

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 1 | 2015



***”Helsinkiläiset
matkustajat saavat
yhden maailman
parhaista
metrojunista”***

Liiketoimintajohtaja Josu Esnaola, CAF

**Helsingin
uusi yleiskaava
nojaa raiteisiin**

**Huomio
työsuojaan**

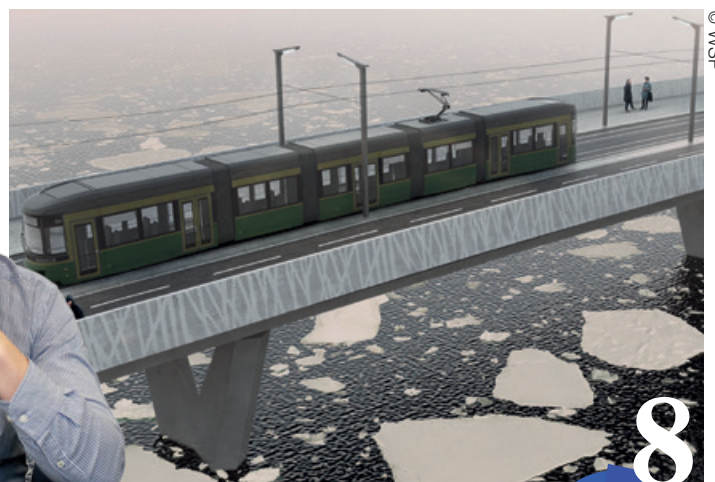




© Kaisa Sikkilä



© Elina Maunukseila



© WSP



3 Pääkirjoitus

Vuosi 2015 on alkanut muutosten merkeissä

4 Työntekijän päivä

kiinteistöhuollon laitosmies Erkki Teikari ja sähkömies Lauri Viljanen

6 Ensimmäinen uusi metrojuna valmistui

7 Näkökulma

Peiliin katsomisen paikka

8 Kumppanit

Tulevaisuuden Helsinki rakentuu raiteille

9 Kuinka se toimii?

Syväurainen vaihde tasoittaa ratikan kulkua

10 HKL avaa juhluvuotenaan tilansa taiteelle

11 Työsuojelupakki tutuksi

12 Vapaalla

Kaipuu pinnan alle

13 Matkalla

Jouhevasti Pariisissa

14 Lyhyesti

15 Palvelusvuosia



© Salar Mohammad



© Heili-Annell Vaininen



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
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

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:

CAF esitteli ensimmäistä valmistunutta M300-junaa HKL:n johdolle, ohjaamossa Ville Lehmuskoski ja Tapio Hölttä.
Kuva: Elina Maunuksela

Ulkoasu ja taitto:

Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:

Kirjapaino Uusimaa 2015

Paperi: Galerie Art Silk 130g
ISSN 0786-9657

Osoiteenmuutokset sähköpostilla
kaisa.sikkila@hel.fi

HKL:n henkilöstön osoiteenmuutokset saamme automaattisesti palkanlaskijoiden kautta. Osoitetiedot on rekisteröity Liikennepeiliin jakelurekisteriin. Rekisteriseloste on nähtävissä www.hel.fi.

Vuosi 2015 on alkanut muutosten merkeissä

Vuoden alku on ollut vauhdikas. Juuri ennen joulua johtokunta valtuutti HKL:n purkamaan automaattimetron sopimukset HKL:n ja Siemensin väliltä. Tämän jälkeen Siemens vielä lähestyi HKL:ää uusilla yhteistyöehdotuksilla tavoitteenaan saada purku kumoutumaan kaupunginhallituksessa. HKL:n ja Länsimetro Oy:n perusteellisen arvioinnin pohjalta uudetkin Siemensin ehdotukset olivat kokonaisvaikutuksiltaan useiden kymmenien miljoonien eurojen päässä tasosta, joka olisi ollut hyväksyttävissä. Näin ollen kaupungin-hallitus vahvisti sopimusten purun.

Sopimusten purku vaikuttaa merkittävästi HKL:n toimintaan, kuten metron päivittäiseen liikennöintiin, metrokalustohankintaan ja länsimetron toteutukseen.

Itse asiassa on vielä monin osin epäselvää, miten purkuun liittyvät käytännön asiat hoidetaan. Näistä asioista sopiminen on käynnissä Siemensin kanssa.

Siemens voi halutessaan hankaloittaa toimintaamme monin tavoin. En kuitenkaan usko tämän olevan Siemensille kannattava toimintamalli ja uskonkin, että pystymme sopimaan Siemensin kanssa HKL:n kannalta hyvistä järjestelyistä. Tässä sopimisessa on meidän HKL:läisten oltava aloitteellisia ja aktiivisia. Odotan henkilökunnaltamme erityisen voimakasta vastuun kantoa tässä metroliikenteen erittäin kriittisessä vaiheessa!

Samanaikaisesti turvatessamme metroliikenteen päivittäistä toimintakykyä on meidän avoimesti arvioitava tulevaisuuden vaihtoehtoja. Metron automatisoinnista olemassa oleva kaupunginvaltuuston hankepäätös on noin kahdeksan vuoden takaa. Kevään aikana arvioimme, onko automatisoinnissa edelleen tarkoituksenmukaista edetä mahdollisimman nopealla aikataululla vai millainen tulevaisuuskuva on nykytietämyksen valossa metroliikenteelle ja koko liikennejärjestelmälle parhain.

Ensimmäinen uusi M300-metrojuna saapuu laivalla Bilbaosta Vuosaaren maailskuun alussa. Hetki on historiallinen, sillä uuden metrojunan hyväksi on meillä tehty vuosia hyvää työtä. Nämä metrojunat palvelevat toivottavasti 40 vuotta osana Helsingin seudun liikennejärjestelmän selkärankaa ja osaltaan varmistavat, että metroliikenne jatkossakin on luotettavaa ja laadukasta!

HKL:n johtamisjärjestelmän kehittäminen käynnistettiin joulukuussa. Työ jatkuu kevään ajan päätarkoituksenaan uudistaa rakenteitamme niin, että HKL:llä on mahdollisimman hyvät edellytykset vastata Helsingin ja koko seudun kasvuhasteisiin. Kehitetty johtamisjärjestelmä on tärkeässä asemassa pyrkies-sämme varmistamaan, että omistajamme, tilaajamme ja sidosryhmämme kokevat HKL:n haluttuna ja luotettavana kumppanina toteuttamaan ratikka- ja metroliikenteen infran laajennukset ja liikennöinnin. Me haluamme olla to-teuttamassa sen mittavan kasvun, joka raideliikenteeseen on lähivuosikymmeninä tulossa! Toivon HKL:läisiltä mahdollisimman aktiivista osallistumista tähän kehittä-miseen!

Rohkeasti
uutta kohti

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL



kello 8.00

Perjantaipäivä käynnistyy Hakaniemen ”kotipesästä”, jossa Lauri ja Erkki (1. ja 2. vasemmalta) sopivat päivän töistä sähköasentaja Jukka Helmisen, huoltoteknikko Antti Ojalan ja esimies Ari Koivuniemen kanssa.



kello 11.00

Tänään on tehtävälillä Helsingin yliopiston aseman varavoimakoneen testaus. Varavoimakone käynnistyy automaattisesti, jos asemalta katkeaa sähkö. Samanlainen kone on kaikilla maanlaisilla asemilla, Herttoniemessä ja Puotilassa. Koneet testataan kolmen kuukauden välein.



kello 9.30

”Suodatinkammio” Rautatietorin asemalla. Asemien ilmastointikoneet huolletaan kaksi kertaa vuodessa, jolloin Lauri ja Erkki vaihtavat suodatimet koneisiin. Työtä jouuu usein tekemään ahtaissa tiloissa.

