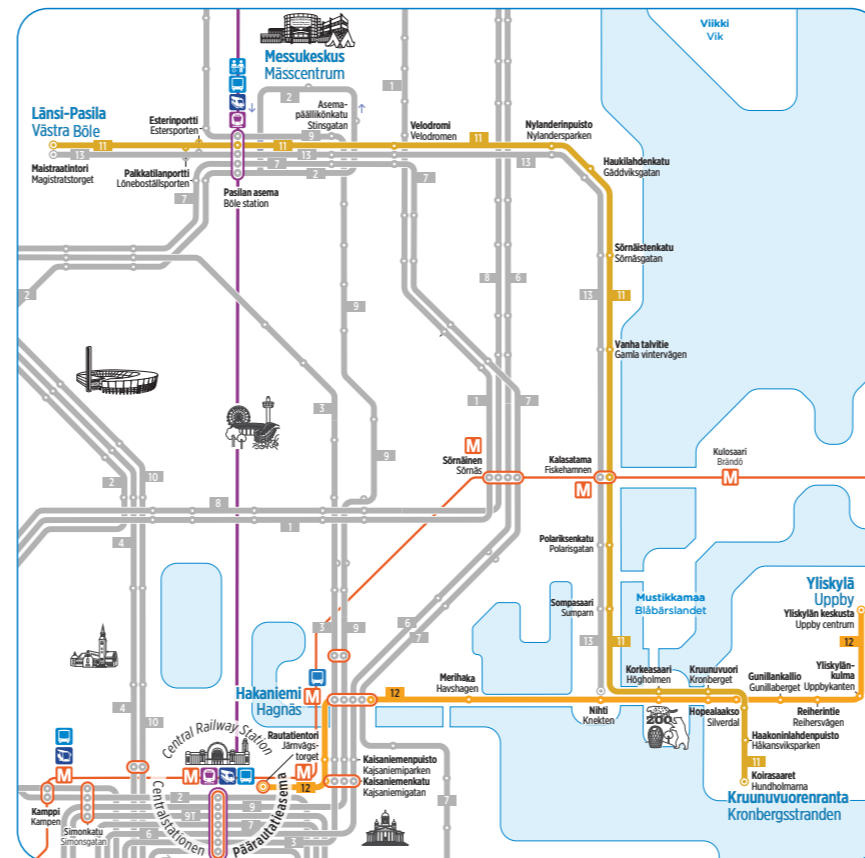
Selkeän ja rehellisen viestinnän ansiosta koko organisaation toiminta näyttöytyy vastuullisena ja hyvin johdettuna. Empatia on tärkeää, mutta yhtä tärkeää on myös seistä ylpeästi oman työnsä takana silloin, kun siihen on aihetta. Suoraselkäisyyteen kuuluu myös kyky kertoa, jos on mokattu. Kuinka ollakaan, rehellinen mokaaja saakin haukkujen sijaan vastavuoroisesti empatiaa ja ymmärrystä.

Kuljimme kaupunkilaisten kanssa käsi kädessä läpi melun, pölyn ja muuttuvien liikennejärjestelyjen. Rakentamisen melskeissä ärsyynnyttiin, mutta myös naurettiin yhdessä vaikkapa salolaiselle työmaatilannevideolle tai ihmiskatapultille. Kokoonnuimme yhdessä juhlimaan valmistuneita kohteita, viimeispänä Kruunuvuorensiltaa, jonka käyttöönotto oli kansanjuhla vailla vertaa.

Yliä on jäljellä juhlista isoin: uuden raitiotien matkustajaliikenteen aloitus. Suuria tunteita koetaan varmasti silloinkin, mutta luulenpa niiden olevan pelkästään sellaisia, jotka kääntävät suupielet ylöspäin pitkäksi aikaa. Suomen ja ehkä koko maailman upein merellinen raitiotieyhteys on syntynyt. Hyvää matkaa!

**Tuija Vilhomaa**  
viestinnän asiantuntija, YIT  
Kruunusillat-hanke

Linjojen 11 ja 12 yhteinen reittiosuus kulkee Kruunuvuorensiltaa pitkin. Sillalla ajetaan 70 km/h.





