

LIIKENNEPEILI

Siiviltä raiteille:

Strategiapäällikkö Johanna Partti

Kivikon konepaja on
avattu – radan osien
tuotanto kolminkertaistuu



- 3 Pääkirjoitus**
Olemme uuden äärellä
- 4 Työntekijän päivä**
Siiviltä raiteille: Strategiapäällikkö Johanna Partti
- 6 Kivikon konepaja on nyt avattu – radan osien tuotanto kolminkertaistuu**
- 7 Näkökulma**
Kivikon konepaja – Kaupunkiliikenteen uusi selkäranka
- 8 Metroasemien uudistaminen on pitkäjänteistä työtä**
- 10 Yhteistyö ja osaaminen takasivat projektin onnistumisen**
- 11 Vieraskynä**
Vuosaaren metrosulku sujui pelättyä paremmin
- 12 Työhyvinvointi**
Karttakeskustelut johdattavat pohtimaan arvojen merkitystä
- 13 Kohti hiilineutraaliutta**
Viherseinät ja -katot ihastuttavat kesällä
- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä Kaupunkiliikenteellä**
- 16 Suomenlinnan Liikenne 75 vuotta**

13 Viherseinät ja -katot ihastuttivat kesällä Mannerheimintielle ja Herttoniemen metroasemalla



10 Raitiotien ajojännitteen nosto huipentui yöllä 13.-14.9. Käyttöönottoa oli valmisteltu vuoden ajan.



8 Metroasemien uudistaminen on pitkäjänteistä työtä



**Anna palautetta
Liikennepeilistä!**

Olemme uuden äärellä

Kaupunkiliikenne Oy siirtyy konsernimalliin tammikuussa 2026, kun varikot, kantaratikat, pikaratikat ja muu joukkoliikenneinfra siirretään erillisiin tytäryhtiöihin. Konsernimalliin siirtymisen takia päivitämme taloudenhallinnan ohjelmistot SAPista Microsoft Dynamics -järjestelmään. Kyseessä ei kuitenkaan ole pelkkä talouden päivitys, vaan se sisältää uuden tilaus- ja hankintaprosessin, ja korjaamoiden varastohallinta siirtyy myös uuteen ohjelmistoon. Uusi ohjelma tulee siis muuttamaan olennaisesti toimintatapojamme läpi yhtiön.

Käyttöönoton valmisteluun on muodostettu projektiryhmä, joka varmistaa muutoksen läpiviennin. Projektiryhmän tehtävänä on tukea yksiköitä valmistelevan toiminnan suunnittelussa ja toteutuksessa sekä varmistaa ohjelmiston onnistunut käyttöönotto yhdessä ohjelmistoprojektin kanssa.

Uusi järjestelmä tuo toimintamallimme tälle vuosituhannelle ja yksinkertaistaa niitä jatkossa. Koko projektilla on ollut erittäin tiukka aikataulu startista lähtien, ja muutoksen läpivienti tuo omat haasteensa, mutta lopussa kiitos seisoo. Onnistumme tässäkin arvojemme mukaisesti yhdessä!

Yksi merkittävä projekti saavutti onnistuneesti määränpäänsä syyskuun puolivälissä, kun kantakaupungin raitiotien ajojännite nostettiin 750 VDC:hen. Projektissa oli mukana kymmeniä henkilöitä lähes kaikista yksiköstä, ja se on erinomainen esimerkki hyvin suunnitellusta ja johdetusta projektista. Lämmin kiitos projektinjohtolle ja kaikille siihen osallistuneille! Vanhojen nivelvaunujen elektronikka on tuonut oman haasteensa, mutta tähän ongelmaan etsitään ratkaisua.

Operatiivisesti tämä vuosi on sujunut erittäin hyvin. Liikennepeili on Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstölehti, ja se ilmestyy kolme kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy helmikuussa.

kennöinnin laatu ratikassa, pikaratikassa ja metrossa on korkealla tasolla. Myös isot poikkeusliikennettä edellyttäneet ja yhä edellyttävät rakennusprojektit (Siltasaaren katko ja Varti-osaaren sillan peruskorjaus) ovat sujuneet hyvin. HSL:n kanssa tehdyn tiiviin yhteistyön myötä asiakkaiden informointi on sujunut hyvin. Sekä metron että ratikan asiakastytyväisyys on parantunut viime vuodesta, vaikka reitit muuttuvat tiheästi kantaratikassa. Tämä todistaa ajantasaisen ja ennakoivan tiedottamisen tärkeyden.

Yhtiömme hallitus uudistui syyskuussa, kun kolme uutta Helsingin kaupungin valitsemaa hallituksen jäsentä aloitti tehtävässään: **Eetu Kinnunen** (puheenjohtaja), **Jessica Karhu** (varapuheenjohtaja) ja **Maria Miala**. Lämmin kiitos erittäin hyvästä yhteistyöstä ja sitoutumisesta hallituksen jäsenille pitkäaikaisille jäsenille **Minna Salmiselle** (puheenjohtaja), **Joona Turtiaiselle** (varapuheenjohtaja) sekä **Tuomas Rantalalle**. Uusista hallituksen jäsenistä lisää tulevassa Liikennepeilissä. ●

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja



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

LIIKENNEPEILI

Julkaisija: Kaupunkiliikenne Oy

Postiosoite:
PL 100
01022 Kaupunkiliikenne

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

Päätoimittaja:
Juha Hakavuori, p. 040 3524771

Toimituspäällikkö:
Elina Norrena, p. 050 412 1941

Toimittajat:

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

Toimituskunta:

Juha Hakavuori (pj)
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi
Sanni Alajääski
sanni.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:
Marie von Bell

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

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



Siiviltä raiteille: Strategiapäällikkö Johanna Partti

Johanna Partilla on strategiapäällikkönä kattava näkymä Kaupunkiliikenteeseen. Hän tietää, mitä nyt on meneillään ja mihin tulevaisuudessa tulee suunnata.

