

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 2|2015



Pääkontti
Huvudkontti

***"Työtä on paljon
ja päivät pitkiä,
mutta nautin
työnteosta"***

Yrjö Judström,
hallintojohtaja

**Kiskot
vievät
länteen**

**HKL uudistuu
osallistamisen
kautta**





© Liisa Joensuu



3 Pääkirjoitus

Johtamisen ja rakenteen uudistuksella tavoitellaan vahvaa HKL:ää

4 Työntekijän päivä

Yrjön pitkä päivä

6 HKL uudistuu osallistamisen kautta

7 Näkökulma

Missä ja miten muutos näkyy ja tuntuu?

8 Kumppanit

Räjäyttävää tunnelitaitoa

9 Kuinka se toimii?

Kameravalvonta turvaa tunnelia

10 Näköalapaikalla HKL:ssä

11 Kiskot vievät länteen

12 Matkalla

Kaupunkipyörällä Lontoossa

13 Vapaalla

Hiidenrinnessätiö ja Hiidentupa tarjoavat hyvää lomaa

14 Lyhyesti

15 Palvelusvuosia



©Kaisa Sikkilä



© Liisa Joensuu



© Kaisa Sikkilä



© Kaisa Sikkilä



© Petri Saari



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: Ville Lehmuskoski
p. 310 35091

Toimituspäällikkö: Elina Maunuksela
p. 310 35104

Toimittajat:

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

Toimituskunta

Ville Lehmuskoski (pj)
p. 310 35091
ville.lehmuskoski@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.sarikoski@hel.fi

Yrjö Judström
p. 310 34986
yrjo.judstrom@hel.fi

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

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

Kansikuva:

Hallintojohtaja Yrjö Judström
Kuva: Liisa Joensuu

Ulkoasu ja taitto:

Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:

Kirjapaino Uusimaa 2015
Paperi: Galerie Art Silk 130g
ISSN 0786-9657

Osoitteenmuutokset sähköpostilla
kaisa.sikkila@hel.fi
HKL:n henkilöstön osoitteenmuutokset
saamme automaattisesti palkanlaskijoiden
kautta. Osoitetiedot on rekisteröity
Liikennepeilin jakelurekisteriin.
Rekisteriseloste on nähtävissä www.hel.fi.



Johtamisen ja rakenteen uudistuksella tavoitellaan vahvaa HKL:ää

Kirjoitan tätä vappuaattona. Päivä on siinä mielessä historiallisesti merkittävä, että tänään on Länsimetrossa asennettu kaikki Helsingin alueelle tulevat ajokiskot. Muutenkin länsimetron rakentaminen etenee aikataulussaan niin, että matkustajaliikenne voi alkaa 15.8.2016.

Länsimetroon hankitun Mipro Oy:n asetinlaitteen toteuttaminen on aloitettu ja olen erityisen iloinen saatua kuulla hyvän kumppanuuden ja innostuneen hengen vallitsevan Mipro, HKL:n ja Länsimetro Oy:n työskentelyssä kohti kaikille osapuolille tärkeää päämäärää. Länsimetro Oy on myös alkanut rakentaa Matinkylästä Kivenlahteen ulottuvaa osuutta, jonka myötä jo 2020-luvun alkupuolella HKL:n liikennöimä metroliikenne on laajuudeltaan yli kaksinkertainen nykyiseen verrattuna.

Useimpien HKL:läisten huulilla ovat alkuvuoden aikana ainakin käväisseet sanat ”johtamisjärjestelmän kehittäminen”. Aihe on herättänyt paljon kysymyksiä ja myös pelkoa. Olen saanut lukuisia yhteydenottoja niin sähköpostilla, puhelimitse kuin kasvotusten HKL:n eri yksiköissä liikkuessani. Usein kysyttyjä kysymyksiä ovat esimerkiksi ”Miksi tehdään muutos, kun HKL toimii hyvin?” ja ”Miksi valmistellaan mallia, jossa metro- ja raitioliikennettä yhdistetään?”.

On nähtävissä, että HKL:n asemaa tullaan erilaisten metropolihallintojen, kuntarakennemuutosten ym. maailmassa kyseenalaistamaan. HSL, naapurikunnat, omistajakaupunkimme eri poliittiset ryhmät tai muut tahot tulevat lähivuosina kysymään, millä perusteella HKL saa hoitaa raitio- ja metroliikennettä. Tämä kysymys on hyvin oikeutettu. Meidän tuleekin olla yhteiskunnalle aidosti paras vaihtoehto liikenteen järjestämiseksi. Jotta palvelemme yhteiskuntaa mahdollisimman hyvin, tulee meidän aikaansaada mahdollisimman suuri hyöty siitä, että HKL hoitaa raideliikennettä kokonaisuutena – niin metroa, ratikkaa, kiskoja kuin asemia ja pysäkkejä. Johtamisjärjestelmän kehittämisellä haetaan synergiahyötyä siitä, että HKL:ssä on sekä metro että ratikka ja toisaalta kiskot ja niitä liikennöivät vaunut. Toinen tärkeä lähtökohta kehitystyössä on matkustajanäkökulman vahvistaminen kaikessa toiminnassamme. Jos näissä asioissa onnistumme, on asemamme yhteiskunnassa vahva!

Muutoksen tärkeä peruste on myös, että HKL:llä on edessään hyvin erilainen toimintaympäristö, kuin missä olemme tottuneet toimimaan. Metroliikenne on ollut jotakuinkin samanlaista Vuosaaren haaran avaamisen jälkeen noin 20 vuoden ajan. Raitioliikenne on ollut 9-linjan perustamista lukuun ottamatta vielä pitemmän ajan jotakuinkin muuttumatonta. Seuraavan 10 vuoden aikana metrolla on länsimetron myötä edessään kasvu yli kaksinkertaiseksi ja raitioliikenteellä miltei yhtä mittava kasvu Jätkäsaaren, Kalasataman, Ilmalan, Hernesaaren ja Kruunuvuorenrannan alueiden kasvun myötä. HKL:n rakenteita kannattaa uudistaa niin, että pystymme korkealaatuisesti ja kustannustehokkaasti vastaamaan näihin positiivisiin kasvuhaasteisiin.

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL



Rohkeasti
uutta kohti



kello 9.00

Aamu alkoi liikenne- ja viestintäministeriössä, jonne saapui myös HKL:n lakimies Jussi Ratsula. Aiheena oli oikeusministeriön lausunto kaupunkiraideliikennelaista.



kello 11.50

Matkalla kokoukseen Vallilan varikolle.



kello 12.00

Investointipalaveriin Vallilaan saapui myös toimitusjohtaja Ville Lehmuskoski. Tapaamisessa taloussuunnittelupäällikkö Ari Päivärinta esitteli HKL:n suurimpia investointeja vuosille 2016–2025.



kello 10.00

Konsultti Jukka Korhosen kanssa oli syytä vaihtaa ajatuksia johtamisjärjestelmän uudistamisesta.

Teksti: Liisa Joensuu Kuvat: Liisa Joensuu, Heli-Anneli Valinen, Ollipekka Heikkilä

Yrjön pitkä päivä

Musta salkku ja villakangasulsterin liepeet vilahtavat tiuhaan pääkonttorin kuuden kerroksen käytävällä, kun hallintojohtaja **Yrjö Judström** on matkalla tapaamisiin tai niistä takaisin. Päivät ovat usein niin täynnä kokouksia, että asiasisältöjen prosessoimiseen jää aikaa vasta illalla. Se ei haittaa, sillä työ on Judströmille myös elämäntapa.

