Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstön oma lehti 3 2026

LIIKENNEPEILI



Liikenneasiantuntija
Elina Monto

”Tässä työssä on helppo viihtyä”

Strategia vuosille 2027–2030 syntyi huolellisen valmistelutyön tuloksena

3 **Pääkirjoitus**
Yhdessä kohti kaupunkiraiteiden esikuvaa

4 **Työntekijän päivä**
”Tässä työssä on helppo viihtyä”

6 **Strategia vuosille 2027–2030 syntyi huolellisen valmistelutyön tuloksena**

7 **Näkökulma**
Mihin strategiaa ja visioita tarvitaan?

8 **Kokemus metroaseman turvallisuudesta on monen tekijän summa**

10 **Kohti liikenteen aloitusta**

11 **Työmuistoja**
Tuplasti metroa ja ratikoita sekä vähän muutakin rakentamassa

12 **Työhyvinvointi**
LIITU takaa kuljettajille tasapuolisen työvuorosuunnittelun

13 **Arjen työssä**
Uusi operatiivinen johtaja Anders Karlsson viihtyy vaativien kokonaisuuksien parissa

14 **Lyhyesti**

15 **Meillä Kaupunkiliikenteellä**

16 **Brändikampanjassamme yhdistyvät strategia ja työnantajamielikuva**

10 **Kohti liikenteen aloitusta**



12 **LIITU takaa kuljettajille tasapuolisen työvuorosuunnittelun**



13 **Uusi operatiivinen johtaja Anders Karlsson viihtyy vaativien kokonaisuuksien parissa**



Yhdessä kohti kaupunkiraiteiden esikuvaa

Kaupunkiliikenteen ensimmäinen strategiakausi 2023–2026 lähenee loppuaan ja voimme olla ylpeitä siitä, mitä olemme saaneet aikaan. Palvelumme on laadukasta ja omistajamme ja asiakkaamme luottavat meihin. Olemme muutamassa vuodessa rakentaneet vahvan perustan tulevaisuudelle, saavuttaneet merkittäviä tavoitteita ja kehittyneet organisaationa monin tavoin. Mikään tästä ei olisi ollut mahdollista ilman henkilöstömme osaamista, sitoutumista ja halua kehittää toimintaamme päivä päivältä paremmaksi.

Toimintaympäristömme muuttuu, ja meidän tulee huomioida nämä muutokset suunnittelussamme ja seuraavien vuosien toiminnassa. Pääkaupunkiseutu jatkaa kasvamistaan, raideliikenne laajenee uusien investointien myötä ja yhä useampi matkustaja valitsee kestävän liikkumisen. Asiakkaiden odotukset kasvavat, teknologia kehittyy vauhdilla ja vastuullisuudesta on tullut entistä tärkeämpi osa kaikkea toimintaamme. Samalla valtion ja kaupunkien taloustilanteet paineistavat meitä tehostamaan toimintaamme.

Uuden strategian ytimessä on kunnianhimoinen visiomme: haluamme olla **kaupunkiraiteiden esikuva**. Se tarkoittaa meille sitä, että toimintamme laatu, luotettavuus, tehokkuus ja vastuullisuus kestävät vertailun parhaiden toimijoiden kanssa. Matkaamme kohti visiota ohjaavat kolme strategista painopistettä: **Kehitämme tehokkuutta ja skaalautuvuutta** vastataksemme kasvavan raideverkoston tarpeisiin ja omistajiemme/asiakkaidemme kustannuspaineisiin. **Panostamme erinomaiseen matkakokemukseen**, jotta joukkoliikenteen vetovoima vahvistuu ja matkustajamäärät kasvavat. Lisäksi **vahvistamme vaikuttavaa elinkaarijohtamista**, jotta huolehdimme omaisuudestamme pitkäjänteisesti, kustannustehokkaasti ja vastuullisesti.

Strategian onnistuminen ei tietenkään ratkea tavoitteilla, mittareilla tai hienoilla esityskalvoilla. Sen ratkaisee toteutus ja ihmiset, jotka sen tekevät, jokaisena päivänä ja jokaisessa päätöksessä. Meidän vahvuutemme on osaava ja hyvinvoiva henkilöstö, joka tekee tärkeää työtä joka päivä. Kun yhdistämme ammattitaitomme, yhteistyökykymme ja halumme uudistua, saavutamme tavoitteemme.

Rakennamme yhdessä Kaupunkiliikennettä, joka on luotettava kumppani, vetovoimainen työpaikka ja ennen kaikkea kaupunkiraiteiden esikuva. Tämä matka ei ole johdon tai hallituksen projekti, vaan meidän kaikkien yhteinen mahdollisuus jättää pysyvä työmme jälki pääkaupunkiseudun tulevaisuuteen.

Lue strategian valmistelusta sivulta 6-7 ja hallituksen puheenjohtajan Eetu Kinnusen ajatuksia uudesta strategiasta sivulta 7. ●

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja



Liikennepeili on Kaupunkiliikenne Oy:n henkilöstölehti, ja se ilmestyy kolme kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy vuoden 2027 alkupuolella.

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
Lotta Lind, p. 050 595 9501

Toimituskunta:
Juha Hakavuori (pj)
juha.hakavuori@kaupunkiliikenne.fi
Sanni Alajääski
sanni.alajaaski@kaupunkiliikenne.fi
Laura Penttinen
laura.penttinen@kaupunkiliikenne.fi
Paula Kunnas
paula.kunnas@kaupunkiliikenne.fi

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

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:
Elina Rajala

Kannen kuva:
Marie von Bell

Paino:
Lehtisepät Oy, Lahti

Paperi:
Maxisilk 130 g
ISSN 0786-9657

4041 0089
Painotuote

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

”Tässä työssä on helppo viihtyä”

Liikenneasiantuntija Elina Monto on ollut liikennöintiyksikössä monenlaisissa tehtävissä ja nähnyt toiminnan eri puolia. Nykyinen tehtävä on vaihteleva ja haastava. Hyvässä tiimissä on ollut mahdollisuus kasvaa uusiin tehtäviin.

TEKSTI JA KUVAT **MARIE VON BELL**

Liikenneasiantuntijan työssä aikatauluista muodostetaan työvuoroja, ratkotaan käytännön haasteita ja työskennellään erilaisissa projekteissa. Kulisseissa tapahtuvaa työtä, jota matkustajat eivät edes tule ajatelleeksi.

Elina Monto tuli taloon vuonna 2012 raitiovaunukuljettajaksi. Pari vuotta myöhemmin hän suoritti liikenteenohjauskoulutuksen ja tuli organisaatiomuutoksen jälkeen valituksi liikennetyöjohtajaksi. Esihenkilötyö tuntui luontevalta.

- Olen ihmisten kanssa viihtyvä tyyppi. Uusi rooli tuntui heti omalta.

