

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 3 | 2015

**Uuden
HKL:n johtajat
valittu**

**Mipro:
Mikkelistä
metroradalle**

HKL juhli Arkadiankadulla

70-vuotias HKL uudistuu
historiaa kunnioittaen
mutta tulevaisuuteen tähdäten



© Heli-Anneli Vainio



4

3 Pääkirjoitus

Alkava syksy ratkaisee ja vaatii paljon

4 Työntekijän päivä

Matkustajan palveluksessa

6

HKL uuteen malliin

Uudistus tuo ratikan ja metron yhteen

7

Näkökulma

Pekka Sauri:

Organisaatiomuutos tuo synergiaa

8

Kumppanit

Turvallisen raideliikenteen varmistaja

9

Kuinka se toimii?

Tiedonvälitys teknisen valvomon ja länsimetron välillä

10

Uuden HKL:n uudet johtajat

11

70-vuotias HKL juhlisti järjestämällä ratikkanäyttelyä

12

Matkalla

UITP Milanossa

13

Vapaalla

Sydän sykkii nuorisourheilulle

14

Lyhyesti

15

Palvelusvuosia



6

©Kaisa Sikkilä



8

© Miro Oy



10

© Elina Maunukseila



11

© Karoliina Berlin



12

©Elina Maunukseila



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
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
Karoliina Berlin, 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.saarikoski@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:

HKL:n 70-vuotisjuhla
Arkadiankadulla 6.6.
Kuva: Karoliina Berlin

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

Liikennepeiliin jakelurekisteriin.

Rekisteriseloste on nähtävissä www.hel.fi.

Alkava syksy ratkaisee ja vaatii paljon

Yksi loppukesän iloisista uutisista oli Paloheinäntunnelin ja Kuusmiehentien joukkoliikennekadun valmistuminen niin, että budjetti alittui 12 miljoonalla eurolla. Tämä oli osoitus siitä, että rakennushankkeet eivät aina ylitäkään budjettia, vaan hyvillä innovaatioilla, tässä tapauksessa tunnelipoikkileikkauksen muutoksilla ja avoluiskien lyhentämisellä, voidaan vielä rakennusvaiheessa saada myönteisiä yllätyksiä. HKL:n Infrapalveluilla hankkeen omistajana oli tässä keskeinen rooli – hienoa työtä!

Toinen iloinen asia menneinä viikkoina on ollut kiinnostus HKL:n yksiköiden johtajien tehtäviä kohtaan. Saimme neljään johtajan paikkaan yli 100 hakemusta, joissa lisäksi hakijoiden taso oli kova! Tämä on osoitus siitä, että HKL kiinnostaa, HKL:ää arvostetaan ja HKL nähdään tulevaisuuden työpaikkana. Tätä kirjoittaessani johtajien valinta on vielä kesken, mutta jo tässä vaiheessa voin todeta, että jokaiseen tehtävään meillä on useita huippuluokan hakijoita. Ne, jotka johtajiksi valitaankin, tulevat valituiksi erittäin kovien ehdokkaiden joukosta.

Uskoakseni kaikkien HKL:läisten mielessä on näinä aikoina kysymyksiä siitä, millaista työmme on ensi vuonna uuden HKL:n aloittaessa toimintansa. Millaisia tehtäviä tai millaisessa työyhteisössä työskentelemme, kun siirrymme liikenne-
muotokohtaisesta organisaatorakenteesta kohti yhtä yhtenäistä HKL:ää? Muun muassa näihin kysymyksiin haluan antaa kaikille vastaukset mahdollisimman pian. Heti johtajavalintojen jälkeen, näillä näkymin syyskuun puolivälin tuntumassa, uusien yksiköiden organisaatorakenteet vahvistetaan. On tärkeää, että uudet johtajat ovat mukana rakenteiden vahvistamisessa, sillä rakenteen tulee olla sellainen, jossa johtaja kokee voivansa tehdä tuloksekasta työtä HKL:n hyväksi. Kun rakenteet on vahvistettu, käynnistetään päällikötason haut välittömästi ja tämän myötä kaikkien muidenkin tehtävien täyttö. Olen varma, että uudessa HKL:ssä on meille jokaiselle mielekästä ja motivoivaa työtä!

Työyhteisön hyvinvoinnista puhuttaessa keskustelu painottuu usein hyvään johtamiseen ja esimiestyöhön. Nämä ovat erittäin tärkeitä aiheita, mutta haluan näiden lisäksi nostaa esiin myös toisen näkökulman, johon jokaisella HKL:läisellä on mahdollisuus antaa oma panoksensa. Tämä näkökulma on oman esimiehen tukeminen. Jokainen esimiesasemassa oleva on tänä syksynä poikkeuksellisen kovilla. ”Normaalin työn” ohella esimiehiltä vaaditaan panosta mm. uuden HKL:n tehtäväkuvien uudelleen määrittelyssä, prosessien kuvauksissa, vaativuuksien arvioinnissa sekä HKL:n uuden tavoiteohjelman valmistelussa. Sinun esimiesi on tänä syksynä tiukoilla – auta häntä tekemällä oma työsi korkealla laadulla!

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL



HKL on
tulevaisuuden
työpaikka.



kello 5.56

Marja-Liisan aamuvuoro alkaa Koskelan varikolta. Hänen kuljettamansa 9-linjan ratikka lähtee liikkeelle täsmällisesti kello 5.56.



kello 8.00

Kahvitteluseuraksi kuljettajien Hakaniemen taukotilassa tulee liikennetyönjohtaja Lasse Seppälä. Lasse on poikkeuksellisesti itsekin ajamassa kuljettajapulan takia.



kello 8.20

Marja-Liisa ajaa tänään myös 3-linjaa, johon hän vaihtaa Hakaniemessä. – Harjoittelemme sujuvaa kuljettajanvaihtoa koulutuksessa. Sen on tapahduttava nopeasti, jotta matkustajat eivät joudu odottelemaan.



kello 11.20

Lounaan jälkeen matka jatkuu ysin ohjaimissa.

– Tästä tulee kiireinen iltapäivä, Marja-Liisa arvelee. Kaupungilla liikkuu paljon suuria turistiryhmiä kansainvälisen liikuntatapahtuman vuoksi.



Teksti ja kuvat: Heli-Anneli Valinen

Matkustajan palveluksessa

— **K**olme euroa, kiitos. Raitiovaunukuljettaja **Marja-Liisa Kouki** myy jälleen matkalipun matkustajalle. Hän ajaa tänään linjaa 9, joten lipunmyyntiä kuuluu ohjelmaan tavallista enemmän. 9-ratikka liikennöi Pasilan ja Länsiterminaalien välillä.

– Tätä linjaa on mukava ajaa, pidän sen reitistä. Linja on kuitenkin siinä mielessä erityinen, että kyydissä on tyypillisesti paljon ulkomaalaisia, usein juopuneita risteilymatkustajia ja suuria kantamuksia. Tämä edellyttää kuljettajalta neuvontaa

ja lipunmyyntiä. Monesti linjalla on myös viivytyksiä.

