

LIIKENNEPEILI

Liikennepeili, Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 3 2024

Irti
pultista
kohti bittiä

Henrik Ranta

**Raitiovaunuvarikoiden
myllerrys työllistää
kunnossapidon
työnjohtajaa**

**Kaupunkiliikenteen esihenkilöille suunniteltiin
oma tutkintopohjainen koulutus**

- 3 Toimitusjohtajalta**
Arvoista onnistumisiin
- 4 Työntekijän päivä**
Raitiovaunuvareikoiden myllerrys työllistää kunnossapidon työnjohtajaa
- 6 Vihreyttä ja suurkaupungin tuntua linjalla 13**
- 7 Näkökulma**
Raideliikenteen verkosto laajenee, joukkoliikenne paranee
- 8 Kaupunkiliikenteellä merkittävä rooli Vantaan ratikan toteutumisessa**

- 9 Vieraskynä**
Projektipäällikkö Mira Saarentaus: Haasteista onnistumisiin
- 10 Irti pultista kohti bittiä**
- 12 Työhyvinvointi**
Kaupunkiliikenteen esihenkilöille suunniteltiin oma tutkintopohjainen koulutus
- 13 Arjen työssä**
Kuljettaja Marko Kaislama osaa ottaa työstä ilon ja hyödyn irti
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenne Oy:ssä**
- 16 Vuoden 2024 kohokohtia kuvin**

6 Vihreyttä ja suurkaupungin tuntua linjalla 13



13 Kuljettaja Marko Kaislama osaa ottaa työstä ilon ja hyödyn irti



8 Kaupunkiliikenteellä merkittävä rooli Vantaan ratikan toteutumisessa



Arvoista onnistumisiin

Jatkanpa siitä, mihin viime kesän Liikennepeilin pääkirjoitus päättyi, eli arvoihin. Arvostan ja välitän, Olen osa ratkaisua ja Onnistumme yhdessä. Uudet arvomme päätettiin keväällä, ja niiden lanseeraus on aloitettu. Kiitos karttureille, jotka ovat aloittaneet työn yhdessä eri yksiköiden kanssa.

Arvot antavat meille perustan, jonka pohjalta toimimme ja teemme päätöksiä. Arvojen mukainen toiminta ei ole yksiselitteistä kyllä/ei -vastausten pohdintaa, vaan niiden soveltaminen vaatii keskustelua ja yhteisymmärrystä läpi yhtiön. Käytetään siis siihen yhdessä aikaa.

Tämän vuoden päähankkeista kaksi on nyt saatu valmiiksi. Linja 13 käynnistyi elokuussa, ja se on osoittautunut suosituksi ja pidetyksi lisäyksi kantaratikan verkostossa. Teknisesti erittäin haastava ja suuren julkisuuden saanut Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamishanke saavutti onnistuneesti tärkeän välietapin, kun liikennöinti käynnistyi syyskuun alussa.



Projektin onnistuminen edellytti tarkan ennakkosuunnittelun ja toimivan yhteistyön Kaupunkiliikenteen eri yksiköiden välillä. Liikennöinti ja kunnossapito huolehtivat siitä, että metron operointi sujui moitteetta kahdessa osassa. Haasteita riitti, mutta projekti onnistui.

Lämmin kiitos kaikille hankkeisiin osallistuneille!

Kolmannen päähankkeen, Ruskeasuon varikon käyttöönoton, toteutus etenee. Ensimmäiset linjat lähtevät Ruskeasuolta marraskuussa, operointi toimii täysillä joulukuun alkuun mennessä ja vanhan varikon purkutyöt alkavat vuonna 2025. Koskelan varikon muistoakin jo kunnioitettiin yhteisellä illanvietolla syyskuussa.

Katse on jo käännetty ensi vuoteen, ja metrohankkeiden osalta meitä odottaa Vartiolahden metrosillan peruskorjaus kesällä 2025 (mikäli kaupunginhallitus näin päättää), mikä keskeyttää matkustajaliikenteen useaksi kuukaudeksi. Metrosiltojen peruskunnostus on aloitettu jo viime vuosikymmenellä, mutta työ on vielä kesken. Viimeisimpänä esille on noussut Junatien metrosillan kunto, joka edellyttää jatkuvaa seurantaa ja monitorointia. Siltaa vahvistetaan/tuetaan ennen päätöksiä laajemmasta peruskorjauksesta.

Metrosiltojen peruskorjaukset ovat aina teknisesti haastavia ja voivat edellyttää katkoa metrolienteelle, mikä on aina huono vaihtoehto matkustajiemme kannalta. Toimiva suunnittelu ja koordinointi HSL:n ja Helsingin kaupungin kanssa on välttämättömyys, jotta pystymme yhdessä minimoimaan matkustajien arjen ongelmat. Hyvin toteutetuilla peruskorjauksilla pidennämme siltojen elinkaarta seuraaville vuosikymmenille. ●

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja

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

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki

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

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 310 35104

Toimittajat:

Ulla Paukku p. 310 20338
Kaisa Mutka p. 310 35105
Henna Kukkonen, p. 040 868 2129
Riikka Sorsa, p. 040 683 2629
Mia Stenroos

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

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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Nea Holopainen

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

LIKENNEPEILI

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



Raitiovaunuvarikoiden myllerrys työllistää kunnossapidon työnjohtajaa

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

Kunnossapitoyksikön työnjohtajana työskentelevän **Henrik Rannan** puhelin soi. Raitiovaunu täytyy siirtää Ruskeasuon varikolta Töölön varikolle, ja toinen tuoda takaisin Ruskeasuolle. Rannan työpäivä on käynnistynyt jo kuuden maissa, kuten yleensäkin.

- Aamut ovat siitä mukavaa aikaa, että silloin omaa työstä voi käydä rauhassa läpi ennen päivän palaverieita ja muita kiireitä.

Raitiovaunupuolen palaverissa käydään joka aamu läpi päivän tilanne.

- Aamuisin päätetään esimerkiksi, mitkä vaunut otetaan työn alle Koskelaan ja mitkä "myydään" Vallilaan tai Töölöön. Se mihin mikäkin vaunu menee, riippuu työn luonteesta. Esimerkiksi tuulilasin vaihto on

Vallilan heiniä.