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

Johanna teki pitkän työuran Finnairilla, kunnes saapui Kaupunkiliikenteelle rop-pakaupalla monipuolista työkokemusta repussa.

- Työ matkustajenkilökunnan päällikkönä poikkeuksellisissa työolosuhteissa kymmenen kilometrin korkeudessa on antanut minulle valmiudet selvittää mistä tahansa, Johanna hymähtää.

Johanna veti Finnairilla myös erilaisia johtamisen ja asiakaskokemuksen kehi-

tysprojekteja ja toimi matkustamohenkilökunnan esihenkilönä. Töiden ohessa hän opiskeli strategia- ja liikkeenjohtamista.

Kestävä liikkuminen inspiroi

Vaikka Johanna on kiitollinen siitä, kuinka paljon erilaisia töitä hän Finnair-vuosinaan pääsi tekemään, tuli vaihe, jolloin hän halusi kokeilla siipiään toisella toimialalla.

- Kaupunkiliikenteen toiminnassa on paljon samaa kuin Finnairilla, ja olen pys-

tynyt käyttämään kokemustani hyväksi. Toisaalta se, että rakennamme liikku- muotojemme ja arvojemme pohjalta kes- tävää tulevaisuutta seuraaville sukupolville, inspiroi minua.

Johanna vastaa strategiapäällikkönä yhdessä yksiköiden johtajien kans- sa strategian ja strategisten projektien suunnittelusta ja koordinoinnista aina toteutukseen, seurantaan ja raportoin- tiin asti.

Strategia on yhtä kuin me kaikki

Strategia ei ole ydintiedettä, vaikka sana korvaan saattaa vaikealta kalskahtaa.

- Strategia tarkoittaa yksinkertaisuudes- saan sitä, miten me yhtiönä aiomme menes- tyä tulevaisuudessa. Ja yhtiön menestys on meidän jokaisen työntekijän asia.

Johanna tietää, että kun vain teemme työmme hyvin, rakennamme sillä yhtiön tulevaisuutta.

- Minua kiehtoo strategian myötä

kasvava muutos, jolla me ohjaamme ja var- mistamme tulevaisuutemme kilpailuky- vyn, Johanna selvittää.

Johanna muistuttaa, että strategiatyötä ei tehdä norsunluutorneissa vaan muu- tos tapahtuu viime kädessä yksilötasolla asiakasrajapinnassa. Strategiatyö on aina tiimityötä ihmisten kesken.

- Ja siksi se onkin niin innostavaa, Johanna kiteyttää. ●

Kuka?

- Strategiapäällikkö Johanna Partti, toiminnanohjausyksikkö
- Tätä et tiennyt minusta: Nuorena haaveilin golfammattilaisen urasta, mutta onneksi tulin järkiini ja valitsin huomattavasti helpomman työuran.



Klo 8:30

Johanna suosii oman talon kulkuvälineitä. Siksi työmatkat sujuvat mukavasti ratikalla.

Klo 10:00

Aamupäivä kuluu palveluasiantuntija Sanna Hagbergin kanssa tuloraportteja käsitellessä.



Klo 11:30

Lounasravintolassa raikaa usein naurunremakka, kun Johanna pääsee vaihtamaan kuulumisia kollegojensa kanssa.

Klo 16:00

Työpäivän päätteeksi Johanna ehtii vielä selata sähköpostit ja tehdä päivän rästihommat.



Klo 13:00

Iltapäivä hurahtaa tertiilisuunnittelupäivillä, jossa Johannalla on iso rooli.



Kivikon konepaja on nyt avattu – radan osien tuotanto kolminkertaistuu

Kivikon konepaja luovutettiin Kaupunkiliikenteen hallintaan rakennuttajalta kesällä. Nyt myös konepajan operatiivinen käyttöönotto on alkanut. Uudella konepajalla rakennetaan ja kunnossapidetään pääkaupunkiseudun raitioiteitä.

TEKSTI JA KUVAT **EMMA RAHIKAINEN**

Aiemmin Koskelan varikolla toiminut ratakorjaamo on saanut uudet tilat Kivikosta. Tuotannon on tarkoitus kolminkertaistua uusissa tiloissa.

Konepajalta löytyy tuotantotilat raiteiden ja vaihteiden rakentamiselle, toimitustilat työntekijöille sekä varastoalueet. Siltanosturiradat yhdistävät varastoalueen

tuotantohalleihin. Siltanosturiradoilla kuljetetaan kiskoja, vaihde-elementtejä sekä vaihderistikoita tuotantohallien läpi.

Radan osat valmistuvat konepajalla nopeasti

Tuotanto on käynnistynyt konepajalla porastetusti syyskuusta alkaen. Tuotantolait-

teiden asennusten myötä konepajalla on enenevässä määrin työntekijöitä. Konepajalla tulee työskentelemään jatkossa noin 25 Kaupunkiliikenteen työntekijää.

Tuotannon esivalmistelu ja suunnittelu on aloitettu. Tuotanto jatkuu rinnakkain Koskelan Kaarihallissa loppusyksyyn asti, minkä jälkeen myös loput tuotantolaitteet

siirtyvät Kivikkoon.

