

LIIKENNEPEILI

NRO3 2022

Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti

Toimitusjohtaja Juha Hakavuori:

**"Hyvin toimiva joukkoliikenne
on elinehto pääkaupunkiseudun
kehittymiselle"**

Kaupunki-
liikenteen
näköalapaikalla

**Hallituksen
puheenjohtaja
Minna
Salminen**

Työntekijän päivässä käyttöönottopäällikkö Ari Pekka Tarvainen

3 **Päätoimittajalta**
Aikansa kutakin

4 **Työntekijän päivä**
Metro laajenee – käyttöönottopäällikkö pitää huolta kokonaiskuvasta

6 **Toimitusjohtaja Juha Hakavuori: "Hyvin toimiva ja vastuullinen joukkoliikenne on elinehto pääkaupunkiseudun kehittymiselle."**

8 **Kaupunkiliikenteen näköalapaikalla: Minna Salminen**

10 **Raide-Jokerin käyttöönotto on edennyt koeajovaiheeseen**



11 **Työmuistoja**
Vesa Pänkäläinen: 40 vuotta valvomossa

12 **Työhyvinvointi**
Uusia kuljettajia haetaan jättimäisellä rekrytointiprosessilla

13 **Kaupunkiliikenne kannustaa vapaa-ajan harrastuksiin**

14 **Lyhyesti**

15 **Meillä Kaupunkiliikenteellä**

16 **Metro täytti 40 vuotta – juhlijuna kulki Itäkeskuksen ja Ruoholahden väliä**



sivu 8
Toimitusjohtaja Juha Hakavuori: "Hyvin toimiva ja vastuullinen joukkoliikenne on elinehto pääkaupunkiseudun kehittymiselle"



Aikansa kutakin

Tätä kirjoittaessani olen vielä hetken aikaa toimitusjohtajana. Lehden ilmestyessä olen jo palannut varsinaiseen tehtävääni HELI-yksikköön. Ehkä tässä kohtaa on hyvä hiukan tarkastella kulunutta yhdentoista kuukauden aikaa.

Joulukuussa pääsin aloittamaan uudessa tehtävässäni sellaisessa muutostilanteessa, joka oli meille kaikille uusi. Varmasti meitä kaikkia silloisen liikelaitoksen ja nykyisen yhtiön henkilöitä jännitti ja myös huolestutti, mitä tulevaisuus tuo tullessaan. Tällaiset inhimilliset tunteet kuuluvat muutostilanteisiin ja siksi niiden kuului meilläkin näkyä.

Varsinaisia muutoshetkiä meillä oli useita. Joillekin merkittävin hetki oli syyskuussa tehty päätös hallintomuodon muuttamisesta. Toisille muutos tapahtui helmikuun alussa, kun yhtiö virallisesti aloitti. Aika monelle muutospäivä oli toukokuun alku, kun työehtosopimukset muuttuivat. Nämä eri aikaan tapahtuneet muutokset pitkittivät meidän muutosmatkaamme, mutta onneksi kaikki nämä ovat jo takana ja voimme todeta suorittaneemme muutoksesta varsin hyvin.



Näin suuressa joukossa koimme muutosmatkan varmasti monella eri tavalla. Omalta osaltani kokemukset ovat enimmäkseen positiivisia. Negatiiviset tunteet liittyivät lähinnä tietyn ydinjoukon työmääriin. Kaikkein mukavimmalta tuntui se, että keskustelimme runsaasti koko henkilöstön kanssa.

Mielestäni kulttuurimme on koko ajan muuttunut keskustelevämmäksi ja yksiköiden väliset korkeatkin aidat ovat ainakin madaltuneet ja joissain kohdin jopa poistuneet. Toivottavasti osaamme jatkaa tätä kehitystä jatkossakin.

Toimitusjohtajan tehtävän hoitaminen juuri tämän ajan on ollut yhtä aikaa mielenkiintoista ja aika haastavaakin. Koen saaneeni vahvaa tukea henkilöstöltämme ja olenkin siitä kiitolinen. Mutta aikansa kutakin. Nyt palaan oikein mielelläni varsinaiseen tehtävääni, jossa riittää vielä tekemistä tämän muutoksen jälkimainingeissa. ●

Petri Lumijärvi
Va. toimitusjohtaja



Toimitusjohtajan tehtävän hoitaminen juuri tämän ajan on ollut yhtä aikaa mielenkiintoista ja aika haastavaakin.

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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

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

Päätoimittaja:
Petri Lumijärvi, p. 310 22418

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

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

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

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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Sami Perttilä

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

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



Metro laajenee – käyttöönottopäällikkö pitää huolta kokonaiskuvasta

TEKSTI JA KUVAT **KAISA MUTKA**

Käyttöönottopäällikkö **Ari Pekka Tarvaisella** on ollut työntäyteinen vuosi. Metron uusi osuus Matinkylästä Kivenlahteen on valmistumassa, ja Ari Pekan vastuulla on koordinoida käyttöönottoon liittyviä tehtäviä Kaupunkiliikenteellä.

- Koko organisaatiomme on mukana valmisteluissa, ja minun tehtäväni on luoda toimintaedellytyksiä eri osapuolille. Minulla on oltava käsitys kokonaisuudesta, jotta ymmärrän, mitä asioita on huomioitava. Pidän yllä tilannekuvaa ja välitän tietoa johdolle.

Kaupunkiliikenteellä metron uuden osuuden käyttöönotto tarkoittaa muun

muassa lukuisien järjestelmien toiminnan varmistamista.

- Minulla ei tarvitse olla syvällistä ymmärrystä eri järjestelmien tekniikasta, siihen meillä on osaavaa henkilöstöä. Teknistä tietämystä on kuitenkin oltava, jotta voin ottaa kantaa asioihin, pystyn koordinoimaan päätöksiä ja välittämään tietoa eteenpäin.