# Metroinfraa uudistetaan ensi vuonna

*Kaupunkiliikenne uusii Junatien metrosillan Kalasataman ja Sörnäisten välillä ensi vuonna. Töiden vuoksi metrolienteeseen tulee seitsemän kuukauden mittainen katko. Metrokatkon aikana uusitaan ja korjataan laajasti muutakin metroinfraa.*

TEKSTI KAISA MUTKA JA EMMA RAHIKAINEN  
KUVAT KAUPUNKILIIKENNE OY/AARNI SALOMAA, EMMA RAHIKAINEN

Junatien metrosillan uusimisen vaatiman metrokatkon aikana Kaupunkiliikenne kunnostaa ja uusii Herttoniemen ja Kalasataman välillä useita metrosiltoja sekä peruskorjaa Kulosaaren ja Sörnäisten metroasemia. Kyseessä on metroinfran kaikkien aikojen suurin peruskorjauskokonaisuus.

Kaupunkiliikenteelle hankekokonaisuuden suunnittelu ja läpivienti on mittava työ.

Se sitoo ison joukon ammattilaisia ja vaatii saumatonta yhteistyötä. Kaikilla kokonaisuuteen kuuluvilla projekteilla on projektipäällikkö, joka vastaa oman hankkeensa etenemisestä. Koska hankkeisiin hyödynnetään metrokatkoa, kaikki projektit on sovitettava myös ajallisesti juuri oikeaan kohtaan.

- Suuren kokonaisuuden hallinnassa auttaa, kun on selkeät vastuunjaot sekä tiedo-

tuskäytännöt, joilla varmistetaan hyvä tilannekuva kaikille osapuolille, kertoo Junatien sillan projektipäällikkö **Eero Valkama**.

## Metrokatkon haittoja pyritään vähentämään

Metrokatko aiheuttaa väistämättä harmia matkustajille ja kysymyksiä siitä, ovatko näin pitkät liikennekatkot perusteltuja.

- Toimiva joukkoliikenne voi tuntua itses-



tänselvyydeltä, mutta sen ylläpitämiseksi on tehtävä paljon töitä ja aika ajoin myös tällaisia suurempia korjauksia, jotka aiheuttavat palveluun katkoksia. Valkama sanoo.

Kaupunkiliikenne on kiinnittänyt hankkeen edetessä paljon huomiota siihen, että kaupunkilaisille aiheutuisi töistä niin vähän haittaa kuin mahdollista.

Junatien sillan uusimisen vaatima metrokatko päätettiin hyödyntää täysimääräisesti niin, että kaikki lähialueella oleva kunnostusta vaativa metroinfra korjataan katkon aikana. Näin vähennetään uusien metrokatkojen tarvetta tulevaisuudessa.

Kalasataman asema joudutaan pitämään suljettuna metrokatkon ajan, mutta sulku-aikaa saatiin lyhennettyä huomattavasti alkuperäisestä suunnitelmasta.

Näiden lisäksi korvaava joukkoliikenne ja työmaiden ympäristöjen poikkeusjärjestelyt suunnitellaan toimiviksi.

## Palautteiden avulla sujuvammat järjestelyt

Kaupunkiliikenne aloitti Junatien sillan uusimisen valmistelevat työt keväällä. Sillan ympäristö on nyt työmaa-alueita, ja alueella on autoilijoille, pyöräilijöille ja jalankulkijoille poikkeavia liikennejärjestelyjä. Metro liikennöi normaalisti ensi keväänä alkavaan metrokatkoon saakka.

Valkama kertoo, että poikkeusjärjestelyt on pyritty järjestämään mahdollisimman sujuviksi, mutta kaupunkilaisilta saatu palaute on tärkeää.

- Liikennejärjestelyistä on saatu palautetta, ja niitä on kehitetty vielä toimivammiksi ja paremmin ymmärrettäviksi.

Lisätietoa:

[kaupunkiliikenne.fi/metrokatko2027](http://kaupunkiliikenne.fi/metrokatko2027)

## Metrolienteen katko 2027

**Metro ei liikennöi Herttoniemen ja Hakaniemen välillä 3.5.-8.12.2027. Kalasataman metroasema on suljettu 26.4.-15.12.2027. HSL järjestää korvaavaa liikennettä metrokatkon ajalle.**

## Kaupunkiliikenteellä kokemusta hankkeiden yhteensovittelusta

Kalasataman metrokatkon kokonaisuuden johtamisesta vastaa Kaupunkiliikenteen infrakehityspäällikkö Anni Suomalainen. Hänen työhönsä kuuluu metrokatkon aikaisten hankkeiden yhteensovittaminen.

Luotto yhteistyöhön eri toimijoiden kanssa on vankka. - Kaupunkiliikenteellä on hoidettu aikaisemminkin metrokatkoja - meillä on siis organisaationa tästä vahvaa asiantuntemusta, kertoo Suomalainen.

Kaupunkiliikenne toimii hankeohjelmakokonaisuuden omistajana ja työn tilaajana. Hankkeita koordinoidaan yhdessä HKL:n, Helsingin kaupungin ja HSL:n kanssa.





