

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 1 | 2014

**Koulu-
tuksella
paremmaksi
esimieheksi**

**Työhyvinvointi
rakentuu
yhteis-
hengestä**

**”Mahtava
yhtenäinen
kurssiporukka ja yhteishenki
– linjalla nähdään!”**

HKL:n joulukuussa valmistuneet
metrojunankuljettajat





© Liisa Joensuu

4



© Markku Laaksosen

10



© Elina Maunukseala

6



© Colourbox

11

3 Pääkirjoitus

Hallintomalliselvitys ehdottaa yhtiötä

4 Työntekijän päivä

Työsuojevaluuttutettu Merja Lehtinen

6 Koulutettu esimies on parempi johtaja

7 Näkökulma

Epävarmuudesta selkeyteen, muutosvastarinnaasta uuteen alkuun

8 Kumppanit

Miljoona matkaa päivässä

9 Kuinka se toimii?

Asetinlaite valvoo metron kulkua

10 Metrojunan mallikappaleesta hahmottaa jo tulevan

11 Työhyvinvointikyselyn satoa

12 Matkalla

Barcelonan joukkoliikennettä ei turhaan kehuta

13 Vapaalla

Metkaa kalastamista

14 Lyhyesti

15 Palvelusvuosia



© Elina Maunukseala

12



© Liisa Joensuu

13



© Kaisa Sikkilä

15

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 kesäkuussa.

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

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:

Metrojunankuljettajakurssi 1/2013
Kuva: Elina Maunuksela

Ulkoasu ja taitto:

Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:
Uusimaa 2014

Paperi:
Galerie Art Silk 130g
ISSN 0786-9657

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



Osakeyhtiö olisi joustava vaihtoehto

HKL:n hallintomallia selvitelletty työryhmä julkisti raporttinsa 13.2. Raportissa esitetään, että HKL tulisi yhtiöittää kokonaisuutena 1.1.2015 alkaen. Pidemmän aikavälin näkymänä on, että yhtiöitetty HKL Oy tulee jakaa kahtia, operoinnista ja infran ylläpidosta vastaavaan Raideliikenne Oy:öön ja ratojen, asemien sekä varikojen omistuksesta, hallinnoinnista ja kehittämisestä vastaavaan Infra Oy:öön.

Selvitysryhmän käyttämien ulkopuolisten asiantuntijoiden tulkinta oli, että varainsiirtoveroa ei yhtiöittämisestä jouduttaisi maksamaan. Samana päivänä kun raportti julkaistiin tuli kuitenkin julkisuuteen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu, joka saattaa vaikuttaa tehtyyn tulkintaan. Tätä kirjoitettaessa työryhmä on ottanut muutaman viikon aikalisän, jonka aikana selkiytetään, mitä polkua tästä tullaan menemään eteenpäin.

Tarve HKL:n yhtiöittämiseen liittyy oman roolimme ja toimintaympäristömme muutokseen. Vuoden 2009 loppuun asti liikelaitos on ollut HKL:lle sopivin organisaatiomalli, koska HKL vastasi Helsingin joukkoliikenteen järjestämisestä ja samalla tuotti joukkoliikennepalveluita. Juuri tällaista toimintaa varten liikelaitos onkin rakennettu; päättämään kaupunkilaisille tarjottavista palveluista ja niiden hinnoista ja samalla tuottamaan kaupunkilaisille palveluita.

Vuoden 2010 alussa tilanne muuttui. Vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä ja päätösvalta tarjottavista palveluista ja niiden hinnoista siirtyi HSL:lle. HKL:stä tuli tällöin liikennepalveluiden tuottaja, joka samalla vastaa Helsingin joukkoliikenneinfran omistamisesta, hallinnoista, ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Palveluiden tuottamiseen parhaiten soveltuva malli on osakeyhtiömalli ja tähän suuntaan selvitysryhmän mielestä HKL:ää tulisi nyt reivata.

Kyse ei ole kuitenkaan vain tästä hetkestä ja lähivuosista. Koko Helsingin seudun joukkoliikenteen menestymisen kannalta on keskeistä, että raideliikenne laajenee ja seudullistuu. Tämä merkitsee sitä, että seudulla toteutetaan myös uusia, seudullisia raideliikennehankkeita. Näitä ovat ainakin Raide-Jokeri, Pisara-rata, Östersundomin metro ja Kivenlahden metro. Ei ole ollenkaan tarkoituksenmukaista, että kutakin hanketta varten luodaan uusi toteuttajaorganisaatio, joka kerää oman asiantuntemuksensa ja osaamisensa. Helsingin seutu on sen verran pieni alue, että raideliikenteen kehittämisen osaaminen on keskitettävä yhteen organisaatioon. Tällainen olisi tulevan Infra Oy:n pohjalle rakentava organisaatio. Tähän tilanteeseen valmistautumista olisi HKL:n yhtiöittäminen.

Itse katson, että tuottajatoimintoja olisi syytä harjoittaa siihen sopivalla mallilla eli yhtiömallilla. Se on joustava, se voi reagoida nopeasti muuttuneisiin tilanteisiin ja sillä on tällöin edellytykset muuttaa omaakin organisaatiotaan määrätietoisesti ja nopeasti silloin, kun siihen aiheutta ilmenee.

Matti Lahdenranta
toimitusjohtaja
HKL

Osakeyhtiömalli sopii palveluiden tuottajalle.





kello 9.00

Hakaniemen metroaseman tuleva remontti keräsi palaveriin projekti-insinööri Mikko Halosen (selin vasemmalla), rakennuttajapäällikkö Timo Juolevin, raitiovaununkuljettaja Mikko Hopeavirran, Merja Lehtisen, liikennepäällikkö Eija Tuomosen ja työvuorosuunnittelija Kalle Muilun.



kello 10.35

Matkalla työhuoneelle Koskelan varikolle. Merja kulkee paljon henkilöautolla, sillä työpäivien palapelejä on muutoin vaikea pitää kasassa.



kello 9.20

Kuljettajien väistötilat puhuttivat palaverissa. Remontti alkaa suunnitelmien mukaan syksyllä ja kestää kaksi vuotta. Kuljettajat muuttanevat Toiselle linjalle metroaseman alakertaan.

Teksti ja kuvat Liisa Joensuu

Päivä työsuojeluvaltuutetun matkassa

Tahdikkaasti työntekijän tukena

Työsuojeluvaltuutettu Merja Lehtisessä on hyvän ystävän piirteitä: hän kuuntelee, tukee ja välittää. Hän varmistaa taustalla työntekijöiden hyvinvointia – muttei taistellen vaan tahdikkaasti.

Kun Merja Lehtinen valittiin työsuojeluvaltuutetuksi ensimmäisen kerran kahdeksan vuotta sitten, työnantaja ja valtuutettu nähtiin helposti taisteluparina. Merjan mukaan sarvien kalistelu ei kannata.