Liikennetyöjohtajana Elina toimi noin 50 kuljettajan esihenkilönä. Vanhempainvapaiden ohessa hän opiskeli liikennealan insinööriksi ja teki opinnäytetyön Kaupunkiliikenteelle liikenneonnettomuuksien käsittelyn kehittämisestä. Vuonna 2024 hän palasi taloon liikenneasiantuntijaksi.

- Törmäsin sattumalta työpaikkailmoitukseen ja päätin hakea. Selvisin haastatteluista ja soveltuvuustesteistä ja sain paikan.

Nykyisessä tehtävässä Elina katsoo liikennettä aiempaa laajempana kokonaisuutena. HSL:n tilaamasta liikenteestä muodostetaan työvuoroja ja varmistetaan, että tarvittavat tiedot etenevät työvuorosuunnitteluun. Lisäksi työhön kuuluu muun muassa liikennöintisopimuksiin liittyviä tehtäviä, toiminnan kehittämistä ja sidosryhmäyhteistyötä.

Pieneltäkin vaikuttava liikenteen muutos voi käynnistää pitkän ketjun. Jos esimerkiksi pysäkkiä siirretään 100 metriä, voi se vaikuttaa kuljettajien siirtymäaikoihin ja sitä kautta työvuoroihin.

Elinan työaikaa vie parhaillaan myös LIITU-hanke, jossa vanha Winbus-järjestelmä vaihdetaan uuteen IVU-järjestelmään. Lue lisää hankkeesta sivulta 12.

Tilaa ajatella ja vaikuttaa

- Tässä oppii joka päivä jotain uutta. Työ on äärettömän monipuolista, opettavaista ja haastavaa. Tässä tarvitaan loogisen päättelyn lisäksi paljon luovuutta, sillä paljon pitää pystyä kehittämään tyhjästä.

Liikenneasiantuntijalta tarvitaan yhteistyötaitoja, pitkää pinnaa ja kykyä hahmottaa kokonaisuuksia. Elinan aiemmasta kokemuksesta kuljettajana ja liikennetyöjohtajana on hyötyä: uusia ratkaisuja voi tarkastella sekä suunnittelun että niiden ihmisten näkökulmasta, joiden arkeen muutokset lopulta vaikuttavat.

Monipuolisuus tarkoittaa myös mahdollisuutta vaikuttaa. Asiantuntija voi ehdottaa uusia toimintatapoja, kehittää työkaluja ja nostaa esiin näkökulmia, jotka muuten saattaisivat jäädä huomaamatta.

Kaiken keskellä tärkeäksi nousevat myös ihmiset.

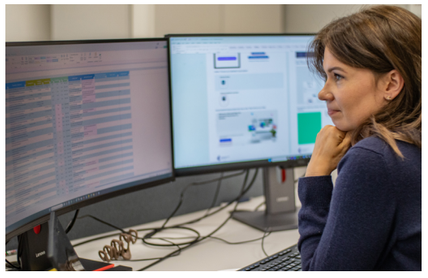
- Täällä on hirveän kivaa porukkaa töissä. Olen tykännyt tästä tehtävästä todella paljon. Tällaisessa porukassa ja työssä on helppo viihtyä.

Kuka?



- *Liikenneasiantuntija* **Elina Monto**. *Tullut taloon raitiovaunukuljettajaksi vuonna 2012. Koulutukselta liikennealan insinööri / tekniikan insinööri.*
- **Harrastukset**
”Lentopalloharrastus on kulkenut mukana lapsuudesta asti. Kiireisen arjen keskellä liikunta on minulle tärkeä vastapaino, ja kentällä kaikki muu unohtuu hetkeksi.”
- **Tätä et tiennyt minusta**
”Osaan soittaa nokkahuilulla Titanicin niin surullisesti, että saan kuulijat kyyneliin.”

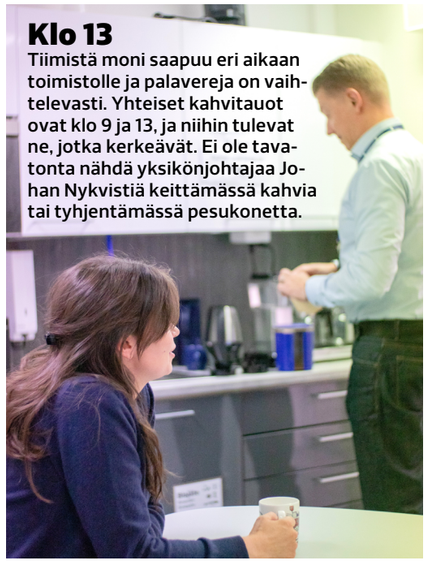
Klo 8
Elina on saapunut Töölön varikolle Laajasalosta. Toimiston kaareutuvilta näytöiltä on helpompi suorittaa mm. IVU-ohjelman testauksia.



Klo 10
Palaverissa valmistaudutaan IVU-ohjelman testauksiin. Alkuvaiheessa testaus on ohjelmaan tutustumista ja varsinaisia testejä päästään suorittamaan, kun järjestelmään on saatu vietyä tarpeeksi dataa. Kuvassa mukana Mika Niilekselä, Tatu Saarela, Miika Kulmala ja Miikka Puhakka.



Klo 13
Tiimistä moni saapuu eri aikaan toimistolle ja palavereja on vaihtelevasti. Yhteiset kahvitauot ovat klo 9 ja 13, ja niihin tulevat ne, jotka kerkeävät. Ei ole tavatonta nähdä yksikönjohtajaa Johan Nykvistiä keittämässä kahvia tai tyhjentämässä pesukonetta.

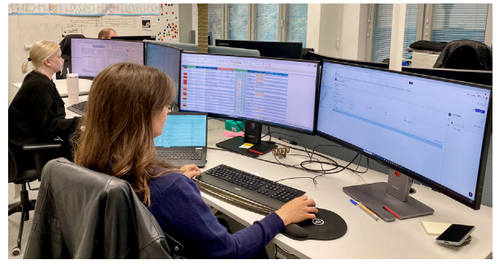




Klo 14
Tiia Vilhola käy Elinan kanssa läpi Hastus-päivitysprojektin aikataulua ja ajankohtaisia kuulumisia. Hastuksella aikataulutiedostoista luodaan työvuoroja.



Klo 15
Hyvällä tiimillä ongelmien ratkominen sujuu. Tavallisesti jokainen pakertaa oman näytön ääressä. Kuvassa Elinan lisäksi Miika Kulmala, Miika Puhakka, Mikko Velander ja Susanna Viherlehto.



Klo 16
Päivä on sisältänyt palavereja etänä ja livenä, suomeksi ja englanniksi. Työssä onkin hyvä tulla toimeen monenlaisten ihmisten kanssa. Lopuksi vielä viimeiset viestit ja työtehtävät ennen kotiinpaluuta.