## Metroasemien identiteettiä vahvistetaan konseptisuunnitelman avulla

Jokaisella metroasemalla on omat tunnistettavat piirteensä, joiden siemenet kylvetään jo arkkitehtien suunnittelupöydillä. Metroasemien elinkaaren aikana tehdään lukuisia toimenpiteitä, jotka saattavat muuttaa niiden luonnetta.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** JA **KAISA MUTKA**  
KUVAT **KAISA MUTKA**, **ULLA PAUKKU** JA **NEA HOLOPAINEN**

**K**aupunkiliikenteen hallinnoimien metroasemien muutoshankkeiden omistajille ja projektipäälliköille on laadittu työkaluksi ohje konseptisuunnitelman laatimiseksi. Sen avulla tunnistetaan, vahvistetaan ja säilytetään ominaispiirteitä, jotka muodostavat kunkin aseman identiteetin.

- Tarkoituksena on luoda hankkeiden tueksi johdonmukainen ja monistettava toimintatapa, jota on helppo ylläpitää. Ohje myös auttaa tunnistamaan metroaseman

ominaispiirteet, kuten arkkitehtuurin ja muotokielen, ja vaalimaan niitä, kertoo hankkekehityspäällikkö **Kirsi Borg**.

Uuden toimintatavan myötä sidosryhmiä ja matkustajia osallistetaan laajasti. Sitä kautta saadaan monipuolisesti selville eri näkökulmia liittyen mm. metroasemien selkeyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen ja viihtyisyyteen.

- Jokaisen metroaseman identiteetti muotoutuu vuosikymmenten varrella, lisäksi kunkin aseman ympäristö luo ase-

maan leimansa. Haluamme osallistamalla selvittää, miten kaupunkilaiset kokevat metroaseman nyt ja mitä he toivovat sitä kehitettävän, Design Manager **Mari Siikonen** täsmentää.

### Palautetta matkustajilta

*"Uusi valaistus on hämmästyttävän kaunis. Se tuo minulle päivittäin todella paljon iloa! Etenkin pimeänä vuodenaikana valaistus pääsee oikeuksiinsa ja teki ihmeitä koko asemalle."*

*"Ihanaa kuinka nuhjuisesta rähjästä on kuoriutunut tyylikäs helmi. Siitäkin huolimatta, että rakennus on sama vanha. Varsinkin valaistus teki todella vaikutuksen. En olisi ikinä uskonut että tällä parannuksella olisi näin mieletön vaikutus. Upea kokonaisuus."*

**Kirsi Borg**



**Mari Siikonen**



Suurimmassa osassa metroasemia löytyy taidetta, joka rakentaa osaltaan aseman identiteettiä. Jo metroasemien rakennusvaiheessa taiteelle on usein budjetoitu tietty summa. Taideteos voi olla esimerkiksi maalaus, reliefi, installaatio, valokuva, graffiti, veistos tai valotaideteos.

### Mikä on metroaseman identiteetti?

Paikan, kuten metroaseman, identiteetti tarkoittaa niitä piirteitä, merkityksiä ja kokemuksia, joiden kautta ihmiset tunnistavat ja kokevat sen erityiseksi ja erottuvaksi. Identiteetti voi koostua sekä fyysisistä että sosiaalisista tekijöistä.

Siilitien metroaseman tunnelma ja merkitys on erilainen kuin Kampin. Sörnäisten metroaseman keltaiset seinät ja Rastilan metroaseman laiturialueen kalliainen seinämä ovat hyviä esimerkkejä metroasemien tunnistettavista piirteistä.

### Herttoniemen metroasema

Kaupunkiliikenteen tavoitteena on myös metroasemien kunnostustöiden yhteydessä säilyttää asemien identiteetti ja arkkitehtuuri sekä luoda niistä mahdollisimman miellyttäviä ja toimivia liikkumisympäristöjä.

Herttoniemen metroaseman kunnostustöiden suunnittelussa pyrkimyksenä oli aseman teknisen kunnon parantamisen lisäksi säilyttää metroaseman ominaispiirteet ja lisätä viihtyisyyttä.

Suunnittelussa otettiin huomioon matkustajilta tulleet toiveet ja säilytettiin aseman omaleimaisuus. Tukena käytettiin matkustajille vuonna 2024 tehdyn kyselyn tuloksia.

