

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 2|2014



**”Yhteis-
työssä
on voimaa”**

Toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta
ja assistentti Terttu Jukola

**Pelastuslaitos
on tärkeä
kumppani**

**Hommat
Reilassa!**





© Liisa Joensuu



4



8

3 Pääkirjoitus
Joukkoliikenne on tulevaisuuden toimiala

4 Työntekijän päivä
ATK-suunnittelija Kai Sohlberg

6 Avaimet sujuvaan projektihallintaan

7 Näkökulma
Uutta luomassa

8 Kumppanit
Tärkeintä on nopea reagointi

9 Kuinka se toimii?
Virve verkottaa viranomaiset

10 Joukkoliikenne elää hyvää aikaa

11 Öisin metroa ajaa automaatti

12 Matkalla
Algerin metroa ihmettelemässä

13 Vapaalla
Kuntoklubi kutsuu liikkumaan

14 Lyhyesti

15 Palvelusvuosia



11

© Mikko Pesola



12



13

© Liisa Joensuu

Liikennepeili on HKL:n henkilöstölehti ja se ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Lehti jaetaan HKL:n koko henkilöstölle sekä niille HKL:n eläkeläisille, jotka ovat ilmoittaneet halustaan saada lehti. Seuraava lehti ilmestyy syyskuussa.

Toimitus

HKL
PL 1400, 00099 Helsingin kaupunki
www.hkl.fi
www.hkl.fi/facebook

Käyntiosoite:
Toinen linja 7 A, 00530 Helsinki

Päätoimittaja: Matti Lahdenranta
p. 310 35091

Toimituspääällikkö: Elina Maunuksela
p. 310 35104

Toimittajat:
Kaisa Sikkilä p. 310 35105
Liisa Joensuu, p. 310 35549

Toimituskunta

Matti Lahdenranta (pj)
p. 310 35091
matti.lahdenranta@hel.fi

Hannele Suokas
p. 310 70566
hannele.suokas@hel.fi

Petri Norrena
p. 310 35518
petri.norrena@hel.fi

Tuula Kurki
p. 050 572 7723
kurkituula@gmail.com

Juha Saarikoski
p. 310 35288
juha.saarikoski@hel.fi

Elina Tartia
p. 310 35110
elina.tartia@hel.fi

Jukka Stenberg
p. 310 35801
jukka.stenberg@hel.fi

Antti Ylönen
p. 310 70552
antti.ylonen@hel.fi

Kansikuva:

HKL:n toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta ja
assistentti Terttu Jukola
Kuva: Elina Maunuksela

Ulkoasu ja taitto:

Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:
Uusimaa 2014

Paperi:
Galerie Art Silk 130g
ISSN 0786-9657

Osoitteenmuutokset sähköpostilla
kaisa.sikkila@hel.fi
HKL:n henkilöstön osoitteen-
muutokset saamme automaattisesti
palkanlaskijoiden kautta.



Joukkoliikenne on tulevaisuuden toimiala

Joukkoliikenne ei ole itsetarkoitus vaan keino pitää kaupunkiseudun liikennejärjestelmä toimivana, ympäristö puhtaana ja kaupunki elinvoimaisena. Ehkäpä tuo elinvoimainen kaupunki on se tärkein tavoite. Kaupunki, jossa ihmisillä on töitä, kaupunki, jossa on hyvä ja terveellistä elää ja harrastaa, ja kaupunki, jossa ihmisten aika ei kulu ruuhkissa seisomiseen. Kaupunki, jossa myös erilaisuus sallitaan, kaupunki, jossa on tilaa innovaatioille ja kaupunki, jossa taide kaikissa muodoissaan kukoistaa.

Joukkoliikenne on tulevaisuuden ala. Jo nyt nuorten aikuisten autoistuminen on lykkääntynyt, koska joukkoliikenne tarjoaa vaivattoman, ekologisen ja trendikkään tavan liikkua. Toivottavasti tämä trendi jatkuu, ja tulevaisuuden kaupungeissa joukkoliikenne ei ole asukkaille vain vaihtoehto vaan luonnollinen valinta.

Jotta joukkoliikenne pystyy vastaamaan haasteisiin, siihen on investoitava. Onnistunut metron automatisointi ja länsimetron käyttöön-otto ovat vain alkusoittoa. Raideliikenneinfra on edelleen kehitettävä, metroa on jatkettava itään ja länteen, nykyistä raitiotieverkkoa on laajennettava ja Kruunuvuorenranta on saatettava raitioliikenteen piiriin. Raide-Jokeri on välttämätön investointi eikä Pisara-ratakaan olisi pahitteeksi. Kauempana tulevaisuudessa siintävät ainakin metrolinja Itäkeskuksesta Viikin ja Pasilan kautta Meilahteen ja Kamppiin sekä ensimmäiset raitioradat Espoossa ja Vantaalla.

Pelkästään perinteinen joukkoliikenne ei riitä. Henkilöauto on monille edelleen houkutteleva ja yksilöllinen vaihtoehto – se lähtee silloin kun halutaan ja menee sinne, minne halutaan. Aikoinaan jo HKL:n ideoima ja nyt HSL:n jalostama Kutsuplus-palvelu on uutta joukkoliikennettä, joka sijoittuu perinteisen joukkoliikenteen ja henkilöauton välimaastoon. Se saa matkustajiaan molemmista suunnista, sekä joukkoliikenteestä että henkilöautosta, mutta sen varsinaisena tavoitteena on vähentää henkilöautoliikennettä. Vähentää siis ruuhkia ja sitä kautta parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta.

Nykyinen Kutsuplus on vasta alkusoittoa. Kun 10–20 vuoden kuluttua autot kulkevat ilman kuljettajaa, tarjoaa nykyiseen verrattuna monikertainen määrä Kutsuplus-henkilöautoja verrattoman palvelun, joka vastaa vaativankin henkilöauton käyttäjän tarpeita.

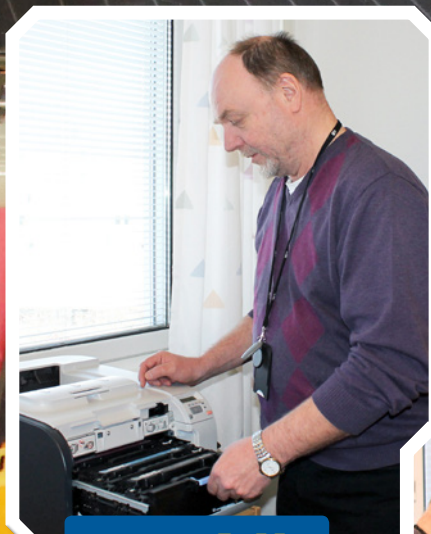
Joukkoliikenteen rungon muodostaa tulevaisuudessakin perinteinen joukkoliikenne ja Helsingin seudulla se on yhä raideliikennepainotteisempaa. Koska maankäyttö tulee seudulla edelleen tiivistymään, tulee se merkitsemään enemmän liikennettä pienemmällä alueella. Suuria henkilömääriä voidaan kuljettaa vain tehokkailla raideliikennevälineillä, metrolla, junalla ja raitiovaunulla. HKL:n palveluilla on siis jatkossakin kysyntää.

