

Liikennepeili

HKL:n henkilöstölehti 4|2015

***"Ykköstehtävämme
on sähkönsyötön valvonta,
jotta liikenne sujuu"***

Pasi Lintunen
teknisen valvomon esimies, HKL

**Miltä
näyttää
uudistuva HKL?**

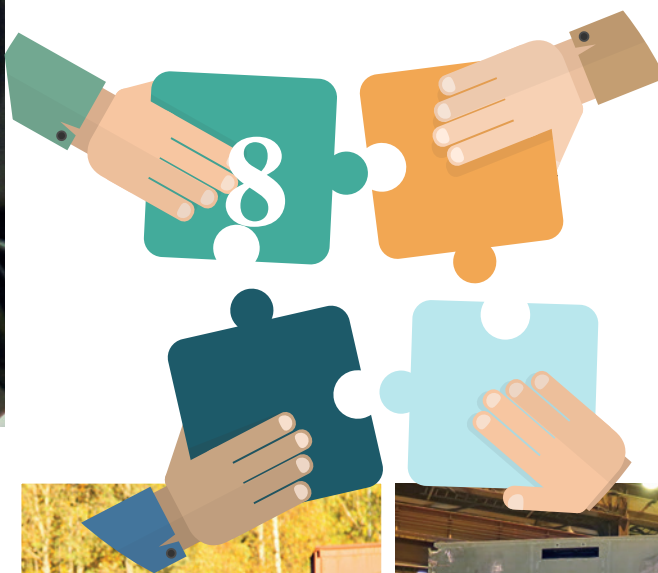
**Articien
sarjavalmistus
alkanut**



© Karoliina Berlin



© Elina Maunuksela



- 3 Pääkirjoitus**
Vaativa vuosi takana,
muutoksen vuosi edessä
- 4 Työntekijän päivä**
Sähköistä ammattitaitoa
- 6** Tältä näyttää uusi HKL
- 7 Näkökulma**
Nina Sundell:
Selkeämpää ja tehokkaampaa hankintaa
- 8** Henkilöstö mukana muutoksessa
- 10** Kaupunkipyörien hankinnassa kuultiin
käyttäjien ääntä
- 11** Articeja "liukuhihnalta"
- 12 Matkalla**
Uusien metrojunien synnyinsijoilla
- 13 Vapaalla**
HKL kutsuu kuntoilemaan
- 14 Lyhyesti**
- 15 Palvelusvuosia**



© Karoliina Berlin



© Elina Maunuksela



© Kaisa Sikkilä



© Kaisa Sikkilä



Liikennepeili on HKL:n henkilöstölehti ja se ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Lehti jaetaan HKL:n koko henkilöstölle sekä niille HKL:n eläkeläisille, jotka ovat ilmoittaneet halustaan saada lehti. Seuraava lehti ilmestyy maaliskuussa.

Toimitus

HKL
PL 1400, 00099 Helsingin kaupunki
www.hkl.fi
www.hkl.fi/facebook

Käyntiosoite:

Toinen linja 7 A, 00530 Helsinki

Päätoimittaja: Ville Lehmuskoski
p. 310 35091

Toimituspäällikkö: Elina Maunuksela
p. 310 35104

Toimittajat:

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

Toimituskunta

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

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

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

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

Juha Saarikoski
p. 310 35288
juha.saarikoski@hel.fi

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

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

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

Kansikuva:

teknisen valvomon esimies
Pasi Lintunen.
Kuva: Karoliina Berlin

Ulkoasu ja taitto:

Pauliina Heikkilä/
Piu Pau Design Oy

Paino ja reprotyö:

Kirjapaino Uusimaa 2015

Paperi: Galerie Art Silk 130g

ISSN 0786-9657

Osoitteenmuutokset sähköpostilla
kaisa.sikkila@hel.fi

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

Vaativa vuosi takana, muutoksen vuosi edessä

Vuonna 2015 HKL:ssä on tapahtunut paljon. Vuosi on myös monessa mielessä ollut poikkeuksellinen ja paljon vaativa. Koko talven ja kevään kestäneen johtamisjärjestelmäuudistuksen valmistelun pohjalta johtokunta päätti toukokuun lopussa HKL:n organisaation uudistamisesta. Loppukesästä valittiin uudet johtajat, jotka aloittavat viroissaan vuoden alussa. Päällikkövalinnat ratkaistiin lokakuun puolivälissä ja tätä kirjoittaessani ovat esimies- ja asiantuntijavalinnat alkamassa. Koko syksyn ajan on tarkennettu uuden 1.1.2016 aloittavan HKL:n rakennetta ja eri yksiköiden tehtäväkuvia. Syksyllä on myös käynnistetty HKL:n vuosia 2016-2024 koskevan tavoiteohjelman valmistelu. Tavoiteohjelman valmisteluun ovat jo tässä vaiheessa osallistuneet niin keskeiset sidosryhmämme, HKL:n johtokunta, esimiehet, henkilöstön edustajat kuin johto.

