



LIIKENNEPEILI

”Kaupunkipyörät
ovat nyt
osa joukkoliikennettä”

s. 8

Projektipäällikkö Samuli Mäkinen

Metro
vie pian
Matinkylään, s. 11

Vuorikiipeily
vaatii
mielen malttia, s. 13

Pyöräkeskus avasi jälleen ovensa

HKL:n Pyöräkeskus Kampin Narinkkatorilla avautui 2.5. kaupunkipyöräpalvelun avajaisten yhteydessä. Pyöräkeskuksen ydintoimintaan kuuluvat pyörien kunnossapitoon liittyvät käytännön neuvot ja pienimuotoiset pikahuollot. Henkilökunta auttaa ja neuvoo myös kaupunkipyörien käytännön opastuksessa sekä muissa pyöräilyasioissa aina reittivalinnoista liikennesääntöjen kertaamiseen. Pyöräkeskus palvelee polkijoita lokakuun loppuun asti. 📍



Teksti ja kuva Karoliina Berlin

MATKUSTAJA

Tapaamme tällä palstalla HKL:n palveluita käyttäviä henkilöitä ja kysymme heidän ajatuksiaan HKL:n kohtaamisesta.

Niina Lääperi

Kampin metroasema, 5.4.2016

7 Länsimetro aloittaa liikennöinnin elokuussa. Tämä herättää matkustajien keskuudessa monenlaisia odotuksia. Kampin metroasemalla länteen suuntaava matkustaja odottaa länsimetroa innokkaasti.

– Entisenä espoolaisena olen odottanut länsimetroa jo pitkään. Asiaa pohdittiin aikanaan jo lukiossa yhteiskuntaopin tunnilla, ja nyt se sitten toteutuu. Nykyisenä lautasaarelaisena odotan länsimetroa ja yhteyksien paranemista yhtä lailla. 📍



Teksti ja kuva Karoliina Berlin

LIIKENNEPEILI

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 syyskuussa.

Julkaisija:
HKL



Postiosoite:
PL 1400
00099 Helsingin kaupunki

Käyntiosoite:
Toinen linja 7 A, 00530 Helsinki
www.hkl.fi
www.hkl.fi/facebook
www.twitter.com/HKLhst
www.youtube.com/HKLHelsinki
www.linkedin.com/company/hkl

Päätoimittaja:
Ville Lehmuskoski, p. 310 35091

Toimituspäällikkö:
Elina Maunuksela, p. 310 35104

Toimittajat:
Kaisa Sikkilä p. 310 35105
Karoliina Berlin, p. 310 35549

Toimituskunta:
Ville Lehmuskoski (pj)
p. 310 35091
ville.lehmuskoski@hel.fi

Yrjö Judström
p. 310 34986
yrjo.judstrom@hel.fi

Toni Jurva
p. 310 34825
toni.jurva@hel.fi

Tuula Kurki
p. 050 572 7723
kurkituula@gmail.com

Artturi Lähdetie
p. 31035245
artturi.lahdetie@hel.fi

Petri Norrena
p. 310 35518
petri.norrena@hel.fi

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

Hannele Suokas
p. 310 70566
hannele.suokas@hel.fi

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

Ulkoasu ja taitto:
Pauliina Heikkilä/Piu Pau Design Oy

Paino- ja reprotyö:
Painotalo Plus Digital Oy, 2016

Paperi:
Galerie Art Silk 130 g/m²

ISSN 0786-9657

*Osoitteenmuutokset sähköpostilla
kaisa.sikkila@hel.fi.*

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



Kuva: Jesse Ukkonen

Kannessa
projektipäällikö
Samuli Mäkinen

- 3** **Päätoimittajalta**
HKL:n tulee joka päivä ansaita asemansa
- 4** **Työntekijän päivä**
Projekti-insinööri
Jaakko Laurila
- 6** **Omaisuuuden vartijana**
- 7** **Näkökulma**
Osaamista ja edistystä yhdessä tekemällä
- 8** **Kaupunkipyörät**
saapuivat Helsinkiin!
- 9** **Historia**
Ennen oli polkeminen työläämpää
- 10** **Raide-Jokeri**
osa kehittyvää kaupunkia
- 11** **Työlistalla** länsimetro
- 12** **Matkalla**
Danke schön, Berliini
- 13** **Vapaalla**
Kohti korkeuksia
- 14** **Lyhyesti**
- 15** **Palvelusvuosia**

HKL:n tulee joka päivä ansaita asemansa

HKL toimii kaupunkiraideliikenteen toimialalla, joka on nykyisessä yleisessä epävarmassa taloudellisessa tilanteessa hyvin poikkeuksellinen. Toimialallamme on länsimetron, sen arviolta vuonna 2020 käyttöön otettavan jatkeen sekä lukuisten raitioliikennehankkeiden johdosta mittava ja varma kasvu todella pitkälle tulevaisuuteen. Olemme hienossa asemassa ja etuoikeutettuja suhteessa mihin tahansa muuhun toimialaan. Tällaisella toimialalla haluamme jatkossakin toimia! Raide-Jokerin valmistelun viime kuukausina ottamien harppausten myötä keskustelu Raide-Jokerin liikennöitsijästä ja liikenteen mahdollisesta kilpailuttamisesta on alkanut mm. HSL:ssä. Myös Liikenne- ja viestintäministeriön liikennekaarena tunnettu sääntelyuudistus on nostanut keskusteluun raideliikennepalveluiden kilpailuttamisen aiempaa voimakkaammin. On selvää, että keskustelu HKL:n asemasta raitio- ja metroliikenteen operaattorina tulee tulevaisuudessa voimistumaan.

"HKL:n tulee olla yhteiskunnalle paras raitio- ja metroliikenteen operaattori."

Olemme HKL:ssä viime syksystä lähtien valmistelleet uutta tavoiteohjelmaa, jossa teemme ratkaisevat valinnat tulevaisuuden asemaamme koskien. Yksi keskeinen viesti tavoiteohjelmassa on, että meidän tulee olla objektiivisesti arvioiden yhteiskunnalle paras raitio- ja metroliikenteen operaattori ja infrastruktuurin kehittäjä ja ylläpitäjä. Tavoitteenamme on mm. olla samanaikaisesti operoimassa Euroopan kustannustehokkain ja julkisen sektorin työnantajana Suomen paras!

HKL on historiassaan tehnyt hyvää työtä tehokkuutensa parantamiseksi. Vuodesta 1997 lähtien on liikennetuotannossamme ollut tuottavuuskehitystavoite, jonka ansioista esimerkiksi raitioliikenteen operointikustannukset ovat nyt yli 10 % alhaisemmat. Ilman tätä tekemäämme hienoa kehitystä raitioliikenne maksaisi yhteiskunnalle vuosittain yli 5 miljoonaa euroa enemmän! Kun kannamme jatkossakin vastuamme mm. kuljettajatyön, valvomoiden, kaluston huollon, korjaamotyön, hallinnon ja infrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon jatkuvasta tehostamisesta, tulemme ansaitsemaan paikkamme yhteiskunnalle parhaana toimijana tällä hienolla kasvutoimialalla!