Kiitosta aseman perusparannus on saanut muun muassa lippuhallin tyylikkäästä valaistuksesta. Ilmeen suunnitteluun otettiin ideoita Herttoniemen lähimetsistä. ●

## Pienet teot voivat olla tärkeimpiä

**OLI YLLÄTTÄVÄN** helppoa sanoa, että käytän sukupuolineutraaleja termejä. Näin ajattelin toisena työpäivänäni viestintätiimin palaverissa. Vaikka itselleni on ollut aina selvää, kuka olen, sen ääneen sanominen vieläkin jännittää esittäytyessä uusille ihmisille. Joskus vieläkin jätän kertomatta, tai ajattelen, että on helpompi olla korjaamatta, jos joku käyttää väärää termiä.

Tiedän että pitäisi puhua. Yleensä väärinsukupuolitus on vahinko, mutta usein päässä pyörii kaikille tuttu "Mutta mitä jos-?" joka vaikeuttaa asian ääneen sanomista. Mitä jos toiset eivät ymmärrä? Mitä jos asiaa mitätöidään? Mitä jos sanomisesta huolimatta en tule kuulluksi?

Päädyin työkokeiluun Kaupunkiliikenteelle Helsinki Pride yhteisön ja Sense of Belonging hankkeen kautta. Näkyvä yhteistyö tarkoitti minulle sitä, että voin täällä olla täysin oma itseni ilman, että tarvitsee jännittää.

Työkokeiluni ajoittuikin juuri sopivasti kesälle ja tulen varmasti tekevään jonkinlaatuista Pride-sisältöä, mikä tuntuu todella mielekkäältä. Ehkä asiat, jotka itselleni ovat vuosien mittaan tulleet normaaleiksi, voivat olla joillekin aivan uusia. Toivottavasti jostain aivojeni sisältä löytyy tekstin pätkiä, jotka avartavat näkökulmia tai vain saavat pohtimaan, miten itse voisi olla vieläkin parempi ihminen muille. Mielestäni pienet teot voivat joskus olla aivan yhtä tärkeitä kuin suuretkin. Pienet teot leviävät helpommin, ja pian yksinkertainen asia voi auttaa jotakuta, jota et ole koskaan edes tavannut.

### Pintaa syvemmälle

Kaupunkiliikenne tuntuu itsestään selvältä termiltä. Kaupungin liikenne. Siinä se. Tuskin olen ainoa, joka ei ole ajatellut sitä sen enempää. Se kuitenkin sisältää enemmän kuin päältä päin näkee. Olen ehtinyt nähdä paljon kaikkea, mitä tapahtuu työ- ja koulumatkojen järjestämiseksi. Esimerkiksi, miten monimutkaiselta näyttää metron valvomo. Ymmärrys siitä, miten erikoistunutta työtä siellä tehdään, nosti arvostusta työntekijöitä kohtaan paljon. On hienoa nähdä, miten suuri kokonaisuus tarvitaan liikuttamaan ihmisiä arjessa.

Työkokeiluni kestää kaksi kuukautta. Niiden aikana haluan tehdä paljon kirjoitus-, kuvaus- ja videointitöitä. Olenkin jo pian tekemässä kampanjaa kesätyöntekijöistä.

On todella innostavaa mutta myös jännittävää olla mukana luomassa jotain, mitä monet ihmiset tulevat näkemään. Myös uusien ihmisten tapaaminen on vienyt välillä epäjumalavainualueelle. Yritän silti pitää aina mielessä, että epäonnistuminen on sallittua ja yleensä muitakin jännittää ihan yhtä paljon. Tärkeintä on kuunnella, ymmärtää ja oppia virheistä.

**Allu Laurila,**

Viestinnän työkokeilija

*Sateenkaariratikka on myös tänä vuonna mukana Pride-kulkueen kärjessä 276. Tervetuloa mukaan!*

# Valmentava johtamistapa juurtumassa osaksi arkea

*Kaupunkiliikenteen esihenkilöille suunniteltu valmentavan johtamisen hanke alkoi keväällä. Valmennuksen tavoitteena on vahvistaa esihenkilöiden valmentavaa johtajuutta ja työsuojeluosaamista sekä tukea siirtymistä entistä osallistavampaan johtamistapaan.*

TEKSTI KAISA MUTKA KUVA ELINA NORRENA

**K**aupunkiliikenteellä toteutetaan valmentavan johtamisen periaatteita. Siinä esihenkilö toimii mentorina ja valmentajana, joka tukee ja haastaa työntekijöitä.

- Esihenkilöille on pidetty jo aiemmin paljon koulutuksia, mutta valmentavan johtamisen juurtuminen aidosti osaksi toimintaa vaatii johtamistavan syvällistä ymmärrystä ja esihenkilöiden osallistamista, kertoo hanketta koordinoiva HR-kehittämisspääällikkö **Hannu Pekkala**.

