

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 3 | 2013

*”Uusi ratikka
on ilo
kuljettajalle”*

Irene Burman
kouluttaja

**Mutkan
matkassa**

**Ympäristö-
näkökulma
vahvistuu
HKL:ssä**



© Liisa Joensuu

4



© Rob Orthén

6



© Transtech Oy

8

- 3 Pääkirjoitus**
Uusia keinoja parempaan laatuun
- 4 Työntekijän päivä**
Asiamiehen mutkaton päivä
- 6 Uusi raitiovaunu** saapui kaupunkiin
- 7 Näkökulma**
Koulutuksen kautta radalle
- 8 Kuinka ratikka rakennetaan**
- 9 Kuinka se toimii?**
Raitiovaunun ovet



© Liisa Joensuu

© sxc.hu/gradient

11

- 10 Metron automatisointi** etenee
- 11 Ympäristönäkökulma** vahvistuu HKL:ssä
- 12 Matkalla**
UITP kokoontui Genevessä
- 13 Vapaalla**
Metro on Juhanan suosikki
- 14 Lyhyesti**
- 15 Palvelusvuosia**



© Kaisa Sikkilä

13



© Tiina Koivusalo

14



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 joulukuussa.

Toimitus

HKL
PL 1400, 00099 Helsingin kaupunki

Käyntiosoite:
Toinen linja 7 A, 00530 Helsinki

Päätoimittaja: Matti Lahdenranta
p. 310 35091

Toimituspäällikkö: 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

Nora Polttila
p. 050 4073479
nora.polttila@hel.fi

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:

Kouluttaja Irene Burman.
Kuva: Liisa Joensuu

Ulkoasu ja taitto:

Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:
Uusimaa 2013

Paperi: Galerie Art Silk
130g

ISSN 0786-9657

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

Uusia keinoja parempaan laatuun

Edessämme on uusi, haastava tehtävä – sertifioidujen laatu- ja ympäristöjärjestelmien sekä työterveys- ja työturvallisuusjohtamisjärjestelmän (TTT-järjestelmän) luominen. Laatu- ja ympäristöjärjestelmät on tarkoitus saada kuntoon vuoden 2014 loppuun mennessä, TTT-järjestelmän luomisessa valmista tulee vuoden 2015 aikana.

Miksi tällaiseen ryhdytään? Ensiksikin siksi, että monella tavalla noudatamme jo tällä hetkellä sertifioidujen järjestelmien periaatteita. Olemme luoneet laatukäsikirjoja, raitio- ja metroliikenteen toimintaperiaatteet ovat varsin pitkälle kehitettyjä, työsuojelun toimintamallit ovat vakiintuneet ja infran moninaiset toimitukset ollen systematisoimassa. Lisäksi kaupungin uusi ympäristöpolitiikka velvoittaa liikelaitoksia rakentamaan sertifioidun ympäristöjärjestelmän vuoden 2020 loppuun mennessä.

Eivätkö jo olemassa olevat toimintamallit siis riitä? Eivät riitä, sillä asiakkaiden ja kuntalaisten odotukset meitä kohtaan kasvavat jatkuvasti. Meidän on kehitettävä ajan mukana ja tuotettava entistä parempaa palvelua nykyistä tehokkaammin.

Mitä uutta sertifioidut toimintajärjestelmät sitten tuovat? Ennen kaikkea ne ovat yhteen nivova punainen lanka HKL:n toiminnoille. Niissä sovitaan toimintatavoista ja laitetaan ne näkyviin niin, että kaikille on täysin selvää, miten HKL:ssä toimitaan. Erityisesti laatuajattelun pitää kirkastaa laatuajattelua ja varsinkin sitä, että laatu ei ole ylätasoa käsitte vaan laatu tulee viime kädessä jokaisen yksittäisen työntekijän henkilökohtaisen panoksen kautta.

Tehokkuutta lisää se, että järjestelmät auttavat tekemään asiat kerralla oikein. Ne ohjaavat toimintoja ”tulipalojen sammuttamisesta” ehkäiseviin ja ennakoiviin toimiin. Tästä on raitio liikenteessä ollut hyviä kokemuksia: kun liikenteen luotavuusastetta on pystytty systemaattisella toiminnalla parantamaan, ei aikaa kulu vikaantuneiden vaunujen vaihtoon. Samalla myös asiakastytyväisyys parane.

Järjestelmien avulla pyritään siis ohjaamaan ja parantamaan HKL:n toimintoja. Kun toimenkuvia, vastuita ja velvollisuuksia selkeytetään ja kokonaisuuksien tarkastelua ja eri toimijoiden yhteistoimintaa korostetaan, pystymme taatusti vastaamaan entistä paremmin asiakkaittemme odotuksiin.

Itselläni ei ole kokemusta HKL:n 90-luvun laatuajattelusta, joita olen kuullut moitittuna paperinmakuisiksi. Nyt ei ole tarkoitus tehdä järjestelmiä, joissa 90-luvun tapaan keskityttiin liikaa dokumentointiin, ohjeistukseen ja kalibrointivaatimuksiin. Uusissa laadunhallintajärjestelmissä asiakaslähtöisyys, prosessiajattelu, jatkuva parantaminen ja muutoksen hallinta ovat avainasioita.

Järjestelmien luomisen yhtenä tavoitteena on myös lisätä työtyytyväisyyttä. Kun asiat sujuvat, aikaa ei mene vikojen korjaamiseen, tilapäisratkaisujen kehittämiseen eikä sattuneiden virheiden selittelyyn. Ihmiset voivat keskittyä perustehtäviensä hyvään hoitoon. Laadukas ja sujuva työ palkitsee itse itsensä.

**Järjestelmät
auttavat
tekemään asiat
kerralla oikein.**



Matti Lahdenranta
toimitusjohtaja
HKL



kello 9.00

Päivä alkoi aikataulujen ja työtehtävien läpi käymisellä yksikön sihteerin Minna Kiviojan kanssa. Minna on Rainin tärkeä työpari, joka tuntee hyvin Rainin tavan työskennellä.



kello 10.00

Jälleen kerran matkalla Suomenlinnaan. Lautalle nouseminen on Suomenlinnan Liikenteen toimitusjohtajalle työtä, sillä esimerkiksi Suomenlinnan hoitokunta on yrityksen yhteistyökumppani. Hoitokunnan yksiköiden toimipaikat sijaitsevat Isolla Mustasaaressa.

Teksti ja kuvat Liisa Joensuu

Päivä monitoimimiehen matkassa Asiamiehen mutkaton

Kauniina kesäpäivänä kelpaa olla Suomenlinnan Liikenteen toimitusjohtaja. Lautta vie, aurinko paistaa ja edessä on lounasneuvottelu Ehrensverd-seuran toiminnanjohtajan kanssa linnoituksen historiallisissa maisemissa. HKL:n asiamiehen, lakimies Rain Mutkan työpäivät ovat yleensä mutkikkaampia.