Marja-Liisa saapuu ensimmäisen kerran satamaan kello seitsemältä, aivan aikataulussa. Matkustajien poistuttua hänellä on muutama minuutti aikaa ennen kuin ratikan on määrä suunnata jälleen kohti Pasilaa. Hän käyttää ajan tarkistaakseen, ettei keneltäkään ole unohtunut vaunuun henkilökohtaisia tavaroita.

– Ihmiset jättävät jälkeensä kaikenlaista, kuten kasseja ja ruokaa. Olenpa joskus löytänyt myös taulun ja viulun. Toimitan löytötavarat eteenpäin,

mutta silti ne eivät aina tavoita oikeaa omistajaa.

Raitiovaunukuljettajan työhön kuuluu paljon muutakin kuin ajaminen. Hänen täytyy ymmärtää vaununsa toimintaa, hallita sen käynnistystä ja käsitellä rahaa. Päivän aikana voi tapahtua melkein mitä tahansa, mikä Marja-Liisan mukaan on eräs työn parhaista puolista.

Iso osa työtä on matkustajien kohtaaminen, mikä tyypillisimmillään tarkoittaa lipunmyyntiä ja neuvontaa. Kuljettajan on kuitenkin hallittava myös poikkeustilanteet.



kello 12.00

Matkustaja tahtoo päästä Sturenkadulle. Marja-Liisa neuvoa häntä englanniksi nousemaan kyytiin; 9-linja vie kyllä oikeaan osoitteeseen.



kello 13.30

Yhdentoista naisen ryhmällä on kiire Messukeskukseen, mutta joukkio on noussut väärään suuntaan menevään ratikkaan. Marja-Liisa vakuuttaa vievänsä naiset perille muttei näiden toiveista huolimatta lupaa ajaa tavallista kovempaa.



kello 15.06

Työvuoro päättyy Hakaniemeen ja Marja-Liisa suunnata vapaapäivän viettoon.

”Yhden henkilön ei aina ole helppoa vastata matkustajan kaikkiin tarpeisiin.”

Jos joku kaatuu vaunussa tai saa sairaskohtauksen, kuljettajan täytyy mennä katsomaan ja toimia tilanteen vaatimalla tavalla. Loppujen lopuksi raitiovaunukuljettajan työ on ennen kaikkea asiakaspalvelua.

Kielitaito on työssä valttia.

– Englantia on hyvä osata sujuvasti, jotta pystyy neuvomaan ulkomaalaisia. Tosin esimerkiksi venäläiset harvoin puhuvat englantia, joten heidän kanssaan asioidessa siitä ei ole hyötyä. Onneksi linjan 9 vaunuihin on nyt teetetty ohjelaput, joissa on muutamia apulauseita venäjäksi.

Asiakas on ykkönen

Uudistuvassa HKL:ssä kiinnitetään yhä enemmän huomiota matkustajanäkökulmaan ja asiakaspalveluun,

sillä HKL:n halutaan saavuttavan kiinteämmän suhteen asiakkaisiinsa. Kuljettajat ovat avainasemassa tässä työssä, kohtaavathan he lukuisia suurimman asiakasryhmämme edustajia, matkustajia, päivittäin.

– Koulutuksessa painotetaan asiakaspalvelua todella paljon ja saamme siihen harjoitusta. Olen sitä mieltä, että parhaiten siihen kuitenkin oppii työssä, palvelemalla asiakkaita.

Neljän vuoden kuljettajakokemuksensa ansiosta Marja-Liisalle onkin muodostunut omakohtaista näkemystä muun muassa siitä, miten asiakaspalvelua voisi parantaa entisestään.

– Henkilökunnan lisääminen sujuvoittaisi kuljettajan työtä. Yhden henkilön ei aina ole helppoa vastata matkustajan kaikkiin tarpeisiin, mikä

toisinaan edellyttäisi opastamista, lipunmyyntiä ja ajamista samaan aikaan. Matkustajan ojentamaa pientä karttaa on hankala tihrustaa ajon aikana.

Marja-Liisa visioi ratkaisuksi esimerkiksi kesäisin pysäkeillä päivystäviä kesäneuvoja. He voisivat opastaa muun muassa lipunostossa ja reittisuunnittelussa. Hän kannattaa myös kuljettajarahastuksesta luopumista. Näin säästettäisiin aikaa, ja matkustajat saisivat lippunsa edullisemmin automaattista ratikkaa odotellessaan.

Marja-Liisan suunnitelma osoittaa kokeneen kuljettajan ajattelua. Se tuntuisi yhdistävän hienosti työn tärkeät vaatimukset: aikataulussa pysymisen ja tyytyväiset asiakkaat. ☑

Teksti ja kuva: Elina Maunuksela

HKL:n organisaatiota myllerretään parhaillaan uusiksi isolla kädellä. Liikennemuotokohtaisesta organisaatiojaosta siirrytään toiminnan perustella tapahtuvaan organisaatiojakoon. Tämä tuo yhteen metron ja ratikan niin liikennöinnissä, huollossa kuin kehittämisessäkin, ja toivottavasti myös lisää yhteiseen hiileen puhaltamista HKL:n sisällä.



HKL:n laajennettu johtoryhmä pitää valmistelun etenemisestä seminaareja säännöllisesti. 14.9. myös vastavalitut yksikön johtajat Arttu Kuukankorpi, Karoliina Rajakallio ja Artturi Lähdetie olivat mukana.

HKL uuteen malliin

Uudistus tuo ratikan ja metron yhteen

Muutoksen taustalla on halu uudistaa HKL:ää niin, että me entistä yhtenäisempänä pystymme ottamaan vastaan tulevaisuuden ja sen tuomat haasteet.

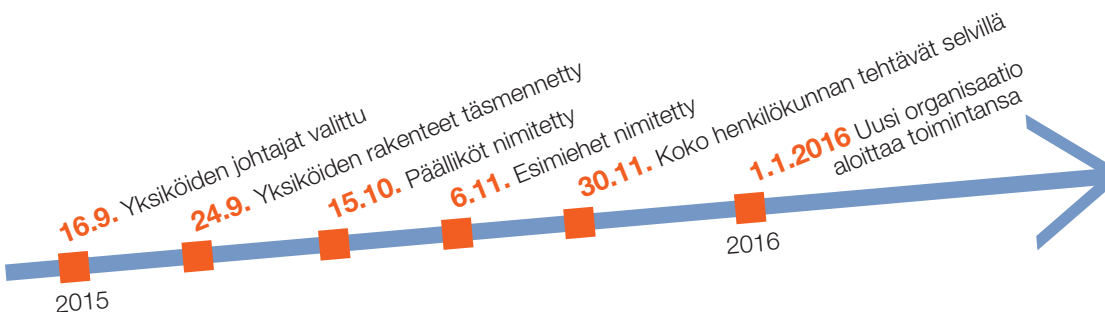
– Tämä on erinomainen mahdollisuus kehittää HKL:n toimintaa

omaehtoisesti ja ennakoiden, sanoo HKL:n toimitusjohtaja **Ville Lehmoskoski**.