Konepajalla pystytään tuottamaan nopeasti uudet tarvittavat radan osat. Tämä tukee raideverkon toiminnan jatkumista tilanteissa, joissa rata rikkoutuu.

- Konepajan tuotannon on tarkoitus tukea kaupungin kasvavaa julkista liikennettä. Kun konepajalla pystytään reagoimaan nopeasti julkisen liikenteen infran tarpeisiin, hyötyy siitä sekä joukkoliikenteen matkustajat että alati kasvava julkinen rataverkosto, kertoo konepajatoiminnan johtamisen tiimipäällikkö **Kimmo Hiltunen**.

Kaupunkiliikenteen ympäristövastuullisuutta koskevat periaatteet on huomioitu myös Kivikon konepajan suunnittelussa ja rakentamisessa. Valmiissa rakennuksessa on kiinnitetty huomioita erityisesti lämmöneristykseen ja energiaratkaisuihin. Rakennukselle haetaan RTS-ympäristösertifikaattia. ●



Kuvassa uusi HAAS-sorvauskeskus ja työpiste.

Kivikon konepaja – Kaupunkiliikenteen uusi selkäranka



KAUPUNKILIIKENNE saavutti merkittävän etapin viime kesänä, kun Kivikon uuden konepajan käyttöönotto vaihe käynnistyi. Konepaja on strateginen investointi, joka vahvistaa merkittävästi raitiotieliikenteen huoltovarmuutta, vähentää riippuvuutta ulkopuolisista toimittajista ja mahdollistaa entistä tehokkaamman ja joustavamman kunnossapidon.

Kivikon konepaja on tuotantolaitos, jossa valmistetaan kaikki raitiotieradan teräksiset osat – kiskot, vaihteet ja raideristikot. Helsingin raitiotieverkon yksilölliset kaarteet vaativat tarkkaa muotoilua ja Kivikossa kiskot taivutetaan paikan päällä juuri oikeaan kulmaan. Tämä mahdollistaa nopean reagoinnin radan vaurioihin ja vähentää seisokkien riskiä.

Huoltovarmuuden parantuminen näkyy erityisesti kriisitilanteissa: kun tarvittavat osat voidaan valmistaa omassa laitoksessa, emme ole niin riippuvaisia kansainvälisistä toimitusketjuista.

Kivikon konepajalla valmistamme vaihteet ja muut komponentit itse. Tämä on keskeinen etu, joka vähentää Kaupunkiliikenteen riippuvuutta ulkopuolisista toimittajista, joiden toimitusaika, toimitusvarmuus ja kustannukset voivat vaihdella merkittävästi. Oman tuotannon myötä kunnossapitoa ja rakentamista voidaan suunnitella ja toteuttaa joustavammin, kustannustehokkaammin ja aikataulujen mukaan.

Tämä riippumattomuus on myös strateginen valinta, joka tukee Kaupunkiliikenteen pitkän aikavälin tavoitteita ja varautumista tulevaisuuden haasteisiin. Uusi Kivikon konepaja on myös vastuullinen. Purettuja radan osia hyödynnetään kiertotalouskentällä, ja osa Koskelan vanhoista laitteista kunnostetaan ja siirretään uusiin tiloihin. Rakennuksen suunnittelussa on huomioitu energia- ja ympäristötehokkuus, ympäristösertifikaatit ja pitkä käyttöikä.

Kun tuotanto Kivikossa käynnistyy täysimittaisesti vuoden 2025 loppuun mennessä, sen kapasiteetti kasvaa jopa 300 prosenttia nykyisestä. Tämä ei ainoastaan turvaa nykyisen raitiotieverkoston toimintaa, vaan mahdollistaa myös uusien linjojen rakentamisen tehokkaasti pääkaupunkiseudulle. Lisäksi merkittävä kapasiteetin nosto antaa mahdollisuuden tarjota toimituksia laajemmin myös muihin ratikaprojekteihin Suomeen.

Itseäni, ja uskon, että myös henkilöstöä, konepajan toiminnan käynnistymisen motivoi erittäin paljon, kun päästään uusiin tiloihin ja suunnittelemaan tuotantoa puhtaalta pöydältä. Kivikon konepaja on investointi, joka kantaa pitkälle tulevaisuuteen – teknisesti, taloudellisesti ja strategisesti.

Toni Harju
kunnossapitoyksikön johtaja

Kivikon konepaja on tuotantolaitos, jossa valmistetaan kaikki raitiotieradan teräksiset osat.





Metroasemien uudistaminen on pitkäjänteistä työtä

Kaupunkiliikenne suunnittelee ja toteuttaa metroasemien peruskorjauksia. Kunnostustöissä pyritään paitsi parantamaan asemien teknistä kuntoa, myös lisäämään tilojen viihtyisyyttä ja kehittämään matkustajakokemusta.

TEKSTI KAISA MUTKA, ELINA NORRENA, MARIE VON BELL, RIIKKA SORSA, ULLA PAUKKU KUVA KAUPUNKILIIKENNE OY

Metroasemien peruskorjaukset suunnitellaan niin, että rakennustöistä on mahdollisimman vähän haittaa matkustajille. Hankkeita porrastetaan, ja mahdolliset liikennekatkot hyödynnetään toteuttamalla samaan aikaan muita hankkeita. Esimerkiksi Vuosaaren asemalla tehtiin tänä vuonna perusparannus metrosillan korjaustöistä johtuneen liikennekatkon aikana.