Yhteistyötä ja ajankäytön hallintaa

Metrolinjan jatkeen käyttöönotto eri tehtävineen vaatii toimivaa yhteistyötä. Viikoittain kokoontuu esimerkiksi koeajoja koordinoiva ryhmä, jossa pidetään yllä ti-

lannekuva ja ennakoidaan tulevaa; mitä radalla tapahtuu ja mitä asioita pitää selvittää, että päästään etenemään.

- Työni on hyvin vuorovaikutteista; pitää luoda yhteyksiä ihmisiin. On mukava tehdä tätä työtä ympäristössä, jossa kaikki ovat yhteistyöhaluisia. Apua löytyy aina, kun sitä tarvitaan.

Iso hanke on ollut opettavainen. Ari Pekan mukaan talon sisäiset vastuut ja roolit ovat hahmottuneet hankkeen myötä paremmin. Useassa hankkeessa työskentely samanaikaisesti vaatii kykyä hallita omaa ajankäyttöä ja toisaalta delegoida tehtäviä.

-On tietysti haastavaa, kun en ole voinut keskittyä ainoastaan länsimetroon. Olen

mukana myös Raide-Jokerissa, Kruunusilloissa ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeessa. Jos näihin liittyviä palavereja on peräkkäin, on pysyttävä paneutumaan heti toisen ison hankkeen asioihin. Aina ei ole mahdollista esimerkiksi perehtyä syvällisesti teknisiin ongelmiin, on pakko delegoida ja tietää, ketä voi vastuuttaa.

Asioihin on myös pystyttävä ottamaan kantaa, vaikka syvällistä tietoa ei välttämättä ole.

- Työni vaatii itsenäistä päätöksentekoa ja näkemystä asioista. On tehtävä päätöksiä, vaikka en olisi ihan varma, mikä on paras ratkaisu. Päätöksillä on pitkä kantama, ja se tietysti asettaa sopivasti paineita. ●

Kuka?



- Käyttöönottopäällikkö Ari Pekka Tarvainen, kunnossapitoyksikkö
- harrastukset: lukeminen ja hyvinvointia tukeva liikunta



◀ klo 8.55

Työpäivä alkaa käynnillä uudella Kaitaan metroasemalla. Asema on – kuten kaikki muutkin uudet asemat – jo täysin valmis.



◀ klo 9.45

Ari Pekka vaihtaa kuulumisia Länsimetro Oy:n Timo Hallikaisen kanssa Kaitaalla.

▶ klo 11.00

Ari Pekan työ vaatii tiivistä yhteistyötä muiden hankkeissa mukana olevien kanssa, niin talon sisällä kuin esimerkiksi Länsimetro Oy:n kanssa.

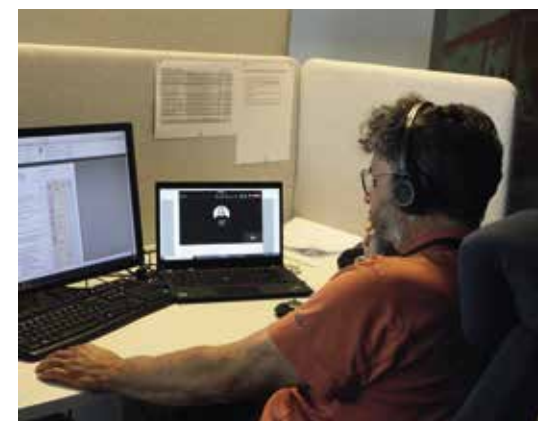


◀ klo 11.30

Kun liikenne metron uudella osuudella Kivenlahteen alkaa, Ari-Pekan työt jatkuvat muissa hankkeissa, erityisesti Raide-Jokerissa.

▼ klo 12.30

Iltpäivä kuluu palavereissa metrovarikolla. Jos päivän aikana ei ole kuin Teams-kokouksia, Ari Pekka tekee työpäivän usein kotona.



▶ klo 16.25

Työmatkat metrovarikolle ja takaisin kotiin taittavat pyörällä.



Toimitusjohtaja Juha Hakavuori: "Hyvin toimiva ja vastuullinen joukkoliikenne on elinehto pääkaupunkiseudun kehittymiselle"

Kaupunkiliikenne Oy:n uusi toimitusjohtaja Juha Hakavuori on joukkoliikenteen moniosaaja. Myös yhtiömuoto on hänelle johtajana tuttu. Mutta millaisia ajatuksia Hakavuorella on tulevaisuuden Kaupunkiliikenteestä?

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVA **SAMI PERTILÄ**

Hakavuorta Kaupunkiliikenteen toimitusjohtajan tehtävässä houkutteli paluu joukkoliikenteen pariin sekä kiinnostava kombinaatio operointia ja infran rakentamista ja kehittämistä.

- Työskentelin kahdeksan vuotta bussiliikenteen parissa, ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenne tuli hyvin tutuksi sinä aikana. Uskon, että kokemukseni joukkoliikenteestä ja eri toimialoilla toimivien yhtiöiden johtamisesta antaa hyvän pohjan, ja voin tarjota uusia näkökulmia toimintaamme.

Metron, ratikan ja lauttaliikenteen operointi pääkaupunkiseudun asukkailla on yhtiömme näkyvin osa, mutta yhtä olennainen rooli on infran rakentamisella ja kehittämisellä.

- Odotan innolla, että pääsen kartutta-

maan omaa tietämystäni infrahankkeiden johtamisesta ja toteuttamisesta, Hakavuori sanoo.