– En mielelläni lyö nyrkkiä pöytään, mutta voin toki senkin tehdä, jos on tarvetta. Mielestäni on hyvä tehdä itsensä uskottavaksi muulla tavalla. Siihen tarvitaan oman kannan perustelua, mutta siten yhteisymmärrys löytyy paremmin. Valtuutettu on linkki työntekijän ja työnantajan välissä. Voin auttaa löytämään yhteisen tien vaikeissa tilanteissa.

Merja haluaa olla ennen kaikkea yhteistyökumppani ja asiantuntija. Hänen tapansa toimia on edetä rauhallisesti ja nukkua tarvittaessa yön yli. Siten sälän joukosta erottuu olenainen.

– Jos saan ärhäkän yhteydenoton, jossa edellytetään nopeaa toimintaa, tiedän että minulla on asiasta selkeämpi käsitys vasta seuraavana päivänä. En halua tehdä kovin nopeasti mitään. On katsottava kokonaisuus ensin ja keskusteltava asiasta.

Työ on tehnyt Merjasta hyvän kuuntelijan, ja sana lienee levinnyt, sillä hänen puhelimensa soi kaiken

aikaa. Tammikuisen työpäivänsä hän on aloittanut kello seitsemän, koska varhain aamulla on helpoin keskittyä paperitöihin. Myöhemmin päivä on täynnä tapaamisia ja puheluita.

Kuljettajasta valtuutetuksi

Työsuojeluvaltuutettu on kaikkien HKL:n työntekijöiden edun valvoja, tosin esimiehillä ja asiantuntijoilla on oma valtuutettu. Merja saa yhteydenottoja laajalla skaalalla sisäilmavalituksesta ilmapiiriasioihin sekä työturvallisuudesta terveydellisiin ja teknisiin aiheisiin.



kello 11.00

Työhuoneella lukuisat sähköpostit ja puhelimeen jätetyt viestit odottavat purkajaansa. Uudet puhelut keskeyttävät purkutytön.



kello 12.00

Merja tapaa säännöllisesti pääluottamusmiehiä Pekka Hirvosta (vasemmalla) ja pääluottamusmies Kari Uusikumpua miesten omassa ”politiyroossa”. Päivän agendana oli metron tekninen valvonta.



kello 14.00

Toimistotyöt jatkuvat. Merja seuraa tarkasti tilastoja työtaturmista ja turvallisuuspoikkeamista.



kello 15.20

Koskelan varikon kahvihuoneeseen saatu Selätin tuntui tehokkaalta vehkeeltä. Vieressä myhäilee raitiovaununkuljettaja ja hallimies Jarmo Lyly.



kello 15.00

Koskelan varikolla oli syytä käydä tarkistamassa, missä vaiheessa raitiovaunujen ajokahvan ergonomian parantaminen on. Meneillään oleva projekti alkoi viime syksynä.



kello 15.45

Kotiin Malmille. Merjalla on paha tapa ottaa papereita mukaan, mutta kotona odottaa hyvä keskustelukaveri: aviomies on eläkkeellä oleva raitiovaununkuljettaja.

Lähes 30 vuotta HKL:ssä työskennelleenä Merjan on yleensä helppo mieltää aiheet, joista yhteydenottoja tulee. Hän tuli taloon vuonna 1985 raitiovaununkuljettajaksi ja saattaa joskus ajaa ratikkaa vieläkin ylitöinä viikonloppuna. Ammattitaidon säilyminen ja työn arjessa kiinni pysyminen on tärkeää.

– Kuljettajana olin aktiivinen ammattiyhdistyksessä ja se, joka aina puuttui kaikkeen. Siksi minua pyydettiin aikanaan osallistumaan työsuojausvaltuutetun vaaleihin. Toisella kaudella ei ollut edes vastaehdokasta, ja viimeisimmät vaalit voitin ihan

reilusti, kolmatta kautta läpi käyvä Merja sanoo.

Melkein minuuttiaikataulu on usein tässäkin työssä. Aikaa verottavat säännölliset kokoukset kuten viikko-palaveri, yhteistyötoimikunta, työsuojausryhmä ja ammattiyhdistysten kokoukset. Lisäksi tulevat erilaiset tarkastukset ja työpaikkaselvitykset.

– Vaikka minulla on lista päivän töistä, tehtävät voivat muuttua lennosta. Jos työntekijältä tulee avunpyyntö, se menee kaiken muun ohi. Mukavaa tässä on se, että kuulen mitä talossa tapahtuu ja että pystyn auttamaan ihmisiä. ☒



Matkalla paremmaksi esimieheksi

Johtamisella ja työhyvinvoinnilla on suora yhteys toisiinsa: mitä paremmat arvosanat johtaminen saa työhyvinvointikyselyssä, sitä paremmaksi arvioidaan myös työtyytyväisyys. HKL:ssä asiaan tartuttiin aloittamalla laaja esimiesten valmennus parempaan johtajuuteen.

Koko koulutusohjelma kestää lähes puoli vuotta ja se sisältää viisi eri jaksoa. Jaksoissa keskitytään niin henkilöjohtamiseen, prosesseihin, pitkän aikavälin suunnitteluun kuin talousasioihinkin.

– Meillä on paljon puhuttu esimiestyön tärkeydestä ja johtamisen kehittämisestä, mutta nyt vasta saimme koulutuksen, joka kattaa koko esimieskunnan, sanoo HKL:n toimitusjohtaja **Matti Lahdenranta**.

– Jokaisen esimiehen tehtäviin kuuluu toiminnan kehittäminen ja

jatkuva parantaminen. Katse tulee pitää tuloksissa. Tuloksia ei kuitenkaan tehdä toimistopöydän takana: esimiehen rooli on ratkaiseva itse työn tekemiselle.

Erilaiset esimiehet, yhteiset toimintamallit

Koulutuksen tavoitteena on paitsi antaa esimiehille konkreettisia työkaluja toimia muuttuvassa työyhteisössä, myös yhtenäistää toimintatavat HKL:n eri yksiköissä ja toiminnoissa. Tässä on omat haasteensa, sillä

koulutus kattaa talon kaikki esimiehet lähiesimiehistä yksikön johtajiin ja asiantuntijoihin, yhteensä noin 140 henkilöä.