– Kaksi raideliikennemuotoa tuodaan nyt entistä tiiviimmin yhteen: se pakottaa ajattelemaan asioita eri kulmista kuin aiemmin. Yhteistyöllä

saavutetaan toimintatapojen tehoksumista, mutta myös yhtenäisempää, yhteen hiileen puhaltavaa HKL:ää.

Uusi yhteinen HKL ei synny kuitenkaan johtotason päätöksillä, vaan siinä tarvitaan jokaisen HKL:laisen panosta.



Näin uusi HKL rakentuu henkilöstövalintojen näkökulmasta suunnitelman mukaan. Päivämäärät saattavat vielä muuttua kun järjestelyt etenevät.

Maailma muuttuu

HKL:n uudistumistarpeen taustalla on toimintaympäristön muuttuminen: HKL ei voi jäädä paikoilleen jos koko muu maailma ympärillä muuttuu.

Helsinki kasvaa tällä hetkellä erityisesti keskusta-alueeltaan huomattavaa vauhtia: esimerkiksi Kalasata-

man, Jätkäsaaren ja Hernesaaren aluetta rakennetaan parhaillaan. Uudet kaupunginosat liitetään saumatomasti osaksi raideliikenneverkkoa. Raideliikenteen kasvu on positiivinen muutos HKL:lle – se lupaa työtä ja toimintojen laajenemista lähitulevaisuudessa. Toisaalta se myös vaatii meiltä valmistautumista, jotta pystymme ottamaan kasvavan liikenteen hoidon vastuullemme.

Metroliiikenteessä länsimetro ja sen 2020-luvun alussa toteutuva jatke Kivenlahteen kasvattavat metroliiikenteen yli kaksinkertaiseksi nykyiseen verrattuna.

– Jotta uudistuksesta saatava hyöty realisoituu, on kaikkien nyt täysillä oltava mukana toteuttamassa päätöstä, prosessille on annettava mahdollisuus onnistua, sanoo Ville.

Yksiköt selvillä, yksikkörakenne tarkentuu

HKL:ssä toimii jatkossa 1.1.2016 alkaen viisi yksikköä. Ydinprosesseja hoitavat Liikennöinti-, Kunnosapito- ja Infra ja kalustoyksiköt ja poikkileikkaavina yksikköinä kaikkia palvelevat Yhteiset palvelut- ja Toiminnanohjausyksiköt.

Tätä lehteä tehtäessä uudet yksikön johtajat on juuri valittu: **Arttu Kuukankorpi** (Liikennöinti), **Toni Jurva** (Kunnosapito), **Artturi Lähdetie** (Infra ja kalusto) ja **Karoliina Rajakallio** (Toiminnanohjaus). Uudet johtajat ja Yhteiset palvelut -yksikön johtoon suoraan siirretty hallintojohtaja **Yrjö Judström** käyvät nyt selkeyttämään yksikkörakennetta niin, että se palvelee tulevaa HKL:ää ja yksiköiden yhteistyötä mahdollisimman hyvin.

Tämän lehden ilmestyessä HKL:n yksiköiden tarkempi rakenne ja myös johtajia seuraava päällikköporras alkaa olla pikku hiljaa selvillä.

– Tämän jälkeen alkaa esimiesten valinta. Koko HKL:n henkilöstön sijoittuminen uuteen organisaatioon on selvillä marraskuun loppuun mennessä, kertoo HKL:n henkilöstöpäällikkö **Matts Hägg**.

Muutos tietää hyvää

HKL:n uudistumisessa on henkilöstön kannalta tiedossa muutosten lisäksi myös paljon hyvää. Muutos voi olla mahdollisuus, niin organisaatiolle kuin yksittäisille työntekijöillekin.

Ville Lehmuskoski kannustaa koko henkilöstöä miettimään omaa työtehtäväänsä uusin silmin: nyt on hyvä hetki siirtyä HKL:n sisällä entisten yksikkörajojen yli.

– Tässä yhteydessä on paljon mahdollisuuksia työtehtävien ja toimenkuvan kehittämisen kannalta. Nyt kannattaa miettiä, hakisitko sittenkin ilmeisimmän vaihtoehdon sijaan jotain ihan muuta tehtävää, jossa voisit hyödyntää kokemustasi ja kehittää niin itseäsi kuin työtäsi edelleen? Kannattaa rohkeasti tarttua haasteisiin! ☒

Uusien johtajien taustat esitellään tarkemmin sivulla 10.

Liikenteen kasvun lisäksi toinen itsearvointiin ja muutosten tekemiseen vaikuttava asia on yhteiskunnallinen paine raideliikenteen järjestämisellä mieltymiseen. Kaikkia alan toimijoita tarkastellaan nyt entistä tarkemmalla silmällä ja arvioidaan, toimiiko operaattori riittävän hyvin, tehokkaasti ja asiakaslähtöisesti.

Entiseen hyvään menestykseen ei saa pysähtyä, vaan suunta on otettava eteenpäin. HKL haluaa uudistuksilla näyttää, että meillä toimitaan jo nyt hyvin ja pian vielä paremmin. ☒

Raideliikenteen merkitys kasvamassa

Johtokunta hyväksyi vastikään HKL:n organisaatiomuutoksen, jonka tarkoituksena on antaa liikelaitokselle aiempaakin paremmat valmiudet tarjota helsinkiläisille korkeatasoista metro- ja raitiovaunupalvelua myös tulevaisuudessa. Molemmat HKL:n tuottamat raideliikennemuodot ovat huimasti laajenemassa: länsimetro Ruoholahdesta Matinkylään alkaa liikennöidä vajaan vuoden kuluttua elokuussa 2016, ja Matinkylän – Kivenlahden välistä osuutta rakennetaan jo. Metrolinjan pituus käytännössä kaksinkertaistuu. Raitiovaunuverkostoa suunnitellaan niin ikään laajennettavaksi lähivuosina. Erityisen merkittävä laajennus on Laajasalon ratikkalinja, joka tulee kulkemaan Kalasataman ja Kruunuvuorenrannan välille rakennettavaa siltää pitkin. Laajasalon linja liittyy itäiset kaupunginosat tiiviimmin kantakaupunkiin ja helpottaa osaltaan metron kuormitusta. Sillan hankesuunnitelmaa valmistellaan parastaikaa.

Organisaatiomuutos tuo muassaan synergiaa sekä vaa- ka- että pystysuunnassa. Toisaalta raitiovaunu- ja metrolin- kenne voivat tukea toisiaan, toisaalta liikkuvan kaluston ja ratojen yhteinen hallinnointi helpottaa molempien suunnittelua ja huoltoa. Tätä kirjoittaessani johtokunta haas- tattelee uuden organisaation osastopäällikköehdokkaita, joista kaupunginhallitus valitsee tehtäviin pätevimmat. Nämä valinnat ovat niin ikään erittäin tärkeitä 70-vuotiaan liikennelaitoksen tulevan toiminnan kannalta.