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL





klo 8.00

Jaakon päivä alkaa metron opastusjärjestelmän uudistamisen ohjausryhmän kokouksella. Käsiteltäviä asioita ovat muun muassa opasteiden suunnitteluohje ja opastussuunnitelmat sekä niiden hyväksyminen ja opasteurakan hankinnan aikataulu.



klo 11.00 Lounaalla Vallilan varikon ruokalassa ehtii vaihtaa kuulumisia työkavereiden kanssa. Lounasseurana on infra- ja kalustoyksikön johtaja Artturi Lähdetie.



Teksti ja kuvat Karoliina Berlin

Opastuksen uudistaja

Projekti-insinööri **Jaakko Laurilan** työpäivä alkaa Vallilan varikolla aamun sarastaessa. Jaakko toimii projektipäällikkönä metron opastusjärjestelmä uudistuksessa HKL:llä. Päivän ensimmäinen tehtävä on uudistustyön ohjausryhmän kokouksen vetäminen.

Opasteiden uudistusprojekti alkoi toukokuussa 2015. Metroasemien opasteita uusitaan, jotta ne saadaan yhtenäisen linjan mukaisiksi. Nykyisissä opasteissa näkyy vaikutteita useiden vuosien ajalta, ja ne saattavat hieman

poiketa toisistaan metroasemasta riippuen. Myös länsimetron aloittaminen on lisännyt tarvetta yhtenäisen opastusjärjestelmän luomiselle. Metron opastusjärjestelmältä on nimittäin puuttunut suunnitteluohje ja opasteiden tyyppitys, joita tarvitaan uusien asemien opastusjärjestelmien laatimiseen.

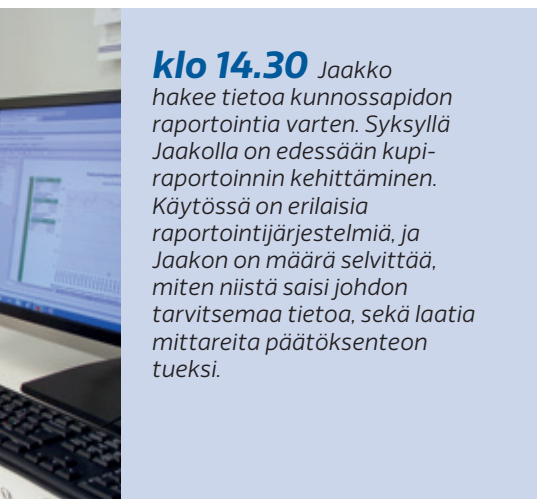
– Opasteiden vaihtotyöt alkavat lopukesästä. Tehdastarkastuksissa todetaan ensin riittävä laatutaso, jonka jälkeen tehdään malliasennuksia jollekin asemalle. Jos ne hyväksytään, niin

asennukset tehdään lopuille asemille, Jaakko luettelee uudistustyön tulevia vaiheita.

Opastusjärjestelmän uudistaminen ei ole aivan yksinkertainen projekti: metroasemia on 17 ja niillä vaihdetaan opaste-nauhalevyjä yhteensä noin 2300 kappaletta ja kohdeopasteita noin 300 kappaletta. Opasteissa pitää huomioida monenlaisia yksityiskohtia, kuten visuaalinen ilme, piktogrammit ja niiden määrät sekä priorisointijärjestykset, kieliversiot ja typografia. Lisäksi pitää suunnitella



klo 14.00 Hannu Jeskanen insinööri-toimisto Oy Niemistöstä käy Jaakon ovella. Hannu tekee sähkötekniistä suunnittelua HKL:llä puitesopimuskumppanina. Jaakko ja Hannu keskusteleval poistumistiesuunnittelun muutoksista.



klo 14.30 Jaakko hakee tietoa kunnossapidon raportointia varten. Syksyllä Jaakolla on edessään kupi-raportoinnin kehittäminen. Käytössä on erilaisia raportointijärjestelmiä, ja Jaakon on määrä selvittää, miten niistä saisi johdon tarvitsemaa tietoa, sekä laatia mittareita päätöksenteon tueksi.



klo 15.30 Työpäivän päätteeksi Jaakko hyppää fillarin selkään. Pyörämatka Vallilan ja Itä-Helsingissä sijaitsevan kodin välillä taittuu hetkessä.
- Viihdyn hyvin Itä-Helsingissä. Siellä on hyvät ulkoilu-alueet, yhteydet ja meri lähellä, Jaakko kehuu.
Vielä ei kuitenkaan ole aika polkea kotiin vaan parturiin, joka on ollut Jaakon luottoparturi viimeiset 25 vuotta.



Kuka?

Jaakko Laurila
Projekti-insinööri
Siirtymässä
infrapalveluista
kunnossapito-
yksikköön

- ▶ HKL:llä vuodesta 2014
- ▶ Harrastaa ulkoilua ja lukemista

opastetaulujen ja muiden opastemerkin-
töjen kuten tarrojen ja teippausten aset-
telut asemille. Moniulotteinen uudistus-
projekti toteutetaan HKL:n, HSL:n sekä
konsulttiyhtiöiden Rambollin ja CJN:n
yhteistyönä.

Projektit pakettiin

Koulutukseltaan Jaakko on liikennetek-
niikan diplomi-insinööri. HKL:llä hän on
työskennellyt vuodesta 2014.

– Näin mielenkiintoisen hakuilmoituk-
sen kaupungin rekrytointisivuilla ja hain
töihin. Tämä olikin hieno juttu, sillä olen
viihtynyt HKL:llä hyvin.

Metron opastusjärjestelmäuudis-
tuksen lisäksi Jaakolla on ollut työn alla
useita useista muitakin hankkeita, kun-
ten Paloheinän joukkoliikennetunnelin

lisäpuomien rakennustyöt, infrahankkei-
den teknisten suunnitelmien arkistointi-
hanke ja muita pienempiä infrahankkei-
ta. Lisäksi hän on laatinut HKL:n kaava-
lausuntoja.

Jaakolla on vielä infran, tai hankeor-
ganisaation, projekteja käynnissä, mutta
hankkeet alkavat olla jo loppusuoralla.
Edessä on siirtyminen uuteen yksikköön,
kunnossapitoon, jossa Jaakko tulee si-
joittumaan kaluston kunnossapitoon
tuotannon tuki -osastolle. Nyt on käyn-
nissä siirtymäaika, jossa pistetään nykyi-
set projektit pakettiin ja samanaikaisesti
tehdään ja suunnitellaan uusia tehtäviä
uudessa yksikössä. Uusiin työtehtäviin
sisältyy esimerkiksi raporttien tekemistä
ja raportoinnin kehittämistä. Nyt aluk-
si Jaakko tekee vaunukalustoon liittyviä

raportteja luotettavuudesta ja käytettä-
vyydestä. Kunnossapitoyksikössä Jaa-
kon tehtävänä tulee muuttumaan
projekti-insinööristä suunnitteluinsinöö-
riksi.