Toisaalta näin on myös hyvä, tuumaavat ensimmäiseen koulutukseen osallistuneet **Artturi Lähdetie** infrapalveluista, **Salar Mohammad** metroliikenteestä ja **Tero Hagberg** raitioliikenneyksiköstä. Esille tuli muun muassa seuraavia ajatuksia:

– *On hienoa, kun mukana on eri yksiköiden esimiehiä, voi vaihtaa käytäntöjä. Eri yksiköissä johtamisjärjestelmän kehittäminen on niin eri tasolla.*

– *Tarjoaa mahdollisuuden kehittää koko taloa.*

– *Meillä tuotannossa laadun kehittäminen on jo tuttu juttu ja sen eteen on tehty paljon: mielenkiintoista nähdä, millä tasolla asia on muissa yksiköissä.*

– *Koulutusta voisi tarjota myös työntekijöille!*

Ennakkokyselyssä ensimmäisen ryhmän esimiehille nousivat esiin tarve

Laatu ja prosessit tarkastelussa

Esimiesvalmennuksen aloitti kahden päivän koulutuskokonaisuus, jossa pureuduttiin laatuajatteluun, palveluketjuihin ja prosessien johtamiseen. Tausta-ajatuksena nostettiin esille se, että menestyksen avaimet ovat prosessien hallinnan lisäksi todella paljon vuorovaikutuksessa ja kommunikoinnissa. Koulutuksen veti konsultti **Markku Ukkonen**.

Käytännön esimerkkien kautta valmennettaville tuotiin esille työkaluja ja käytäntöjä kuinka kehittää toimintaa. Ongelmien ja kehittämistarpeen tunnistaminen on ensimmäinen askel ratkaisujen löytämisessä. Lisäksi toiminnoissa pitää aina muistaa ajatellaan myös kokonaisuutta ja toimintojen liittymistä

toisiinsa: soaoptimointi ei tuota hyvää lopputulosta.

Kurssilaiset saivat myös omien esimerkkien kautta pohtia sitä, kuinka paljon ja millä tavalla meillä tapahtuu hukkaa – joko työaikaa menee hukkaan tai tehdään turhaa työtä. Hukkaa löytyi HKL:stäkin eli laatua ja tehokkuutta voisi parantaa myös tätä kautta.

Keväällä seuraavien koulutuspäivien aikana ensimmäinen ryhmä pureutuu henkilöjohtamiseen, itsetuntemuksen merkitykseen johtamistyössä sekä työhyvinvointiin. ☒

Liikennepeili seuraa ensimmäisen esimiesvalmennuksen etenemistä vuoden 2014 lehdissä.



saada yhtenäinen linja kaikille esimiehille, työkaluja ja ratkaisumalleja hyvien esimerkkien ja käytäntöjen kautta, kokemusten vaihtaminen ja apua ristiriitailanteiden ratkaisemiseen.

Ensimmäinen kurssi ”testijakso”

Valmennuksen toteuttaa Oiva-Akatemia ja se on suunniteltu yhdessä HKL:n kanssa. Koko koulutus ja kaikki 140 HKL:läistä on koulutettu kahdessa vuodessa. Kaikkiaan noin 20 hengen ryhmiä starttaa tänä vuonna kolme ja ensi vuonna neljä: yhden ryhmän koulutus vie 7,5 päivää. Kouluttajia on mukana niin HKL:stä, Oiva-Akatemiasta kuin kaupunkiorganisaation ulkopuoleltakin.

– Ensimmäisen pilottiryhmän antama palaute on arvokasta, sen perusteella ja voimme viilata koulutuksen sisältöä, sanoo **Jarmo Ristola** Oiva-Akatemiasta.

Jarmo Ristola toivoisi, että koulutuksesta jäisi osallistujille käteen paitsi ajatuksia, myös kykyä ajatella.

– Opittaisiin ajattelemaan kokonaisuutta ja toimintamalleja, mietittäisiin hetken ennen toimintaa. Vuorovaikutuksessa on tärkeää muistaa, että ajattelua muuttamalla voidaan muuttaa käytäytymistä. ☒

Ensimmäiset koulutettavat toimivat ”testiryhmänä”, jonka kommenttien perusteella koulutuksen sisältöä vielä hienosäädetään.



Epävarmuudesta selkeyteen, muutosvastarinnasta uuteen alkuun

Vuoden 2009 alussa silloinen työpaikkani, rakennusviraston HKR-Tekniikka muuttui kahden muun tuotanto-osaston kanssa itsenäiseksi virastoksi, rakentamispalveluksi. Jo vuoden 2010 alusta viraston nimi oli Stara ja tuotanto-osastoja seitsemän.

Staran alku oli erikoinen. Toimitusjohtaja ja hallintopäällikkö oli rekrytoitu yksityiseltä sektorilta, ja he aloittivat samana päivänä kuin uusi nettobudjetoitu virasto. Uusi johto ja sen kova muutosvauhti eivät miellyttäneet kaikkia. Huhut liikkuiivat työyhteisössä ja maaperä oli otollinen muutosvastarinnalle.

Keväällä 2010 ilmoitettiin alkavan kaikille Staran esimiehille suunnattu ESKO-esimieskoulutusohjelma. Sen tarkoituksena oli jalkauttaa uutta strategiaa, yhtenäistää viraston käytäntöjä ja vahvistaa esimiestaitoja. Yksi sen keskeisistä tavoitteista oli henkilöstön sitouttaminen uuteen organisaatioon.

Odotin koulutusta kuin kuuta nousevaa. Nyt saataisiin vastauksia ja tietoa.

Koulutettavien määrä oli suuri, joten koulutus oli jaettu kolmeen eri ryhmään. Jokaisessa ryhmässä oli esimiehiä kaikista Staran eri yksiköistä. ESKOn aikana eri osastot ja niiden esimiehet tulivat tutummiksi. Näin sain todeta Staran monialaisuuden, ammattitaidon ja sen, millä ammattiyhdistyksellä virastossa suhtaudutaan omiin töihin.

Koulutus vastasi mieltä askarruttaneisiin kysymyksiin, ja minkä koin vielä tärkeämmäksi, avasi näkemään itse Staraa selkeämmin.

ESKOn myötä myös organisaatiomuutoksen tavoitteet ja toimenpiteet alkoivat selkiytyä alkuepäilyistä huolimatta.

Oli häikäisevää huomata kuinka hienoja ihmisiä virastossa on töissä ja kuinka monen alan huippuosaamista virasto edustaa. ESKO-koulutuksen eri osa-alueita vetivät eri kouluttajat, talon omasta väestä erinomaisiin ulkopuolisiin kouluttajiin.

Ihan kaikessa ei ESKOkaan onnistunut. Kesken koulutuksen silloinen toimitusjohtaja ja organisaatiomuutoksen alullepanija siirtyi toisen työnantajan palvelukseen. Se oli takaisku, kaikki avainhenkilöt olisi kannattanut sitouttaa etukäteen näin mittavaan ja tavoitteiltaan tärkeään koulutukseen.