Kaikki edellä mainittu on edellyttänyt mittavaa panosta ja itsensä likoon laittamista läpi koko HKL:n. Myös päälliköt ja lähiesimiehet, joiden panos henkilöstötyytyväisyyteen on ratkaiseva, ovat olleet kovilla. Tuoreen henkilöstötyytyväisyydetkimuksemme tuloksia voikin tähän lähtökohtaan suhteutettuna lukea hymy huulilla. Huolimatta paljon venymistä vaatineesta vuodesta ja muutosten tuomasta epävarmuudesta henkilöstötyytyväisyys on HKL:ssä parantunut! Tästä haluan kiittää kaikkia HKL:läisiä, mutta erityisesti esimiehiä ja päälliköitä, jotka ovat ratkaisseet muutoksen valmistelussa lukemattomia vaikeita kysymyksiä, seisseet muutostyön takana huolimatta varmasti omissa mielissään usein vallinneeseen epävarmuudesta ja vastanneet henkilöstön huoliin ja kysymyksiin. Esimiestyön onnistuminen on avainasemassa myös ensi vuonna uuden HKL:n aloittaessa. Hyvän henkilöstöjohtamisen edellytysten kehittäminen on yksi tärkeimmistä painopistealueistamme.

Uusia M300-junia on jo alkanut näkyä metroradalla. Ensi vuoden loppuun mennessä meillä on näitä junia 16 kpl. Uusia Artic-raitiovaunuja alkaa valmistua sarjatuotantolinjalta lähiviikkoina muutaman viikon välein, kunnes kaikki 40 kpl on toimitettu. Uuden kaupunkipyöräpalvelun toimittajasta tehtiin johtokunnassa päätös ja kauan toivottu palvelu kantakaupungissa alkaa näillä näkymin 500 pyörällä heti vapun jälkeen. HKL näkyy ja tuntuu kaupunkilaisten arjessa monessa mielessä myönteisesti ja myös uusin tavoin.

Kiitos kaikille tästä vuodesta, joka on ollut vaativa, mutta onnistunut ja tuloksekas!

Ville Lehmuskoski
toimitusjohtaja
HKL

Vuosi on ollut
vaativa,
onnistunut
ja tuloksekas.





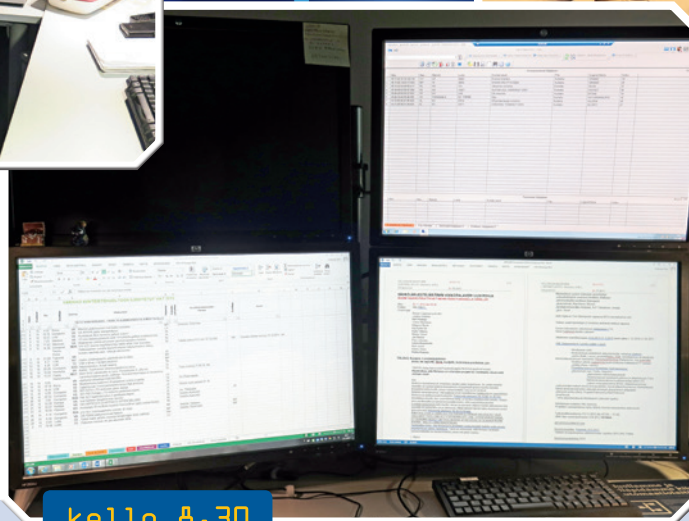
kello 7.15

Aamiainen tulee syötyä omalla työpisteellä Herttoniemen valvomossa. Pasi herää yleensä viiden maissa ja on töissä vähän ennen seitsemää.



kello 9.00

Pasi osallistuu sähköitiimin viikokopaveriin. Palaverin vetää sähköjärjestelmäpäällikkö Pekka Korpela (kuvassa etualalla). Käsiteltäviä asioita ovat muun muassa Laajasalon raideliikenneyhteys, sähköbussit sekä organisatiouudistus. Palaverissa ovat mukana myös Rauno Lipponen, Jari Moisio ja Kari Junell.



kello 8.30

Pasilla on neljä näyttöä työpisteellään.
– Kaksi ylintä on sitä varten, että pääsen käsiksi valvontajärjestelmiin ja näen samat asiat kuin mitä valvomossa tekniset valvojat näkevät.
Oikealla ylhäällä näkyy Scada-järjestelmä, eli kiinteistövalvontajärjestelmä.
– Ei ole näkyvillä mitään ihmeellistä, Pasi sanoo.



Teksti ja kuvat: Karoliina Berlin

Sähköistä ammattitaitoa

Herttoniemessä metroradan varrella sijaitsee rakennus, joka pitää sisällään kolme HKL:n valvomoa: järjestyksenpitovalvomon, metron liikennevalvomon sekä teknisen valvomon. Teknisen valvomon esimiehen **Pasi Lintusen** työpäivä rakennuksen viidennessä kerroksessa alkaa aamuvarhaisella, kun hän saapuu työpisteelleen neljän tietokonenäytön äärelle.

Pasin ura teknisessä valvomossa, Teknossa, alkoi kolme ja puoli vuotta sitten teknisenä valvojana.