Työpäiviin mahtuu paljon muuttuvia osia, ja tehtäviä tulee päivän mittaan laidasta laitaan. Tehtäväläistä pitää hoidettavat asiat muistissa, ja Ranta perkaa listaa aina sopivissa väleissä. Listalla voi olla muun muassa Virven huoltoon, raivausauton tunkkeihin ja ajolupiin liittyviä asioita. Ranta kutsuukin vitsailen työtään katastrofinhallinnaksi.

Myös työpiste saattaa vaihtua päivän mittaan. Ranta työskentelee niin Koskelan, Vallilan kuin Ruskeasuonkin varikolla. Toisinaan Ranta vieraillee uutta Koskelan varikkoa toteuttavan Akseli-allianssin Big Roomilla Arabiassa.

- Olen ollut mukana Koskelan hankkeessa antamassa omaa näkemystäni

kunnossapitoon liittyvissä asioissa muun muassa huoltotasoihin liittyen.

Raitiovaunujen huoltotoiminta ja liikennöinti aloitetaan Ruskeasuon varikolta marraskuussa, ja joulukuussa toiminta Koskelan varikolla ajetaan kokonaan alas. Ranta on tänä vuonna aloittanut kunnossapidon työnjohtajana Ruskeasuolla ja huolehtii omalta osaltaan, että uudella varikolla kaikki toimii niin kuin pitää ennen toiminnan käynnistymistä.

- Kunnossapito tarvitsee erilaisia varaosia ja työkaluja, ja huoltopaikkojen täytyy olla asianmukaisesti varustettuja. Kaikki tällainen täytyy ennen operatiivisen toiminnan aloittamista käydä läpi ja varmistaa, että kaikki toimii.

Ennakkoon täytyy myös suunnitella,

millä raiteen osalla tehdään mikäkin työ, sekä huolehtia, että kaikki voivat työskennellä varikolla turvallisesti.

- Ruskeasuon varikko on kaikille työntekijöille uusi, eivätkä varaosien ja muiden tavaroiden sijainnit ole vielä tuttuja. Alussa totutellaan uuteen varikkoon ja uusiin järjestelmiin ja laitteisiin.

Sähköasentajasta työnjohtajaksi

Rannalla on taustallaan pitkä ja monipuolinen ura Kaupunkiliikenteellä. Alkuperäiseltä ammatiltaan Ranta on ravintolakokki, mutta päätti kouluttautua sähköasentajaksi.

- Asuin jo silloin Töölössä, ja ainoa sähköasentajan harjoittelupaikka Helsingissä oli Töölön varikolla. Työharjoittelun jälkeen jäin varikolle kesätöihin, ja valmistuttuani

vuonna 2015 pääsin Töölön varikolle hommiin.

Ranta työskenteli sähköasentajana ensimmäiset kahdeksan vuotta. Suorittuaan lähiesihenkilötyön ammattitutkinnon Ranta siirtyi työnjohtajaharjoittelijaksi Koskelan varikolle. Ranta ehti toimia myös metropuolella työnjohtajana ennen kuin häntä pyydettiin takaisin raitiovaunupuolen työnjohtoon. Ensiksi Ranta oli mukana sekä metro- että raitiovaunupuolella, mutta viime kuukaudet hän on työskennellyt pelkästään raitikoiden parissa.

- Tuntui mukavalta tulla kotiin. Tätä työtä on helpompi tehdä, kun tietää jo valmiiksi, miten raitiovaunut toimivat ja miten niitä huolletaan. ●

Kuka?



- Työnjohtaja Henrik Ranta, kunnossapitoyksikkö
- - Vapaa-ajalla olen ennen kaikkea isä ja jalkapallofani, ja vapaa-aikaa menee lasten ehdoilla. Lisäksi meneillään on muutama ikuisuusautoprojekti.



Klo 6:10

Henrik Ranta aloittaa työt usein kuuden maissa. Tällä kertaa työpäivä alkaa Ruskeasuon varikolla.



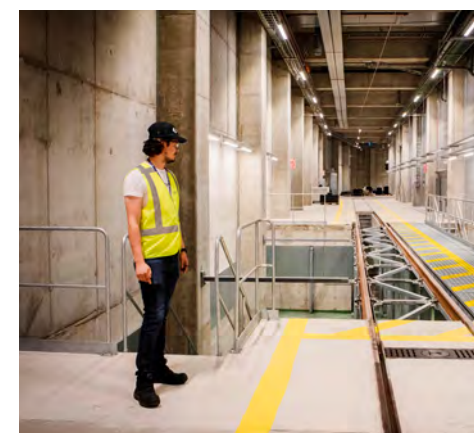
Klo 9:30

Kokousten välissä on aikaa käydä läpi työstä ja hoitaa juoksevia asioita.



Klo 10

Uudella Ruskeasuon varikolla täytyy huolehtia kaikkien kunnossapidon tarvitsemien laitteiden ja varaosien toiminta sekä riittävyys ennen kuin operatiivinen toiminta käynnistyy.

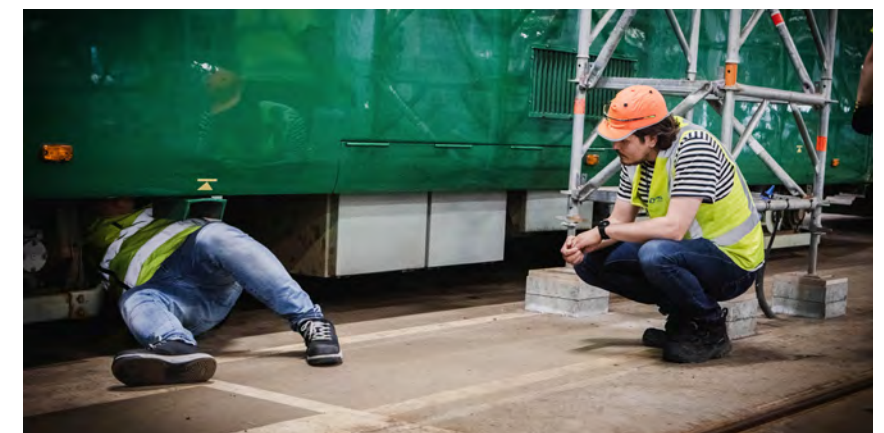


Klo 10:15

Tarkistamassa sorvausraiteen tilannetta. Sorvi saadaan Ruskeasuolle vuonna 2025, ja siihen asti sorvaustyöt tehdään vielä Töölön varikolla.