Strategia vuosille 2027–2030 syntyi huolellisen valmistelutyön tuloksena

Kaupunkiliikenteen uutta strategiaa valmisteltiin koko henkilöstön voimin.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVA **DESIGN INSPIS**



Uuden strategiamme valmistelu käynnistyi nykytilan analyysillä. Tarkastelimme toimintaympäristön muutoksia, asiakkaiden ja omistajien odotuksia sekä yhtiömme vahvuuksia ja kehittämiskohteita. Sen pohjalta rakentui näkemys siitä, mihin suuntaan Kaupunkiliikennettä halutaan viedä tulevina vuosina.

Ymmärrystä nykytila-analyysin rakentamiseen saatiin haastattelemalla hallituksen, omistajien ja asiakkaiden edustajia ja kuulemalla johtoryhmien jäseniä. Keväällä 2026 koko henkilöstö pääsi osallistumaan strategian valmistelemiseen vastaamalla kysymyksiin tavoitteista ja visiosta vuodelle 2030.

Toukokuussa järjestettiin esihenkilöpäivät, joissa esihenkilöt toivat strategiatyöhön käytännön näkökulmia tunnistamalla painopisteisiin liittyviä haasteita ja ratkaisuehdotuksia niiden edistämiseksi. Kesällä strategiaa vielä viimeisteltiin, kunnes elokuussa hallitus hyväksyi sen. Syyskuussa strategia julkistettiin koko henkilöstölle.

- On ollut hienoa, kuinka olemme valmistelun eri vaiheissa pystyneet hyödyntämään osaamista oman talon sisällä, strategia-asiantuntija **Sanna Hagberg** iloitsee.

Aitiopaikalla

Hagberg oli mukana strategiatyössä koko valmisteluprosessin ajan ja pääsi näkemään, miten eri näkemyksistä kehittyi yhteinen suunta.

- Johtoajatuksena oli, että uuden strategian täytyy olla selkeä ja konkreettinen. Jokaisen pitää pystyä löytämään oma roolinsa sen sisältä. Mielestäni tässä on onnistututtu.

Strategiaprosessin aikana kuultiin laajasti eri ryhmiä organisaation sisältä ja ulkopuolelta. Hagbergin mukaan yksi valmistelun kiinnostavimmista havainnoista oli, kuinka paljon yhteistä näkemystä eri tahoilta löytyi.

- Vaikka näkökulmat vaihtelivat, samat aiheet ja tärkeimmiksi koetut kehittämistarpeet nousivat esiin toistuvasti. Se vahvisti ajatusta siitä, että strategian valmistelussa olimme huomioineet oikeita asioita.

Mitä seuraavaksi?

Nyt kun perusta strategialle on rakennettu, alkaa mielenkiintoisin ja työntäyteisin vaihe.

- Strategia alkaa konkretisoitua vasta vuoden alusta lähtien. Sitä varten meidän pitää saada henkilöstömme sitoutumaan ja ymmärtämään strategian ydin, Hagberg pohtii.

Strategian hyväksymisen jälkeen työn painopiste siirtyy toteutuksen varmistamiseen. Uutta strategiaa lähdetään edistämään kolmen strategisen ohjelman avulla. Ensimmäisessä ohjelmassa on jo analyysivaihe käynnissä, kaksi muuta alkavat vaiheittain keväällä 2027.

Lokakuun strategiapäivillä yksiköt laativat ensimmäiset strategiaan perustuvat liiketoimintasuunnitelmansa. Marraskuun esihenkilöpäivillä keskitytään siihen, miten strategia näkyy arjen johtamisessa ja tiimien työssä.

- Strategian valmistelu oli vasta ensimmäinen vaihe. Seuraavaksi varmistetaan, että tavoitteet näkyvät käytännön tekemisessä kaikkialla organisaatiossa. Silloin näemme, kuinka hyvin olemme onnistuneet, Hagberg sanoo.

Hagbergin mielestä strategian valmistelu oli työläs, mutta mielenkiintoinen prosessi.

- Valmistelun aikana syntyi yhteinen suunta tuleville vuosille. Nyt tärkeintä on pitää huolta siitä, että strategia aidosti näkyy päätöksissä, yhteistyössä ja arjen työssä. ●

NÄKÖKULMA

Mihin strategiaa ja visioita tarvitaan?



ALAMME ensi vuonna toteuttaa Kaupunkiliikenteen uutta strategiaa. Monelle henkilöstössä strategia voi tuntua epämääräiseltä ylätason pyörittelyltä, ja päivittäisen työn ääressä on epäselvää, mikä sen merkitys yhtiössä on. Miksi Kaupunkiliikenteen visiona on olla kaupunkiraiteiden esikuva ja mitä se käytännössä muka tarkoittaa?

Hallitukselle, toimivalle johdolle ja yhtiön omistajille strategia on keskeisin työkalu määrittää suuntaa, johon Kaupunkiliikennettä viedään, määrittää ne menetelmät, joiden avulla pääsemme haluttuun suuntaan ja arvioida onnistumistamme matkan varrella. Strategiassa tunnistamme muun muassa kiristyvän julkisen talouden ja liikenteen toimialan murroksen, joka haastaa meitä kehittämään omaa tekemistämme. Tehokkuutta hakiessamme panostamme koeteltuihin vahvuuksiimme: synergiaan ja kitkaa aiheuttavien rajapintojen vähentämiseen. Kaupunkiliikenteen kasvava liikevaihto antaa meille erinomaisen tilaisuuden parantaa tehokkuutta rakenteellisesti.

Tärkeintä meille on kuitenkin panostaa erinomaiseen matkakokemukseen ja vahvistaa henkilöstön sitoutumista Kaupunkiliikenteeseen työnantajana. Onnistumme, jos kaupunkilaiset valitsevat Kaupunkiliikenteen liikennevälineet matkustusvälineikseen ja työntekijämme ovat aktiivinen osa yhtiön toimintatapojen jatkuvaa kehitystä. Haluamme olla Suomen houkuttelevin työpaikka raidealan ammattilaisille myös silloin, kun osaajista kilpaillaan. Kaupunkiliikenteessä tulee olla henki, joka palkitsee aloitteellisuudesta ja kannustaa haastamaan itsensä ja työkaverinsa.