Teksti ja kuvat Kaisa Sikkilä

Päivä kiinteistöhuollon matkassa Arkitöitä asemalla

— **S**inä päivänä, kun luulee tietävän-
sä tästä työstä kaiken, on ukosta
kilometrit jo loppu, sanoo HKL-
Infrapalvelujen kiinteistöhuollon lai-
tosmies **Erkki Teikari**.

– Siinä on työn suola; aina on uutta
opittavaa.

Tänä aamuna Erkki ja hänen työpa-
rinsa, sähköasentaja **Lauri Viljanen**,
testaavat Helsingin yliopiston metro-
aseman teknisissä tiloissa varavoima-
konetta. Kone käynnistyy, jos asemalta
jostain syystä katkeaa sähkö. Harvoin
sellaista sattuu, mutta jos niin käy,

koneen ansiosta osa aseman valais-
tuksesta pysyy päällä ja liukuportaita
pääsee ylöspäin.

– Lauri ja minä olemme kiinteistö-
huollon 10 hengen porukan nuorin ja
vanhin jäsen, Erkki sanoo tarkistaes-
saan varavoimakoneen öljyn määrää.

– Olemme hyvä työpari, olemme
opettaneet toinen toistamme.

Toppatakki viemäriissä

Laurin ja Erkin tehtävänä on pitää
kunnossa metroasemien kiinteistö-
tekniikkaa. Se tarkoittaa esimerkiksi

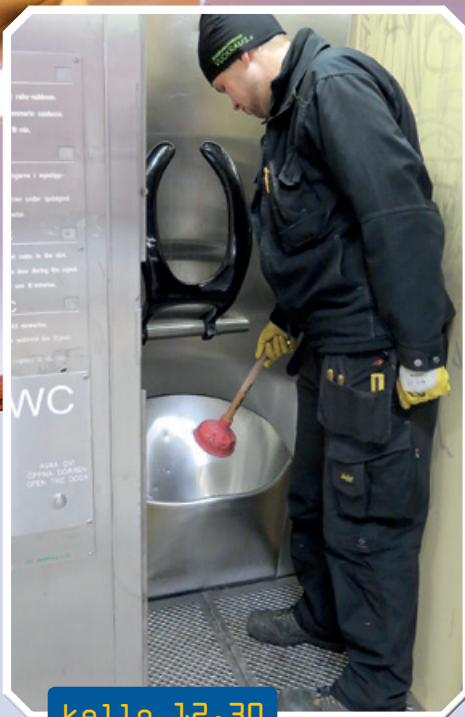
ilmastointikoneiden huoltoa, katto-
lamppujen ja lukkojen vaihtoa, viemä-
rien avaamista, liukuovien korjaamista
ja energiamittarien lukemista.

Kerran kuukaudessa ohjelmassa on
”tunnelikävely”. Silloin kaksikko käve-
lee metroradan vartta Hakaniemestä
Rautatietorille ja tarkistaa pohjavesi-
pumput.

Työssään Lauri ja Erkki todistavat
tuon tuosta outoja tekosia; miksi joku
esimerkiksi veti toppatakkinsa metro-
aseman wc:stä alas? Viemäristä vedetyt
vaatekappaleet ja muut roinat kertyvät
vedenpumppaamoihin, josta Lauri ja
Erkki keräilevät niitä pois.

Työ on siis toisinaan kaikkea muuta
kuin siistiä, mutta se ei tätä parivaljak-
koa haittaa.

– Työn tulos näkyy. Ja kun huumori
on mukana, mikään työ ei ole vasten-
mielistä.



kello 12.30

Lauri avaa Sörnäisten aseman tukkeutunutta wc:tä.

– Korjauskeikat saamme Abakus-järjestelmästä, johon tekninen valvomo kirjaa korjattavat kohteet. Tekno saa hälytyksen, jos vaikkapa ilmastointikoneen suodatin on tukossa.



kello 13.00

– Olisin saanut jäädä eläkkeelle jo vuosi sitten, mutta en malttanut, Erkki sanoo. Kahvitauolla seurana ovat Kari Sinkko ja Antti Ojala.



kello 13.30

Iltapäivällä on vielä aikaa vaihtaa Helsingin yliopiston aseman kattolamppuja. Silloin tällöin matkustajat saattavat vitsailla ohi kulkiessaan: Kuinka monta asentajaa tarvitaan vaihtamaan yksi kattolamppu?

– Kyllä meille vitsailu sopii, teemme ilon kautta työtä!



kello 15.00

Tänäänkin oli käyttöä näille työkaluille. Työkalut kulkevat aina mukana, työvaatteiden taskuissa. Kun metroaseman kattolamput on saatu vaihdettua, Lauri ja Erkki suuntaavat kulkunsa kohti Hakaniemeä. Siellä odottaa sauna, kuten jokaisen työpäivän jälkeen.

Huumoria ja hyväntuulisuutta ei näiltä miehiltä puutu, eikä hyvää yhteispeliä. Erkki on ollut HKL:n leivissä vuodesta 1975, Lauri vuodesta 2009.

– Olemme toisiltamme oppineet paljon. Ei vain Lauri minulta, vaan minä myös häneltä, Erkki sanoo.

– Jos meiltä loppuu osaaminen, Ari (Koivuniemi) osaa aina auttaa, tai joku muu työporukastamme, Lauri lisää.

Miesten mukaan asemakiinteistöissä huoltotyö on samanlaista kuin missä tahansa kiinteistössä. Tosin isoimpien asemien teknisissä tiloissa on – ainakin niissä harvoin liikkuvan silmin – paljon portaikoita, käytäviä ja lukemattomia ovia. Lauri ja Erkki suunnistavat tiloissa tottuneesti, mutta joskus voi konkarillekin tulla yllätyksiä vastaan:

– Työkaverilla oli eläkkeellelähtö jo käsillä, kun hän kerran totesi erään oven kohdalla: ”Tämän oven takana en ole koskaan käynyt!”, nauraa Erkki.

– Haluamme toivottaa hyvää kevättä kaikille Liikennepeilin lukijoille ylintä johtoa myöten, Lauri ja Erkki sanovat jatkaessaan matkaa seuraavalle keikalle. ☒



Teksti ja kuvat: Elina Maunuksela

Ensimmäinen uusi metrojuna valmistui

Juna laivataan Vuosaareen, josta se toimitetaan varikolle vaunut toistetaan irrotettuina lavetilla. Varikolla kiskokalustovalmistaja CAF kokoaa junan, minkä jälkeen jännitetään sitä, miten vaunun virroitin toimii.

– CAF ei pysty testaamaan virtakiskon toimintaa Espanjassa. Virroitin paine vaatii jonkin verran säätöä, mutta tämän jälkeen päästään ajamaan varikon testiraiteella ensimmäisiä testejä, kertoo metroliikennejohtaja **Tapio Hölttä**.

Uudella junalla ajetaan ensin koeajoja ilman matkustajia, testiraiteen jälkeen linjaliikenteen kaltaista ajoa metrolinjalla liikennöintiajan ulkopuolella. Junaa tullaan esittelemään sidosryhmille ja medialle heti kun mahdollista. Ensimmäiset varsinaiset

matkustajat pääsivät kyytiin loppukeväästä.

Työtä monessa vaiheessa

CAF:n tehtaalla Zaragozassa HKL:n metrojunien valmistus on täydessä käynnissä. Samaan aikaan tehdään niin runkotöitä kuin toisaalla tehdashallissa junien viimeistelyäkin.

– Suunnittelu ja telien valmistus tapahtuvat Beasainissa, ja Zaragozan tehtaalla tehdään varsinaisen junan kokoonpano alkaen vaunukorin alumiiniprofilien yhteen hitsaamisesta valmiiksi junaksi, kertoo suunnitteluinsinööri **Markku Laaksonen**.

Työn alla Zaragozassa on yhdellä kertaa viidestä kuuteen M300-junaa, joista neljässä on jo Helsingin metron tuttu oranssi väri.