– Hiukan askarruttaa, mikä näiden
kahden termin ero on. Arvelisin, että pro-
jekti-insinöörillä on hankkeita, joihin ti-
lataan ulkopuolisia suunnittelupalveluja,
mutta suunnitteluinsinööri tekee enem-
män itsenäisesti suunnittelutyötä.

Syksyllä Jaakolla on edessä siirty-
minen Vallilan varikolta täysipainottei-
sesti Roihupeltoon.

– Toivottavasti kunnossapidossa on
yhtä hyvät puitteet tehdä töitä kuin inf-
rassa. Uusiin tehtäviin siirtyminen on jo-
ka tapauksessa mielenkiintoista, ja hyvin-
lä mielin siirryn uuteen yksikköön. ☞

Omaisuuuden vartijana

HKL:n kaikki viisi yksikköä esittäytyvät vuorotellen tällä palstalla. Tällä kertaa tutustutaan infra- ja kalustoyksikköön.



HKL:n infra- ja kalustoyksiköstä käsin hallinnoidaan koko HKL:n omaisuutta: raitiovaunu- ja metrojunakalustoa, ratoja, varikoita ja kaikkea liikennöintiin tarvittavaa infraa. Asiantuntemus jakautuu yksikössä kolmeen palveluun: kalustopalveluun, infrapalveluun ja hankepalveluun.

Vuodenvaihteen organisaatiouudistuksen yhteydessä HKL:n raitiovaunu- ja metrokaluston sekä infran hallinta keskitettiin saman katon alle infra- ja kalustoyksikköön. Keskittämällä haetaan etua: kun yksi yksikkö vastaa koko omaisuuden hallinnasta, se pystyy myös yksityiskohtaisesti määrittämään esimerkiksi sen, minkälaisia varikoita kalustolle tarvitaan.

Jättihankkeet yhteistyössä

Työnjako yksikön kolmen palvelun kesken on selvä: kalustopalvelu ja infrapalvelu linjaavat, mitä uutta on hankittava tai mitä pitäisi kehittää ja määrittää hankkeen sisällön. Hankepalvelu toteuttaa projektit.

– Tällä hetkellä isoja hankkeitamme ovat muun muassa Kruunusillat, Raide-Jokeri, M300-junahankinnat, Artic-vaunut ja metroasemien peruskorjaukset, sanoo hankepäällikkö **Juha Saarikoski**.

Tätä mieltä

Miten käytännöt ovat lähteneet sujumaan uudessa yksikössä? Äänen saavat kolme infra- ja kalustoyksikön työntekijää.



Kim Louhula
kunnossapitoinsinööri, kalustopalvelu

– Ennen työskentelin vain ratikoiden parissa, nyt tutustun myös metroon, sillä kalustopalvelu vastaa koko kaluston kehittämisestä. Perustoiminnot on saatu hyvin käyntiin ja yhteistyö kunnossapitoyksikön kanssa sujuu. Kalustosuunnitelman koostamisessa on paljon töitä tänä vuonna, mutta työ motivoi minua.



Rauno Lipponen
projekti-insinööri, hankepalvelu

– Yksikön toiminta on alkukankeuden jälkeen lähtenyt sujumaan parempaan suuntaan. Omassa työssäni asiantuntijatyön osuus on alkanut vähentyä ja pääpaino siirtynyt hankkeille, kuten on tarkoituskin. Hyödynnän hankkeissa omaa asiantuntemustani.



Hannu Stam
sähköinsinööri, infrapalvelu

– Työtehtäväni ovat monipuolisia ja mielenkiintoisia. Organisaatiouudistuksessa henkilöiden sijoitusjärjestelyt vietiin loppuun nopeasti ja talousasioita on selvennetty. Yksiköiden välisissä toiminnoissa ja tehtävien jakautumisessa on vielä kehitettävää.

Isot hankkeet vaativat vuosien ennakkointia ja huolellisen aikataulutuksen. Esimerkiksi Råde-Jokeri – mikäli HKL tulee sitä liikennöimään – edellyttää uuden kaluston hankkimista ja varikoiden rakentamista.

Infrapalvelu hallinnoi ja kehittää HKL:n varikoita ja muita kiinteistöjä, asemia, ratoja ja teknisiä järjestelmiä.

– Infrapalvelun hankkeista osan, esimerkiksi pian käynnistyvän Kulosaaren metrosillan vahvistamisen, toteuttaa hankepalvelu, kertoo infrapääliikö **Pentti Myllymäki**.

– Osa hankkeista, kuten rata- ja kiinteistökorjaukset menevät kunnossapitoyksikön työlle.

Kalustopalvelun tehtävänä on nähdä tulevaisuuteen: minkälaista kalustoa HKL:lle tarvitaan?

– Kalustopalvelu on tiiviisti mukana käynnissä olevissa hankkeissa antaen tukea ja ohjausta niiden toteuttamisessa, sanoo kalustopääliikö **Ollipekka Heikkilä**.

– Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi Articvaunujen ja M300-junien hankinta.

Kalustopalvelussa määritellään jatkossa myös kaluston kunnon ja kunnossapitotyön laatuvaatimukset. Käytännön töiden toteutus, kuten päivittäishuollot ja korjaukset, tehdään pääosin kunnossapitoyksikössä.

Työtä ammattitilpeydellä

Infra- ja kalustoyksikön toimintaa ohjaavat muun muassa 20 vuoden päähän ulottuva pitkän tähtäimen suunnitelma, Helsingin yleiskava ja HSL:n liikennejärjestelmä.

– HKL:lle on annettu suuri vastuu, jotta Helsingin strategiset tavoitteet toteutuvat hyvin, sanoo yksikön johtaja **Artturi Lähdetie**.

– Projektinhallinnan kehittäminen on ajan-kohtaista, sillä investointien onnistuminen edellyttää hyvää projektinhallintaa.

Lähdetien mukaan hyviin tuloksiin pyritään myös keskittämällä osaamista. Yksittäisellä työntekijällä ei välttämättä ole niin laajaa tehtäväkenttää kuin aiemmin, ja kaluston ja infran kunnossapidon yksityiskohtainen osaaminen kuuluu kunnossapitoyksikölle. Työtehtävien määrittely ja yhteistyön kehittäminen HKL:n muiden yksiköiden kanssa on tämän vuoden tärkeimpiä tehtäviä.

– Toivon, että henkilökunta tuntee ammattitilpeyttä. Jos ihminen kokee viihtyvänsä työssään ja tietää mitä tekee, projektit onnistuvat hyvin. ↻

Osaamista ja edistystä yhdessä tekemällä

Uuden HKL:n harteille on asetettu suuria toiveita ja HKL:lle on annettu merkittävä tehtävä Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kehittäjänä. HKL:n uuden rakenteen tulisi tuottaa etuja aiempaan verrattuna, kun kaluston ja infran hallinta sekä kehittäminen on yhdistetty ja raja-aidat tältä osin poistettu. Infra- ja kalustoyksikkö vastaa myös Helsingin merkittävimpien joukkoliikennehankkeiden johtamisesta ja niiden onnistuminen heijastuu suoraan koko Helsingin menestymiseen.