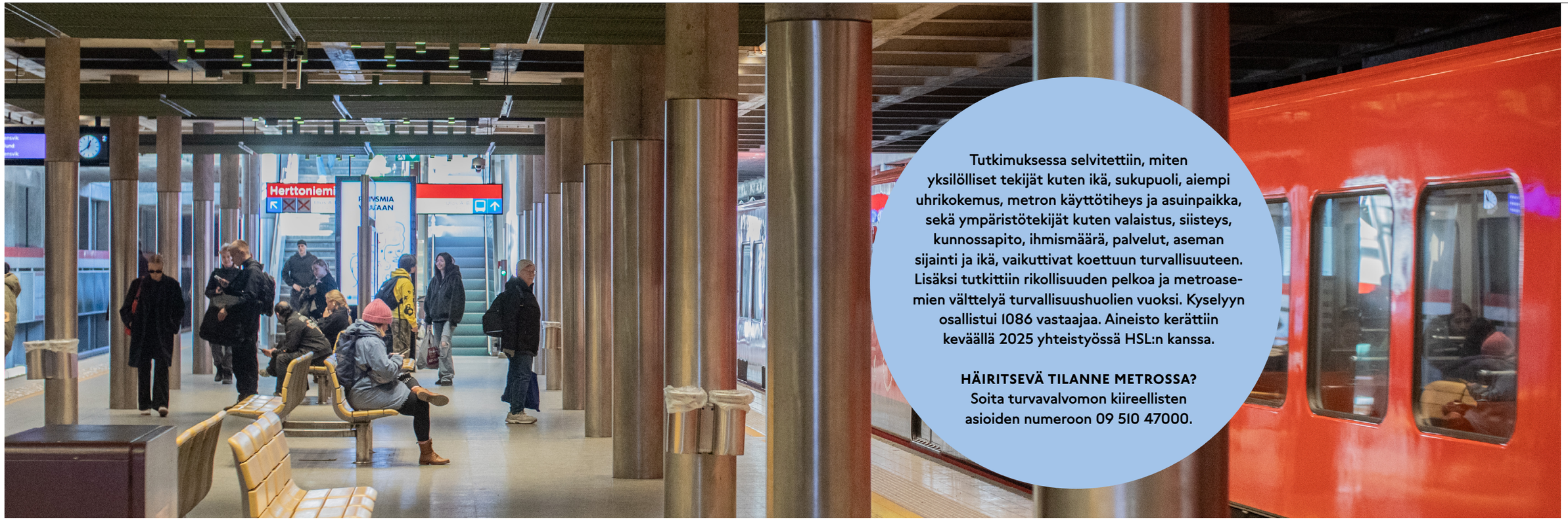
Haluamme olla Suomen houkuttelevin työpaikka raidealan ammattilaisille myös silloin, kun osaajista kilpaillaan.

Visiomme on olla kaupunkiraiteiden esikuva. Tavoite voi hätkähdyttää, mutta se ei tarkoita, että meidän pitäisi olla täydellisiä. Se tarkoittaa, että yhtiötä ja sen henkilöstöä tulisi ajaa pyrkimys olla tänään parempi kuin eilen ja huomenna parempi kuin tänään. Esikuvallisuus on sitä, että pyrimme tekemään kaiken niin hyvin, että siitä kelpaa kenen tahansa ottaa mallia.

Yhtiön hallituksella ja minulla sen puheenjohtajana on vahva luottamus henkilöstön kykyyn saavuttaa ja ylittää asetetut odotukset. Seisomme teidän työnne takana sekä haastamme ja sparraamme yhtiön toimivaa johtoa aina tarpeen mukaan.

Toivon, että otatte uuden strategian omaksenne. Tulevaisuus rakennetaan raiteilla, ja me rakennamme ne raiteet tulevaisuuteen.

Eetu Kinnunen
Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen puheenjohtaja



Tutkimuksessa selvitettiin, miten yksilölliset tekijät kuten ikä, sukupuoli, aiempi uhrikokemus, metron käyttötiheys ja asuinpaikka, sekä ympäristötekijät kuten valaistus, siisteys, kunnossapito, ihmismäärä, palvelut, aseman sijainti ja ikä, vaikuttivat koettuun turvallisuuteen. Lisäksi tutkittiin rikollisuuden pelkoa ja metroasemien välttelyä turvallisuushuolien vuoksi. Kyselyyn osallistui 1086 vastaajaa. Aineisto kerättiin keväällä 2025 yhteistyössä HSL:n kanssa.

HÄIRITSEVÄ TILANNE METROSSA?
Soita turvavalvomon kiireellisten asioiden numeroon 09 510 47000.

Metroasemien pitäminen kunnossa lisää turvallisuuden kokemusta. Kaupunkiliikenne kunnosti Herttoniemen aseman sisä- ja ulkotilat vuonna 2025.

Kokemus metroaseman turvallisuudesta on monen tekijän summa

Metroaseman koettuun turvallisuuteen vaikuttaa niin kunkin yksilöllinen tausta, mielikuva asemasta kuin aseman siisteyskin. Kaupunkiliikenne pystyy parantamaan turvallisuuden kokemusta muun muassa pitämällä asemat hyvässä kunnossa sekä panostamalla näkyvään järjestyksenvalvontaan.

TEKSTI **HENNA KUKKONEN** KUVA **MARIE VON BELL**

Kiinteistösopimus- ja TLY-asiantuntijana työskentelevä **Annika Leinoluoto** on tutkinut viime vuonna valmistuneessa diplomityössään metroasemien koettua turvallisuutta. Tuloksissa esiin nousivat niin yksilölliset kokemukset kuin ympäristöön liittyvät tekijätkin.

- Tutkimukseni mukaan heikoimmaksi turvallisuutensa kokivat naiset ja ne, joilla oli aiempi uhrikokemus. Myös liikuntarajoitteisten matkustajien koettu turvallisuus oli jonkin verran muita heikompaa, Leinoluoto kertoo.

Lisäksi aseman sijainti vaikutti turvallisuuden kokemukseen.

- Vastauksissa ne asemat alueilla, joiden maine on huono tai joissa esiintyy paljon järjestyshäiriöitä, koettiin turvattomammiksi. Helsingin metroasemat koettiin yleisesti turvattomammiksi kuin Espoossa ja länsi-Helsingissä sijaitsevat asemat.

Tulokset ovat linjassa HSL:n säännöllisesti tekemän tutkimuksen sekä sitä täydentävän Kaupunkiliikenteen oman tutkimuksen kanssa.

- Koetun turvallisuuden lisäksi tietyt asemat pysyvät myös järjestyksenvalvojien tehtävissä mitattuna kärjessä, turvallisuuspäällikkö **Juhana Hietaranta** sanoo.

Asemien huolto ja järjestyksenvalvojien läsnäolo paransivat turvallisuuden kokemusta

Kaupunkiliikenteen mahdollisuus vaikuttaa esimerkiksi aseman lähialueeseen ja mielikuvaan siitä on rajallinen. Tutkimuksen tuloksissa korostui kuitenkin myös kunnossapidon merkitys.

- Ympäristötekijöistä eniten turvallisuuden kokemusta heikensivät tilojen puutteellinen siisteys ja aseman heikko kunto. Turvallisuuden kokemusta puolestaan lisäsi se, että tilat pidetään siisteinä ja vaikkapa ilkivallan jäljet siivotaan nopeasti. Yleisesti ottaen turvallisuuden tunnetta vahvisti, että asema näyttää siltä, että se on hyvin hoidettu, Leinoluoto kertoo.

