

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 4 | 2014

**”HKL:ää
kehitetään
yhteistyössä
henkilöstön
ja johtokunnan
kanssa”**

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja

**Todistetusti
laadukasta
raitioliikennettä**

**Kalaokessa
kokeillaan
yhdessä**



© Liisa Joensuu



3 Pääkirjoitus

HKL toimii kasvavalla toimialalla

4 Työntekijän päivä

Kunnossapitoinsinööri Kim Louhula

6 Tarjolla turvattu tulevaisuus

7 Näkökulma

Tulevaisuuden Helsinki kulkee raiteilla

8 Kumppanit

Turvallisuutemme tekijät

9 Kuinka se toimii?

Videovalvonta turvaa matkaa

10 Aihetta juhlaan:

HKL-Raitiliikenteelle
Kaupunginjohtajan laatupalkinto

11 Kurkistus kulisseihin

12 Vapaalla

Kalaoke palasi juurilleen

13 Matkalla

Hampurissa Hochbahnilla

14 Lyhyesti

15 Palvelusvuosia



© Robb Örhén



© Heili-Anneli Välinen



© Elina Maunuksela



© Kaisa Sikkilä



© Heili-Anneli Välinen

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 maaliskuussa.

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.saarikoski@hel.fi

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

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

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

Kansikuva:

HKL:n toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski ja johtokunnan
puheenjohtaja Otso Kivekäs.

Kuva: Rob Örthén

Ulkoasu ja taitto:
Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:
Uusimaa 2014

Paperi: Galerie Art Silk 130g
ISSN 0786-9657

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



HKL toimii kasvavalla toimialalla

Euroopan talous kasvaa hitaasti ja Suomen talous vielä hitaammin. Suomessa on erittäin vähän sellaisia toimialoja, jotka voivat suhtautua luottavaisesti tulevaisuuteensa. HKL on poikkeuksellisen hyvässä asemassa, sillä raideliikenteen kasvu Helsingissä on varmaa kymmeniä vuosia tästä eteenpäin.

Helsingin kantakaupungissa, eli jotakuinkin Hakamaentien eteläpuolisella alueella itä-länsisuunnassa Kalasataman ja Munkkiniemen välissä, on nykyisin hieman alle 200 000 asukasta ja reilu 200 000 työpaikkaa. Jo tehtyjen päätösten perusteella tälle alueelle, pääosin Kalasatamaan, Jätkäsaareen, Hernesaareen ja Keski-Pasilaan, on seuraavan 20 vuoden aikana syntymässä niin uusia asuntoja kuin työpaikkoja 100 000 ihmiselle. Maankäytön kasvu on siis noin 50 prosenttia alueella, jossa raitio- ja metrolinjat ovat pääliikumismuotoja. Koska autoja ei kantakaupunkiin mahdu juuri nykyistä enempää, liikkuvat ihmiset alueella tulevaisuudessa vielä enemmän joukkoliikenteellä. Raideliikenteen matkustajamäärien kasvu kantakaupungissa tulee siis olemaan yli 50 prosenttia seuraavan kahden vuosikymmenen aikana.

Helsingin valmisteilla oleva yleiskaava, joka tähtää noin vuoteen 2050, perustuu laajenevaan raideliikenteen verkostokaupunkiin ja kantakaupungin laajentamiseen muuttamalla nykyisiä moottoritiemäisiä alueita niin sanotuiksi kaupunkibulevardeiksi, joilla raideliikenne on perusliikumismuoto. Niin ratikalla kuin metrolla on edessä kasvua ainakin vuosisadan puoliväliin asti. En tiedä toista toimialaa, jolla vuosikymmenten ajan jatkuva kasvu olisi niin varmaa kuin Helsingin kaupunkiraideliikenteessä!

Yhteiskunnan jatkuvat rakennemuutokset, kuntaliitokset, metropolihallinnot jne. tulevat varmasti synnyttämään tilanteita, joissa HKL:n asemaa metro- ja ratikkaliikenteen tuottajana ja niiden infran kehittäjänä kyseenalaistetaan. Säilyttääkseen asemansa on HKL:n ansaittava paikkansa laadukkaalla ja kustannustehokkaalla työllä. Tuottavuuskehitys on tuttu termi kaikilla yhteiskunnan sektoreilla. Kailta vaaditaan tuottavuuden kehittämistä, mutta me HKL:ssä olemme onnellisessa asemassa saadessamme kehittää tuottavuutta kasvavassa toiminnassa. Nautitaan tästä asemasta ja osoitetaan ansaitsevamme paikkamme kasvavan raideliikenteen tuottajana valoisassa tulevaisuudessakin!

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL

Metro- ja raitiovaunu-
liikenteellä
on edessä
kasvun vuodet





kello 9.00

Raaka rauta ja ryhdikkäät taulukot ovat Kimin joka-päiväistä leipää. Aamulla hän koosti lyhyen aikavälin havaintoja tiedoksi tekniselle työjohtolle. Päivät kuluvat pitkälti omalla työpisteellä Vallilassa tietojen keräämisen ja analysoinnin parissa.



kello 10.00

Päivän ensimmäinen palaveri pidettiin Vallilan varikon neuvotteluhuoneessa. Pöydän ääressä vasemmalla Alexandra Zischow ja Eeva Heckwolf. Kim istui Jami Vitikaisen ja Petri Norrenan välissä. Aiheena oli dokumentaatio ja toimintajärjestelmä.



kello 12.00

Timo Virman ja Kim Louhula valitsivat molemmat nakkistroganoffin ja höystivät lounasta työasioilla.



Teksti ja kuvat Liisa Joensuu

Päivä kunnossapitoinsinöörin matkassa Kunnon kalustoa raiteille

Ulkona satelevat alkutalven ensimmäiset herkäät lumihuataleet, mutta insinööri **Kim Louhulan** päivä on kaukana herkästä ja leijailevasta, se kulkee kuin kiskoilla ja on täynnä raudanlujaa asiaa. Louhulan työ liittyy raitiovaunukaluston tekniseen dokumentaatioon ja kunnossapidon toimintaohjeistuksen ylläpitoon. Tammikuun alusta hänen tittelikseen vaihtuu kunnossapitoinsinööri.

– Tavoitteena on parantaa vaunukaluston luotettavuutta. Luotettavuus kasvaa ennakoivalla huollolla ja teknisillä muutostöillä. Pyrimme tilanteeseen, jossa linjalla syntyy mahdollisimman vähän vikoja. Kaikki viat, huollot ja yksittäiset työt on taulukoitu.

Taulukoiden avulla arvioimme vikaantumista ja hallinnoimme kaluston kunnossapitoa ja sen ohjeistusta, Kim kertoo.