Vahvalle pohjalle on hyvä rakentaa

Hakavuori astuu toimitusjohtajan saappaisiin yhtiössä, jossa on hänen mukaansa vakaa pohja. Metro- ja raitioliikenteen asiakastytytyväisyysarvosanat ja meneillään olevat suuret raideliikennehankkeet kertovat vahvasta ammattitaidosta.

Vaikka pohja on rakennettu vahvaksi, maailma muuttuu, ja Kaupunkiliikenteen tulee muuttua sen mukana. Hakavuori kertoo olevansa keskusteleva johtaja, joka haluaa kehittää yhtiötä yhdessä henkilöstön kanssa.

- Haluan ensin tutustua yhtiön moni-

puoliseen osaamiseen ja ihmisiin ennen kuin otan tarkemmin kantaa siihen, mihin suuntaan toimintaamme kehitetään. Odotan ihmisten tulevan kertomaan minulle kehitystarpeista, joita voimme sitten yhdessä lähteä viemään eteenpäin. Tulevaisuuden askelmerkkeihin vaikuttaa myös yhtiön nyt päivityksen alla oleva strategia.

Hakavuori tietää, että haasteita ei tarvitse pelätä, sillä vain niitä ratkomalla pystymme kehittämään toimintaamme.

- Opin Fenniarailin vuosina sen, että raideliikenteessä kvartaali ei ole kolmen kuukauden jakso, vaan merkittävästi pitempi ajanjakso. Esimerkiksi kalustohankinnoissa puhutaan kymmenien vuosien käyttöajoista. Elinkaarikustannusten merkitys on

ratkaiseva asia sekä infrahankkeissa että kalustoinvestoinneissa.

Hakavuori muistuttaa, että systemaattinen toiminnan kehittäminen tarkoittaa isojen ja pienten askelten ottamista oikeaan suuntaan.

- Välillä otetaan pitempiä ja lyhyempiä askeleita eteenpäin ja ehkä peruutetaan joskus takaisinpäin. Lopulta tehty työ kuitenkin palkitaan.

Hiilineutraali tulevaisuus

Hyvin toimiva ja vastuullinen joukkoliikenne on elinehto pääkaupunkiseudun kehittymiselle. Sekä metro- että raitiovaunulinjastot tulevat laajenemaan merkittävästi lähivuosien aikana, ja se osaltaan mahdollistaa pääkaupunkiseudun kasvun kestävä kehityksen periaattein.

- Kaupunkiliikenne tulee tarjoamaan laadukasta, kustannustehokasta ja luotettavaa palvelua eri asiakkaillemme myös tulevaisuudessa. Yhtiön toiminnan tulee tukea sitä, että saamme pääkaupunkiseudulle yhä enemmän joukkoliikennematkustajia. Tämä on erityisen tärkeää, kun matkustajamäärät ovat laskeneet koronapandemian takia, Hakavuori kiteyttää.

Juha Hakavuori

- Juha Hakavuori siirtyy Kaupunkiliikenteen palvelukseen Fenniarailin toimitusjohtajan tehtävästä. Aiemmin hän on toiminut Helsingin Bussiliikenteen toimitusjohtajana ja arvokuljetusalalla.
- Harrastukset: Kuntoilu, elokuvat, kesällä satunnainen golfkierros
- Tätä et tiennyt minusta: Asun Toukolassa ja perheeseeni kuuluu vaimo Raija ja juuri lukion aloittanut Ano-tytär sekä espanjanvesikoira Vanja. Poikamme Joel opiskelee ja on muuttanut omilleen.

Tätä mieltä

Kysyimme henkilökunnaltamme, millaisia odotuksia uuden toimitusjohtajan aloittaminen heissä herättää.

Sari Litukka, hankintapäällikkö

"Jotta pysymme radikaalisti muuttuvan maailman mukana, tulee yhtiön hankintatoimea kehittää luotettavammaksi ja sujuvammaksi. Toivon uuden toimitusjohtajan tuovan yhtiöömme uusia ja raikkaita ajatuksia sekä selkeitä strategisia linjauksia hankintapalveluiden kehittämiseksi."



Marko Kaislama, raitiovaununkuljettaja

"Toivon selkeää linjausta yhtiön tulevaisuuden suhteen. Pääpainon tulisi olla siinä, että työntekijät viihtyvät omassa työssään ja tuntevat olevansa osa jotain yhteistä. Pidetään vanhoista hyväksi havaituista asioista kiinni, mutta uskalletaan tuoda myös raikkaita uusia tuulahduksia yhtiöömme. Toivon että uskalletaan myös tarttua ongelmatilanteissa 'härkää sarvista'."



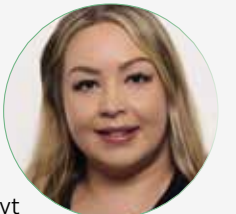
Eetu Salokari, vanhempi vaununkorjaaja

"Työntekijöiden hyvinvointi on asia, johon tarvitaan nyt isoja liikkeitä. Se on kaiken edellytys, jotta pysymme olemaan parhaita. Henkilöstö pitää ottaa mukaan sekä nykyisiin että tuleviin suunnitelmiin, ja päätöksissä on huomioitava myös meidän näkemyksemme. Kunnossapidon työntekijänä pyydän toimitusjohtajaa tutustumaan, millä tavalla mahdollistamme osaltamme liikennöinnin, koska yksikään pyörä ei pyöri ilman kunnossapitoa."