Helsinki on Euroopan onnistuneimpia joukkoliiken- nekaupunkeja liikenteen luotettavuudella ja matkustaji- en tyytyväisyydellä mitattuna. Etenkin kantakaupungin asukkaiden suhtautuminen liikkumiseen on murroksessa: liikennevälineen omistaminen ei enää ole itsestäänselvyys, vaan liikkuminen nähdään yhä enemmän palveluna. Kan- takaupungin kotitalouksista enää alle puolet omistaa au- ton. Tämä suuntaus kaikesta päätellen voimis- tuu tulevina vuosina. Ilmastomuutoksen hillitseminen antaa kaupunkilaisten liikku- misvalinnoille oman, dramaattisen ulottu- vuutensa. Ratikka ja metro ovat yhä kes- keisempi osa pääkaupungin liikennepal- velua – kävelyn ja vahvasti lisääntyvän pyöräilyn ohella.

Raideliikenteen merkitys Helsin- gin ja koko seudun asukkaiden arjessa kasvaa entisestään. Luotan siihen, että HKL selviytyy tehtävästään kiitet- tävästi, luovasti ja innostu- neesti. ☒

Pekka Sauri
Apulais-
kaupunginjohtaja





Turvallisen raideliikenteen varmistaja

Mikkeliläisellä Mipro Oy:llä on yli kahdenkymmenen vuoden kokemus rautatieliikenteen turvallisuutta valvovien järjestelmien toimittamisesta ja kehittämisestä. HKL:n kumppanuuden myötä Mipro teki uuden aluevaltauksen metromailmaan.

HKL:n kumppanuus Mipron kanssa alkoi keväällä 2015, kun sopimus länsimetron asetinlaitehankinnasta allekirjoitettiin yhdessä Länsimetro Oy:n kanssa. Mipro toimittaa Ruoholahti – Matinkylä -osuudelle asetinlaitteen ja käytönohjausjärjestelmän sekä matkustajainformaatiojärjestelmän.

– Yhteistyö HKL:n kanssa on sujunut todella hyvin neuvotteluvaiheesta lähtien. Molemmilla osapuolilla on

yhteisymmärrys siitä, kuinka merkittävä yhteiskunnallinen hanke on kyseessä, kehuu **Juha Nurmi**, joka on työskennellyt Mipro Oy:n toimitusjohtajana vuoden 2015 alusta alkaen.

Korkeimman luokan turvallisuutta

Mipron asetinlaite- ja liikenteenohjausjärjestelmillä valvotaan suurinta osaa Suomen rautateistä. Turvalaiteteknologia ja ohjaus eivät eroa suuresti rautatien ja metron välillä.

Länsimetron ohjausta varten Mipro on kehittänyt tietokonepohjaisen asetinlaitejärjestelmän, joka täyttää korkeimmat turvallisuusvaatimukset.

– Mipron laitteisto noudattaa SIL4-turvallisuustasoa, joka on vakiintunut globaaliksi turvallisuusstandardiksi. Sen pohjalta Mipro kykenee tarjoamaan tällaista palvelua, kertoo Nurmi.

Vaikka järjestelmä toimii osin automaattisesti, on liikenteenohjaajilla ja kuljettajilla omat roolinsa kokonaisuudessa. Kuvio menee niin, että liikenteenohjaajat ohjaavat liikenteenohjausjärjestelmän kautta asetinlaitteita, jotka muun muassa ohjaavat opastimia ja vaihteita sekä antavat ajantasaisen tiedon junien sijainnista radalla.

Kiirettä pitää

Järjestelmän toimittaminen on edennyt hyvin ja aikataulussa on pysytty. Syksyn 2015 aikana alihankkija tekee kaapeli- ja ratalaitesennuksia radalla, ja kun infrastruktuuri on saatu kuntoon, päästään testijamaan kahden aseman välillä. Tiukka aikataulu tuo työhön omat paineensa. Metro kun ei voi suunnata länteen elokuussa 2016

Mipro Oy

- Yritys perustettiin vuonna 1980 nimellä Mikkelin Prosessiohjaus Ky
- Toimialoja ovat rautatiejärjestelmät, vesi- ja energiahuollon järjestelmät sekä teollisuuden turvallisuuteen liittyvät järjestelmät
- Mipron tuotteiden yhteinen tuotemerkki on MiSO
- Mipron palveluksessa on noin 100 työntekijää
- Osa Mipro Group -konsernia

Tiedonvälitys teknisen valvomon ja länsimetron välillä

Teknisen valvomon ja metron välillä kulkee paljon viestiliikennettä. Länsimetron liikennöinnin alkaessa teknistä viestintää sekä laitteiden valvontaa ja ohjausta tulee tapahtumaan yhä laajemmin.

– **Samat järjestelmät** tulevat olemaan käytössä niin kantametrossa kuin länsimetrossa. Perustyö valvomossa ei muutu, mutta sitä tulee olemaan enemmän, kertoo valvomoesimies **Pasi Lintunen**.

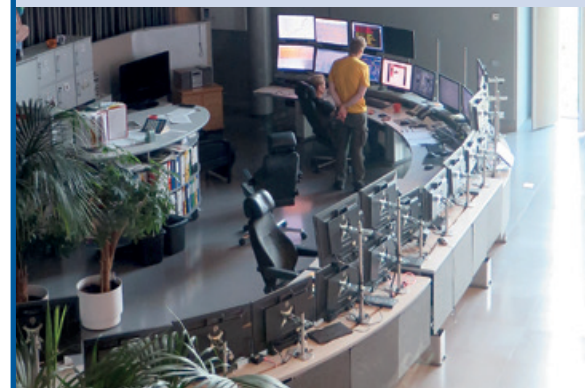
LVISA-asioita valvotaan Computec-järjestelmällä, ja Scada-järjestelmää käytetään kiinteistövalvonnassa. Molempia tullaan käyttämään myös länsimetrossa. Tuulimittausjärjestelmällä mitataan metro-tunnelin ilmapirran kulkua myös lännessä. Siemensin palojärjestelmä, kamerat, VIRVE-verkkoon liittyvä DWS-käyttöpaikka, puhelimet ja rataradio toimivat niin kanta-metron kuin länsimetronkin osuudella.

– Sähkönsyötön valvonta on tärkeintä. NetControl-järjestelmällä valvotaan, että junalla on sähköt, ja että ratatöitä tehdessä sähköt ovat pois päältä, sanoo Lintunen.

Järjestelmät ovat kahdennettuja, eli niillä on varajärjestelmät. Lisäksi koko metron laajuudella tullaan ottamaan käyttöön järjestelmien sähkönsyötön varmistus.

Valvomorakennukseen on perustettu testivalvomo, jossa tullaan testaamaan länsimetron osuuden järjestelmien toimivuus ennen kuin ne kytketään varsinaiseen systeemiin. Testivalvomoa tullaan käyttämään myös länsimetron testiajoissa. 📺

HKL:n tekninen valvomo Herttoniemessä.