Helsinkiin tilatuista uusista metrojunista ensimmäinen on valmistunut. Metrojuna numero 301A-D saapuu metrovarikolle maaliskuun alkupuolella.

– Junien väri on valittu M100-sarjan mukaan. Värisävy on puna-oranssi eli hiukan M200-sarjaa punaisempi, kertoo Hölttä.

Metrojuna M300 on nelivaunuinen ja lähes 90 metriä pitkä eli nykyisten junien kahden vaunuparin mittainen. Aluksi junalla liikennöidään vain ruuhka-aikojen ulkopuolella junan pituuden vuoksi.

Metro on kokonaan läpikäveltävä eli sen sisätilat ovat täysin yhtenäistä tilaa. Tämän vuoksi junalla on vain yksi numero ja sen vaunut tarkennetaan kirjaimin: ensimmäinen juna koostuu siis vaunuista 301A, 301B, 301C ja 301D.

Junalaitteisiin muutostöitä

Uudet metrojunat on rakennettu niin, että niiden automatisoiminen myöhemmässä vaiheessa on mahdollista.

Automaattimetro ottaa aikalisän

HKL:n ja Siemensin pitkäaikaiset erimielisyydet metron automatisoinnin vaatimista teknisistä ratkaisuista ja niiden HKL:lle aiheuttamista kustannuksista saivat joulun alla HKL:n tekemään päätöksen, jonka mukaan Siemensin kanssa tehdyt sopimukset puretaan.

Jotta länsimetron osuus voidaan avata suunnitelmien mukaisesti syksyllä 2016, HKL on ottanut lähtökohdaksi kuljettaja-ajon jatkamisen lähivuosien ajan, ja metron automaattiajtoon siirryttäneen vasta 2020-luvun puolella.

– Monista yrityksistä huolimatta metron automatisoinnissa ei Siemensin kanssa löytynyt ratkaisua. Siemensin viimeisetkin tarjoukset jäivät useiden kymmenien miljoonien eurojen päähän

siitä, kuinka paljon kaupunki olisi voinut tulla vastaan, sanoo HKL:n toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski**.

Helsingin metroon vaihdettiin Siemensin asetinlaitekokonaisuus pari vuotta sitten. Tavoitteena on, että Siemensin jo asentamat laitteet jäävät toistaiseksi paikoilleen ja länsimetron asetinlaite hankitaan erillisenä hankintana. Haasteita tähän aiheuttaa se, että toimittajasta riippumatta länsimetron laitetoimittajan tekniikka on saatava toimimaan portaattomasti Siemensin tekniikan kanssa.

– Tulossa on monia työntäyteisiä vuosia HKL:lle ja erityisesti metrolinjakenteen väelle. Hyvällä yhteistyöllä pääsemme kuitenkin varmasti eteenpäin, rohkaisee Lehmuskoski. ☒



Metro
on kokonaan
läpikäveltävä
eli sen sisätilat
ovat täysin
yhtenäistä tilaa.



– CAF:n kanssa yhteistyö on sujunut erittäin hyvin, kiittävät projektissa mukanaolleet.

Ensimmäinen juna on varustettu Siemensin automatiikalla, se ei kuitenkaan estä junan liikenneomistamista kuljettajan ajamana metron automatisoinnin lykkäännyttyä. Junia on tilattu kaikkiaan 20, ja seuraaviin juniin tullaan tekemään joitakin teknisiä muutoksia Siemensin laitteiden korvaamiseksi.

Väliaikaiseksi suunniteltu ohjaamo pysyy kuljettajan ajamissa junissa toistaiseksi.

– Väliaikaisen ohjaamon ergonomiaan on kiinnitetty alusta alkaen huomiota, ja kuljettajan toimintaympäristön pitäisikin olla vähintään yhtä hyvä kuin M100-junissa, lupaa Markku Laaksonen.

Sarjan seuraavat junat toimitetaan Helsinkiin niin, että kaikki junat on toimitettu kesällä 2016. Uusia junia tarvitaan Länsimetron liikenteen alkaessa. Metrojuna 302:n toimitus on aikataulutettu jo tälle keväälle. ☑

Peiliin katsomisen paikka

Automatisoinnin taru Helsingin metrossa on tällä erää päättynyt. Kuten tiedetään, vastaavaa hanketta ei ole toteutettu maailmassa missään metrossa aikaisemmin. Helsingissä sentään yritettiin! Kerta ei ollut täällä edes ensimmäinen, joskin nykypäivän tekniikalla sen olisi voinut uskoa onnistuvan. Tekniikka ei kuitenkaan ollut se päällimmäinen syy hankkeen kariutumiseen siitakin huolimatta, että lukuisia haasteita tällä saralla kohdattiin. Vaikka koeajoissa ajettiin jo automaattisesti, on kuitenkin hyvä muistaa, että toteutus jäi kesken eikä kaikkea siten ehditty käytännössä näkemään eli uusia ongelmia olisi hyvinkin saattanut vielä ilmaantua.

Automatisointi nostatti alusta alkaen voimakkaita tunteita ja mielipiteitä metron henkilökunnassa. Kuljettajien kohdalla tämä on helppo ymmärtää, sillä olisi hankkeen toteutuminen mullistanut täysin heidän työnkuvansa. On myös ilmeistä, että projektin takkuaminen oli omiaan synnyttämään vastustusta. Positiivista suhtautumista oli havaittavissa liikenteenohjaajien keskuudessa. Heille uusi järjestelmä olisi tuonut lukuisia mielenkiintoisia työkaluja ja uusia mahdollisuuksia liikenteen hoitamiseen aikaisempaa joustavammin.

Automatisoinnin epäonnistumisesta on helppo osoitella syyttävällä sormella siitä päättäneitä ja sen toteutukseen osallistuneita. Mikään taho tuskin ansaitseekaan täysin puhtaita papereita, ja jälkikäteen ajateltuna moni asia olisi varmasti hoidettu toisin. Hankkeen kaatumisen tulisi olla peiliin katsomisen paikka koko siihen suoraan osallistuneelle joukolle – myös HKL:llä. Tehdyn työn arvioinnilla ja mahdollisesti kriittisenkin palautteen antamisella kollegalle olisi mahdollista kasvattaa ymmärrystä ja kehittyä luoden entistä paremmat valmiudet tulevien hankkeiden menestyksekkääseen läpiviemiseen.

Automatisointi hankkeena oli sisällöltään äärimmäisen laaja. Toimitukseen sisältyi mm. varikon ja linjaosuuden asenlaitteiden sekä käytönohjauksen uusiminen. Antaa hiukan perspektiiviä, kun ajattelee, että Liikenneviraston hankinnat valtion rataverkolle ovat monipuolisuudeltaan ja vaativuudeltaan tätä luokkaa. Automatisoinnista edellä mainitut muodostavat ainoastaan osakokonaisuuden. Monen asian tekeminen ensimmäistä kertaa on usein haastavaa, onhan tämä nähty myös Olkiluodossa, jossa rakennetaan ensimmäistä uudentyypistä ydinvoimalaa. Siellä toteuttaminen on huomattavista erimielisyyksistä huolimatta kuitenkin jatkunut, meillä tilanteen teki inhottavaksi länsimetron avautumisen aiheuttama paine ja siitä hyvin tietoinen toimittaja.