HKL:n kilpailukyky perustuu nyt ja tulevaisuudessa hyvään laatuun ja tehokkaaseen tuotantoon. Näiden molempien suhteen vaatimukset tulevat varmasti lisääntymään. Jotta HKL pärjää ja saa tuottaa jatkossakin kaiken seudulla hoidettavan metro- ja raitiovaunuliikenteen, on HKL:llä oltava strategista näkemystä. Sillä paitsi varaudutaan tulevaisuuteen, myös vaikutetaan siihen, millaiseksi tulevaisuus muodostuu. Tämä edellyttää näkemyksellistä, innovatiivista, motivoivaa ja ihmisläheistä johtamista. Tässä on tulevillakin HKL:n johtajilla haastetta.

Kutsuplus on uudenlaista joukkoliikennettä.



Matti Lahdenranta
toimitusjohtaja
HKL



kello 9.00

*Terttu Jukolan tulostin ni-
kottelee. Ei muuta kuin kuori
auki ja tutkimaan mitä se on
vailla. Kaitsun tapa auttaa on
rauhallinen ja joviaali.*



kello 11.00

*Suomenlinnan Liikenteen Ehrens-
värd on saapunut Katajanokan
laituriin. Kaitsu on valmiina
uusien piuhojen kanssa – niitä
saatetaan tarvita.*



kello 9.30

*Puhelin soi toistuvasti. Jos
luulit, että Kaitsu rummuttelee
sormilla pöytänsä ja odottelee
jotakin tekemistä, olit täydellisen
väärässä.*

Teksti ja kuvat Liisa Joensuu



Päivä atk-suunnittelijan matkassa Tule apuun, Kaitsu!

Kun puhelimeen vastaa rauhallinen ääni ja sanoo ”Sohlberg”, soittaja huokaisee helpotuksesta. Nyt alkavat it-ongelmat ratketa. Jos apua ei saa jo puhelimesa, kohta Kaitsu tulee käymään.

Kai Sohlbergin titteli on atk-suunnittelija, mikä on ehkä vähän harhaanjohtava työnkuvaan nähden. Käytännössä hän on niin kiireinen it-tukitehtävissä, että suunnittelu- ja kehitystehävät tulevat vasta toisena. Keikkaa pukkaa joka tuutista. Kun on yhden luo matkalla, hississä tai portaissa toinen jo tarttuu hihasta.

Kaitsu hoitaa paitsi it-järjestelmiä myös laite- ja ohjelmistotilauksia. Kun uusi kone saapuu, hän asentaa ohjelmistot ja huolehtii siitä, että kone pelittää kaupungin verkossa. Onneksi

nykyisin moni ongelma hoituu ottamalla henkilön koneeseen etäyhteyttä. Tämä on vähentänyt matkoja etenkin varikoille. Tavallisin tauti on ”ei toimi”. Ohjelma ei toimi, yhteydet eivät toimi, tulostus ei toimi, ellei ongelma ole jo se, ettei kone käynnisty.

– Näitten alla on sitten tukku muita ongelmia. Excelin tiedosto ei avaudu, SAP:in ajoa ei saa läpi, tiedosto on hävinnyt. Ohjelmistoja pitää uusia tai päivittää. Yksiköt toivovat ohjelmille myös uusia ominaisuuksia. Olen mukana palavereissa. Käyttäjät tietävät mitä haluavat ja minä huolehdin siitä, miten toive teknisesti toteutetaan.

Kaitsu on monien järjestelmien ja etenkin taloushallinnon ohjelmien tekninen tuki ja pääkäyttäjä. Puheessa vilahtelevat SAP, Efecte ja

OpusCapita. Kaitsu on jo puhelimesta hämmästyttävän nopeasti kärryillä siitä, mitä asia koskee. Hän tekee muutaman tarkentavan kysymyksen ja ehdottaa vastaustakin soittajan puolesta: Minkälainen koodi siinä on? Onko se 41.9 tai jotain? Mä otan etäyhteyden. Mikä siellä piiputtaa? Kaksseiska vai? Yrititkö laittaa kaksneloseen? Se on se, joka piiputtaa.

Bussinkuljettajasta it-guruksi

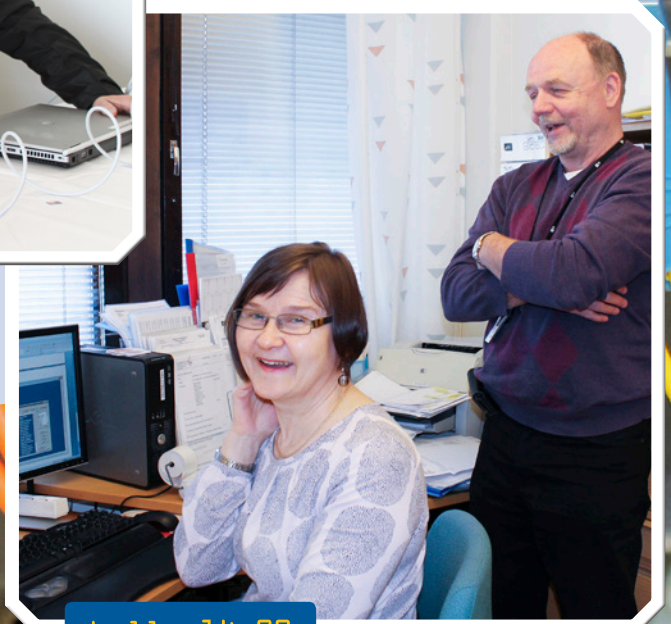
Uskokaa tai älkää, Kaitsu tuli taloon vuonna 1978 bussinkuljettajaksi ja ajoi dösää yhdeksän vuotta! Myös Helsingin Bussiliikenteen palvelimia hoidetaan HKL:n it-palveluissa.

– Minulla oli lukiossa pitkän matematiikan lisäaineina atk ja ohjelmointi. Kuljettajana ollessani hain tekniseen



kello 12.00

Ehrensvärdin kapteenin Jaakko Mäkisen sähköposti ei toimi. Kaitsu epäilee verkkokortin hajonneen. Ongelmaa tutkimaan myös Ehrensvärdin konepäällikkö Sami Laurikainen.



kello 14.00

Kello 14.00 Ilmi Koivistoinen sai apua taloushallinnon ohjelman ongelmaan käden käänteessä. Ai, tämäkö siinä oli!

koulutukseen ja minun oli tarkoitus lähteä opiskelemaan, kun HKL:n sisäisessä haussa etsittiin atk-operaattoria. Opiskelin sitten tietokonealaa työn ohessa. Olen tehnyt tätä hommaa reilut 27 vuotta ja elänyt läpi atk:n kehittymisen vaiheet. Koneet ja henkilökunta ovat ehtineet vaihtua moneen kertaan.

Kaitsu tuntee paitsi HKL:n henkilökunnan ja it-järjestelmät, myös kaupungin säännöt. Kerran kuukaudessa hän istuu seurantakokouksissa varmistamassa vakiojärjestelmien toimivuutta sekä kehittämässä niitä eri virastojen kollegojen kanssa. Yhteistyökuvioihin kuuluvat myös useat ulkopuoliset toimijat.