HKL:n infra- ja kalustoyksikkö edustaa Helsingin ja koko Suomen tasolla ainutlaatuista osaamisen keskittymää. Missään muussa organisaatiossa ei yhdisty samalla tavalla kiskoliikennekaluston ja ratojen, kiinteistöjen sekä järjestelmätason osaaminen kuin HKL:n infra- ja kalustoyksikössä. Meillä on kunnia edustaa valtakunnallisella ja kansainvälisellä tasolla raitio- ja metroliikenteen suurinta tietämystä. Meillä on siis edellytykset tuottaa parhaat mahdolliset edellytykset maailman parhaalle raitio- ja metroliikenteelle.

Onnistumisen avain toiminnassamme tulee olemaan työntekijöidemme korkea osaaminen ja sitoutuminen tehtävänsä. Infra- ja kalustoyksikön tämän vuoden tärkeimpiä tehtäviä on vakiinnuttaa yksikön toiminta ja työnkuvat. Työhyvinvoinnin ja työssä viihtymisen ainoaksi painopisteeksi onkin valittu henkilöstömme työnkuva ja tehtävän vakiinnuttaminen.

Uuden organisaation luominen ei ole ollut kivutonta. Kuluneen keväen aikana olemme kuitenkin saaneet yksiköiden ja palvelujen välisen keskustelun kautta selkeytettyä tehtäviä ja rooleja. Yhdessä tekemisellä, yhdessä keskustelemalla ja itsensä muutokselle alttiiksi laittamalla olemme saaneet jo hyviä tuloksia. Onnistuminen on siis kiinni meistä HKL:n työntekijöistä ja siitä miten hyvin me tunnemme ja ymmärrämme toisiamme – ja sitä kautta itseämme ja omaa työtämme.

Artturi Lähdetie
johtaja





Teksti: Karoliina Berlin Kuvat: Jesse Ukkonen

Kaupunkipyörien avajaisia vietettiin iloisissa tunnelmissa Narinkkatorilla 2.5.

Kaupunkipyörät saapuivat Helsinkiin!

Helsingin uudet kaupunkipyörät ovat rullanneet kaupungin kaduilla toukokuun alusta asti. Pyörillä tehtiin kahden ensimmäisen viikon aikana noin 19 000 matkaa, eli jokaisella pyörällä ajettiin keskimäärin kuusi kertaa päivässä.

Helsingin kaupunkipyöräpalvelun taustalla on kaupungin strateginen tavoite kasvattaa kestävästä liikkumisesta määrää Helsingissä. Kaupunkipyöräverkoston rakentaminen osaksi joukkoliikennettä on yksi strategiaohjelman mukaisista toimenpiteistä. Myös kaupungin pyöräilyn edistämishankkeen mukana kaupunkipyöräpalvelun tuominen Helsinkiin on keskeinen toimenpide,

jolla lisätään pyöräilyn määrää kaupungissa. Pyöräilyn edistämishankkeessa kaupunkipyöräpalvelun vastuutahoksi on nimetty HKL.

– Hankinta on ollut pitkä prosessi, mutta lopulta toteutus eteni tiiviillä aikataululla ja järjestelmä saatiin kaduille kuten suunniteltiin. Käyttöönottosessa keskeistä oli, että tarjolla on alusta lähtien toimiva ja riittävän suuri järjestelmä,

jotta se otetaan osaksi arjen liikkuamista luotettavana joukkoliikenteen osana, kertoo hankkeen projektipäällikkönä toimiva **Samuli Mäkinen** HKL:ltä.

Tänä vuonna käytössä on 50 pyöräasemaa ja 500 pyörää, ja ensi vuonna palvelu laajenee täyteen mittansa 150 aseman ja 1500 pyörän laajuiseksi.

Helsingin kaupunkipyörät toimittaa espanjalais-ranskalainen konsortio



– Ensimmäisellä viikolla käyttäjätilastoissa näkyi käytön kokeiluluontoisuus, mutta jo toisella viikolla käytetyimmistä pyöräasemista voi päätellä järjestelmän toimivan aidosti osana joukkoliikenteen matkaketjua, sanoo projektipäällikkö Samuli Mäkinen.

CityBike Finlandin autot huolehtivat pyöräasemien täyttöasteen tasaisuudesta.



Palstalla kurkistamme HKL:n ja Helsingin raideliikenteen historiaan.

Moventia & Smoove. Valittu pyörämalli sai viime syksynä järjestetyissä käytettävyydestaustuksissa korkeimmat kokonaispisteet ja järjestelmä oli eri vaihtoehdoista kokonaistaloudellisesti edullisin. CityBike Finland on konsortion Suomeen perustama yhtiö, joka vastaa pyörien huollosta, pyöräasemien täytöstä ja asiakaspalvelusta.

Helsingin kaupunkipyöräpalvelu kustannetaan osittain mainosrahalla. Clear Channel Suomi vastaa palveluun liittyvästä mainosmyynnistä. Keväällä 2016 kaupunkipyörien yhteistyökumppaniksi valikoitui HOK Elannon Alepa-ketju. Mainosmyynnin ansiosta kaupunkiin saatiin paras järjestelmä kohtuuhintaan.

Menestyksekkäs startti

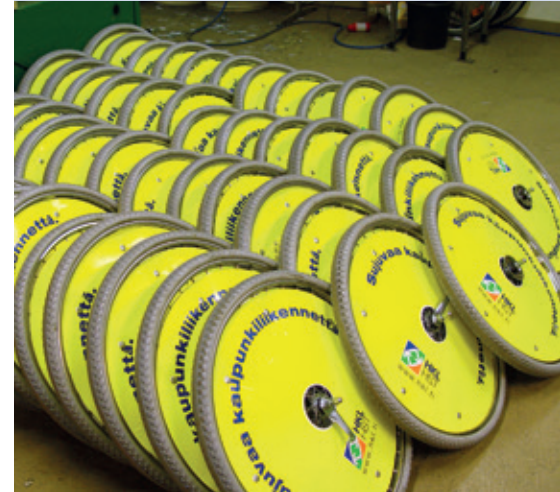
Rekisteröityminen kaupunkipyörien käyttäjäksi avautui huhtikuun puolivälissä osoitteessa hsl.fi/kaupunkipyorat.

Toukokuun kahden ensimmäisen viikon loppuun mennessä käyttäjiksi oli rekisteröitynyt noin 8000 henkilöä.

– Käyttäjämäärät ja tehtyjen matkojen määrä ovat menestyneimpien vertailukohteiden tasoa, mutta kuitenkin järjestelmän välityskyvyn rajoissa. Järjestelmä vaikuttaa siis palvelevan mainosti ja olevan mitoitettu oikein, kertoo Samuli Mäkinen.

HKL:läisillä on hyvät edellytykset kaupunkipyörien käyttöön, sillä HKL tukee henkilöstön kaupunkipyöräilyä maksamalla koko kauden kattavan 25 €:n kausimaksun.