– Nautin työnteosta. Pidän siitä, että voin iltaisin ja viikonloppuisin perehtyä asioihin rauhassa ilman keskeytyksiä. Kun sähköposteja tulee päivittäin 100–150, voin vastata päivällä vain kiireellisimpiin. Loput on hoidettava työajan jälkeen.

Judström heittäytyy asioihin täysillä ja haluaa paneutua niihin yksityiskohdastaan. Tarkkuus selittyy luonteen lisäksi varatuomarin koulutuksella ja sillä, että Judströmin eteen tulevat asiat ovat vaativia. Talossa ei ole juuri tehty merkittävää sopimusta, jonka

laatimisprosessiin hän ei olisi jossakin vaiheessa osallistunut.

– Monesti teen täsmennyksiä esimerkiksi taloa avustavien lakitoimistojen laatimien teksteihin. Sopimuskirjeenvaihto ja tietysti itse sopimusten teko ovat tarkkaa ja herkkää puuhaa, ja taustojen hyvä tuntemus auttaa paljon.

Tämän kevään Judströmiä ovat pitäneet kiireisenä metron automatisointiin liittyvät sopimukset, purettu Siemens-yhteistyö sekä uuden asetinlaitetoimittajan hankkiminen. HKL käyttää Siemens-vyyhdessä apuna talon omien asiantuntijoiden lisäksi ulkopuolisia juristeja. Monisyisessä kokonaisuudessa, josta käytäneen oikeutta pitkään, se on tarkoituksenmukaista.

Suhdetoimintaa ja verkostoja

HKL:n haasteellinen toimintaympäristö vaatii johdolta kokonaisuukien hallintaa ja hyviä verkostoja. Tärkeä osa Judströmin työtä onkin yhteyksien

luominen niin kaupungin kuin yrity maailman suuntaan.

– Olemme mukana businessmaailmassa esimerkiksi hankintojen kautta. Toimintamme vaatii kovan luokan verkosto-osaamista, ja vuosien myötä syntyneet verkostoni ovat hyväksi avuksi. Niin kaupungin virastojen kuin eri yhteistyökumppanien edustajat ovat käyneet tutuiksi. Erityisen hyvin tunnen kaupunginkanslian, kiinteistöviraston ja rakennusviraston virkamieskunnan, Judström kertoo.

Ihmisten kanssa jutteleminen, työajalla tai sen ulkopuolella, syventää tietämystä ja kasvattaa verkostoja. Siksi Judström käy mielellään myös illanistujaisissa.

– Esimerkiksi Belgian suurlähetystön raideliikennettä koskeneella verkostoitumisvastaanotolla tapasin uusia ihmisiä ja sain keskusteluista ajatuksia, joita ehkä voin hyödyntää HKL:n johtamisjärjestelmää uudistettaessa.



kello 13.00

Siemens-palaveri asianajotoimistossa Aleksilla. Mukana metroliikennejohtaja Tapio Hölttä (vasemmalla), asianajaja Timo Ruikka ja projektipäällikkö Kimmo Reiman.



Kello 15

Helsingin Bussiliikenne Oy:n edustajat saapuivat neuvottelemaan Varhan varikon vuokrasopimuksen supistamista. HKL:stä mukana myös hallintopäällikkö Rain Mutka (keskellä) ja hankinta-asiantuntija Tuomas Alakurtti.



kello 16.00

Metro Report International – lehden toimittaja Karol Zemek sai Judströmilä haastattelun. Toimittaja oli kiinnostunut Helsingin joukkoliikenteen kalusto- ja infrainvestoinneista.



kello 18.00

Belgian Suomen suurlähettiläs Ivo Goemans toivotti HKL:n johdon tervetulleeksi lähetystön verkostoitumistilaisuuteen.

Tietämys ja verkostot ovat tarpeen, sillä Judström istuu jatkuvasti neuvotteluissa, joissa keskustellaan mittavista summista, suurista sitoumuksista ja jättihankkeista. Kovin moni ei tilaa työkseen metrojunia, raitiovaunuja ja junakalustoa sekä päätä, toki yhdessä muiden ammattilaisten kanssa, metron liikennöintiä koskevista tärkeistä teknisistä ja sopimuksellisista ratkaisuista. Merkittäviä hankkeita ovat myös erilaiset kiinteistöjen kehittämishankkeet ja niiden rahoitus.

Tänä keväänä Judströmiä ovat työlistäneet myös organisaation ja johtamisjärjestelmän muutos sekä Koskelan varikon rakennusurakan suunnittelu. Uusi raitiovaunuvarikko valmistuu 2020-luvulla.

– Kaupunginhallituksen hyväksyntä liikelaitosmallille keväällä 2014 antoi lisää potkua työnteolle ja hyvän

pohjan HKL:n johtamisjärjestelmän uudistamiselle. Kisko ja pyörä säilyvät yhdessä.

Judström tuntee talon ja ihmiset perin pohjin, sillä hän on työskennellyt HKL:ssä 32 vuotta. Työ alkoi asiamiehenä vuonna 1983. Hallinnosta ja taloudesta hän on vastannut vuodesta 1993 alkaen.

– Työtä on paljon ja päivät pitkiä, mutta on mahtavaa olla mukana edistämässä pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä.

Ja toki elämäntapajohtaja järjestää aikaa myös perheelleen, josta on iloinen ja ylpeä: vaimostaan ja kolmesta työelämässä jo olevasta tyttärestään sekä lapsenlapsista. ☺



Henkilöstötyöpajat kokosivat yli 200 työntekijää pohtimaan HKL:n tulevaisuutta.

Teksti: Elina Maunuksela **Kuvat:** Kaisa Sikkilä ja Elina Maunuksela

HKL:n uudistuu osallistamisen kautta

HKL:n johtamisjärjestelmän uudistustyö on leimannut kevättä 2015. Työn eri vaiheissa on kuultu henkilökuntaa, työskennelty kehitys- ja valmisteluryhmissä, muokattu organisaatiokaavioita ja jälleen työskennelty. Tätä kirjoitettaessa päätöstä siitä mallista, johon HKL tulevaisuudessa asettuu, ei ole vielä tehty. Suunta on kuitenkin jo selvillä.

Menetelmäksi HKL:n uudistamisessa on valittu osallistaminen. Mukana olo antaa vaikutusmahdollisuuksia omaan työhön ja kehittää organisaation lisäksi myös ihmistä itseään.

– Halusimme ottaa henkilökunnan mukaan uudistustyöhön kertomaan näkemyksiään HKL:n kehittämisestä. Nykyisen toimintamallin uudistamista toivotaan HKL:ssä suhteellisen laajasti. Uudistumista tarvitaan, jotta HKL pystyy vastaamaan liikenteen kasvuhaasteisiin kaupunkia ja tilaajaamme HSL:ää tyydyttävällä tavalla, sanoo toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski**.

HKL:n uudistustyötä taustoittivat syksyllä toimitusjohtajana aloittaneen Villen keskustelut talon asiantuntijoiden kanssa. Kun projektin tavoitteet olivat tätä kautta selkiytyneet ja HKL:n johtoryhmä määritellyt ensimmäisessä

seminaarissaan uudistuksen perusteet ja vaatimukset lopputulokselle, oli aika ottaa koko henkilökunta mukaan tulevaisuutta pohtimaan.