Samassa huoneessa istuva korjaamoinsinööri **Timo Virman** toimii analysoinnissa työparina. Kim ja Timo ovat WinBus-kalustonhallintajärjestelmän pääkäyttäjii eli hallinnoivat kaluston huolto-ohjelmia pesuineen ja korjauksineen. He olivat myös mukana järjestelmän kehittämisessä: sen informatiivisuutta ja käytettävyyttä parannettiin, ja ulkoasu ikkunoineen on Louhulan ja Virmanin käden jälkeä.

– Vikaantumista ja vaunujen kunnon arviointia ei ole aikaisemmin

tehty näin keskitetysti. Raitoliikenneyksikköä kehitetään kovaa vauhtia, ja tämä on yksi osa yksikön kehittämisestä, he kertovat.

Ennakointia kilometrihuollossa

Kim ja Timo ovat harvinaisen kapean alan harvinaisia asiantuntijoita. Sellaisiksi on toki luettava kaikki raitiovaunujen kunnossapidon ammattilaiset. Tämän alan taitajia ei poimita helposti mistään. Päivän aikana selviää myös, että tehtävissä työskentelee asialleen erittäin omistautunutta väkeä.

Kim on koostanut ja jatkokehittänyt ratikoitten huolto-ohjeita, ja ne on koottu sähköisiksi korteiksi. Asentaja ottaa esiin oikean kortin sen mukaan,



kello 13.00

Kim ja Timo ovat siirtyneet Töölön varikolle. Siellä heitä kiinnostaa, kuinka nopeasti vaunujen suodattimet ovat likaantuneet.



kello 13.15

Töölön varikon huoltotyönjohtaja Ari Backmanin kanssa riittää juteltavaa ratikoitten anatomiasta.



kello 14.00

Huoltoryhmä pitää Kimin ja Timon ajan tasalla vioista, jotka vaativat analysointia. Vasemmalta Timo, Ari Backman, Matti Laaja, Kari-Matti Kallio, Klaus Burmeister ja Kim.

ollaanko tekemässä esimerkiksi 30 000 kilometrin vai 80 000 kilometrin huoltoa, samaan tapaan kuin autokorjaamoilla. Vikaantumiset ennakoidaan, ja tietyt toimet tehdään aina 10 000 lisäkilometrin välein. RCM-työkalun (RCM = Reliability Centred Maintenance) juuret ovatkin automaailmassa, ja toimintatapa on ollut käytössä lentokokeitten huollossa Yhdysvalloissa jo 1960-luvulla.

– Neljännesvuosittain julkaisemme Timon kanssa luotettavuus- ja käytettävyysraportin kaluston kunnosta ja sen vaikutuksesta vaunujen luotettavuuteen. Tämän R/A-raportin avulla seuraamme ja kehitämme kunnossapitoa. Analysoinnilla on selvä tavoite. Nykyisin olemme tilanteessa, jossa miljoonan ajokilometrin jälkeen vauuissa on ollut 250–300 linjaliikenteeseen vaikuttanutta vikaa. Sitovana

tavoitteena on 160 vikaa miljoonaa kilometriä kohden.

Huollot on keskitetty Töölön varikolle. Joka päivä kilometrihuollossa on kaksi vaunua, yksi aamu- ja yksi iltavuorossa. Toki samaan aikaan tehdään myös korjauksia muille vauuille. Herkimmin vikaantuvia osia ovat lipunmyyntijärjestelmä, ovet, virroitin, suodattimet ja termostaatit. Myös liikennevaloetus eli liva-järjestelmä vaatii kehittämistä.

Kim tuli aikoinaan HKL:ään kesätöitten kautta. Hän opiskeli Metropolia Ammattikorkeakoulussa auto- ja kuljetustekniikan insinööriksi. Miten autoinsinööri on oppinut ratikoitten tuntijaksi? Kulkuvälineet eivät kuulemma lopulta poikkeakaan toisistaan. Niitä yhdistää samanlainen dynamiikka ja erottaa kiskon ja pyörän välinen maailma. ☒



kello 16.00

Aika lähteä kotiin. Kimin mielestä työstä tekee mielenkiintoisen siinä näkyvä jatkumo. Motivaatiota pitää yllä se, että raitioliikenneyksikön toimintaa kehitetään.

Tarjolla turvattu tulevaisuus

HKL:n tuoreen toimitusjohtajan Ville Lehmuskosken mukaan toimimme kasvavalla toimialalla, mutta meidän on osoitettava vahvuutemme vakuuttavasti turvataksemme tulevaisuutemme. Kilpailuetu syntyy eri osaamisalueitten paremmasta yhdistämisestä.

Yleensä kaikki kannattavat kehitystä, mutta monen mielestä siihen ei saisi sisältyä muutoksia. Kovin suuria muutoksia toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski** ei ole taloon tuomassa, mutta hänellä on selvä visio. Se pitää sisällään yksinkertaisesti hyödyn ottamisen irti

osaamisestamme. Kun lisäämme yhteistyötä yli yksikkörajojen, näytämme sen arvon, jonka kaupunki ja kaupunkilaiset saavat kokonaisvaltaisesta HKL:stä, joka vastaa niin ratikka- ja metroliikenteestä kuin niihin liittyvästä infrastruktuurista.

– Olemme voimakkaasti kasvavalla ja siten turvallisella

HKL:n johtamisjärjestelmää ja organisaatiota kehitetään. Myös tavoiteohjelma uusitaan, Ville Lehmuskoski kertoo.

kaupunkiraideliikenteen toimialalla, mutta olemmeko se organisaatio, joka toteuttaa joukkoliikennettä myös tulevaisuudessa? Meidän on osoitettava olevamme laadukkaita ja tehokkaita, jotta asemaamme ei kyseenalaisteta. Tavoitteena on aluksi muuttaa johtamisjärjestelmää siten, että se vahvistaa yli yksikkörajojen tapahtuvaa yhteistyötä. Innovaatioita syntyy, kun eri toimintojen rajapinnoissa osaamisia yhdistellään ja luodaan uusia ratkaisuja, Lehmuskoski linjaa.

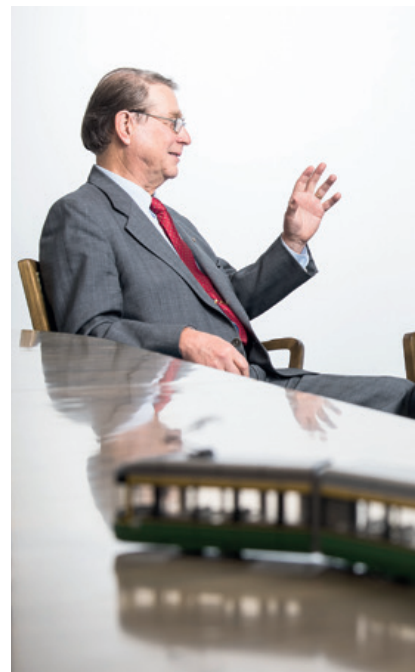
HKL:n johtamisjärjestelmä arvioidaan talven ja kevään aikana. Myös henkilöstön ääntä kuullaan, ja kehitetty järjestelmä otetaan käyttöön kevään aikana. Johtamisjärjestelmän kehittämisellä on läheinen kytkentä myös organisaation toimintatapaan.