Klo 13:45

Osa korjausta vaativista vaunuista jää Koskelaan ja osa siirretään Vallilaan. Koskelan kalustokunnossapidon toiminta siirtyy loppuvuonna Koskelasta Ruskeasuolle. Ratakunnossapito jatkaa väistötiloissa Koskelan kaarihallissa.



Klo 13:20

Päivä jatkuu Koskelan varikolla. Raitiovaunussa olevaa vikaa tutkitaan yhdessä, ja syy löytyy telistä.



Vihreyttä ja suurkaupungin tuntua linjalla 13

Teekkareita, joukkoliikenneharrastajia, aamuvirkkuja, asukkaita ja muutama koira-kin. Innostusta ja juhlantuntua oli raitiovaunun täydeltä, kun 12.8.2024 raitiolinjan 13 ensimmäinen vuoro lähti Nihdistä klo 5.27.

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



Nihdistä reitti kulki Sompasaaren läpi Kalasataman keskukseen, josta raitiovaunu viiletti Hermanin rantatietä pitkin ja Vallilanlaakson läpi Pasilan asemalle ja lopulta päätepy-säkillä Länsi-Pasilan Maistraatintorille. Ensimmäinen vuoro ajettiin Pride-ratikalla, jota koristivat vihreät numeroa 13 kantavat ilmapallot.

Avajaiset jatkuivat iltapäivällä kaupakeskus Redin ympäristössä, jossa vetonaulaksi osoittautuivat onnenpyörä ja lasten kasvomaalaus. Ohjelmassa oli myös musiikkia ja taikuri.

Liikennöinti on sujunut hyvin

Raitiolinja 13 yhdistää Helsingin kaksi nopeimmin kasvavaa aluetta eli Kalasataman ja Pasilan. Elokuun loppuun mennessä

linjalla oli matkustanut yhteensä 155 000 matkustajaa. Arkipäivisin matkustajia on keskimäärin ollut 8 400. Suosituimmat pysäkit ovat Kalasataman metroasema ja Pasilan asema.

Kaupunkiliikenne liikennöi linjaa 13, ja alusta lähtien liikenne on sujunut hyvin.

- Kalasatamassa kuljettajien vaihdot ja siirtymiset taukopaikoille Hakaniemeen ja Töölöön ovat sujuneet ongelmitta, kertoo liikennetuotantopäällikkö **Tero Hagberg**.

Hänen mukaansa linjan suunnitellut aikataulut ovat olleet toimivia. Syyskuun alkupuolella aikatauluihin tehtiin pieniä päivityksiä.

Autoilijat ja muut liikkujat näyttävät sopeutuneen raitiovaunuihin uusilla alueilla varsin hyvin.

Linjaa 13 on mukava ajaa

Vaikka linjan 13 pituus on vain noin kuusi kilometriä, maisemat reitillä vaihtelevat paljon. On merta, tiivistä kaupunkia, rakentamatonta aluetta, puistoa, vanhaa ja uutta.

- Kävin itsekkin ajamassa uutta linjaa, ja voin sanoa, että on erittäin mukava lisä kaupunkiin. Liikenne sujuu hyvin, maisemat ovat mukavia, tosin vielä Nihdissä on keskeneräistä. Oli kiva ajaa. Jonkin verran oli myös kaupunkilaisia turistimatalla matkustamassa koko linjan läpi, kun on vielä niin uusi juttu, Hagberg sanoo.

Myös raitiovaunukuljettaja **Kim Ehas** kehuu uutta linjaa. Ensimmäisen kuukauden aikana hän on ajanut 12 kokonaista kierrosta.

- Tykkään erityisesti, kun lähdetään



Pasilasta Kalasatamaan. Ensiksi on vihreää aluetta ja siirtolapuutarhamökkien jälkeen tulee sitten pieni autiampi alue, kun kerrostaloja on harvemmassa. Sitten näkyy torneja ja tulee vähän mieleen Japani. Suurkaupunkimainen, jännä fiilis hyvällä tavalla, Ehas kuvailee.

Linjaa 13 ajetaan Artic- ja nivelraitiovaunuilla.

- Ajaminen on todella miellyttävää. Huomaa, että on oma baana. Olen yllätynyt, miten mukava uutta linjaa on ajaa, Ehas kertoo.

Hän odottaa sitä, kun linjalle 13 tulee myöhemmin käyttöön myös pikaraitiovaunuja. Tällöin ajamisesta ja matkustamisesta tulee vieläkin mukavampaa ja pehmeämpää, kun ajonopeuden voi pitää vakiona. ●

Raideliikenteen verkosto laajenee, joukkoliikenne paranee



Kuva Katri Lehtola, HSL

LINJA 13 oli HSL-urani ensimmäinen uuden raitiolinjan avaus. Seudun – myös joukkoliikenteen – kasvusta tällä hetkellä kertoo aika paljon se, että viimeisten kymmenen vuoden aikana olemme saaneet pitää avajaisia tämän tästä. Itse olen toiminut HSL:n vs. toimitusjohtajana nyt runsaat puoli vuotta, joten kovin pitkään ei avajaisia tarvinnut odottaa.

Vuonna 2015 aukesi Kehärata, ja saimme raideyhteyden lentoasemalle. Vuonna 2017 metro laajeni Matinkylään ja vuonna 2022 edelleen Kivenlahteen. Pikaratikka 15 aloitti liikenteessä viime syksynä. Ja nyt kantakaupungin ratikkaverkko sai kokonaan uuden linjan, ensimmäistä kertaa sitten vuonna 2008 avatun linjan 9.

Eikä tahti suinkaan ole hiipumaan päin. Raitiolinjasto laajenee seuraavan kerran arviolta vuonna 2027, kun Kruunusilltojen yhteys Laajasaloon valmistuu. Sen jälkeen on näillä näkymin vuorossa Vihdintien pikaraitiotieyhteys Munkkivuoreen, Lassilaan ja Kannelmäkeen sekä uutta raitiotietä muun muassa Töölöön. Myös Vantaan ratikan suunnittelu on pitkällä.

Tämä kaikki parantaa ratkaisevalla tavalla Helsingin seudun joukkoliikennettä ja sitä kautta myös elämänlaatua. Joukkoliikenne palvelee yhä useampia liikkumisen tarpeita ja on entistä houkuttelevampaa. Perinteisesti Helsingin seudun joukkoliikenne on palvellut etenkin matkoja keskustaan ja sieltä pois, mutta poikittaisliikenne on parantunut huomattavasti viime vuosien aikana.