– Olen saanut hirveän hyvän koulutuksen työssäni tähän alaan. Työ on tosi monipuolista, ja vastuualueita on tullut koko ajan lisää. Itse ala kehitty nopeasti. Koska historiani talossa on pitkä, tietoa on kertynyt paljon. Kokonaisuuden hallitsemisesta on hyötyä. Tiedän tarkkaan, että tuo kone



kello 15.30

Tietovarmistukset ovat osa Kaitsun työnkuvaa. Jos työsi häviää koneeltasi, se todennäköisesti löytyy varmistuskasetilta. Kasetit vaihdetaan kerran viikossa, sekin on Kaitsun hommaa.

liittyy siihen konehuoneeseen ja nuo johdot johtavat sinne ja sinne.

Kotioloissa Kaitsu, 57, on kolmen aikuisen pojan isä ja kolmen lapsenlapsen ukki. Nuoren polven kanssa ukki käy uimassa kerran viikossa. ☑



Teksti Kaisa Sikkilä
Kuvat Dreamstime

Avaimet sujuvaan projektinhallintaan

Ruutupaperi ja kynä eivät taida riittää, kun HKL:n infrapalveluissa suunnitellaan tulevia metroasemien peruskorjauksia tai vaikkapa Koskelan varikon kehittämistä. Kuinka miljoonaluokan hankkeiden aikataulut ja kustannukset pidetään hanskassa?

Infrapalveluissa on viime vuosina tehty ansiokasta työtä yksikön investointihankkeiden suunnitelmallisuuden ja seurannan parantamiseksi. Tavoitteena on ollut järjestelmällinen projektinhallinta, ja työ on tuottanut tulosta: yksiköllä on nyt käytössään kaksi työkalua, joiden avulla hankkeita suunnitellaan ja hallitaan.

Pitkän tähtäimen suunnitelma sisältää nimensä mukaisesti investointihankkeita pitkälle tulevaisuuteen, aina 15 vuodeksi eteenpäin. Suunnitelma päivitetään vuosittain ja se laadittiin ensimmäisen kerran vuoden 2012 lopussa.

”Työ muuttuu päivä päivältä suunnitelmallisemmaksi.”

– Osa suunnitelmaan kirjatuihin hankkeista on vielä kaukana tulevaisuudessa, mutta niitä käydään läpi ajan mittaan, sanoo yksikön johtaja **Juha Saarikoski**.

– Kun tulevat hankkeet on listattu jo vuosia etukäteen, niistä voidaan hyvissä ajoin ryhtyä keskustelemaan yhteistyökumppaneiden kanssa. Suunnitelman avulla pystymme ennakoimaan hankkeiden aikatauluja ja kustannuksia.

Reilasta apua arkityöhön

Hankkeiden yksityiskohtainen suunnittelu tehdään uudessa projektinhallintajärjestelmässä Reilassa, työnimeltään MS Project. Järjestelmään syötetään käynnistyvät hankkeet siinä vaiheessa, kun suunnitelmat alkavat hahmottua.

– Infrapalveluista on puuttunut yhtenäinen työkalu projektien seurantaan. Näin alkuvaiheessa järjestelmässä on tietenkin vielä lastentauteja ja käytön opettelu työllistää tavallista enemmän, Juha sanoo.

– Jatkossa työkalu tulee kuitenkin helpottamaan kaikkien päivittäistä työtä.

Reilassa hankkeiden kustannukset voidaan pilkkoa projektin eri vaiheiden mukaan. Siten saadaan entistä yksityiskohtaisempaa tietoa kustannuksista, eikä talousseuranta vaadi enää ylimääräistä työtä.

Kustannusseuranta ei tietenkään korvaa projektinvetäjien ammattitaitoa ja tietämystä: asiantuntemusta tarvitaan jo esimerkiksi ensimmäisiä kustannusarvioita laatiessa. Reilasta voidaan kuitenkin jatkossa nähdä, miten hankkeiden lopulliset kustannukset ovat muodostuneet. Tieto ei ole enää muistinvaraista, ja kustannustietoja voidaan hyödyntää tulevissa vastaavissa hankkeissa.



– Reilan myötä projektien hallinta siirtyy ihan uudelle tasolle. Vielä olemme alkuvaiheessa, mutta työ muuttuu päivä päivältä suunnitelmallisemmaksi. Tulokset näkyvät varmasti jo tämän vuoden aikana. ☒

Suunnitelmista toteutukseen

Koskelan raitiovaunuvarikon laajennussuunnitelmat tarkoittavat toteutuessaan vaunuhallien korvaamista uudella hallilla. Varikkotontille on kaavailtu myös asuin- ja liiketiloja.

Hakaniemen metroaseman lippuhallin peruskorjauksen on suunniteltu käynnistyvän syksyllä. Lippuhallin vanhanaikainen ilme saa väistyä, ja halliin tulee lisää liiketiloja. Aseman sisäänkäyntejä uusitaan ja raitiovaunukuljettajat saavat korjatun taukotilan.

Myylypuron 28 vuotta vanhalla metroasemalla aloitetaan alkusyksyllä kaksivuotinen remontti. Lippuhalleja korjataan ja uusitaan, laiturialue peruskorjataan ja koko aseman yleisilme uudistetaan. ☒

Uutta luomassa

Reila-projektinhallintajärjestelmän räätälöinti HKL:lle oli pitkä ja vaikeikas projekti. Tuntui hienolta olla mukana tekemässä tuota työtä. Päähän oli hahmottunut vahva kuva, miten järjestelmän tulisi toimia. Siitä oli luotava helppokäyttöinen ja jokapäiväinen työkalu, jolla hallitaan projektien tietoja, aikatauluja ja kustannuksia. Järjestelmän piti myös yhtenäistää ja ohjata projektien hallintaa.

Haaste oli suuri. Ohjelman määrittely ja kehittäminen olivat uusia asioita, joihin en ollut aiemmin törmännyt. Aluksi tuntui mukavalta ja helpolta luetella asioita, joita järjestelmään tulisi syöttää ja asioita, joita sen haluttiin tekevän. Työn edetessä tuntui kuitenkin välillä siltä, että kehitettävää löytyy loputtomasti ja ohjelmiston valmistuminen siirtyi yhä pidemmälle. Järjestelmän ensimmäisestä koekäytöstä nyt käytössä olevaan versioon oli yllättävän pitkä matka.

Reilan esittely ja koulutustilaisuudet yllättivät positiivisesti. Oli hienoa nähdä, kuinka hyvin uusi järjestelmä otettiin vastaan. Ihmiset olivat innostuneita ja halukkaita oppimaan.

Reilan mukanaan tuomat suurimmat muutokset liittyvät hankkeiden kustannusten arvioimiseen, seuraamiseen ja ennustamiseen sekä aikataulun laadintaan ja seurantaan. Suurin haaste on varmasti se, miten projektin alussa pystytään mahdollisimman tarkasti arvioimaan aikataulu ja kustannukset. Ne ovat hankkeen tärkeimmät osiot.