– Organisaationkin muuttuminen on mahdollista, mutta kenenkään ei tarvitse olla työpaikastaan huolissaan. Hyvät ratkaisut löytyvät yhdessä henkilökunnan kanssa ja sen omien aloitteiden kautta. Aloitteita ja parannusesityksiä on jo tullut.

Mallia parhaimmistolta

Yhtenä työkaluna HKL:n kehittämisessä tullaan käyttämään benchmarkkausta eli vertailua muihin kaupunkeihin ja oppimista niiden vahvuuksista. Se tarkoittaa HKL:n palvelujen vertaamista esimerkiksi Tukholman, Göteborgin ja Oslon joukkoliikennepalvelujen laatuun ja kustannustasoon. Työ alkaa jo keväällä.

Pian taloon tulonsa jälkeen toimitusjohtaja Lehmuskoski tapasi myös kaksi edeltäjänsä, Martti Lundin ja Matti Lahdenrannan. Heidän kanssaan käytiin keskustelua organisaatorakenteista ja toimintakulttuureista HKL:n historian eri vaiheissa.



Tulevaisuuden Helsinki kulkee raiteilla

– Oman osaamisemme lisäksi käytämme ulkopuolisia asiantuntijoita. Kysymykseen tulee esimerkiksi yhteistyö Aalto-yliopiston kanssa. HKL:n on tartuttava mahdollisuuksiinsa ajoissa, jotta meillä on mandaatti hoitaa tehtäväämme pitkälle tulevaisuuteen.

Lehmuskosken mukaan HKL:n tulee kehittää tuottavuuttaan ja etsiä uusia, asiakaslähtöisiä toimintatapoja. Sen on osoitettava kykynsä tuottaa palveluja korkealaatuisesti ja kustannustehokkaasti. Vaikka toimintaympäristö muuttuu nopeasti, turvallisuutta tuo se, että sekä raitioliikennettä että metroliikennettä kehitetään tulevana vuosina merkittävästi.

– Vaikka automaattimetrolla on akuutteja ongelmia, tulevaisuutta ajatellen metroliikenteen tilanne on sama kuin raitioliikenteen: edessä on useita vuosikymmeniä kestävä kasvu. Raideliikenne kasvaa yhdessä Helsingin kaupungin ja pääkaupunkiseudun kanssa. Metroliikenne laajenee tulevaisuudessa niin Kivenlahden kuin Sipoon suuntiin. Helsinki varautuu myös toiseen metrolinjaan Kampista Töölöön, Meilahteen ja Pasilaan, jonne toteutetaan metroaseman varaus Keski-Pasilan rakentamisen yhteydessä. Tämä linja voisi jatkua edelleen Viikkiin ja Malmin lentokentälle syntyvälle uudelle alueelle. Tulevaisuus vaikuttaa turvalliselta, sillä voimme olla täysin varmoja raideliikenteen kasvusta. ☒

Helsingissä tehdään uutta yleiskaavaa. Kaavan suuri visio on, että moottoritiet muutetaan Kehä ykkösen sisäpuolella kaduiksi, joiden varressa on taloja ja keskellä kulkee ratikka. Vähän kuin Mäkelänkadulla nykyään.

Uusia asukkaita tulee 240 000. Lähes puolet asuu rakennettavien kaupunkibulevardien varressa, toinen puoli nykyisillä alueilla, joita tiivistetään. Nykyisen kanta-kaupungin tapaista korttelikaupunkia tehdään kilometrikaupalla lisää.

Tiiviissä kaupungissa paras tapa liikkua on raiteilla. HKL:n työnsarka ei ole ainakaan loppumassa, vaan sen sijaan kasvamassa voimakkaasti.

Metroa rakennetaan nyt länteen, ja myöhemmin luultavasti itään. Teknisesti se ei kuitenkaan muutu, kunhan automatisointi saadaan tehtyä.

Ratikkaliikenne sen sijaan kokee suuriakin muutoksia. Jotta yleiskaavan visiot voidaan toteuttaa, tarvitaan nykyistä parempaa ratikkaliikennettä. Onneksi jatkuva parantaminen ja liikenteen kehittäminen ei ole HKL:ssä mitään uutta. Kaupunginjohtajan laatupalkintokaan ei tullut ihan tyhjältä.

Nykyisellään ratikat kulkevat keskustasta viiden kilometrin päähän – yhtä kauas kun vuonna 1930. Kun ne tulevaisuudessa jatkavat kymmenen kilometrin päähän ja matkustajia on kaksi kertaa enemmän, tarvitaan nopeita ja suuria ratikoita.

Ratikat saattavat tulevaisuudessa olla 40–50-metrisiä, tai niitä saatetaan ajaa kahden yksikön 60 metrin junina. Liikennevalojen etuudet suunnitellaan uudelleen, ja pysäkkiväli on uusilla bulevardeilla pidempi. Liikenne muistuttaa Keski-Euroopan ratikoita enemmän kuin totuttua Helsingin liikennettä. Ensimmäisiä uusia linjoja ovat Jokeri, Laajasalon ratikka ja luultavasti Malmin lentoaseman alueen tuleva rata.

Nykyinen kanta-kaupungin ratikkaliikennekin toki jatkuu, mutta sitäkin pitää kehittää nopeammaksi ja paremmin palvelevaksi.

Konkreettisesti meneillään on jo vaihderistikoiden muuttaminen rautateiden tapaan syväraisiksi. Vario-vaunujen pyörien heiluvuus on mitattu, ja asfaltit on jyrskitty kiskojen vieressä matalaksi. Seuraavaksi voidaan hankkia leveämmät pyörät, ja sitten päästään kiskotöihin.

Tämä on vasta ensimmäinen askel. Tulevana vuosina muutoksia on tulossa lisää, ja teknisen kehityksen nopeus tulee olemaan tähänastista suurempi. Suunnittelupolulla ovat ainakin automaattivaihteet, kuljettajarahastuksesta luopuminen, varova-valot, kiskojen yli kääntymisen rajaukset, suuremmat vaunut ja kaksisuunta-ajo.

Ihmiskunnan tulevaisuus on kaupungeissa. Yhteiskuntamme ekologisuus ja toimivuus on kiinni siitä, että kaupunkien joukkoliikenne toimii sujuvasti ja niin, että ihmiset haluavat sitä käyttää. Tämä on HKL:n leipälaji, ja siinä meidän pitää loistaa tulevaisuudessakin. ☒

Otso Kivekäs
HKL:n johtokunnan
puheenjohtaja





Palmian ja HKL:n vuoden kestäneen kumppanuuden myötä Palmian järjestyksenvalvojista on tullut tuttu näky liikennevälineissä ja asemilla. Julkisen liikenteen järjestyksenvalvonnassa on haasteensa, mutta kumppanukset vastaavat niihin määrätietoisesti.

