

LIIKENNEPEILI

Liikennepeili, Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 3 2023

Työntekijän päivässä metrojunankuljettaja
Esa-Pekka Kunnari

 **Rauhanturvaajasta
metrojunankuljettajaksi**

**Kaupunkiliikenne mukana
Vantaan ratikkahankkeessa**

- 3 Hallituksen puheenjohtajalta
Kestävien kaupunkien liikuttaja
- 4 Työntekijän päivä
Rauhanturvaajasta metrojunankuljettajaksi
- 6 Pikaraitiolinja 15 uudistaa
pääkaupunkiseutua ja tulevia
hankkeita
- 7 Näkökulma
Raide-Jokeri loi uutta ja antoi oppia
- 8 Johan Nykvist liikennöinti-
yksikön johtoon
- 10 Kaupunkiliikenne mukana Vantaan
ratikkahankkeessa

8 Johan Nykvist liikennöinti- yksikön johtoon



12 Koulutuksista uusia oivalluksia asiantuntija- ja esihenkilötyöhön



- 11 Vieraskynä
- 12 Työhyvinvointi
Koulutuksista uusia oivalluksia
asiantuntija- ja esihenkilötyöhön
- 13 Arjen työssä
Työntekijälähteiläät ovat suosituinta
antia somekanavissamme
- 14 Lyhyesti
- 15 Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä
- 16 Strategiakuva esittelee vision
ja strategian viisi teemaa

10 Kaupunkiliikenne mukana Vantaan ratikkahankkeessa



16 Strategiakuva esittelee vision ja strategian viisi teemaa



Kestävien kaupunkien liikuttaja

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne perustettiin marraskuussa 2021, ja se aloitti operatiivisen toiminnan helmikuussa 2022. Olemme kohta kaksi vuotta toimija, jolla on lähes 80 vuotta historiaa. Kaupunkiliikenne perustettiin yhtiöittämällä HKL. Yhtiöittämistä edelsi vuosien valmistelu ja lopulta poliittinen päätös. Yhtiötä epäiltiin eri syistä, samoin yhtiötä puollettiin monista syistä. Keskeisiä yhtiöittämiseksi asetettuja tavoitteita oli lisätä seudullisuutta, ketteryyttä, avoimuutta, läpinäkyvyyttä ja selkeyttä.

Hallitus on päättänyt yhtiön strategiasta, ja sitä päivitetään tämän syksyn aikana. Yhtiön toimintaympäristö on joiltain osin muuttunut, mutta itse yhtiö seisoo sen verran tukevilla jaloilla, ettei yhtiöön itseensä ole tarpeen tehdä olennaisia muutoksia.

Yhtiön tavoitteena on olla luotettava ja vakaa toimija pääkaupunkiseudulla liikku-
misen palvelujen mahdollistajana ja toteut-
tajana. Rakennamme ja ylläpidämme laa-
dukasta infraa, joka on edellytys kestävälle
kaupunkikehittämiselle ja kuntalaisten hy-
välle arjelle. Hiilineutraali toimija aiomme
olla suurimman omistajan, eli Helsingin
tapaan 2030-luvulla. Kustannustehokkuus
tarkoittaa toimintojen järjeistämistä ja
avaamista. Strategisena tavoitteena on
myös erinomainen työntekijäkokemus,
sillä ilman sitä yhtiöllä ei ole tulevaisuutta
eikä onnistumisia jaettavaksi.

Hallituksen työskentely on muuttumas-

sa sitä strategisemmaksi, mitä paremmin yhtiön prosessit toimi-
vat. Valehtelisin, jos väittäisin, ettei yhtiöittämiseen liittynyt yl-
lätyksiä. Hallituksella on kuitenkin yhtiössä aiempaa paremmat
mahdolliset ohjata toimintaa strategian kannalta olennaisiin
asioihin. Hallituksen kokoonpano on puoliksi poliittisin man-
daatein ja puoliksi asiantuntijuuteen perustuen rakennettu. Pu-
heenjohtajana ajattelen, että tämä on erinomainen yhdistelmä.
Olen kuvannut yhtiöön liittyvää rakennetta siten, että operati-
vainen toiminta on johdon ja työntekijöiden käsissä, mutta koko
yhtiötä ei olisi olemassa, ellei siihen olisi kuntalaisten valitsemien
päättäjien toimesta ryhdytty. Poliittinen päätös on ikään kuin
suppilo, jonka läpi koko yhtiöittämiseen liittyvä aineisto vietiin.

Kaupunkiliikenteellä on edessään loistava tulevaisuus, mut-
ta meidän on tehtävä se yhdessä. Seuraamme hallituksessa
strategisiin tavoitteisiin ja talouteen liitty-
viä riskejä ja niiden torjumiseksi laadittuja
päättökentekö- ja toimintaprosesseja.
Erinomaista työntekijäkokemusta olemme
tavoitelleet karkiasiana. Henkilöstöön liit-
tyvät mittarit ja tunnot ovat säännöllisesti
hallituksen asialistalla. Minulle saa laittaa
terveisiiä, kehittämis ehdotuksia ja risuja,
jos sellaisia on sydämen päällä. Pidetään
yhdessä yhtiö ja koko seudun kaupungit
liikkeessä!

Minna Salminen,
hallituksen puheenjohtaja



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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy
Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

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

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

Toimittajat:
Ulla Paukku p. 310 20338
Kaisa Mutka p. 310 35105
Marie von Bell p. 040 662 3048

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

antti.nousiainen@kaupunkiliikenne-
fi
Markus Lustig
markus.lustig@kaupunkiliikenne.fi

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Marie von Bell

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIIKENNEPEILI

Lehti jaetaan viimeisen kerran ko-
ko henkilöstölle. Vuodesta 2024
alkaen Liikennepeili julkaistaan
vain sähköisenä osoitteessa kau-
punkiliikenne.fi/julkaisut.

Osoitetiedot on rekisteröity Li-
kennepeilin jakelurekisteriin. Re-
kisteriseloste on nähtävissä osoit-
teessa www.kaupunkiliikenne.fi.



Rauhanturvaajasta metrojunankuljettajaksi

TEKSTI JA KUVAT **MARIE VON BELL**

On lämmin heinäkuinen päivä. Lähes koko Suomi on lomalla, mutta metrojunankuljettaja **Esa-Pekka Kunnari** on 1-ryhmän mukaisessa iltavuorossa. Loma saa odottaa vielä.

Kunnarilla alkaa pian olla viisi vuotta talossa täynnä. Metrojunankuljettajakurssin hän aloitti loppuvuodesta 2018. Takana oli hetken tuumaustauko rauhanturvaajavuoden jälkeen.