Sara Hynönen, ryhmäpäällikkö

"Odotan uudelta toimitusjohtajalta rohkeutta tuoda uusia ajatuksia esille ja selkeää johtamista kohti tulevaisuutta, jotta myös tulevaisuudessa olemme haluttu kumppani ja liikenteen toteuttaja. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää tilanteeseen, jossa olemme nyt pandemian ja yhtiöittämisen jälkeen. Muutokset ovat vaatineet henkilöstöltä venymistä ja uusiin toimintatapoihin sopeutumista. Kuljettajat ovat suurin henkilöstöryhmämme ja avainasemassa liikenteen toteuttamisessa, muutokset ovat näkyneet etenkin meillä arjen työssä ja herättäneet huolestunutta keskustelua taukotiloissa. Toivoisin itse myös aktiivista roolia henkilöstön suuntaan ja matalan kynnyksen vuoropuhelua henkilöstön kanssa. Meillä jokaisella Kaupunkiliikenteen työntekijällä on tärkeä rooli palveluiden toteuttamisessa."



Kaup Minr

TEKSTI JA KUVA KAISA MUTKA

"Kun minulle tarjottiin Kaupunkiliikenteen hallituksen puheenjohtajan tehtävää, ilahduin ja innostuin. Ehdin olla HKL:n johtokunnan puheenjohtajana viime kesästä lähtien, eikä toimiala ollut minulle entuudestaan tuttu. Kävin läpi vanhoja pöytäkirjoja ja yhtiöittämiseen liittyviä asiakirjoja jo ennen kuin yhtiöittämisestä tehtiin pää-

tös. Pääsin kärryille siitä, mitä tavoitellaan ja miten se voidaan saavuttaa. Toimiala on kiinnostava ja tärkeä; metro ja raitiovaunut ovat näkyvä osa Helsinkiä ja pääkaupunkiseutua, ja niiden avulla rakennetaan kestävää kaupunkia.

Olen jo tähän mennessä saanut oppia paljon uutta Kaupunkiliikenteen toiminnasta.

nasta. Kun aloitin puheenjohtajana, tustuin esimerkiksi siihen, minkä tyyppisiä päätöksiä täällä tehdään. Isoista hankinnoista ja hallinnollisesta työstä minulla oli jo lähtötilanteessa käsitys aiempien erilaisten luottamustoimien ja työni kautta.

HKL:n toiminnan siirtyminen yhtiöön on ollut oma lukunsa, ja työ tietysti jatkuu

meillä hallituksessa edelleen. Yhtiöön siirtyminen vaati paljon hallinnollista järjestelyä, ja se oli itsellenikin ehkä jonkinasteinen yllätys. Yhtiöittämisprosessi on kyllä minulle entuudestaan tuttu, ja tunnen hankintalain ja sopimusmaailman - siksi uskalsin tämän vastuun ottaa itselleni. Hallituksessa on tässä alkuvaiheessa tehty perusasioita, muun muassa hyväksytty sopimuksia, mutta seuraavan vuoden aikana odotan strategisempaa työskentelyä.

Yhtiö toteuttaa omistajien asettamat tavoitteet

Työskentely hallituksessa on luonteeltaan toisenlaista kuin aiemmin johtokunnassa. Johtokunnassa päätöksiä tehtiin poliittisista lähtökohdista ja melko muodollisesti, hallituksessa jokainen kantaa henkilökohtaista vastuuta ja tuo omaa erityisosaamista yhtiön käyttöön. Minun näkökulmastani muutos on suuri. Olen käynyt yhtiön hallituksen puheenjohtajille tarkoitetun koulutuksen, jossa korostettiin hallituksen vastuullista roolia.

Osakeyhtiölaki tuo hallitustyöskente-
lyyn tiettyjä piirteitä; on esimerkiksi sa-
lassa pidettäviä asioita, joita toki on ollut
aiemminkin.

Yhtiön tehtävä on vastata niiden ta-
voitteiden toteuttamisesta, joita omista-
jat sille asettavat. Hallituksen tehtävä on

**Kaupunkiliikenne
Oy:n hallitus**

- Minna Salminen, puheenjohtaja
- Joonas Turtiainen, varapuheenjohtaja
- Tuomas Rantanen
- Tero Anttila
- Marina Louhija
- Gunnar Heipp

pitää huolta siitä, että asiat etenevät yhteisössä.

Henkilöstön asema on haluttu turvata

Henkilöstö on yhtiön tärkein voimavara. Hallituksessa haluamme osaltamme vaikuttaa siihen, että henkilöstö luottaa yhtiön toimintaan ja valintoihin. Yhtiöittämistä ei tehty siksi, että toimintaa ajettaiisiin alas, vaan sillä tavoitellaan erityisesti seudullisten liikennejärjestelyjen kehittymistä. Tarkoitus on olla luotettavaa kaupunkiliikennettä hoitava yhtiö, joka toimii kuntarajojen yli.

Henkilöstön huoli yhtiöittämisestä on ollut oikeutettu. Yhtiön hallituksessa olemme osaltamme huolehtineet siitä, että asioista sovitaan yhdessä henkilöstön kanssa niin, ettei henkilöstön asema kokonaisuutena heikenny. Jotkut asiat ovat tietysti muuttuneet uusien työehtosopimusten myötä, mutta toisaalta nyt meillä on mahdollisuus esimerkiksi erilaisiin etuihin, jotka kuuluvat moderniin työelämään. Joitakin uudistuksia olisi tullut joka tapauksessa, ilman yhtiötäkin. Hallituksessa meillä on myös toiveena kehittää esimerkiksi tulospalkkiojärjestelmää, kun emme ole enää riippuvaisia kaupungin linjauksista.” ●



Minna Salminen

- Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen puheenjohtaja
- JUKO:n neuvottelupäällikkö
- Asuu Helsingissä
- Vapaalla koiran kanssa ulkoilua, sienestystä ja käsitöitä

Raide-Jokerin käyttöön- otto on edennyt koeajovaiheeseen

Pikaraitiotien käyttöönotto ei ole yksi yhtenäinen vaihe, vaan siihen kuuluu erilaisia prosesseja. Käyttöönottotestejä pystytään tekemään jo rakentamisen aikana, ja viimeisenä suoritetaan tekninen koeliikenne pikaraitiovaunulla.