Turvallisuutemme tekijät



Järjestyksenvalvoja Riihikankareen päivä junapartiossa on sujunut rauhallisesti.

Palmialaisten ansiosta monen arki rullaa jouhevasti pääkaupunkiseudulla. Lapset päiväkodeissa ja kouluissa saavat ateriansa päivittäin, kiinteistöt pysyvät kunnossa ja osaava asiakaspalvelija on vain puhelinsoiton päässä. Palmia tuottaa asiakkailleen erilaisia tukipalveluja. HKL:läinen käyttää Palmian palveluja aina ruokaillessaan henkilöstöravintolassa.

Palmian turvapalvelut tarjoaa muun muassa vartiointia, aula- ja

hälytyspalveluja sekä turvatekniikkaa. Se vastaa HKL:n metro- ja raitioliikenteen järjestyksenvalvonnasta sekä kiinteistöjen piirivartiointista.

11 000 tuntia järjestyksenvalvontaa

HKL:n ja Palmian kumppanuus alkoi marraskuussa 2013, jolloin HKL otti Palmian turvapalveluidensa tuottajaksi. HKL tilaa Palmialta noin 11 000 tuntia järjestyksenvalvontaa

kuukaudessa. Siitä suurimman osan lohkaisee metron järjestyksenvalvonta.

– HKL on suurin ja tärkein asiakkaamme. Melkein puolet turvapalveluiden 250 työntekijästä työskentelee tässä toimeksiannossa, kertoo palvelupäällikkö **Pia Leivo**.

– Tämä on hyvin erityinen kohde, eikä toista vastaavaa Suomessa ole. Luultavasti siksi se on vetovoimainen myös työntekijöiden näkökulmasta. Olemme voineet palkata todella

Niilo Lehmuusaari työskentelee turvapalveluiden palveluesimiehenä.



”Legendaarinen urotyö”, kehaisee mukin kylki. Muki annetaan pienenä lahjana järjestyksenvalvojille, jotka ovat saaneet hyvää palautetta työstään, Pia Leivo kertoo.

Valvojen tärkein tehtävä on läsnäolo.

työmatkalaisia, mutta iltaisin toisinaan järjestyshäiriöitä. Niiden yhteydessä järjestyksenvalvojen tavallinen toimenpide, paikalta poistaminen, voi olla joukkoliikenteessä ongelmallinen toteuttaa. Kaikilla on pääsy julkisen liikenteen tiloihin ja oikeus oleilla niissä.

Yhteistyössä on voimaa

Vuoden kestänyt yhteistyö HKL:n ja Palmian välillä on ollut tiivistä. Kumppanit istuvat saman pöydän ääreen kuukausittain ja tarkastelevat neljän mittarin avulla muun muassa asiakastyytyväisyyttä, operatiivista onnistumista ja työntekijöiden osaamista. Kaikki on sujunut hyvin, ja mittarit näyttävät hienoja tuloksia. Pia Leivo on tyytyväinen yhteisiin saavutuksiin.

– Yksi syy menestykseen on HKL:n halu panostaa koulutukseen. Kaksi kertaa vuodessa koulutamme koko operatiivisen väen, mikä on alalla poikkeuksellista. Esimerkiksi radalla toimimista on tärkeää opettaa kaikille.

Oppi kulkee toiseenkin suuntaan, sillä Palmia tarjoaa voimankäytön koulutusta HKL:n työntekijöille ja on opettanut esimerkiksi kaasusumuttimen käyttöä.

Leivo pohtii tulevia yhteistyökuvioita HKL:n kanssa.

– Työmme on jatkuvaa kehittämistä. Seuraavat suuret suunnitelmat liittyvät länsimetron liikennöinnin alkamiseen. Odotamme innolla, mitä se tuo tullessaan. ☒

motivoitunutta henkilöstöä, Leivo kiittelee.

Järjestyksenvalvojen työ liikennevälineissä ja asemilla on monipuolista. Palveluesimies **Niilo Lehmuusaari** luettelee työtehtäviä:

– Asiakaspalvelu ja opastaminen, ensiapu, pienet korjaustyöt. Jos jokin esine putoaa raiteille, järjestyksenvalvoja hakee sen. Jokainen myös kantaa mukanaan pientä ensiapupakkausta. Valvojen tärkein tehtävä on kuitenkin läsnäolo ja näkyvillä oleminen. Tutun uniformun näkeminen luo turvallisuuden tunteen matkustajille.

Julkisen liikenteen järjestyksenvalvontaan liittyy Lehmuusaaren mukaan aivan erityisiä haasteita, joista yksi on suuret matkustajamäärät.

– Asiakaskunta on hyvin kaksijakoista. Päivällä on rauhallisia

Palmia pähkinänkuoressa

- Palmia on perustettu vuonna 2003 Helsingin kaupungin liikelaitokseksi. Sen palveluksessa on noin 3000 työntekijää.
- Palmia tarjoaa siivous-, turvallisuus-, catering-, kiinteistö- sekä puhelin- ja hyvinvointipalveluja yli 1000 kohteessa pääkaupunkiseudulla
- Vuodesta 2015 alkaen Palmia jakautuu Helsingin kaupungin omistamaan palveluyhtiöön ja liikelaitokseen. Liikelaitoksena jatkavat puhelin- ja hyvinvointipalvelut sekä catering-palvelut henkilöstöruokailua lukuun ottamatta. Muista toimintoista muodostettava palveluyhtiö aloittaa 1.1.2015. ☒



Videovalvonta turvaa matkaa

Turvavalvomoon välittyy kaiken aikaa satoja näkymiä metroasemilta: sisäänkäyntejä, hissejä, liukuportaita ja laitureita. Tämä kaikki matkustajien turvaksi.

Turvavalvomon työntekijöiden silmä on harjaantunut näkemään kymmeniltä kuvaruudulta poikkeukselliset asiat. Osaa kameroista voidaan myös kääntää, ja tarvittaessa tietylle alueelle voidaan antaa täsmäkuulutus. Järjestyksenvalvojat ovat tangentin painalluksen päässä.

– Valvomo on yhteydessä järjestyksenvalvojiin radiopuhelimen välityksellä. Hoidamme yhteistyössä päivän aikana noin 100 tehtävää, ja puheluita voi tulla niiden lisäksi päivästä riippuen saman verran, kertoo turvallisuusvastaava **Elina Viisola**.