Meneillään olevat remontit tai näkyvät korjaustyöt eivät heikentäneet vastaajien koettua turvallisuutta, vaan osa vastaajista koki olonsa päinvastoin turvallisemmaksi ympäristössä, josta silmin nähden pidettiin huolta.

Eniten vastaajien turvallisuuden kokemusta lisäsivät järjestyksenvalvojien läsnäolo, näkyvät valvontakamerat ja selkeät opasteet. Enemmistö koki järjestyksenvalvojien näkyvän läsnäolon turvallisuutta lisääväksi tekijäksi varsinkin iltaisin ja viikonloppuisin.

Kaupunkiliikenne panostaa järjestyksenvalvontaan noin 14 miljoonalla eurolla vuodessa. Järjestyksenvalvojia myös koulutetaan erikseen metroympäristöön ja asiakaspalvelukohtaamisiin, Hietaranta kertoo.

- Järjestyksenvalvonnassa panostetaan näkyvyyteen ja ennakoivaan puuttumiseen. Järjestyksenvalvojien näkyvillä oloa jopa mittaroidaan niin, että valvojien tulisi olla yli 70 prosenttia ajasta näkyvillä. Valvontaa kohdennetaan ennakoivan resurssisuunnitelman mukaan. Lisäksi turvavalvomolla on tieto reaaliaikaisesta tilanteesta, ja sen mukaan valvontaa pystytään kohdentamaan erikseen kussakin tilanteessa.

Kaupunkiliikenne tekee jatkuvaa yhteistyötä poliisin sekä esimerkiksi nuorisoja pähdetyön kanssa.

- Tilannekuvaa jaetaan puolin ja toisin eri toimijoiden kesken. Tämän ansiosta pystymme puuttumaan nopeasti, jos jokin alue tai ilmiö alkaa korostua, Hietaranta sanoo.

Järjestyksenvalvojien lisäksi ylipäätään ihmisten läsnäolo ja määrä asemilla vaikutti merkittävästi vastaajien kokemuksiin turvallisuudesta Leinoluodon tutkimuksessa. Ruuhkaisuuskin voi olla positiivinen kokemus.

- Varsinkin he, joilla on aiempaa uhrikokemusta, kokivat, että heidän turvallisuudentunteensa parantui ruuhkassa, Leinoluoto toteaa.

Kohti liikenteen aloitusta

Raitioliikenne Kruunusilloilla alkaa 7.11. Kysyimme eri yksiköistä, mitä vielä tehdään ja millaisin tunnelmin liikenteen käynnistymistä odotetaan.

TEKSTI **RIIKKA SORSA** KUVA **AARNI SALOMAA**



Ratapäällikkö Simo Karjalainen, Omaisuudenhallinta

1. Varmistellaan, että viimeisetkin hankkeelle kuuluvat työt tulevat hyväksytysti tehtyä ja että infrassa on kaikki kunnossa. Valmistelemme uuden infran elinkaarenhallintaa käytännössä ja varmistamme, että dokumentaatio ja osaaminen ovat hallussa.

2. Innokkaana ja odottavaisena. Muutama asia pitää vielä puristaa kuntoon, mutta voiton puolella aletaan jo olla!

3. Kruunusillat muuttaa Omaisuudenhallintayksikön ratapuolella arkea paljonkin. Meille tulee hallittavaksemme hyvin laaja ja monialainen uusi infra, joka sisältää monenlaisia uusia teknisiä ratkaisuja. Olemme varautuneet poikkeuksellisen hyvin näihin, joten uskoisin, että muutos arjessa on positiivisen innostava!

Tiimipäällikkö Juha-Matti Pakka ja käyttöönottopäällikkö Terhi Vadén, Kunnossapito

1. J: Asennetaan vielä liikennemerkkejä, tehdään työvaunuille reittisuunnitelmat ja rasvataan rataa. Meillä on aloitukseen tuplavalmius vaihdetiimissä ja ratasähkössä.

T: Varmistan, että kaikki tulee tehtyä ennen aloitusta, kuten radan putsaus, mahdollisesti ilmestyneiden graffitien poisto, roska-astioiden asennukset pysäkeille ja jälkivastuuajan prosessit allianssin ja KYMPin kanssa.

2. J: Odottavat ovat fiilikset. Väliaikaista kunnossapitoa on tehty alueella jo osaluovutusten jälkeen.

T: Fiilikset ovat hyvät! Olin mukana jo kymmenen vuotta sitten, kun raitiotieyhteys oli alkutekijöissään ja rata ja Kruunuvuorensilta olivat vain suunnittelukuvia. On mahtavaa nähdä, kuinka aika on suorastaan viuhahtanut ja nyt koko komeus on valmis.

3. T: Kantakaupunkiin verrattuna on erilaista kalustoa, sillä sillalla lumet lingotaan kuorma-auton lavalle. Tätä harjoiteltiin viime talvena. Lisäksi seurataan sillan Laajasalon pään kiskon liikuntalaitteen toimintaa, sillä sillan lämpölaajeneminen ja -kutistuminen voivat olla kymmeniä senttejä.

Raitiovaununkuljettaja Veikko Heino, Liikennöinti

1. Omat koulutusajot Kruunusilloilla ja tentti on tehty. Tunnelmat ovat hyvät! Kruunuvuorensillalla sai päästellä 60 km/h, sehän oli aika kovaa menoa.

2. Tämä on merellinen linjasto, jota on oikein mukava ajella. Tulee varmaan kyytiin paljon Korkeasaaren asiakkaita ja Kruunuvuorenrannan ja Yliskylän asukkaita. Oikein hyvä linjasto!

3. Yhden raiteen ajo Kruunuvuorensillalla on uutta. Liikenteenohjaus avaa reitin ja toimitaan ohjeiden mukaan. Ei se sen ihmeellisempää ole, mennään vastapalloon ja ajetaan vähän niin kuin englantilaisittain.

Valvomopäällikkö Laura Penttinen ja liikenteenohjaajat Marghita Pajunen & Kadi Jaanis, Liikennöinti

1. L: Syys- ja lokakuun aikana järjestetään häiriöharjoituksia, joissa testataan poikkeusliikennekortteja ja liikenteenohjaajat ja kuljettajat harjoittelevat häiriötilanteessa toimimista. Kortit on luotu yhdessä HSL:n ja LOKin kanssa erilaisiin häiriötilanteisiin.

M & K: Koulutus on ollut kattava: olemme perehtyneet teoriatuntien, maastovierailujen ja ajokoulutuksen kautta uuteen rataan. Erityisesti se, että rataa on päässyt ajamaan, auttaa hahmottamaan tilanteita paremmin.