Metron henkilökunta ansaitsee kiitokset avuliaasta suhtautumisesta ja hyvästä yhteistyöstä toimittajan edustajien kanssa. Näin oli projektissa myös laajemmin: asiat ja johtajat riitelivät, kentällä työ sujui paremmin. Nämä kaksi tasoa elivätkin usein täysin omaa elämäänsä. Otin lievällä huvittuneisuudella vastaan projektin loppuvaiheessa esille otetun idean yhteisen projektitoimiston perustamisesta Siemensin kanssa hankkeen etenemisen sujuvoittamiseksi: itse olisin nähnyt huomattavasti tarpeellisempina projektin ohjausryhmän sijoittamisen samaan koppiin heti hankkeen käynnistymisestä lähtien. Loppujen lopuksi erimielisyydet tosin osoittautuivat niin suuriksi, ettei niistä neuvottelemalla yli päästy. ☑



Tuomo Pietilä
projekti-insinööri
HKL-Metroliikenne



Uudessa yleiskaavaluonnoksessa Helsingistä rakennetaan verkostokaupunkia, jossa pikaraitiotiet ulottuvat säteittäin ydinkeskustasta esikaupunkien keskustoihin. Kun myös esikaupunkien keskukset kytketään toisiinsa raiteilla, pääkaupunki saa kokonaisen raideliikenteen runko-verkoston ja suuren määrän uusia pikaraitiotieyhteyksiä.



Yleiskaavapäällikkö Rikhard Manninen suunnittelee Helsinkiä 35 vuoden perspektiivillä. Vuonna 2050 Helsingissä asuu ihmisiä neljännesmiljoona enemmän eli yhteensä noin 860 000 asukasta.

Tulevaisuuden Helsinki rakentuu raiteille

Miltä Helsinki näyttää vuonna 2050? Mihin rakennetaan asuinalueita, mihin työpaikkakeskittymiä, mihin viheralueita? Entä missä sijaitsevat liikenneväylät ja miten kaupungissa liikutaan? Tälle kaikelle annetaan raamit Helsingin uudessa yleiskaavassa, joka on tällä hetkellä luonnosvaiheessa. Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma,

joka vaikuttaa myös joukkoliikenteen tulevaisuuteen. HKL tekeekin tiivistä yhteistyötä yleiskaavan valmistelijan, kaupunkisuunnitteluviraston kanssa.

– Koko Helsingin seutu kasvaa koko ajan, ja nyt on tehtävä radikaaleja ratkaisuja, joilla vaikutetaan kulkutapajakaumaan. Vahvana ajatuksena yleiskaavassa on raideliikenteen runkoverkosto. Lähimpänä toteutumis-

taan on Raide-Jokeri eli pikaraitiolinja Itäkeskuksen ja Espoon Otaniemen välille. Sen varrella sijaitsevat Itäkeskus, Roihupelto, Viikki, Oulunkylä ja Pitäjänmäki sekä Espoon puolelle Loppaara ja Otaniemi, kertoo yleiskaavapäällikkö **Rikhard Manninen**.

Suunnitteilla on myös toinen pikaraitiotie, ja sen reitti otetaan käyttöön peräti jo elokuussa – aluksi bussilinjana. Kyseessä on runkolinja 560, joka tunnettiin aiemmin nimellä Jokeri 2. Linja ulottuu Rastilasta Myyrmäkeen, mahdollisesti myöhemmin myös Espooseen. Linjalle saataneen raiteet 2030-luvulla.

– Tämä pikaraitiotie palvelee muiden muassa kehittyvää Malmia. Malmi lentokentän alue on yleiskaavaluonnoksessa varattu asuinrakentamiselle, ja Malmista suunnitellaan uutta keskusta, jossa päärata ja pikaraitiotie kohtaavat.

Rikhard Mannisen mukaan esikaupunkien keskustoja kehitetään nykyistä tavoitteellisemmin. Kehittäminen koskee myös pienempiä keskuksia, joissa on paikallisia palveluja, kuten Pukinmäkeä, Tapanilaa, Puistolaa, Jakomäkeä ja Siltämäkeä. Koko Helsingin

Näin yleiskaava etenee

- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto vastaa pääkaupungin kaavoituksesta, liikenteen suunnittelusta ja yleiskaavan valmistelusta.
- Uuden yleiskaavan luonnos valmistui viime vuoden lopulla ja asetettiin alkuvuodesta nähtäville. Palautteen pohjalta siitä tehdään yleiskaavaehdotus.
- Yleiskaavaehdotus etenee kaupunkisuunnittelulautakuntaan ja viimeistään vuonna 2016 kaupunginhallitukseen ja -valtuustoon. 🗺️



Tältä voisi näyttää Tuusulanväylän sisääntulo kantakaupunkiin kaupunkibulevardina.

Syväurainen vaihde tasoittaa ratikan kulkua

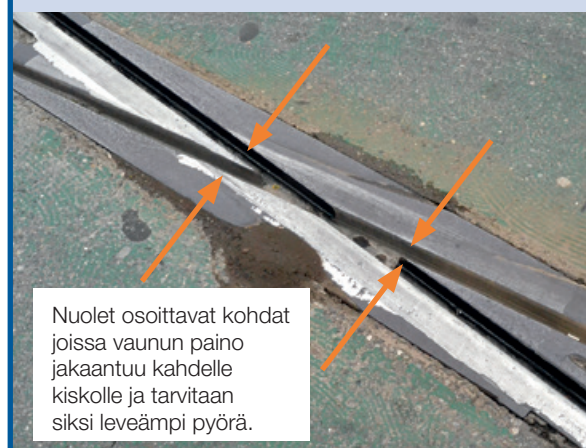
Helsingin raitiovaunuliikenteessä suunnitellaan siirtymistä lähivuosina uuteen aikakauteen: raitiovaunut saavat leveämmät pyörät ja raiteiden vaihteisiin asennetaan uudet syväuraristikot.

Hankkeen tavoitteena on raitiovaunujen nykyistä tasaisempi kulku, nopeampi vaihteiden ja risteysalueiden ylitys sekä melun ja tärinän vähentäminen.

Ratikat ajavat nykyisin siten, että vaunu etenee kiskolla pyörän ajopinnan varassa, ja pyörän reunassa oleva laippa kulkee pitkin kiskossa olevaa uraa. Kun tullaan kohtaan, jossa kiskot risteävät, kiskoura muuttuu matalaksi ja vaunu ajaa pyörän reunassa olevan laipan varassa risteyskohdan yli. Laipan varassa ajaminen aiheuttaa tärinää ja kovaa ääntä.

– Syväuraristikoiden ideana on se, että kahden kiskon risteyskohdassa voidaan jatkaa ajamista pyörän ajopinnan varassa. Tämä kuitenkin edellyttää nykyistä leveämpää pyörää, jotta pyörän paino risteyskohdassa jakautuu riittävän laajalle alueelle. Raitiovaunuissa siirryttäisiin siis samaan käytäntöön kuin metrossa ja junissa, selvittää kehittämisspäälikkö **Artturi Lähdetie**.

Kaluston varustaminen leveillä pyörillä kestää pari vuotta, joten syväuraisia vaihteita päästäisiin asentamaan vuonna 2017. 📌



Nuolet osoittavat kohdat joissa vaunun paino jakaantuu kahdelle kiskolle ja tarvitaan siksi leveämpi pyörä.

alueella asuinkeskustoja tiivistetään ja niiden tavoitettavuutta parannetaan. Radanvarret korostuvat asuinrakentamisen paikkoina, ja asemanseudut saavat lisää palveluja ja työpaikkoja.

Kaupunkibulevardit vievät ydinkeskustaan

Samalla kun yhteydet aluekeskuksiin paranevat, kantakaupunki kasvaa. Se on mahdollista siksi, että esimerkiksi vanhoja satama-alueita on vapautunut asuinrakentamiseen ja siksi, että nykyisiä liikenteelle varattuja alueita otetaan asuinkäyttöön.

Suunnitelmissa on siirtää moottoritien päät kauemmas kantakaupungista. Moottoritiet jatkuvat keskustaan tullessa kaupunkibulevardeina, joissa ajetaan alhaista nopeutta ja joiden varsilla asutaan. Autot pääsevät keskustaan entistä hitaammin, mutta pikaraitiotiet ja metro tuovat suuria määriä ihmisiä sutjakkaasti kaupungin ytimeen.