Mitä sitten ESKOsta jäi käteen? Kaiken opin lisäksi hyödyksi jäi oman viraston henkilöstön, ammattitaidon ja kollegoiden syvällisempi tuntemus, viraston tavoitteiden ja toimintatapojen selkiytyminen sekä varmuus siitä, että yhdessä tästä tulee hyvä virasto – erinomainen, etten sanoisi. ☒

Jari Mikkola
Työpäällikkö
Stara





Suunnittelija
Arto Siitonen on
mukana muun muassa
Pisararadan
hankeryhmässä.

HSL eli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on pantu paljon vartijaksi. Sen harteilla on pääkaupunkiseudun ihmisten liikkuminen, eikä se ole vähäistä: HSL:n järjestämässä liikenteessä tehdään 360 miljoonaa matkaa vuodessa.

Miljoona matkaa päivässä

”HSL liikuttaa meitä kaikkia.”

Paljon esillä ollut iskulause pitää hyvin paikkansa, sillä lähes jokainen pääkaupunkiseudulla käyttää HSL:n järjestämiä joukkoliikennepalveluja: busseja, raitiovaunuja, metroa, lähijunia tai Suomenlinnan lauttaa.

HSL:n käsissä on melkoinen pala-peli. Se hoitaa linjasto- ja aikataulu-suunnittelun eli päättää mistä, minne ja mihin aikaan mikin liikenneväline kulkee. Ja ennen kuin yksikään liikenneväline kulkee, on tehtävä liikennepalvelujen vaatimat hankinnat ja luotava niille toimintaedellytykset.

HSL vastaa koko Helsingin seudun liikennejärjestelmästä ja sen suunnittelusta ja tekee myös liikennetutkimuksia ja -ennustuksia. Tällä hetkellä HSL on toimivaltainen viranomainen seitsemän kunnan alueella, ja odotettavissa on, että sen palvelut laajentuvat kattamaan peräti 14 kuntaa. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään jo tällä hetkellä Järvenpäästä, Nurmijärveltä, Tuusulasta, Hyvinkäältä, Mäntsälältä, Vihtiä ja Pornaista myöten.

Matkustajien arjessa HSL näkyvimmän matkalippu- ja informaatiojärjestelmiensä, asiakaspalvelunsa, viestintänsä sekä lippujen tarkastuksen kautta. Harva tietää, että myös kaukoliikenteen junien lipuntarkastajat koko Suomessa ovat HSL:n leivissä.

Tilaaajan ja tuottajan tiivistä yhteistyötä

Vaikka HSL:n perustamisesta tulee kesällä kuluneeksi jo viisi vuotta, moni miettii yhä, mikä ero on HKL:llä ja HSL:llä. Lyhyesti: HSL on liikenteen järjestäjä ja tilaaja, HKL

on puolestaan operaattori, joka tuottaa ratikka-, metro- ja lauttapalvelut HSL:lle.

Samalla tavalla HSL:n kumppaneita ovat bussiliikenteen liikennöitsijät ja VR. Tätä kutsutaan joukkoliikenteen tilaaja-tuottajamalliksi. Se on toiminut hyvin, ja HSL visioi, että vuonna 2018 Helsingin seudulla on Euroopan toimivin liikennejärjestelmä ja tyytyväisimmät joukkoliikenteen käyttäjät. Siihen mennessä järjestelmässä ovat mukana myös kehärata ja länsimetro.

– HSL:n tunnettuus ja maine ovat hyvällä tasolla, ja asiakkaiden tyytyväisyys on koko ajan parantunut. Yli 80

Mitä HSL tekee?

- Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta
- Suunnittelee ja järjestää Helsingin seudun joukkoliikenteen
- Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut
- Järjestää lippujen myynnin ja tarkastuksen
- Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajaviestinnästä



Reijo Mäkinen ja Suvi Rihtniemi kertovat HSL-alueen laajenevan metropolihallinnon myötä aikaisintaan 2017. Joukkoliikenne tukeutuu lähivuosina painotetusti raideliikenteeseen, metroom, ratikkaan ja lähijuniin.

prosenttia matkustajista on tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä liikennepalveluihin. Parhaita arvosanoja saavat metro, ratikat ja Suomenlinnan lautta. Nyt kun lähijunien kulku on saatu säännöllisemmäksi, tyytyväisten osuus on tässäkin palvelussa kasvanut, kertoo HSL:n toimitusjohtaja **Suvi Rihtniemi**.

Uudistuvia järjestelmiä

HSL palvelee yhä painotetummin kokonaista metropolialuetta, joten joukkoliikennettä on suunniteltava yli kuntarajojen. Se tarkoittaa uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään ja vyöhykejärjestelmään siirtymistä lähivuosina.

– Lippu- ja informaatiojärjestelmä valmistuu vuoden 2015 lopussa ja se otetaan käyttöön aikaisintaan vuoden 2017 alussa. Sen hankinta-arvo on 90 miljoonaa euroa, ja siihen liittyy yli 10 000 laitetta lippuautomaateista kuljettajien laitteisiin, kertoo osastonjohtaja **Reijo Mäkinen**.



© Helsingin City Photo Competition at Flickr.com/Viili Foto

Kun kaikki liikennemuodot otetaan huomioon, HSL-alueella on arkaamuisin 25 000 lähtöä.

HSL:ää työllistävät myös Etelä-Espoon bussiliikenteen järjestäminen metron syöttöliikenteeksi sekä raideverkon vieminen uusille alueille.

Suunnittelusta se alkaa

HSL:n palveluksessa on noin 350 ihmistä. Heistä puolet työskentelee asiakaspalvelussa ja matkalippujen tarkastuksessa. Hallinnon ja erilaisten suunnittelijoiden koulutustaustat ovat moninaiset hallinto-

tieteilijöistä ja diplomi-insinööreistä maantieteilijöihin, ekonomeihin ja maistereihin.

Yksi liikennesuunnittelijoista on **Arto Siitonen**. Hänelle kuuluvat pitkän aikavälin suunnitelmat kuten Pissararata ja Keski-Pasilan raitiotiehankkeet.

– Pissararadasta tehdään hankesuunnitelmaa. Keski-Pasilaan on tulossa uusi silta nykyisen rinnalle. Joukkoliikenteen olot paranevat, kun vanhan sillan aiheuttama pullonkaula saadaan avattua. ☒

Asetinlaite valvoo metron kulkua

Asetinlaite on metron liikenteenohjausjärjestelmän keskeinen osa, joka takaa junan turvallisen kulun. Se muun muassa kääntää vaihteita sekä valvoo ja tekee ohjauksia. Näin junat kulkevat halutulla tavalla.



Huoltomestari Risto Virtanen on ollut mukana järjestelmän käyttöönotossa vuodesta 1980. Ensimmäiset laitteet olivat releasetinlaitteita, nykyiset toimivat elektronisesti.