- Pohdin, mitä sitä haluaisin "isona" tehdä. Olin ollut ennen rauhanturvaajaksi lähtemistä töissä lentokentällä ja tiesin, että sinne en halua palata. Näin ilmoituksen kurssista ja ajattelin, että minulla voisi olla ihan hyvät mahdollisuudet päästä mukaan, kun olen pitkään logistiikan parissa työskennellyt. Siitä se sitten lähti.

Ennen kuin heittäydytään täysin metron vietäviksi, on vielä kysyttävä rauhanturvaajavuodesta.

- Olin Libanonissa. Se oli hyvin mieltä avaava kokemus. Kun palasin takaisin

Suomeen, niin osasin paremmin arvostaa asioita, joita meillä on täällä. Siitä lähtien olenkin ollut sitä mieltä, että jokaiselle tekisi hyvää asua ulkomailla hiukan pidempään. Joskus pitää mennä kauas, jotta näkee lähelle. Meillä on asiat täällä hirveän hyvin, Kunnari pohtii.

Libanonin ja tuumaustauon jälkeen alkoi uusi luku kuljettajakurssilta.

- Siinä oli taas ihan uuden edessä, paljon asiaa ja uusia ihmisiä. Kyllä ne alkoi kaikki kuitenkin päähän iskostua, ja loppukurssista tuntuikin siltä, että pääsisipä jo linjalle ajoon, Kunnari muistelee.

Jää energiaa muuhunkin

- Tämähän on maailman helpoin työ. Istumalla saa rahaa, Kunnari vitsailee.

Kunnari luettelee syitä, miksi metrojunankuljettajan homma on houkutteleva: kurssivaatimukset eivät ole kohtuuttomat, lyhyt kurssi takaa pätevyuden, koulutustasoon nähden palkka on hyvä.

- Tähän olisi helppo jämAhtää pidemmäksi aikaa. Kun tietyn varmuuden saavuttaa tässä työssä, niin ei hätkähä erikoisemmissakaan tilanteissa. Fyysistä työtään tämä ei ole, niin energiaa riittää muuhunkin, kuten liikuntaan. Kaikki eivät koe, että energiaa riittäisi työpäivän jälkeen, mutta minulle tämä sopii hyvin, Kunnari toteaa.

Liikunta ei ole ainoa asia, johon energiaa on riittänyt töiden lisäksi. Muutama vuosi sitten Kunnari opiskeli ylioppilaaksi aikuislukiossa työn ohessa.

- Se oli kyllä kova puristus, ja piti pitää vähän opiskeluhommista taukoa kirjoituksen jälkeen, Kunnari toteaa.

Vaikka tavanomaisina päivinä hommat hoituvat rutiinilla, ovat häiriöpäivät Kunnarin suosikkeja.

- Silloin, kun omassa metrossa ei ole viikaa, mutta liikenne on sekaisin ja aikataulut paukkuvat, ne ovat hauskoja päiviä. Saa kullutella menemään ja aika kuluu nopeasti.

Työyhteisö tukena

Vaikka monet tilanteet hoituvat rutiinilla, jäävät läheltä piti -tilanteet herkästi mieleen. Työyhteisön tuki on tällöin korvaamatonta.

- Yksi vanhempi kollega sanoi, että kannattaa opetella sellainen rimpsu, joka tulee selkärangasta. Silloin varmasti tietää, mitä tehdä, vaikka jotain traumatisoivakin tapahtuisi. Toisaalta kyllä metron vikaantumisenkin edelleen sykkeitä nostattaa, Kunnari naurahtaa.

Metrojunankuljettajan työ saattaa vaikuttaa yksinäiseltä, ja toki ajaessa ohjaamossa ollaan yksin. Työkaverit ovat silti korvaamattomia.

- Meillä on ihan paras työyhteisö. Jos joskus täältä lähdän, niin sitä tulen kaipaamaan eniten. Itse koin, että minut otettiin todella lämpimästi vastaan, kun tulin taloon. Meillä on näkyvämpiä, keskeisempiä hahmoja ja sitten niitä hiljaisempia, mutta jokaisen lähtö jättää jäljen, Kunnari kertoo.

Metro innosti TikTok-seuraajia

Oli syksy 2021. Kunnari oli tehnyt muutama kissavideon somealusta TikTok:iin. Sattumalta hän teki myös pienen videon metrosta. Se saiikin enemmän huomiota.

- Laitoin sitten muutaman videon lisää, ja yhtenä päivänä tein videon liikennehäiriöstä. Se lähtikin aivan uudella tavalla lentoon, ja seuraajia alkoi tulla. Nykyään yksittäinen metrovideo saattaa saada jopa 300 000 näytökertaa, Kunnari kertoo.

TikTok on somealusta, jossa jaetaan lyhyitä videoita eri teemoilla. Videoita eivät näe vain oman tilin seuraajat, vaan yksittäinen video voi saada huikeat katsojamäärät.

- Mitä suositumpia videot alkavat olemaan, sitä varovaisempi itseen olen, ja tarkistamalla tarkistan, ettei niissä vain näy mitään, mitä ei pitäisi. Hirveästi on toivottu muun muassa live-lähetystä ajosta, mutta siihen liittyy aika paljon riskejä.

Millaiset asiat metrossa somekansaa

Kuka?

- Metrojunankuljettaja Esa-Pekka Kunnari, liikennöintiyksikkö
- Tätä et ehkä tiennyt Esa-Pekasta: "Luonto ja eläimet ovat sydäntäni lähellä: Olen kotoisin Torniossa, ja kaipaen pohjoiseen säännöllisin väliajoin".
- Harrastukset: "Eräjärmäily", laskettelu, matkailu ja kuntosalii.

kiinnostavat?

- Ihmiset kyselevät esimerkiksi, miksi metro usein hidastaa Itäkeskuksen ja Puotilan välillä tai kyselevät työhön liittyvistä asioista, kuten palkasta tai kurssien pääsyyvaatimuksista. Ihmiset toivovat myös paljon jonkun tietyn ajopätkän kuvaamista, Kunnari kertoo.

- Kiinnostus varmaan johtuu siitä, että metroon liittyy tiettyä mystisyyttä, Kunnari pohtii. •



◀ klo 13.35
Vuoron alkuun on vielä kymmenisen minuuttia ja on hyvin aikaa juoda päiväkahvit.



▼ Klo 14.00
Lämmin heinäkuinen sää ja maisema Kalasatamassa. Muutama sadepisara koristaa metron tuulilasit.



◀ Klo 15.27
Muutaman tunnin ajopätkä edessä. Vastaantulevia metroja tervehditään asianmukaisesti. "Jos joskus täältä lähdän, niin ihmisiä tulee eniten ikävä."

▲ Klo 17.31
Ruokatauko. Varsinaista vakipaikkaa lounastauoille ei ole muodostunut, ja usein mukana ovat eväät. "Yhdessä vaiheessa tuli tuossa yhdessä kiinalaisessa ravintolassa käytyä vähän liika."