TEKSTI **VIIVI SÄNKINIEMI** KUVAT **RAIDE-JOKERIN KUVAPANKKI**



ForCity Smart Artic X54 tuotiin Roihupellon varikolle heinäkuussa.



Raide-Jokerin raiteet saatiin valmiiksi Keilaniemen pääteasemalta Itäkeskuksessa sijaitsevalle väliaikaiselle pääteasemalle asti elokuun alussa. Rakentamisessa on siis päästy viimeistelyyn ja sähkötyöissäkin viedään viimeistä neljänestä.

Vaikka rakentaminen on vasta loppusuoralla, on Raide-Jokerin käyttöönottoa tehty jo kauan. Pikaraitiotien käyttöönotto koostuu tehdasteisteistä, rakentamisen aikaisista testeistä sekä teknisestä koeliikenteestä. Jo aiemmin tehtyjen tehdastestien ohella keväällä 2022 siirryttiin radalle rakentamisen aikaisiin testauksiin. Rakentamisen aikaiset testaukset jatkuvat vuoden 2022 loppuun asti. Myös esimerkiksi sähkönsyöttöasemilla järjestelmiä on käytetty aiemmin, mutta lopulliset kytkennät tehdään sitten, kun pikaratikka saadaan koeliikenteeseen.

Ennen vaunun tuontia linjalle testauksia on tehty kiskopyörämönkijällä. Sen avulla on pystytty esimerkiksi testaamaan aukean tilan ulottumaa, eli sitä, että ratikalla on tilaa kulkea ilman, että sen ulottumaan osuu minkäänlaisia kiinteitä esteitä. Lisäksi liikennevaloja on pystytty testaamaan etukäteen.

Tekninen koeliikenne käynnissä
ForCity Smart Artic X54 -vaunua on testattu kantakaupungin verkolla, jotta tar-

Raide-Jokeri-pikaraitiotietä on rakennettu alkukesästä 2019 asti. Ensimmäiset raiteet asennettiin marraskuussa 2019. Raiteet valmistuivat elokuun 2022 alussa ja ensimmäinen ForCity Smart Artic X54 saatiin Roihupellon varikolle heinäkuussa 2022. Tekninen koeliikenne on päästy aloittamaan varikolla, josta se lähtee etenemään koeliikennealueittain kohti Keilaniemeä.

vittavat tarkastukset ja ajokilometrit ovat kunnossa vaunun saapuessa Raide-Jokerin linjalle. Vaunu tuotiin uudelle Roihupellon varikolle heinäkuussa 2022, ja elokuussa tekninen koeliikenne päästiin aloittamaan varikolla.

Tekniseen koeliikenteeseen siirryttäessä monia asioita on siis jo testattu. Raide-Jokerin tekninen koeliikenne etenee varikon jälkeen koeliikennealueittain kohti Keilaniemeä. Loppuvuonna vaunun voi siis bongata Helsingin päästä, kun sillä aloitetaan linjan koeliikenne Roihupellosta.

Tekninen koeliikenne on osa laadunvarmistusta. Siinä raitiotieinfra, sähkö- ja tekniset järjestelmät sekä kalusto yhteiskäyttötastataan sekä tarvittaessa säädetään. Ilman vaunua ei voi testata ajolangan ja virroittimen kontaktia, liikennevalojen ilmaisuviiveitä tai sähkönsyöttöasemien kuormitusta.

Koeliikenne aloitetaan hidasajolla, jolla varmistetaan turvallinen liikkuminen ja infran ajettavuus, eli ajetaan raiteilla kävelyvauhtia. Sitten on järjestelmien testiajot, joissa testataan pysäkkialueen, vaihteenohjaus- ja liikennevalojärjestelmien toiminnallisuus ja suoritetaan tarvittavat muutokset ja vikakorjaukset. Kun hidasajo ja järjestelmien testiajot on suoritettu, siirrytään operointinopeuteen, eli ajetaan rataa suunnitellulla nopeudella. Tässä vaiheessa varmistetaan liikennevalojen ajoitukset. ●

Vesa Pänkäläinen: 40 vuotta valvomossa



ENSIKOSKETUKSENI silloiseen HKL:ään oli metrojunkuljettajakurssi vuonna 1981. Siitä ei mennyt kauaakaan, kun aloitin koulutuksen liikenteenohjaajaksi. Siitä lähtien työpaikkani on ollut sama, eli metron liikenteenohjaus. Me vastaamme siitä, että metroliiikenne toteutuu turvallisesti ja suunnitelmien mukaan.

Kaikki työn ympärillä on muuttunut: junat osittain vaihtuneet, metrorata pidentynyt itään ja länteen, matkustajamäärät moninkertaistuneet ja liikenteenohjausjärjestelmät vaihtuneet moneen kertaan. Myös työkaverit ympärillä ovat vaihtuneet.

Olen tykännyt siitä, että olen saanut työssäni elää jatkuvassa muutoksessa ja opiskella uutta. Esimerkiksi metron automatisointihanke, joka nyt vielä ainakin päätettiin jättää tekemättä, oli mielenkiintoinen haaste. Yksi suurimmista muutoksista vuosien varrella on ollut puolestaan se, kun pääsimme maan alta Hakaniemen metroaseman tiloista työskentelemään Herttoniemen valvomon uusiin tiloihin vuonna 2013.

Työstä on tullut entistä hektisempää, kun metron vuoroväli on tihtynyt. Kun kaikki toimii, työ on valvontaa, mutta kun tulee poikkeama, pitää reagoida heti. Silloin liikenne yleensä pitää pysäyttää kokonaan ja tehdä nopeasti ratkaisut poikkeaman ratkaisemiseksi ja poikkeusliikenteen käynnistämiseksi.