Asetinlaite on itse asiassa kokonainen järjestelmä. Siihen kuuluvat radalla olevat vaihteet, opastimet ja raidevirtapiirit sekä asetinlaitehuoneissa sijaitsevat laitteistot. Asetinlaitehuoneita on Hakaniemen, Herttoniemen, Kontulan ja Vuosaaren asemilla sekä metrovarikolla.

Raidevirtapiiri tunnistaa junan kulun. Kun juna kulkee kiskoilla, sen akseli oikosulkee kiskon, ja järjestelmä tunnistaa junan sijainnin. Junan liikkeet siirtyvät automaattisesti asetinlaitteeseen. Asetinlaite ohjaa opastimet joko ajon salliviin tai kieltäviin asentoihin. Jos kahden opastimen välillä on juna, järjestelmä huolehtii siitä, ettei samalle välille pääse toista junaa.

Koko metrorata on jaettu asetinlaitteiden hallinnoimiin pätkiin. Esimerkiksi Hakaniemen asetinlaite takaa Ruoholahden ja Kalasataman välin turvallisuuden ja Herttoniemen laite ohjaa junia Itäkeskukseen asti. ☒

Metrojunan mallikappaleesta hahmottaa jo tulevan

Helsingin uuden metrojunan rakentaminen käynnistyy tänä keväänä CAF:n tehtaalla Zaragozassa. Pelkkien piirrosten tai 3D-mallin perusteella ei metrojuna kuitenkaan synny: M300-junasta valmistettiin syksyllä samankaltainen maketti eli mallikappale, joka tehtiin parisen vuotta sitten uudesta raitiovaunusta.

Malli oli loppuvuodesta HKL:n kuljettajaryhmän ja projektiryhmän sekä projektin ohjausryhmän ihmeteltävänä CAF:n alihankkijan tehtaalla Barcelonan lähellä. Vierailuilla kerättiin mielipiteitä mallissa toteutetuista ratkaisuksista niin, että täysin vääriksi tuomittavia ratkaisuja ei toistettaisi varsinaista metrojunaa rakennettaessa. Tässä vaiheessa yksityiskohtien muuttaminen on vielä mahdollista – myöhemmin muutokset maksavat huomattavasti enemmän.

Javier Garcia kertoo, että tavallisesti kuljettajapaneeli rakennetaan automaattijuniin junan sivuseinälle. Helsingin uudessa metrojunassa se on kuljettajien ergonomian vuoksi edessä.

– Maketti auttaa hahmottamaan junan designia ja ulkonäköä eri tavalla kuin 3D-malli. Myös eri osien väliset suhteet – esimerkiksi tukitankojen etäisyydet – hahmottuvat maketista paremmin, samoin värit. Maketista on paljon konkreettista apua suunnittelussa, sanoo **Javier Garcia**, CAF:n projektipäällikkö M300-projektissa.

– Aina makettia ei tehdä, mutta usein se kannattaisi: malli antaa tilaajalle kuvan siitä, millainen junasta tulee.

Kuljettajat arvioivat ohjaamon

M300-juna rakennetaan automaattiseksi, mutta ennen täysautomaatisoitua liikennettä kuljettajat pysyvät junissa toista vuotta. Tämän vuoksi junassa on väliseinällä matkustamotilasta

erotettu, myöhemmin purettavaksi suunniteltu ohjaamo.

Kuljettajien ja projektitiimin vierailulla kuljettajien edustajat saivat sanoa sanansa tulevasta ohjaamosta ja sen ergonomiasta.

– Maketti oli hyvin tehty, eikä ohjaamossa mitenkään erityisesti näkynyt, että se on väliaikainen, sanoo kuljettajien luottamusmies **Kirsi Hölttä**.

Kuljettajaryhmän jäsenet löysivät kuitenkin useita yksityiskohtia, jotka kannattaa varsinaiseen junaan rakentaa toisin.

– Annoimme palautetta esimerkiksi etulasin aurinkoverhosta ja jalkatilan tilavuudesta. Lisäksi ajopöydässä hätäpysäytyskahva on nykyisiin juniin nähden toisella puolella, se luvattiin vaihtaa, kertoo Kirsi.

Kuljettajaryhmään kuuluvat Kirsin lisäksi **Jaanika Salo** ja **Uolevi Korteniemi**. Ryhmä on yhtä mieltä siitä, että matka maketille oli ehdottoman hyödyllinen.

– Emme olisi kaikkia muutettavia asioita osanneet kunnolla ajatella pelkkien kuvien perusteella.

Isoveljensä näköinen

M300-sarjan ulkonäkö muistuttaa Helsingin aiempia metrojunia, erityisesti M200-sarjalaisia. Kyse on ennen kaikkea tilaajan toiveesta: HKL ei halunnut kovin erinäköistä junaa. Muotoilussa on käytetty apuna CAF:n omaa muotoilutiimiä, kertoo Garcia.

Toki junan ulkonäkö myös poikkeaa aiemmista – jo sen vuoksi, että tämä juna rakennetaan automaattiseksi. Lisäksi junat on varustettu ilmastoinnilla, jonka vuoksi junan katossa näkyvät ilmanpuhaltimet.

HKL valmistelee parhaillaan makeitin toimittamista Helsinkiin. Jos sopiva paikka löytyy, voisivat siihen päästä tutustumaan niin erityisryhmät, media kuin junan tulevat matkustajatkin. ☒

Kirsi Hölttä oli tyytyväinen kuljettajan penkkiin ja sen helpposäätöisyyteen.



Työhyvinvointikyselyn satoa

HKL:ssä saa apua työkavereilta, mutta esimiestyöhön, kehityskeskusteluihin ja sisäiseen tiedonkulkuun kaivataan kohennusta, kertoo tuorein työhyvinvointitutkimus.

Viime marraskuussa tehdyn tutkimuksen tulosten mukaan kaikissa HKL:n yksiköissä henkilökunta oli tyytyväisintä työtovereilta saatuaan apuun, perusteitänsä selkeyteen ja omaan fyysiseen ja henkiseen työkykyyn. HKL:läisten antamat arvosanat näistä osa-alueista kipuivat yli 4:ään asteikolla 1–5. Työhyvinvointitutkimuksen tulokset ovat toistuneet pitkälti samankaltaisina viime vuosina, tosin viimeisimmässä kyselyssä oli pientä alenemaa tutkimuksen kaikilla osa-alueilla.

Vastausprosentti nousi edellisvuoden 77 prosentista 81 prosenttiin. Kriittisimmin HKL:läiset arvioivat kehityskeskustelujen ja työhyvinvointikyselyjen hyödyllisyyttä sekä muun muassa tiedonkulkua työyhteisössä.

– Kehityskeskustelujen tärkeys on ollut paljon esillä esimieskoulutuksissa, sanoo henkilöstöpalvelupäällikkö **Elina Tartia**.