Henkilöstötyöpajoissa hyvä henki

Työ alkoi yksikkötyöpajoista, joissa kaikki yksiköt käsittelivät alustavan määrityksen mukaisia uudistustarpeita. Tämän työn tuloksista ohjausryhmä tuotti kolme mallivaihtoehtoa, jotka nostettiin käsiteltäviksi neljään henkilöstötyöpajaan Kuntatalolla. Työpajoissa oli mukana kaikkiaan yli 200 työntekijää HKL:n eri yksiköistä ja ammattiryhmistä: kuljettajia, asentajia, esimiehiä ja toimistoväkeä yhtä lailla.

– Oli hienoa katsoa, kuinka eri ammattiryhmät työskentelivät yhdessä HKL:n eteenpäin viemiseksi. Lyhyestä ajasta huolimatta ryhmissä syntyi hienoa tulosta, sanoo Ville Lehmuskoski.

Myös henkilökunta koki työskentelyn pääsääntöisesti mieluisaksi. Työskentelytyyliä ryhmätöineen pidettiin hyvänä: näin henkilöstö on päässyt tuomaan ajatuksiaan esille. Työpajapäivää kommentoitiin mm. näin:

– Hyvä, että mukana on porukkaa eri yksiköistä. Keskusteluissa nousee esiin monenlaisia näkemyksiä, kun koolla on eri alojen ammattilaisia.

– Eri rakennemallivaihtoehtojen pohtiminen oli haastavaa. Myös aikaa olisi saanut olla enemmän.

– Kiva huomata, miten paljon HKL:ssä on erilaista osaamista. Työpajassa on ollut vapautunut ilmapiiri ja paljon hyviä ideoita.

– On tunne, että henkilöstöä kuunnellaan ja meiltä otetaan vastaan ehdotuksia. Minusta tätä kehittämistyötä tehdään hyvin rakentavassa hengessä.

Kommentit heijastelevat osallistamisen ideaa: kun ihminen kokee aidosti voivansa vaikuttaa asioihin, hän kokee myös tekevänsä merkityksellistä työtä.

Osallistaminen vaatii voimia

Työ ei loppunut henkilöstötyöpajoihin. Seuraavaksi ohjausryhmä kävi läpi henkilöstötyöpajojen tulokset ja nimitti jatkotyöhön kehitysryhmän esimiehistä ja asiantuntijoista. Kehitysryhmän rinnalle valittiin valmisteluryhmiä seuraavan vaiheen rakennemallia työstämään.

Synergiaa haetaan toimintojen yhdistämisestä

HKL:n johtokunnan päätettäväksi esitetään organisaatiomallia, jossa HKL koostuu viidestä osastotasoisesta yksiköstä: Liikennöinti, Kunnossapito, Infra ja kalusto sekä näiden onnistumista palvelevat, koko toiminnan läpileikkaavat Toiminnanohjaus ja Yhteiset palvelut. Tavoitteena on synergiahyötyjen hakeminen sellaisten toimintojen yhdistämisestä, jotka nykyisin ovat tarpeettoman etäällä toisistaan. Liikennöinti sisältäisi kaikkien valvomojen yhdistämisen sekä raitio- ja metroliiikenteen hoidon, Kunnossapito kaluston kunnossapidon sekä raitio- että metroliiikenteen osalta ja infran kunnossapidon. Infra ja kalusto puolestaan sisältäisi kaluston hankinnan, infran hallinnan ja projektit.

Toiminnanohjaus-matriisi ohjaisi HKL:n pitkän tähtäimen toimintaa ja palvelukehitystä ja varmistaisi yksiköiden yhteentoimivuuden tuotannonohjauksen kautta. Yhteiset palvelut -kokonaisuus tukee ja luo edellytyksiä operatiivisten yksikköjen toiminnalle.

Johtokunta on mahdollisesti päättänyt uudistuksen päälinjoista jo tämän lehden ilmestyessä. HKL:n rakenne muuttunee käytännössä vuodenvaihteessa. Liikennepeili esittelee HKL:n uutta organisaatiota tarkemmin syksyn numerossaan. ☒

HKL:n uudistustyöhön käytännön työn ohjauksen tasolla osallistunut konsultti **Jukka Korhonen** kertoo, että osallistaminen HKL:ssä on sujunut suunnitellusti, vaikkakin ehkä hiukan tavanomaista nopeammin.

Nopea uudistuminen tuottaa myös kipua, mutta se on lyhytaikaista. Kivutonta tapaa uudistaa organisaatio ei ole vielä keksitty.

Parhaimmillaan osallistaminen auttaa kehittämään henkilöstön itsearviointitaitoja ja sitä kautta näkemään itsensä osana laajempaa kokonaisuutta. Vaikka osallistaminen on prosessina raskas, ovat sen tulokset valovoimaisia.

Parhaimmillaan HKL saadaan nyt malliin, jossa henkilöstö viihtyy ja kokee työnsä arvokkaaksi, johtaminen on kehittynyt ja olemme yksikköjen sijaan kaikki yhtä, yhteistä HKL:ää – valmiina tulevaisuuteen. ☒

Missä ja miten muutos näkyy ja tuntuu?

HKL:n johtamisjärjestelmän uudistamishanke on edennyt vaiheeseen, jossa organisaatorakenne on konkreettisia muotoja ja sävyjä. Maa-liskuun lopulla nimetyt valmisteluryhmät ovat tehneet paljon töitä ja erittäin hyvää ja perusteellista valmistelua. Asioista ja ratkaisuvaihtoehdoista on ollut sekä samanlaisia että erilaisia näkemyksiä. Hyvä näin, koska avoin keskustelu ja eri vaihtoehtojen kriittisen rakentava arviointi on tärkeä osa muutoksen valmistelua.

Kiskon ja pyörän rajapinta on ollut yhtenä ohjaavana periaatteena rakennemallien valmistelussa. Johtamisjärjestelmän uudistaminen kiteytyy vahvasti tähän rajapintaan ja sen tarjoamiin mahdollisuuksiin kehittää toimintaa HKL:n kokonaisuonnistumisen näkökulmasta. Rakennevaihtoehtojen valmistelu on kohdistunut sekä kiskon ja pyörän rajapinnan osalta että laajemmin painotetusti asiasisältöihin, osaamisiin, teknologioihin ja järjestelmiin.

Ulkopuolisena henkilönä näen, että uudistuksen taustalla ja valmisteluun vaikuttamassa on myös HKL:n toimintakulttuuri. Näistä teemoista ei ole uudistuksen valmistelussa vielä paljon puhuttu, mutta niiden merkitys HKL:n uudistumisen kestävässä onnistumisessa on ratkaisevan tärkeä. Kysymys on HKL:n johtamiskäsityksestä ja toimintakulttuurista sekä näihin liittyen siitä

- mitä tarkoittaa toimia johtajana ja esimiehenä uudistuvassa HKL:ssä sekä jäsenenä HKL:n ja yksiköiden johtoryhmissä?
- millainen toiminta ja käyttäytyminen on uudistuvassa HKL:ssä arvostettavaa / ei-arvostettavaa?
- miten kohtaamme työkaverimme lähityöyhteisössä ja HKL:n muissa yksiköissä?
- miten arvostamme omaa ja kollegoidemme työtä ja osaamista?