Reilan avulla projektin kustannuksia pystytään hallitsemaan yhdessä paikassa. Kaikki projektille tarvittava kustannustieto siirtyy niin SAP:sta kuin Baswaresta Reilaan automaattisesti. Tämä on suuri askel eteenpäin projektin kustannusten hallinnassa. Projektin kustannusrakenne ja sen mukana tuoma tapa kirjata kustannuksia eri vaiheille on uusi ja haastava asia. Oikein tehtynä se helpottaa kustannusten seurantaa ja ennustamista ja antaa paremman kuvan, mistä projektin kustannukset muodostuvat.

On hyvä muistaa, että mikään järjestelmä ei toimi niin automaattisesti, etteikö siihen tarvittaisi osaavaa käyttäjää. Siksi on tärkeää, että huolehdimme ja varmistamme, että meillä on riittävästi aikaa ja halua käyttää uutta järjestelmää.

Reilan eteen on tehty paljon töitä, mutta kehitettävää riittää edelleen. Tehdään yhdessä siitä meille hyvä työkalu! ☒

Timo Juolevi
rakennuttajapäällikkö
HKL-Infrapalvelut





Helsingin pelastuslaitoksen palomestari Petri Korhonen.

Helsingin pelastuslaitos on HKL:n tärkein kumppani metro- ja raitioliikenteen hätätilanteissa. Vahingot pyritään minimoimaan reagoimalla nopeasti ja soveltamalla ennalta harjoiteltuja toimintatapoja.

Ajolangat tulivat alas, kun kuorma-auto ajoi Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun risteykseen nosturi ylhäällä kesäkuussa 2012. Paikalle saapui myös HKL:n oma raivausauto.

Tärkeintä on nopea reagointi

Metro- ja raitiovaunuliikenteen hätätilanteet vaativat erikoisosaamista, jota kertyy paitsi kokemuksen myötä myös harjoittelemalla. HKL:n ja pelastuslaitoksen kumppanuuden kulmakiviä ovat pitkän yhteisen historian lisäksi koulutukset ja harjoitukset, joita on järjestetty useaan otteeseen niin varikoilla kuin metrotunnelissa.

– HKL:n työntekijät ovat koulutaneet meitä esimerkiksi raitiovaunun ja metrojunan nostamisessa. Metrotunnelissa harjoittelemme vuosittain, ja harjoituksia on monentyyppisiä. Saatamme tutustua päiväsaikaan

asemiin ja takatiloihin sekä harjoitella tunnelissa yöllä liikenteen loputtua. Meidän tulee tietää esimerkiksi, miten rata-alueelle mennään ja mitä pelastustekniikoita on käytettävissä, kertoo Helsingin pelastuslaitoksen palomestari **Petri Korhonen**.

Tieto onnettomuudesta tulee Helsingin pelastuslaitokselle nopeasti ja monelta taholta. Metro- tai ratikkaonnettomuuksista ottavat yhteyttä valvomoiden henkilökunta, kuljettajat, matkustajat ja sivulliset. Avun tuloa nopeuttaa Virve-viranomaisverkko. Sekä metron valvomosta että raitioliikenteen valvomosta Lokista saadaan

yhteys pelastuslaitokseen digitaalisen radioverkon kautta.

– Virve on radioverkko, jota ulkopuoliset eivät voi kuunnella. Siinä on eri puheryhmiä, joissa voi puhua kerralla useampi ryhmään kuuluva henkilö. Esimerkiksi metrovalvomo ja pelastuslaitos voivat keskustella keskenään yhteisessä puheryhmässä.

Yhteistyö on Petri Korhosen mukaan toiminut erinomaisesti. Pelastuslaitos on saanut useissa tilanteissa korvaamatonta apua sekä metron että raitioliikenteen valvomoista ja henkilökunnalta kuten kikkamiehiltä. Ratikkaonnettomuuksissa HKL:n raivausauto HE 125 on paikalla lähes yhtä nopeasti kuin pelastuslaitoskin.

Mitä Helsingin pelastuslaitos tekee?

- Vastaa palo- ja pelastustoiminnasta sekä ensihoidosta ja valvonta- ja tarkastustehtävistä Helsingin kaupungin alueella.
- Vastaa poikkeusolojen riskianalyyseistä ja valmiussuunnittelusta sekä väestönsuojeluvälmiuden suunnittelusta ja kehittämisestä Helsingissä.
- Koordinoi Helsingin kaupungin väestönsuojelun varautumista.
- Helsingin pelastuslaitos on yksi Suomen 22 aluepelastuslaitoksesta. 🚒

Tunneli on suuri haaste

Metrotunneli on pelastuslaitokselle haasteellinen paikka. Matkat asemalta toiselle ovat jalan kulkiessa pitkät, ja mahdollisen palon sattuessa lämpövaikutus olisi suuri. Matkustajat olisi saatava ulos oikeaa kautta eli puhtaasti ilman puolelta.



Virve verkottaa viranomaiset

Virve eli Suomen viranomaisverkko on suunniteltu turvallisuusalan viranomaisten, kuten poliisin, tullin ja pelastuslaitoksen, käyttöön. Verkon tekniikka perustuu yleiseurooppalaiseen Tetra-standardiin.

Tetra-tekniikan periaate on samankaltainen kuin GSM-matkapuhelinverkon. Eroja on kuitenkin taajuusalueessa ja radioteknisissä yksityiskohdissa. Virve-verkon taajuusalue asettuu alinta Suomessa käytettävää GSM-taajuutta alemmaksi.

Virve-verkko on koko maan laajuinen, mutta siinä on vain noin 35 000 tilaajaa ja verkon puhelimissa puhutaan vain operatiivisiin tehtäviin kuten hätätilanteisiin tai työnohjaukseen liittyvää asiaa. Virve-verkon puhelimet on muotoiltu hieman matkapuhelimia jyhkeämmiksi, sillä puhelinten tulee kestää kovaakin käyttöä.

– Virve-verkon operaattorina toimii valtion omistama Erillisverkot Oy, mutta HKL on käyttänyt samaan tekniikkaan perustuvaa Helsingin Energian Tetra-verkkoa.

Helsingin Energia lopettaa oman Tetra-verkkonsa ylläpidon vuoden 2015 loppussa, joten myös HKL siirtyy ennen pitkää valtion Virve-verkon käyttäjäksi. Noin vuonna 2017 verkon standardiin tulee mukaan nopea dataliikennepalvelu, mikä tuo uusia mahdollisuuksia pelastusviranomaisten kanssa kommunikointiin, kertoo HKL:n IT-päällikkö Jari Jokiniemi. ☒



Ratikkaonnettomuuksissa pelastuslaitoksen toimintaa helpottaa se, että yleensä raiteilla on tilaa toimia ja vaunut syttyvät harvoin palamaan.

– Palon sattuessa tekisimme yhteistyötä valvomon kanssa selvittäksemme missä juna sijaitsee ja miten ilma virtaa tunnelissa. Jos palo sattuisi esimerkiksi välillä Hakaniemi–Sörnäinen, pelastuslaitoksen yksiköt jaettaisiin molemmille asemille. Tunnelin savusulkuovet suljettaisiin ja asemien savunpoistopuhaltimet otettaisiin käyttöön, Petri Korhonen kiteyttää.