Sopimuksia, hankintoja, kilpailuttamista, korvausasioita, reklamatioita. Eniten työllistävät suuriin hankintoihin, kuten automaattimetroon ja metro- ja raitiovaunukalustoon, liittyvät asiat. Ne vaativat vahvaa juridista panostusta. Oma kokonaisuutensa ovat erilaiset kiinteistöasiat urakoista vuosisopimuksiin. Toimin myös johtokunnan sihteerinä eli valmistelen esityksiä, kirjaan päätökset ja teen pöytäkirjat, Rain selittää työnkuvaansa, joka kuulostaa jo alkuunsa hengästyttävältä.

Suomenlinnan Liikenteen toimitusjohtajana Rain vastaa mm. yhtiön henkilöstö- ja taloushallinnosta sekä kontakteista yhteistyökumppaneihin.

Alaisia tehtävissä on 12. Jotta tekeminen ei loppuisi, hän toimii myös Ruskeasuon Varikkokiinteistö Oy:n toimitusjohtajana eli pyörittää kiinteistöyhtiön hallintoa.

– Sopivan vauhdikasta on. Olen aika lailla liikenteessä, ja määräaikoja asioiden loppuun saattamiselle on paljon, joten kalenteri on suunniteltava tarkasti. Sähköiset välineet kuten läppäri, älypuhelin ja tablettitietokone ovat välttämättömiä tehtävien hoitamisessa.

Tarkka mies ja yhtä hymyä

Rain tuli HKL:ään alun perin kesätöihin oikeustieteitten opiskelijana vuonna 1997. Kun vuonna 2000 talossa

kello 15.45

Lakimiehen käsikirja on tietysti Suomen laki. Kaksi muhkeaa teosta ovat aina käsillä työpöydällä. Kotioloissa Rain lukee mielellään historiallista kirjallisuutta.

– Koti on Porvoossa. Työmatka Helsinkiin menee tosi sulavasti.



kello 10.30

Ehrensvärd-seuran toiminnanjohtaja Timo Uolamo halusi kertoa Rainille seuran toiminnasta. Aatteellista yhdistystä on kutsuttu joskus salaseuraksikin, mutta tosiasiaa se pitää yllä esimerkiksi opastustoimintaa Suomenlinnassa ja kehittää sen matkailupalveluja.



kello 11.30

Rain tuntee Suomenlinnan pohjia myöten. Vierailu vei tällä kertaa myös telakalle ja sen altaan pohjalle. Telakalla oli rakenteilla puinen tykkisluuppi, josta suunnitellaan uutta matkailun vetonaulaa. Sitä esittelivät Ehrensvärd-seuran projektipäällikkö Jaakko Kurttila (keskellä) ja toiminnanjohtaja Timo Uolamo (oikealla).

päivä

avautui lakimiehen tehtävä, hänestä tuli täysiaikainen asiamies. Hän sanoo viihtyneensä erittäin hyvin.

– Pidän työnteosta ja haasteista.

Olen pyrkinyt aina suhtautumaan tehtäviin laaja-alaisesti siten, etten loke-roi osaamistani vaan teen monenlaisia. Luennoin esimerkiksi kuljettajien kurseilla vakuutus- ja kolariasioista ja kerron, miten poliisin kanssa asioidaan. Annan tarvittaessa myös yleistä työhön liittyvää oikeudellista neuvontaa. Työmotivaatiossa auttaa kiva työporukka. Myös HKL:n rooli yhtenäisenä kaupungin hallintokuntana on vahvuus. Sitä ei kannata esimerkiksi yhtiöittämisellä lähteä vaarantamaan.

Rain haluaa ottaa asiat positiivisesti ja katsoo, että iloisuus, hymyileminen ja tervehtiminen vievät asioita parhaiten eteenpäin. Myös kontaktien luominen ja yhteydenpito ihmisiin on tärkeää.

– Käyn mielelläni niin sanotuisissa kissanristiäisissä enkä osaa aina ajatella niitä työksi. En ymmärrä vouhotusta työn ja yksityiselämän erottamisesta. Minä en tarvitse tarkkoja rajoja. Voin lukea sähköposteja ja papereita illallakin enkä koe sitä minkäänlaiseksi ongelmaksi.

Siihen nähden, kuinka monta rautaa Rainilla on tulella, hänen työhuoneensa on uskomattoman siisti. Missä ovat paperikasat ja mappirykelmät?

– Pyrin pitämään pöydän tyhjänä ja vastaamattomat sähköpostit nollassa. Tärkeintä on, että työt tulevat tehdyiksi hyvin, ja tavoitteena on korkea laatutaso. Mutta ei, en ole perfektionisti. Osaan lopettaa, jos täydellinen ei ole tavoitettavissa! ☑



kello 12.30

Ehrensvärd-seuran projektipäällikkö Jaakko Kurttila ehti kertoa Rainille näkemyksiään ja toiveitaan ennen kuin tämä kiirehti saarella eteenpäin.



kello 14.15

Kun läpi käytäviä asioita on paljon, kahvitautekin käytetään hyväksi. Pääkonttorin kuudennen kerroksen käytävän päässä kehkeytyi antoisa keskustelu hallintojohtaja Yrjö Judströmin kanssa.





HKL:n toimitusjohtaja Matti Lahdenranta kuvaili ensimmäistä matkaa historialliseksi. HSL:n toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi puolestaan kehui vaunun matkustusmukavuutta.



Teksti Liisa Joensuu **Kuvat** Rob Orthén ja Liisa Joensuu

Tässä menee uusi spora. Omanarvontuntoinen teksti ikkunoissaan se ilmestyi kesällä pääkaupungin raitiotiekiskoille ja sai päät kääntymään jo koeajoillaan.

Uusi raitiovaunu saapui kaupunkiin

He ajavat sitä öisin. Helsingin uuden raitiovaunun, Articin, tulo kaupunkiin alkoi salaperäisiltä vaikuttaneilla koeajoilla, joita tehtiin kun liikenne oli hiljaisimmillaan. Se herätti uteliaisuutta. Kännykkäkamerat räpsähtelivät ja lehdet saivat lukijakuvia, joista valita. Blogeissa intoiltiin: ”Bongasin koeajolla olleen uuden raitiovaunun. On se vaan hieno.”

Transtechin valmistama kotimainen vaunu tuli kesäkuussa Koskelan varikolle maantiekuljetuksella ja aloitti pian juhannuksen jälkeen ensimmäiset koeajot. Ensimmäisellä testausviikolla heinäkuun alussa varmistettiin, ettei uusi vaunu ota kiinni

pysäkkikiveyksiin ja että se toimii toivotulla tavalla myös mutkissa ja notkoissa. Vaunu selvisi liehuvin lipuin, kuten HKL:n kehittämisspäällikkö **Olipekka Heikkilä** kuvasi häntä jatkuvasti pommittaneelle lehdistölle.

Heinäkuussa testattiin Articin jarruja ja sen selviämistä liukkaista lehtikeleistä. Raiteet valettiin Koskelan varikolla rypsiöljyllä koko vaunun matkalta. Näin aikaansaatu ”lehtikeli” oli jopa pahempi kuin aito. Pyörät eivät sutineet, sillä automaattikka rajoitti suunnitellusti ajovirtaa.