Työni on kolmivuorotyötä, sillä valvomo ei nuku koskaan. Kun matkustajaliikenne loppuu, alkaa huoltoliikenne ja kunnossapitotyöt radalla, ja niitäkin pitää valvoa. Rata-alueella ei liiku mitään eikä kukaan ilman liikenteenohjauksen lupaa. Tykkään yövuoroista, sillä silloin meininki on rennompaa.

Ympäriini on mukavat työkaverit ja mahtava metroyhteisö, jonka urheiluseuran, Metropallon, puheenjohtaja olen ollut jo vuodesta 1987. Näin yli 40 vuoden jälkeen voin sanoa tuntevani metroympäristön todella hyvin. ●

Vesa Pänkäläinen
liikenteenohjaaja

Olen tykännyt siitä, että olen saanut työssäni elää jatkuvassa muutoksessa ja opiskella uutta.

Uusia kuljettajia haetaan jättimäisellä rekrytointiprosessilla

Kaupunkiraideverkosto kolminkertaistuu, ja siksi tarvitsemme kuljettajia yhä enemmän niin metrojunien kuin raitiovaunujenkin puikkoihin.

TEKSTI JA KUVA **ULLA PAUKKU**

Kuljettajarekrytoinneissa ollaan uuden äärellä, sillä parhaillaan on käynnissä ennennäkemättömän suuri rekrytointiprosessi. Kesään 2023 mennessä meillä pitäisi olla raitiovaunuliikenteessä 158 ja metroliikenteessä 40 uutta kuljettajaa.

- Määrät ovat haastaneet miettimään koko rekrytointiprosessin uudestaan, kertoo liikennehenkilökunnan päällikkö **Pasi Singh**.

Rekrytointiprosessia vetää liikennöintiyksikön liikennehenkilöstöpalvelut. HR ja HRD vastaavat yhdessä ilmoitusten julkaisuprosessista ja tukevat rekrytointiprosessiin ja ylipäättään rekrytointiin liittyvissä kysymyksissä. Viestintä puolestaan tukee markkinoinnissa; volyymia on kasvatettu erityisesti sosiaalisessa mediassa ja ulkomainonnassa.

Moniportainen rekrytointiprosessi

Rekrytointiprosessi on nelivaiheinen. Ensin hakijat osallistuvat videohaastatteluun, ja sen jälkeen heitä haastatellaan



Ryhmäpäälliköt Henrik Kiiskinen, Marika Thurman, Arja Vuohelainen ja liikennehenkilökunnan päällikkö Pasi Singh.

puhelimitse. Seuraavaksi hakijat kutsutaan haastatteluun paikan päälle, ja lopuksi valitut käyvät vielä terveystarkastuksen.

- Karkeasti 50 hakijaa pyydetään paikan päälle haastatteluun, 25 lähetetään terveystarkastukseen ja sen läpäisseistä valitaan 14 koulutukseen, kertoo ryhmäpäällikkö **Henrik Kiiskinen**.

Kuljettajilta vaaditaan 21 vuoden ikää, B-ajokorttia, hyvää terveydentilaa, nuhteetonta ajokorttietoa, suomen kielen taitoa, paineensietokykyä ja kykyä työskennellä yksin mutta myös yhdessä muiden kanssa. On tärkeää, että hakija on palveluhenkinen ja pystyy noudattamaan täsmällisesti ohjeita.

- Työhistorialla ei ole väliä, mutta plussaa on, jos on kokemusta vuorotyöstä, ryhmäpäällikkö **Arja Vuohelainen** toteaa.

Tärkeää ja vastuullista työtä

Rekrytointiprosessin aikana hakijoille kerrotaan työn monista hyvistä puolista, mutta myös realistisesti haasteista, kuten vuorotyöstä ja työskentelystä minuuttiaikataulun mukaan.

- Raitiovaunun- ja metrojunankuljettajan oppisopimuskoulutus houkuttelee monia, sillä koko koulutuksen ajalta saa jo palkkaa, luvassa on vakituinen työ, ja toimeentulo on siten turvattu, ryhmäpäällikkö **Marika Thurman** kertoo.

Kahden kuukauden lähiopetusjaksolla käydään läpi teoriaa ja opetellaan ajamaan. Kaikki lähiopetusjakson ajo- ja teoriakokeet läpäisseet pääsevät työssäoppimisjaksolle, joka kestää neljä kuukautta. Työssäoppimisjaksolla ajetaan jo itsenäisesti.

Kaupunkiliikenne tunnetaan turvallisena työnantajana. Esimerkiksi korona-aikana yhtäkään kuljettajaa ei lomaautettu tai irtisanottu supistetusta liikennöinnistä huolimatta. Ei siis ihme, että ainutlaatuksina liikennevälineinä metrojunat ja raitiovaunut houkuttelevat hakemaan kuljettajaksi eri ikäryhmistä ja ammatillisista taustoista aina lentäjistä lastenhoitajiin.

- Kaupunkiliikenne on houkutteleva työnantaja, joka tarjoaa kuljettajille vakaan ja varman työn hyvillä eduilla, Singh kiteyttää. ●

Kaupunkiliikenne kannustaa vapaa-ajan harrastuksiin

Kaupunkiliikenne tukee henkilöstön vapaa-ajan harrastuksia eri tavoin. Tule mukaan omaan kerhotoimintaamme tai käytä Virike-etu itsellesi mieluisaan harrastukseen.

TEKSTI **KAISA MUTKA**

Tule mukaan kerhotoimintaan

Kaupunkiliikenteellä toimii useita henkilöstökerhoja, joiden toimintaan ovat kaikki Kaupunkiliikenteen työntekijät tervetulleita.