▲ Klo 18.11
Jälleen puikoissa. Esa-Pekka ei koe, että työ kuormittaisi liikaa, joten energiaa riittää muuhunkin.

► Klo 21.20
Päivä alkaa olla pulkassa. Seuraavaksi metrovarikolle ja vielä viimeiset vilkaisut, ettei roskia tai muuta asiattonta ole jäänyt vaunuun.



Pikaraitiolinja 15 uudistaa pääkaupunkiseutua ja tulevia hankkeita

Raide-Jokeri on ollut merkittävä hanke: se on ollut paitsi Suomen ensimmäinen pikaraitiotiehanke, myös ensimmäinen, jossa käytettiin allianssimallia.

TEKSTI JA KUVA **MARIE VON BELL** INFOGRAFIKKA **ELINA RAJALA**

Oppeja Raide-Jokeri-projektista hyödynnetään nyt käynnissä olevissa ja tulevaisuudessa raidehankkeissa. Samalla, kun sanomme hyvästit projektille nimeltä Raide-Jokeri, otamme ilolla vastaan 21.10. liikennöinnin aloittavan pikaraitiolinja 15.

Valmistautuminen uuden joukko-liikennemuodon aloitukseen Pikaraitiovaunun puikkoihin hyppää 50 kaupunkiliikenteen kuljettajaa, jotka ajavat täysipäiväisesti linjalla 15. Pikaratikan ajoon on kuitenkin koulutettu huomattavasti suurempi määrä, lähes 300 henkilöä.

Monilla kantakaupungin raitiovaunun kuljettajilla on siis taito ajaa tarvittaessa myös pikaratikkaa, ja he toimivat linjan varakuljettajina. Kokonaisuudessaan ajotaitoisia on reippaasti yli tarpeen. Pikaraitiotien 25 kilometrin radalla on käynyt kova kuhina, kun eri toimijat

ratakunnossapidosta ruohonleikkaajiin ovat valmistelleet rataa paraatikuntoon. Samaan aikaan kuljettajille on pyritty saamaan mahdollisimman paljon ajoharjoitusta ja kokemuksia erilaisista poikkeustilanteista.

Kuljettajat eivät ole olleet ainoat, jotka ovat opetelleet uusia taitoja ja rutiineja pikaratikan myötä. Muun muassa kunnossapito ja valvomot ovat perehtyneet uuden linjaan ominaisuuksiin ja haasteisiin. Kantakaupungin ratikkaan verrattuna pelkästään etäisyydet ovat huomattavasti pidemmät, mikä on itsessään muutos totuttuun.

Pikaraitiotie osana kestävästä liikkumisesta

Kun raiteet lasketaan maahan, niitä ei hetkessä siirretä muualle. Pikaraitiotie on jo ennen liikennöinnin aloittamista muuttanut kaupunkikuvaa niin Helsingissä kuin Espoossakin.

Toimivat joukkoliikenneyhteydet ovat kaupunkiasumisen perusta. Raitioradan lisäksi radan alueilla on kehitetty myös muita kestävästä liikkumisesta muotoja, kuten pyöräilyväyliä. Pikaraitiotiet tulevat olemaan yhä tärkeämpi osa liikkumisen kokonaisuutta tulevaisuudessa.

Raide-Jokeri-pikaraitiotiehankeessa on ollut vahva painotus ympäristöratkaisuihin, joita tukevat useat kestävästä kehityksen periaatteet. Viherraitiotiet tai kasvillisuuspinnoitteiset raitiotiet ihaistuttavat pikaraitiotien varrella. Viheraitiotiet viivytävät hulevesiä ja suodattavat liikenteen päästöjä, sitovat katupölyä, vähentävät tärinää ja melua sekä parantavat kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja monimuotoisuutta.

Lisäksi Raide-Jokeri-hankkeessa on tehty luontoa suojelevia toimia, kuten uhanalaisen idänmasmalon siirtoistutuksia. Myös rakennusvaiheen päästöt on pyritty pitämään minimissä ja hyödyntämään kiertotalouden periaatteita. Muun muassa uusiomateriaaleja, kuten louhinnasta syntyvää kivimurskaa, on hyödynnetty hankkeen käyttöön. Materiaalitehokas rakentaminen on ympäristöystävällistä ja säästää kustannuksia ja kuljetusmatkoja. Lisäksi jätteen määrä ja haitalliset ympäristövaikutukset vähenevät. ●

Raide-Jokeri loi uutta ja antoi oppia

KOLME VUOSIKYMMENTÄ sitten muodostunut ajatus Helsingin seudun kehämäisestä pikaraitiotiestä toteutui 21.10.2023, kun Raide-Jokeri valmistui ja pikaraitiolinja 15 aloitti operoinnin. Raide-Jokeri on ollut kaikille hankkeissa mukana olleille askel uudenlaiseen liikennemuotoon ja hanketoteutukseen.

Raide-Jokeri on kuitenkin vasta alku tulevalle pikaraitiohankkeiden verkostolle. Raide-Jokerissa asetettiin tavoitteeksi osaamisen kerryttäminen niin tilaajille, Kaupunkiliikenteelle (HKL:lle), Helsingille ja Espoolle kuin koko alalle. Hankkeeseen osallistui isommassa tai pienemmässä roolissa merkittävä osa alan yrityksiä Suomessa. Kaikkiaan pelkästään infrahankkeen parissa työskenteli yli 6000 henkeä. Lisäksi Raide-Jokerissa käyttöön otettiin kokonaan uusi raitiovaunutyypin, joka sekin itsessään oli merkittävä panostus ja kehitysaskel.

Raide-Jokerin allianssin muodostamisen jälkeen vuonna 2017 osaamisen ja kokemusten välittäminen alkoi välittömästi. Kertynyt osaaminen ja opit otettiin mukaan vuonna 2019 alkaneisiin Kruunusillat- ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeiden alliansseihin.

Näiden kaikkien onnistumiset ja kehityskohteet on taas hyödynnetty täysimittaisesti elokuussa 2023 käynnistyneen Koskelan varikon allianssin muodostamisessa. Yksi merkittävä oppi Raide-Jokerista onkin ollut systemaattisen jatkuvan parantamisen kulttuurin tuominen paitsi hanketoimintaan myös muuhun Kaupunkiliikenteen toimintaan.