Ohjausnäytöltä välitetään komennot asetinlaitteelle, joka ohjaa ratalaitteita ja varmistaa turvallisuusehdot. Kuvassa Mipron asetinlaitejärjestelmän MiSO TCS:n laitteita.

◀ Liikenteenohjaaja hallitsee asetinlaitteita liikenteenohjausjärjestelmän kautta. Kuvassa käytetään Mipron MiSO CTC-järjestelmää.

ennen kuin kaikki on Mipron osalta valmista.

– Mipro toimii triggerinä sille, että juna pääsee liikennöimään, Juha Nurmi kiteyttää.

Entä miten pääkaupunkiseudulla toteutettava työ onnistuu Mikkelistä käsin?

– HKL:n liikenteenohjaajia on käynyt Mikkelissä tutustumassa ja kouluttautumassa. Lisäksi Mikkelissä on käynyt HKL:n asetinlaite- ja teknisen puolen osaajia. Miprosta on myös tehty vastavierailuja Helsinkiin ja projektitoimistomme sijaitsee Espoon Tapiolassa, toteaa Nurmi.

Kumppanuus synnyttää uusia mahdollisuuksia

Mipron asetinlaitejärjestelmä pelaa yhteen muiden toimittajien järjestelmien kanssa, joten integroiminen nykyisen metron järjestelmään on teknisesti mahdollista. On myös mahdollista, että Mipron järjestelmiä tullaan

käyttämään koko radan pituudella, sillä asetinlaitehankintaan sisältyy optio Helsingin nykymetron ja länsimetron jatkeen vastaavista järjestelmistä.

– Tulevaisuuden näkymät ovat positiiviset. HKL:n optio ja siitä sopiminen ovat meille ykkösjuuttuja. Lisäksi Suomi ei ole rataverkon osalta vielä täysin tietokoneohjattu, siinä olisi meille hommia, suunnittelee Juha Nurmi.

Suomen lisäksi Miprolla on liiketoimintaa muun muassa Itä-Euroopassa ja Lähi-idässä. Kumppanuus HKL:n kanssa avaa yhtiölle uusia kansainvälisiä mahdollisuuksia.

– Miprolle länsimetron asetinlaitteen toimittaminen on päänavaus metromailmaan. Länsimetro on tärkeä referenssi ja se tuo uutta vipuvoimaa kansainvälisille markkinoille. Esimerkiksi Tukholman metroa tullaan laajentamaan, ja Mipro haluaa tarjota siihen oman vaihtoehdonsa. 📺



”Miprolle länsimetron asetinlaitteen toimittaminen on päänavaus metromailmaan.

Mipro Oy:n toimitusjohtaja Juha Nurmi

Tässä he ovat:

HKL:n uudet yksikönjohtajat

HKL:n vuodenvaihteessa aloittavaan uuteen organisaatioon on nyt valittu neljä uutta yksikön johtajaa. Hakijoiden runsas määrä kertoo hyvää: HKL kiinnostaa ja meidät nähdään tulevaisuuden työpaikkana.

HKL:n perustettavia yksiköitä vetämään valittiin 112 hakijan joukosta Liikennöintiyrityksikön johtajaksi **Arttu Kuukankorpi**, Kunnossapitoyksikön johtajaksi **Toni Jurva**, Infra ja kalusto -yksikön johtajaksi **Artturi Lähdetie** ja Toiminnanohjausyksikön johtajaksi **Karoliina Rajakallio**. HKL:n johtokunta teki päätöksen johtajavalinnoista 10.9., kunnossapitoyksikön johtajan osalta 16.9. Yhteiset palvelut -yksikön johtoon siirretään suoraan hallintojohtaja **Yrjö Judström**.

– Erinomaisen hyvä viesti HKL:lle oli se, että saimme paljon hyviä hakemuksia uusiin tehtäviin. Valitun kannalta on hienoa, että on tullut valituksi kovasta ryhmästä, se lisää työmotivaatiota, sanoo toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski**.

– Valitettavaa on se, että erityisesti HKL:n sisältä oli useampia todella hyviä hakijoita, jotka olisivat ansainneet tulla valituksi. Nyt kehitämme mm. heitä silmällä pitäen toimenkuvia uudessa HKL:ssä niin, että kyvykkäät henkilöt saavat haasteellisia ja mielenkiintoisia tehtäviä. Tähän meillä on onneksi nyt erittäin hyvät mahdollisuudet.

Uudet johtajat astuvat virkaan uuden organisaation aloittaessa 1.1.2016. Tavoitteena on, että myös talon ulkopuolelta valitut johtajat saataisiin kuitenkin työsuhteeseen HKL:ään jo viimeistään marraskuussa valmistelemaan uuden organisaation toimintaa. ☑



Liikennöintiyrityksikön johtaja
Arttu Kuukankorpi

Diplomi-insinööri (pääaine ohjelmistojärjestelmät), siirtyy HKL:lle HSL:n linjasto- ja aikataulusuunnittelusta vastaavan ryhmän päällikön tehtävästä.

– Olen innoissani HKL:lle pääsemisestä ja odotan jo töiden alkamista. Uusi organisaatio ja HKL:n liikenteen laajeneminen näkyvät meidän kaikkien arjessa. Jatketaan laadukasta työtä, jotta uudetkin HKL:n asiakkaat ottavat meidät omikseen!



Infra- ja kalustoyksikön johtaja
Artturi Lähdetie

Diplomi-insinööri (pääaine sähköverkot ja suurjännitetekniikka), HKL-Infra palveluiden kehittämisspäällikkö.

– On hienoa päästä jatkamaan HKL:n infra- ja kalustohankkeiden kehittämistä. HKL:ssä on paljon osaamista ja kehittämispotentiaalia omaisuuden hallinnasta ja investointihankkeiden toteuttamisesta. Oman osaamisen jakaminen ja oman osaamisen kehittäminen tulee olemaan merkittävässä roolissa kaikkien työtehtävissä uudessa infra- ja kalustoyksikössä. Opitaan toisiltamme!



Kunnossapitoyksikön johtaja
Toni Jurva

Insinööri (pääaine autotekniikka), toiminut ennen HKL:ää mm. Helsingin KTK Oy:ssä ja Helsingin kaupungin Rakentamispalvelussa.

– Mahtavaa päästä huippuammattilaisten joukkoon kehittämään yhdessä kauniin pääkaupunkimme vaativaa joukkoliikennettä. Hyvällä yhteistyöllä ja määrätietoisella yhdessä tekemisellä tulemme menestymään ja luomaan entistä viihtyisemmän tulevaisuuden meille kaikille.



Toiminnanohjausyksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Diplomi-insinööri (pääaine kiinteistö-talous ja -arviointi, ympäristöoikeus), tutkija Aalto-yliopistossa, tätä ennen osastopäällikkö Pöyry Finland Oy:ssä.