Myös matkustajien painon vaikutus ajamiseen sekä telin ja korin kestävytyteen oli kokeiltava turvallisesti etukäteen. Se tapahtui 17 kilon

hiekkakanistereilla, joita aseteltiin penkeille matkustajiksi ja tietysti myös seisomapaikoille. Vaunu kulki 15 000 kilon lastilla pehmeästi kuten pitikin. Koeajoja tehtiin kaikilla linjoilla, ja vaunulla ajettiin kaupungin rataverkko läpi kahteen kertaan ennen kuin sisälle pääsivät ensimmäiset matkustajat.

Tv-kamerat nousivat kyytiin

Ensimmäinen koeajo matkustajien kanssa tehtiin elokuun puolivälissä. Articin kyytiin nousivat elokuun 12:ntena HKL:n ja HSL:n yhteistyössä järjestämän arvonnun voittajat sekä median edustajat. Matkaa kuvasivat useammankin tv-kanavan kuvaajat, ja



Tätä mieltä

Kysyimme koeajolle päässeiltä matkustajilta, miltä uusi ratikka vaikuttaa.

Teemu Planting



Teemu Planting istahti ensiajelulle kahden poikansa kanssa. Hän kehui ratikan hiljaista menoa ja hyvää ilmastointia.

Roni Planting



Roni Planting, 8 vuotta, on veljensä Miron kanssa ratikkafani. He kävivät aikoinaan jo Kaapelitehtaalla katsomassa makettia.

Miro Planting



Miro Planting, 11, pani merkille, ettei haitariosa narise, kuten vanhoissa vaunuissa. Liekö haitareissa paineilmahomma vai mikä, hän arvuutteli.

Faktat

- Kokonaan matalalattiainen, ensimmäinen LED-teknologiaa hyödyntävä raitiovaunu
- 74 kiinteää istuinta, 14 kääntöistuinta
- Jarrutuksissa vapautuu energiaa käytetään talvella vaunun lämmitämiseen
- Toinen vastaava vaunu saapuu Helsinkiin Transtechin Otanmäen tehtaalta syksyn aikana
- Tehdastuotanto alkaa vuonna 2015

ensimmäiset ratikka-aiheiset tv- uutiset tulivat ulos jo pari tuntia lähdön jälkeen.

Matka sujui kommelluksitta, ja mukana ollut väki tuntui suhtautuvan vaunuun kuin yhteiseen lemmikkiin. Moni myös tiesi ratikasta yllättävän paljon. Oli seurattu lehtiä ja luettu ratikan omaa Facebookia. Muutamat olivat olleet ratikkaa vastassa jo kesän alussa Koskelan varikolla.

Varsinaiseen matkustajaliikenteeseen vaunu otettiin seuraavana päivänä, sateisena tiistaina. Se teki ajot linjoilla kuusi ja kahdeksan, mutta vedettiin vielä pieniin varmistuksiin erikolle. Miten uuden vaunun sitten erottaa muista matalalattiavaunuista? Siihen tiesi ratkaisun helsinkiläinen herra ratikan Facebookissa jo ensimmäisten kuvien jälkeen: uudella vaunulla on alapurenta. ☒

Helena Kotiranta



Helena Kotiranta, 62, huomasi heti, kuinka pehmeästi uudelta ratikalta sujuivat kaarteet. Penkitkin tuntuivat mukavilta. ☒

Koulutuksen kautta radalle

Ihmiset ovat erilaisia. On niitä, joita uuden raitiovaunun ohjaamo jännittää ja niitä, joita se innostaa. Kun koulutukset Articin kuljettamiseen keksällä alkoivat, kaikki saattoivat nopeasti huomata, että laitteet ovat pitkälti samanlaiset kuin vanhemmissakin vaunuissa. Mahdollinen jännitys katosi sitä mukaa, kun päästiin tutustumaan vaunun ja ohjaamon uusiin, hienoihin ominaisuuksiin.

Kuljettajan kannalta merkittävä uudistus on entistä ergonomisempi ajokahva. Se sallii ranteen luonnollisen asennon eikä rasita niveliä kuten vanhemmat mallit. Ajotuntuma on keveä, ja vaunu keinuu pehmeästi kaarteissa. Ajamisen mukavuuteen vaikuttaa myös se, että kuljettajan nahkapenkissä on useita säätömahdollisuuksia. Kaiken kokoisille kuljettajille löytyy varmasti hyvä ajoasento.

Kamerat ja näyttöruudut ovat jotakin aivan uutta. Kuvaruutuja on peräti seitsemän, mutta yleensä käytössä on yksi iso ja kolme pienempää, pilariin sijoitettua näyttöä. Vaikka näyttöjen seuraaminen vaatii totuttelua, ne antavat kuljettajalle paljon tietoa ja lisäävät matkanteon turvallisuutta. Vaunun ulkopuolella olleet sivupeilit on korvattu kameroilla, ja ensimmäistä kertaa kuljettajan on mahdollista nähdä kunnolla vaunun takaosaan saakka.

Sisäkameroitten avulla kuljettaja voi helposti esimerkiksi tarkistaa, voivatko ovet jo sulkea pysäkillä lähdettäessä. Sisäkamera on helppo klikata päälle myös silloin, kun matkustamosta kuuluu ääntä, jonka lähteen kuljettaja haluaa selvittää. Valvontamahdollisuus antaa varmasti turvallisuuden tunnetta myös matkustajille.

Sen verran uutta opiskeltavaa on, että kaikki kuljettajat, työnjohtajat ja huoltohenkilökunta koulutetaan Articin saloihin. Kuka tahansa voi saada työvuorossaan Articin ajettavakseen tai huollettavakseen.

Minulla oli ilo ajaa Articin ensimmäiset ”viralliset” matkat eli media-ajelu ja ensimmäiset ajot matkustajaliikenteessä. Kaikki meni melkein nappiin. Pientä säädettävää vielä löytyi esimerkiksi valotilauksissa: liikennevaloetusjärjestelmä ei ihan toiminut, mikä aiheutti pientä myöhästymistä. Tämäkin saatiin matkan aikana toimimaan pienellä säädöllä. On hyvä, että kaikki korjaus- ja säätötarpeet käydään läpi tämän esiköisen kanssa; näin seuraavat raitiovaunut saapuvat tehtaalta entistä valmiimpina.

Tämän lehden ilmestymiseen mennessä osa kuljettajista on koulutettu, eikä monikaan varmasti enää arastele istua Articin penkkiin. Ei ole syytäkään. Voin vakuuttaa, että kuljettajan kannalta kaikki on kunnossa. ☒

Irene Burman

Kouluttaja
HKL-Raitioliikenne





Kuinka ratikka rakennetaan

Vain harvat yritykset maailmassa tietävät, kuinka rakennetaan ratikka ja miten valmistetaan junanvaunuja. Sellainen on suomalainen kiskokalustovalmistaja Transtech Oy.