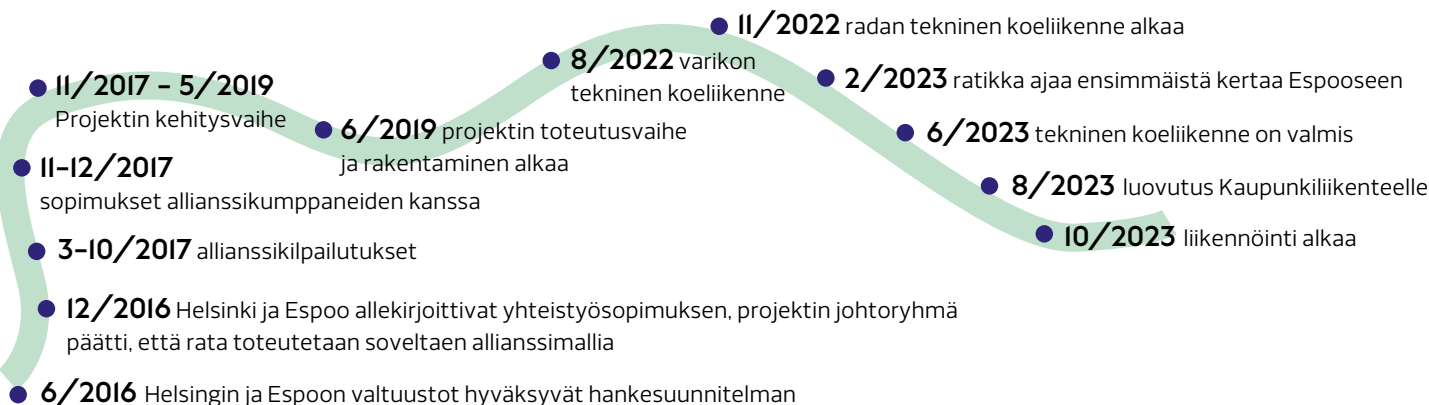
Raide-Jokerin operoinnin käynnistäminen oli merkittävä panostus koko Kaupunkiliikenteelle. Saimmehan kerralla 25 kilometriä uutta ylläpidettävää raitiotierataa, uuden varikon, 29 uutta vaunua ja tietysti toista sataa uutta kollegaa kuljettajina, kunnossapitäjinä ja asiantuntijoina. Näin mittava toiminnan laajeneminen on ollut suuri ponnistus, josta on opittavaa monella taholla. Kaupunkiliikenne hyödyntääkin näitä oppeja käyttöönotosta tuoreena ensi vuonna Ruskeasuon varikon ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen valmistuessa.

Raide-Jokeri on ollut osoitus siitä, että Kaupunkiliikenne pysyy tuottamaan merkittävää lisäarvoa koko pääkaupunkiseudulle yhdistämällä oman osaamisensa raitiotien rakentamista, hankehallinnasta, kunnossapidosta, kalustosta ja liikennöinnistä kaupunkien tarpeeseen luoda uutta, kestävästä ja toimivaa kaupunkirakennetta.

Artturi Lähdetie

Suuret kaupunkiraidetehot -yksikön johtaja

Raide-Jokerin operoinnin käynnistäminen oli merkittävä panostus koko Kaupunkiliikenteelle.



Pikaratikka odottelee median edustajia kyytiinsä Keilaniemen pääte pysäkillä 19.9.



Mikä allianssimalli?

Raide-Jokeri toteutettiin allianssimallilla. Hankkeen suunnittelijakonsulttina toimi Ramboll Finland Oy:n, Sitowise Oy:n ja Swecon muodostama ryhmittymä. Urakoitsijana toimii ryhmittymä NRC Group Finland Oy ja YIT Suomi Oy. Kaupunkien muodostama tilaajaorganisaatio, suunnittelija ja urakoitsija muodostavat yhteisen allianssiorganisaation. Organisaatio luovutti radan 23.8. tilaajaorganisaatio Kaupunkiliikenne Oy:lle. Raide-Jokerin viimeisillä kohteilla jälkivastuu aika päättyy elokuun 2028 lopussa.

Johan Nykvist liikennöintiüksikön johtoon



Kaupunkiliikenteen johto sai uutta vahvistusta, kun Johan Nykvist aloitti liikennöintiüksikön johtajana syyskuussa. Minkälaisin ajatuksin Nykvist siirtyy uuteen tehtäväänsä?

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVAT **MARIE VON BELL**

” Kaupunkiliikenteellä on keskeinen rooli pääkaupunkiseudun toimintojen ja ihmisten liikkumisen mahdollistajana. Se on todella tärkeä tehtävä, ja samalla meillä on vastuu siitä, että hoidamme luottamustehtävän kunnialla. Odotan uteliaana ja innostuneena, että pääsen mukaan kehittämään yhtiön toimintaa. Heti alkuvaiheessa haluan tutustua ihmisiin ja heidän työtehtäviinsä. Toivon, että minulle näytetään, miten liikennöintiüksikössä tehdään töitä. Kaikkien tapaminen kasvotusten voi olla haastavaa,

mutta tulevien kuukausien aikana pyrin tapaamaan mahdollisimman monia teistä. Tiedän, että Kaupunkiliikenteen henkilökunnalla on valtava määrä ammatitaitoa. Odotan, että pääsen itse kehittämään ammattilaisten kanssa ja opin asioita lisää.

Kiinnitän huomiota työn turvallisuuteen

Olen kiinnostunut näkemään, miten liikennöintiüksikössä toimitaan, ja miten esimerkiksi mahdollistetaan kuljettajien työssä onnistuminen. Pitäisi pyrkiä toimimaan niin, että työ on mahdollisimman sujuvaa, helppoa ja turvallista. Turvallisuus on yksi ensimmäisistä asioista, joihin tulen kiinnittämään huomiota. Yhtä lailla minua kiinnostaa, miten työtä ohjataan ja johdetaan, ja minkälaisia toimintatapoja meillä on.

Tutustun myös lukujen kautta siihen, miten meillä menee. Luvut, mittarit ja tutkimukset kertovat yleensä paljon siitä, mitä yhtiölle kuuluu. Lukujen on oltava kunnossa, jotta yhtiö menestyy. Yhtiön menestys sanelee viimekädessä sen, että henkilökunnalla on hyvä olla.

Uskon, että kokemuksestani on hyötyä Kaupunkiliikenteelle

Johtajana olen välittävä ja oikeudenmukainen. Kuuntelen ihmisiä herkillä korvalla, ja pyrin olemaan aina saatavilla. Olen myös aika vaativa. Kun jotain on sovittu, siitä pidetään kiinni, ja asiat pyritään hoitamaan aikailematta.