Siitä myös ratikka 13 on loistava esimerkki.

Joukkoliikenne palvelee yhä useampia liikkumisen tarpeita ja on entistä houkuttelevampaa.

Me HSL:ssä olemme Kaupunkiliikenteen kanssa yhteisellä asialla, tekemässä kaikkemme, jotta joukkoliikenne olisi entistä houkuttelevampi liikkumismuoto. Tässä meillä on edelleen kiertävää, sillä HSL:n liikkumistutkimuksen perusteella autolla liikutaan seudun matkoista 37 prosenttia, kun joukkoliikenteen osuus on 21 prosenttia.

Investoinnit raideliikenteeseen ovat yksi – joskaan ei ainoa – tapa kasvattaa tätä osuutta. Raiteilla kulkeva liikenne kun on tyypillisesti luotettavampaa ja tarjoaa suuremman kapasiteetin.

Ei kuitenkaan ole kyse pelkästään suurista hankkeista. Valinta käyttää joukkoliikennettä tehdään joka päivä uudestaan. Vaikka katsomme koko ajan eteenpäin, olemassa olevat yhteydet muodostavat toimintamme ytimen. Joukkoliikenne on nyt erinomaista, mutta tulevaisuudessa se on vielä parempaa. Nyt se on parempaa kuin eilen.

Vesa Silfver
HSL:n vs. toimitusjohtaja

Kaupunkiliikenteellä merkittävä rooli Vantaan ratikan toteutumisessa

Kaupunkiliikenne Oy, Vantaa ja Helsinki ovat päättäneet yhteistyöstä Vantaan ratikan toteuttamisessa. Sen lisäksi, että vastaamme Helsingin osuudesta, olemme koko hankkeessa tärkeä osapuoli ja kumppani.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVAT **RAMBOLL, VANTAAN KAUPUNKI**

Kaupunkiliikenne ja Vantaan kaupunki laativat alkuvuodesta 2024 suunnitelman yhteistyöstä Vantaan ratikka -hankkeen toteutuksessa. Syyskuussa 2024 Kaupunkiliikenteen hallitus päätti omalta osaltaan allianssikumppanien valinnasta ja osallistumisestaan Vantaan ratikan toteuttamiseen.

Kaupunkiliikenne on avustanut Vantaan ratikka -hanketta jo vuodesta 2020 antamalla asiantuntija-apua valmisteluun ja hankesuunnitelman laatimiseen liittyen. Asiantuntijuuttamme tarvitaan hankkeessa jatkossakin muun muassa rata-, ratasähkö-, kalusto- ja liikennetekniikassa sekä allianssi- ja hankeintegraation toteuttamisessa.

- Kaupunkiliikenne oli jo mukana allianssikilpailutuksessa, jossa pääsimme kehittämään hanketta raitiotiejärjestelmän näkökulmasta ja syventämään tilaajayhteistyötä Vantaan kaupungin kanssa, kertoo ratatekniikasta ja raitiotiejärjestelmän käyttöönotosta vastaava projektipäällikkö **Otto Kyrklund**.

Kaupunkiliikenne toimii Vantaan ratikan Helsingin puolelle ulottuvan osuuden tilaajana itäosan allianssissa. Muita tilaajia hankkeessa ovat Vantaan kaupunki ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY). Kaupunkiliikenteen tehtävä hankkeessa on varmistaa raitiotien laadukas toteutuminen ja toiminnallisuus.

- Vastaamme siitä, että Vantaan raitiotie toteutetaan yhdenmukaiseksi pääkaupunkiseudun pikaraitiotiejärjestelmän kanssa, mikä mahdollistaa liikennöinnin kaupunkien välillä tulevaisuudessa, Kyrklund täsmentää.

Kaupunkiliikenne toteuttaa Vaaralan varikon ja varautuu ratainfran kunnossapidon vaatimiin tehtäviin. Vaunukalustohankinta toteutetaan osana käynnissä olevaa raitiovaununhankintaa. Osallistumme myös Vantaan ja HSL:n kanssa valvomotoimin-

tojen organisoinnin suunnitteluun ja tarvittavilta osin valvomotoimintojen järjestämiseen.

- Tämä yhteistyö konkretisoi sitä lisäarvoa, jota tuotamme Vantaan kaupungille Kaupunkiliikenteen omistajana, suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikön johtaja **Artturi Lähdetie** toteaa.

Rakentaminen alkaa vuonna 2025

Vantaan ratikan rakentaminen jakaantuu kahteen osaan. Ratikan länsiosan rakentajaksi tulee Destia ja suunnittelijoiksi Sitowise Oy:n ja Ramboll Finland Oy:n ryhmittymä. Itäosan rakentajaksi päätettiin GRK Suomi

Oy:n ja Kreate Oy:n muodostama ryhmittymä ja suunnittelijoiksi ryhmittymä AFRY Finland Oy, Sweco Finland Oy ja WSP Finland Oy.

Kun hankkeesta on tehty lopulliset toteutuspäätökset, Kaupunkiliikenne päättää kalustohankinnasta ja Vaaralan varikon toteutuksesta.

Hankintapäätöksen jälkeen alliansseissa käynnistyy kehitysvaihe, joka kestää kesään 2025 saakka. Sen jälkeen varsinaiset rakentamistyöt voivat alkaa. Rakentamisvaiheen kestoksi on arvioitu neljästä viiteen vuotta. ●



Vantaan ratikka tulee kulkemaan Mellunmäen metroasemalta Tikkurilan kautta lentoasemalle. Helsingin puolelle rataa rakennetaan noin puoli kilometriä Mellunmäen metroasemalta Vantaan rajalle.



Vantaan ratikka

Vantaan ratikan rakentamisen allianssihankinnan arvo on noin 660 miljoonaa euroa. Rakentamiskustannukset koostuvat 19 kilometrin pituisen raitiotien ja pysäkkien, ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, maanalaisen infran ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta.

Vantaan ratikan liikennöinti alkaa vuonna 2029. Ratikka on Vantaalle paitsi liikennehanke, myös merkittävä kaupunkikehityshanke. Ratikka tuo kaupungin itäiset osat raideliikenteen piiriin ja sujuvoittaa poikittaisliikennettä. Reitin varrelle tavoitellaan 60 000 uutta asukasta ja 30 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä.