Valvontakamerat ovat analogisia, ja kuva kulkee koaksiaalikaapelia pitkin videoprosessoreille, joissa kuva digitalisoidaan. Digitaalinen kuva siirretään verkkokaapelia pitkin HKL:n tallentimille. Tulossa on myös internetistä tuttua tekniikkaa käyttäviä IP-pohjaisia (Internet Protocol) valvontakameroita, joissa kamera prosessoi datan suoraan digitaalseksi ja lähettää sen tallentimille verkkokaapelia pitkin.

Videokuvan resoluutio nykyisessä kamerajärjestelmässä on pääsääntöisesti 720x576 (PAL) kuvapikseliä, mutta järjestelmässä on myös tarkempia HD-kameroita. Radiopuhelinliikenne siirtyy vuoden 2015 aikana kokonaan VIRVE-verkkoon, jonka liikenne on salattua. ☒



Teksti Elina Maunuksela **Kuvat** Elina Maunuksela ja Rob Örthén

Aihetta juhlaan: HKL-Raitioliikenteelle Kaupunginjohtajan laatupalkinto

Kaupunginjohtajan laatupalkinto jaetaan tunnustuksena viraston, laitoksen tai toimintayksikön toiminnan ja tulosten laadun jatkuvasta parantamisesta. Laatua arvioidaan Suomen Laatu keskuksen EFQM-arviointijärjestelmän avulla, jossa HKL-Raitioliikenne sai neljän tähden tunnustuksen.

Arviointiryhmän perusteluissa HKL-Raitioliikennettä pidetään hyvänä esimerkkinä innovatiivisesta toimijasta.

Toiminnot ovat asiakaslähtöisiä ja palvelevat asiakkaita hyvin. HKL-Raitioliikenne on näkyvä osa kaupunkikuvaa ja haluttu työnantaja, totesi kaupunginjohtaja **Jussi Pajunen** palkintoa luovuttaessaan.

HKL-Raitioliikenne osallistui kilpailuun, jotta saisi ulkopuolisen asiantuntijaryhmän arvion siitä, miten yksikön työ johtamisjärjestelmän kehittämiseksi vastaa kansainvälisesti tunnustettuja

kriteereitä mm. hyvästä johtamisesta, asiakastuloksesta, toiminnan kehittämisestä ja henkilöstöjohtamisesta.

– Palkinto kertoo, että olemme oikealla tiellä. Nyt olemme kuitenkin vasta polun alussa: saatu tunnustus antaa uskoa siihen, että kehittämällä saamme toimintatapaamme vielä edelleen parannettua, sanoo HKL-Raitioliikenteen yksikön johtaja **Pekka Sirviö**.

Helsingissä Kaupunginjohtajan laatupalkinto on myönnetty vuodesta 2002 lähtien joka toinen vuosi.

Tulokset puhuvat puolestaan

HKL-Raitioliikenne aloitti uudenlaisen johtamisjärjestelmän rakentamisen vuonna 2010. Pitkäjänteinen työ raitioliikenteen laadun ja tuottavuuden parantamiseksi kantaa jo tulosta.

– Konkreettisenä esimerkkinä oikeasta reitin valinnasta toimivat esimerkiksi raitioliikenteen

Hyvän työn hedelmiä poimitaan nyt: HKL-Raitioliikenne on voittanut tämänvuotisen Kaupunginjohtajan laatupalkinnon toiminnastaan. Samalla yksikkö sai oikeuden kansainvälisen Recognized for Excellence -tunnustuksen käyttöönsä.

luotettavuuden parantuminen sekä asiakastytyväisyyden nousu, kertoo Sirviö.

Tilastot puhuvat selkeää kieltään: raitioliikenteen luotettavuus on parantunut 98,6 prosentista (2010) 99,4 prosenttiin (2013), kun mitataan ajettujen lähtöjen osuutta kaikista aikataulun mukaisista lähdöistä. Koska lukuun vaikuttavat myös ulkopuoliset tekijät kuten muun liikenteen häiriöt, on parempaan enää vaikea päästä.

Liikenteen luotettavuus on parantunut mm. kuljettajien työvuorosunnittelua kehittämällä.

Asiakastytyväisyys nousussa

HSL mittaa matkustajien asiakastytyväisyyttä kyselyllä kolmesti vuodessa. Kehityksen suunta on ollut selvä: HSL:n antama liikenneöitsijän arvosana on parantunut kymmenyksellä, 3,96:een. Viimeisimmässä kevään ja kesän mittauksissa arvosana oli jo 4,02.

Liikenteen luotettavuuden parantuminen vaikuttaa luonnollisesti myös asiakastytyväisyyden parantumiseen. Lisäksi matkustajatytyväisyyteen vaikuttavat mm. kuljettajien asiakaspalvelukoulutuksen lisääminen ja sitä kautta palvelualltiuden kasvaminen, matalalattiakaluston lisäys liikenteessä sekä vaunujen parantunut siisteys. ☑



Onnittelut koko raitioliikenteen henkilökunnalle laadukkaasta työstä!

Kurkistus kulisseihin

Sata kaupunkilaista sai tilaisuuden kurkistaa raitiovaunuvarikoiden kulisseihin HKL:n ja HSL:n järjestämällä tutustumiskierroksilla lokakuussa. Arvonnassa mukaan kutsutut saivat valita vierailukohteekseen joko Töölön tai Koskelan varikon.

Töölön varikolle kokoontunut joukko suuntasi kulkunsa huoltotyönjohtaja **Ari Backmanin** opastamana varikon huoltohalliin, jonne ainakin nuorimmat osallistujat jo malttamattomasti odottivat pääsyä.

Esillä ollut kalusto vanhaa Kulosaaren Jumboa myöten sai ansaitsemansa huomion, mutta kaikista kiinnostavin taisi olla paloautoa muistuttava HKL:n raivausauto HE 125. Raivausautoa tarvitaan muun muassa silloin, kun raitiovaunu on nostettava takaisin kiskoille tai vaunun kulkureitille pysäköity auto on siirrettävä.

Raivausauton luona olisi vierähtänyt tovi jos toinenkin, niin paljon sen varustuksessa oli ihmeteltävää. Auton

kyljistä avautuvien luukkujen takaa paljastui mittava joukko erilaisia työkaluja, ja auto näyttikin erään vierailijan silmissä jättimäiseltä työkalupakiltä.

Mukana Töölön kierroksella oli **Joonas Pio**, kaikenlaisten liikennevälineiden kuvaamista harrastava nuori mies. Kameralle oli käyttöä varikollakin, kun Joonas kartutti kuvakokoelmaansa.

– Mielenkiintoinen kierros, opin täällä paljon uutta, Joonas kommentoi astuessaan ulos varikon ovesta.

Mikä on teli?