Liikenneministeri Merja Kyllönen leikkasi nauhan uuden raitiovaunun ovelta vaunun ensiesittelyssä Otanmäessä. Vasemmalla apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, Kyllöstä avustaa Transtechin toimitusjohtaja Markku Blomberg.

Transtechin toimitusjohtaja **Markku Blomberg** voisi tuskin olla tyytyväisempi. Transtechilla on lähes täysi työkuorma vuoden 2015 loppuun asti ja sitovia toimituksia vuoteen 2018 saakka. HKL:n raitiovaunujen lisäksi yritys valmistaa lähivuosina kaksikerroksisia ohjaus- ja ravintolavaunuja VR:lle.

– Helsingin uusi raitiovaunumalli on herättänyt paljon kiinnostusta ulkomailla. Uskomme, että saamme lähivuosien aikana kauppoja raitiovaunulle muistakin maista. Valmistelemme myös tavaravaunujen tuotannon aloittamista vientiin. Kiskokalustotuotannon lisäksi valmistamme alihankintana

raskaita metallirakenteita ja koneita esimerkiksi kaivosalan kalustoon. Transtechin tilanne on tällä hetkellä varsin hyvä, Blomberg sanoo.

HKL on tuttu kumppani jo vuosikymmenten takaa. Transtechin taustalta löytyy nimittäin Valmetin kiskokalustotehdas, joka teki nivelraitiovaunuja Helsinkiin 1950-luvulta lähtien. Valmet valmisti aikoinaan myös ensimmäiset metrojunat. Viime vuosina Transtech on peruskorjannut vanhoja metrojunia ja myös osan vanhoista nivelraitiovaunuista.

Vanha tekijä tietää ja taitaa

Transtechin erikoisosaamista on taito valmistaa kiskokalustoa, joka toimii vaativissa, pohjoismaisissa olosuhteissa. Tietotaito ei kerry hetkessä. Osaaminen on kehittynyt koko sodanjälkeisen ajan, ja tuo kertymä palvelee nyt Transtechiä ja sen asiakkaita.

– Historiamme aikana olemme oppineet tietämään, mitkä tekniset ratkaisut kulloinkin toimivat. Monipuolisuutta osaamiseemme on tuonut myös toimiminen konepajatuotteiden sopimusvalmistajana. Kun tekninen osaaminen yhdistetään ahkeraan ja sitoutuneeseen työvoimaan, kasassa on melkoisen vahva paketti, sanoo myyntipäällikkö **Jouni Tyni**.

Kiskokalustobusiness on projektiliiketoimintaa, jolle on tyypillistä tilauskannan voimakas vaihtelu. Konepajaliiketoimintaa Transtech harjoittaa osaksi siksi, että se voi tilanteen mukaan tasoittaa valmistuskapasiteetin heilahtelua siirtämällä työvoimaa liiketoiminta-alueiden välillä. Suurin osa liikevaihdosta tulee tällä hetkellä VR:lle valmistettavasti kaksikerroksisesta vaunukalustosta, mutta erittäin merkittävä asiakas on myös HKL. Transtech vie jonkin verran myös autonkuljetuskalustoa Venäjälle.

– Tällä hetkellä painopiste on voimakkaasti kiskokalustopuolella, koska tilauskantaa on melko mukavasti. Koko Skandinaviassa ei ole toista henkilöliikennekalustovalmistajaa. Konepajaliiketoiminta puolestaan on koko valtakunnassa tällä hetkellä selkeässä taantumassa.

Konseptista valmiiksi vaunuksi

Uuden raitiovaunun kehittäminen ja rakentaminen vaativat useita osapuolia. Articin synnyssä niitä olivat Transtechin ja HKL:n lisäksi VOITH Turbo, muotoilu- ja insinööritoimistot, testauslaboratoriot, järjestelmätoimittajat, makettiverstaan puusepät sekä erilaiset järjestöt. Järjestelmätoimittajia oli peräti 30.



Ovet hienosti hyppysissä

Artic-raitiovaunun ovien toiminta on paremmin kuljettajien hanskassa kuin vanhempien vaunujen. Kaikkien ovien avaamiseen tai sulkemiseen riittää yksi napin painallus.

Uudessa ovitekniikassa on otettu huomioon kuljettajien toiveet. Kun kuljettaja joutuu vanhoissa vaunuissa painamaan 4–5:tä nappulaa avataksaan tai sulkeakseen ovet, Articissa sama asia hoituu yhdellä painalluksella.

Ovissa on erilliset moottorit avaus- ja sulkuliikkeelle sekä sisään- ja ulosvetoliikkeelle. Tulppaliike työntää oven ulospäin, minkä jälkeen ovet aukeavat liuku liikkeenä sivusuuntaan.

Vastaavasti ovien sulkeutuessa ovilehdet sulkeutuvat sivusuunnassa vastakkain ja vetäytyvät sitten sisäänpäin asettuen vaunun kylkilinjan tasoon.

Jos johonkin ovista sattuisi tulemaan häiriö, kuljettaja voi napsauttaa ohjaamosta kyseisen oven pois käytöstä. Muissa vaunumalleissa tämä on tehtävä manuaalisesti itse ovella.

Articin päätyovet poikkeavat tutuista kaksilehtisistä ovista. Niissä on vain yksi ovilehti, ja oviaukko kapeampi kuin muilla ovilla. Yksilehtiset ovet ovat ensimmäiset Suomessa. ☒

Petteri Suominen kalustoteknisestä tuesta esittelee ovimoottoria. Niitä on oven yläpuolella kaksi avaus- ja sulkuliikettä varten.



Uusi ratikka on sisältä valoisa ja raikas. Penkkien kuosi kuvaa Helsingin rataverkkoa ja värityksessä toistuu historiallinen punainen kirkastettuna.

Kaikki alkaa konsepti- ja ratkaisusuunnittelulla. Jälkimmäisen aikana tuote mallinetaan 3D-ohjelmalla ja sen valmistettavuus varmistetaan. Detaljisuunnitteluvaiheessa laaditaan valmistus- ja asennuspiirustukset sekä määritellään osien rakennetiedot toiminnanohjausjärjestelmään. Samoihin aikoihin tehdas käynnistää tuotantosuunnitelman.

– Tuotanto voidaan käynnistää, kun valmistuslinja on käyttövalmis. Meillä on erilliset valmistuslinjat vaunujen koreille, teleille sekä varustelulle. Raitiovaunun varustelua varten on meillä viisi erillistä varustelupistettä. Kun osat on liitetty yhteen ja vaunu asetettu teleille, vaunu otetaan tehtaalla koekäyttöön ja sitä ajetaan

kilometrin pituisella koeradalla, projektipäällikkö **Esko Kaappola** tiivistää valmistuksen vaiheita.