Kaupunkiliikenteen toteuttamalla Vaaralan varikolla varaudutaan Vantaan ratikan raitiovaunujen säilytykseen ja huoltoon, mutta myös tulevaisuuden varalta raitioliikenteen laajenemiseen. Kustannusarvio varikolle on noin 79 miljoonaa euroa.

Reitti	Mellunmäki–Hakunila–Tikkurila–Aviapolis–Lentoasema
Reitin pituus	19,3 kilometriä (josta 500 metriä Helsingissä)
Pysäkkejä	27
Pysäkkiväli	keskimäärin 740 metriä
Päivittäisiä matkustajia	vuonna 2030 noin 31 000

Lue lisää: vantaa.fi/ratikka

Irti pultista kohti bittiä

Kunnossapitoyksikössä luotetaan vahvasti omaan osaamiseen ja kehitystyöhön.

TEKSTI **MIA STENROOS** KUVAT **NEA HOLOPAINEN**

Keväällä 2024 tehdyssä organisaa-tiomuutoksessa yksikköön luotiin tiimi digitaalisia kehittämishankkeita varten.

Tiimin päähankkeita ovat metron alustan kuvausjärjestelmä ja raitiovaunun virroitinta ajon aikana kuvaava tietokonekamera Kirppu.

Kehittämistiimin (R&D) tarkoituksena on helpottaa ja auttaa kunnossapidon työtä digitaalisilla laitteilla tai palveluilla. Tuotteita suunnitellaan, kehitetään ja tehdään KUPIn tarpeisiin.

- Pienkehitystiimi "Irti pultista kohti bittiä" on perustettu viemään kunnossapidon osaamista uudelle tasolle digitaalisten innovaatioiden avulla. Tiimin tavoitteena on luoda moderneja ratkaisuja, jotka helpottavat ja tehostavat kunnossapidon arkea hyödyntämällä edistynyttä teknologiaa. Tiimin hankkeiden avulla pyritään lisäämään työn sujuvuutta ja turvallisuutta sekä parantamaan huollon ennakoitavuutta, kertoo kunnossapitoyksikön johtaja **Antti Vigelius**.

Kehittämistiimin vetäjänä toimii kunnossapidon kehityspäällikkö **Rami Iiskola**, tuotteita kehittelevät R&D-suunnittelijat **Lauri Ylimutka** ja **Marko Mannonen**.

- Kehityspäällikkönä on mahtava seurata vierestä Laurin ja Markon ideoita seuraavista kehityshankkeista, koska ammattitaitoa niiden toteutukseen löytyy, toteaa Rami Iiskola.

Metrojunien alustan kuvausjärjestelmä

Metrojunien alusta tarkastetaan säännöllisin väliajoin, jotta mahdolliset puutteet ja viat havaitaan. Tällä hetkellä tarkastukset tehdään fyysisesti varikolla tietyillä raiteilla. Metrojuna ajetaan kunnossapitoraitteelle, jossa asentaja kävelee junan ali ja tekee telirungolle ja alustalle visuaalisen tarkistuksen.

Kehitteillä on uusi tapa, jolla vauriot voidaan havaita helpommin ja nopeammin. Metroradan alustaan ja sivuille asennetaan suurnopeuskamerat, jotka kuvaavat ohiajavia metrojuna. Kameran ottamista tarkoista kuvista nähdään muun muassa, ovatko telirungossa pultit kiinni, mikä on kaapeleiden kunto tai onko kiskojaru liian alhaalla. Kuvista voidaan paikantaa myös mahdolliset fyysiset vauriot tai öljyvauriot.

Tarkkailujärjestelmä sijaitsee metrovarikolla, ja kameroita testataan tällä hetkellä varikon kunnossapitoraitteella. Kun tekniikka on saatu viimeisteltyä ja toimimaan oikein, kameroita siirretään junaraitteille linjan varrelle.

- Testit ovat lähteneet erittäin hyvin käyntiin ja tekniikka on saatu toimimaan, joten voimme alkaa jo suunnitella tuotantoon tulevaa versiota, kertoo Ylimutka.

Mannosen mukaan isossa osassa kehitystä on ollut metrovarikon henkilökunnan tuki, joka on mahdollistanut järjestelmän



Ajolanka

Ajolanka on raitiotien yläpuolella kulkeva sähköjohto, josta raitiovaunu ottaa virroittimensa avulla virtaa liikkuaakseen. Ajolanka on paikasta riippuen noin 4,2–5,8 metrin korkeudella kadun pinnasta. Ajolangan kannatinvaijeri ja orret ovat kiinni joko pylväissä tai rakennusten julkisivuissa.

Virroitin

Virroitin välittää sähkövirran raiteen keskilinjan yläpuolelle ripustetusta ajojohtimesta raitiovaunun apulaitteille, tehonsäätölaitteistolle ja edelleen sähkömootorille.

testauksen.

- Hyödynnämme jatkossakin varikon laajaa osaamista järjestelmän kehityksessä.

Raitiovaunun virroittimen konenäkövalvonta

Raitotien yläpuolella olevat ajolangat ja raitiovaunun virroittimet vaurioituvat herkästi. Ennakoivana kunnossapitona raitiovaunun katolle virroittimeen asennetaan pieni kamera, joka välittää kuvaa reaaliajassa virroittimen toiminnasta ja ajolankojen asennosta.

Tavoitteena estää kalliit virroitinvauriot, joita tulee, kun ajolanka pääsee liian pitkälle virroittimessa. Kun ajolanka ylittää kriittisen rajan, Kirppu-tietokone lähettää hälytyksen ja videon Ramppiin. Kuvaa voi katsoa myös suorana, ja siitä näkyvät myös sijaintikoordinaatit.

Ohjelma on ollut testikäytössä kesästä lähtien kolmen vaunun katolla. Vuoden loppuun mennessä on tarkoitus ottaa kamera käyttöön useammassa vaunussa, kunhan testivaihe on saatu päätökseen.

- Testit ovat sujuneet hyvin, ja olemme vastaanottaneet jo muutamia videoklippejä järjestelmältä, minkä perusteella teemme vielä pientä hienosäätöä, kertoo Ylimutka.