Johtamis- ja esimiestehtävä tulee nimittäjiltä annettuna, mutta johtajuus täytyy ansaita porukalta ja kollegoilta. Johtaminen on palveluammatti, jossa näihin tehtäviin nimetyt henkilöt vastaavat henkilöstölle johtamisen laadusta, saatavuudesta ja saavutettavuudesta. Johtajilla ja esimiehillä tulee olla selkeä tulosvastuu toiminnasta, taloudesta ja työyhteisön toimivuudesta ja ilmapiiristä sekä riittävät valtuudet tulosvastuun kantamiseen. Nämä asiat on perusteltua esittää ja viestiä selkeästi myös kirjallisessa muodossa, jotta kaikki tietävät, mistä johtajat ja esimiehet vastaavat. Johtoryhmän merkitys korostuu normaalia enemmän HKL:n vaativassa muutostilanteessa. Johtoryhmässä toimivilta henkilöiltä on lupa edellyttää aktiivista panosta HKL:n kannalta tärkeisiin asioihin perehtymiseen ja käsittelyyn myös oman vastuualueensa ulkopuolelta.

HKL:n uudistuminen edellyttää kaikissa valmistelluissa organisaatorakennemalleissa henkilöstöltä ja esimiehiltä halua luopua vain omaa tekemistä ja osaamista korostavasta ”Minä olen paras (sinä et ole paras)”-toimintakulttuurista sekä kykyä ja uskallusta kehittää toimintakulttuuria ”Me olemme parhaita” -suuntaan painottaen HKL:n ja kaikkien sen yksiköiden, tiimien ja henkilöiden onnistumista. Tämä on organisaatorakenteen uudistamista vaativampi tehtävä, jossa onnistuminen tuo HKL:ään yhteishengen eli tekemisen ja aikaansaamisen meiningin. Tämä on kaikille HKL:ssä työskenteleville ihmisille yhteinen tehtävä. ☒

Seppo Määttä
konsultti
BroadScope Management Oy





Paloheinässä kalliotunneliin johdattaa betonitunneli. Kuvassa tehdään betonitunnelin valuja syyskuussa 2014.



Länsimetron Lauttasaaren osuus on jo valmis, Jukka (vasemmalla) ja Juha Halonen näyttävät. Tervetulleita hankkeita olisivat Pisararata ja tunneli Tallinnaan.

Paloheinäntunnelin suuaukko alkoi huhtikuussa näyttää melko valmiilta.

Räjäyttävää tunnelitaitoa

HKL:n rakennuttama joukkoliikennetunneli Helsingin Paloheinässä valmistuu elokuussa. Kahden vuoden projekti on edennyt kuin juna, määrätietoisesti ja tehokkaasti. Takana onkin Suomen tunnetuimpiin lukeutuva kallioitten taltuttaja ja tunneleitten taitaja, Kalliorakennus-Yhtiöt Oy.

Kalliorakentaminen on väkevä ala, jossa toimitaan räjähteitten, porajumbojen, lohkaraitien ja louheen ja maailmassa. Kun yritys taltuttaa työksen kallioita ja muokkaa maan alle tulevia tiloja, sen palveluksessa täytyy olla taitajia, jotka eivät kavahda karkeaa työtä tai pelkää pölyä ja pimeää. Yrityksen johtokassikko, toimitusjohtaja **Jukka Halonen** ja hallituksen puheenjohtaja, projektipäällikkö **Juha Halonen**, antavatkin täyden tunnustuksen yrityksen palveluksessa oleville erikoisosaajille.

– Vaikka Paloheinäntunnelin paikoin hauras kiviaines välillä haastoi kokeneet ammattilaiset, heitä on kiittäminen siitä, että työ on edennyt täsmällisesti ja aikataulussa. He ovat tottuneet pitämään isonkin palapelin kasassa, veljekset kehuvat ammattilaisten ryhmää, jolla on kokemusta suuremmistakin tunneleista.

Kalliorakennus-Yhtiöt louhii, lujittaa ja rakentaa massiivisia maanalaisia tiloja. Yrityksen referenssilista ulottuu ratatunneleista väestönsuojien kautta parkkihalleihin. Kivenirrotus on yrityksen ydinliiketoimintaa, mutta se tekee kasvavasti Paloheinäntunneliin verrattavissa olevia projekteja, joissa yhdistyvät louhinta ja rakentaminen. HKL:n tilaamassa avaimet käteen -urakassa Kalliorakennus huolehtii louhinnan lisäksi myös tunnelin sisustustöistä ja viimeistelystä kaapelointineen sekä useine teknisine järjestelmineen, jotka liittyvät tunnelin valvontaan ja liikenteenohjaukseen.

Paloheinäntunneli toimii

alkuvuosinaan bussiliikennetunnelina. Syysliikenteen alkaessa tunnelin läpi alkavat ajaa uuden runkolinja 560:n busseit. Ne liikennöivät Rastilan ja Myyrmäen välillä, ja tulevaisuudessa bussi jatkaa Myyrmäestä edelleen Espooseen. Tunnelin perimmäinen juju on HKL:n kannalta siinä, että se on mahdollista ottaa myöhemmin raitioliikenteen käyttöön. Suunnitelmissa on Raitio-Jokeri, pikaraitiotielinja Itäkeskukseen ja Espoon Otaniemen välille. Paloheinässä ratikka ajaa tähän runsaan kilometrin mittaiseen tunneliin, joka alittaa Keskuspuiston. Tunnelin toinen pää sijaitsee Kuninkaantammassa, jonne nousee parhaillaan uusi asuinalue.

Kalliorakennus-Yhtiöt Oy

- urakoi louhinta-, lujitus- ja rakennusteknisiä kohteita suunnittelusta valmiiseen kalliotilaan.
- tuottaa palveluja pääasiassa valtiolle, kunnille, yrityksille ja yhteisöille
- tekee myös tiivistystyöt ja vaativat betonirakenteet
- työllistää noin 250 ihmistä vuodessa. Noin 80 heistä on tunti- ja kuukausipalkkaisia. ☑



Marraskuussa 2014 Paloheinäntunnelin betonitunneliosuuden seinä- ja kattorakenteita vahvistettiin betonivaluilla.

Tunnelituttuja vanhastaan

HKL:n ja Kalliorakennus-Yhtiöitten tiet ovat kohdanneet ennenkin, sillä Kalliorakennuksen ensimmäisiä töitä oli aikanaan Mellunmäen kääntöraide-tunneli. Tiet tangeeraavat myös länsi-metrohankkeessa, sillä Kalliorakennus vastasi Lauttasaaren ratatunnelien ja aseman louhinnasta ja lujituksesta. Länsimetron jatkeen urakkajaoissa yritykset on saanut louhittavakseen Espoonlahden ja Kivenlahden ajotunnelit.

Länsimetron odotellessa Tapiolan keskustaa kehitetään voimakkaasti. Sinne rakennettava, lähes viiden Eduskuntatalon kokoinen jättiluola on Kalliorakennuksen tämänhetkisiä voimainponnistuksia. Luolaan on tulossa pysäköintilaitos ja keskushuolto. Parkkihallista tulee suora yhteys Tapiolan metroasemalle ja kauppakeskukseen. Projekti on Paloheinäntunneliin verrattuna noin neljä kertaa suurempi.