Peruskorjausten suunnittelu perustuu

talousarvioon, jossa on määritelty hankkeet seuraavalle kymmenelle vuodelle. Päätösten pohjana ovat muun muassa tekniseen kuntoon liittyvät selvitystyöt. Hankkeiden aikatauluja sovitetaan keskenään, ja tarvittaessa hankkeita aikaistetaan tai siirretään eteenpäin.

- Herttoniemen aseman kunnostustyön suunnittelun käynnistimme nopeasti laajemman korttelikehityksen päätyttyä tuloksettomana. Aseman ympäristön

kehittämiseen liittyi poliittista painetta, ja matkustajat olivat pitkään toivoneet aseman viihtyisyyteen ja turvallisuuteen parannusta, kertoo hankekehityspäällikkö **Kirsi Borg** omaisuudenhallintayksiköstä.

Muut infrahankkeet voivat vaikuttaa peruskorjausten aikatauluihin. Esimerkiksi Junatien metrosillan uudistaminen ajoitettiin aiemmin 2030-luvulle, mutta sillan kuntoselvitysten jälkeen siitä tuli kriittinen hanke, jonka toteutusajankohtaa aikais-

tettiin. Se tarkoitti joidenkin metroasemahankkeiden aikataulujen siirtymistä.

Työkaluja suunnitteluun

Peruskorjauksissa ei tähdätä ainoastaan teknisen kunnon parantamiseen. Kaupunkiliikenne ja metroasemien omistaja HKL ovat käynnistäneet kehitystyön, jossa luodaan uutta, kokonaisvaltaisempaa toimintamallia asemien korjaushankkeisiin. Tavoitteena on, että asemista tulee mahdollisimman miellyttäviä ja toimivia liikkumisympäristöjä. Toimintamallissa otetaan huomioon teknisten reunaehtojen lisäksi muun muassa kaupunkilaisten näkemykset, asemien ominaispiirteet, arkkitehtuuri, taide ja sidosryhmien tarpeet esimerkiksi palveluihin liittyen.

- Toimintamallin kehittämistyö saadaan valmiiksi lokakuun aikana. Pilottikohteena toimii Sörnäisten asema, jonka paloturvallisuuden ja talotekniikan parantamisen yhteydessä mietitään myös aseman identiteettiin liittyviä asioita ja sitä, miten niitä vaalitaan tulevassa hankkeessa, Borg kertoo. ●

Kuulumisia asemilta

Kontulan metroaseman peruskorjaus valmistui lokakuun alussa. Perusparannuksessa helpotettiin matkustajien liikkumista asemalla ja parannettiin viihtyisyyttä muun muassa uusimalla pintoja ja tuomalla asemalle taidetta.

Vuosaaren asema avattiin 29.9. Laiturille asennettiin muun muassa vedeneristys ja uusi graniittilaatoitus. Liukuportaat, valaistus ja teknisiä järjestelmiä uusittiin. Esteettömyyttä parannettiin esteettömyysopastuksella ja äänimajakkoilla.

Herttoniemen aseman sisä- ja ulkotiloissa tehdään kunnostustöitä. Asema saa paitsi teknisiä ja toiminnallisia parannuksia, myös siistin yleisilmeen. Työt valmistuvat tämän vuoden lopulla.

Itäkeskuksen aseman kunnostuksella varmistetaan aseman turvallisuus ja toimintavarmuus ja parannetaan viihtyvyyttä. Työt aloitetaan tänä syksynä, ja ne jatkuvat ensi kesään.

Rautatien metroaseman perusparannuksen suunnitteluun ja ajoitukseen vaikuttavat Kaivokadun ympäristön muut hankkeet. Tavoitteena on uusia käyttöikänsä päässä olevat tekniset järjestelmät ja parantaa matkustajien viihtyvyyttä, turvallisuutta ja vaihtoyhteyksiä.

Yhteistyö ja osaaminen takasivat projektin onnistumisen

Raitiotien ajojännitteen nosto huipentui yöllä 13.–14.9. Käyttöönottoa oli valmisteltu vuoden ajan.

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVAT **RIIKKA SORSA, TOMMI LUOSTARINEN** JA **ESKO LAITINEN**

Tunnelmat yöllä olivat jännittyneet. - Olimme tehneet pitkäjänteistä suunnittelua ja valmistelua, jokainen muuntaja oli aikataulutettu ja asennusryhmät tiesivät tarkalleen, mitä ja milloin tehdä. Kenelläkään ei ollut yöllä epäselvyyttä omista vastuualueistaan, kertoo projektipäällikkö **Akseli Iloniemi**.

Liikennöinti teki omat valmistelunsa poikkeusliikenteen ja kuljettajien osalta. Kunnossapidon ratasähkö, kaksi raivausajoneuvoa ja kaksi torniautoa olivat paikalla auttamassa ja huoltojärjestelijät koordinoivat Länsiterminaalilla yöpyneitä 14:ää Artic-vaunua.

- Olen hämmentynyt, miten hyvin kaikki meni ja siitä osaamisen määrästä, mitä työntekijöillämme on. Kaikki varautuivat asian vaatimalla vakavuudella ja jopa enemmän, kuin oli pyydetty, Iloniemi kiittää.

- Kaikki saatiin onnistumaan hyvällä yhteistyöllä projektin ja kaikkien sidosryhmien kanssa, kehuu omistajan edustajana keskeisessä roolissa ollut sähköasiantuntija **Janne Hakulinen**.