Koskelassa tutustumiskierros aloitettiin ratapuolelta, jossa ratainsinööri **Jani Toivonen** esitteli vaihteiden,

vaihteristikoiden ja kiskokaivojen valmistusprosessia. Janin johdolla matka jatkui varikon pihalle tutkimaan ratikaratojen huoltoon ja kunnossapitoon tarvittavaa kalustoa. Tutuiksi tulivat niin kaarteenasvaukseen, kiskourien puhdistukseen kuin ajolankojen huoltoonkin tarvittavat menopelit.

– Mikä on teli? Kuinka usein pyöriä sorvataan? Kuinka paljon voi sorvata, ennen kuin pyörä on käyttökelpoton? Huoltohallissa huoltoinsinööri **Teemu Niipalle** sateli kysymyksiä vaunujen huollosta ja teknisistä ominaisuuksista. Kävipä osa kurkistamassa vaunun allekin kun siihen tarjoutui tilaisuus – harvemmin ratikan aluksia pääsee näkemään!

Varikolta poistui tyytyväinen joukko yhtä kokemusta rikkaampana.

– Mielenkiintoista oli nähdä, miten monenlaista työtä varikoilla tehdään. Matkustaja näkee vain kuljettajan, mutta liikenteen sujumiseksi tarvitaan monia muitakin ammattilaisia, totesi yksi osallistujista.

– Oli mieleenpainuva kokemus, vaikka en tekniikasta oikein mitään ymmärtänyt. Tilaisuuden vetäjät kertoivat niin kiinnostavia asioita, että kaksi tuntia meni kuin siivillä, kiitteli toinen kierroksen päätyttyä. 📷

Kolmevuotias Eerik tarkasteli asiantuntevasti raivausauton ohjaamoa.

Hiekkasäkki painaa enemmän kuin viikonlopun ruokaostokset!



Varikolla riitti katseltavaa ja kuultavaa kaikenikäisille vierailijoille.



Aadan luovuus pääsi valloilleen.
"Nyt laitetaan kaikkea."
Ruut harjoittelee puikko-otetta
kouluttajan opastuksella.

Kalaoke palasi juurilleen

Ympyrä sulkeutui, kun harrastekerho Kalaoke kokoontui valmistamaan sushia 10-vuotisjuhlavuotenaan. Sushipöydästä kaikki alkoi.

Yhdeksän innokasta kokkikoululaista on valmiina oppimaan sushinvalmistuksen salat.

– Löyhytelkää riisiä, niin siitä tulee kiiltävää, kouluttaja **Sanna Warsell** opastaa. Johtokunnan kokoushuoneen pöytä notkuu erilaisia sushitäytteitä, kuten tonnikalaa, porkkanaa, avokadoa ja jättikatkarapuja. Miso-keitto höyryää kupeissa. Kohta aloitetaan.

Ajatus Kalaoke-kerhon perustamisesta syntyi vuonna 2004 niin ikään sushin äärellä, kun HKL:n silloiset työntekijät **Mervi Vatanen** ja **Pirjo Pakonen** olivat lounaalla. Pakonen ei ollut aiemmin syönyt sushia, eikä Vatanen ollut koskaan laulanut kalaokea. Näistä oivalluksista syntyi Kalaoke rkk, jonka toiminta-ajatuksena on kokeilla kaikenlaisia uusia asioita. Nimi viittaa tietenkin sushiiin ja karaokeen. Rrk tarkoittaa ratkiriemumakasta kerhoa.

Vaikka Kalaoke on nyt kymmenen vuotta perustamisensa jälkeen sushintekopuuhissa, kyse ei ole pyöreiden vuosien juhlistamisesta. Itse asiassa juhluvuosi oli unohtua kokonaan.

– Ehkä me juhlimme ensi vuonna, kun kymmenen vuoden kriisi on ohi. Emmehän me muutenkaan tee asioita aina perinteisellä tavalla, nauraa Kalaokeen sihteeri Ruut. Hän saattaa kommentillaan viitata esimerkiksi kerhon erikoiseen nimipolitiikkaan.

– Kalaokeessa kunkin jäsenen jäsen-nimi löytyy kalenterista hänen syntymäpäivänsä kohdalta, selventää Ruut, joka kerhon ulkopuolella tunnetaan **Paula Kunnaksena**.

Tärkeintä on yhdessä tekeminen

Ruut rullaillee sushia näppärästi, vaikka on ensi kertaa asialla.

– Pisteen paikka! hän toteaa ja Pasi, **Minna Kivioja**, nyökyttelee vieressä. Kalaokeen jäsenet ansaitsevat pisteen jokaisesta kokeilemastaan uudesta asiasta. Kymmenen pistettä kerännyt palokitaan kunniakirjalla.

Ruut on kunniajäsen, mikä tarkoittaa, että hän on saanut kymmenen kunniakirjaa – sata pistettä! Kymmenen Kalaoke-vuotensa aikana Ruut on siis ehtinyt kokeilla yhtä ja toista uutta.

– Olemme käyneet naurujoogassa ja syömässä etanoita, vierailleet mormonitemppelissä ja vaikka mitä muuta. Pikkujouluja juhlimme tänä vuonna hohtogolfaten, Ruut kertoo. Seuraavaksi ohjelmassa on ainakin retkiliustelua alkuvuodesta.

– Nyt tuli jytty! joku huikkaa sushiansa äärestä, ja suuri kokoushuone täyttyy naurusta jälleen kerran. Lautasella lötköttää valtava makirulla.

Aherruksen päätteeksi kokkikoulu-laiset ovat yhtä mieltä siitä, että hienoja tuli ja hyvältä maistuvat. Moni on taas kokemusta rikkaampi. Ruutin mukaan Kalaokeessa ei kuitenkaan lasketa pisteitä otsa kurtussa, vaan tärkeintä on porukassa tekeminen ja uudet elämykset.

– Tämä ei ole vakavaa puuhaa. Pait-si huvittelun me otamme hyvin vakavasti. ☒

Tule mukaan!

Kalaoke on avoin kaikille. Toiminnasta kiinnostuneet voivat ottaa yhteyttä Paula Kunnakseen (paula.kunnas@hel.fi). Jäsenyys on maksutonta ja velvoitteetonta, mutta ilmeisen kouluttavaa; koko kerhon elinkaaren aikana vain kolme jäsentä on eronnut. ☒



Teksti ja kuvat Elina Maunuksela

Hampurissa Hochbahnilla

Hampurin joukkoliikennejärjestelmän runkona on metro, Hochbahn, jota täydentää kattava bussiverkosto. Hochbahn on yksi vanhimmista metroista Euroopassa, yritys perustettiin jo vuonna 1911 rakentamaan ja operoimaan kasvavan kaupungin metroa. Ensimmäinen metrolinja avattiin 1912.