2. Liikenteenohjauksessa olemme valmistautuneet aloitukseen hyvin ja olemme luottavaisin ja odottavin mielin!

3. M & K: Uuden vaihteenohjausjärjestelmän käyttö on vaatinut opettelua, mutta siihen on saatu hyvää harjoitusta kuljettajakoulutusten yhteydessä. Pikaraitiotieltä suunnanvaihtopaikat ja niiden toiminta ovat ennestään tuttuja, vaikka järjestelmän toimittaja onkin eri.

TYÖMUISTOJA

Tuplasti metroa ja ratikoita sekä vähän muutakin rakentamassa



JOSKUS KÄY niin, että vasta jälkeenpäin huomaa eläneensä hyvin ainutlaatuisessa ajassa. Minulle kävin niin, kun katson taaksepäin aikaani Kaupunkiliikenteen ja HKL:n riveissä.

Aloitin HKL:n palveluksessa vuoden 2012 alussa, mutta olin tätä aiemmin jo vuodesta 2005 osallistunut HKL:n hankkeisiin konsulttina. Elettiin aikoja, jolloin HSL oli hiljan perustettu, suunnittelutoiminnot siirretty sinne ja HKL oli ilman omaa kehitysorganisaatiota. Uutena projektipäällikkönä minulle annettiin tehtäväksi jatkaa siitä mihin suunnitteluyksikkö lopetti.

Hommaa riitti. Tehtäviini kuului osallistua länsimetroon ja automaattimetroprojekteihin sekä vetää omia projekteja, mm. kaupunkipyörähanketta. Kokosin yhteen ensimmäisen kerran Helsingin joukkoliikenneinvestoinnit. Sain kymmenen vuoden investointien loppusummaksi yli kaksi miljardia euroa, joka vuonna 2012 tuntui uskomattomalta. Nyt tiedämme, että se oli lopulta aika oikea taso ja on jatkunut vielä pitkälle tälle vuosikymmenelle.

Vuosi 2016 muodostui merkittäväksi Helsingin seudun joukkoliikenteelle. Silloin hyväksyttiin sekä Raide-Jokerin että Kruunusiltojen toteutus ja Helsingin uusi yleiskaava valmistui, myös länsimetroa päätettiin jatkaa. Hankevauhti kasvoi eksponentiaalisesti. Toisaalta kompuroinnit länsimetron käyttöönotossa ja hieman aiemmin metron automatisoinnissa ovat oppeja, jotka muistetaan vielä tänäänkin, kun METKAa toteutetaan ja Kruunusiltojen operointia aloitetaan.

Vastuulleni tuli valmistella myös maailman mittakaavassa ainutlaatuinen viiden varikon toteuttamiseen tähdännyt varikkostrategia, joka nyt valmistuu Koskelan ja Vaaralan varikoiden myötä. Yhteistyö Tampereen ratikan kanssa syveni, ja pääsin mukaan Artic-raitiovaunujen ja M300-junien hankintaan, kun aloitin yksikön johtajana Infra- ja kalustoyksikössä. Sittemmin toteutettiin mm. raitiolinja Kalastamasta Pasilaan ja Ruskeasuon varikko.

Allianssit ja muut hankkeet ovat kasvattaneet Kaupunkiliikenteestä alan edelläkävijän ja luoneet yhteisön, jossa kehityskaari jatkuu edelleen mm. Akseli-allianssin, METKAn, Infraohjelman ja Vantaan ratikan myötä. Kaupunkiliikenteestä on muodostunut kaupunkiraiteiden esikuva, josta voin olla ylpeä.

Vähän haikeana voin sanoa, että tällaista ajanjaksoa, jossa metro ja raitioverkosto kaksinkertaistuu, tuskin tulee meidän elinaikana. Siksi olen kiitollinen, että sain olla siinä vahvasti mukana.

Artturi Lähdetie
Helsingin kaupungin infrapäällikkö

LIITU takaa kuljettajille tasapuolisen työvuorosuunnittelun

LIITU on hanke, jossa vanha Winbus-toiminnanohjausjärjestelmä vaihdetaan modernimpaan IVU-järjestelmään keväällä 2027. Hankkeen puitteissa kuljettajat ovat jo saaneet omat työpuhelimet, mikä tulee helpottamaan huomattavasti kommunikointia.

TEKSTI **ELINA MONTO** JA **ULLA PAUKKU** KUVA **ELINA RAJALA**

Kuljettajien työvuorosuunnittelussa käytetään yhä vanhemmuusperiaatetta, jossa pisimpään työskennelleet saavat valita ensin työvuoronsa. IVU-järjestelmän myötä vanhemmuusperiaate poistuu käytöstä.

Tavoitteena on järjestelmä, joka vastaa tämän päiväin työelämän tarpeisiin ja kohtelee henkilöstöä tasapuolisesti.

- Me haluamme kehittää työvuorosuunnittelua suuntaan, jossa kaikilla kuljettajilla on yhtäläiset mahdollisuudet vaikuttaa työvuoroihinsa riippumatta palvelusvuosien määrästä. Tavoitteena on järjestelmä, joka vastaa tämän päivän työelämän tarpeisiin ja kohtelee henkilöstöä tasapuolisesti, liikennöintiyksikön johtaja **Johan Nykvist** painottaa.

Lukemattomia mahdollisuuksia

Työvuoroja ei suunnitella äärimmäisen tehokkuuden ehdoilla, vaan suunnitteluun halutaan joustoa, jolla tuetaan kuljettajien työhyvinvointia.

IVU-järjestelmä tulee ottamaan kuljettajien yksilölliset toiveet paremmin huomioon. IVU.pad-käyttöliittymässä kuljettajat voivat esittää työvuorotoiveensa suoraan ennalta määriteltyjen raamien puitteissa.

- Järjestelmä palvelee paremmin kuljettajia, mutta sen myötä pystytään mukauttamaan työvuorot myös nopeammin esimerkiksi HSL:n liikennemuutosten vaatimiin tarpeisiin, Nykvist muistuttaa.

Kuljettajien osallistaminen luo perustan suunnittelulle

Alkuhaasteilta ei voi välttyä, kun otetaan käyttöön uusi järjestelmä ja useita järjestelmiä sovitetaan yhteen monimutkaisessa toimintaympäristössä.

Liikennöintiyksikössä pystytään kuitenkin itse kehittämään ja muovaamaan IVU-järjestelmän työvuorosuunnitteluun vaikuttavia parametrejä omien tarpeiden mukaan.

Kuljettajia on osallistettu hankkeen aikana kyselyillä, työpajoilla ja henkilöstöinfoilla. Työpajoissa kartoitettiin yhdessä tulevaisuuden mahdollisuuksia ja suunnittelun reunaehtoja sekä pohdittiin, miten uudessa mallissa pystyttäisiin huomioimaan kuljettajien toiveita mahdollisimman laajasti.