28 sähkönsyöttöasemalla muutostöitä

Muutosyönä Omexonin asentajat tekivät kytkentöjä 28 sähkönsyöttöasemalla. Yhdeksän asennusryhmää toimi kentällä tehden paikalliskytkentöjä ja muuntajien kytkentämuutoksia. Tekninen valvomo (TEKNO) toimi kytkentöjen johtajana ja teki tarvittavia etäkytkentöjä yhteistyössä asennusryhmien kanssa. Uusilla asemil-

la muutostyö valmistui alle tunnissa, kun taas vuosikymmeniä vanhoilla asemilla kesti 2–3 tuntia.

- Olosuhteet syöttöasemilla, kuten tilausta ja korkea jopa 40 asteen lämpötila, olivat kytkennöissä haastavinta, Iloniemi kertoo.

Jotta yön työtaakka keveni, etukäteen oli tehty asennuksia sellaisilla asemilla, joissa on useampi muuntaja. Yöllä tarvitsi vaihtaa vain kytkentä muuntajasta toiseen.

- Eniten jännitettiin päätehaarojen, kuten Katajanokan, kytkentöjä, jos muuntaja hajoi ja kääntölenkki jäisi mahdollisesti ilman virtaa.

Yhteen korvauskytkentään jouduttiin yön aikana turvautumaan Töölöntullissa. Yöllä ilmeni ongelmia nivelraitiovaunuissa, kun jännitemuutos rikkoi vaunujen inverttereitä. Kunnossapito aloitti korjaustoimet saman tien.

Kuljettajilta positiivista palautetta

Jännitemuutoksen ansiosta ajoholdiverkko on vakaampi ja energiatehokkaampi. Artic-vaunun jarrutus antaa entistä enemmän virtaa toiselle vaunulle kiihdytykseen. Korkeamman jännitteen myötä sähkönsyöttöasemia voidaan sijoittaa jatkossa harvemmin.

Sähköverkosta saadaan nyt enemmän tehoa, minkä kuljettajat ovat jo huomanneet Pasilassa: ajaminen on helpompaa, kun enää ei tunnu, että virta loppuisi kesken. ●

Länsiterminaalilla yöpyi 14 Artic-vaunua.



Kantakaupungin raitiotien ajojännite nostettiin 600 voltin tasajännitteestä 750 VDC:hen, eli samalle tasolle kuin pika-raitiotien jännite, 13.–14.9. yönä.

Yöllä 28 sähkönsyöttöasemalla tehtiin muutostöitä ja Artic-vaunut päivitettiin.

Käyttöönottoon osallistui noin 100 henkilöä.



Muutostöissä sähkönsyöttöasemalla.



Janne Hakulinen ja Akseli Iloniemi Harjun sähkönsyöttöasemalla.

Vuosaaren metro-sulku sujui pelättyä paremmin



VUOSAAREN metrosillan korjaus toi Vuosaaren toukokuun alusta syyskuun loppuun kestäneen metroluokituksen katkon. Vaikka kuului niihin, jotka olivat etukäteen huolissaan katkon vaikutuksista, on myönnettävä, että poikkeusajasta selvitettiin ennakoitua paremmin. Olen asunut Vuosaarissa niin pitkään, että muistan ennen vuonna 1998 auennutta metrolinjaa edeltäneen ajan, kun bussilla kuljettiin aina Itäkeskukseen. Moni on varmasti tänä kesänä löytänyt uusia tapoja kulkea Vuosaaresta. Itsellä arkiliikunta on lisääntynyt. Olen ottanut tavaksi polkea kaupunkipyörällä Puotilaan ja hypätä siitä metroon.

Nyt kun tästä remontista selvitettiin, vuoden alussa on edessä taas uusi Vuosaaren vaikuttava liikennekatko, kun satamatunneli menee vuodeksi remonttiin. Tämä sulku ei onneksi sentään nyt ajoittunut samaan aikaan metrokatkoksen kanssa. Kun viime vuonna puhuin paikallispolitiikkona kahden liikenneyhteyden samanaikaisen katkaisemisen ongelmista, koin, ettei huolta otettu vakavasti. Lopulta ne kuitenkin ajoitettiin erilleen, kuten minä ja moni vuosaarelainen toivoi. Huoli siitä, että autoliikenne kunnolla tukkeutuu, on kuitenkin yhä olemassa. Monen on esimerkiksi vaikea ymmärtää sitä, miksi tunneleita ei voi korjata yksi kerrallaan.

Kaupunginhallituksen jäsenestä on välillä tuntunut, etteivät pääkaupunkiseudun liikennetoimijat koordinoi remontteja aina riittävästi keskenään. Katkoksia erityisesti itäiseen Helsinkiin tuova suma myös ihmetyttää. Onko korjausvelan annettu menneinä vuosina paisua liiaksi, kun pakollisia korjauksia vaativia kohtia liikenneverkossa on yhtäkkiä niin paljon?

Vuosaaren metrosulku on varmasti ollut kenraaliharjoitus 2027 edessä olevaan mittaluokaltaan suurempaan Junatien metrosillan korjauksesta seuraavaan katkoon.

On pakko myöntää, että vaikka Vuosaaren katkoksen vaikutukset olivat pelättyä pienemmät, odotan hieman kauhulla tulevaa. Kaikki ideat ovat tarpeen, jotta vaikutukset itäähelsinkiläisten arkeen olisi siedettäviä. Katkospohdan ylimenevän syöttöliikenteen on oltava tehokasta. Myös vesibussien käyttöä tulee selvittää ja niin edelleen.