Hochbahn-nimi viittaa vanhimman metrolinjan rakenteeseen: rata kulkee ylhäällä kattojen tasalla. Uudemmat rataosat on painettu Hampurissakin maan alle, alimmillaan peräti 40 metrin syvyyteen. Ratkaisut johtuvat Hampurin maaperästä, sillä savimaahan on vaikea perustaa metrolinjaa.

Tänä päivänä Hampurissa on 105 kilometriä metrolinjaa ja sillä 91 asemaa. Matkustajamäärä on viime vuosina ollut voimakkaassa kasvussa.

Kaikkea tätä hallinnoidaan vuonna 2007 avatusta uudesta metrovalvomosta. Aiemmin Hochbahnilla oli

peräti seitsemän alueellista liikenteenohjauskeskusta, jotka uuden valvomon myötä päätettiin yhdistää. Valvomo sijaitsee erikoisessa paikassa: Hochbahnin yli satavuotiaassa pääkonttorissa, jonne rakennettiin valvomolle kokonaan uusi kerros.

Valvomossa istuvat samassa tilassa eri linjoja valvovat ryhmät, turvalvomo sekä matkustajainformaatiosta vastaava henkilö, joka hoitaa myös osittain meillä teknon valvomia järjestelmiä.

Turvallisuudesta asemilla huolehtivat turvalvot ja videokamerat vaunuissa ja asemilla. 📹



Hochbahnin rata on vanhalta osuudelta nimensä mukaisesti rakennettu maan pinnan yläpuolelle.



HKL:n hallintojohtaja Yrjö Judström pääsi testaamaan metron kuljettamista Hampurissa.



Hampurin metrovalvomossa eri toimijat istuvat samassa salissa kuten meilläkin – Hampurissa väliseiniä ei kuitenkaan tarvita.



Hampurin metrovaunuja on juuri uusittu.





© Andre Werske

Artic Würzburgin kaupunkiliikenteessä. Vaunu on saanut uuden värityksen lisäksi kylkeensä kokeilemaan kannustavat tekstiteippaukset.

Artic keräsi kiitosta Saksassa

Helsingin uusi raitiovaunu Transtech Artic on ollut näyttävästi esillä Euroopassa tänä syksynä. Syyskuussa järjestettyjen kiskoliikennealan InnoTrans-messujen jälkeen raitiovaunu oli kahden viikon ajan testiajossa Saksassa Würzburgin kaupungissa.

HKL-Raitioliikenteen yksikön johtaja **Pekka Sirviö** sanoo, että kun vaunu on testattu Helsingin haastavissa sääolosuhteissa ja vaihtelevaprofilisessa rataverkossa, se pärjää missä vain.

HKL:llä on uudesta raitiovaunusta toistaiseksi erittäin hyvät kokemukset. Paljon kertoo myös se, että Artic sai Saksan viranomaisen tyyppihyväksynnän testi-ajoon matkustajaliikenteessä

ennätyksellisen nopeasti, kertoo Sirviö.

Esittelykierros Euroopassa oli vaunuvalmistaja Transtechin järjestämä ja osa sen ponnisteluja saada vaunumallia myydyksi Helsingin lisäksi myös muihin Euroopan kaupunkeihin. Myös HKL:lle olisi hyödyllistä saada yhteistyökaupunki, jonka kanssa voitaisiin yhdessä kehittää esimerkiksi Articin hhuolto ja kunnossapitoa.

Würzburgissa kerätyt matkustajapalautteet Artista olivat hyvin positiivisia. Sen hiljaisuutta, pehmeää kulkua ja hyvää näkyvyyttä vaunusta ulos keuhuttiin. Palautteissa ehdotettiin useampaankin kertaan, että vaunun voisi jättää saman tien Würzburgiin.

HKL ei kuitenkaan luopunut omastaan: vaunu palasi matkustajien iloksi Helsingin liikenteeseen marraskuun lopulla. ☒

HKL täyttää

70 vuotta

vuonna 2015

Myllypuron aseman pohjoispäässä rakennetaan uutta sisäänkäyntiä

Myllypuron metroaseman peruskorjaus on edennyt niin, että aseman pohjoisen sisäänkäynnin purku- ja rakennustyöt käynnistyivät lokakuussa. Sisäänkäynti on suljettu talven yli. Pohjoinen sisäänkäynti puretaan kokonaisuudessaan ja tilalle rakennetaan uusi sisäänkäynti Jauhokujan sillalta. Rakennustöiden valmistuttua laituritasolle pääsee kahdella uudella hissillä ja kiinteitä portaita pitkin. Uusi sisäänkäynti valmistuu ensi kesänä.

Pohjoisen sisäänkäynnin rakennustöiden ajan laituritasolle on kulkuyhteys sekä eteläpään sisäänkäynnistä että väliaikaisesta sisäänkäynnistä Myllypurontieltä.

Tämän vuoden puolella käynnistyvät myös uuden laiturikatoksen rakennustyöt aseman pohjoispäässä. Rakennustyöt tehdään öiseen aikaan, joten ne eivät vaikuta metroliikenteeseen tai laiturialueella liikkumiseen.

Ensi kesänä työt siirtyvät aseman eteläpään Myllyaukion puolelle. Myllyaukion lippuhalli peruskorjataan ja lippuhalliin rakennetaan kolme liukuporrasta ja hissi.

Aseman peruskorjaus valmistuu kesällä 2016. ☒

HSL ajankohtaiset

Matkustajien tyytyväisyys on pysynyt Suomenlinnan lauttaliikenteessä korkealla tasolla vuodesta toiseen. Viime kesänä 91 prosenttia matkustajista antoi hyvän tai erittäin hyvän arvostuksen lauttaliikenteelle. Yleisarvosana oli 4,24 asteikolla yhdestä viiteen. Laiturijärjestelmän toimivuus ruuhkaisina aikoina saa kuitenkin kritiikkiä, ja laitureille toivotaan lisää penkkejä ja katoksia. Ajoneuvoa kuljettavien mielestä maksuautomaattien käyttö on helppoa ja ajoneuvon siirtäminen lautalle ja lautasta sujuvaa. Runsaasti avointa palautetta annettiin polkupyörän kuljetusmaksusta, jota pidettiin liian korkeana.

HSL:n lippujen hinnat nousevat ensi vuoden alussa keskimäärin 3,8 prosenttia. Korotukset kohdistuvat erityisesti kausi- ja arvolippuihin, kun taas kertalippujen hinnat pysyvät pääosin ennallaan. Sisäisen 30 päivän kausilipun hinta nousee

kolme euroa, 49,50 euroon. Korotusten taustalla ovat seudun merkittävät joukkoliikennehankkeet; Kehärata, liikenteeseen tilatut uudet SM5-junat ja uusi runkolinja 560 nostavat operointikustannuksia ensi vuonna noin 11,6 miljoonalla eurolla.