Koska Suomessa ei ole kokemusta yhdestäkään palosta metrotunnelissa, pelastuslaitos on hankkinut tietoa ulkomailta tehdystä koepoltoista. Tärkeää on myös tutustua kalustoon sen uusiutuessa. Petri Korhonen on hyvillään uusien metrovaunujen omasta sammutusjärjestelmästä. Tekeillä on myös digitaalinen järjestelmä, jonka avulla pelastajat voivat tutkia esimerkiksi karttoja ja ohjeistuksia tabletilla.

Ensin katkaistaan virrat

Metroon liittyvissä pelastustehtävissä – ja toisinaan myös raitiovaunonnettomuuksissa – on tärkeätä, että valvomo katkaisee rata-alueen jännitteen. Pelastuslaitoksen tehtäväksi jää maadoittaa juna molemmista päistä: maadoittimet laitetaan kiinni virtajohtoon ja lähimpään raiteeseen, jolloin mahdollinen virta purkautuu pois kiskon kautta eikä pääse työskentelyalueelle. Näin tehdään esimerkiksi allejäänneissä.

– Raitioliikenteessä tyypillisiä ovat kolaroinnit muun liikenteen kanssa.

Yleensä paikalle lähtee yksi pelastusyksikkö ja ambulanssi. Tyypillistä on myös, että jalankulkija on lähtenyt ylittämään katua viime tingassa; tämä on useimpien allejäänneiden syy.

Jos vaunun rakenteet ovat kolaroinnissa vaurioituneet tai ajojohtimet tulleet alas, pelastuslaitos pyytää Lok:sta jännitteen katkaisemista ja maadoittaa tarvittaessa ajojohtimet. Ennen kuin vaunua nostetaan tunkeilla ja uhri vedetään pois alta, pelastuslaitos varmistaa myös, että vaunun jarrut ovat päällä ja se pysyy paikallaan.

Tieto tulee harjoittelemalla

Helsinki on pelastuslaitokselle haastava kaupunki. Helsingissä on Suomen suurin asukastiheys ja vilkain liikenne. Metroa ja raitiovaunuja ei ole missään muualla, ja satamia on useita. Myös junaliikenne on Suomen vilkkein. Helsingin pelastuslaitoksen palveluksessa olevilla on kokemusta, jota on harvalla muualla.

– Palomies-sairaankuljettajat tulevat meidän palvelukseemme yleensä omasta koulustamme eli Helsingin pelastuskoulusta. Pelastusopistosta Kuopiosta tulevat on perehdytettävä erikoistaitoihin. Taidot karttuvat harjoittelemalla ja kokemuksen myötä. Sekä koulutuksissa että keikoilla on ilo tehdä yhteistyötä HKL:n toimijoiden kanssa. Saamme heiltä korvaamattonta apua, Petri Korhonen kiittää. ☒

Joukkoliikenne elää hyvää aikaa

HKL:n eläkkeelle jäävä toimitusjohtaja Matti Lahdenranta pitää joukkoliikenteen asemaa pääkaupunkiseudulla hyvänä. Tämä peruslähtökohta tarjoaa tukevat lähtökuopat hänen syksyllä valittavalle seuraajalleen.

Joukkoliikenne on tärkeä osa kaupunkiliikennettä ja toimivan liikennejärjestelmän perusta – väite, jonka kaikki pääkaupunkiseudun vaikuttajat allekirjoittavat nykyisin puolueesta riippumatta. Aina näin ei ole ollut.

– Kun aloitin HKL:ssä, ensin HKL-Bussiliikenteessä vuonna 2001 ja sitten HKL:n toimitusjohtajana 2003, tilanne oli ihan toinen. Kirjasimme ensimmäiseen strategiaohjelmaan lauseen ”joukkoliikenne ei ole aivan julkisen keskustelun aallonharjalla”. Sitä lähdimme muuttamaan.

Aika nopeasti tuulen suunta kääntyi, vuosi vuodelta enemmän.

– Pidän yhtenä urani hienoimpana asiana sitä, että olen ollut myötävaikuttamassa osaltani joukkoliikenteen painoarvon nousuun. Yhteiskunnassa alkoi vähitellen syntyä näkemys siitä, että liikennejärjestelmän toimivuus edellyttää hyvää joukkoliikennettä. Ja että joukkoliikenneinvestoinnit ovat edellytys sille, että joukkoliikenteen kulku- ja muoto-osuutta saadaan kasvatettua.

Maailma muuttuu

Maailma muuttuu myös muulla tavalla. Tekniikka kehittyy, ympäröivä yhteiskunta ja kumppanit muuttuvat. HSL perustettiin 2010 ja HKL:stä tuli liikenteen tuottaja.

– HSL on merkittävin seudullinen hanke joka pääkaupunkiseudulla on pystytty toteuttamaan. Kaupunkiseudun kehittyminen edellyttää, että on yksi organisaatio, joka vastaa suunnittelusta.

Matti Lahdenranta sanoo, että myös meidän on muututtava, muuten HKL jää kehityksen jalkoihin.

– HKL:n organisaatio on muodostettu aikoinaan sekä tilaajaksi että tuottajaksi. Se tarkoittaa, että päätösvalta on pitkälti delegoitu yksiköihin ja toimitusjohtajan rooli jää etäiseksi: vähän sivusta seuraajaksi. HKL:n pitää elää ajassa mukana ja muuttua roolinsa mukaiseksi.

HKL:n hoitama raitio- ja metroliikenne elää kyllä kehittymisen aikaa. Uudet raitiovaunut suunniteltiin ja tilattiin ja metroliikenteen automatisoinnista ja länsimetron rakentamisesta päätettiin Matti Lahdenrannan toimitusjohtajakauden aikana.

– Nämä ovat kaikki olleet hyviä päätöksiä. Myös metron automatisointipäätöksen takana seison, automatisointi on valmistautumista parempaan tulevaisuuteen. Näin siitä huolimatta, että projektin kanssa nyt onkin ongelmia.

– Koen myös olleeni myötävaikuttamassa siihen, että Helsinkiin saatiin nimenomaan Helsingin oloihin sopiva uusi raitiovaunutyyppi.

Matti Lahdenranta vaihtaa työmaata kesäloman alkaessa: mökiltä Ristinaasta löytyy useita ”erityistehtäviä”. Eläkkeelle siirtyvän toimitusjohtajan terveiset HKL:läisille keskittyvät olennaiseen:

– Aina kannattaa pitää mielessä, että me palvelemme asiakasta ja kaupunkilaisia. Jokaisen työpanos on tärkeä. ☑

Matti Lahdenranta

diplomi-insinööri 1979, TKK, Rakennusosasto

- HKL:n toimitusjohtaja vuodesta 2003 alkaen, eläkkeelle 1.7.2014
- HKL-Bussiliikenne -yksikön johtaja 2001–2002
- Vantaan Liikenne Oy/Linjebuss Finland Ab, toimitusjohtaja 1989–1996
- Porin Linjat Oy, toimitusjohtaja 1984–1989
- Liikenteen ja liikennejohdon konsulttina ennen vuotta 1984 ja vuosina 1996–2000. ☑



Teksti ja kuvat Elina Maunuksela

Metrojuna liikkuu jo automaatin ajamana metrolinjalla tehtävissä yöajotesteissä. Mukana kulkee asiantuntijoita, jotka tekevät mittauksia, testaavat ohjelmistoa ja seuraavat laitteiden toimintaa.