– Tulen minulle uuteen ympäristöön uteliaalla ja avoimella mielellä. HKL:llä on iso mahdollisuus kehittää uutena organisaationa entistä kattavampia uusia palveluja yhteistyössä kaikille kaupunkilaisille. On hienoa päästä työskentelemään sellaiseen organisaatioon, jossa tarjotaan arjen sujuvuutta helpottavia palveluja. ☑

Tervetuloa taloon, uudet johtajat!

70-vuotias HKL

juhli järjestämällä ratikkanäyttelyn



HKL:n puhallinorkesteri avasi tapahtuman.

Raitiovaunut valtasivat Arkadiankadun kesäkuuisena lauantaina, kun HKL juhlisti 70 vuotta kestänyttä taivaltaan kunnallisena liikelaitoksena. Ratikkanäyttely kiinnosti myös yleisöä ja paikalle kerääntyi runsaslukuinen joukko ihmisiä. Tapahtuma järjestettiin osana HKL:n juhluvuoden Taidelinja-ohjelmakokonaisuutta.



Katujen elävöittäjät -ryhmä esitti lauluksi sävellettyjä matkustustarinoita.



Lastennäytelmä Ruma ankanpoikanen viihdytti lapsia.



Puiseen ratikkaan, ”Jumboon” vuodelta 1917, riitti tutustujia jonoksi asti.



Töölölab-orkesteri musisoi kulttuuriratikassa.



– Ratikkamestarin rata oli aika helppo, kertoo Ratikkamestari-diplomin suorittanut 4-vuotias Aaro. Vieressä Olga 2 v.



– Olen saanut nostella paljon lapsia auntoon, kertoo raivausautolla päivystänyt Töölön varikon huoltotyönjohtaja Ari Backman.



Tykkään ratikoista ja halusin tulla juttelemaan ihmisten kanssa menopeleistä. Eri vauhumallit ja rahastajien kurinpito ovat herättäneet muistoja, kertoo raitiovaununkuljettaja Antti Suopajarvi. 📷

Teksti ja kuvat Elina Maunuksela

UITP toi hymyn Milanoon

Smile in the City! Kansainvälisen joukkoliikennejärjestön UITP:n kongressi ja näyttely valtasivat Milanon kesäkuun alussa. Tapahtuman hymyilevä slogan kuvasi joukkoliikenteen kehittämisen kunnianhimoisia tavoitteita: tulevaisuudessa joukkoliikenteen on oltava tehokkaampaa ja palvelevampaa, ja sen on tuettava entistä paremmin kaupunkien kehitystä, työllisyyttä ja saasteettomuutta.

Nämä tavoitteet olivat myös kongressin kantava teema. Paikalle saapuneet tuhannet joukkoliikenteen ammattilaiset ympäri maailmaa saivat kuulla luentoja kestävästä kehityksestä, uusista liikkumispalveluista joukkoliikenteen tueksi, innovatiivisuudesta ja elämänlaadusta, joukkoliikenteen rahoituksesta sekä sen vaikutuksista kaupunkien talouteen.

Milanon joukkoliikenne itsessään oli hyvä esimerkki näistä teemoista: kaupunki oli UITP:n kongressin ja samaan aikaan järjestetyn maailmannäyttelyn alla panostanut hyvin paljon joukkoliikenteen infrastruktuuriin kehittämiseen. Milanossa avattiin vuonna 2013 valmistuneen automatisoidun metrolinjan viimeisiä asemia kongressikeskuksen vieressä juuri ennen tapahtumaa; lisäksi parhaillaan rakennetaan kokonaan uutta automaattimetrolinjaa. Metron lisäksi kaupungissa on toimiva raitiovaunu-, paikallisjuna- ja bussilinjasto sekä johdinautoja.

Joukkoliikennettä kaupungissa tukevat lisäksi yhteiskäyttöautot sekä toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä, jota kaupunkilaiset myös käyttävät ahkerasti. Myös saastevero on vähentänyt autoilua kaupungissa. Kaikki tämä on johtanut ilmansaasteiden ja ruuhkien merkittävään vähenemiseen. ☒



Milanossa on nyt laajin joukkoliikennejärjestelmä koko Italiassa. Panostuksen tuloksena Milanon ilmansaasteet ovat vähentyneet 30 prosentilla.



Milanon automatisoidun metrolinjan asemilla on laituriovet.



Näyttelyyn osallistui kaikkiaan 37 maata. Esillä oli paljon mm. sähköbusseja ja niiden latausjärjestelmiä.



Raitiovaunukalusto kaupungissa oli monimuotoista: hyvinkin iäkkäitä vaunuja näkyi liikenteessä.



HKL:n edustajat yhteisellä illallisella.



Sydän sykkii: nuorisourheilulle

Aurinko paistaa Siltamäessä Helsinki Cupin toisena päivänä. FC Espoon P02:lla on edessään turnauksen kolmas ottelu. Paikalla on myös joukkueenjohtaja, HKL:n toimitusjohtaja Ville Lehmuskoski.

Villen esikoinen pelaa FC Espoon P02:ssa ja toinen poika on mukana Helsinki Cupissa Leppävaaran Pallon -04 syntyneiden poikien joukkueessa, jossa Ville toimii valmentajana. Hän valmentaa LePa:ssa myös seitsemänvuotiaan tyttärensä joukkuetta.

– Kun vanhin lapsi aloitti futiksen, niin halusin kentän laidalla seisokselun sijaan olla aktiivisemmin mukana toiminnassa, Ville sanoo.

Ville on itsekin pelannut jalkapalloa, mutta päälaji on ollut pesäpallo. Oman urheilutaustan ansiosta nuorisourheilu tuntuu tärkeältä.

– Olen saanut urheilusta hyviä fiiliksiä ja on hienoa antaa mahdollisuuksia lapsille. Siitä tulee itsellekin hyvä olo.

Joukkueenjohtajana Ville huolehtii joukkueen raha-asioista,

turnausjärjestelyistä ja viestinnästä valmentajien ja vanhempien välillä. Valmentajan tehtäviin kuuluu harjoitusten suunnittelua ja toteutusta. Pelkkä fyysinen treeni ei riitä, vaan myös henkistä puolta pitää kasvattaa.

– Rangaistuspotkutilanteita tulee peleissä harvoin, joten niihin liittyvää paineensietokykyä on hyvä harjoitella ajatuksissa. Välillä lapset saavat kotiläksyksi ennen nukkumaanmenoa käydä mielessä läpi rangaistuspotkun laukaisemisen kymmeneen kertaan.

Urheilu on Villestä hyvä keino luoda edellytyksiä sille, että paineensietokyky kasvaa ja pärjää myös kentän ulkopuolella. Hauskanpitoa ei kuitenkaan saa unohtaa.