Huoleni kohdistuu myös siihen, minkä tasoisesta joukkoliikenteestä helsinkiläiset ovat valmiita maksamaan. Jos jatkuvien isojen remonttien takia joukkoliikenteellä tehtävät työmatkat ovat vaivalloisia, vaihtaako useampi autoon? Kysymys joukkoliikenteen kohtuullisesta hinnasta on puhuttanut tänä syksynä HSL-alueella. Nykyinen infrakorvausmalli on tarpeen uudistaa, mutta on mietittävä myös, mikä on alueen kunnille kestävä investointitaso. Uusien megahankkeiden sijaan on ehkä nyt syytä keskittyä parantamaan nykyverkostoa ja pohtimaan, millä infrakulujen kasvua voidaan hillitä huolehtien samalla turvallisuudesta.



Vuosaaren metrosulku on varmasti ollut kenraaliharjoitus 2027 edessä olevaan mittaluokaltaan suurempaan Junatien metrosillan korjauksesta seuraavaan katkoon.

Ville Jalovaara

vuosaarelainen Helsingin kaupunginhallituksen ja -valtuuston jäsen (sd.)

Karttakeskustelut johdattavat pohtimaan arvojen merkitystä

Kaupunkiliikenteen tiimeissä on tänä vuonna pohdittu yhtiön arvojen merkitystä arjen työssä. Apuna ovat olleet ohjatut ja osallistavat arvokarttakeskustelut.

TEKSTI KAISA MUTKA

Arvokarttakeskustelujen tavoitteena on, että jokainen Kaupunkiliikenteen työntekijä perehtyy tiimensä kanssa arvoihin ja pohtii, miten arvot toteutuvat omassa työssä. Keskustelut käydään niitä varten erikseen laaditun keskustelukartan avulla. Kaikki esihenkilöt ja lisäksi arvolähteiläitä eli karttureita eri yksiköistä on koulutettu ohjaamaan keskustelua.

- Olen toiminut kartturina kuljettajien keskustelutalouksissa. Niissä on noussut esille tyytyväisyys siihen, että aiheen käsittelylle on järjestetty riittävästi aikaa. Arvot saadaan aidosti osaksi työtä, kun jokainen pääsee pohtimaan asioita tiimensä kanssa, sanoo HR-asiantuntija **Sara Hynönen**.

HRD-päällikkö **Saimi Valtamäki** kertoo, että työskentelytapa on osoittautunut hyväksi: se osallistaa keskustelijoita, ohjaa keskustelua eteenpäin eikä edellytä ennakkotietoja.

- Monet, jotka olivat epäileviä sen suhteen, onko tässä järkeä, ovat pyörtäneet mielipiteensä ja karistaneet ennakkoluulonsa. He ovatkin pitäneet tästä tavasta käydä arvoja läpi.

Arvot osaksi arkea

Arvokarttakeskustelujen tarkoituksena on, että jokainen työntekijä pohtii arvojen merkitystä – tavoitteena ei varsinaisesti ole kerätä tietoa keskusteluista. Esihenkilöiltä on kuitenkin pyydetty yhteenveto keskusteluiden sisällöistä, ja niistä on noussut esille muutamia toistuvia teemoja.

Keskusteluissa on korostunut, että erityisen tärkeitä asioita ja onnistumisemme edellytyksiä ovat muun muassa yksiköiden välinen hyvä tiedonkulkua, toisilta oppiminen, auttavaisuus ja hyvän esimerkin näyttäminen.

Tärkeänä osana työkalutuuia pidettiin myös sitä, että tiimeissä käydään säännöllisesti läpi onnistumisia ja annetaan palautetta.

- Jatkossa on tarkoitus viedä Kaupunkiliikenteen arvot prosesseihin mukaan ja osaksi arkea. Arvotyömme siis jatkuu tästä eteenkin päin, Valtamäki sanoo. ●

Juhani Rinne, raitiovaunukuljettaja

”Osallistuin arvokarttakeskusteluun elokuussa.

Koin, että työskentelytapa oli hyvä, ja pääsimme hyvin miettimään arvojemme merkitystä paitsi kaupunkilaisille, myös työyhteisölle.

Työyhteisössänikin asiat toimivat mallikkaasti; ihmiset ovat yhteistyöhaluisia ja apua ja tietoa saa aina. Meillä on monenlaisia ihmisiä töissä, ja erilaisuutta pitää kunnioittaa.”



Aleksi Maunula, etumies

”Arvokarttakeskustelussa puhuttiin omasta mielestäni oikeastaan aika itsestään selvistä asioista; esimerkiksi siitä, miten työpaikalla toimitaan muiden ihmisten kanssa. Jos on normaalit käytösvat, työpaikalla ja kaikkialla pärjää hyvin erilaisen ihmisten kanssa. Omassa työssäni etumiehenä haluan myös toimia esimerkillisesti.”



Viherseinät ja -katot ihastuttivat kesällä Mannerheimintiellä ja Herttoniemen metroasemalla

Kaupunkiliikenne on osana kahta eri viherkokeilupilottia, joissa toteutetaan viherratkaisuihin satsaavaa kaupunkiympäristöä.

TEKSTI JA KUVAT EMMA RAHIKAINEN

Oletko jo bongannut Herttoniemen metroaseman viherkatot? Entä Mannerheimintien viherseinät? Olet päässyt todistamaan viherkokeilupilotteja, joissa Kaupunkiliikenne on mukana.