Vähän toisenlainen yömetro

Testit toteutetaan ns. puoliau-
tomaattisesti, joka tarkoittaa
sitä, että kuljettaja on paikalla
ja antaa nappia painamalla junalle läh-
töluvan, mutta juna liikkuu ja pysäh-
tyy asemalle oikeaan paikkaan tämän
jälkeen automaattisesti.

Siemens testaa ajon aikana mm.
automaattiajaja ohjaavan ohjelmiston
toimintaa ja tiedonsiirtoa. Mittauksia
tehdään esimerkiksi sen varmistami-
seksi, että tiedonsiirto junan ja rata-
laitteiden välillä on kunnossa ja junan
paikannus toimii ohjelmoidun mukai-
sesti.

– Pääosa testeistä liittyy ohjelmis-
totestaukseen: seurataan, kommu-
nikoivatko laitteet keskenään kuten
pitää, toimivatko kytkennät, radio-
yhteydet ja transponderien eli radalla
olevien paikantimien signaalit, ker-
too käyttöönottopäällikkö **Didier**
Eginard Siemensiltä.

Kuljettaja aina mukana

Testiryhmään osallistuu Siemensiltä
yleensä 2–3 henkilöä, joista yksi ohjaa
junan kulkua valvomosta.

– Testiajaja on keskimäärin viite-
nä yönä viikossa. Meillä on ryhmässä
sekä suomalaisia että ranskalaisia op-
pimassa toisiltaan, kertoo Siemensin
projektipäällikkö **Thomas Cavatoni**.

Vaikka automaattilla ajetaan, ei
testeissä pärjättäisi ilman kuljettajaa.
Kuljettajaa tarvitaan useinkin, tällä
kertaa mukana on metrojunankuljet-
taja **Mika Valkonen**.

– Olen nyt kolmatta kertaa muka-
na. Joskus tekemistä on paljon, joskus

taas ei. Puoliautomaatilla ajaminen on
tietysti omalla tavallaan jännää, vaika
siinä kuljettaja ei tee paljon muuta
kuin painaa napin alas liikkeelle läh-
dettäessä, kertoo Mika.

Tiedostot syyniin Ranskassa

Yön normaaliin kulkuaan kuuluu myös
se, että joskus järjestelmän toiminnan
kanssa on ongelmia. Juuri siksi testejä
tehdään oikealla radalla, että ongel-
mat löydetään ja ne voidaan korjata.
Vaikka kaikki mahdollinen on testattu
jo etukäteen Siemensin Ranskan-yksi-
kössä, ei ihan kaikkea voi simuloida.

Helsingin metroradalla mahdolli-
sia junan kulkureittejä on hyvin pal-
jon. Juna voi ajaa kummallakin puo-
lalla rataa kahteen suuntaan, ja kun
vaihteita on välissä useita, on erilaisia
reittiyhdistelmiä lukematon määrä.

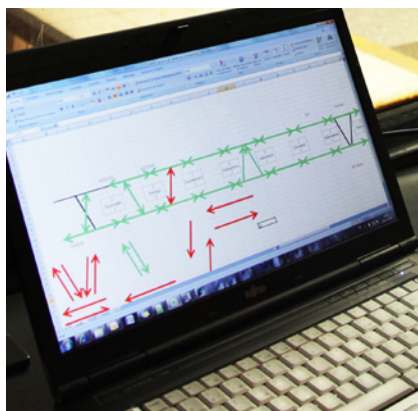
Kaikki nämä on ajettava läpi ja katsot-
tava, että ohjelmistot toimivat moit-
tetta ja yhdenmukaisesti.

– Projekti on ehkä haastavin missä
olen ollut mukana, mutta sen vuoksi
myös mielenkiintoisin, sanoo Didier
Eginard.

Testeistä vastaava Siemensin väki
pika-analysoi ensin itse yön nauhoit-
teet, jotka lähetetään sen jälkeen Sie-
mensille Ranskaan. Siellä tiedostot
käydään tarkasti läpi, jotta mahdolli-
set häiriöt ohjelmistojen toiminnassa
löydetään ja voidaan paikallistaa.

Testiyönä ajo sujui pieniä hanka-
luuksia lukuun ottamatta hyvin: au-
tomaatti ajoi junaa Sörnäisten ja Ruo-
holahden välillä, parhaimmillaan noin
70 kilometriä tunnissa. Ja pysähtyi tar-
kasti säädettyyn kohtaan asemalle. ☒

Yön aikana kertynyt testidata
analysoidaan tarkasti.



Didier Eginard vastaa käyttöönottotestauksesta ja Thomas Cavatoni on Siemensin projektipäällikkö automaattimetroprojektissa.

Teksti Teemu Hämäläinen ja Mikko Pesola **Kuvat** Mikko Pesola

Algerin metroa ihmettelemässä

Metroliiikenteen liikenteenohjaajat tutustuivat hiukan erilaiseen työympäristöön maaliskuisella vierailullaan Algerin metroon.

Pääsimme tutustumaan

paikalliseen metroliiikenteeseen metrolla liikkumisen ohella myös vieraillemalla paikallisen julkisen liikenteen toimijan toimitiloissa ja linjaraiteen metrovalvomossa. Meitä oli vastassa edustajia Algerin metroyhtiöstä E.M.A:sta, metroa liikennöivästä ranskalaisesta RATP:sta sekä näiden yhteistyökumppaneilta Siemensiltä ja CAF:lta.

Valvomossa työskenteli vastavaliikenteenohjaaja ja liikenteenohjaaja sekä teknisessä valvomossa yksi henkilö. Valvomotila oli hieman vanhahtavan oloinen, vaikka suhteellisen

uusi onkin. Valvomorakennuksesta lähdimme isäntiemme johdolla kohti Les Fusillésin metroasemaa, joka on julkisenliikenteen solmukohta. Asemalta liikennöi raitiovaunu, gondoli-hissi sekä busseja.

Matkalla pääsimme tutustumaan metron ohjaamoon. Algerin metrohan on automaattimetro, jonka automaatiolaitteet ovat Siemensin tekemiä ja itse vaunut CAFin käsialaa. Näissä automaattimetroissa on mukana kuljettaja. Kuljettaja valvoo ovia ja antaa lähtöluvan, ja voi myös ajaa junaa. ☒

Algerin metro

- projekti käynnistyi 1983, rakentaminen 1992
- liikennöinti alkoi 2011
- 10 asemaa, joista yksi ulkona
- lähivuosina linjaa jatketaan kumpaankin suuntaan, mm. lentokentälle. Suunnitteilla myös kokonaan uusi linja
- liikennöintiäika joka päivä 5–23, vuoroväli 200 s eli hiukan yli 3 minuuttia
- kapasiteetti 41 200 hlöä/tunti
- Matkustajia viime vuonna yli 15 miljoonaa, määrä kasvamassa. ☒



Linjaraiteen metrovalvomon etupöydän oikean reunan työpisteestä pystyy ohjaamaan myös varikon liikennettä, mutta varikolla on oma valvomonsa.