Henkilöstökerhot Kaiku-intrassa: **Henkilöstö > Kerhot ja liikunta**. Ota yhteyttä kerhohenkilöihin ja liity mukaan kerhotoimintaan!



Kerhon vastuuhenkilö, tiedota kerhotoiminnasta

Kerhotoiminnasta kannattaa kertoa säännöllisesti, jotta uudetkin Kaupunkiliikenteen työntekijät saavat tietoa toiminnasta. Kutsu kerhotoimintaan tavoittaa henkilöstön parhaiten intrassa, Nyt-viikkotiedotteella ja sähköisillä infonäytöillä. Saat kerhotiedotteesi julkaistua näissä kanavissa viestinnän kautta.



Muista käyttää Virike-etusi

Kaupunkiliikenteen henkilöstö saa vuosittain 200 euron arvoisen liikunta- ja kulttuuriedun käyttöönsä. Tiesithän, että edun voi käyttää myös hierontaan?

Miten virike-etu toimii? Katso ohjeet Kaiku-intrasta: **Henkilöstö > Lounas- ja virike-edut**.



Esittelyssä Liikennelaitoksen Ampujat

Liikennelaitoksen Ampujilla on pitkät perinteet: kerho perustettiin 60 vuotta sitten vuonna 1962. Pitkään jatkuneella toiminnalla on hyvät, vakiintuneet käytännöt.

- Meillä pääsee harjoittelemaan ilma-aseammuntaa Koskelan varikolla. Siellä on kahdeksan 10-metristä rataa ja liikkuvan hirven rata, kertoo kerhon puheenjohtaja **Jaakko Heikkilä**.

Koskelan radalla voi käydä omaan tahtiin harjoittelemassa ilma-aseilla. Jos omaa asetta ei ole, sellaisen voi lainata kerholt, ja ostaa luodit ja maalitaulut. Ruutiaseilla ei Koskelassa luonnollisestikaan voi ampua; niillä ammutaan muilla radoilla. Ruutiaseisiin on oltava luvat.

Voiko toimintaan osallistua täysin aloittelija?

- Kyllä voi, mutta meillä ei ole varsinaista koulutustoimintaa tällä hetkellä. Jos aseiden käsittelyyn tarvitsee opastusta, perehdytämme kyllä, kun asiasta sovitaan ennakoon, Heikkilä sanoo.

Heikkilä kertoo, että kerholla ei ole nyt vakituista koontumisaikaa, mutta yhteistä toimintaa järjestetään.

- Meillä on vuosittain syyskaudella ilmahirvikisa kerhotilassa. Ruutiaseissa järjestämme kesäkisan yhdessä pelastuslaitoksen ja Taksi Helsingin kanssa. Omat jäsenkisa pidämme haulikkolajeissa keväisin grillikilpailuna ja syyskesällä mestaruudesta.

Tervetuloa mukaan ammutaharrastajien joukkoon! ●

KaPa-hankkeen kuulumisia

KALASATAMASTA PASILAAN -HANKKEEN ensimmäiset Pasilan ulkopuoliset kiskot asennettiin Leonkadulle Kalasatamaan heinäkuussa. Nihdissä puolestaan raitiotien rakentaminen päästään aloittamaan keväällä.

Hermannin rantatiellä on toistaiseksi keskitytty paalulaattojen ja kunnallistekniikan rakentamiseen. Hanke tekee myös Sörnäistentunnelin pohjoiset suuaukorakenteet, joihin liittyvät räjäytys- ja louhintatyöt jatkuvat kevääseen asti.

Metron uudella osuudella tehdään valmistelevia töitä

KAUPUNKILIIKENNE on tehnyt valmistelevia töitä metron uudella osuudella Matinkylästä Kivenlahteen. Tätä kirjoitettaessa liikenteen alkamispäivä ei ole vielä tiedossa.

Rakennusvaiheeseen liittyvät asennukset, testaukset ja koeajot päättyivät syyskuussa. Viimeisellä koeajojaksolla junat liikennöivät koko metroradalla niin, että junat jatkoivat aikataulunmukaisin ajoin Matinkylästä Kivenlahteen ilman matkustajia. Koeajolla varmistettiin metrojärjestelmän käytännön toimivuus liikennöinnissä.

Metroasemien uusien opasteiden asennukset alkoivat lokakuussa. Opasteissa on pääteasemana Matinkylän sijasta Kivenlahti. Metroasemilla on siis näkyvillä uusia opasteita ja linjatietoa jo ennen kuin liikenne Kivenlahteen alkaa.



HSL LYHYESTI

HSL selvittää myös tänä syksynä asiakkaitensa tyytyväisyyttä joukkoliikenteen palveluihin liikennevälineissä tehtävällä tutkimuksella. Tutkimusta tehdään busseissa, raitiovaunuissa, metrossa ja lähijunissa 18.11. asti. Mielipiteitä kysytään lähes 30 000 matkustajalta. Haastattelut tekee Taloustutkimus Oy.

HSL-alueen joukkoliikenteen palvelutaso pysyi koronan aikana Euroopan kärjessä, vaikka matkustajamäärät romahtivat pandemian vuoksi. Asia selviää EMTAn (European Metropolitan Transport Authorities) barometrista, joka tuli julki heinäkuussa. HSL-alue oli vertailussa toisena heti Varsovan jälkeen, kun vertaillaan asukaslukuun suhteutettuja ajoneuvokilometrejä vuonna 2020.

Luku, joka kertoo asiakkaiden halusta suositella HSL:n palveluja muille, oli viimeisimmän kyselyn mukaa ennätyskorkealla. Suositeluindeksi eli NPS-luku oli 38, mikä vastaa hyvää tulosta. Suosittelevien osuus kaikista vastaajista oli 52 prosenttia. Suosittelevuus oli suurinta Espoon ja Kauniaisten B-vyöhykkeellä ja Helsingin B-vyöhykkeellä.