– Koulutuksissa on puhuttu ja harjoiteltu sitä, miten kehityskeskustelussa käsitellään vaikeita asioita ja arvioitu, mitä hyötyä keskustelusta on.

Kehityskeskustelu on esimiehen ja alaisen vuorovaikutusta: hyvä keskustelu ei synny vain toisen osapuolen

aktiivisuuden varassa. Vuorovaikutuksen parantaminen on yksi tärkeä alue, jossa niin esimiehet kuin alaisetkin voivat tuoda kortensa kekoon.

– Kehityskeskustelun sujuminen on molempien, sekä esimiehen että alaisen vastuulla, vaikka vetovastuu onkin esimiehellä. Jos molemmilla on halu puhua työhön liittyvistä asioista, siihen tarjoutuu tilaisuus kehityskeskustelussa. Parhaiten kehityskeskustelujen käymisen oppii keskustelemalla ja kokemusta kartuttamalla.

Kahvipöytäkeskustelua

Tutkimuksessa ilmeni myös, että työyhteisöjen sisäisessä tiedonkulussa ja yhteisten asioiden käsittelyssä olisi parannettavaa.

– Eräässä yrityksessä otettiin tavaksi kokoontua porukalla esimiehen kanssa aamuisin ja käydä läpi sen hetkiset työhön ja yrityksen toimintaan liittyvät asiat. Tuolla yksinkertaisella menettelyllä he saivat paljon parannuksia työhyvinvointiin ja työnkulkuihin. Tällaista tapaa on käytössä HKL:ssäkin ja sitä kannattaisi laajentaa, Elina ehdottaa. ☒

Työhyvinvointikyselyn tulokset HKL:n Helmi-intrassa
Henkilöstö > Työsuojelu ja työhyvinvointi > Työhyvinvointitutkimukset

HKL mukaan Kunta10-kyselyyn

Työhyvinvointitutkimuksen tuloksia on hyvä käsitellä työporukoissa esimiehen johdolla. Yhdessä voi pohtia esimerkiksi sitä, miten kyselyssä esiin tulleita epäkohtia saataisiin korjattua ja miten asioihin voidaan yhdessä vaikuttaa.

HKL:ssä on tehty Helsingin kaupungin yhteistä työhyvinvointikyselyä nyt 11 kertaa. Ensi syksynä kaupunki osallistuu ensimmäistä kertaa Kunta10-kyselyyn, joka on valtakunnallinen, työhyvinvointikyselyä laajempi kysely. Kunta10-kysely tehdään kahden vuoden välein. Kyselyssä on mukana tällä hetkellä kahdeksan Suomen suurinta kaupunkia. ☒



Tätä mieltä

Kysyimme muutamalta HKL:läiseltä, millaisista asioista rakentuu työpaikan hyvä ilmapiiri?

Tiina Karpatskij, hallintopalvelusihteeri, hallinto- ja talousyksikkö



– Ihmiset hyvän ilmapiirin rakentavat! Se, että aina voi työkaverilta kysyä neuvoa ja saa tarvitessaan apua. Hyvä asenne, kohtelias käytös ja huumoria päälle, näillä pääsee pitkälle.

Jari Färm, vanhempi vaununkorjaaja, HKL-Raitoliikenne



– Yhteishenki on avainsana: se että porukka toimii hyvin yhdessä. Ja tietenkin reilulla esimiehellä on merkitystä. Omalla työpaikallani asiat ovat hyvin.

Vesa Pänkäläinen, liikenteenohjaaja, HKL-Metrolin



– Työpaikan kiva porukka tekee työvuoroon tulon mukavaksi. Huumori saattaa olla rankkaa, mutta ketään ei kiusata. Uudessa valvomossa on hyvät työskentelyolosuhteet, silläkin on merkitystä ilmapiiriin.

Marianne Väkeväinen, hankinta-asiantuntija, HKL-Infrapalvelut



– Hyvä tunnelma muodostuu arkisista asioista, vaikkapa yhteisistä lounas- ja kahvitaistoista. Tärkeää on myös se, että työpaikalla voidaan keskustella asioista rakentavassa hengessä. ☒

Teksti ja kuvat Elina Maunuksela



Barcelonan joukkoliikennettä ei turhaan kehuta

Kaikki Barcelonassa käyneet sen tietävät: Barcelonan metro toimii kuin unelma. Kattavaa metroverkkoa täydentävät hiukan ydinkeskustan ulkopuolella liikkuvat raitiovaunut sekä juuri uusittu bussilinjasto.



Tästä kaikesta matkailija maksaa kohtuullisesti: kahden päivän turistilippu, joka kattaa kaikki liikennemuodot, maksaa pyöreät 14 euroa. Ihan ilmaista ei siis espanjalainen – tai katalonialainen - joukkoliikenne ole: Helsinki pärjää hintavertailussa hyvin.

Barcelonan metroverkko koostuu kahdeksasta linjasta, joilla on kullakin oma tunnusväri. Lisäksi funikulaari eli kiskokäysirata Montjuïc-vuorelle lasketaan osaksi verkostoa. Asemia on noin 140 ja ruuhka-aikaan junia liikennöi noin 130, ilmoittaa Barcelonan liikennelaitos TMB eli Transports Metropolitans de Barcelona.

Kuten HSL:llä meillä, myös TMB:llä on käytössä oma reittioppaansa sekä poikkeusinfopalvelu. Matkaa voi suunnitella myös oman iPad-karttasovelluksen avulla.

Haarautuvien linjojen laskentatavasta riippuen 1-3 linjaa Barcelonan metrosta on automatisoitu. Automaattiliikenne Barcelonassa alkoi vuonna 2009, joten paikalliset ovat siihen jo hyvin tottuneita – automaattiliikennettä enemmän kummastellaan turista, joka innostuneesti valokuvaa paikallista laiturioviratkaisua. Barcelonan metrolinjasta automatisoidaan lopulta kaikkiaan 50 kilometriä: valmistuttuaan kaupungissa on Euroopan pisin automatisoitu metrolinja. www.tmb.cat



Automaattimetrossa on täyskorkea laiturioviseinä.



Lippu on syötettävä kortinlukijalle ennen laiturialueelle menoa.



Barcelonan metron tunnus on tutusti M-kirjain ja värikin oranssinpunainen.



Ehkä yksi hienoimmista ulkoilmakirpputoreista löytyy Gloriesin aseman läheisyydestä. Peilikatto antaa paikalle ilmettä.

Metkaa kalastamista

Kun kalamiestä pyytää ottamaan muutaman vieheen mukaan valokuvausta varten, hän tuo kolme laatikollista. Koskaan ei näet tiedä, mikä kala syö ja minkälaista vaappua tarvitaan. Kalamies varautuu kaikkeen, ainakin metrovarikon etumies Jarmo Kostian.