– Metro on luonnollinen osa

verkostokaupunkia, ja tulevaisuudessa se vienee myös Töölön suuntaan. Uuteen Pasilaan suunnitellaan valmiiksi metroasemavaraus. Kaava ei tosin määrittele, kulkeeko Töölön metron osuudella pikaraitiotie vai metro, ja missä sen päätepiisteet ovat.

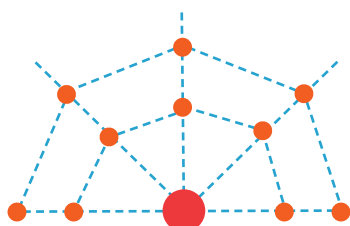
Saaristoraitiotie ja tunneli Tallinnaan

Karkeasti arvioituna yleiskaavaluonnos mahdollistaa uusia pikaraitiotieitä reilun sadan kilometrin verran. Luku sisältää raitiotieyhteyden Kalasatamasta Kruunusilltoja pitkin Laajasaloon. Saaristoraitiotieksi kutsuttu suunnitelma veisi ratikkaraiteet Laajasalon Kruunuvuorenrannasta edelleen Var-

tiosareen ja Rastilan kautta Vuosaareen. Kruunusillat raitiovaunuineen on jo konseptina suunnitellupöydällä.

Kaukaisemmassa tulevaisuudessa siintää vielä pitemmälle vievä suunnitelma: tunneli Tallinnaan. Mikä kuluneuvo tunnelissa kulkee, on vielä päätettävää. 📌

Raiteet muodostavat verkoston



HKL avaa juhluvuotenaan tilansa taiteelle

Kansallisteatteri Kontulan metroasemalla, yllätyskauppa Hakaniemen asemalla ja äänitaidetta raitiovaunuissa – esimerkiksi tätä on HKL:n juhluvuosi 2015.

TAIDELINJA / KONSTLINJEN

www.taidelinja.fi

Taidelinja myös fb:ssä,
twitterissä ja instagramissa @Taidelinja

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen perustamisesta on tänä vuonna tullut kuluneeksi 70 vuotta. Juhluvuoden kunniaksi HKL käynnistää oman taideohjelman, Taidelinjan. Taidelinja tarkoittaa sitä, että raitiovaunut, metrot ja metroasemat muuttuvat osin kaupunkilaisten omaksi taide-areenaksi: potentiaalisiksi taidegallerioiksi, teatterilavoiksi tai musiikkiestradeiksi. Taidelinja tuo taiteen sinne, missä merkittävä osa ihmisistä päivittäin liikkuu.

– HKL haluaa piristää matkustajien arkea ja tuoda positiivisia kokemuksia ja uusia näkökulmia osaksi joukkoliikennematkaa, sanoo HKL:n viestintäpällikkö **Elina Maunuksela**.

Yllätyskauppa, Bachia metrossa...

Ensimmäisenä Taidelinjan teoksena on Yllätyskauppa 18.2. – 28.2. Hakaniemen metroaseman eteläisessä lippuhallissa. Yllätyskauppa perustuu 6-vuotiaan Einon ideaan kaupasta, jossa tavaroita vaihdetaan, ei osteta. Kauppaan

on jokainen tervetullut vaihtamaan yllätyksiä!

Ohjelmakokonaisuus jatkuu koko vuoden 2015 ajan. Suunnitteilla ovat mm. taidevaunut metroon ja ratikkaan, kirjastometro, Bach-konsertti metrossa, ääniteos raitiovaunuihin kuulokkeiden kautta ja esikoululaisien metroseikkailu. Vuoden isoin tapahtuma on raitiovaunujen kalustonäyttely, jota suunnitellaan järjestettäväksi Arkadiankadulla 6.6.

Tavoitteena on tuoda HKL ja raitioliikenteen pitkä historia näkyvästi esille tapahtumassa. Voi arvata, että paikalle tulee saapumaan runsaasti kaupunkilaisia vanhoja ja uudempiaakin vaunuja ihmettelemään.

Kaikki mukaan juhlimaan

Koska joukkoliikenne kuuluu sen käyttäjille, on jokaisella mahdollisuus osallistua juhluvuoteen. Kutsuvierastaiteilijoiden lisäksi mukaan haetaan ehdotuksia myös yksittäisiltä ihmisiltä tai yhteisöiltä.

Yllätyskaupan tiloissa päivystää HKL:n juhluvuoden taiteilijakoordinaattorina toimiva **Annika Niskanen**. Tänne Taidelinjan toimistoon voivat kiinnostuneet tulla kyselemään lisää, antamaan palautetta HKL:lle tai keskustelemaan omista ideoistaan elävöittää joukkoliikennematkaa taiteen avulla.

– Taidelinja tarvitsee myös HKL:n työntekijöiden apua. Erityisesti jos liikut päivittäin asiakkaiden parissa, ajat ratikkaa tai metroa tai olet töissä metroasemilla, ota yhteyttä Annikaan. Mietitään yhdessä, kuinka voisit olla mukana tekemässä arkimatkoista ikimuistoisia.

Osallistuminen voi olla vaikkapa mielenkiintoisia kuulutuksia metrossa, postikorttien jakamista lipun ostajille raitiovaunussa tai käynnissä olevien teosten dokumentointia sosiaalisessa mediassa – tehdään yhdessä arjesta taidetta!

– Erilaiset taiteenlajit ja kaikki ideat ovat kaikki tervetulleita. Toteutukseen saa tarvittaessa apua Taidelinjalta, sanoo Annika Niskanen. ☒

HKL on ollut mukana monessa jo aiemmin. Metrossa on järjestetty draamavaihteluita, Ruusuratikkaa ilahduttaa aina äitienpäivänä, pysyviäkin taideteoksia löytyy.

Taidelinjan koordinaattori Annika Niskanen (oikealla) perustaa Taidelinjan toimiston Hakaniemen metroaseman lippuhalliin.

Työsuojelupakki tutuksi

Työsuojelupakki on Helsingin kaupungin työturvallisuuden kehittämisen ja seurannan väline osoitteessa www.tyosuojelupakki.fi. Sen kautta hoidetaan kaikki työtapaturmiin liittyvät ilmoitukset ja muut asiat. Lue ohjeet tärkeän työkalun käyttöön.

Turvallisuuspoikkeama-ilmoitus

Kuka tekee: Kuka tahansa työntekijä. Jos työntekijällä ei ole pääsyä tietokoneelle, toinen henkilö voi täyttää ilmoituksen hänen puolestaan.

Milloin: Tee ilmoitus Työsuojelupakkiin, kun havaitset *läheltä piti* -tilanteen, jolloin tapaturma on melkein tapahtunut, *vaaratekijän*, kuten liukkaan pihan tai *uhka-* tai *väkivaltilähteen*, kuten aggressiivisesti käyttäytyvän matkustajan.

Miten: Turvallisuuspoikkeamailmoituksen pääsee tekemään Työsuojelupakin etusivun linkistä kirjautumatta sisään ohjelmaan. Täytä pakolliset perustiedot. Lisäksi voit kuvailla tapahtumaa tarkemmin ja ehdottaa toimenpiteitä.

Käsittely: Tieto turvallisuuspoikkeamasta lähtee esimiehelle sähköisesti. Hän aloittaa tapahtuman käsittelyn ja tutkinnan sekä kirjaa toimenpiteet Pakkiin. Esimiehen tulee käsitellä ja tutkia kaikki turvallisuuspoikkeamailmoitukset.

Huomioi: Tee turvallisuuspoikkeamailmoitus aina kun se on aiheellista. Ilmoitusten avulla saadaan tietoa työpaikan vaaroista ja pyritään ehkäisemään tapaturmia. Ilmoittamaansa tapausta tulee myös olla valmis käsittelemään työyhteisössä.

Työsuojelu tuo infotaulut työpaikoille

Työsuojelu suunnittelee infotauluja niille HKL:n työpaikoille, joilla tehdään tuotantotyötä. Taulu esittelee työsuojelua ja työpaikalla sattuneita tapaturmia sekä tarjoaa toimintaohjeita. Konttorityötä tekeviä infotaulu palvelee Helmi-intrasa. Taulut on tarkoitus saada käyttöön kevään aikana.