HKL oli mukana Articin synnyn kaikissa vaiheissa. Esimerkiksi kotelaudan muotoilu toteutettiin yhteistyössä kuljettajien ja ergonomiasiantuntijoiden kanssa. Ouluun rakennettiin puumaketti, jota kuljettajien edustajat kävivät katselmoimassa useaan otteeseen. Käyntien aikana ohjaamoon ja hallintalaitteisiin tehtiin lukuisia työergonomiaa parantavia muutoksia.

– HKL antoi arvokkaita käyttökemurkseen perustuvia neuvoja. Aikamossa muutosesityksessä HKL:n lähtökohtana oli huollon helppous, Kaappola kertoo. ☒

Kiskokaluston vahva osaaja

- Transtech on suomalainen kiskokalustotoimittaja ja konepajatuotteiden sopimusvalmistaja. Kiskokaluston osalta Transtech on erikoistunut kaksikerroksisten matkustajavaunujen ja matalalattiaraitiovaunujen valmistamiseen.
- Transtechin historia ulottuu 1940-luvulle. Silloin perustettiin Valmetin kiskokalustotehdas. Se fuusioitiin 1990-luvun alussa Rautaruukin Transtech-divisioonan kanssa. Fuusiossa muodostui nykymuotoinen Transtech. Muutaman vuoden ajan 2000-luvun alussa omistajiin kuului myös espanjalainen Talgo.
- Yhtiön toimipaikkoja ovat Oulun konttori ja Otanmäen tehdas.

Metron automatisointi etenee

Metron automatisointiprojektissa saavutettiin yksi etappi loppukesästä, kun ensimmäiset automaattilaitteet varustetut M100-sarjan junat palautettiin matkustajaliikenteeseen, tosin vielä kuljettajan ajamina. Lisäksi Siemens on aloittamassa ensimmäisten M200-sarjan junien automaattiasennuksia.

Liikenteeseen palautettuihin juniin on asennettu valmius automaattiajoon, vaikka niitä toistaiseksi ajaa vielä kuljettaja kuten muitakin metrojunia. Alkuvaiheessa laitteet on kokonaan kytketty irti kuljettajan ajaessa junaa, jatkossa käsin- tai automaattiajo valitaan ohjaamossa sijaitsevasta kytkimestä.

Ongelmista ratkaisuihin

Vaikka projekti etenee nyt suotuisasti, on isossa ja vaativassa projektissa luonnollisesti vieläkin ratkaisuvia vaativia asioita ja aikataulupaineita. Aika näyttää kuinka haasteista selvitään.

– Junat eivät ole vielä täysin valmiita eli joitakin lisäasennuksia

niihin tehdään vielä myöhemmin. Hienoa on kuitenkin se, että ensimmäiset junat on saatu takaisin matkustajaliikenteeseen, sanoo automaattimetron projektipäällikkö **Kimmo Reiman**.

Liikenteeseen palautetuilla junilla ajetaan jatkossa automaattiajotestejä metroradalla yöaikaan. Testeissä varmistetaan automaattiojärjestelmän toimivuus ja turvallisuus. Öisin esimerkiksi testataan, että tietoliikenneverkko toimii koko radan alueella, junat antavat ohjausjärjestelmälle oikean paikkatiedon ja että ne pysähtyvät laitureilla oikeaan kohtaan.

Seuraava etappi hankkeessa liittyy sekin junien asennuksiin.

– Nyt asennettavina olevat ensimmäiset M200-sarjan junat luovutetaan meille takaisin keväällä. Tämän jälkeen alkavat



junien sarja-asennukset, kertoo Kimmo Reiman.

Vasta syksyllä 2015 ollaan siinä vaiheessa, että metron muutokset alkavat näkyä matkustajille. Tuolloin aloitetaan laituriovien asennustyö, samalla metrojunat ja niiden vuorovälit lyhenevät, kun siirrytään puoliautomaattiseen ajoon, jossa kuljettaja edelleen on mukana.

Kuljettajat pysyvät junissa vielä vuoteen 2016 asti. Tämän vuoksi uusia kuljettajia tarvitaan hetkellisesti paljon nykyistä enemmän. HKL kouluttaakin yhä uusia kuljettajia metroon esimerkiksi tänä syksynä alkavalla kuljettajakurssilla. ☒



Kokenut konkari projektin konsulttina

Automaattimetron projektinjohtokonsultiksi saatiin toukokuussa DI **Raimo Kaunismäki**, 47, Rejlers Oy:stä. Rejlers suunnittelee alihankkijana automaattimetron automaattiojärjestelmiä ja toimii ratasähköistyksen turvalaitteiden ja viestiliikenneyhteyksien rakennuttajana.

Raimo Kaunismäki valvoo automaattimetron aikataulua ja edistymistä sekä HKL:n ja Siemensin välisen sopimuksen toteutumista. Hänellä on parinkymmenen vuoden kokemus projektinjohtamisesta sekä laitetoimittajan että konsultin rooleissa eri puolilla maailmaa.

– Olen ollut mukana lähinnä teollisuusprojekteissa, joten metron automatisointi on oma maailmansa. Tämä on "once in a lifetime" -hanke, jollaista tuskin tulee eteen toista työurani aikana. Työn tekee mielenkiintoiseksi myös se, että automatisoitu metro on uusi asia Suomessa ja sen toteuttamisen tapa omanlaisensa maailman mittakaavassa.

Raimo on naimisissa ja hänellä on kaksi lasta. Vapaa-aika kuluu perheen lisäksi urheilun parissa. Lähellä sydäntä ovat juoksulenkit, pyöräileminen ja hiihtäminen. ☒



Siemens asensi M100-sarjan junaan noin 1600 kiloa kaapeleita ja laitteita.

Ympäristönäkökulma vahvistuu HKL:ssä

Ympäristöhankkeita vie eteenpäin ympäristöinsinööri **Eeva Heckwolf**, joka aloitti työnsä HKL:ssä alkukesästä.

– Kaupungin liikelaitoksilla on oltava vuoteen 2020 mennessä käytössä todennettu ympäristöjärjestelmä. HKL:n kannalta tämä tarkoittaa esimerkiksi ympäristömyötäisempiä hankintoja, ekotehokkaampia ratkaisuja sekä pitemmälle vietyä jätehuoltoa ja lajittelua. Useimmiten ekotehokkuuden edistäminen tarkoittaa myös rahallisia säästöjä.

Energiatehokkuuden parantamisessa HKL on jo hyvällä tiellä. Esimerkiksi uudet Artic-raatiovaunut ovat led-valaistuksineen ja jarrutusenergian hyötykäyttömahdollisuuksineen huomattavasti edeltäjiään energiatehokkaampia. Myös kuljettajien taloudellisen ajotavan koulutuksilla pyritään minimoimaan liikennöinnin sähkönkulutusta. HKL:n viime vuonna tekemä päätös hankkia vesivoimalla tuotettua sähköä oli sekin tärkeä askel kohti vähäpäästöisempää liikennettä.

Ennen HKL:ään tuloaan Eeva vastasi Helsingin kaupungin Ekokompassi-ympäristöjärjestelmästä.