## Käytännön harjoittelua työpajoissa

Valmennuskokonaisuus koostuu kuudesta käytännönläheisestä työpajasta, joiden teemoina ovat muun muassa ratkaisukeskeinen ohjaus, haastavien tilanteiden käsittely, ongelmanratkaisu ja työntekijöiden vahvuksien tunnistaminen.

Työpajoissa teemoja käydään läpi teorian kautta, mutta pääasiallinen työskentelytapa on käytännön harjoitteet. Niissä harjoitellaan esimerkiksi vaikean asian puheeksi ottamista, epäasialliseen käytökseen puuttumista ja keskustelunavauksia. Kaupunkiliikenteen arvot ohjaavat teemojen käsittelyä.

- Esihenkilöt saavat valmennuksesta työkaluja oman työn tueksi. Tavoitteena on myös sisällyttää valmentavan johtamisen teemat osaksi talon toimintamallia niin, että uusillakin esihenkilöillä on heti käytössään valmentavan johtamisen malli, sanoo Pekkala.

Valmennukseen osallistuva kunnosapidon HSEQ-pääällikkö **Aki Roivainen** toivoo saavansa itselleen työkaluja, joilla kannustaa, johtaa ja ottaa ihmisiä mukaan

muutoksiin.

- Työpajojen parasta antia on ollut keskustelut haastavista teemoista. Harjoittelemme muun muassa sitä, miten haastavia tilanteita käsitellään ja miten keskusteluihin valmistaudutaan. Esimerkiksi muutoksen johtaminen on teema, joka vaatii esihenkilöiltä osaamista. Esihenkilöiltä valmentavan johtamisen ideologian sisäistäminen vaatii halua aidosti muuttaa kulttuuria ja kykyä johtaa asioita ihmisten kautta, Roivainen sanoo.

## Kehittämisyhmä seuraa valmennuksen etenemistä

Valmennuskokonaisuus kestää vuoden, ja siihen osallistuvat kaikki esihenkilöt.

Valmennuksen etenemisen tueksi on perustettu kehittämissyhmä, jonka tehtävänä on vuoden mittaan muun muassa tarkastella, eteneekö hanke haluttuun suuntaan ja käydä työpajoista tulleita palautteita läpi. Kehittämissyhmä myös palvelumuotoilee esihenkilöille valmentavan johtamisen työkalupakkia.

Valmentavan johtamisen hanke on osa Kaupunkiliikenteen toimintakulttuurin kehitysprojektiin kuuluvaa esihenkilötyön kehittämistyötä.

Työsuojelurahasto rahoittaa valmentavan johtamisen hankkeesta 80 prosenttia. Valmennus toteutetaan yhdessä Poukamalla Oy:n ja Ascension Oy:n kanssa. ●



Esihenkilöt osallistuvat valmennuksen aikana kuuteen työpajaan.



Kaupunkiliikenteen vastuullisuusperiaatteet kuvaavat sitä, mitä arvojemme mukainen toiminta käytännössä tarkoittaa. Montako arjen vastuullisuustekoa löydät kuvasta?

# Vastuullisuusstrategia rakennetaan yhdessä osaksi arkea

*Yhdessä Kaupunkiliikenteen uuden strategian kanssa laaditaan vastuullisuutta koskeva strategia, jotta vastuullisuus saadaan entistä järjestelmällisemmin osaksi yhtiön, yksiköiden ja tiimien arkea.*

TEKSTI HENNA KUKKONEN KUVITUS SPARKSOF/LIISA KETOLA

**V**astuullisuus Kaupunkiliikenteellä liittyy ympäristöön, sosiaaliseen vastuullisuuteen sekä hyvän hallintotavan mukaisiin käytänteisiin. Teemat ovat rakentuneet viime vuonna ensimmäistä kertaa tehdyn kestävyysraportointiin pohjalta. Raportti mukailee eurooppalaisia kestävyysraportointistandardeja.

- Kaupunkiliikenteellä on tehty vastuullisuuteen liittyviä toimia jo pitkään, mutta kestävyysraportoinnin myötä meille valkeni, että vastuullisuusteemoja ei johdeta riittävän systemaattisesti ja tavoitteellisesti, kertoo vastuullisuuspääällikkö **Maija Sarpo**.

Jotta tämä voidaan varmistaa jatkossa, molempia strategioita tehdään nyt tiiviisti rinnakkain ja vastuullisuus kytketään tiukemmin yhtiön strategiaan.

Systemaattisen strategian avulla on myös helpompi kertoa, mitä kaikkea teemme, jotta olemme entistä vastuullisempi työnantaja ja yhtiö, Sarpo sanoo.