Liikenneasiantuntija **Elina Monton** mukaan työpajoissa oli hyvä henki ja rohkeaa, avointa keskustelua.

- Meille syntyi paljon vahvempi ymmärrys siitä, mitä henkilöstö työvuorosuunnittelulta toivoo. Henkilöstön esiin nostamat näkökulmat on otettu talteen, ja ne ohjaavat sekä järjestelmän että tulevien työvuoroprosessien suunnittelussa.

Kaiken kaikkiaan perimmäinen tavoite on, että uuden IVU-järjestelmän myötä kuljettajat tulevat olemaan tyytyväisiä suunniteltuihin työvuorolistoihin. ●

IVU on saksalainen ohjelmistoyritys, joka toimittaa joukkoliikenteen suunnittelu-, operointi- ja hallintajärjestelmiä. Yrityksellä on yli 45 vuoden kokemus alalta, yli 1000 asiantuntijaa ja yli 500 joukkoliikenne-operaattoria asiakkaanaan maailmanlaajuisesti.



Uusi operatiivinen johtaja Anders Karlsson viihtyy vaativien kokonaisuuksien parissa

Anders Karlsson aloitti elokuussa Kaupunkiliikenteen uutena operatiivisena johtajana. Hänen vastuulleen kuuluvat omaisuuden hallinta sekä omaisuuteen liittyvät projektit, eli nykyisten omaisuudenhallintayksikön (OMHA) ja suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikön (SKAR) tehtävät.

TEKSTI **LOTTA LIND** KUVA **MARIE VON BELL**

Kokemusta raideliikenteestä Anders Karlssonilla on kertynyt muun muassa VR:llä 12 vuoden ajalta useissa eri tehtävissä kunnossapidon, strategian ja kehityksen, toimitusketjujen ja tuotannon johtamisen parissa.

- Kalusto ja teknologia niin junissa kuin raiteillakin ovat hyvin tuttuja, samoin esimerkiksi hankinnat ja yhtiöittämisprosessit. Aikaisemmissa rooleissa olen myös toiminut asiakasrajapinnassa ja uskon, että näistä kokemuksista on hyötyä myös uudessa tehtävässä, Karlsson kertoo.

Vaativat hankkeet edellyttävät hyvää yhteistyötä

Uusi työ on Karlssonin mukaan ennen kaikkea monipuolinen ja haastava.

- Pidän siitä, että asiat ovat sen verran monimutkaisia, ettei heti tiedä, miten niitä lähtee ratkaisemaan. Tässä tehtävässä riittää sekä haasteita että vaihtelua, ja toimintaa pääsee kehittämään yhdessä tiimien ja eri sidosryhmien kanssa.

OMHA:ssa ja SKAR:ssa käsitellään suuria kokonaisuuksia, merkittäviä investointeja ja laajaa sidosryhmäverkostoa. Karlsson korostaa, että onnistuminen edellyttää vaihtoehtojen huolellista punnintaa, hyvää viestintää ja eri riippuvuuksien tunnistamista.

- Olemme tällä hetkellä valtava projektitalo, jossa suunnitellaan ja toteutetaan paljon hankintoja ja rakennuttamisprojekteja. Työllämme on vaikutusta koko pääkaupunkiseutuun.

Projektijohtaminen on avainasemassa, jotta hankkeet etenevät suunnitellusti ja liikenne pysyy mahdollisimman sujuvana. Tavoitteena on, että hyväksi havaittuja toimintatapoja hyödynnettäisiin entistä enemmän eri hankkeiden välillä.

Yksi tulevaisuuden tärkeistä teemoista on elinkaarijohtamisen kehittäminen.

- Meillä on nykytilanteessa paljon omaisuutta, ja sen määrä tulee lähivuosien aikana kasvamaan merkittävästi. Siksi omaisuuden tehokas ja pitkäjänteinen hallinta korostuu entisestään.

Yhteistyö sidosryhmien ja asiakkaiden kanssa on Karlssonille tärkeä osa työtä. Hänen mukaansa onnistuneen yhteistyön perustana ovat luottamus, avoimuus ja se, että sovituista asioista pidetään kiinni. Ratkaisukeskeisellä ajattelumallilla päästään hyviin tuloksiin.

Osaavia ihmisiä ja avointa keskustelua

Ensimmäinen kuukausi uudessa työssä on mennyt nopeasti. Hän kiittelee erityisesti avointa keskustelukulttuuria.

- Vastaanotto on ollut lämmin ja auttavainen. Tässä talossa on paljon osaavia ammattilaisia, joiden kanssa olen päässyt vaihtamaan ajatuksia.

Karlsson työskentelee pääosin Vallilan varikolla, mutta aikoo vierailla aktiivisesti myös muissa toimipisteissä.

- Saa tulla juttelemaan ja nykäisemään hihasta. Kahvihuonekeskustelut ovat vähintään yhtä tärkeitä kuin viralliset palaverit! ●



Kolme kysymystä

Lempiratikkalinja?
”Ei vielä suosikkia. Ehkä jompikumpi Kruunusiltojen uusista linjoista?”

Kaupunkipyörällä vai kävellen?
”Kävellen, silloin tulee usein hyviä oivalluksia”

Metro vai ratikka?
”Metro on tosi sujuva ja sillä olen paljonkin kulkenut. Kuitenkin ratikassa pääsee nauttimaan kaupungin maisemista, saako valita molemmat?”

Itäkeskuksen metroaseman ilme kirkastui

Kunnostetun Itäkeskuksen metroaseman ja bussiterminaalin lasit kiiltävät ja punaiset bussikatokset ovat saaneet uuden maalipinnan. Myös uudet valaisimet tuovat piristystä yli 40 vuotta vanhalle asemalle. Itäkeskuksen metroaseman kunnostamisen tavoitteena oli parantaa aseman viihtyisyyttä ja toimintavarmuutta ennen tulevaisuudessa toteutettavaa metroaseman laajempaa korjaus- ja uudistushanketta. Hankkeen tavoitteena oli kunnostaa asemaa siten, että aseman teknisten järjestelmien toimintavarmuus ja asemaympäristön viihtyisyys olisi taattu noin kymmenen vuoden ajaksi.



Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin arkkitehtikilpailu on alkanut. Kilpailu ratkeaa huhtikuussa 2027.

Kampin terveys- ja hyvinvointikeskus valmistui etuajassa – metron sisäänkäynti avataan 12.10.

Kampin uusi terveys- ja hyvinvointikeskus valmistui yli vuoden etuajassa. Rakennuksen katutasossa sijaitseva metroaseman uusi sisäänkäynti otetaan käyttöön maanantaina 12.10. Terveys- ja hyvinvointikeskuksen palvelut käynnistyvät keväällä 2027.