Olen ollut palveluliiketoiminnassa koko

urani, ja viimeisimmät lähes yhdeksän vuotta Pohjolan Liikenteellä. Olen urani aikana ollut monenlaisissa rooleissa. Uskon, että laaja-alaisesta palveluliiketoiminnan historiasta on paljon hyötyä tässä uudessa tehtävässäni.” ●

Haastattelu on tehty elokuussa, ennen Nykvistin siirtymistä Kaupunkiliikenteelle

Johan Nykvist

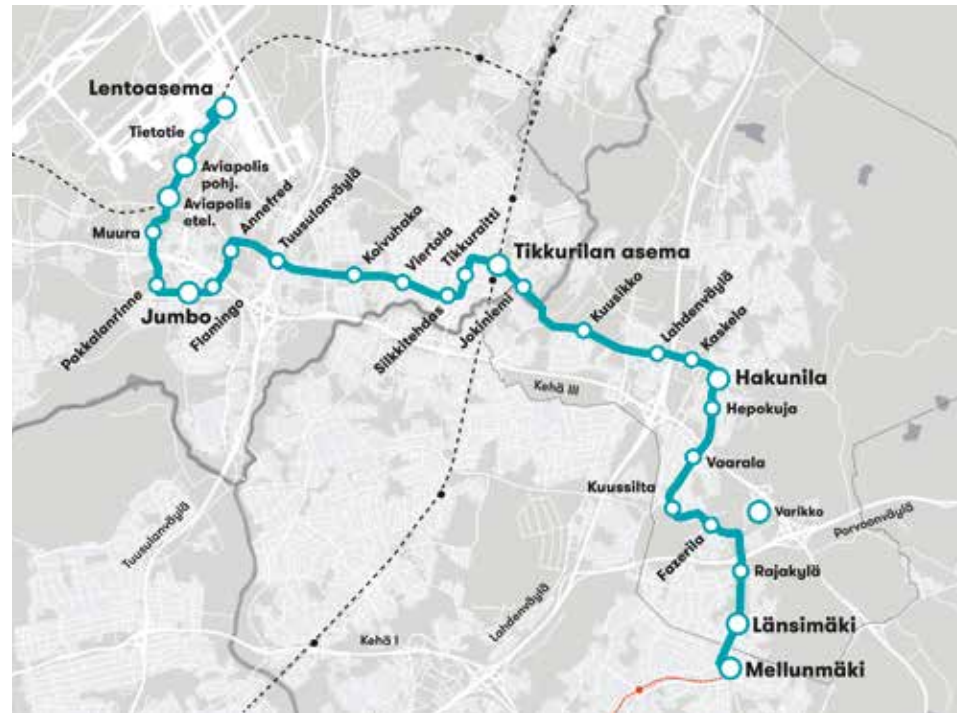
- Liikennöintiüksikön johtaja 11.9.2023 alkaen.
- Siirtyi Kaupunkiliikenteelle Pohjolan Liikenteen operatiivisen johtajan tehtävästä.
- Koti Helsingin Pakilassa, perheeseen kuuluvat vaimo, kaksi lasta ja borderterrieri.
- Vapaa-aikanaan Johan harrastaa liikuntaa monipuolisesti; mm. lenkkeilee, käy kuntosalilla ja pelaa jääkiekkoa.



Kaupunkiliikenne mukana Vantaan ratikkahankkeessa

Vantaa päätti toukokuussa, että myös Vantaa liittyy Suomen ratikkakaupunkien joukkoon. Toteutuessaan Vantaan ratikka yhdistyy seudulliseen raideliikenneverkkoon reitillään Mellunmäen metroasemalta Tikkurilan kautta lentoasemalle.

TEKSTI **ELINA NORRENA** KUVA **@VANTAAN KAUPUNKI, WSP FINLAND OY**



Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 22. toukokuuta 19 kilometriä pitkän pikaraitiotien ja Vaaralan raitovaunuvarikon rakentamisesta. Myös Helsingin osalta päätöksenteko etenee: Helsingin kaupunginhallitus ja -valtuusto hyväksyivät syyskuussa Vantaan ratikan hankesuunnitelman ja hankkeen Helsingin osuuden toteuttamisen.

Tällä hetkellä hankkeessa jatkuu suunnitteluvaihe. Kun päätökset valtion MAL-tuesta ja hankkeesta tehdystä valituksesta selviävät, päästään rakentamaan hankkeelle allianssimallia.

Meiltä kalusto, varikko ja osa rataa
Kaupunkiliikenteellä on tärkeä rooli hank-

keessa, sillä tuleamme rakentamaan Helsingin puolella puoli kilometriä rataa Mellunmäen metroasemalta Vantaan rajalle sekä Vaaralan varikon. Vantaa on kiinnostunut saamaan meiltä raitiotieosaamista laajemminkin, sillä niin ratapuolen kuin varikkosuunnittelunkin osajana tuomme hankkeeseen monia synergiaetuja.

Lisäksi Vantaan ratikan vaunukalustohankinta toteutetaan osana Kaupunkiliikenteen pikaratikkahankintaa, jossa tilataan vaunuja myös Länsi-Helsingin ja Viikin–Malmin-raitioteiden tarpeisiin.

- Olemme osuutemme toteuttamiseen valmistautuneet, ja käymme jatkuvasti keskustelua Vantaan kanssa etenemisestä sekä valmistelemme esimerkiksi han-

kesuunnitelmia, kertoo Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikön johtaja **Artturi Lähdetie**.

Vantaa on jo päättänyt, että tuleva raitiotie toteutetaan allianssimallilla. Periaatetasolla on sovittu, että Kaupunkiliikenne osallistuu myös allianssin tilaajatoimintoihin.

Rakentamispäätöksen jälkeen seuraavana vaiheena Vantaalla ovat rakennuttajaorganisaation rekrytointi sekä rakennusurakoiden kilpailutukset. Tähän kuluu noin vuosi, jonka aikana myös viimeistellään suunnitelmia. Rakentamisvaiheen kestoksi on arvioitu noin viisi vuotta.

Artturi Lähdetiellä on vahva usko siihen, että Vantaa tulee ratikan saamaan – meidän

tukemanamme. Vantaan kaupunkikehitys pohjautuu ratikkasuunnitelmiin, ja nyt kyse on vain aikataulusta, milloin rakentaminen päästään aloittamaan ja milloin ratikka valmistuu.

- Meillä tulee olemaan vahva rooli Vantaan ratikassa. Koska Vantaalla ei ole lähitulevaisuudessa suunnitelmaa uusista raitioteista, niin Vantaa ei koe tarkoituksenmukaisena kehittää omaa osaamista raitioteista, vaan luottaa Kaupunkiliikenteen osaamiseen." ●

Havainnekuvassa Vantaan ratikka Rälssitiellä.



Kuva: Vantaan kaupunki/WSP Finland

Vantaan ratikka

Reitti Mellunmäki-Hakunila-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema
Reitin pituus 19,3 kilometriä (josta 500 metriä Helsingissä)
Pikaratikkavaunuja 18
Pysäkkejä 27 kappaletta
Pysäkkiväli noin 800 metriä
Päivittäisiä matkustajia vuonna 2030 noin 31 000
Lisätietoa Vantaan ratikasta: vantaa.fi/ratikka

Vantaan kasvu kulkee kiskoilla

VANTAAN RATIKKA on ensi vuonna 50 vuotta täyttävän Vantaan kaupungin historian suurin investointi. Odotamme ratikan reitin varresta kaupungin merkittävintä kasvusuuntaa tulevana vuosikymmeninä.