Kunnossapitoyksikön tavoitteena on olla ketterin kumppani asiakkailleen vuoteen 2030 mennessä. NykYTEKniikka mahdollistaa yhä paremmin suunnan: irti pultista, kohti bittiä. ●

Haasteista onnistumisiin



SYKSYLLÄ 2022, kun liityin mukaan Kaupunkiliikenteen projekteihin, ensin varikkoprojekteihin ja pikaratikka 15:n käyttöönoton tilannekuvaan ulkopuolisena konsulttina, törmäsin moniin tavanomaisiin haasteisiin, joita projekteissa usein on. Toiminnassa oli runsaasti potentiaalia, mutta samalla oli selvää, että projektit kaipasivat lisää selkeyttä ja jämmäkyyttä mutta myös toimintojen ja yksiköiden välistä kommunikointia.

Nyt, lähes kaksi vuotta myöhemmin on ilahduttavaa huomata, kuinka Kaupunkiliikenne on kehittynyt. Etenkin sisäinen viestintä yksiköiden välillä esimerkiksi käyttöönottoprojekteissa (Ruskeasuon varikko, Kalasatamasta Pasilaan -raitiotie) on mennyt eteenpäin hurjasti pikaratikka 15:n käyttöönottoon verrattuna. On nähtävissä, että ryhtiliike, joka alkoi pikaratikka 15:n käyttöönoton aikana, on tuonut hiljalleen toivottuja tuloksia.

Yksi merkittävimmistä muutoksista on toimintojen välisen yhteistyön huomattava parantuminen. Tänä päivänä yhteistyö ei vaadi enää samalla tavalla ulkoista pakottamista vaan syntyy jo osin automaattisesti, mikä on edesauttanut projektien parempaa onnistumista.

Lisäksi kahden vuoden aikana on tullut selväksi, kuinka tärkeää on tunnistaa jokaisen projektin vaiheet ja stepit, jotka tulee viedä läpi ennen kuin voidaan edetä seuraavaan vaiheeseen. Tämä on ollut samalla yksi

suurimmista kehityksen alueista: erilaisten prosessien tunnistaminen ja systematisointi (esimerkiksi riskien tunnistaminen ja käsittely) on parantanut projektien varmuutta onnistua ja mahdollistanut sen, että projektit myös pysyvät aikataulusa – ja mikä tärkeintä, saavuttavat asetetut tavoitteet suunnitellusti. Loistava esimerkki on ollut esimerkiksi kesän metrokatkot, jotka saatiin hyvällä yhteistyöllä niin liikennöinti-, kunnossapito- kuin omaisuudenhallintayksikökin välillä vietyä aikataulussa maaliin.

Kehityksestä huolimatta on edelleen myös parannettavaa. Samalla kun Kaupunkiliikenteellä on korkea ammattitaito raitiotie- ja metro-osaamisesta, tulisi tätä laajentaa myös projektitoimintaan: kun jokainen tiimi ja yksilö ottaa vastuun omasta työpanoksestaan ja suhtautuu siihen ylpeydellä, tämä heijastuu koko projektin laatuun ja lopputulokseen.

Työn laadun systemaattinen parantaminen ja siihen liittyvän ylpeyden korostaminen auttavat Kaupunkiliikennettä jatkossakin jatkamaan onnistuneiden projektien johtamisessa ja kehittämisessä.

Mira Saarentaus, projektipäällikkö, Welado Oy



Kaupunkiliikenteen esihenkilöille suunniteltiin oma tutkintopohjainen koulutus

Kaupunkiliikenteellä alkoi tänä syksynä ensimmäinen lähiesihenkilötyön ammattitutkintoon valmistava koulutus.

TEKSTI **KAISA MUTKA** KUVA **SAIMI VALTAMÄKI**

Koulutus on osa laajempaa Kaupunkiliikenteellä käynnissä olevaa esihenkilötyön kehittämistyötä.

- Yksi Kaupunkiliikenteen strategisista teemoista on erinomainen työntekijäkokemus. Uusi esihenkilöille suunnattu koulutus tukee tätä tavoitettamme; haluamme kehittää hyvää ja tavoitteellista esihenkilötyötä. Koulutuksella on keskeinen merkitys muun muassa työhyvinvoinnin, toimintakulttuurin ja organisaation kehittämisen kannalta, ja näissä esihenkilöillä on merkittävä rooli, kertoo henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikön johtaja **Sanni Alajääski**.

Lähiesihenkilötyön ammattitutkintoon johtava koulutus on ensimmäinen laatuaan Kaupunkiliikenteellä.

- Koulutus sopii kaikille esihenkilöille, jotka haluavat treenata esihenkilötaitojaan – niin uusille kuin jo kokeneemmille esihenkilötyötä tekeville. Ideaalitalanne olisi, että kaikki Kaupunkiliikenteen esihenkilöt kävisivät koulutuksen, Alajääski sanoo.

Koulutus räätälöitiin Kaupunkiliikenteen käytäntöjen mukaiseksi

Oppisopimuskoulutuksena järjestettävä koulutus kokoaa yksiköiden esihenkilöitä verkostoitumaan ja jakamaan osaamistaan ja kokemuksiaan. Syyskuussa alkaneessa koulutuksessa aloitti 23 esihenkilöä eri yksiköistä. Jokaiselle opiskelijalle on nimetty Kaupunkiliikenteeltä oma työpaikkaohjaaja, jonka tehtävänä on muun muassa tukea työpaikalla tapahtuvaa oppimista, seurata osaamisen kehittymistä, antaa palautetta ja auttaa opiskelijaa tuomaan koulutuspäivien antia työpaikan arkeen.

Tutkinnon sisältö on suunniteltu niin, että siinä yhdistyvät Opetushallituksen määrittämät tutkinnon perusteet ja Kaupunkiliikenteen omien toimintaprosessien ja käytäntöjen pohjalta koostetut sisällöt.

- Koulutus sisältää keskeisiä esihenkilötyön alueita. Esimerkiksi strategiaan ja johtamiseen liittyviä aiheita käydään läpi paitsi yleisesti, myös Kaupunkiliikenteen näkökulmasta. Esihenkilöt saavat tukea johtamiseen ja selkänöjaa toimia yhteisesti sovitulla tavalla, sanoo Alajääski.