Työtapaturmailmoitus

Kuka tekee: Esimies.

Milloin: Kun esimies on saanut työntekijältä tiedon tapaturmasta.

Miten: Kirjaukseen sisään Työsuojelupakin etusivulla. Täytä ilmoituksen tiedot vahingotilanteesta, vahingosta ja tapaturmasta. Tämän jälkeen voit tulostaa vakuutustodistuksen työntekijän mukaan lääkäriin. Ohjelma ei anna tallentaa ilmoitusta ennen kuin vähintään pakolliset kentät on täytetty.

Käsittely: Esimies täyttää tapahtuman tarkemmat tiedot ja tutkintaosion. Ilmoitus siirtyy palkanlaskentaan, jossa siihen lisätään palkan ja työsuhteeseen liittyviä tietoja. Palkanlaskenta lähettää sen vakuutusyhtiöön. Myöhemmin esimies voi palata tapauksen käsittelyyn ja tutkintaan.

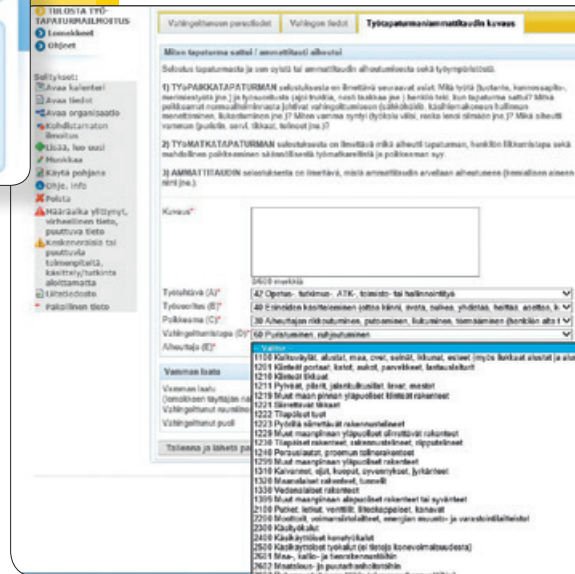
Työn ja työpaikan vaarojen arviointi

Kuka tekee: Esimies yhdessä työntekijöiden kanssa. Tarvittaessa mukana on työsuojelun edustaja.

Milloin: Viiden vuoden välein.

Miten: Arviointiryhmä arvioi työpaikan vaaratekijät ja niiden suuruuden sekä päättää toimenpiteistä vaaratekijöiden poistamiseksi. Vaaratekijät voivat olla fyysisiä, työtapaturmavaaroja, henkisiä, ergonomisia ja kemiallisia tai biologisia. Esimies kirjaa havainnot Työsuojelupakkiin.

Käsittely: Työyhteisössä seurataan vaarojen poistamiseksi päätettyjä toimenpiteitä ja niiden toteuttamisen vaikutuksia päivittämällä vaarojen arviointia Työsuojelupakissa.



Huomioi: Esimiehen on hyvä tutustua tapaturman kuvauksessa vaadittuihin vakuustilastointitietoihin etukäteen ja miettiä, mitkä vaihtoehdoista koskevat omien alaisten töitä. Muista aina merkitä näkyviin tapauksen toimenpiteet, pienetkin! Toimenpiteiden merkitseminen vaikuttaa työhyvinvointimittarin tuloksiin.

Sukeltaja ja hänen parhaat ystävänsä: räpylät, sukellussäiliöt, maski ja snorkkeli.



Vedessä kuvaaminen ei vaadi kalliita erityisvälineitä vaan onnistuu jopa omalla iPhoneella. Sukeltaja tarvitsee puhelimeensa vain vedenkestävän suojakuoren.

Kaipuu pinnan alle

Liikennetyönjohtaja Lauri Kaijala päätyi HKL:n palvelukseen kuusi ja puoli vuotta sitten, kun vaimo käski hankkia oikean työn. Silloinen työ sukelluskouluttajana vei miestä liian usein kauas kotoa. Nyt sukeltaminen on hänen elämässään rakkaan harrastuksen asemassa.

Lauri osaa yhä nimetä sen hetken vuosikymmenten takaa, jolloin mielenkiinto sukellukseen syttyi.

– Katselin pienenä poikana 70-luvulla Jacques Cousteaun Merten salaisuudet -dokumentteja ja jo silloin aloin kiinnostua sukeltamisesta. Kun sitten pääsin kokeilemaan, tiesin heti, että se on minun juttuni.

– Sukeltaminen vie ajatukset pois arjesta ja on hyvää vastapainoa työlle. Kun sukellan, tyhjennän mieleni enkä mieti yhtään mitään. Veden alla maalliset asiat menettävät merkityksensä; raskas työviikko unohtuu ja stressi häviää. Kaikkein parasta on painottomuuden tunne, olemisen sietämätön keveys. Koko vartalo rentoutuu.

Lauri harrastaa sekä Suomessa että ulkomailla. Kotimaassa sukelluksen parissa kuluu noin kaksi viikonloppua kuukaudessa. Eikä sää ole este, sillä talvisukellus onnistuu kovassakin

pakkasessa. Silloin mukaan pakataan makkaraa ja kahvia, jotka nautitaan jäällä kevätauringossa.

Tropiikissa Lauri käy nykyään vähintään kerran vuodessa sukellusmatkalla. Tutuksi ovat tulleet kohteet niin Australiassa, Floridan Keys-saarilla kuin Thaimaassakin. Punaisellamerellä hän on käynyt 11 kertaa. Seuraavaksi on vuorossa Meksiko maaliskuussa.

– Etelässä sukeltaminen on aivan erilaista kuin sukeltaminen Suomessa. Vesi on kirkasta ja lämmintä ja eteneminen kevyttä, sillä päälle tarvitaan vain ohut puku. Nautin molemmista kuitenkin yhtä paljon.

Meressä on toinen maailma

Lauri Kaijalaa kiehtoo vedenalaisen maailman näkeminen. Eksoottisissa sukelluskohteissa maisema pinnan alla on värikäs ja rikas, kun Suomessa sukeltajaa vastaan saattaa uida muutama ahven ja särki, joskus lahna tai lohi.

Erityisen kiinnostavia ovat hylt, ja niitähän Suomessa riittää. Täällä on maailman suurin hylkytiheys. Laivoja uppoaa, koska merenpohja on epätasainen ja kareja on paljon. Hylt ovat sukeltajan aarreaittoja ja kätkevät sisäänsä astioita, laivakelloja, kultaa ja hopeaa, tykkeitä ja ammuksia.

Vedenalainen maailma on ihmeellinen, mutta vierailijan täytyy kunnioittaa sen sääntöjä. Esineisiin ei saa koskea eikä niitä saa nostaa ylös. Aarteet ovat kauniita pinnan alla, mutta maalla ne usein hajoavat. Aseet taas voivat räjähtää, jos niitä yrittää avata.

– Vanhoista hylkyistä on varastettu paljon tavaraa, Lauri harmittelee.

– Minä nautin esineistöstä meren pohjassa, mutta en anna sille mitään arvoa maan päällä. Hylt esineineen ovat kuin aikakapseleita, jotka kertovat, kuka täällä on joskus käynyt ja millä asialla. ☑

Teksti Leena Ahonen ja Liisa Joensuu **Kuvat** Leena Ahonen

Jouhevasti Pariisissa



Yksiraiteinen ratikka on pehmeäkulkuinen. Kummassakin päässä on ohjaamo, ja päätepyssäkillä kuljettaja kävelee vaunun toiseen päähän.