Kutsuplus-bussien liikennöintiä piteni marraskuun alussa tunnilla niin, että kyytiä saa nyt maanantaista perjantaihin klo 6–24. Asiakkaan tarpeen mukaan räätälöidyn palvelun pysäkillä pysäkillä kuljettavan Kutsuplussan suosio kasvaa vauhdilla. Lokakuussa tehtiin yli 8 600 matkaa. Viime toukokuusta matkamäärä on kasvanut 94 prosenttia. Aiemmin tänä syksynä Kutsupluss palkittiin Suomen parhaana asiakastekona. Palkinnon jakoi asiakkuusjohtamisen ammattilaisten yhteisö CXPA Finland. ☒



HKL:n nettisivut uudistuivat

HKL:n internetsivut osoitteessa www.hkl.fi ovat uudistuneet. Sivulla kerrotaan HKL:stä matkustajan näkökulmasta eli keskitytään HKL:n toimintaan ja palveluihin yksikköjaon sijaan. Etusivu on muuttunut entisen etusivun nähdessä: nyt sivuilla näkyvät suoraan mm. HKL:n sosiaalisen median päivitykset. Samoin etusivulla on mahdollista tehdä entistä enemmän kuvallisia nostoja sivujen sisällöstä. Nostoja on tehty mm. HKL:n rakennushankkeista kuten Myllypuron metroaseman peruskorjauksesta.

Aiempaa laajemmin sivuilla esitellään HKL:n

pyöräilypalveluja sekä esteettömyys- ja ympäristöasioita.

Sivujen ulkoasu on koko Helsingin kaupungilla yhteinen, ja tämän vuoksi myös sivujen ylänavigaatio ja ylä- ja alatunniste ovat koko kaupungilla yhteiset. Kaupunkilainen löytää tiedon entistä helpommin kaupungin sivuilta.

HKL:n nettisivut uudistettiin alkuvaiheessa vain suomenkielisten sivujen osalta. Ruotsin- ja englanninkieliset sivut uudistuvat vuodenvaihteen tienoilla. 📧

Hyvää Joulua

HKL:n koko henkilökunnalle!



Intraan avattiin henkilökunnan oma kanava

HKL:n Helmi-intraan on avattu henkilökunnan alue HKL:läisten omille jutuille ja muulle kevyelle sisällölle. Sivulle perustetulla keskustelupalstalla henkilöstön jäsenet voivat kysellä ja jutella keskenään työhön ja vapaa-aikaan liittyvistä aiheista. Keskustelupalsta julkaistaan aluksi kokeiluna.

Lisäksi uusilla sivuilla on muun muassa työntekijöiden esittelyjä, henkilökunnan osto- ja myynti-ilmoituksia sekä juttuja joukkoliikenteen hauskoista sattumuksista.

Millaista sisältöä sinä haluaisit henkilökunnan kanavalle? Lähetä vinkki viestintään: heli-anneli.valinen@hel.fi. 📧



Palvelusvuosia

Onnea!

40 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Rissanen Pekka 6.11.2014

30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

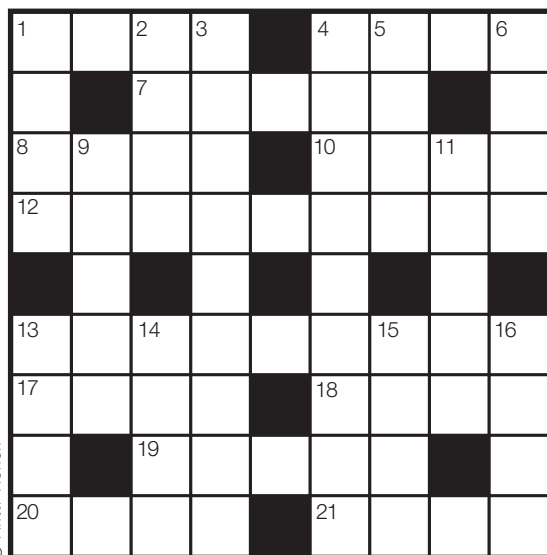
Roikonen Pertti 16.4.2014

Korpela Pekka 27.11.2014

Eläkkeelle

Ellonen Riitta	30.11.2014	kiinteistösihteeri	HKL:n palvelua	30 v 7 kk
Jalasmäki Pirjo	31.12.2014	siivoustyöntekijä		28 v 9 kk
Ojanen Pauli	31.12.2014	liikennetyöntekijä		41 v 11 kk
Sneitz Henry	31.12.2014	vanh.vaununkorjaaja		42 v 8 kk
Tartia Elina	31.12.2014	henkilöstöpalvelupäällikkö		43 v 10 kk

Sanat raiteilla



© Antti Ylönen

Vaakasuojaan: 1) Kalliala 4) Oitis 7) Uutterilla hikisiä 8) Paperi- tai pyykki- 10) Virtaavia 12) Arkadianmäellä 13) Usein ruskea 17) Vesillä 18) Laulaja Patricia 19) Työuran jälkeen 20) Lämmin juoma 21) Tiilitä

Pystysuoraan: 1) Perso 2) Kaula- tai korva- 3) Sillä saa alennusta 4) Viemäriputkessa 5) Koulukaupunki Englannissa 6) Ruskollinen 9) Brittilaulajatar 11) Kumi- ja muovialalla 13) Saranoilla 14) Nähtyjä 15) Huippuja 16) Soininvaara

Osallistu leffalippujen arvontaan lähettämällä yhteystietosi sekä ruuduista 2, 3, 6, 8 ja 16 muodostuva sana sähköpostilla kaisa.sikkila@hel.fi vuoden loppuun mennessä. Onnea arvontaan!



KAISANIEMI ON NYT HELSINGIN YLIOPISTO

KAISANIEMEN METROASEMASTA TULEE HELSINGIN YLIOPISTO

Kaisaniemen metroaseman nimeksi muutetaan tammikuussa Helsingin yliopisto. Ruotsiksi nimi on Helsingfors universitet ja englanniksi University of Helsinki. Nimenmuutoksesta päätti Helsingin kaupunginhallitus huhtikuussa.

Yliopisto viettää ensi vuonna juhlavuottaan, kun sen perustamisesta tulee kuluneeksi 375 vuotta. Helsingin kaupunki luovuttaa metroaseman uuden nimen lahjana Helsingin yliopistolle tammikuussa 2015, sillä yliopisto on kaupungille tärkeä yhteistyökumppani. Metroaseman nimikylttien uudistaminen käynnistyy tammikuun alkupuolella, ja samaan aikaan vaihdetaan metron asemakuulutukset sekä HSL:n metroinfo-julisteet asemilla ja metrohaarukat asemilla ja metrojunissa.



**HELSINGIN YLIOPISTO
AJATTELUN VOIMAA
1640-2015**

375



ONNITTELEMME 375-VUOTIASTA HELSINGIN YLIOPISTOAA