Pyörät ovat helppokäyttöisiä ja kaupunkiliikenteeseen sopivia. Niissä on säädettävä satulankorkeus ja kolme vaihdetta, jotta ne soveltuvat monenlaisille pyöräilijöille. Metro- tai ratkamatkan päätteeksi kannattaa siis polkaista loppumatka kaupunkipyörällä! ↻



Vanhojen kaupunkipyörien pyörät olivat umpikumia.

Ennen oli polkeminen työläämpää


Helsingin ensimmäinen kaupunkipyöräpalvelu otettiin käyttöön vuonna 2000. Pyörien runko oli jyrkettä ja pyörät umpikumia, mikä teki pyöristä raskaat ajaa. Pyörän sai käyttöön kahden euron panttia vastaan ilman rekisteröitymistä. Käyttöönottajaa ei voitu jäljittää, minkä vuoksi pyöriin kohdistui ilkeävaltaa ja niitä vietiin paljon käyttöalueen ulkopuolelle.

Vuoden 2016 kaupunkipyöräpalvelun kohdalla lähtökohdat ovat päinvastaiset: pyörien käyttö edellyttää rekisteröitymistä, ja yksi palvelun keskeisistä valintakriteereistä oli hyvä käytettävyys. ↻

Pyörät toimivat osana joukkoliikenteen matkaketjua: esimerkiksi ratkamatkan päätteeksi loppumatkan voi ajaa kaupunkipyörällä.



Teksti: Karoliina Berlin, kuvat HKL



HKL:ssä on uurastettu kuluneen kevään ajan Raide-Jokerin valmistelutöissä. Uusi pikaraitiolinja tuo pääkaupunkiseutulaisille paremmat poikittaiset liikenneyhteydet.

Teksti: Kaisa Sikkilä Kuvat: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja WSP Finland Oy

Raide-Jokeri on osa kehittyvää kaupunkia

Raide-Jokerin valmistelut ovat edenneet kevään aikana niin, että tämän lehden ilmestyessä rakentamisesta on mahdollisesti jo ehditty tehdä päätökset Helsingin ja Espoon kaupunginvaltuustoissa. Alkuvuodesta valmistui hankesuunnitelma ja sen jälkeen on muun muassa selvitetty, miten hanke kannattaisi toteuttaa. Valmistelutöitä on tehty yhteistyössä kaupungin eri virastojen, Espoon, HSL:n, ELY-keskuksen ja Liikenneviraston kanssa.

Valtuustojen päätökset tarkoittavat päätöstä rakentaa Raide-Jokerin rata. Helsinki ja Espoo sopivat tämän jälkeen hankkeen vastuunjaosta. Käytännön valmisteluista on vastannut tähän saakka HKL. Rakentamispäätöstä seuraavat päätökset Raide-Jokerin kaluston hankinnasta mahdollisesti jo syyskuussa sekä varikoiden rakentamisesta myöhemmin tänä vuonna. HKL neuvottelee näihin

liittyen HSL:n kanssa Raide-Jokerin liikennöinnin järjestämisestä.

Miljoonahankkeeseen on pitänyt HKL:ssäkin varautua etukäteen, vaikka päätöksiä rakentamisesta, liikennöitsijästä ja vaunuhankinnoista ei vielä ole. HKL:ssä on tehty muun muassa vaunuhankintaselvityksiä, jotta Raide-Jokerin vaatiman raitiovaunukaluston hankinnat pystyttäisiin mahdollisimman pian käynnistämään. Raide-Jokerin organisaatiota on alettu valmistella ja raitiovaunuvarikojen suunnittelussa varaudutaan palvelemaan myös Raide-Jokeria.

HKL:n kannalta päätökset ovat merkittäviä: jos HKL osallistuu radan rakentamiseen, hankkii vaunukaluston ja liikennöi Raide-Jokeria, tulevat vuodet ovat työntäyteisiä. Raide-Jokerin radan rakentaminen alkaisi mahdollisesti jo vuoden 2017 puolella. Liikenne käynnistyi 2020-luvun alussa.

Raide-Jokeri sujuvoittaa liikennettä

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille suunniteltu pikaraitiolinja. Uusi linja parantaa merkittävästi pääkaupunkiseudun poikittaista joukkoliikennettä.

Raide-Jokeri korvaa nykyisen bussilinjan 550. Bussilinjan kuljetuskapasiteetti ei riitä enää vastaamaan kasvavaan matkustajamäärään, joten sen korvaaminen pikaraitiolinjalla on järkevää. Yhteen raitiovaunuun mahtuu kolmen bussin matkustajamäärä.

Matkustajamäärät ovat kasvamassa entisestään, sillä 30 vuoden päästä Helsingin seudulla arvioidaan olevan jo noin 2 miljoonaa asukasta. Koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää on kehitettävä, jotta liikenne on jatkossakin sujuvaa. Raide-Jokeri on osa tätä kehitystyötä. ↻

Raide-Jokeri pähkinäkuoressa

- ▶ Reitti: Itäkeskus–Viikki–Oulunkylä–Maunula–Haaga–Pitäjänmäki–Leppävaara–Laajalahti–Otaniemi–Keilaniemi
- ▶ Liikennöi pääosin omalla kaistallaan
- ▶ Varikot Roihupellossa ja Laajalahdessa
- ▶ Vuoroväli 5–10 minuuttia
- ▶ Matka-aika Itäkeskuksesta Keilaniemeen 1 tunti
- ▶ Raide-Jokerin rakentamiskustannukset ovat 275 M €
- ▶ <http://raidejokeri.info/> ↻



Työlistalla länsimetro

Pian metrolla matkataan Matinkylään saakka. Tätä mittavaa uudistusta varten on tehty töitä vuosien ajan. Nyt hiotaan viimeisiä yksityiskohtia, ja siihen tarvitaan monen HKL:läisen osaamista. Miten uudistukseen on valmistauduttu valvomoissa ja kuljettajien arkityössä?

HKL:n metrojunankuljettajilla on uutta edessään: pian juna ajetaan Ruoholahdesta Matinkylään saakka. Tavoitteena on, että kaikki kuljettajat pääsisivät testaamaan uutta rataosuutta ennen varsinaisen liikenteen aloitusta. Tutustuminen on tarpeen, sillä uusien metroasemien laiturit ovat huomattavasti lyhempiä kuin Helsingissä, 90-metrisiä. Lyhyille asemille ajoa harjoitellaan samalla, kun M300-junilla ajetaan koeajoja uudella rataosuudella.

Kuljettajien kannalta merkittävin uudistus on kuitenkin lyhentyvä vuoroväli. Metrojuna kulkee jatkossa Itäkeskukseen ja Tapiolan välillä ruuhka-aikana 2,5 minuutin välein. Se tarkoittaa, että pienikin viivästys voi sekoittaa koko metroliiikenteen aikataulut.

– Kuljettajat pääsevät harjoittelemaan lyhyen vuorovälin ajoa, sanoo HKL:n liikennöintiyksikön johtaja **Arttu Kuukankorpi**.