- Julkisen toimijana on erityisen tärkeää voida näyttää, että käytämme yhteiskunnan varoja vastuullisesti.

## Analysista ja työpajoista strategiaan

Vastuullisuus koskettaa koko yhtiötä, ja myös vastuullisuusstrategiaa laaditaan useiden yksiköiden voimin. Myös vastuuasetettujen tavoitteiden toteutuksesta jaetaan asianosaisille yksiköille ja tiimeille.

Käytännössä strategiatyötä tehdään työpajoissa. Työstämisessä käytetään apuna kaksoisolennaisuusanalyysia.

- Analyysin avulla pystytään tunnistamaan, millaisia vaikutuksia toiminnallamme on ympäröivään yhteiskuntaan ja toisin päin, sanoo projektipääällikkö **Krista Holopainen**.

Työpajoissa lähdetään liikkeelle jo asetetuista tavoitteista ja toimenpiteistä, joita täydennetään tarvittaessa analyysin tulosten perusteella.

- Joidenkin teemojen osalta lähdetään enemmän tyhjältä pöydältä. Tällöin määritellään toimenpiteet, tavoitteet ja mittarit sekä visio eli pidemmän tähtäimen suunta.

## Strategia muuttuu maailman mukana

Vastuullisuusstrategian laatiminen on

aloitettu toukokuussa, ja se lanseerataan alkusyksystä, samoihin aikoihin yhtiön uuden strategian kanssa. Molemmat strategiat valmistuvat ennen kuin yksiköt ja tiimit aloittavat seuraavan vuoden suunnittelun.

- Tällä tavalla vastuullisuusteemat saadaan tehokkaasti sidottua yksiköiden normaaliin tekemiseen ja arkeen, eivätkä ne jää vain irrallisiksi asioiksi, Sarpo sanoo.

Kuten yhtiön strategia, myös vastuullisuusstrategia laaditaan muutamaksi vuodeksi eteenpäin. Vastuullisuusstrategiaa tullaan tarkentamaan ja täydentämään vuosi kerrallaan ja kehittämään edellisten vuosien perusteella.

- Maailma muuttuu nopeasti, joten myös strategian täytyy olla elävä ja päivittyvä. Voimme suunnitella toimintaamme, mutta emme ole siihen sidottuja, vaan voimme tehdä muutoksia tarpeen mukaan, Holopainen toteaa.

Vuoden 2025 kestävyysraportti ja Kaupunkiliikenteen uudistuneet vastuullisuusvisiot: [kaupunkiliikenne.fi/vastuullisuus](https://kaupunkiliikenne.fi/vastuullisuus) ●

## Helsingin seudun uuden kaupunkipyöräpalvelun kilpailutus tavoitteena käynnistää kesällä 2026

Tavoitteena on, että Helsingin seudun kunnat voivat keväällä 2028 ottaa käyttöön uuden kaupunkipyöräjärjestelmän. Se tulee olemaan useassa seudun kunnassa toimiva yhtenäinen, helpokäyttöinen ja käyttäjälle edullinen.

Uuden palvelun käyttöönotto on viivästynyt, sillä markkinaoikeus päätti 25.11.2025 kumota kaupunkipyöräpalvelun tarjoajan valintaan liittyvän hankintapäätöksen. Kaupunkiliikenne on tehnyt päätöksen perusteella muutoksia hankintamalliin ja -asiakirjoihin. Kunnat ovat tutustuneet muutoksiin ja päättävät osallistuvatko yhteishankintaan. ●

## Uutta strategiakautta valmistellaan – strategia vuosille 2027–2030 julkistetaan syyskuussa

Kaupunkiliikenteen hallitus ja johtoryhmä ovat kevään aikana valmisteet Kaupunkiliikenteen uutta strategiaa vuosille 2027–2030. Työn tavoitteena on päivittää strateginen suuntamme vastaamaan muuttuvaa toimintaympäristöämme, vahvistaa kilpailukykyämme sekä varmistaa kyky tuottaa asiakkaillemme ja kumppaneillemme kestävä arvoa.

Strategiatyöhön on kevään aikana osallistunut laajalti Kaupunkiliikenteen henkilöstöä kyselyiden ja työpajojen kautta. Uusi strategia julkistetaan syyskuussa 2026. ●

## Kuulumisia suurista kaupunkiraidehankkeista

### Kannelmäen, Pohjois-Haagan ja Malminkartanon juna-asemien perusparannustyöt ovat alkaneet

Junaliikenne katkesi kesäkuun alussa Huopalahden ja Myyrmäen välisellä osuudella. Katko kestää noin kaksi kuukautta, ja sen aikana Kaupunkiliikenne toteuttaa kolmen omistamansa juna-aseman – Kannelmäen, Pohjois-Haagan ja Malminkartanon - perusparannukset, jotka jatkuvat liikennöintikatkon jälkeenkin.