Helsingin kaupungin liikelaitoksilta edellytetään lähivuosina entistä tarkempaa ympäristöraportointia. Myös HKL:n toiminnassa ympäristönäkökulma painottuu jatkossa entistä enemmän.

Katse kiinteistöihin

Kiinteistöjen lämmitys, valaistus ja ilmanvaihto muodostavat huomattavan säästöpotentiaalin, siksi HKL:llekin laaditaan energiansäästösuunnitelma.

Energiakatselmusten avulla selvitetään varikoiden ja metroasemien energiankulutuksen säästömahdollisuuksia. Käytännön toimia voivat olla esimerkiksi valaistustekniikan modernisointi tai ilmastoinnin ajastus. Myös kiinteistöjen käyttäjien energiatehokas toiminta vähentää energiankulutusta.

Ekotukea ja ekotekoja

Eeva koordinoi HKL:n ekotukiverkostoa. Helsingin kaupunki on kehittänyt Ekotuki-toimintamallin ympäristöasioiden huomioimiseksi

työpaikoilla. Ekotukitoiminnassa jokaiseen työyhteisöön koulutetaan yksi tai useampi ekotukihenkilö, joka opastaa oman työnsä ohella työkavereita käytännön ympäristötyöhön.

– Kaksipäiväisiä ekotukikoulutuksia järjestetään muutaman kerran vuodessa. Ilmoittautuminen tapahtuu Oiva Akatemian kautta. Ilmoittautujan on hyvä keskustella ensin esimiehensä kanssa. Toivon, että yhä useammat HKL:stä ottavat vastaan haasteen lähteä mukaan Helsingin noin tuhannen ekotukihenkilön verkostoon! ☑

HKL Ekoteko Ole mukana ideoimassa ekotehokkaampaa HKL:ää

Tee ehdotus siitä, miten työsi tai työyhteisösi työt voidaan tehdä fiksummin, siten, että säästy

- energiaa (sähköä, lämpöä tai polttoainetta)
- materiaalia (mitä tahansa raaka-ainetta, jota joudumme ostamaan)
- jätettä (miten jätettä voidaan lajitella paremmin tai välttää sen syntymistä)

Kuvaile ehdotuksesi ja sen toteutus mahdollisimman tarkasti. Lähetä ehdotus kilpailuun lokakuun loppuun mennessä sähköpostilla HKL-ekoteko@hel.fi tai sisäpostissa Eeva Heckwolfille Infrapalveluihin.

Raati valitsee toteutuskelpoisista parhaat. Jaossa on kolme rahapalkintoa: 2000 €, 1000 € ja 500 €. Lisäksi kaikkien ehdotuksia lähettäneiden kesken arvotaan Finninon leffalippuja. ☑

Teksti Artturi Lähdetie Kuvat Artturi Lähdetie ja Fotolia

UITP kävi Genevessä

HKL:n henkilökunnasta ja johtokunnan jäsenistä muodostunut delegaatio vieraili 26.-30.5.2013 Genevessä kansainvälisen joukkoliikenneyhdistyksen UITP:n kongressissa.

UITP:n teemoja tänä vuonna olivat mm. joukkoliikenteen suosion nostamisen toimenpiteet sekä liikennesuunnittelu uusissa joukkoliikenne- maissa. Teknisellä puolella esiin nousivat IT ja älykkäät lippujärjestelmät, vaihtoehtoiset polttoaineet sekä sähköbussit.

Kongressin yhteydessä tehtiin myös tutustumisvierailuja sekä otettiin käytännön tuntumaa Geneven ja Sveitsin joukkoliikenteeseen. Suur- Geneven 1,2 miljoonan asukaan joukkoliikenne käsittää myös alueen Ranskan puoleiset osat ja yhteisen lippujärjestelmän. Geneven liikennelaitos TPG operoi itse raitiovaunuja,

johdinautoja sekä busseja. Linjat ovat pääasiassa heilurilinjoja kaupungin keskustan läpi. Liikenne sujui sujuvasti, vaihdot helposti ja kaupungissa oli Helsinkiin verrattuna varsin mallillisesti henkilöautoja.

Vierailuja tehtiin TPG:n johdinauto- ja raitiovaunuvarikoille sekä junilla kauemmas Genevestä. Mielenkiintoinen tutustumiskohde oli Lausannen kaupunki Genevejärven toisella rannalla. Lausannessa otettiin vuonna 2008 käyttöön uusi automaattinen kumipyöräisillä junilla ajettava metro- linja, joka kuljettaa matkustajia melko

UITP:n kunniaksi TPG oli perustanut bussilinjan messukeskuksen ja lentoaseman välille akkubussikokeilua varten. Kyseessä on ABB:n kehittämä akkujen pikalatausjärjestelmä, jota koekäytetään vuoden verran ennen päätöstä liikenteen laajentamisesta.

jyrkkään mäkeen tehtyä tunnelia ylös ja alas. Linja vaikutti suosituilta. Aamuruuhkan aikaan ajettiin rautatie- asemalta pelkästään yhteen suuntaan kulkevia junia, jotka siis palasivat takaisin rautatieasemalle tyhjinä pysähtymättä muilla asemilla. ☒



Kongressin yhteydessä olleessa näyttelyssä oli esillä monia erilaisia akkubussiratkaisuja. Kuvassa suomalaisvieraat tutustuvat Siemensin ja VDL:n akkubusseihin.



Genevessä oli hyvin merkityt pyöräkaistat ja autoliikennettä vähän. TPG:n 40 metri- set raitiovaunut, kuten kuvan uusi Stadler Tango, kulkivat pääasiassa kadun keskellä omilla kaistoillaan.

Geneven rautatie- aseman vieressä oli pyöräkeskus, joka tarjosi lukitun säilytystilan pyörille, pyörä- liikkeen ja kahvilan.

Lausannen auto- maattimetron vilk- kain asema rautatie- asemalla, oli raken- nettu jyrkkään rin- teeseen. Laituri oli huomattavan vinos- sa ja olo oli vähän kuin Linnanmäen vekkulan kaltevalla lattialla.



Teksti ja kuvat Kaisa Sikkilä

Metro on Juhanan suosikki

Metro kuuluu Juhana Hietarannan elämään niin harrastuksen, opintojen kuin työnkin kautta.



Metro on Juhanalle tuttuakin tutumpi kulkupeli, niin ohjaamosta kuin kameran takaa.



Radanvarresta ohjaamoon

Harrastus sai uusia ulottuvuuksia, kun Juhana lukiolaisena sai kesätöitä HKL:n silloisesta suunnitteluyksiköstä. Töitä HKL:stä löytyi tulevinakin kesinä ja Juhana pääsi tutustumaan metroom entistä paremmin. Lopulta tuo ahkera metrojunien kuvaaja päätyi itse ohjaamoon, metrojunankuljettajaksi. Kesäisin Juhana ajaa metroa päätoimisesti, talvisin sen verran kun diplomi-insinööriopinnoilta jää aikaa.

Tutusta aiheesta syntyi myös Juhanan toukokuussa valmistunut tekniikan kandidaatintyö.