Kun varsinaisessa Pariisin kaupungissa on kaksi miljoonaa asukasta ja Suur-Pariisissa sen ympärillä 12 miljoonaa, on selvää, että joukkoliikenteen linjaston täytyy olla erittäin kattava ja palvelun erittäin toimiva. Niin se onkin. Tämän totesivat HKL-Raitioliikenteen viisi kuljettajaa ja yksi työnjohtaja lokakuuisella matkallaan.

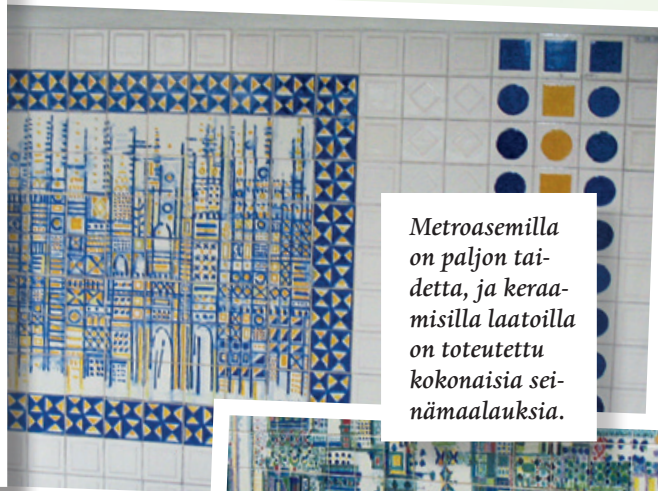
Pariisi tunnetaan tiheästä metrolinjastostaan. Linjoja on 16, ja yksi niistä on automatisoitu. Automaattimetro liikkuu kumipyörillä. Ensimmäinen kumipyörämetro alkoi liikennöidä jo vuonna 1956. Koska kumipyörissä on suurempi kitka kuin teräspyörissä, jarrutusmatkat ovat

lyhyitä ja liikkeellelähtö nopeaa. Jo 1950-luvulla päästiin jopa 90 sekunnin vuoroväliin.

Metroasemia alettiin rakentaa jo 1900-luvun alussa periaatteella, jonka mukaan lähimmälle asemalla on paikasta kuin paikasta vain 500 metriä. Asemat ovat lähempänä maan pintaa kuin meillä, ja junat täristävät katuja tunnelissa ajaessaan. Vain automaattimetro ajaa syvällä maan uumenissa. Sitä kutsutaan nimellä meteoriitti, méteor.

Keskustan alueella myös osa lähijunista eli RER-junista kulkee maan alla. Keskustan liikenne on

Pariisi on paitsi taiteen ja nähtävyyksien runsaudensarvi, myös hyvin toimivan julkisen liikenteen tyyssija. Suomalaisen silmään tosin jo metroasematkin ovat silkkaa taidetta.



Metroasemilla on paljon taidetta, ja keraamisilla laatoilla on toteutettu kokonaisia seinämaalauksia.



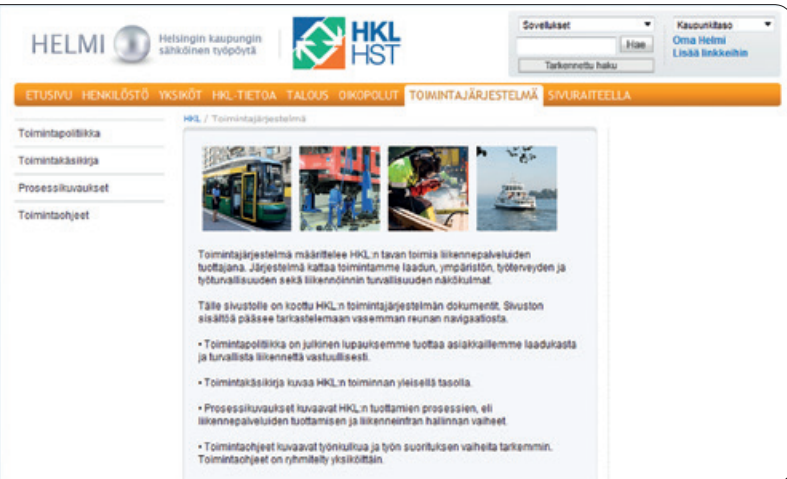
vilkkauksessaan miltei kaoottinen, eikä raitiovaunuilla ei ole ahtaaseen ydinkeskustaan asiaa. Ratikat palvelevat etäämpänä kehälinjoina. Raitioliikenne lopetettiin vuonna 1938, mutta se palasi takaisin vuonna 1992. 🚇



Kaupungin erikoisuus on kumipyörämetro, jollainen liikkuu viidellä eri linjalla.



Automaattimetron ovet osuvat täsmälleen laituriovien kohtaan.



Toimintajärjestelmä avataan Helmi-intraan

HKL:n Helmi-intraan avataan maaliskuun aikana toimintajärjestelmäisivusto. Sivustolle on koottu HKL:n toimintakäsikirja, prosessikuvaukset sekä kunkin yksikön toimintaohjeet. Uuden sivuston myötä kaikki dokumentit löytyvät yhdestä paikasta intrassa. Toimintajärjestelmäosion sisältöä pääsee tarkastelemaan intran etusivun yläpalkin navigaatiosta.

Toimintapolitiikka on julkinen lupauksemme tuottaa asiakkaillemme laadukasta ja turvallista liikennettä vastuullisesti. Toimintakäsikirja kuvaa HKL:n toiminnan yleisellä tasolla.

Prosessikuvaukset puolestaan kuvaavat HKL:n tuottamien prosessien, eli liikennepalveluiden tuottamisen ja liikenneinfran hallinnan vaiheet. Prosessikuvauksista käy ilmi, kuka vastaa mistäkin työvaiheesta ja millaisia dokumentteja ja toimintaohjeita prosessiin liittyy.

Toimintaohjeet kuvaavat työnkulkua ja työn suorituksen vaiheita tarkemmin. Koska yksiköillä on toimintaohjeita mittava määrä, sivustolla on hakukone etsimisen helpottamiseksi. Ohjeet ovat luettavissa ja tulostettavissa pääosin pdf-muotoisina. 📄

Tuomas Rantasesta uusi puheenjohtaja

Tuomas Rantanen (vihr.) on aloittanut HKL:n johtokunnan uutena puheenjohtajana helmikuussa. Puheenjohtajana aiemmin toiminut **Otto Kivekäs** jätti puheenjohtajuuden tultuaan valituksi Helsingin kaupunginhallituksen jäseneksi. Tuomas Rantanen on kaupunginvaltuutettu ja kaupunginhallituksen varajäsen. Hän työskentelee Voima-lehden kustannuspäällikkönä.

Rantanen on neljännen kauden vihreä kaupunginvaltuutettu. Aiemmin hän on keskittynyt erityisesti kaupunkisuunnitteluun sekä kiinteistö- ja asuntopolitiikkaan. 📄

HKL:n johtokunnassa on puheenjohtajan lisäksi **8** jäsentä.



Myllypuron aseman remontti etenee aikataulussaan

Myllypuron metroaseman peruskorjaus on edennyt hyvin aikataulussaan. Aseman pohjoinen sisäänkäynti purettiin syksyn aikana, ja tilalle rakennetaan parhailaan uutta sisäänkäyntiä. Uusi sisäänkäynti rakennetaan Jauhokujan sillalle, joten se sijoittuu hieman eri kohtaan kuin vanha, Myllypurontielle ollut sisäänkäynti. Jauhokujan sisäänkäynti valmistuu ensi kesänä.

Eteläpään raidetasolle on tähän mennessä valmistunut ratasähkö ja 20 kW:n sähkötilat yhteistyössä

urakoitsijoiden, Helenin ja HKL:n toimijoiden kanssa. Ratasähkön ja 20 kW:n sähkötilat otetaan käyttöön helmikuun aikana.

Viime syksyn ja tämän talven aikana aseman pohjoispäässä on lisäksi uusittu laiturikatosta ja työt jatkuvat lohkoittain kevään aikana.