– Matkustajaliikenteessä ajetaan 2,5 minuutin vuorovälillä ennen länsimetron liikenteen aloitusta.

– 2,5 minuutin vuoroväli on ilmeinen haaste, toteaa metrojunankuljettaja **Jukka Kajala**.



Elokuussa metrolla pääsee Lauttasaareenkin. Havainnekuvassa Lauttasaaren metroasema.

– Paljon on merkitystä sillä, oppivatko matkustajat, ettei junaan tarvitse juosta.

Valmiutta valvomoihin

HKL:n kolmessa valvomossa on huolellisesti valmistauduttu metroliiikenteen laajentumiseen. Liikenteenohjausvalvomossa on haettu parasta ratkaisua liikenteen hoitamiseen häiriötilanteissa.

– Häiriöitä ei aina voi estää, mutta niiden vaikutuksia voidaan minimoida, sanoo valvomopäällikkö **Petri Norrena**.

– Ruuhka-aikana radalla tulee olemaan lyhyen vuorovälin vuoksi paljon juna. Häiriötilanteissa, vaikkapa junan ovivian vuoksi, kaikki junat pyritään pysäyttämään samanaikaisesti ja ajamaan lähimmille asemille, jotta metroliiikenne

ei häiriinny pitkäksi ajaksi. Tällä estetään tilanne, jossa junat jonoutuvat ja liikenteen palauttaminen ennalleen veisi pitkän ajan.

Länsimetron myötä turvavalvomon kameravalvontajärjestelmään lisätään yli 1000 uutta kameraa. Tekninen valvomo puolestaan saa 50 000 uutta valvottavaa kohdetta ilmastointijärjestelmistä palohälytys- ja palosammutusjärjestelmiin. Työvoimaa tarvitaan lisää, joten teknisessä valvomossa on jatkossa työvuorossa aina yhden sijasta kaksi valvojaa.

Länsimetron aloitus kaikkein vaiheineen työllistää lukuisia muitakin HKL:läisiä eri yksiköissä. Yksityiskohtia hiotaan vielä kesän ajan, jotta kaikki palaset ovat paikoillaan elokuussa. ↻



Länsimetro lyhyesti:

- ▶ Metroliiikenne laajenee Helsingin Ruoholahdesta Espoon Matinkylään 15.8.2016. Uudella osuudella on 8 asemaa.
- ▶ Metroa liikennöidään kahdella linjalla: Matinkylä–Vuosaari ja Tapiola–Mellunmäki. Ruuhka-ajan vuoroväli linjojen yhteisellä osuudella Tapiola–Itäkeskus on 2,5 minuuttia.
- ▶ Liikenteeseen tulee nykyisen kaluston lisäksi uusia M300-metrojuna.
- ▶ www.hsl.fi/lansimetro ↻

MATKALLA: BERLIINI

Kävitkö sinä matkalla? Ota yhteyttä toimitukseen, jos haluat jakaa kuvasi ja joukkoliikennekokemuksesi maailmalta Liikennepeilin lukijoiden kanssa.

© Freekpiik.com



1.



2.



3.



4.

1. Raitiovaunukuljettajat Harri Helorinne, Sanna Lahermaa ja liikennemestari Markus Polttila.
2. Keilausta Tram Bowling -rastilla.
3. Kilpailujen välissä oli aikaa PR:lle. Jokaisella joukkueella oli oma ständinsä, jossa esiteltiin omaa kaupunkia ja liikennettä. Helsinki ja Suomi kiinnostivat erittäin paljon kisavieraita. Kuljettajamme Harrin puhussa vielä liki täydellistä saksaa oli menestyksemme taattu.
4. Joukkueet kerääntyivät kisan päätteeksi lavalle palkintojenjakoon.

Teksti Markus Polttila

Kuvat Markus Polttila, Harri Helorinne, Sanna Lahermaa, Nicole Giesse ja Christian Retzlaff

Danke schön, Berliini

Järjestyksessään viidennet raitiovaunukuljettajien EM-kilpailut käytiin Berliinissä 21.–24.4.2016. Helsinkiä edustivat raitiovaunukuljettajat Sanna Lahermaa ja Harri Helorinne, sekä "Team Coachina" Markus Polttila.

Kisajärjestäjänä toimi tänä vuonna Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), joka on Berliinin osavaltion omistama liikelaitos. BVG hoitaa Berliinin metro-, raitio- ja bussiliikenteen. Raitiorataa heillä on Berliinissä huppeat 285,5 km ja raitiovaunuja noin 600 kappaletta. Raideleveys on eurooppalainen leveämpi standardi, 1435 mm, meillä 1000 mm.

Tapahtumana TramEm® laajenee vuosi vuodelta ja kerää yhä enemmän raitiovaunukaupunkeja yhteen. Helsinki osallistui toista kertaa tapahtumaan ja

uskon, ettei näistä tapahtumista jäää pois jatkossakaan.

Kilpailurasteja ja suhteiden luomista

Perjantaina olivat tapahtuman tervetuloisuus ja tapahtumainfo sekä viralliset harjoitukset. Jokaiselle joukkueelle oli varattu lyhyet harjoitusajat. Varsinaisia kilpailurasteja ei saanut harjoitella etukäteen.

Lauantaina ennen kilpailujen alkua oli vuorossa avajaisseremonia, jossa kaikki joukkueet esiteltiin lavalla. Kilpailu vedettiin läpi niin, että ensin toinen kuljettaja oli vaunun ohjaamossa ja toinen oli "nuken" asettajana Lateral distance -rastilla ja Push-driving operations -rastilla. Tämän jälkeen kuljettajat vaihtoivat rooleja keskenään. Aamupäivällä ajovuorossa oli Sanna ja iltapäivällä Harri. Lopuspaijotukseksi tuli 19/27. Haasteita kilpailuun toi Berliinin leveämpi raideleveys

sekä vaunun outo pituus, 30–40 metriä. Helsinkiläiselle raitiovaunukuljettajalle myös luonnon törmäminen esteeseen Tram Bowling -rastilla tuotti omat haasteensa.

Kilpailupäivän iltana järjestäjä tarjosi juhlaillallisen ravintolalaivalla, jolla pääsimme näkemään Berliiniä hieman eri kantilta ja luomaan suhteita eurooppalaisiin kollegoihin. Sunnuntaina ennen kotiinpaluuta ohjelmassa olivat workshopit, joissa pääsimme tutustumaan BVG:n aikataulusuunnitteluun, huolto-, korjaamo- ja koulutustoimintaan sekä liikenteenohjauskeskukseen.

Saimme matkalla uusia ystäviä ja kokemuksia siitä, miten joukkoliikennettä hoidetaan muualla. Kaiken kaikkiaan hienosti järjestetty kokonaisuus, josta otimme kaiken irti. Danke schön, Berliini, Teneriffalla tavataan. ☺

Bolivian Hyuna Potosi, 6088 m.



Teksti Kaisa Sikkilä Kuvat Marika Makkonen

Kiipeilemässä
Argentiinassa.



Posion talvimaisemissa.