Metrovarikolla puhutaan harvinaisen paljon kalasta, sillä metron kalastajiin eli Metka-kerhoon kuuluu noin 30 varikon työntekijää. Yhdessä tehdään kalastusreissuja ja pidetään kilpailuja. Puheenjohtajana toimivalta Jarmolta löytyy nopeasti Metkan suurkalarekisteri, johon on kirjattu saaliit, ja kalastuspalkinnoille on huoltohallin taukotilassa oma hylly.

Saaliit ovat olleet vaikuttavia. Mitä muuta voi sanoa 1760-grammaisesta ahvenen jötkäleestä, 10,5-kiloisesta hauesta ja Lapin reissulla syötiin tarttuneesta 16-kiloisesta lohesta? Mahtaako lähemmäs kaksikiloisen ahvena mahtua edes pannuun?

Kyllä mahtuu, Jarmo vakuuttaa. Hän valmistaa kalan aina nimenomaan pannulla, niin se onnistuu parhaiten. Lisäksi tarvitaan vain voita ja öljyä sekä sitruunapippurisuolaa.

Jigaten ja jerkaten

Kalalle lähdetään keväällä kudun jälkeen ja elo-syyskuussa ilmojen viilen-tyessä. Hauki kutee keväällä, kun jäät lähtevät, ja hyviä kalastusilmoja riittää kunnes vedet kesemmällä lämpenevät.

- Kesällä kalat uivat syvällä. Silloin voi kyllä yrittää uistella kuhaa ja ahvenkin syötiin tarttuu. Syksyllä kalasaaliit ovat taas varmempia. Syksyllä nousee haukea, taimenta, kuhaa ja ahventa. Kalalle kannattaa lähteä vesien jäätymiseen asti, Jarmo Kostian tietää.

Tällä haavaa Jarmolla ei ole omaa venettä, hän on mukana ”pakolaisena” työkaverin veneessä. Reissuilla on yleensä mukana kymmenkunta miestä. Isompaa porukkaa on vaikea saada kerralla kasaan, koska ihmiset ovat vuorotyössä, eikä hyvinä kalastusajkoina saa vuokrattua riittävästi mökkejä isommalle revohkalle.

- Monesti ollaan oltu Ahvenanmaan saaristossa, ja hyviä kalavesiä ovat myös Lapin joet. Metka-kerho on ollut olemassa vuodesta 2001. Siin kuuluu myös muutama eläkeläinen.

Jarmo on yksi Metkan neljästä perustajajäsenestä. Hän heittää reissuun lähteissään olalle ison repun, joka sisältää metkuja kaiken kokoisille kaloille. Isolle kalalle on ”halon kokoisia” jerkkivaappuja. Ahventa ja kuhaa saa uistelujigeillä. Jigejä tarvitaan tietysti myös ”jiggaamiseen” eli vieheen pomputteluun pohjassa. Sen annetaan värisytellä häntäänsä ja houkutella saalista. ☒



Monenlaista tarviketta on aina oltava mukana, ties mikä on syöntipäällä. Esimerkiksi vaappuja käytetään uisteluun. Niitä on eri syvyyksille, on kelluvaa, uivaa ja uppoavaa.



Raitioliikenteen asiakaspalvelua tutkittiin



© Timo Portman

Raitioliikenteen asiakaspalvelua tutkittiin viime syksynä Mystery shopping-menetelmällä. Menetelmää on käytetty aiempina vuosina raitioliikenteessä. Mystery shopping on havainnointiin perustuva tutkimusta, jossa tutkimusasiakas matkustaa raitiovaunulla ja tekee havainnot matkansa aikana muun muassa lipunosto- ja asiakaspalvelutilanteista, matkanteon mukavuudesta ja vaunujen siisteydestä. Jokaisella matkalla asiakas esittää kuljettajalle jonkin matkaan liittyvän kysymyksen ja ostaa matkalipun.

Tutkimustulosten mukaan matkanteko raitiovaunussa on sujuvaa, asiakkaat huomioidaan pysäkeillä ja kuljettajat ajavat tasaisesti. Lipunmyyntilanteet sujuvat hiukan paremmin kuin edellisellä tutkimusjaksolla vuonna 2012, mutta palvelutilanteisiin kaivataan enemmän vuorovaiikutteisuutta. Kuljettajien pitäisi myös aktiivisesti

informoida matkustajia poikkeusreiteistä.

– Tutkimuksen tulokset toimivat työnjohdon työkaluna kehityskeskusteluissa ja tuloksia hyödynnetään entiseen tapaan myös kuljettajien asiakaspalvelukoulutuksissa, sanoo HKL-Raitioliikenteen liikennemestari **Eija Tuomonen**.

– Tulokset on käyty läpi työpaikkakokouksissa Hakaniemessä ja Töölössä. Pidän tärkeänä, että tuloksia käsiteltäessä ei keskitytä vain niihin asioihin, joita on kehitettävä, vaan tuodaan esille myös ne osa-alueet, joissa on onnistuttu.

Raitioliikenteessä jatketaan Mystery shopping-tutkimuksia ensi syksynä. Viime syksyn tutkimustulokset ovat HKL:n Helmintrassa raitioliikenteen etusivulla.

Tänä vuonna tutkitaan myös Palmian järjestyksenvalvontapalveluiden laatua Mystery shopping-menetelmällä. 📌

Väärinpysäköinnistä siirtomaksu

Alkuvuonna 10.2. mennessä siirtomaksuja oli määrätty

16 kappaletta.

Raitioliikenteen tielle pysäköidyn ajoneuvon siirrosta on vuoden alusta lähtien voitu määrätä siirtomaksu. Siirtomaksu määrätään, jos auto estää raitiovaunuliikenteen eikä sen kuljettajaa tavoiteta. Paikalle hälytetään HKL:n oma raivausauto siirtämään auton tien sivuun. Näin raitiovaunu pääsee jatkamaan matkaansa mahdollisimman pian, ja liikenteelle aiheutunut haitta on mahdollisimman vähäinen.

HKL ja rakennusvirasto ovat sopineet, että HKL:n edustajat voivat toimia siirronvalvojina oman toimensa ohella.

Auton siirrosta raitioliikenteen tieltä ei aiemmin ole koitunut autoilijalle mitään sanktioita. 📌

HSL ajankohtaiset

HSL:ssä valmistunut raitioliikenteen linjastosuunnitelma tuo toteutuessaan kantakaupunkiin entistä vahvemman ratikka-verkoston. Matkustaminen on helppoa tiheiden vuorovälien ansiosta. Linjastosuunnitelma menee kevään aikana HSL:n hallituksen käsiteltäväksi ja siitä pyydetään jäsenkuntien lausunnot. Linjastomuutokset tapahtuvat raitioliikenteessä vaihteittain vuosina 2017–2024. Muutoksia voidaan tehdä uusien ratojen valmistuessa.