HKL:n väki isäntien seurassa Algerin metrovalvomossa.



Junissa käytössä oleva sulkeutuvien ovien äänimerkki on varsin aggressiivinen ja ovet sulkeutuvat vauhdikkaasti. Ruuhka-ajan ulkopuolella metrot ovat lähes tyhjiä, mutta siistejä.



Kuljettajalla on laiturilla apunaan peili ja kolme monitoria, joista kuljettaja pystyy tarkkailemaan aseman turvareunaa sekä junanovia.



Kuntoklubi kutsuu *liikkumaan*

Haluaisitko olla hyvässä kunnossa, pudottaa painoa ja saada löysän tilalle lihasta? Olisiko reilua, jos puolet salimaksusta pantaisiin firman piikkiin? Jos vastasit kyllä, Kuntoklubin tarjoamat palvelut ovat sinua varten.

Valitset vain lajisi ja päätät mil-
lä salilla alat käydä, niin help-
poa se on. Sopsisiko sinulle
kuntosaliharjoittelu, ryhmäliikunta
vai kenties uiminen Mäkelänrinteen
hienossa hallissa? Valittavanasi on Ur-
heiluhallien kahdeksan toimipistettä
sekä Idealfitin Hakaniemessä sijaitse-
va kuntokeskus. Näytät henkilökort-
tisi ja maksat puolet hinnasta. Kuntoi-
lupaikka laskuttaa toisen puolikkaan
HKL:ltä.

– Kuntoklubi on kaikkia HKL:n va-
kituisia työntekijöitä varten, ei suin-
kaan mikään sisäpiirikerho. Siihen ei
varsinaisesti liitytä, sillä se ei kerää
jäseniä. Tarkoitus on, että työnteki-
jät hyödyntävät valmiiksi neuvotel-
tuja sopimuksia mielensä mukaan.

Kuntoklubi on osa työsuojelun orga-
nisaatiota. Ideana on tuottaa henkilö-
tölle fyysistä ja psyykkistä kuntoa ko-
hottavia palveluita, auttaa jaksamaan
ja tuoda hyvää oloa, kertoo klubin si-
hteeri **Minna Kivioja**.

Kuntoklubin sihteeri hoitaa käytän-
tön asioita tilavarauksista laskutuk-
seen. Klubin 12 toimihenkilöä kokoon-
tuvat noin viidesti vuodessa suunnitte-
lemaan tulevia lajikokeiluja ja päättä-
mään liikuntatarjonnasta.

– Liikuntaetuja voitaisiin käyttää
enemmänkin, varsinkin kun tarjon-
taa on runsaasti ja työnantaja maksaa
peräti puolet lipun hinnasta. Kunto-
klubi järjestää myös eri lajien testaus-
päiviä. Olemme kokeilleet golfia, am-
muntaa, seinäkiipeilyä ja avantouintia.

Loppuvuodesta testataan ainakin
suunnistus ja Wallpilates. Kaikki ovat
tervetulleita kokeilemaan! Lisäksi
Kuntoklubi tukee omatoimista kun-
toilua maksamalla osan kuntoiluta-
pautumien osallistumismaksusta.

Kuntoilu koukuttaa

Minna itse on innokas liikkuja. Hän
pyöräilee työmatkat keväästä syksyyn.
Matkaa kotoa Tapaninvainiosta töihin
kertyy 10 kilometriä. Työmatka sujuu
Vantaanjoen vartha pitkin maisemia
ihaillen.

– Pyöräilyn lisäksi käyn salilla ja jum-
pissa kerran, pari viikossa. Talvella
poljen kotona kuntopyörällä tai käyn
salilla ennen töihin menoa. Salille me-
nen aina aamulla, silloin ei tarvitse
jonottaa laitteille ja treenin voi vetää
omaan tahtiinsa. Samalla tuntuu, kuin
päivään tulisi lisää tunteja! ☑

Liikkumaan!

Valittavanasi ovat kaikki Urheiluhallien palvelut sen kaikissa
toimipisteissä. Saleilla voi ostaa myös erikseen personal
trainer -palveluita. Tarjontaan ja sijainteihin voit tutustua
Urheiluhallien ja Idealfitin nettisivuilta. Voit ostaa yhtä hyvin
kertalippuja kuin sarja- tai kausikortteja. Seuraa myös
ilmoituksia HKL:n Helmi-intrassa >Henkilöstö

>Liikunta ja vapaa-aika
www.urheiluhallit.fi
www.idealfit.fi ☑



*Minna on kuin liikkuva Kuntoklubin
mainos. Terveelliset elämäntavat ja
säännöllinen harjoittelu auttavat
pysymään kunnossa.*



Järjestyksenvalvonnan laatua tutkittiin metroasemilla

Metroliikenteen järjestyksenvalvojen toimintaa arvioitiin maaliskuussa Mystery shopping -tutkimuksella. Siinä tutkija-asiakkaat kysyivät tavantomaisia asiakkaiden esittämiä kysymyksiä metroasemilla tavatuilta järjestyksenvalvoilta ja havaitsivat asiakaspalvelutilanteen kulkua.

Tutkimustuloksista voidaan päätellä, että järjestyksenvalvojat ovat omaksuneet hyvin asiakaspalveluroolinsa järjestyksenvalvojan ammattirooliaan unohtamatta. Tämä näkyi erityisesti asiakaskohtauksien hyvässä ilmapiirissä.

– Tavoitteenamme on ollut, että järjestyksenvalvojan työ olisi entistä

Ylivartija Jakupi Drityli neuvoo asiakasta.

enemmän asiakaspalvelutehtävä. Tutkimuksen valossa näyttää siltä, että siinä on onnistuttu. Tästä on hyvä jatkaa, sanoo HKL:n turvallisuuspäällikkö **Jyri Kaisla**.

Parhaat arvosanat annettiin palvelutilanteiden ilmapiiristä: arvosanojen keskiarvoksi tuli 3,2 (asteikko 1-4). Järjestyksenvalvojat tarjosivat ratkaisuja asiakkaiden ongelmiin pääosin asiantuntevasti ja vakuuttavasti.

Mystery shopping -tutkimuksia jatketaan metroasemilla ensi syksynä. ☒

Metrossa työskentelee viikonloppuöisin

25 järjestyksenvalvojaa.



Lasipalatsin raitiovaunupysäkki remonttiin

Lasipalatsin Sokoksen puoleinen raitiovaunupysäkki siirtyy kesän ajaksi Kiasman eteen Mannerheimintielle pysäkkiremontin tieltä. Pysäkkijärjestely on käytössä 23.6. – 30.9. ja se koskee raitiolinjoja 4, 4T, 7A ja 10.

Koko pohjoisen suunnan pysäkkialue Lasipalatsin edustalla kesän aikana uudelleen. Pysäkillä tulee sulanapitojärjestelmä, ja nykyinen kapea pysäkkialue levenee noin metrin. Pysäkin päällyste ja reunakivet uusitaan ja pysäkki-alueelle istutetaan 3–4 puuta.