– Lapsille pitäisi olla enemmän sellaista urheilua, että heillä on hauskaa. Tytöillä kyse onkin enemmän leikistä

– On tärkeää, että lapsilla on elämässä monia tukijalkoja ja urheilu sopii hyvin sellaiseksi, sanoo Ville Lehmuskoski.



ja hauskanpidosta. Viikon paras hetki on tyttöjen treenien vetäminen. Sieltä lähtee hymyssä suin.

Hyvinvointia rakentamassa

Ville näkee roolinsa enemmän kasvattajana kuin valmentajana. Tavoitteena on olla mukana rakentamassa hyvää elämää, eikä niinkään koulia huippu-urheilijoita.

– Kuten töissäkin tavoitteenamme on luoda yhteiskunnallista hyvinvointia, Ville vertaa.

Valmentamisessa ja työelämässä on muitakin yhteneväisyyksiä, kuten kehityskeskusteluja muistuttavat pelaajakeskustelut. Myös johtamiseen liittyvät kysymykset, kuten miten palautetaan vaikeista paikoista ja miten voi henkisesti hallita hankalia tilanteita, kuuluvat sekä valmentamiseen että työelämään.

– Psykologinen johtaminen on samanlaista. Toimitusjohtajan tärkeä tehtävä on kääntää rankat asiat parhain päin. Valmennuksessa on sama juttu.

Vaikka jalkapallossa ja työelämässä on paljon yhteistä, toimii jalkapallo myös vastapainona työlle.

– Elämässä on oltava erilaisia asioita. Niiden avulla saa perspektiiviä laajalla skaalalla. Kun töissä tulee tiukkoja paikkoja, niin jalkapallon parissa rentoutuu luonnostaan. 📺

Yksisuuntaista raitiorataa on

96 raidekilometriä.



*Raitiotie-
ratojen uusi
sijoittelu sujuvoittaa
liikennettä Pasilansillalla.*

Raitiovaunut omalle kaistalle Länsi-Pasilassa

Kesän mittavin raitioradan rakennustyö tehtiin Pasilassa. Raitiovaunurataa siirrettiin Pasilansillalla, Pasilankadulla, Palkkatilanportilla ja Kyllikinportilla yhteensä yli 2000 raidemetriä. Esi-merkiksi Pasilankadulla rataa siirrettiin niin, että raitiotie liikennöivät nyt keskellä katua ajoväylien välissä. Muuallakin Länsi-Pasilassa raitiovaunut kulkevat nyt omalla kaistallaan.

Ratatyöt Pasilansillalla jatkuvat vielä ensi kesänä. Pasilan vanhaa siltaa on

laajennettu niin, että silta on nyt leveydeltään kaksinkertainen entiseen verrattuna. Uudelle osuudelle on sijoitettu raitiovaunukaista, ajoväylä ja kevyen liikenteen väylä. Vanhalla sillalla olevista raitiotiekiskoista toinen puretaan ensi vuonna. Ensi kesästä lähtien raitiovaunut kulkevat omalla kaistallaan laajennetun sillan keskellä. Uusi järjestely sujuvoittaa niin raitioliikenteen kuin autojenkin liikettä sillalla. ☒

Myllypuron aseman peruskorjaus jo yli puolenvälin

Myllypuron metroaseman uusi pohjoispään sisäänkäynti otettiin käyttöön heinäkuun lopulla. Kulkureitti asemalle muuttui, kun entinen Myllypurontielle sijainnut sisäänkäynti purettiin ja uusi sisäänkäynti rakennettiin Jauhokujan sillalle. Sisäänkäynti sijaitsee lähellä Myllypuron terveysasemaa.

Pohjoispään sisäänkäynnin avauduttua työt siirtyivät aseman eteläpäähen. Myllyaukion sisäänkäynti suljettiin heinäkuun lopulla. Tulevan talven ja kevään aikana eteläpään sisäänkäynti peruskorjataan. Lippuhalliin muun muassa rakennetaan kiinteiden portaiden

tilalle kolmet liukuportaat, jotka parantavat aseman esteettömyyttä. Töiden ajan laituritasolle on kulkuyhteys pohjoispään sisäänkäynnistä sekä Myllypurontietä väliaikaisten portaiden kautta. Eteläisen lippuhallin remontti ja samalla koko metroaseman peruskorjaus valmistuu kesällä 2016.

Metroaseman peruskorjauksen yhteydessä myös laiturialueen ilme kohenee; kalustus ja valaistus uusia ja laiturialueen ulko-reunoille rakennetaan tuulelta ja sateelta suojaavat lasiseinät. Laiturialueen laatoitus uusittiin kesällä. ☒

HSL ajankohtaiset

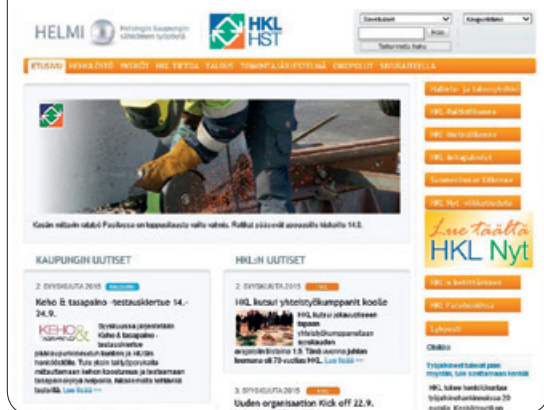
HSL:n uusi mobiililippu kelpaa kaikissa kulkuvälineissä ja on käytössä koko HSL-alueella. Aluksi saatavilla ovat kertaliput, mutta myöhemmin valikoimaa on mahdollista laajentaa. Lipun pitää olla puhelimessa ennen liikennevälineeseen nousua tai laiturialueelle menoa. Mobiililipun ostamista varten matkapuhelimeen ladataan maksuton sovellus puhelimen sovelluskaupasta. Lipun hinta veloitetaan puhelinelaskulla.

Palautteen perusteella

Vantaan uusi bussilinjasto palvelee matkustajia verraten hyvin. Elokuussa voimaan tullut uudistus muutti Kehäradan avauduttua useita bussiyhteyksiä vaihdollisiksi. Kaiken kaikkiaan muutos tuotti HSL:lle odotettua vähemmän palautetta. Kiitosta on tullut uudesta runkobussilinjasta 560 Vuosaari – Myyrmäki, joka on lyhentänyt reippaasti monen työmatkaa.

HSL on avaamassa verkkokaupan hsl.fi-sivustolla. Verkkokaupasta saa alkuun muun muassa vuorokausilippuja ja Suomenlinna-lippuja. Myös matkakortin voi ostaa, mutta kortin lataaminen onnistuu verkossa vasta myöhemmin. Lisäksi nettikaupassa myydään muun muassa HSL:n fanituotteita kuten T-paitoja, joihin on painettu Helsingin metrohaarukka.