Pohjois-Haagassa kunnostetaan laiturialue ja asemarakennusta. Kannelmäen aseman asemarakennus puretaan. Lisäksi laiturialueen betonireunaelementit ja pintarakenteet sekä ylikulkusillan rakenteita uusitaan. Malminkartanon juna-aseman tunnelissa tehdään koko tunnelialueen kattavat betonikorjaukset.

Perusparannusten myötä 1970-luvulla rakennetuista juna-asemista ympäristöineen saadaan huomattavasti toimivampia, turvallisempia, esteettömämpiä ja viihtyisämpiä.

### Länsiratikoiden rakentaminen on alkanut

Länsiratikat-projekti on aloittanut varsinaiset rakentamistyöt. Rakentaminen alkaa vaiheittain touko-kesäkuun aikana useassa kohteessa.

### Vantaan ratikka ja Vaaralan varikko

Vantaan ratikan rakentaminen etenee hyvää vauhtia, ja ensimmäiset kiskot asennettiin paikoilleen toukokuussa. Ratikkaa palvelevan Vaaralan varikon toteutus on raitinfraktuuriin osalta käynnistynyt kesäkuun alussa. Varikkorakennuksen projektijohtouran kehitysvaihe jatkuu syksyyn saakka, minkä jälkeen myös sen osalta siirrytään toteutusvaiheeseen. ●

## Kaupunkiliikenteen kesätyöt kiinnostavat

Olemme saaneet iloksemme ja hyödyksemme eri toimipaikkoihimme yhteensä 24 uutta kesätyöntekijää 12:een eri työtehtävään.

TEKSTI ULLA PAUKKU KUVA METRON LIIKENTEENOHJAUS

Hakemuksia kesätyöpaikkoihimme tuli liki tuhat.

- Meillä on jo jonkin aikaa ollut yleisesti paljon hakijoita eri tehtäviin eivätkä kesätyöt ole poikkeus. Parin viime vuoden aikana brändimme on tullut yhä tutummaksi ja ydintoimintamme hahmotetaan paremmin. Se on yksi tärkeä syy hakijamäärien nousuun, HR-asiantuntija Sara Hynönen kertoo.

Kesätyöntekijöillä ja harjoittelijoilla on tärkeä tehtävä Kaupunkiliikenteen jatkuvuuden kannalta. Monet heistä ovat tehneet pitkän uran meillä.

Yksi kesätyöntekijöistämme on Liu Pitkänen, joka työskentelee Omaisuudenhallinnassa järjestelmäpalveluissa metron liikenteenohjaustiimissä.

Liun taival Kaupunkiliikenteellä alkoi jo vuonna 2018 ensin raitiovaununkuljettajana ja seuraavana vuonna myös metrojunankuljettajana. Viime tammikuussa hän aloitti työharjoittelussa omaisuudenhallintayksikössä. Liu opiskelee IT-insinööriksi Metropolian ammattikorkeakoulussa.

- Löysin mielenkiintoisen työpaikkail-

moituksen, otin suoraan yhteyttä metron liikenteenohjaukseen ja pääsin harjoittelemaan. Työporukasta tuli kuin perhe. Tuli ikävä takaisin ja pääsinkin kesätöihin!

Liu tekee monipuolisesti töitä eri yksiköiden, kuten Liikennöinnin ja Kunnossapidon kanssa toimistossa ja kentällä.

- Tykkään, että työ on ihmisläheistä ja liikkuvaa eikä koko ajan tarvitse istua vain koneen ääressä.

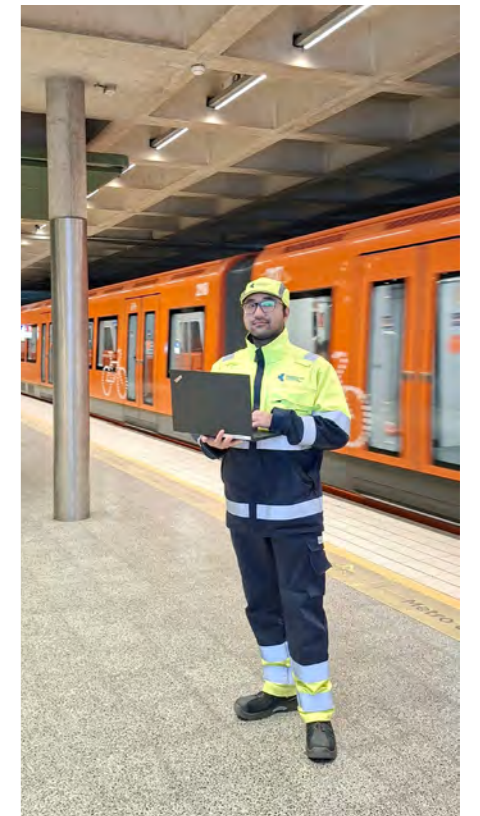
Liu on työskennellyt mm. metroliikenteen liikennemerkkien ja turvalaitteiden parissa. Kun METKA etenee, hän pääsee ahertamaan radioverkkojen parissa.