Väliaikainen pysäkki rakennetaan Mannerheimintielle Arkadiankadun risteuksen jälkeiselle alueelle kaistojen väliin. ☒

HSL ajankohtaiset

HSL uusi huhtikuussa viimekevään kampanjansa, jossa tarjottiin uusille asiakkaille matkakorttia ja kahden viikon maksutonta kokeilu-aikaa. Kahdessa viikossa saatiin reilut 15 000 korttitilausta, joista noin puolet Helsingistä ja puolet muista kunnista. Kampanja oli suunnattu erityisesti keski-ikäisille ja senioreille, joiden joukkoliikenteen käyttö on selvästi vähäisempää kuin muiden ikäryhmien. Moni tarttuikin tilaisuuteen: 45 prosenttia tilaajista oli yli 50-vuotiaita.

Viime kevään kampanja toi viiden viikon aikana noin 28 000 uutta matkakortin käyttäjää. Tämän vuoden helmikuussa lähes 40 prosenttia heistä käytti korttia edelleen. Kymmenen kuukauden aikana he olivat ostaneet joukkoliikennelippuja 1,5 miljoonan euron arvosta.

HSL:n liikenteessä tehtiin vuonna 2013 noin 355,5 miljoonaa matkaa, mikä on kolme prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Matkanteko

on luotettavaa, sillä kaikki kulkuvälineet liikennöivät yli 99 prosentin varmuudella. Matkustajien joukkoliikenteelle antama yleisarvosana oli kaikkien aikojen korkein eli 4,07 asteikolla yhdestä viiteen. Tyytyväisimpiä olivat metron ja Suomenlinnan lautan käyttäjät.

Yömetrokokeilua jatketaan ainakin vuoden loppuun asti. Viime marraskuun puolivälissä lähtien metro on kulkenut viikonloppuöisin noin klo 1.30 asti. HSL on saanut matkustajilta myönteistä palautetta yömetrosta, mutta radanvarren asukkaat ovat moittineet yöliikenteen lisäävän melua. Pikkujoulukaudella yömetroa käytti enimmillään 6 000 matkustajaa yössä, ja helmikuussa matkustajia kulki 3 300 - 4 400 yötä kohden. Lähes 40 prosenttia yömetron käyttäjistä matkustaa kantakaupungissa Ruoholahden ja Kalasataman välillä. ☒



© Liisa Joensuu

Esimiehille oppia työhyvinvoinnista

HKL:n pitkän esimieskoulutuksen ensimmäisen ryhmän urakka alkaa kääntyä loppusuoralle. Aihealueista on tähän mennessä käyty läpi laadut ja prosessit, henkilöstöjohtaminen, itsetuntemuksen merkitys johtamistyössä, työhyvinvointi ja esimiehen toiminnan merkitys työhyvinvoinnin edistäjänä, valmentava johtaminen sekä talouden johtaminen ja toiminnan kehittäminen ja pitkän tähtäimen suunnittelu.

Tietoa on siis ollut tarjolla runsaasti ja monesta eri näkökulmasta. Mielenkiintoisen avauksen tarjosi jokaiselle tehtävä 360-tutkimus, jossa sekä esimies, alaiset ja kollegat saivat arvioida henkilön johtamista ja ominaispiirteitä. Ajatus on, että itsensä, toimintatapansa ja reaktionsa tunteva esimies osaa paremmin hallita käyttäytymistään ja

ymmärtää myös tarpeen mukaan muuttaa sitä.

Yksi haastavimmista aihealueista on työhyvinvoinnin johtaminen. Kun tutkitaan oman työyhteisön toimivuutta ja mietitään reagoitintapoja ongelmiin, ei viisastenkiveä usein ole. Yksi ratkaisumalli saattaisi löytyä valmentavasta johtamisesta: kukin esimies voi omalla toiminnallaan viedä työyhteisöä eteenpäin.

Viimeisellä internaattijaksolla osallistujille avattiin talousasioita. Talousajattelu kuuluu jokaiselle työntekijälle: taloutta ei ole ilman toimintaa, mutta toiminnassa on aina talousajattelu mukana.

Koulutus kestää kaikkiaan 7,5 päivää ja siihen osallistuvat kaikki HKL:n esimiehet lähiesimiehistä johtajiin. ☒

Palvelusvuosia

Onnea!



© iStockphoto

40 vuotta

Holopainen Juha	15.1.2014
Koivuniemi Ari	9.6.2014
Saari Sirpa	30.6.2014

30 vuotta

Kemppainen Kalevi	10.1.2014
Tiirikainen Reijo	1.4.2014
Ellonen Riitta	30.4.2014
Tietäväinen Jari	18.6.2014
Levänen Pekka	2.12.2014

Eläkkeelle

			<i>HKL:n palvelua</i>
Torro Anu	metrojunankuljettaja	28.2.2014	23 v 5 kk
Havasto Tapio	raitiovaunukuljettaja	31.3.2014	40 v 2 kk
Heikkilä Timo	metrojunankuljettaja	30.4.2014	35 v 3 kk
Juvonen Virpi	tuotantosihteeri	30.6.2014	42 v 6 kk

Lomalle lähtijän muistilista:

käännä laskut kaverille, muista poissaoloviestit puhelimeen ja sähköpostiin!

Uusia kaupunkiliikenteen ammattilaisia
Raitiovaunukuljettajakurssi 1/2014 valmistui 14.3.2014



Kunniamerkkejä neljälle

Tasavallan presidentti myönsi 2013 neljälle HKL:n palveluksessa olevalle henkilölle kunniamerkit. Kaupunginjohtaja jakoi merkit juhlallisessa tilaisuudessa kaupungintalolla 10.4. Valtion kunniamerkin saivat: **Terttu Jukola**, Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein (SVR M1 kr), **Pirkko Itonen**, **Kaj Sohlberg** ja **Petteri Suominen**, Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali (SRV M1). ☒



© Kaisa Sikkilä

Kuvassa edessä vasemmalta kurssin vetäjä Jonne Kuusniemi, uudet kuljettajat Michelle Saokaew, Ilari Tainiola, Oona Mattila, Laura Heiskanen, Sasu Keurulainen ja Aron Vompa. Keskirivissä Heikki Keisalo, kouluttajat Marko Huupponen ja Jussi Eskelinen, Tom Roine, Marko Bergman, Jon Mattila ja Henrik Kiiskinen. Takana kouluttajat Hanna Koskinen, Jari Ilvonen, Irene Burman ja Arja Vuohelainen.



Äitienpäiväruusuja uudessa Artic-vaunussa



HKL:n Ruusuratikassa jaettiin tuttuun tapaan äideille ruusuja sunnuntaina 11.5. Ruusuratikassa on perinteisesti ollut matkalaisille tarjolla muutakin ohjelmaa, tällä kertaa matkantekoa siivittävät viulumusiikki ja taikatemput. Ruusuratikaksi pääsi tänä vuonna Helsingin uusi Artic-vaunu.

Ruusuratikka ajoi päivän aikana neljä kierrosta Töölön raitiovaunuvarikon ja Kauppatorin välillä. Ruusuisista ratikkakierroksista on tullut jokakeväinen perinne: ensimmäistä kertaa Ruusuratikka oli liikenteessä vuonna 1993.

Kuvat © Salar Mohammad