– Olemme mukana myös lähijunaliikenteen kehittämisessä, sillä vastasimme Kehäradan suurimmasta yksittäisestä louhintaurakasta eli Viinikkalan tunneliradan louhinnoista. Viinikkalaan tehtiin varaus tunneliasemalle tulevaisuutta silmällä pitäen. Muita liikenteeseen liittyviä ja jo valmiita tunneleitamme ovat esimerkiksi Karkunvuoren moottoritietunneli

valtatie yhdeksällä sekä Salon moottoritietunneli ykköstiellä, Juha Halonen kertoo.

Nopealiikkeinen perheyrittäjä

Kalliorakennus-Yhtiöt on perheyrittäjä, jonka perusti vuonna 1987 Jukka ja Juha Halosen isä **Markku Halonen** yhdessä liikekumppaninsa kanssa. Sukupolvenvaihdos tehtiin vuonna 2006, ja hiljattain myös nuorin kolmesta veljeksestä, **Janne Halonen**, tuli mukaan yritykseen.

– Kaikkein tunnetuimpiin alan toimijoihin verrattuna olemme pieni yritys, samaa kokoluokkaa kuin suurten kilpailijoiden tunnelinlouhintayksiköt. Hyvä maine on meille tärkeä asia, siksi työetiikan ja moraalien on oltava kunnossa. Asiakkaan on tiedettävä, että meihin voi luottaa, Jukka Halonen sanoo.

Perheyrittäjien hyviä puolia on se, että hallitus ja jopa yhtiökokous ovat nopeasti koolla ja päätöksenteko sujuvaa. Veljekset pyrkivät olemaan mahdollisimman paljon työmailla ja työmaakokouksissa, sillä omistajan paikalla ololla on positiivinen vaikutus.

– Jos työntekijällä on ”kivi kengässä”, hän voi helposti vinkata toimitusjohtajalle, että se tulisi ottaa pois, Jukka Halonen naurahtaa. ☒

Hyvä maine
on pienen yrityksen
selkäranka.

Kameravalvonta turvaa tunnelia

Paloheinäntunnelin turvallisuus on varmistettu sekä kiinteistönvalvontaan että liikenteenhallintaan liittyvillä järjestelmillä. Valvontajärjestelmissä on otettu huomioon niin tulipalon, onnettomuuden kuin ilkeivallankin mahdollisuus.

Paloheinäntunneli on tarkoitettu vain runkolinjan 560 busseille, ja muun liikenteen pääsy tunneliin estetään puomeilla. Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmä tunnistaa bussin tulon etukäteen ja avaa puomin. Puomin avaus on varmistettu katuun sijoitetulla silmukalla. Hälytysajoneuvot voivat liikkua tunnelissa pyytämällä puomin avauksen Virve-verkon kautta. Tunnelin molemmille sisääntuloille rakennetaan valo-opasteet sekä digitaaliset taulut tiedotteita varten.

Tulipalon varalta tunnelissa on palonilmaisimet sekä palovesijärjestelmä. Ihmiset saadaan tulipalotilanteessa turvaan viereiseen hätäpoistumistunneliin. Savun poistoa tunnelista tehostetaan impulssipuhaltimilla.

Tunnelia valvotaan kaiken aikaa yli 50 kameran avulla. Ne kuvaavat reaaliaikaisesti kaikista suunnista siten, ettei näkymin jää kuolleita kulmia. Jos tunneliin pääsisi ylimääräisiä kulkijoita, heille voidaan antaa poistumiskäskeä kuulutusjärjestelmän avulla. ☒

Paloheinäntunnelin sisustustyöt meneillään tämän vuoden helmikuussa. Katossa näkyy yksi impulssipuhaltin, joita tarvitaan savunpoistossa.



Näköalapaikalla HKL:ssä

Tuomas Rantasella on takanaan muutama kuukausi HKL:n johtokunnan puheenjohtajuutta. Rantasen pesti alkoi hetkellä, jolloin HKL:ssä käynnistettiin johtamisjärjestelmän uudistustyö ja automaattimetron jälkipyykissä oli selviteltävää. Edellinen puheenjohtaja Otso Kivekäs valittiin kaupunginhallituksen jäseneksi, ja nyt tarvittiin kokenut konkari luotsaamaan HKL:n johtokuntaa.

Tilanne ei arveluttanut **Tuomas Rantasta**, monessa mukana ollutta poliitikkoa.

– HKL on nyt erityisessä muutosvaiheessa. Tämän kevään ajan on tehty johtamisjärjestelmän uudistustyötä. Haluan antaa tukeni, että löytyy sellainen malli, jonka takana HKL:n väki voisi seisoa mahdollisimman laajasti.

Rantanen uskoo, että uudistustyö tuottaa hedelmää: HKL:n asema julkisten liikennepalvelujen tuottajana vahvistuu ja henkilökunta on entistäkin vahvemmin sitoutunut.

– Olen nähnyt, että HKL:läiset ovat motivoituneita työhönsä. Työntekijäkyselyiden mukaan on kuitenkin asioita, jotka vaativat korjausta. Siksiikin tätä uudistustyötä tehdään juuri oikealla hetkellä. Minusta tämä prosessi on tuntunut myönteiseltä.

Kaupunkilaisten HKL

HKL:n tulevaisuuden roolin Rantanen näkee yksiselitteisesti: voimakkaasti laajenevan metro- ja raitiovaunuliikenteen tulee olla julkista peruspalvelua, jota HKL hoitaa. On tärkeää, että näiden palvelujen tuottaminen on kaupungin omissa käsissä.

– Tulee varmasti aikoja, jolloin tätä kyseenalaistetaan. Kuntalaisille on pystyttävä perustelemaan HKL:n rooli keskeisenä pääkaupunkiseudun julkisen liikenteen tuottajana. Miksi juuri HKL tekee tätä työtä ja miten siihen varatut rahat käytetään?

Ei riitä, että liikenne hoidetaan sovitun mukaisesti. Rantanen korostaa, että HKL:n asemaa myös asiakaspalveluorganisaationa – kaikkien kaupunkilaisten HKL:nä – pitää vahvistaa. Kuljettajalla on päivittäin kontakti matkustajaan, joten kuljettajien työ on tuettava. Hyvää asiakaspalvelua on toki moni muukin asia kuten kaupunkipyörät, jotka Rantasen mukaan sopivat erinomaisesti HKL:n tontille.

Mediaturbulenssi ei pelota

Tuomas Rantasella on pitkä suhde joukkoliikenteeseen, olihan helsinkiläisperheen poika jo lapsena vankkumaton joukkoliikenteen käyttäjä. Nykyisin työmatkat

Roihuvuoresta Sörnäisiin taittavat joko metrolla tai pyörällä.

Joukkoliikenteen kannattajalle HKL:n johtokunnan puheenjohtajuus sopi mainiosti.

– Pidän puheenjohtajan työstä. Koen, että minulla on riittävästi valmiuksia selittää asioita enkä hätäänny lehtien räikeistä otsikoista. Minua kiinnostaa ”mediaturbulenssi” ammatillisessakin mielessä.

Edessä on työntäyteisiä aikoja, sillä joukkoliikenteessä tapahtuu jo lähivuosina mittavia uudistuksia. Raide liikenne laajenee, lautat seilaavat Helsingin lähisaariin ja Kruunuvuoren silta tuo uusia ulottuvuuksia joukkoliikenteeseen. Tuomas Rantanen saa olla seuraamassa uudistusten valmistelua aitiopaikalta, ja tehtävä on miehuinen. ☑

”Metro- ja ratikkaliikenteen tulee olla julkista palvelua, jota HKL hoitaa.”