Rakennuksen viereisten katualueiden työt valmistuvat vuoden 2026 lopussa, jolloin myös Runeberginkatu avataan ajoneuvoliikenteelle.

Tapahtumien syyskuussa juhlistettiin Kivikon konepajaa ja Kruunusiltoja

Kaupunkiliikenteellä vietetään tapahtumien syksyä. Syyskuussa juhlitiin Kaupunkiliikennepäivillä ja Kivikon konepajalla.

Kivikon konepajan avajaiset järjestettiin 10.9. Ohjelmassa oli rentoa yhdessäoloa, DJ, karaoke ja herkullista street foodia.

Kaupunkiliikenne valmistaa Kivikon konepajalla itse kaikki raitioradan teräksiset osat – kiskot, vaihteet ja raideristikot. Konepajalla on tänä vuonna tuotettu muun muassa uudelle Koskelan varikolle tarvittavat vaihteet.

Jatkossa kysyntää konepajan tuotannolle on entistä enemmän. Kaupunkiliikenne aikoo seuraavien vuosien aikana kaksinkertaistaa konepajan kapasiteetin, jotta se pystyy vastaamaan esimerkiksi Vantaan ratikan ja Länsiratikoiden rakentamisen tarpeisiin. Suunnitelmana on myös laajentaa tuotantoa kielisovitteisiin ja metron osiin.

Konepajan tuotanto tukee pääkaupunkiseudun kasvavaa julkista liikennettä. Kun konepajalla pystytään reagoimaan nopeasti julkisen liikenteen infran tarpeisiin, hyötyvät siitä sekä joukkoliikenteen matkustajat että alati kasvava julkinen rataverkosto.

- Kunnossapitoa ja rakentamista pystytään suunnittelemaan ja toteuttamaan joustavammin, kustannustehokkaammin ja aikataulujen mukaan, kun tarvittavat osat voidaan valmistaa omassa laitoksessa. Oma tuotanto vähentää Kaupunkiliikenteen riippuvuutta ulkopuolisista toimittajista, joiden toimitusaika, toimitusvarmuus ja kustannukset voivat vaihdella, kunnossapitoyksikön johtaja **Toni Harju** sanoo.

Tällä hetkellä Kivikon konepajalla työskentelee noin 25 Kaupunkiliikenteen työntekijää. Tuotannon lisääntyessä myös henkilöstön määrä tulee kasvamaan.



Kaupunkiliikenne-päivässä Kruunusillat olivat pääosassa

Juhlistimme torstaina 3.9. Kaupunkiliikenteen yhteistyökumppaneiden kanssa Kruunusiltoja ja muita yhteisiä hankkeitamme, jotka mahdollistavat pääkaupunkiseudun kasvun.

Iltapäivän alkajaisiksi vieraat pääsivät raitiovaunuajelulle uudelle, upealle Kruunusiltojen radalle. Korkeasaaren edustalla järjestettyyn juhlaan osallistui yli 200 Kaupunkiliikenteen sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden edustajaa.

Tilaisuus sai positiivista palautetta ja moni oli tyytyväinen siihen, että Kaupunkiliikenne kutsui alan toimijoita yhteen. Kiitämme kaikkia Kaupunkiliikenne-päivän 2026 osallistuneita ja toivotamme meille kaikille hyvää yhteistyötä myös jatkossa!



SUURET KAUPUNKIRAIDEHANKKEET

Kuulumisia suurista kaupunkiraidehankkeista

Junaliikenne on palannut Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon juna-asemille kesän liikennöintikatkon jälkeen. Perusparannustyöt jatkuvat vielä ja työt valmistuvat vaiheittain.

Koskelan raitiovaunuvarikolle on päästy asentamaan kesän aikana ensimmäiset vaihteet. Varikon runko valmistuu syksyllä. Harjannostajaisia päästään viettämään loppuvuonna.

Vaaralan varikon tontilla on aloitettu kesällä esirakentaminen. Varikkorakennuksen osalta tarkoitus on siirtyä toteutukseen loppuvuoden aikana rakentamisluvan saamisen jälkeen.

Hämeentien ja Pohjolanaukion välillä uusittiin raitiotien ajojohdinjärjestelmä ja kaikki alueen ratasähköpylväät. Lisäksi uusittiin kiskoja ja vaihteita Mäkelänkadulla. Mäkelänkadun sähköratatyöt ja Sturenkadun ajolankatyöt valmistuvat loppuvuodesta ja Sturenkadun ratatyöt vuonna 2027.

Rautatientorin metroaseman perusparannus toteutetaan vuosina 2026–2029. Asemalla uusitaan käyttöikänsä päässä olevat tekniset järjestelmät ja rakenteet sekä uudistetaan asema viihtyisämmäksi. Tavoitteena on aloittaa rakennustyöt loppuvuodesta 2026.

Länsisataman pikaraitiotien hankesuunnitelma hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2027.

METKA-hankkeessa päättyy maaliskuussa 2027 suunnitteluvaihe, jossa tehdään suunnitelmia metron liikenteenohjausjärjestelmän uudistuksien toteutuksesta.

Työt Junatien metrosillan läheisyydessä ovat aiheuttaneet Kalasataman alueen kulkureitteihin ja pysäkkeihin muutoksia. Poikkeuksellisia liikennejärjestelyissä on vuoteen 2028 saakka.

Brändikampanjassamme yhdistyvät strategia ja työnantajamielikuva

Julkaisemme joka syksy brändikampanjan, joka näkyy metroasemien, metrojen ja ratikoiden mainostauluilla sekä somekanavissamme. Viime vuonna brändikampanjamme kertoi raitiovaunujen historiasta, vuonna 2024 esittelimme ammattilaisiamme kunnossapidossa, ohjaamossa ja suunnittelupöytien ääressä. Tänä vuonna jatkamme samalla teemalla, mutta uudesta näkökulmasta.







1. Tulevaisuus rakennetaan raiteilla sukupolvelta toiselle. Kampanjan ytimessä ovat tulevaisuuden toivo ja rautaiset ammattilaiset.

2. Haluamme kertoa, kuinka meillä rakentajat, suunnittelijat, tekijät ja kuljettajat mahdollistavat kestävää arkea, kaupungin kehitystä ja merkityksellistä työtä pitkälle tulevaisuuteen.

3. Kampanja näkyy metroasemilla ja sosiaalisessa mediassa. Kuvissa näkyvät omat ammattilaisemme ja lapsitähtinä esiintyvät työntekijöittemme lapset.

4. Somekampanjassa oman materiaalimme lisäksi etsimme kaikenikäisten metro- ja ratikkafanien kertomuksia faniudestaan. Jaamme näitä tarinoita sosiaalisessa mediassa ja nettisivuillamme. Metrot ja ratikat ovat monelle rakkaitta, ja niihin liittyy muistoja sekä monen lapsen tulevaisuuden haaveita.