Koulutus järjestetään yhteistyössä Mercuria Pro:n ja Ylivertaistekijä Oy:n kanssa. Tänä syksynä alkanut tutkintokoulutus kestää vuoden 2025 loppupuolelle asti. Toista samansisältöistä koulutusta suunnitellaan jo ensi vuodelle, ja haku koulutukseen alkaa vuoden 2025 alkupuolella. ●



Lähiesihenkilötyön ammattitutkintoa opiskelevat kokoontuivat ensimmäisille lähipäiville syyskuussa.

Kaupunkiliikenteen lähiesihenkilötyön ammattitutkinto:

- Oppisopimuskoulutus (sisältää työssä oppimista ja 12 lähiopetuspäivää)
- Koulutus kestää reilun vuoden
- Tutkinnon osat ovat lähiesihenkilönä toimiminen, henkilöstön johtaminen ja kehittämissuunnitelma; yhteensä 150 osaamispistettä
- Koulutus järjestetään yhteistyössä Mercuria Pro:n ja Ylivertaistekijä Oy:n kanssa

Kuljettaja Marko Kaislama osaa ottaa työstä ilon ja hyödyn irti

Kaupunkiliikenne Oy:n suurin henkilöstöryhmä on kuljettajat. Marko Kaislamalla tuli täyteen keväällä viisi vuotta raitiovaunukuljettajana, jota hän kutsuu unelmatyökseen. Marko on loistoesimerkki siitä, kuinka työstä voi saada iloa ja hyötyä monella tavalla.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVA **ANNE KÄMPPI**

Marko oli jo lapsena kiinnostunut raitiovaunuista. Aikuisiällä hän sai uuden kipinän ystävältä, joka oli ajanut raitiovaunua useamman vuoden ja vaikutti aidosti tykkäävän työstään. Ystävä oli oikeassa.

- Pidän siitä, että minulla on ikään kuin maisemakonttori ulottuvillani koko ajan. Näen aamuisin, kun kaupunki vähitellen herää auringonnousuun ja iltaisin aurin gonlaskut. Niihin ei koskaan kyllästy. Kaupunkituntemus on kasvanut valtaisesti työn myötä, ja siitä on ollut hyötyä myös työn ulkopuolella.

Sosiaalisena kuljettajana Marko muistaa monta hauskaa kohtaamista vuosien varrelta.

- Muutama vuosi sitten oli nuori miehenalku odottamassa Korppaanmäentien pysäkillä. Kun lähdin liikkeelle, hän ajoi pyörällään vaunun vieressä jalkakäytävän puolella. Päätärillä poika tuli luokseni juttelemaan ja kertoi olevansa kova ratikkafani. Nuorukainen sanoi seuraavansa usein ratikkaliikennettä asuinpaikkansa lähistöllä ja haluavansa isona ratikkakuljettajaksi. Näytin hänelle kuljettajan ohjaamoa ja lopuksi vielä heitettiin yläfemmat.

Ahkerä somettaja

Marko on aktiivinen useilla ratikka-aiheisilla sometileillä, ja hän on perustanut myös muutaman oman, kuten Instagramin *@ratikkakoirat* sekä *@wildcitynatures*. Hän on myös osallistunut Kaupunkiliikenteen sosiaalisen median projekteihin ja kuvauksiin. Tänä vuonna sekä Helsingin

Sanomat että Helsingin Uutiset tekivät Markosta ja hänen raitiovaunuaiheisista somekirjoituksistaan artikkelin.

Markolla on myös oma YouTube-tili, joka on saanut paljon seuraajia ympäri maailmaa, kuten Brasiliasta, USA:sta, Puolasta ja Portugalista. Videoissa Marko kuvasi ajamiaan raitiovaunureittejä eri vuodenaikoina.

- Puhelin oli aina tukevasti kiinni kotelaudan vieressä olevassa kännykkätelineessä, koska ajaessa ei saa koskaan näprätä puhelinta. Nyt kuvaaminen ajon aikana on kielletty kokonaan, koska turvallisuus tulee aina ensin, Marko muistuttaa.

Marko on saanut videoistaan paljon palautetta, jopa toiselta puolelta maapalloa.

- Eräs mies Washingtonista kirjoitti, että "oli mahtavaa nähdä Helsinkiä pitkästä aikaa. Olen käynyt Helsingissä 20 vuotta sitten, ja oli hienoa nähdä taas kaunista kaupunkianne".

Marko on saanut kuvaamistaan raitiovaunuvideoista kiitosta myös ajo-opettajilta, kouluttajilta ja uusilta valmistuvilta kuljettajilta, sillä niistä on ollut hyötyä raitiovaunulinjojen ja reittien opiskelussa.

Ajaessaan Marko kiinnittää huomiota erilaisiin yksityiskohtiin. Hän saattaa etsiä lisää tietoa esimerkiksi rakennuksista ja patsaista myöhemmin vapaa-ajallaan. Markon suosikkilinja on ykkösen reitti Punavuoresta Käpylään.

- Matkan varrelle mahtuu monenlaista maisemaa Punavuoren ja Eiran kauniista ja arvokkaista vanhoista taloista Käpylän vehreisiin maisemiin. ●

Ylpeästi ammattikuljettaja

"Saan ajaa siellä missä tapahtuu. Tylsää päivää ei ole."

- Marko, raitiovaunukuljettaja

HSL
RAITIOVAUNUKULJETTAJA

hsl.fi/kuljettaja

kaupunkiliikenne.fi/ara/kuljettaja

Vuonna 2023 Marko oli mukana Kaupunkiliikenteen ja HSL:n yhteisessä mainoskampanjassa, jolla houkuteltiin uusia kuljettajia meille töihin.

Herttoniemen metroasemalla aloitetaan kunnostustyöt

Kaupunkiliikenne Oy kunnostaa Herttoniemen metroaseman lippuhallit, huoltorakennuksen ja piha-alueen. Sisätiloissa korjataan länsipäädyn hissi, ja myöhemmässä vaiheessa uusitaan myös itäpäädyn hissi ja liukuportaat. Lisäksi sisätiloissa uusitaan tai ehostetaan pinnat, vaihdetaan julkisivulasit ja verkkoseinämät ja parannetaan valaistusta.

Aseman ulkopuolella muun muassa uusitaan vesikatteita, parannetaan valaistusta ja korvataan betoniset istutuslaatikot ruukkukasveilla. Työt pyritään aloittamaan piha-alueella syksyn 2024 aikana.