Tuomas Rantanen

- HKL:n johtokunnan puheenjohtaja helmikuusta 2015
- Helsingin kaupunginvaltuuston jäsen (vihr.) vuodesta 2000
- Helsingin kaupunginhallituksen varajäsen
- Voima-lehden kustannuspäällikkö ☑

Kiskot vievät länteen

Länsimetron tunneleissa on uurastettu kuluneen kevään ajan radanrakennustöissä. Uutta metrokiskoa on kuljetettu metrorataa pitkin Vuosaaresta länteen ja asennettu pala palalta Ruoholahden ja Matinkylän välille. Länsimetron rataa on nyt rakennettu lähes 14 kilometriä.

HKL-Metroliikenteen rata-autot ja niiden kuljettajat ovat olleet ahkerasti mukana kiskotusurakassa: rata-autoilla on tuotu lyhyttä taukoa lukuun ottamatta viikoittain 26 kiskon kuorma Vuosaaren satamasta länsimetron tunneleihin. Yhdestä kuormasta riittää radanrakennustarpeita 1,5 kilometrin matkalle. Sen rakentamiseen menee aikaa kolmesta neljään päivään.

Varsinaisen kiskotustyön tekee Destia Oy. 120-metrinen kiskojen asentamiseen tarvitaan järeät koneet. Yli seitsemän tuhatta kiloa painava kisko noukitaan kuormasta kaivinkoneiden avulla, työnnetään rullia pitkin ratapölkkyjen päälle ja kiinnitetään kiskonkiinnikkeillä. Sitä mukaan kun

rataa valmistuu, HKL:n rata-autot työntävät kiskokuormaa eteenpäin. Kun kiskot on asennettu, rata tuetaan tukemiskoneella ja kiskot hitsataan.

– Normaalisti pärjäämme kahdella rata-autolla, sanoo HKL-Metroliikenteen ratamestari **Jouko Halonen**.

– Jos edessä on kovin mäkinen osuus, tarvitaan kolmas auto työntämään kiskokuormaa. Sellainen osuus oli esimerkiksi Ruoholahden ja Lautasaaren välillä.

Länsimetron rata on pääosin rakennettu elokuun loppuun mennessä. Viimeiset kiskotustyöt tehdään Matinkylässä syksyllä.

– Yhteistyö eri osapuolten kesken on sujunut erittäin hyvin. Työtavat ovat hioutuneet matkan varrella, sanoo Halonen.

– Teknisiä ongelmia on tosin ollut, sillä puhelimet ja VIRVE-verkko eivät kuulu tunnelissa. Se on iso puute ja riskitekijä.

Länsimetron kiskot on valmistettu Espanjan Gijonissa, josta ne on tuotu Kouvolan kautta Helsinkiin. Tositoimiin espanjalaiskiskot pääsevät syksyllä 2016, kun metron liikennöinti uudella rataosuudella alkaa. ☒

Länsimetron kiskot on tuotu Espanjasta 60-metrinä pätkinä. Kiskot asennetaan paikoilleen 120-metriseksi hitsattuna.

Uudet metrojunat koeajoissa kesällä

Ensimmäisellä uudella M300-sarjan metrojunalla on tehty koeajoja kevään ajan. Koeajot ovat sujuneet hyvin, ja matkustajat pääsevät junan kyytiin todennäköisesti loppukesällä.

Ennen sitä junalla ajetaan koeajoja yhteensä 40 000 kilometriä. Seuraaville junille riittää lyhyempi testaus: koeajoja ajetaan 10 000 kilometrin verran.

Alkuvaiheessa uusia metrojunia toimitetaan harvakseltaan; seuraava sarjan junista saapuu alkukesällä ja kolmas myöhemmin kesällä. Tässä vaiheessa junia pystytään vielä testaamaan linjariteella muun liikenteen seassa. Kun junatoimitukset tihenevät myöhemmin tänä vuonna, koeajossa on useita junia yhtä aikaa. Se tarkoittaa tilaustahtautta linjariteella, joten junia testataan mahdollisuuksien mukaan myös länsimetron osuudella.

M300-junat valmistaa espanjalainen kiskokalustovalmistaja CAF. Junia on tilattu kaikkiaan 20. Sarjan junat toimitetaan Helsinkiin niin, että kaikki junat on toimitettu kesällä 2016. Uusia junia tarvitaan länsimetron liikenteen alkaessa. ☒



Teksti ja kuvat Artturi Lähdetie

Kaupunkipyörällä Lontoossa

Lontoossa on yksi Euroopan laajimmista kaupunkipyöräjärjestelmistä. Vasta vuonna 2010 lanseeratussa järjestelmässä on tällä hetkellä jo 742 pyöräasemaa ja 11 500 pyörää. Pyöräasemia on keskimäärin 300 metrin välein ja järjestelmä tarjoaa oivan vaihtoehdon sinänsä kattavalle joukkoliikennejärjestelmälle metroineen ja kaksikerrosbusseineen.



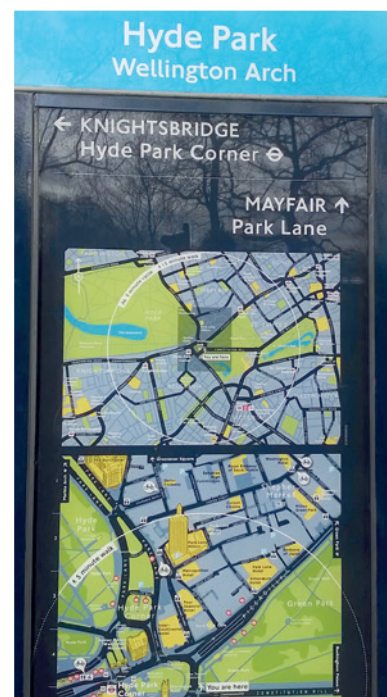
Pyöräteitä Lontoossa on mukavasti ja ne ovat hyvin viitoitettuja. Pyöräilijöille on oma "London network". Vasemmanpuoleinen liikenne pakotti kyllä vähän skarppeamaan.

Lontoon kaupunkipyörät ovat osa kaupungin pyöräilyn kehityshanketta, jonka toinen olennainen osa on ollut kattavan pyöräreittiverkoston toteuttaminen kaupunkiin. Kaupunkipyörillä on helppo huristella keskustan ruuhkaisilla kaduilla hyvin merkittyjä pyöräkaistoja pitkin. Ainoastaan vasemmanpuoleinen liikenne vaatii aluksi suomalaiselta tarkkaavaisuutta.

Kaupunkipyörillä liikkuminen on erinomaisen halpaa: 2 puntaa päivässä (2,7 €) tai 90 puntaa vuodessa (122 €). Turistit saavat pyörän käyttöönsä pyöräasemilta luottokortilla, vakituiset käyttäjät voivat käyttää omaa paikallista korttijärjestelmäänsä. ☑



Pyöräasemia Lontoossa on tiuhaan, ja niissä oli ainakin helmikuussa pyöriä vapaana ja telineitä tyhjinä.



Pyöräasemilla on hyvin opasteita ja toisaalta myös kaupungilla on melkein joka risteyksessä kaupunkio-pastetaulu, johon on selkeästi merkitty lähialueen pyöräasemat.