– Työni aiheeksi valikoitui metron automatisoinnin historia ja perustelut. Sen valmistumiseksi sain perehtyä metron vaiheisiin aina 1970-luvulta asti.

Mutta mikä metrossa kiehtoo niin, että siitä on tullut harrastus, opiskelutyön aihe ja työpaikka?

– Metrolla on vähemmän harrastajia kuin vaikkapa junilla ja se on ainutlaatuinen Suomessa. Helsingin metro on inhimillisen kokoinen, ja siksi siihen on ollut mahdollista perehtyä todella monipuolisesti. Pidän kaikista junista, mutta metro on suosikkini. ☒

Juhanasta tuli rautatieharrastaja oikeastaan jo pikkupoikana. Silloin tuo helsinkiläispoika oli kiinnostunut kaikista kulkuvälineistä, kuten monet muutkin ikäisensä. Pian joukosta kuitenkin seuloitui kaksi kiehtovaa, kiskoilla liikkuvaa kapistusta: junat ja erityisesti metro.

Oikean rautatieharrastajan tavoin Juhanaakaan ei tyytynyt vain katselemaan junia, vaan ryhtyi ikuistamaan niitä kameroineen radanvarresta. Iän ja kuvaustaitojen karttuessa kameravälineistökin kasvoi entistä paremmaksi. Kuvauskeikkojen tuotokset eivät jääneet vain omaksi iloksi, sillä Juhana perusti kaverinsa kanssa oman internetsivuston junakuville ja -jutuille. Seisake.net -sivustolle on kertynyt juna-asiaa jo yli 10 vuoden ajan.

– Valokuvaamisesta on tullut harrastus tämän rautatieharrastuksen

myötä. Kuvauskursseja en ole käynyt, mutta tekemällä oppii. Minulle kuvaaminen on arkipäivän tilanteiden tallentamista. Dokumentaarisuus on myös tärkeää: kävin esimerkiksi kuvaamassa metroasemien viimeisiä vanhoja laiturinäyttöjä ennen kuin ne vaihdettiin uusiin.

Juhanan rautatieaiheinen nettisivusto on osoitteessa seisake.net.

HKL kehittää pyöräilypalveluita

HKL käynnisti vuonna 2010 hankkeen polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämisestä yhdessä Helsingin ja muiden pääkaupunkiseudun kuntien sekä VR:n ja Liikenneviraston kanssa. Hankkeen tavoitteena on tarjota polkupyörille turvallisia ja sääsuojattuja säilytystiloja. Hankkeessa HKL on toteuttaja, joka on kehittänyt uudenmallisen pyörätelineen sekä polkupyöräkatoksen ja toteuttaa niiden pilottikohteet.

Puotilan metroasemalle keväällä valmistuneet uudenlaiset pyöräkatokset on otettu hyvin vastaan ja niiden käyttöaste on korkea. Nyt syksyllä Vuosaaren uuden sähkönsyöttöaseman katolle valmistui niin sanottu pyöräparkki, joka tarjoaa matkakorttinsa rekisteröineille lukittavan pyöräkaapin maksutta käyttöön.

Uusia katoksia ja pyörätelineitä rakennetaan lähivuosina muillekin metroasemille peruskorjauksen yhteydessä. Espoon kaupunki on tänä kesänä ensimmäisenä ulkopuolisena hyödyntänyt HKL:n

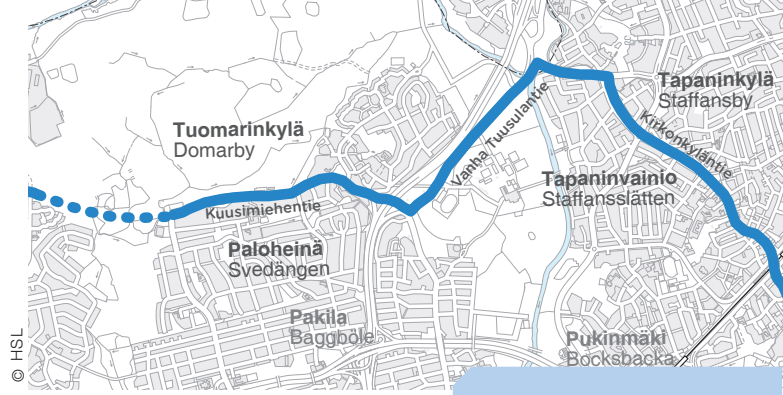
suunnitelmia Koivuhovin juna-asemalla.

Lisäksi suunnitteilla on kaupunkipyöräjärjestelmän rakentaminen, mikäli eri toimijoiden kanssa löydetään ratkaisu mainospaikakäytöksiin.

– HKL on varautunut hankkeessa nopeaan liikellelähtöön, mikäli sopimukseen päästään. Kaupunkipyöräjärjestelmälle on luotu jo oma nimi, ilme ja viestintä- ja markkinointisuunnitelma, kertoo kehittämispäällikkö **Artturi Lähdetie**.

Hankkeen sivutuotteena on valmistunut suunnittelija **Tiina Koivusalon** taiteen maisterin lopputyönään tekemä kirja Pyöräilypalveluiden brändäys Helsingissä, jonka HKL on julkaisut.

Artturi Lähdetie sanoo, että kirja on hyvä esimerkki kaupungin poikkihallinnollisen yhteistyön mahdollisuuksista. – Pyöräilyn kehittämisohjelmaa käsitellään tänä syksynä kaupunginhallituksessa. Sen seurauksena voi HKL:llekin tulla lisätehtäviä pyöräilyn edistämiseen liittyen. ☒



Paloheinän tunnelin rakentaminen alkaa

Koko poikittaislinjan pituus on noin **25** kilometriä.

Joukkoliikennetunnelin rakentaminen Keskuspuiston ali Paloheinästä Kuninkaantammen on käynnistymässä. Rakennustyöt alkavat mittaustöillä ja puunkaadolla Paloheinän ulkoilumajan tuntumassa. Maankaivu ja tunnelin louhinta alkavat syyskuussa. Louhinta siirtyy maan alle suunnitelmiensa mukaan lokakuun lopussa. HKL toimii hankkeessa työn tilaajana.

Paloheinätunneli on suurin yksittäinen rakennustyö Jokeri 2 -hankkeessa. Kyseessä on uusi tiheällä vuorovälillä kulkeva runkobussilinja 560 Vuosaaresta Myyrmäkeen, joka alkaa palvella matkustajia syksyllä 2015.

Joukkoliikennetunnelin kustannusarvio on noin 24 miljoonaa euroa. ☒

HSL ajankohtaiset

Ensimmäistä kertaa 50 vuoteen matkustaminen joukkoliikenteellä kasvaa Helsingin seudulla nopeammin kuin yksityisautoilu. HSL:n liikkumistutkimuksen mukaan joukkoliikenteen osuus Helsingin seudulla tehdyistä matkoista on kasvanut 43 prosenttiin (2008: 42 %). Liikkumistutkimuksen yhteydessä HSL selvitti myös asukkaiden liikkumisasenteita. Valtaosa vastaajista haluaisi kehittää alueen joukkoliikennettä. Seuraavaksi tärkeimpänä pidetään pyöräilyolosuhteiden parantamista.