Matkustajat ovat pitkään toivoneet metroaseman kunnostusta. Kunnostustyön suunnittelun tukena on käytetty matkustajille tehdyn kyselyn tuloksia. ●



Pyörätalli aukesi Kaisantunneliin

Kaisantunnelin yhteyteen sijoittuva Pyörätalli avattiin käyttöön 1.7. Kaupunkiliikenne Oy:n hallinnoimissa tallissa on erilaisia pysäköintipaikkoja lähes 900 polkupyörälle. Tilasta löytyy myös pyörien pesu- ja huoltopiste, sähköpyörän latausmahdollisuus, säilytyslokerot sekä Helsingin Pyörähuolto Oy:n pyörähuoltopalvelu. Kahden kuukauden aikana tilaa oli käyttänyt noin 1 400 eri ihmistä. Pyörätallin kulunvalvonta perustuu toistaiseksi HSL-korttiin. ●

Lue lisää: kaupunkiliikenne.fi/pyoratalli

HSL LYHYESTI

HSL selvittää myös tänä syksynä joukkoliikenteen asiakkaiden tyytyväisyyttä. Tyytyväisyystutkimuksessa kysytään yhteensä lähes 30 000 matkustajan mielipidettä eri liikennevälineissä. Tuloksia käytetään hyväksi palveluiden parantamisessa, henkilökunnan koulutuksessa sekä kilpailutetun liikenteen laatukannusteiden laskennassa.

HSL tutkii syksyllä kaluston laatua havainnoimalla lähes 4 000 bussin ja raidekulkuneuvon kuntoa. Laadunvalvonnan tehtävänä on taata siistit, turvalliset ja viihtyisät kulkuvälineet joukkoliikenteen asiakkaille HSL-alueella.

Joukkoliikenteen asiakkaat ovat tyytyväisiä etenkin lipun ostamisen helppouteen ja matkan suunnitteluun, kertoo HSL:n viimeisin NPS-kysely. Kysely kertoo asiakkaiden halua suositella HSL:n palveluita. Suositelijoiden osuus vastajista oli 51 prosenttia ja arvostelijoiden osuus vain 14 prosenttia.

Matkustajat kokevat olonsa joukkoliikenteessä varsin turvalliseksi. HSL selvitti asiaa sähköpostikyselyllä vuodenvaihteessa 2023–2024. Kaikkein turvallisimmaksi tunsivat olonsa 65 vuotta täyttäneet. Miehillä on hieman turvallisempi olo kuin naisilla. Turvallisuuden tunnetta tuo etenkin henkilökunnan näkyvä läsnäolo, ovat kyseessä sitten järjestyksenvalvojat, kuljettajat, matkalippujen tarkastajat tai konduktöörit.



MEILLÄ KAUPUNKILIIKENNE OY:SSÄ



Raitiovaununkuljettajakurssi 3/2024

Eturivi vasemmalta oikealle: Irene Burman (kouluttaja), Laura Leppälä, Tomi-Erik Valli, Karl Reus, Niklas Haverinen, Timo Järventaus, Hanan Almaqdami, Mariam Zumaizim, Sari Borgman, Jere Myllys, Marko Huupponen (liikennemestari). Keskimmäinen rivi: Andreas Wenman (ajo-opettaja), Laura Rauba, Jere Kytö, Satu Räisänen, Joonas Helistén, Julius Paananen, Ville Kiviniitty, Sami Hirvonen, Tony Kjellman, Makar Iashchenko, Jesper Räsänen, Veeti Koskenkorva, Topi Seppälä, Toni Lehtonen, Kalid Yusuf, Juha Lehtonen, Jukka-Pekka Luostarinen, Alekski Saarela. Takarivi: Jani Vattulainen, Joni Mahlamäki, Ari Oksa, Kaimo Kull, Petri Virtanen, Konstantin Kulikov, Tuomas Hellsten, Annukka Juntunen, Mosafer Mohammadi, Veli Lämsä.

KAUPUNKILIIKENTEN ARVOT

ARVOSTAN JA VÄLITÄN

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

OLEN OSA RATKAISUA

- Otamme vastuun kehittämistämme ja suhtaudumme avoimesti uusiin asioihin. Opiimme ja uudistumme.
- Haemme ratkaisuja aina asiakkaamme parhaaksi.

HALUAN ONNISTUA YHDESSÄ

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

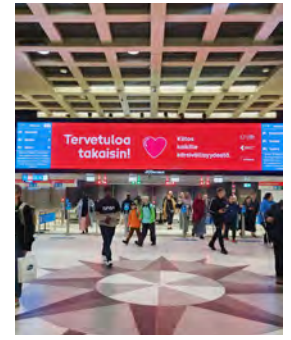


Vuoden 2024 kohokohtia kuvin

Kaupunkiliikenne on tämän vuoden aikana ollut mukana monessa näkyvässä hankkeessa. Taltioimme tunnelmia kuviin niin raitiolinjan 13 ja Rautatientorin metroaseman avajaisista, Pyörätallista, Pride-ratikasta kuin uudesta upeasta raivausajoneuvosta.



Linja 13 avattiin matkustajille elokuun 12. päivä. Ensimmäinen vuoro lähti Nihdistä klo 5.27. Lue lisää avajaisista ja linjasta 13 sivulta 6.



Kesän metron liikennöintikatkon aikana tehtiin lukuisia parannustöitä Rautatientorin metroasemalla ja Mellunmäen metrohaaralla. Rautatientorin metroaseman avajaisia päästiin viettämään syyskuun alussa. Työt jatkuvat yhä, mutta ne eivät vaikuta enää metrolienteeseen.



Kaupunkiliikenne Oy osallistui ensimmäistä kertaa Helsinki Prideen virallisena Working with Pride -kumppanina. Sen myötä sateenkaariratikasta on tullut osa vakiokalustoa.

Kaisantunnelin yhteyteen sijoittuva Pyörätalli avattiin käyttöön heinäkuun alussa. Kaupunkiliikenteen hallinnoimassa tallissa on pysäköintipaikkoja lähes 900 polkupyörälle. Lue lisää Pyörätallista sivulta 14.



Kaupunkiliikenne on saanut uuden punaisen raivausajoneuvon, joka käyttää tunnusta RA1. Mukavuus sisätiloissa on aivan eri luokkaa kuin edellisessä raivausajoneuvossa. Kun uusi ja vanha raivausajoneuvo ovat vierekkäin, huomaa niiden kokoeron selvästi.