HSL tutkii tänäkin syksynä kaluston laadun. Taloustutkimus Oy:n työntekijät kiertävät liikennevälineissä tekemässä havaintoja 18.11. asti. Tutkimusta tehdään sekä raitiovaunuissa, busseissa, lähijunissa että metrossa 18.11. asti ja siinä käydään läpi yhteensä noin 4 000 bussia ja kiskokulkuneuvoa. Laadunvalvonnan tarkoituksena on taata siistit, turvalliset ja viihtyisät kulkuvälineet.



Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä

TÄNÄ VUONNA pitkän tauon jälkeen aloitettiin jälleen kuljettajakoulutukset. Vuoden 2022 alusta kesään 2023 mennessä koulutetaan raitiovaunuliikenteessä 158 ja metroliikenteessä 40 uutta kuljettajaa.

Metrojunankuljettajakurssi 1/2022 ►

Kuvassa vasemmalta: Mikael Sundholm, Tomi Rantala, Patrik Pantsar, Raido Suikkanen, Timo Kallionkieli, Mikko Moisander ja Lauri Lähtenmäki. Kuvasta puuttuu Sari Varpamäki.

Raitiovaununkuljettajakurssi 1/2022 ▼

Kuvassa vasemmalta: koulutuskoordinaattori Marko Huupponen ja vastavalmistuneet kuljettajat Tiina Priia, Heta Mäkinen, Silja Salminen, Oskari Juurelma, Sagar Kharel, Iiro Pulli, Miro Horkio, Eemeli Pikkarainen, Tatu Saarela, Sabesan Premkumar ja Toni Lindström.



Kuvassa vasemmalta oppilaat: Samuli Salmela, Mohammed Al-Bayati, Hussein Mohamed, Osmo Ikonen, Riku Puuras, Rudi Harjapää, Stepan Piirainen, Marco Ylänpää, Petri Teränen, Mikko Hirvonen, Sameli Pihlaja, Misitano, Giacomo, Tuomo Tammi-vuori, Tommy Piuva,

Kari Uusikumpu eläkkeelle yli 40 vuoden työuran jälkeen

METROVARIKOLLA JUHLISTETTIIN Kari Uusikummun reilun 40 vuoden työtaivalta ja eläkkeelle pääsyä heinäkuun lopulla. Vuodesta 1982 lähtien Kari työskenteli metrossa vaunukorjaajana ja kikkamiehenä. Vuonna 2002 hän aloitti 15 vuoden taipaleen tuntipalkkaisten pääluottamusmiehenä, kunnes hän palasi jälleen kikkamieheksi, ja työskenteli tehtävässä uransa loppuun asti. Leppoisia eläkepäiviä Kari!



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

Metro täytti 40 vuotta – juhlaajuna kulki Itäkeskuksen ja Ruoholahden väliä

Metro on kuljettanut pääkaupunkiseudun matkustajia jo 40 vuotta. Tiistaina 2. elokuuta 2022 tuli 40 vuotta siitä, kun tasavallan presidentti Mauno Koivisto leikkasi Kompassitasolla nauhan sen merkiksi, että Helsingin metro oli virallisesti avattu.



Merkkipäivän kunniaksi juhlaajuna Metro 40 v ajoi sunnuntaina 7.8. Itäkeskuksen ja Ruoholahden välillä kolme kertaa. Kyytiin sai nousta kaikilta asemilta. Juna oli paikallaan Itäkeskuksessa ennen jokaista lähtöä noin 12 minuuttia, jolloin oli mahdollisuus muun muassa tutustua ohjaamoon.



Ruoholahdessa matkustajilla oli poikkeuksellisesti mahdollisuus olla junan kyydissä myös kääntöraiteella. Matkustajien toiveesta kuljettajat sammuttivat valot vaunujen sisältä kääntöraiteella, jotta sinne näki ikkunoista paremmin.



Juhlajunan ikkunassa olleessa tarrassa kerrottiin asemien käyttöönottovuosi sekä suunniteltu tai aiempi nimi. Siitä näkyy muun muassa, että Rautatientorin aseman nimi piti olla alun perin Kaivokatu, ja että Itäkeskuksen asema oli suunnitelmassa Puotinharju.



Junan vaunuissa oli erilaista ohjelmaa: asiantuntijat kertoivat metron historiasta ja tulevaisuuden näkymistä, kuljettajat ja HSL:n lipuntarkastajat kertoivat työstään. Kuvassa HKL:n harmonikkaorkesteri soittaa matkalla kohti Ruoholahtea. Vuonna 1963 perustettu orkesteri on vastannut metron juhlatilaisuuksien musiikista metron liikenteen alkua ajoista lähtien. Alkuaikojen orkesteri toimi nimellä Bussihanuristit.

Kaupunkiliikenne muisti myös 40 vuotta metron parissa työskennelleitä. Juhlatilaisuus vietettiin rennoissa tunnelmissa Helsingin edustalla risteillen. Kunnioitettavan uran tehneille metroammattilaisille nostettiin malja. Sen jälkeen muisteltiin metron 40-vuotista taivalta niin sähkömestarin, työnjohtajan, etumiehen, elektroniikka-asentajan, järjestelmäsuunnittelijan, liikenteenohjaajan kuin sähköasentajankin näkökulmasta.

Yli 40-vuotista uraansa olivat juhlimassa Juhani Kenttä, Vesa Pänkäläinen, Jaakko Heikkilä, Jukka Lappala, Jarmo Kostian, Harri Perkiö ja Pasi Suomalainen.