Toisessa hankkeista toteutetaan viherseinät ja pölyttäjäkaton Herttoniemen metroasemalle. Toinen hanke sijoittuu Mannerheimintien raitiovaunupysäkeille.

Aikaisemmin viherkattoja ja -seiniä on näkynyt katukuvassa muun muassa Kalasatamaa ja Pasilaa yhdistävän raitiolinjan 13 varrella Hermannin rantatiellä.

- Kesällä 2024 viherkatot näyttivät todella upeilta, ja ne ovat lisänneet alueen viihtyisyyttä. Palaute on ollut hyvää, joten halusimme lähteä toteuttamaan tätä uudestaan, kertoo elinkaariasiantuntija **Leo Hakkarainen**.

Herttoniemen pölyttäjäkatto ja viherseinät houkuttelevat porriäisiä

Herttoniemen metroasemaan lippuhallia ja ulkotiloja kunnostetaan vuoden 2025 aikana. Remontin yhteydessä K-Supermarket Hertan päädyn luona kokeillaan viihtyisyyttä ja luonnon monimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja.

Pölyttäjäkatto tuo metroasemalle niityn, niittykukkia ja kimalaispesiä. Työmailta kierrätetystä liimapuusta tehty pysäkki puolestaan testaa, miten kierrätysmateriaali toimii sadesuojana bussia odottaville.

Metroaseman ulkopuolen kasviseinä luo pystysuoran viherpinnan, jossa kokeillaan ruiskutettavan kasvualustan ja suomalaisiin oloihin sopivan siemensekoituksen käyttöä sekä selvitetään, mitkä kasvilajit täällä viihtyvät.

Mannerheimintien viheriöt tuovat vehreyttä pysäkeille

Pysäkkien viherpölyillä ja -katoilla pyritään yhtä lailla tuomaan viihtyisyyttä ja tukemaan alueen biodiversiteettiä.

Helsinki on viime vuosina tuonut kasvillisuutta julkisen liikenteen pysäkeille erilaisten viherrakenteiden kautta. Ajatuksena on ollut, että yhtäältä kasvit tekevät pysäkeistä entistä viihtyisämpiä ja toisaalta tukevat biodiversiteettiä luomalla pieniä katoja kaupungin keskelle. Lisäksi istutukset laskevat hieman pysäkkien lämpötilaa.

Kaupunkiliikenteen ja Helsingin kaupungin yhteisenä tavoitteena on, että onnistuneet viherratkaisut voidaan vakiinnuttaa osaksi kaupunkikuvaa ja tulevaisuudessa laajentaa yhä useammalle pysäkille.

PilotGreen-hanke on Euroopan unionin osarahoittama ja innovaatioyhtiö Forum Virium Helsingin koordinoimaa. Viherseinät ja katot tukevat paikallista biodiversiteettiä ja lisäävät kaupungin yleistä viihtyisyyttä. ●





Aarni Salomaa

Raitiovaunu liikkuu ensimmäistä kertaa Laajasalossa

Kruunusillat-raitiotien ensimmäiset koeajot suoritettiin Laajasalossa. Kaksi pikaraitiovaunua kuljetettiin Roihupellon varikolta jo elokuussa Laajasaloon. Raitiovaunun ensimmäinen ajo 11. syyskuuta keräsi innokkaita katsojia reitin varrelle. Syyskuun koeajoissa testattiin muun muassa eri järjestelmien toimivuutta, liikennevaloja ja vaihteenohjauksen toimintaa.

Loppuvuoden aikana koeajoja tehdään Hakaniemessä, Kalasataman Nihdissä ja Korkeasaarella. Koko reittiä päästään testaamaan suunnitelmien mukaan vuonna 2026, kun Kruunuvuorensilta on valmistunut.

Tavoitteena on käynnistää matkustajaliikenne heti alkuvuodesta 2027. ●

Kuulumisia suurista kaupunkiraidehankkeista

Vantaan ratikkahankkeen valmistelevat työt käynnistyivät kesällä Tikkurilan keskustassa ja asema-alueella. Hankkeen kehitysvaiheen hankesuunnitelmaa ja tavoitekustannusta päivitetään, ja ne käsitellään syksyn aikana Vantaan kaupunginvaltuustossa sekä muiden tilaajien päätöksenteossa.

Vaaralan varikolle keskitetään Vantaan ratikan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta. Aiemmin tänä vuonna Kaupunkiliikenne solmi Vantaan ratikan itäallianssin palveluntuottajien kanssa allianssipimuksen varikon ratainfra suunnittelusta. Varikon rakennesuunnittelusta puolestaan on tehty sopimus A-Insinöörien kanssa. Varikon päivitetty hankesuunnitelma etenee syksyn aikana HSL:n hallituksen sekä Vantaan kaupungin päätöksentekoon.