Kaupunkiraiteiden positiivinen merkitys kaupunkikehitykselle on nähtävissä useissa kaupungeissa ympäri Eurooppaa, samoin kuin Suomessa, jossa ratikka on lisännyt niin Tampereen kuin pääkaupunkiseudunkin vetovoimaa. Vantaalla ratikka on kaupunkimme kärkihanke, ja sen merkitys paitsi poikittaisen joukkoliikenteen palvelutasoa parantavana mutta myös kaupunkikehityshankkeena on suuri.

Vantaalla ratikka toteutetaan olemassa olevaan katuverkkoon, ja koko katu ympäristö uudistuu. Reitien varren kaupunkikeskusten Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kehitys saa ratikasta uuden sysäyksen: odotuksenamme on 60 000 uutta asukasta ja 30 000 työpaikkaa. Täydennysrakentamispotentiaalia jo olemassa olevissa keskustoissa on paljon. Suunnitteilla on myös kokonaan uusia asuinalueita,

joissa on omaleimaisuutta, ja jotka nojaavat vahvasti kestäväan liikkumiseen, kuten aivan lentokentän kupeessa sijaitseva Muuran kaupunkikylät sekä Tikkurilan keskustaa laajentava Väritehtaan alue. Kaupunkikeskustoistamme itäisin, Hakunila, on ainoa, joka ei vielä ole raideliikenteen piirissä ja uskomme ratikan avaavan alueelle uusia mahdollisuuksia.

Vaikeassa rakentamisen suhdannetilanteessa julkisen sektorin investointien merkitys korostuu: Rakennusteollisuus RT arvioi keväällä, että Vantaan ratikan rakentaminen tarkoittaa jopa 7000 henkilötyövuotta. Työllistävä vaikutus on myös raiteiden ympärillä käynnistyvällä asuin-, työpaikka- ja palvelurakentamisella. Yksityisten investointien houkuttelun lisäksi Vantaa satsaa itsekin ratikkakaupungin palveluihin: reitin varrelle onkin suunnitteilla niin uusia oppilaitoksia kuin vapaa-ajan viettomahdollisuuksiakin, kuten Aviapoliksen lukio, Tikkurilan osaamiskampus ja Hakunilan urheilu- ja kulttuuripuiston alue.

Vantaan kaupunginvaltuusto teki Vantaan ensimmäisestä raitiotielinjasta rakentamispäätöksen toukokuussa 2023. Päätös oli ehdollinen: se edellyttää valtion sitoutumista suunnitteluvaiheen tavoin myös rakentamisvaiheen kustannuksiin. Uuden MAL-sopimuksen neuvottelut ovat vielä käynnissä. Vantaan tavoitteena on, että ratikan rakentaminen pääsisi alkamaan vuoden 2024 lopulla.

Tero Anttila
Vantaan kaupungin apulaiskaupunginjohtaja
Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen jäsen

”
Yksityisten investointien houkuttelun lisäksi Vantaa satsaa itsekin ratikkakaupungin palveluihin

Koulutuksista uusia oivalluksia asiantuntija- ja esihenkilötyöhön

Kaupunkiliikenteellä on alkanut tänä syksynä kaksi suurta koulutusohjelmaa, joista toinen syventyy asiakaskokemukseen ja toinen projektinjohtamiseen.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVITUS **ELINA RAJALA**

Kaupunkiliikenne asiakkaiden anatomian ytimessä

Yksi strategisista tavoitteistamme on parantaa B2B-asiakaskokemusta – ja syystä. Ilman suuria asiakkaitamme, kuten HSL:ää ja Länsimetro Oy:tä, meillä Kaupunkiliikenteessä ei olisi toimintaa.

Kaupunkiliikenne on satsannut asiakkaiden hallintaan kehittämällä asiakkuuspäällikön työkuva laajemmaksi. Lisäksi panostamme tänä syksynä laajalla otannalla päälliköille, esihenkilöille ja asiantuntijoille suunnattuihin asiakaskokemusvalmennuksiin.

Meidän on tärkeä muistaa, että emme tuota palveluja itsellemme vaan asiakkaillemme. Valmennuksissa opetellaan välittämistä ja viitseliäisyyttä, jotta pystymme mukauttamaan oman toimintamme vastaamaan asiakkaiden tarpeita. Työ voi vaatia ajattelutavan muutosta, mutta se kannattaa – kun nostamme profiiliamme alan toimijoiden keskuudessa, meidät opitaan tuntemaan entistä parempana yhteistyökumppanina.

- Tällä hetkellä asiakkaamme kokevat meidät usein siiloutuneena yhtiönä, vaikka haluaisimme näyttäytyä yhtenäisenä palveluntuottajana, muistuttaa asiakkuuspäällikkö **Sari Valasjärvi**.

Yhtenäisyyteen vaikuttaa oma kokemuksemme työntekijänä. Kun meillä on hyvä keskinäinen yhteisymmärrys läpi koko organisaation, selkeät vastualueet, toimiva tiedonkulku ja kohtelemme työkavereitamme hyvin, heijastuu se myös suoraan asiakaskokemukseen.

- Uskon, että koulutukset ovat erinomainen herättely ja startti muutosmatkalle, jossa tavoittelemme parempia asiakaskohtaamisia. Valasjärvi toteaa.



Yhtenäisyyttä projektinjohtamiseen

Kaupunkiliikenteellä on parhaillaan käynnissä noin 400 erilaista projektia. Syyskuussa alkoi uusi koulutus, jonka tavoitteena on varmistaa projekteja vetäville ja ohjaaville yhtenäinen ymmärrys projektinjohtamisesta.

Koulutuksessa on kaksi päivää, joista ensimmäinen järjestetään projektipäälliköille, projektien omistajille ja ohjausryhmäläisille. Toinen koulutuspäivä on varattu pelkästään projektipäälliköille.

Kaupunkiliikenteen projektinjohtamisen kehittämisestä vastaa hankepalvelupäällikkö **Anni Suomalainen**. Koulutukset rakennetaan keväällä päivitetyn yhtiön projektinjohtamismallin pohjalta.

Koulutuksissa käydään läpi muun muas-

sa yleisesti Kaupunkiliikenteen projektinjohtamismallia, kustannus-hyöty-arviointia, riskienhallintaa sekä ympäristö- ja laatuasioita.