Ensi kesänä käynnistyy aseman eteläpäädyn, Myllyaukion lippuhallin peruskorjaus. Kesän aikana uusitaan myös koko laiturialueen laatoitukset. 📄

HSL ajankohtaiset

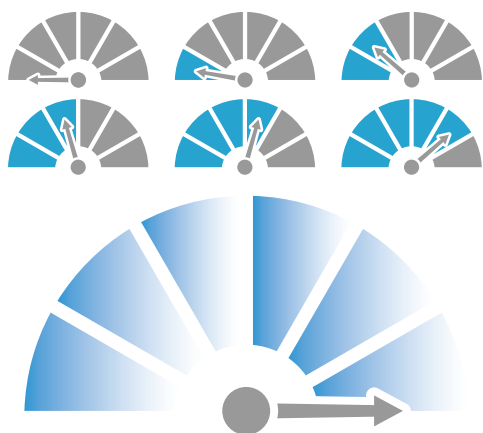
Helsingin seudun liikenteessä on meneillään suurten muutosten vuosi. Heinäkuun alussa käynnistyy Kehäradan junaliikenne ja elokuussa Vantaan bussilinjat siirtyvät Kehäradan liikennöintiin sovitettuihin aikatauluihin ja reitteihin. Elokuussa aloittaa liikennöinnin myös uusi runkolinja 560. Reitillä Rastila-Vuosaari-Mellumäki-Kontula-Malmi-Paloheinä-Kuninkaantammi-Myrmäki kulkeva poikittainen oikoreitti tarjoaa erinomaisen vaihtoyhteyden Kehäradalle. Se korvaa nykyisen linjan 78 sekä osan Vuosaaren metron liityntälinjoista. Pidemmällä aikavälillä linjan 560 jatkaminen Myrmäestä Matinkylään asti on mahdollista.

Lähijunaliikenteessä liikennöivien Flirt- eli Sm5-junien kyljet muuttuvat violeteiksi. Väri vaihtuu, koska HSL ottaa tilaajaväilyksen käyttöön nyt myös lähijunaliikenteessä sinisten bussien, vihreiden ratikoiden ja oranssin metron rinnalle. Violetti väri auttaa erottamaan lähiju-

naliikenteen VR:n vihreistä kaukojunista. Väri tulee näkyväksi myös HSL:n matkustajainformaatioissa eli muun muassa lähijunaliikenteen linjakartoissa. Violetit junat tulevat raiteille vähitellen, HSL:n arvion mukaan 2–3 vuoden kuluessa.

HSL:ssä valmisteltava

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelma vuosille 2016 – 2023 on herättänyt ennätyksellisen vilkasta keskustelua hsl.fi-sivuilla. Tammikuun asukastilaisuuteen saapui reippaasti enemmän väkeä kuin odotettiin, joten HSL järjesti helmikuussa kaksi uutta tilaisuutta, joissa asukkaat pääsivät kuulemaan ja antamaan palautetta koilliseen suunnitelluista bussimuutoksista. Muutosten taustalla on mm. kesällä avautuva Kehärata, joka tuo Helsingin ja Tikkurilan väliselle kaupunkiradalle nykyistä tiheämmän lähijunaliikenteen. 📄



Johtamisjärjestelmän kehittäminen käynnissä

HKL:n johtamisjärjestelmää ja mahdollisesti myös organisaatiota on uudistettava vastaamaan toimintaympäristön muutoksiin. Tulevaisuudessa raideliikenne pääkaupunkiseudulla tulee kasvamaan voimakkaasti; parantamalla toimintaamme nyt varmistamme, että saamme tulevaisuudessakin hoitaa liikennöintiä laajenevassa raitio- ja metrolilikenteessä. Kehittämistyö

on tarkoitus saada valmiiksi vielä tämän kevään aikana.

Johtamisjärjestelmätyön etenemistä seurataan säännöllisesti HKL:n sisäisissä tiedotuskanavissa. Intraan on perustettu sivu, josta hankkeen aikataulu, tavoitteet ja viimeisimmät edistysaskeleet selviävät. Linkki sivulle löytyy HKL:n Helmi-intran etusivulta. ☒

Uusia kuljettajia metrolilikenteeseen



Takarivi: Ajo-opettajat Samuli Rasimus ja Kirsi Haanpuro, metrojunankuljettajat Marko Iiskola, Johanna Nikkonen, Toni Viik ja Pauli Pelli, ajo-opettajat Kari Reispakka ja Jukka Tupaheimo, liikennetyönjohtaja Leena Rasilainen
Keskirivi: Ajo-opettaja Leena Aaltonen, metrojunankuljettajat Hanna Hukkanen, Teemu Viberg, Julia Olvinen ja Marko Vainonen, ajo-opettaja Juhana Hietaranta
Eturivi: Metrojunankuljettajat Elina Viisola, Vesa Klemola ja Eino Annala, liikennemestari Antti Ylönen

Palvelusvuosia

40 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Broman Jan-Erik 26.2.2015
 Hurme Tarja 20.2.2015
 Klemetti Merja 17.3.2015

30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Varis Pekka 1.1.2015
 Taipalus Kari 11.3.2015

Eläkkeelle

Vehkaperä Alpo	31.12.2014	rv-kuljettaja	28 v 7 kk
Nyman Leif	31.1.2015	rv-kuljettaja	26 v 5 kk
Hänninen Eeva	28.2.2015	hankintapäällikkö	44 v 6 kk
Pennanen Rauli	28.2.2015	sähköasentaja	39 v 9 kk

HKL:n palvelua



HKL:n pitkäaikainen henkilöstöpalvelupäällikkö Elina Tartia jäi eläkkeelle vuodenvaihteessa. Hallintojohtaja Yrjö Judström luki Elinan läksiäisjuhlissa mm. katkelmat Seitsemästä veljeksestä ja Kalevalasta. HKL:n palvelua Elinalle kertyi kaikkiaan 42 vuotta 10 kuukautta. Kiitos Elina!

Henkilöstöetuna kivat kesäpaikat

Mökkeilykausi lähestyy! HKL:n työntekijänä voit vuokrata Lauttasaaren Länsilapanniemessä sijaitsevan kesämökin käyttöösi viikoksi kerrallaan. Viikkovuokra on 75 euroa, ja mökki on vuokrattavissa huhtikuun lopulta elokuun lopulle. Sitovat varaukset 7.4. – 25.4.2015 klo 9.30–12 **Tuula Hälvä-Leinoselle**, puh. 09 310 34981.

Ison Iiluodon ja Vartiosaaren virkistyspaikat ovat kaikkien kaupungilla vakinaisessa tai määräaikaisessa palvelussuhteessa olevien varattavissa. Iso Iiluoto sijaitsee Vuosaaren edustalla Kallahden seällällä ja Vartiosaaren Kallioranta lähellä Laajasalaa.

Katso varausohjeet kaupungin Helmi-intrassa: Henkilöstö > Henkilöstöedut > Virkistys- ja lomapaikat. ☒





Ratikalla Munkkiniemeen 100 vuoden ajan

Lauantaina 24.1.2015 juhlittiin Munkkiniemen raitiotien satavuotispäivää. Sen kunniaksi Erottajan ja Munkkiniemen välillä ajoi museorattikka tunnuksella 100 V. Munkan linjan aloittaessa säännöllisen liikennöinnin tammikuussa 1915 eteläinen päätepysäkki sijaitsi Erottajalla, ja linjan tunnuksena oli suuri M-kirjain.

Juhlaratikan kutsuvieraita olivat mm. apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, kansanedustaja Sari Sarkomaa ja vuosikymmeniä Munkkiniemessä asunut, Suomi-Filmeistäkin tuttu näyttelijä Maija Karhi, joka loi tunnelmaa hauskoilla tarinoillaan.

Laajalahden aukion kioskillä muisteltiin menneitä ja ihasteltiin 100-vuotistuotteita.