Länsimetron liityntäbussilinjasto herättää laajasti kiinnostusta. HSL sai tammikuussa suunnitelmaluonnokseen hsl.fi-sivustolla ja neljässä asukastilaisuudessa jaetuilla lomakkeilla yli 1 700 kommenttia. Länsimetron aloittaessa Länsiväylää pitkin ei kulje enää seutubusseja Kamppiin, ja Etelä-Espoon ja Lauttasaaren bussiliikenne muuttuu liityntäpaimotteiseksi. Keskeiset liityntäterminaalit rakennetaan Tapiolaan ja Matinkylään.

Kampin joukkoliikenteelle on laadittu kokonaisvaltainen häiriötilannesuunnitelma. Suunnitelmaan on sisällytetty toimintamallit raitio-, metro- ja bussiliikenteen häiriötilanteiden varalle. Kampin joukkoliikenteen häiriönhallintaa hoitavat yhteistyössä HSL:n häiriöpäivystys, HKL-Raitioliikenteen liikenteenohjaus, metrovalvomo, pääkaupunkiseudun liikenteenohjauskeskus sekä Kampin keskuksen turvalvomo. Tilanteen vaatiessa siihen osallistuvat myös poliisi ja pelastuslaitos.

Metron ja ratikoiden näytöillä pyörii nyt HSL:n kampanja *Vähän tapoja, kiitos!* on saanut runsaasti myönteistä palautetta matkustajilta. Kampanjan humoristishenkiset piirroskuvat muistuttavat kohteliaista käytöstavoista ja kanssamatkustajien huomioon ottamisesta. 📌

Palvelusvuosia

Onnea!



© sxc.hu/gromo

Eläkkeelle

		HKL:n palvelua
Sii-tonen Juha	raidemies	30.9.2013 37 v 5 kk
Hämäläinen Ari	hienomekaanikko	31.10.2013 39 v
Huttunen Helena	raitiovaunukuljettaja	31.1.2014 25 v 8 kk
Ruotsalainen Kari	sähköasentaja	28.2.2014 32 v 9 kk
Touru Armas	vaununhuoltotyöntek.	28.2.2014 8 v 5 kk



© Kaisa Sikkilä

© Kaisa Sikkilä

Uusia kaupunkiliikenteen ammattilaisia Raitiovaunukuljettajakurssi 4/2013 valmistui 20.12.2013



Eturivissä vasemmalla Susanna Niang, Sarianna Venäläinen, Mimi Kristiansson, Kadi Jaanis, Tommi Hirvonen, kurssin vetäjä Eero Sauramäki ja liikennemestari Jonne Kuusniemi. Keskirivissä vasemmalla Mikko Kovanen, Hassan Agourran, Ari Havas ja kouluttajat Arja Vuohelainen ja Irene Burman. Takana kouluttajat Hanna Koskinen ja Jari Ilvonen.

Uusia metrojunankuljettajia valmistui 20.12.2013



© Elina Maunuksela

Ansioituneita HKL:läisiä palkittiin

Pitkään palvelleita HKL:n työntekijöitä kutsuttiin marras-kuussa Seurahuoneelle palkitsemistilaisuuteen. Seurahuoneelle matka taittui Kulosaari-vaunulla. Tilaisuudessa palkittiin 20 ja 40 vuotta palvelleita HKL:läisiä, ja tänä vuonna joukossa oli yksi peräti 50 vuotta HKL:ssä palvelleet.

Kuvassa edessä **Mika Lehikoinen** (20 vuotta palvelua) ja **Sisko Kotikangas** (40), takana **Timo Palosaari** (20), **Eero Puumalainen** (40), **Niilo Määränen** (40), **Kari Lindfors** (40), **Matti Rikkola** (50), **Jukka Minkkinen** (40), **Tapio Hölttä** (40), **Kari Sinkko** (40) ja **Kirsi Haanpuro** (20). Kuvasta puuttuvat **Rainer Lindblad**, **Pauli Ojanen**, **Veijo Aaltokoski**, **Leila Helin** ja **Jaana Kuhakoski**. ☒

Kunniamerkkejä HKL:läisille

Tasavallan presidentti myönsi neljälle HKL:n palveluksessa olevalle kunniamerkit viime joulukuussa. Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitalin kultaristein sai **Terttu Jukola** ja Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitalin **Pirkko Itkonen**, **Kaj Sohlberg** ja **Timo Suominen**. Onnea kunniamerkkien saajille! ☒

Kuvassa ylärivissä ajo-opettajat Jukka Tupaeimo, Mikko Pesola, Teemu Hämäläinen ja Timo Ansamaa. Keskirivissä Erkki Irval, Mikko Heikkola, Mika Valkonen, Aku Nikander ja Päivi Parviainen. Alarivissä Aleksander Rucidlo, Lauri Laitinen, Anja Loukkola ja Amy Laakkonen. Oikealla kurssin vetäjä liikennemestari Antti Ylönen.



Ville Waris esittelee vaihteen kotelo-rakennetta Koskelan raitiovaunuvarikolla.

Ekoidemat saivat *tuulta purjeisiin*

HKL:n henkilökunnalle järjestetyn Ekoteko-kilpailun voittajaksi selviytyi HKL-Raitiliikenteen korjaamoinsinööri **Ville Wariksen** ehdotus raitioradan vaihteiden energiatehokkaasta lämmittämisestä. Ehdotuksessa raitioradan vaihteeseen lisätään kotelot, jotka eristävät kiskon routamaasta. Kun maaperä ei kylmetä kiskoja, vaihteessa oleva termostaatti kytkee vaihdellämmityksen useammin pois päältä. Kotelora-kerne on jo otettu koekäyttöön.

Toiseksi kilpailussa sijoittui HKL-Metroliikenteen kuljet-taja-liikenteenohjaaja **Markku Karin** ehdotus metro-tunnelin sopeuttamisvalaistuksen säätämisestä. Kolmannen palkin-non vei HKL-Raitiliikenteen maalari **Pekka Pitkänen**, jonka aloite koski raitiovaunujen telien maalaustavan muutosta. Kunniainninnat jaettiin **Sari Keisalle**, **Marja Saloselle** ja **Marianne Väkevälle**, joiden ehdotukset koskivat tulostuk-sen keskittämisestä ja tietoturvallista tulostamista.

Kilpailuun tuli kaikkiaan 30 ehdotusta, joista valtaosaa edistetään HKL:ssä tämän vuoden aikana. 📌

Voittajat palkittiin rahapalkinnoin kilpailuehdotuksistaan viime joulukuussa. Palkintojenjakotilaisuudessa Sari Keisa, Marja Salonen, Ville Waris, Markku Kari, Pekka Pitkänen ja edessä Marianne Väkeväinen.