Hiidenrinnesäätiö tarjoaa hyvää lomaa

Hiidenrinnesäätiöllä on pitkät perinteet HKL:läisten mökkilomien mahdollistajana. Säätiö omistaa vapaa-ajan asunnon, joka on kaikkien työntekijöidemme käytettävissä. Jos kesän suunnitelmat ovat vielä auki, ota lomalla suunta kohti Kuopion Nilsää ja viihtyisää Hiidentupaa!

Hiidenrinnesäätiö perustettiin vuonna 1963 HKL:n henkilökunnan loma- ja virkistystarkeituksiin. Sen perustivat liikennelaitoksen autokorjaamo, raitiotiekorjaamo ja rataosasto. Henkilökunnan yhteiselle vapaa-ajanviettopaikalle oli paljon kysyntää, sillä tuohon aikaan omat lomamökit eivät olleet yleisiä kuten nykyään.

Säätiö osti Päivölän tilan Lohjalta vuonna 1964, ja se oli HKL:läisten käytössä aina vuoteen 2013 saakka. Tila kattoi kaksi rivitalomaista rakennusta, joissa oli yhteensä seitsemän yhden hengen huoneistoa.

– Paikka saavutti ilmeisen suuren suosion, sillä vanhoissa kuissa saatetaan nähdä jopa 60 ihmistä tilan pihalla, kertoo raidemies **Petri Saari**, Hiidenrinnesäätiön hallituksen puheenjohtaja.

Päivölän tila sai väistyä vuonna 2013 uuden lomanviettopaikan tieltä. Mökinvuokraajien vaatimustaso oli ajan

kuluessa noussut, ja mökin taso haluttiin saada nykyvaatimuksia vastaavaksi. Säätiö osti komean kelohonkamökin Tahkolta.

Hiidentupa kutsuu viihtymään

Tahkon mökki tarjoaa HKL:läisille huoletonta lomailua. Mukaan tarvitsee pakata ainoastaan liinavaatteet, kaikki muu löytyy paikan päältä.

– Mökin varusteluun kuuluu astianpesukone ja pyykinpesukone, pihalla on grillikota ja sauna, luettelee Petri Saari, innokas Tahkon kävijä itsekin.

– Mökissä on kaksi makuuhuonetta, ja yöpymään mahtuu kahdeksan henkilöä – hätätapauksessa yhdeksänkin.

Mökki sijaitsee ihanteellisella paikalla Kuopion vaaramaisemissa. Lomailijalle on tarjolla kaikki Tahkon huvitukset ja palvelut, ja niitähän riittää. Kesällä on mahdollisuus muun muassa pyöräilyyn, uimiseen, kalastukseen, golfaukseen, mönkijäsafariin tai

ampumaradalla harjoitteluun. Mökiltä on rantaan noin sata metriä. Talvella lomaa sopii viettää lasketellen, lautailen, hiihtäen ja kelkkaillen. Lähin hiihtolatu kulkee kymmenen metrin päässä mökin nurkalta, ja skibussipysäkille on vain puoli kilometriä.

Mielensä mukaista tekemistä ja menovinkkejä on helppo löytää lisää osoitteesta www.tahko.com. Ja jos kaipaa lomaltaan pikemminkin rauhaa kuin reippailua, saunominen, köllötteleily ja rentoutuminen onnistuvat mökillä ympäri vuoden! ☒

Mökille!

Hiidentupa on kaikkien HKL:läisten vapaasti varattavissa ympäri vuoden. Kesäviikko maksaa 350 € ja talviviikko 500 €. Lyhyemmätkin lomat onnistuvat. Varaukset ja tiedustelut arkisin klo 7.30–14.30 numerosta 040 9356 130 tai hiidenrinne@hotmail.com. Tutustu myös Hiidenrinteen Facebook-sivuihin osoitteessa www.facebook.com/Hiidenrinne. ☒



Toimintajärjestelmää arvioidaan auditoinnein

HKL:n toiminnan tulee olla asiakasystävällistä, laadukasta, turvallista ja ympäristön kannalta kestävä. HKL hakee toimintajärjestelmälleen ISO 9001 (laatu), ISO 14001 (ympäristö) ja OHSAS 18001 (työterveys ja työturvallisuus) sertifiointia.

HKL:n toimintajärjestelmän ulkoiseksi auditoijaksi on valittu Inspecta Sertifiointi Oy. Sertifiointin ensimmäinen vaihe käynnistyy esiauditoinilla kesäkuussa. Auditoinnin ensimmäisessä vaiheessa Inspecta tarkastaa HKL:n toimintajärjestelmän toimivuuden kirjallisten materiaalien avulla. Saatavan palautteen pohjalta toimintajärjestelmän materiaaleihin tehdään tarvittaessa lisäyksiä ja korjauksia.

Sertifiointin seuraava vaihe on tämän vuoden loppupuolella. Tuolloin Inspectan auditoijat vierailevat kaikissa HKL:n yksiköissä ja Suomenlinnan Liikenteellä haastattelemassa henkilökuntaa. Mikäli tapamme toimia on toimintajärjestelmämme mukaista, saamme seinällemme edellä mainitut kolme sertifi kaattia.

HKL:n sisäiset auditoinnit ovat jatkuneet kolmevuotisen suunnitelman mukaisesti kevään aikana. Sisäisinä auditoijina toimii parikymmentä auditointiin perehdytettyä HKL:läistä. Auditoijat tulevat vierailuille yksiköihin ennalta sovittuna aikana seuraamaan työn ja toiminnan sujuvuutta. Huomiota kiinnitetään muun muassa toimintaohjeiden noudattamiseen sekä ympäristö-, työterveys- ja työturvallisuusasioihin. Auditoijien raportteja hyödynnetään HKL:n toiminnan tehostamisessa ja palveluiden parantamisessa. ☑

HKL:n Helmiin on koottu tähän mennessä

115

toimintaohjetta.

Kesällä rakennetaan ratikkaratoja

Tämän kesän mittavin raitioratatyö on edessä Pasilassa. Raitiovaunurataa siirretään Pasilansillalla, Pasilankadulla, Palkkatilanportilla ja Kyllikinportilla yhteensä yli 2000 raidemetriä. Rakennustöiden valmistuttua raitiovaunut liikennöivät Pasilankadulla omalla korotetulla kaistallaan. Oma kaista mahdollistaa raitiovaunujen esteettömän ja häiriöttömän liikennöinnin. Pasilankadun työt valmistuvat elokuun lopussa.

Nykyisen Pasilan sillan viereen rakennetaan parhaillaan uutta siltaa, johon sijoitetaan toinen raitiotiekaistoista. Uusi kaista valmistuu elokuun lopulla. Lopullisesti Pasilan sillan työt valmistuvat vuosien 2016–2017 aikana.

Raitiovaunut 7A ja 7B ovat poikkeusreiteillä 1.6. – 30.8. Raitiovaunuja korvaa Pasilassa bussi 7X.

Heinäkuussa jatketaan viime kesänä aloitettua kiskonvaihtoa Unioninkadulla ja Kaisaniemenkadulla. Muita merkittäviä kesän töitä on muun muassa Tehtaankadun ja Laivurinkadun risteyksen vaihdetyö sekä Helsinginkadun radan peruskorjaus, joka vie linjan 8 poikkeusreitille kesän ajaksi.