Länsiratikat-projektin rakennusvaihe aloitetaan vaiheittain kevään 2026 aikana. Valmistelevat työt Lassilassa kunnallistekniikan ja pohjatutkimuksen osalta on aloitettu kesällä 2025. Hankkeen tuloksena pikaraitioverkosto laajenee, kun 2030-luvun alussa pikaraitiolinja 14 kulkee Mannerheimintietä ja edelleen Meilahden, Munkkiniemen, Haagan ja Lassilan kautta Kannelmäkeen. Länsiratikat-hanke on laajempi kuin yksi pikaraitiotierata. Sen puitteissa uusitaan läntisen Helsingin vanhaa raitiotieverkkoa, rakennetaan korkealaatuisia pyöräteitä ja kunnallistekniikkaa sekä toteutetaan katuympäristön muutoksia, kuten Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardit. Länsiratikat-projekti toteutetaan osana Infraohjelma Helsinki -hanketta. ●



Havainnekuva: Voima Graphics Oy

Kipinä uudistui

Kaupunkiliikenteellä on otettu käyttöön uusi idea- ja innovaatiojärjestelmä. Uudessa Kipinässä ideat ja innovaatiot ovat kaikkien Kaupunkiliikenteen työntekijöiden nähtävillä. Uusi järjestelmä mahdollistaa Kipinöiden kommentoinnin, ja asiantuntijalausuntoja voidaan pyytää järjestelmän kautta. Kommentteista ja uusista tehtävistä tulee sähköpostiheräte. Uusi järjestelmä nopeuttaa Kipinöiden käsittelyaikaa ja varmistaa ideoiden tasapuolisen käsittelyn. ●

MEILLÄ KAUPUNKILIIKENTEELLÄ



Raitiovaunukuljettajakurssi 2/2025

Takana vasemmalta: Marko Huupponen (koulutuspäällikkö), Irene Burman (kouluttaja), Jere Bergström, Markus Tissari, Abdullah Ahmed, Alyaa Al Jaber, Elias Lehto, Henna Kettunen, Lauri Nyyssönen, Jerry Jallinoja, Severi Viitanen, Marko Halonen, Elias Rummukainen, Sami Tuomisto, Mikael Breilin, Juha Huh-tala, Amir Zine, Ville Rankkala, Leevi Paltamaa, Aleksi Kosonen, Danel Sainio, Jussi Eskelinen (kouluttaja), Tuukka Nieminen.

Edessä vasemmalta: Anton Kempainen, Sami Annanpalo, Emilia Piirainen, Abul Mobarak, Aurora Siniluoto, Olli Ovaska, Simo-Santeri Jalonen, Aleksi Ahtila, Abdisalan Omar, Jasper Pajunen.



Raitiovaunukuljettajakurssi 3/2025

Vasemmalta oikealle: Marko Huupponen (koulutuspäällikkö), Filip Elander, Oscar Öhman, Sampo Hirvonen, Jari Jallinoja, Casimir Taht, Toni Näykki, Valtteri Viik, Sergio Quilodran, Janne Jurvanen, Reetta Wuopio, Tuomas Niva, Johannes Iso-Oja, Jussi Eskelinen (kouluttaja), Ilari Säkkinen.

Kaupunkiliikenteen hallituksen kokoonpano muuttui

Osa Kaupunkiliikenteen hallituksen jäsenistä, mukaan lukien puheenjohtaja, on vaihtunut. Kuntavaalien jälkeen puolueet ovat valinneet uudet edustajansa kaupungin yhtiöiden hallituksiin. Kaupunkiliikenteen hallitusta vetää jatkossa puheenjohtajana **Eetu Kinnunen** (SDP). Muut Helsingin kaupunkia edustavat jäsenet ovat **Jessica Karhu** (vara.pj., VIHR) ja **Maria Miala** (KOK). Hallituksessa jatkavat Vantaan edustajana **Markus Holm** ja asiantuntijajäsenenä **Marina Louhija** sekä **Gunnar Heipp**.



Kaupunkiliikenteen hallituksen puheenjohtaja Eetu Kinnunen.

Suomenlinnan Liikenne 75 vuotta

Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö Suomenlinnan Liikenne Oy täytti 75 vuotta. Suomenlinnan lautta on liikennöinyt manner-Helsingin ja Suomenlinnan väliä jo 1800-luvulta, mutta yhtiön hallinnassa lauttaliikenne on ollut nyt 75 vuotta. Suomenlinnan reitillä on pitkä ja rikas historia, katso vaikka!

TEKSTI **EMMA RAHIKAINEN**

Hugo Sundström/Helsingin kaupunkimuseo



Talvitie Kaivopuistosta Suomenlinnaan 1940-luvun loppupuoliskolla. Vuoteen 1948 asti Suomenlinna oli suljettu sotilasalue, jonka liikenteestä huolehti puolustusvoimien erillisyksikkö Varuskunnan Laivaliikenne höyrylaivoilla ja yhteysveneillä. Suomenlinnaan käveltiin talviaikaan jäätietä pitkin Kaivopuiston rannasta tai kuljettiin autolla Katajanokan kärjestä.



Valter von Bonin/Helsingin kaupunkimuseo, 1956

Olympiakesää 1952 varten Helsinki halusi kehittää Suomenlinnaa myös matkailukohteena. Höyrylaivojen tilalle tuli lautta, jonka Valtion Metallitehdas eli Valmet suunnitteli ja rakensi Suomenlinnan omalla telakalla. Lauttaliikenne tuli osaksi Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lippujärjestelmää vuonna 1971.

Ensimmäinen SLL:n lautta Suomenlinna – Sveaborg, eli Suokki, palveli Suomenlinnan Liikenne Oy:tä vuoteen 2004, minkä jälkeen yhtiö myi sen Sun Lines Oy:lle. Lautta jatkaa edelleen Kauppatorin ja Suomenlinnan välistä liikennettä nimellä M/S Suokki (kuvassa). Tämän jälkeen lauttaliikenteeseen tuli mukaan vuonna 2004 valmistunut M/S Suomenlinna II.

Vuosittain Suomenlinnan Liikenne Oy kuljettaa yli 2 miljoonaa matkustajaa. Lauttavuoroja kertyi viime vuonna yhteensä 39 012.



Kaupunkiliikenteen arkisto