Pyörätuolia käyttävät asiakkaat saavat nyt matkustaa ilman lippua kaikessa HSL:n joukkoliikenteessä. Muutoksella HSL halusi selkiyttää pyörätuolilla liikkuvien lippukäytäntöjä. Aikaisemmin pyörätuolia käyttävä henkilö on saanut matkustaa liputta vain, jos hänellä on Oikeus saattajaan -kantakortti. Tosin Vantaan sisäisessä liikenteessä pyörätuolia käyttävillä on ollut aiemminkin oikeus matkustaa ilman lippua. ☒



Helmi-intran rakenne uudistuu

HKL:n Helmi-intra päivitetään syksyn aikana vastaamaan uutta organisaatiokennettä. Nykyisen organisaatiokennettä mukaiset yksiköt lakkaavat vuodenvaihteen jälkeen olemasta, joten myös Helmessä tuodaan jatkossa asioita esille yksikkökohtaisen jaottelun asemesta yhä vahvemmin aihepiirien mukaisesti. Kaikki organisaation päätöksentekoaasiat tulevat

esimerkiksi olemaan omalla sivustollaan ja HKL:ää organisaatiota koskevat asiat yhdistetään omalle sivustolle.

Uudistusta tehdään yhteistyössä viestinnän ja HKL:n yksiköiden kesken. Nykyisten yksiköiden sivut eivät tule häviämään Helmestä ennen vuodenvaihdetta. ☑



Ekoteko kannattaa – kerro ideasi entistä ekotehokkaammasta HKL:stä!

Tee ehdotus siitä, miten työsi tai työyhteisösi työt voidaan tehdä entistä ekommin, siten, että säästyy:

- ✓ 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 mahdollisimman tarkasti. Raati valitsee toteutuskelpoisista ideoista parhaat. Jaossa on kolme 500–2000 €:n arvoista rahapalkintoa. Lisäksi kaikkien ehdotuksia lähettäneiden kesken arvotaan pieniä ekohenkisiä yllätyksiä. Lähetä ehdotuksesi kilpailuun 30.10. mennessä sähköpostilla HKL-ekoteko@hel.fi tai sisäpostissa Eeva Heckwolf, HKL-Infrapalvelut. ☑

Palvelusvuosia

40 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Rasilainen Leena	27.7.2015
Nuutinen Jukka	3.8.2015
Halonen Jouko	12.8.2015
Malmström Veijo	14.8.2015
Kolehmainen Juha	24.8.2015
Kostian Jarmo	26.8.2015
Jokela Jukka	27.8.2015
Teikari Erkki	28.8.2015
Koskinen Heikki	30.8.2015
Salonen Jorma	5.9.2015
Nironen Matti	16.9.2015

30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Koivistoinen Ilmi	1.8.2015
Kuosmanen Raimo	23.8.2015
Salo Jaanika	1.9.2015



Eläkkeelle

Stenlund Leif	31.5.2015
Lilja Seija	31.7.2015
Mäkinen Jouko	31.7.2015
Lindroos Kjell	31.7.2015
Arponen Lasse	31.8.2015
Kouvalainen Einari	31.8.2015
Nironen Matti	30.9.2015
Nyyssölä Hannu	30.9.2015

HKL:n palvelua

valvomomestari	34 v
raitiovaunukuljettaja	34 v 8 kk
etumies	35 v 1 kk
sähköasentaja	40 v 1 kk
sähköasentaja	27 v 11 kk
mittakirvesmies	39 v 5 kk
vanhempi viilari	40 v
raitiovaunukuljettaja	39 v 3 kk



© Karoliina Berlin

Uusia kaupunkiliikenteen ammattilaisia Raitiovaunukuljettajakurssi 1/2015 valmistui 5.6.2015

Takana vasemmalta kouluttajat Marko Huupponen, Jussi Eskelinen ja Irene Burman sekä uudet kuljettajat Bea Nieminen, Mira Saari-nen, Iiro Parviainen, Mika Niilekselä, Kristian Reitti, Tia Lindroos, Jari Eklund, Marko Hämäläinen, Joona Saukkoriipi ja kurssin vetäjä Jonne Kuusniemi. Edessä vasemmalta uudet kuljettajat Niina Lauk-kanen, Miika Sohlman ja Oskar Sjöholm.

HKL:n ehdokkaat Kaupunginjohtajan Vuoden saavutukseksi 2015:

- Paloheinäntunneli-rakennushanke
- Taidelinja-ohjelmakokonaisuus metroissa, ratikoissa ja asemilla.

HKL vuosien varrella



< Helsingin joukkoliikenne käynnistyi vuonna 1888, jolloin hevosten vetämät omnibus-linjat alkoivat liikennöidä Töölöstä Kaivopuistoon. Hevosvetoiset raitiovaunut aloittivat kulkunsa kaksi vuotta myöhemmin, kun omnibusvaunut todettiin soveltu-mattomiksi joukkokuljetukseen. Kuvassa Helsingin ensimmäinen omnibus.

Kuva Helsingin kaupunginmuseo, 1890-luku



< Sähköt tulivat raitteille! Vuonna 1900 Helsinki sai ensimmäi-set sähköraitiovaunut osaksi kaupunkikuvaa.
Kuva Helsingin kaupunginmuseo, 1890-luku



< Vuonna 1917 työvuoroon astuivat ensimmäiset naisrahas-tajat Suomessa – ja ainoat pitkään aikaan koko Euroopassa. Syynä oli sota-ajan aiheuttama työvoi-mapula.

Kuva Helsingin Kaupunginmuseo, valokuvaaja Runeberg, 1941



< Ensimmäiset nivel-vaunut tulivat katuku-vaan vuonna 1973, ja ihan uusissa väreissä. Oranssi-valkoista väritys-tä ei kuitenkaan otettu avosylin vastaan ja reilu kymmenen vuotta myö-hemmin raitiovaunuissa siirryttiin kaupunkilaisten toiveesta takaisin kelta-vihreään.

Kuva Helsingin kaupunginmuseo, 1975



< Helsingin kau-pungin liikenne-laitos perustettiin vuonna 1945. Samana vuonna kuukausilippuja koristivat horos-koopimerkit.

Kuva Helsingin kaupunginmuseo



< Pitkän odotuksen jälkeen vuonna 1982 metroliiikenne alkoi Hakaniemen ja Itäkeskuksen välillä. Metron viralliset avajaiset pidettiin muutamaa kuukautta ensiajon jälkeen.

Kuva Helsingin kaupunginmuseo, Unto Laitila, 1982

▲ Päätös metron hankki-misesta Helsinkiin syntyi 7. toukokuuta vuonna 1969. Helsingin kaupunki järjesti kilpailun metrover-koston tunnuksesta, ja yleisön suosikiksi nousi Myyrä, joka kuitenkin jäi valitsematta. Kuvan metromyyrä löytyi Susitien kohdalta metron meluui-dasta.

Kuva Helsingin kaupun-ginmuseo, Mattsson, 1970-luku

Vuonna 2015 HKL täyttää 70 vuotta!

Kesäkuisessa syntymäpäiväjuhlassa esillä olleet uudet ja vanhat raitiovaunut kertoivat kaluston kehityksestä läpi HKL:n historian.

Kuva Karoliina Berlin