HSL kehittää runkobussilinjastoja. Runkolinjan ominaisuuksia ovat tiheä vuoroväli, nopea liikennöinti, reaaliaikainen matkustajainformaatio, kattava liikennöinti-aika, sujuvat vaihdot ja muusta bussiliikenteestä erottuva brändi. Ensimmäinen runkolinja on tähän asti Jokerina tunnettu linja 550, jonka sujuvuutta pyritään lisäämään myös

elokuussa kokeiluna aloitetulla avorahastuksella. Vuonna 2015 aloittaa runkolinja 560 Vuosaari – Malmi – Myyrmäki ja vuotta myöhemmin käynnistyy linja 500 Herttoniemi – Pasila – Munkkiniemi. HSL:n suunnitelmassa on kaikkiaan 11 runkolinjaa vuoteen 2022 mennessä.

Elokuussa avautunut HSL:n uusittu www-sivusto muokautuu sujuvasti käyttäjän päätelaitteeseen. Käytetyimmät palvelut on uudistettu perusteellisesti. Muun muassa hinnasto ja haku on pyritty toteuttamaan niin, että ne vastaavat paremmin käyttäjien tarpeita. Sivusto esittää karttapohjalla lipunmyyntipisteet sekä liityntäpysäköintipaikat. Aikatauluhaat ohjautuvat Reittioppaaseen, johon on koottu HSL:n reittejä ja aikatauluja koskeva tieto. ☒



© Tiina Koivusalo

Onnea! Palvelusvuosia

40 vuotta	Minkkinen Jukka	4.6.2013
	Sinkko Kari	1.8.2013
	Määränen Niilo	6.8.2013
	Lindblad Rainer	7.8.2013
30 vuotta	Sinkkonen Seppo	9.5.2013
	Happonen Kalevi	16.5.2013
	Aalto Tuija	13.7.2013
	Eriksson Karl-Göran	16.5.2013
	Burmeister Klaus	4.7.2013
	Lehto Pasi	11.7.2013
	Lauronen Jukka	12.9.2013

Eläkkeelle

HKL:n palvelua

Hänninen Aimo	raidemies	31.1.2013	37 v 3 kk
Wiren Pauli	raitiovaunukuljettaja	31.1.2013	24 v 1 kk
Grönholm Erpo	metrojunankuljettaja	30.4.2013	38 v 3 kk
Mallat Alpo	koneasentaja	30.4.2013	31 v 4 kk
Savolainen Ulla	vaunusiivoja	30.4.2013	27 v 9 kk
Paananen Arja	korj.paja/rak.siivoja	30.4.2013	32 v 3 kk
Marttila Mauno	raitiovaunukuljettaja	31.5.2013	32 v 6 kk
Forsström Matti	raidemies	31.5.2013	38 v 4 kk
Kareinen Ismo	etumies	31.5.2013	37 v 2 kk
Putkinen Raimo	raidemies	31.5.2013	12 v 3 kk
Schohin Georg	sähköasentaja v.	31.5.2013	41 v 3 kk
Kinnunen Eeva	raitiovaunukuljettaja	31.5.2013	30 v 5 kk
Rikkola Matti	työnjohtaja	30.6.2013	50 v
Jäderholm Pirkko	metrojunan kuljettaja	31.7.2013	47 v 6 kk
Immonen Hannu	metrojunan kuljettaja	31.7.2013	28 v 5 kk
Ruuhonen Pekka	vaununkorjaaja v.	31.8.2013	45 v 2 kk
Makkonen Heikki	raitiovaunukuljettaja	31.8.2013	40 v 10 kk
Tolvanen Sirpa	metrojunankuljettaja	31.8.2013	41 v 11 kk
Auvinen R Kenneth	metrojunankuljettaja	31.8.2013	29 v 10 kk
Jääskeläinen Kaarlo	raitiovaunukuljettaja	30.9.2013	30 v 9 kk

Töölönkatu 49 vaihto omistajaa

HKL:n työntekijöiden työsuhteasuntoja, ruokalan ja harrastetiloja sisällään pitävä kiinteistö Töölönkatu 49:ssä on siirtynyt HKL:ltä kaupungin omistamalle kiinteistöyhtiö Auroranlinnalle. Vuokrasopimukseen omistuksen siirrolla ei ole vaikutusta eli HKL:n työsuhteasunnoissa vuokranantajana säilyy jatkossakin HKL.

Tiloissa toimiville harrastekerhoille pyritään löytämään uudet tilat. Valtaosalle korvaavat tilat löytyvät Koskelan varikon entisestä ruokalasta. ☑

Uusia kaupunkiliikenteen ammattilaisia Raitiovaunukuljettajakurssi 2/2013



© Kaisa Sikkilä

Edessä vasemmalta kurssin vetäjä Jonne Kuusniemi, uudet kuljettajat Minna Leiqvist, Elina Olkkonen, Kirsi Solmela, Krista Salminen, Laura Penttinen, Aristeia Throumoulopoulou. Keskirivissä vasemmalta Jarno Oksanen, Sakari Harjunen, Jukka Hedeman, Marko Suominen, kouluttajat Jussi Eskelinen ja Marko Huupponen, uusi kuljettaja Petri Viita ja kouluttaja Hanna Koskinen. Takana vaunun ovella kouluttajat Arja Vuohelainen, Jari Ilvonen ja Irene Burman.

Kesäkurssi 2013



© Kaisa Sikkilä

Takarivissä kouluttajat Irene Burman, Jussi Eskelinen, Arja Vuohelainen ja Jari Ilvonen. Keskirivissä kesäkurssilaiset Mirka Martikainen, Niko Raulas, Joonas Mannaberg ja Miika Lauriala. Eturivissä Lauri Calonius, Carla Pekander, Lauri Ryhänen, Marja Kokko, Ina Kauranen ja kurssin vetäjä Jonne Kuusniemi.



HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS YLPEÄNÄ ESITTÄÄ

HELSINGIN UUSI RAITIOVAUNU

TEHTY HELSINKIIN



PÄÄKAUPUNKIMME MUKULAKIVIKADUILLE ON ILMESTYNYT UUSI RAITIOVAUNU, JOKA EI AINOASTAAN SOVI HELSINKIIN, VAAN ON VARTA VASTEN SUUNNITELTU KAUPUNGIN HALKI KIEMURTELEVILLE KISKOILLE. SEN OVAT SUUNNITELLEET IHMISET, JOTKA TUNTEVAT LÄPIKOTAISIN KALLION KORTTELIT, KRUUNUHAAN KIVIJALAT JA BETONISEN PASILAN. ONKO TÄSSÄ KAIKKIEN AIKOJEN KESTÄVIN, LUOTETTAVIN JA HELSINKILÄISIN RAITIOVAUNU ?

LUE LISÄÄ OSOITTEESTA UUSIRAITIOVAUNU.FI