Katso kaikki kesän ratatyömaat ja aikataulut kartalta: www.hkl.fi > Tämä on HKL > HKL rakentaa > Ratatyömaat. ☑

HSL ajankohtaiset

Heinäkuun alussa avautuvan Kehäradan junat pysähtyvät kaikilla reitin asemilla. Tämä ei pidennä merkittävästi matka-aikaa verrattuna vaihtoehtoon, että junat ajaisivat joidenkin hiljaisimpien asemien ohi pysähtymättä. Helsingistä matka-aika lento-asemalla on Tikkurilan kautta 27 minuuttia ja Myyrmäen kautta 32 minuuttia. Kehäradan junien kirjaintunnukset ovat I Helsingistä vastapäivään kiertävillä junilla ja P myötäpäivään kiertävillä junilla. M-junatunnus jää historiaan.

Helsingin seutu oli 2014 jo viidettä vuotta peräkkäin kansainvälisen BEST-tutkimuksen kärjessä. Tutkimus mittaa kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä alueensa joukkoliikenteeseen. HSL-alueen asukkaista 79 prosenttia oli tyytyväisiä joukkoliikenteeseen. Kyselytutkimuksessa olivat mukana myös Bergen, Geneve, Kööpenhamina, Oslo ja Tukholma.

HSL on päättänyt vakinaistaa avorahastuksen runkolinjoilla,

joten matkakortilla matkustavat voivat jatkossakin nousta runkolinjabusseihin sekä etuettä keskioivista. Avorahastus tulee siis käyttöön myös ensi elokuussa aloittavalla runkolinjalla 560.

Pasilassa rakennetaan uusia ratikkakiskoja ja uutta Pasilansiltaa. Rakennustyöt etenevät niin, että kesäkuun alussa seiskan ratikat joutuvat poikkeusreiteille ja niitä korvaava bussi 7X alkaa liikennöidä mm. Länsi-Pasilassa. Ratikkajärjestelyt kestävät 30.8. saakka. Kalasatamassa taas on käynnistynyt alueen keskuksen REDIn rakentaminen. Metroaseman pohjoispuolella bussireitteihin ja pysäkkeihin on tullut joitakin muutoksia rakennustyömaan vuoksi. Lisäksi Kalasataman metroaseman kohdalla olevat Itäväylän bussipysäkit siirtyivät kiertotielle. Nämä järjestelyt kestävät arviolta vuoteen 2017. ☑

Suunnitteluosastolla kokeillaan etättyötä

Yhä halvempien tietokoneiden markkinoille tulo on lehtynyt mahdolliseksi koneen hankkimisen myös kotiin. Etättyö — kotona tehtävän pääte-
työn — merkityksestä ja laajenemisesta on vil-
me aikoina keskusteltu julkisuudessa runsaasti.
Myös liikennelaitoksen suunnitteluosastolla on
aloitettu etättyön kokeilu tämän vuoden alussa.

Etättyöryhmä vetää liikeli-
min suunnittelija Eeva
Hänninen tietohallintoyksis-
köstä. "Etättyöskälyä lähti
käyttämään suunnitteluosasto,
koska jollakin oli kotona oma
mikro ja oltiin hakukalaa
kokeilemaan työn tekemistä
kotoa. Perustimme vuosi sil-
ten työryhmän pohtimaan
etättyön järkevyyttä. Toinne
toimintatavat ja hankimme
kokeilunne tarvittavat laitteet.
Etättyön aloittaminen virallisesti
tammikuussa. Meillä on ko-
keiluissa mukana viisi."

**päätetyhteyksissä
hankaluuksia**

Ryhmän jäsenillä on kotona
mikro, jota saa modernin
kautta puhelinlinjaa pielen yh-
teyden muun muassa suun-
nitteluosaston tietokone-
eseen. Lisäksi etättyöskäly-
llä on tulostin, ja HKL:ssä
on vastasäätömodemi, joi-
den avulla puhelinkustannus-
set ohjautuvat telkoon mek-



Eeva opiskelee uutta eläkkeellä

Hankintapäällikkö Eeva Hänninen jäi maaliskuus-
sa eläkkeelle palveltuaan
HKL:ää 44,5 vuotta. Ohe-
nen kuva on Liikennepei-
listä vuodelta 1991. Vanhan
jutun mukaan HKL:n suun-
nitteluosastolla on alettu
kokeilla etättyötä, ja Eeva
Hännisellä on kotonaan
etättyövälineet: mikro ja tu-
lostin. Huonoksi puoleksi
Eeva koki tuolloin kotipu-
helimen ja päätteen yhtei-
sen puhelinlinjan: "Jos olen

päätetyössä, meille ei voi
soittaa."

Eevan eläkepäivät ovat
alkaneet niin ikään tietote-
niikan merkeissä. Hän on
opiskellut työväenopistossa
Applen uusimman käyttö-
järjestelmän, Yosemiten,
käyttämistä tietokoneella ja
iPhonessa.

– Olen nauttinut uu-
den opiskelemisesta ja aion
mennä syksyllä vielä jatko-
kurssille, hän kertoo. ☑

HKL kilpaili kuljettajien Euroopan mestaruudesta



Raitiovaunun kuljettajat Jari Männistö ja Arja Vuorelainen
edustivat HKL:ää Wienissä raitiovaunun kuljettajien EM-kil-
pailuissa 25.4. Joukkueen huoltajana toimi Jone Kuusniemi.
HKL sijoittui ensimmäisissä kilpailuissaan seitsemänneksi.
Hienoa työtä!

Palvelusvuosia

40 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Kajander Arto 13.2.2015
Björkroth Kaj 13.6.2015

30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Vuohelainen Arja 17.5.2015
Nyholm Annette 20.5.2015

Eläkkeelle

HKL:n palvelua

Nousiainen Timo	31.3.2015	raitiovaunun kuljettaja	24 v 3 kk
Vaara Tuomo	31.3.2015	hienomekaanikko	43 v 9 kk
Hyttinen Pirjo	31.5.2015	raitiovaunun kuljettaja	19 v 4 kk
Ahonen Raimo	30.6.2015	sähkötekniikko	40 v 2 kk
Tapanainen Tuire	30.6.2015	vaunusiivoaja	14 v 10 kk

Tasavallan Presidentin myöntämiä kunniamerkkejä HKL:läisille



© Pertti Nisonen

Ilmi Liisa Koivistoinen, Helsinki, hankintasihteeri
Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein

Jouko Sulo Halonen, Vantaa, ratamestari
Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein

Sisko Hannele Kotikangas, Helsinki, henkilöstösihteeri
Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali

Tuomo Juhani Vaara, Helsinki, hienomekaanikko
Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali

Erkki Joukainen, Vantaa, liikenteen ohjaaja
Suomen Leijonan ansioristi

Veikko Antero Salmivaara, Helsinki, ostoinsinööri
Suomen Leijonan ansioristi

Pentti Markku Myllymäki, Helsinki, ratapäällikkö
Suomen Leijonan ansioristi

Kuvassa keskellä myös apulaiskaupunginjohtaja **Pekka Sauri**.

Lomalle lähtijän muistilista

- Käännä laskut
- Muista poissaoloviestit puhelimeen ja sähköpostiin

Taidetta ja tapahtumia sinne missä ihmiset liikkuvat



HKL:n 70-vuotisjuhlavuotena toteutettava Taidelinja on kaikille avoin kulttuurifestivaali ympäri Helsinkiä. Osallistu sen tapahtumiin asemilla, pysäkeillä, metrossa ja raitiovaunuissa ympäri Helsinkiä. Tervetuloa kyytiin!

TAIDELINJA / KONSTLINJEN

@taidelinja



f fb.com/taidelinja

taidelinja.fi