Kohti korkeuksia

Fyysisesti raskasta ja erittäin koukuttavaa. Sitä on vuorikiipeily, sanoo lajiin ihastunut raitoliikenteen liikennetyönjohtaja Marika Makkonen.

Vuorikiipeily on vienyt **Marikaa** pitkin maapalloa; Argentiinaan, Nepaliin, Boliviaan, Alpeille.

– Haaveenani on kiivetä 7000 metriin, sanoo Marika.

Paljon siitä ei enää puutu, sillä Marian ennätys on 6088 metriä.

Näissä tuhansien metrien korkeuksissa eteneminen ei ole rentoa eväretkeilyä jylhissä maisemissa. Se on fyysisesti erittäin vaativaa, sillä 2500 metrin paikkeilla vähähappinen ilma alkaa viedä vaeltajan voimia. 5000 metrissä happea on jo puolet vähemmän kuin merenpinnan tasossa.

– Vuorelle pitää nöyrytyä, liian nopeasti ei saa edetä, sanoo Marika.

Keholle on annettava aikaa tottua vähähappisuuteen.

– Liian rivakka vuorikiipeilijä on vaarassa saada vuoristotaudin, joka voi pahimmillaan viedä hengen.

Laji vaatii siis paitsi fyysistä kestävyyttä, myös mielen malttia. Kun on päästy 3500 metriin, matkaa tehdään kerrallaan vain puolisen kilometriä. Kilometrin välein pidetään aina ylimääräinen lepopäivä. Tuolloin keho saa tottua uudenlaiseen ilmanalaan.

Jäätikön rajalla repusta kaivetaan esille köydet, valjaat, jääraudat, jääruivit, hakku ja kypärä. Kiipeilijät etenevät peräkkäin siten, että yhdessä köysistössä on aina kolme tai neljä kiipeilijää valjaitaan kiinni. Ensimmäisenä on porukan kokenein kiipeilijä.

– Vuoristossa ei turhia riskejä oteta, Marika sanoo. -Edetään mahdollisimman turvallisesti eikä vaaranneta muiden kanssa köysistössä olevien kulkua. Jos tiedetään, että jossakin on railo, siihen suuntaan ei mennä. Kiipeillessä on aina matkakaverina pieni jännitys, mutta

koskaan ei ole pelottanut. Luotan omaan porukkaan.

Kiipeilyä kotimaisemissa

Kiipeilyn makuun pääsee kotimaassakin – sellaisissa korkeuksissa, joissa vuoristotauti ei uhkaa.

– Pääkaupunkiseudulla on luonnonjäaseinämiä ainakin Nuuksiossa ja Kirkkonummella. Helsingissä Pikkukoskella on jäädytetty kallioseinämiä, Marika sanoo.

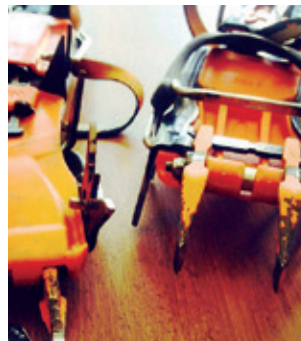
– Suomen korkein jääseinä on posiolainen Ruskeavirta. Sillä on korkeutta 60 metriä.

Kesäaikaan kalliokiipeilyä voi harjoitella monissa paikoissa ympäri Suomea. Etelä-Suomessakin on useita valmiita reittejä, joista voi valita omalle taitotasolle sopivan.

Jos aloittelija kuitenkin mieli suoraan vuoristomaisemiin, kannattaa hankkiutua järjestetyille matkalle. Niillä saa asiantuntevaa opastusta ja matka taittuu turvallisesti. ☞

Kiipeilemään!

- ▶ Kiipeilyn alalajeja ovat boulderointi, seinäkiipeily, jääkiipeily, kalliokiipeily ja vuorikiipeily.
- ▶ Laji rantautui Suomeen 1950-luvulla. 2000-luvulla sen suosio on kasvanut.
- ▶ Aloittelijan kannattaa käydä kiipeilykurssi ennen itsenäistä harjoittelua.
- ▶ Suomen Kiipeilyliitto ry. kehittää kiipeily- ja kilpailutoimintaa. ☞





© WSP Finland

Kruunusillat yhdistää Laajasalon kantakaupunkiin

Kruunusillat on Helsingin keskustan ja Laajasalon välille kaavailtu raitiotieyhteys, jonka rinnalla kulkevat kävely- ja pyörätiet. Yhteys on osa raitioliikenteen runkojärjestelmää ja pyöräilyn baa- naverkkoa. Uusia raitiolinjoja syntyi hankkeen myötä kaksi: tiheä runkolinja Rautatieasema–Yliskylä sekä runkolinjaa täydentävä linja

Kolmikulma–Haakoninlahti Helsingin keskustan ja Kruunuvuorenrannan välille.

Hankkeessa on käynnissä suunnitteluvaihe eikä siitä ole vielä rakentamispäätöstä. Päätöksentekoprosessi käynnistyy keväällä 2016. Kaupunginvaltuuston päätöstä edeltää käsittelety kaupunkisuunnittelulautakunnassa, yleisten töiden lautakunnassa, HKL:n

johtokunnassa sekä kaupunginhallituksessa. Valtuuston rakentamispäätös ajoittuu näillä näkymin syksyyn 2016.

Tämänhetkisen aikataulutavoitteen mukaisesti yhteyden rakentaminen voisi alkaa vuonna 2018 ja koko yhteys olisi valmis vuonna 2025. ↻

Metroliiikenteen valvonta Trafir vastuuille

Uusi kaupunkiraideliikennelaki siirsi metro- ja raitioliikenteen viranomaisvalvonnan piiriin. Metro- ja raitioliikennettä koskevaa erillistä lainsäädäntöä ei ole tähän asti ollut voimassa. Maaliskuun alusta lähtien Trafir on vastannut metroliiikenteen turvallisuusvalvonnasta ja samaan aikaan metroliiikenteestä tuli ilmoituksenvaraista toimintaa.

Käytännössä HKL:llä on heinäkuun loppuun asti aikaa tehdä metrotoiminnastaan

ilmoitus Trafille. Ilmoituksen oleellisin osa on turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Metroliiikenteen turvallisuuden valvonta perustuu ensisijaisesti toiminnanharjoittajan suunnitelmalliseen omavalvontaan. Vastuu toiminnan turvallisuudesta on siis jatkossakin HKL:llä. Trafir valvonta on riskiperusteista ja käytännön valvontakeinoina on säännölliset toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän auditoinnit.



Trafir ei lain voimaantulon jälkeenkään anna metroliiikenteeseen liittyviä teknisiä tai toiminnallisia määräyksiä eikä anna niihin liittyviä käyttöönottolupia. Trafir ei myöskään myönnä metroliiikenteen henkilöstön pätevyksiä. Näissä vastuu kuuluu edelleen HKL:lle.