Liu tekee myös opinnäytetyönsä Kaupunkiliikenteelle tiedolla johtamisesta.

- Tee työt kunnolla, näytä että olet innokas ja kysele. Sillä tavalla kesätyön tai harjoittelupaikan jälkeen voi irrota jatkoa, Liu vinkkaa.

Entä miksi meille kannattaa hakea kesätöihin?

- Työ on monipuolista ja ala on erityisen. Täällä oppii paljon asioita, joita ei voi oppia koulussa. ●



Raitiovaununkuljettajakurssi 4/2025  
Kuvassa vasemmalta oikealle Jani Toropainen, Ilpo Wuokko, Jan-Krister Järvinen, Niko Väisänen ja Olli Vuorinen. Etualalla Minna Lotvonen.



# Onnistunut rekrytointiprosessi parantaa tunnettuuttamme

Rekrytointiprosessi on monille ensimmäinen kosketus Kaupunkiliikenteeseen. Siksi on tärkeää, että se toimii sujuvasti ja viestintä on selkeää ja mieleenpainuvaa. Rekrytointiprosessiin tullaan panostamaan tämän vuoden aikana yhä enemmän. Vuoden loppuun mennessä otetaan käyttöön uusi rekrytointijärjestelmä, ja sen myötä järjestetään esihenkilöille rekrytointikoulutuksia. Keväällä kuvasimme rekrytoinnin tueksi videoita metro- ja raitiovaunukuljettajista sekä metro- ja raitiovaunuvarikon ammattilaisista. Videot tullaan linkkaamaan sopiviin työpaikkailmoituksiin, ja ne löytyvät nyt myös Kaupunkiliikenteen YouTube-kanavalta.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **SAMI PERTILÄ**



Ruskeasuon raitiovaunuvarikosta kertovalla videolla kierrämme työnjohtaja Aatu Heikkisen johdolla tutustumassa kunnossapidon työhön, mutta samalla välittyy myös tiimin hyvä yhteishenki. Kaupunkiliikenteen brändin mukaisesti haluamme näyttäytyä aitona ja konstailemattomana, mutta huumoriakaan ei unohdeta.



Mystiseksikin koettu metrovarikko avaa omissa videosaansaan ovensa kaikille kiinnostuneille. Työnjohtaja Juulia Solannon johdolla selvitetään, mitä kaikkea metrovarikolla tehdään. Metrovarikolla työskentelee noin 100 ammattilaisista vaununkorjaajista tuotannon suunnittelijoihin, ja videolle on poimittu monipuolisesti erilaisia metron parissa työskenteleviä ammattilaisia kertomaan työstään.



Raitiovaunukuljettaja Marko Keinäsen kanssa kuvasimme informatiivisen videon, joka sai jo viikko julkaisunsa jälkeen yli 30 000 katselukertaa. Marko kertoo videolla selkeästi ja mielenkiintoisesti kuljettajan työstä, ja se yhdessä rekrytointimainoksen kanssa avitti kevään 2026 kuljettajarekrytoinnissa ennätysmäärään, noin 700 hakemukseen. Iso osa hakijoista kertoi hakeneensa kuljettajaksi Markon videon innoittamana. Raitiovaunukuljettajia haetaan nyt erityisesti laajenevan raitiovaunuliikenteen tarpeisiin.



Eea Karuvuo esittelee metrojunankuljettajan työtä, ja videota tullaan hyödyntämään rekrytoinnissa, kun metrojunankuljettajiksi haetaan taas uusia kokelaita. Jo jonkin aikaa metrokuljettajien tilanne on ollut hyvä ja vaihtuvuus vähäistä. Metrojunankuljettajan työ kuitenkin kiinnostaa laajasti, vaikka haku kuljettajaksi ei olisi käynnissä, ja Eean luotsaama video pitää huolen, että kiinnostus vain kasvaa.