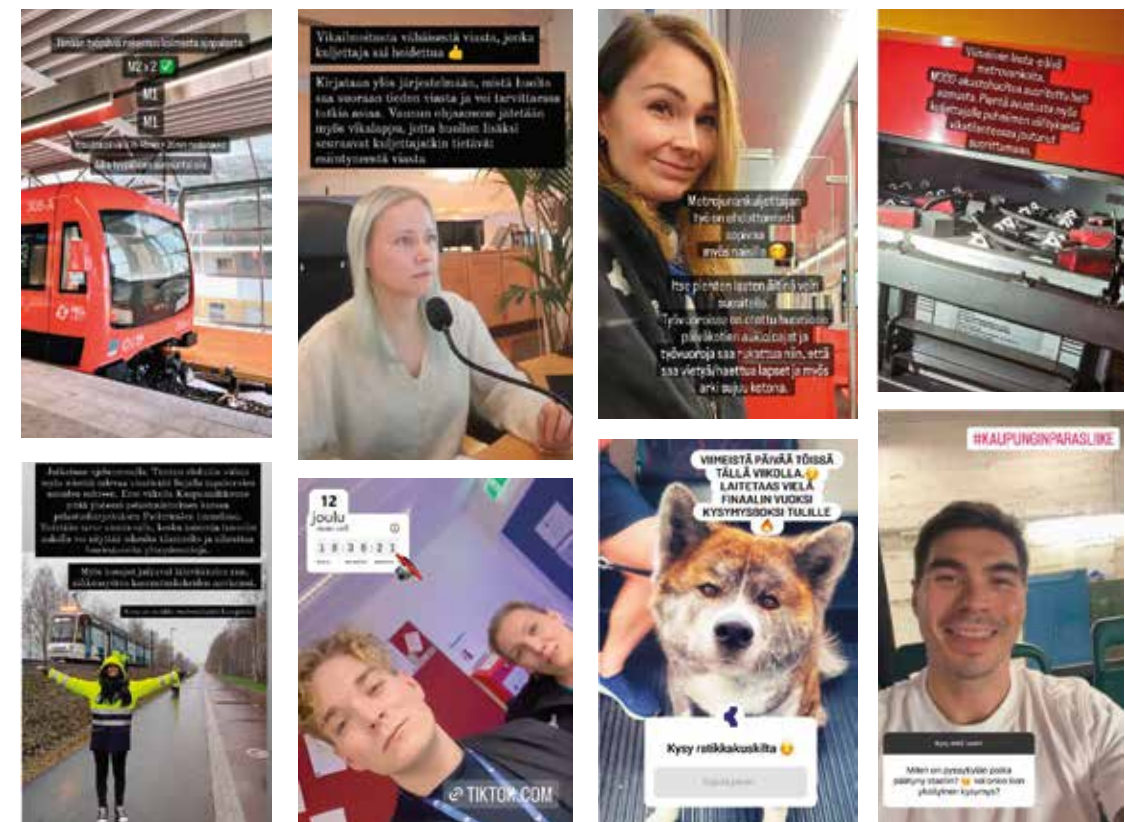
- Koulutuksen avulla projektit etenevät tulevaisuudessa entistä sujuvammin, kun eri osapuolet toimivat yhtenäisillä tavoilla ja tuntevat yhtiömme yhteiset tavoitteet, Suomalainen kertoo.

Koulutus on saanut hyvää palautetta: sitä on pidetty tarpeellisena sisällön, mutta myös verkostoitumismahdollisuuksien vuoksi.

Tämän syksyn aikana koulutetaan kaikki projektipäälliköt ja projekteja ohjaavat kaupunkiliikenneläiset. Yhteensä koulutuspäiviin osallistuu noin 140 henkilöä ja koulutuspäiviä kertyy 11. Jatkossa koulutuksia tullaan järjestämään tarpeen mukaan. ●

Työntekijälähettiläät ovat suosituinta antia somekanavissamme

KAUPUNKILIIKENTEELTÄ löytyy monipuolista ja ainutlaatuista osaamista, jota olemme saneet ylpeänä esitellä Instagram- ja Facebook-kanavillamme jo useamman vuoden ajan. Työntekijälähettiläät ovat olleet tärkeä lisä työnantajakuvamme ja brändimme rakentamisessa. Lähettiläitä on ollut kymmeniä ja kaikista yksiköistämme, ja he ovat saaneet loistavan vastaanoton, kiinnostuneita kysymyksiä työstään ja paljon tsemppiviestejä some-seuraajiltamme.



Yksi työntekijälähettiläistämme on hankinta-asiantuntija **Samuel Rönkkö**. Hän on hyvä esimerkki siitä, kuinka myös ns. toimistotyöstä saa mielenkiintoista materiaalia lähettilyysviikolle.

"Lähettilyysviikkoni oli vauhdikas. Laitoin jokaisesta päivästä jotain tarinaa Instagramiin. Palaute oli hyvää ja jotkin postaukset saivat yllättävänkin paljon reagoivia.

Konttorityössäkin päivissä on sisällöllisesti paljon vaihtelevuutta. Lähettilyyssviikolla työskentelin sijainnillisesti muutamassakin eri paikassa. Kunhan päivät eivät ole identtisiä keskenään, saa työstä kiinnostavaa materiaalia someen.

Lähtetähtiviikot tuovat työntekijöiden todellista arkea esille. Mielestäni se on mielenkiintoinen tapa kertoa, minkälaisia työpäivämme oikeasti ovat. Myös potentiaaliset Kaupunkiliikenteen tulevat työntekijät saavat hyvän väylän tarkastella, millaista meillä on työskennellä.” ●

Ensi kesän metrokatkon aikana metroa parannetaan monen eri hankkeen voimin

METROON KUULUU kokonaisuudessaan lukemattomia järjestelmiä, kiinteistöjä, tekniikkaa, siltoja, rataa ja paljon muuta. Jokainen osan metrossa tarvitsee vuosikymmenten jälkeen huoltoa ja parannusta, ja jotkut niistä vaativat metrolikenteen pysäyttämisen töiden ajaksi.

Jotta metrolikenteen keskeyttäminen haittaisi matkustajia mahdollisimman vähän, pyrimme tekemään mahdollisimman monta parannusta samalla kertaa. Kesällä 2024 parannetaan mm. Rautatien metroaseman paloturvallisuutta sekä korjataan Länsimäentien siltoja ja Kontulan metroaseman laiturialuetta.

Hankkeet ovat tällä hetkellä suunnitteluasteella, ja siksi tarkkoja päivämääriä, metrokatkon pituutta ja muita yksityiskohtia on vielä mahdoton arvioida. Metrokatko tulee koskemaan Yliopiston ja Kampin metroasemien väliä sekä idässä ainakin Kontulan ja Mellunmäen väliä.

Metron kesän 2024 parannushankkeista vastaavat Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ja HKL, liikennemuutoksista HSL.