Raitioliikennettä ilmoitusvelvollisuus koskee 1.1.2018 alkaen. ↻

Metro jatkuu 15.8. Ruoholahdesta länteen. Uusi Espoon Matinkylään asti ulottuva osuus on 14 kilometrin pituinen ja kulkee kokonaan maan alla. Eteläisen Espoon bussiliikenne uudistuu, sillä bussit eivät jatkossa aja Helsingin keskustaan asti, vaan pääasiassa Matinkylän ja Tapiolan metroasemille.

Rakennustyöt radan jatkamiseksi Matinkylästä Kivenlahteen ovat käynnistyneet. Kivenlahteen asti pääsee maan alla 2020-luvun alussa.

HSL selvitti viime syksynä ratikkamatkustajien asuinkuntia, heidän käyttämiään lipputyyppejä sekä liityntäkulutapoja. Matkustajista oli helsinkiläisiä yli 80 prosenttia ja kaksi kolmasosaa kulkijoista käytti kausilippua. Lyhimpiä matkoja tehtiin linjoilla 2 ja 3 ja pisimpiä linjalla 1. Useimmiten pysäkillä käveltiin, mutta osa niistä on merkittäviä vaihtopaikkoja. Esimerkiksi Pasilan aseman ratikkapysäkillä 60 prosenttia matkustajista oli saapunut junalla tai jatkoi sillä matkaansa.

HSL:n uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän koekäyttö on alkanut sujuvasti. Ensimmäinen uusi matkakortinlukija tuli käyttöön huhtikuun alussa Åbergin Linja Oy:n bussiin 11. Lippujen leimaus ei ole tuottanut matkustajille ongelmia, ja järjestelmä on toiminut myös teknisesti moitteetta.

Koekäytössä ovat matkakortinlukijan lisäksi bussinkuljettajan lipunmyyntilaite ja infopäätte sekä seuraavan pysäkin nimen kertova näyttö. Matkakortinlukijoiden laajamittainen asennus alkaa toukokuun lopussa.

HSL-alue sijoittui vuoden 2015 kansainvälisessä BEST-joukkoliikennetutkimuksessa toiseksi Geneven jälkeen. HSL-alueen asukkaista 81 prosenttia oli tyytyväisiä joukkoliikenteeseensä. Eniten parannusta tapahtui laaturekijöissä, joissa tyytyväisyys on tähän asti ollut alimmalla tasolla. Matkustajien tyytyväisyys häiriötilanteista viestintään, henkilökunnan tiedonantokykyyn ja joukkoliikennevälineiden siisteyteen on kasvanut merkittävästi viime vuosina. ↻

PALVELUSVUOSIA

40 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Laitinen Veli	12.4.2016
Villgren Reijo	12.4.2016
Helin Mikko	29.4.2016
Roikonen Pertti	14.5.2016

30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Kouvo Sari	1.4.2016
Manner Tero	19.5.2016
Hellberg Johan	30.5.2016
Makkonen Klaus	26.6.2016

Eläkkeelle

Halonen Jouko	30.4.2016	ratamestari	HKL:n palvelua	40 v 8 kk
Lasalahti Tuula	30.4.2016	raitiovaunukuljettaja		25 v 1 kk



Kuka?

Jouko Halonen
ratamestari

- ▶ HKL:llä yli 40 vuotta
- ▶ Nyt aion nautiskella eläkepäivistä ja kesästä. Tärkeintä on, kun saan viettää aikaa lastenlasteni kanssa – siinä riittääkin tekemistä. Lisäksi aion lisätä kuntoilua entisestään. Käyn salilla ja pyöräilen.
- ▶ Kiitos kaikille HKL:läisille yhteistyöstä! Olen tavannut vuosien varrella erittäin hienoja ihmisiä. Toivon kaikkea parasta myös länsimetrolle.

Metrojunankuljettajien taukotila Itäkeskuksessa laajenee

Taukotilaa laajennetaan, koska länsimetron aloittamisen myötä kuljettajien määrä kasvaa. Laajennusosa on n. 50 m².

– Kuljettajille tulee lisää tilaa ja ATK-työtila, pukuhuone-tilat järjestetään uusiksi ja WC-tiloja lisätään. Laajennusosaan tulee erillinen tila

työnjohdolle. Lisäksi lippuhalitasolle rakennetaan pienempi taukotila, kertoo projektipäällikkö Mikko Halonen.

Työt pyritään käynnistämään kesäkuun lopussa ja niiden on määrä valmistua marraskuussa. Taukotila on käytössä laajennustöiden ajan. ➔

Länsimetron aloittamisen myötä metrojunankuljettajien määrä kasvaa 70 % nykyisestä. Siksi taukotilaa laajennetaan.

Uusia joukkoliikenteen ammattilaisia



Uusia metrojunankuljettajia valmistui 22.4.2016

Seisomassa vasemmalta liikennemestarit Teija Nissinen ja Antti Ylönen, tuotantosihteeri Silja Wisse, metrojunankuljettajat Marja Rimmi, Tommi Ikonen, Fatou-Maaria Niang, Oskari Karttunen ja Päivi Lehtinen sekä ajo-opettajat Kim Hämäläinen, Mirva Ekholm, Aleksander Rucidlo, Kirsi Haanpuro ja Leena Aaltonen.

Istumassa vasemmalta metrojunankuljettajat Merja Rautio, Mari Hämäläinen, Miska Engström, Suvi Aalto, Anniina Sydänheimo ja Katri Rantanen.



Uusia raitiovaunukuljettajia valmistui 29.4.2016

Vasemmalta Petra Heinonen, Johannes Björk, Jimmy Karjalainen, Maarit Alawo, Petri Lillqvist, Anne Teirialo, Lars Lindholm, Severi Parkkinen, Miikka Puhakka, Marikka Silvonen ja Julia Caizeva. Takana kouluttajat Arja Vuohelainen, Jussi Eskelinen, Irene Burman, Hanna Koskinen, Marko Huupponen ja Abdelkrim Boughzou.

Lämmintä kesää
kaikille lukijoille!

HKL:n tavoiteohjelma osaksi arkea

HKL:n tavoiteohjelma vuosille 2016–2024 on valmistunut. Ohjelmaan on koottu HKL:n perustehtävät ja arvot, tavoitetila 2024 sekä strategiset tavoitteet ja toimenpiteet. Tavoiteohjelman tulisi linkittyä luonnolliseksi osaksi jokaisen HKL:läisen arkea. Julistekampanja kehottaakin meitä jokaista pohtimaan, miten tavoitteet ja arvot näkyvät omassa työssämme.



KAUPUNKILAISTEN
sydämissä



Mitä minä voin tehdä, jotta asiakkaalle jää HKL:n palvelusta hyvä mieli?



MERKITYKSELLISTÄ työtä



Mikä tekee minun työstäni merkityksellistä ja mukavaa?



ROHKEAA edelläkävijyyttä



Millainen HKL on tulevaisuudessa? Miten minä voin kehittää palvelujamme?



KESTÄVÄÄ kasvua



Voinko minä vaikuttaa siihen, että HKL:n liikenne kasvaa ja laajenee?



VASTUULLISTA kumppanuutta



Mitä minä voin tehdä, jotta yhteistyökumppanit arvostavat osaamistani ja HKL:ää?