Kruunuvuorenrannan lautta-yhteys otettu ilolla vastaan

KRUUNUVUORENRANNAN lauttaliikenteen ensimmäiset kuukaudet Meritullitori-Kruunuvuorenranta-reitillä ovat sujuneet yli odotusten, ja lautalla on matkustanut elokuun loppuun mennessä yli 115 000 matkustajaa.

HSL:n elokuussa tekemän tutkimuksen mukaan 82 % matkustajista koki Kruunuvuorenrannan lautan nopeuttavan matkustamista. Yli puolet (52 %) arvioi lautan lisäävän joukkoliikenteellä matkustamista.

Lauttamatka kestää noin 20 minuuttia. Talviliikennekausi alkaa marraskuun alussa, jolloin lautta kulkee arkisin noin klo 7–22 ja viikonloppuisin klo 10–18. Vuoroväli on noin 50 minuuttia. Lauttaliikenne operoidaan ympäristöystävällisellä uusiutuvalla dieselillä (HVO).

Liikennöintiä jatketaan enintään Kruunusiltojen valmistumiseen asti. Vuoden 2024 liikenne varmistuu syksyn aikana Helsingin kaupungin talousarviovalmistelun yhteydessä.

Lauttaliikenteen tuottaa Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö Suomenlinnan Liikenne Oy.



HSL LYHYESTI

HSL:n runkolinjasto laajeni elokuussa talviaikataulukauden alkaessa, kun kaksi uutta runkolinjabussia aloittivat liikenteessä. Linja 520 kulkee Matinkylän metroaseman ja Martinlaakson juna-aseman välillä Leppävaaran ja Myyrmäen asemien kautta. Linja 530 taas kulkee Matinkylän metroaseman ja Myyrmäen juna-aseman välillä Finnoon metroaseman ja Espoon juna-aseman kautta. HSL:n runkolinjasto uudistuu seuraavan kerran 21. lokakuuta, kun uusi pikaraitiolinja 15 (Raide-Jokeri) aloittaa liikenteensä. Linja korvaa runkobussilinja 550:n, mutta bussin liikenne jatkuu vielä jonkin aikaa raitiovaunuliikenteen alettua.

.....

Matkalippujen tarkastajat tekevät syksyn aikana jokavuotista lippulajitutkimusta, jonka tarkoituksena on selvittää, mitä lippuja HSL:n asiakkaat käyttävät ja missä kunnissa he asuvat. Tarkastajat keräävät aineistoa matkustajilta pääasiassa kello 6.30–22.30. Tulosten avulla HSL suunnittelee talouttaan. Lisäksi HSL käyttää tuloksia linjastomuutosten vaikutusten arviointiin ja joukkoliikenteen kehittämiseen. Syyskuusta lokakuuhun tarkastajat keräävät aineistoa metroasemilla, minkä jälkeen tutkimus siirtyy lähijuniin. Tutkimus jatkuu marras- ja joulukuun vaihteeseen asti.

.....

HSL-sovelluksella on voinut kesästä asti hankkia Kelan tukeman koulumatkatukilipun. Lippu on tarkoitettu toisella asteella eli esimerkiksi lukiossa tai ammattikoulussa opiskeleville. Jotta koulumatkatukilipun saa käyttöönsä, on ensin tehtävä koulumatkatukihakemus Kelalle. Koulumatkatukea myönnetään Suomessa opiskeleville ja asuville päätoimisille opiskelijoille, joiden koulumatka on pitkä. Kun Kelalta on saanut lipun osto-oikeuden, lipun voi ottaa käyttöön suoraan HSL-sovelluksessa. Kelan myöntämä koulumatkatuki korvaa koulumatkojen kustannuksia kodin ja oppilaitoksen välillä matkoilla.

MEILLÄ KAUPUNKILIIKENNE OY:SSÄ

Liikennepeili muuttuu kokonaan sähköiseksi

Liikennepeili lakkaa kolahtamasta postilaatikkoon tämän numeron jälkeen. Jatkossa Liikennepeili julkaistaan pelkästään sähköisenä Kaupunkiliikenteen nettisivuilla osoitteessa [kaupunkiliikenne.fi/julkaisut](https://www.kaupunkiliikenne.fi/julkaisut). Lehden ulkoasu pysyy entisellään.

Metrojunankuljettajakurssi 2-2023

Vasemmalta oikealle: Sara Pohjantuuli, liikennemestari Marko Huupponen, Kouluttaja Sari Borgman, Peter Tammenheimo, Ville Penttinen, kyykistyneenä Roni Heinonen, Jere Aronpohja, Nico Taavila, Mikael Viljanen, Mikko Kaarna, Riku Sykäri, Tomi Jacobsson, Jarmo Paavola, Teijo Salo, Päivi Maunula, Sebastian Ström, Mika Karras ja Mahad Hussein.



Raitiovaununkuljettajakurssi 4/2023

Vasemmalta ylhäältä alkaen: Malik Akbary, Jyrki Kankkunen, Aimo Tommila, Farhad Deris, Toni Suhonen, Jarno Kuronen, Akseli Vilpas, Jani Lappalainen, Waldemar Pohjavirta, Ari Alén, Heiki Braun, liikennemestari Marko Huupponen, Minna Mustonen, Johannes Aarnikunnas, Simo Pohjanpalo, Joakim Nivukoski, Dikizeyiko Nsiamundele, Väiski Väisänen, Rashid Hoseini, Jani Kortelainen, Bashiir Faarah, Elna Hyytiäinen, Meri Dannbom, Simo Rätty, Jarkko Rajala, kouluttaja Hanna Koskinen.

Raitiovaununkuljettajakurssi 3/2023

Vasemmalta ylhäältä alkaen: Jukka-Pekka Ojanen, Kari Karjalainen, Santeri Johansson, Timo Jalola, Mohamed Abdelhamed, Alex Miettinen, Musa Shegerdjii, Joona Vakkila, Alekski Vuori, Yusuf Abou, Mohamed Mohamed, Aki Laurila, Kirsi Peltonen, Markus Makkonen, Niki Zenner, Herkko Hyypiä, Sammy Vuorela, Miro Tirkkonen, Ajo-opettaja Kai Toivonen, Mustafa Jaafar, Venla Myller, Iryna Sidorenko, Satu Valola, Jari Siitonen, Simo Salkola, Markus Parviainen, Tanja Hotar, Tommi Vesalainen, Jari Vesilahti, liikennemestari Marko Huupponen.



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

Strategiakuva esittelee vision ja strategian viisi teemaa

Strategiakuva tiivistää strategiamme entistäkin ymmärrettävämpään muotoon. Konkreettinen kuva näyttää selkeämmän ja ytimekkäämmän näkymän tavoitteistamme.