– Olin siihen aikaan ollut lomautettuna edellisestä työstä. Samaan aikaan hain töitä ja pääsin tekniseen valvomoon koulutusharjoittelujaksoon.

Silloin oltiin vielä Hakaniemessä. Sitteen olivat loppukokeet, jonka jälkeen pääsin tekemään valvojan hommaa itsenäisesti, Pasi kertoo.

Pasilla, kuten kaikilla teknolaisilla, on sähköalan tutkinto. Pasi on koulutukseltaan sähkömestari.

– Aiemmin minulla oli yliasentajan paperit. Ajattelin, että voisin hoitaa opiskelut loppuun, ja menin silloiselle valvomomestari **Leif Stenlundille** ja sähköjärjestelmäpäällikkö **Pekka Korpelalle** puhumaan, että lähtisikö HKL kustantamaan minulle sähkömestarin paperit. HKL lähti, mutta siihen tuli reunaehto, että kun Lefa lähtee eläkkeelle, niin jatkaisin hänen hommiaan. Näin päädyin esimiehen tehtävään.

Teknolaisten tukena

Teknon ensisijainen tehtävä on sähkönsyötön valvonta, jotta metro ja raitiovaunut kulkevat. Lisäksi Teknon tehtäviin kuuluu kiinteistövalvonta ja kaikkea, mikä siihen kuuluu. Näissä tehtävissä on käytössään neljä pääjärjestelmää: Scada kiinteistövalvontaan, Computec LVISA-valvontaan, Net-Control sähkönsyötönvalvontaan, ja Siemensin järjestelmä palovalvontaan. Lisäksi käytössä on kamerat, puhelimet, rataradio ja VIRVE-verkkoon liittyvä DWS-käyttöpaikka.

– Valvomossa on keskeyttymätön kolmivuorotyö. Teen edelleen tuurauksia valvomossa aina silloin tällöin, sanoo Pasi.



kello 10.15

Pasi käy päivittäin valvomosaliissa, oli asiaa tai ei. – Käyn aamulla töihin tullessani kysymässä kundeilta, onko kaikki ok. Kaikki teknolaiset ovat tosiaan kundeja, eli yhtäkään naista ei heidän joukostaan löydy. Pasi kertoo, ettei sähköalalle ole juuri naisia hakeutunut.

Pasin päivittäisiin tehtäviin kuuluu Teknon järjestelmien toiminnan seuraamisen lisäksi muun muassa tapahtumien ja raporttien seuranta ja teknolaisten infoamista ja ”murheiden” kuuntelua. Pasia työllistävät myös erilaiset kokoukset, työtuntien kirjaus ja korjaus sekä teknolaisten koulutusten järjestäminen.

Tällä hetkellä Pasia työllistäviä suurempia projekteja ovat länsimetro ja uusien teknolaisten rekrytointi. Länsimetron myötä valvottavan radan pituus kasvaa ja nykyisten järjestelmien lisäksi tulee käyttöön muutama uusi järjestelmä. Näin ollen valvomossakin tulee olemaan enemmän työtä. Teknolaisia on tällä hetkellä Pasin lisäksi kahdeksan. Tavoitteena on, että kun länsimetro aloittaa, vahvuus olisi Pasin lisäksi kaksitoista henkilöä.

– Työni on vaihtelevaa, monipuolista ja hauskaa. Minulle on myös tärkeää, että pääsen vaikuttamaan teknolaisten työhyvinvointiin ja viemään teknolaisten näkökantaa eteenpäin. ☑



kello 11.00

Lounastauko vierähtää Kallion virastotalolla. – Yleensä otan omat eväät mukaan. Silloin ainakin tietää mitä syö, ja jos ruoka on pahaa, niin voi syyttää vain itseään.



kello 12.30

Iltapäivällä Pasi käy Smart-liikkeessä noutamassa kypärän. Jotta voi käydä työmailla, on oltava asianmukaiset varusteet. – Länsimetron työmaalla tutustumista varten on käytävä perhdytyksessä, jossa kerrotaan turvallisuusmääräykset ja katsotaan, että on työturvallisuuskortti. Työmaalla pitää olla huomioliivit ja kypärä kaikkine varusteineen sekä varrelliset työsaappaat.



kello 15.00

Matka kotiin Leppävaaraan taittuu metrolla ja junalla. Kotona Pasia odottaa punertavan oranssi kissa Sole.

– Sole on varsinainen peto. Halloweenin aattona oli karmivaa, kun tulini töistä kotiin ja löysin makuuhuoneesta linnunhöyheniä. Lintu oli lentänyt parvekkeelta sisään ja kissa höyhentänyt sitä, mutta ilmeisesti lintu oli päässyt karkuun.



Tältä näyttää uusi HKL

Kulunut vuosi on ollut HKL:ssä erityisen työntäyteinen. Kevästä asti on valmisteltu HKL:n uutta organisaatiomallia, jonka mukaan eletään ensi vuoden alusta lähtien. Vuoden varrella on etsitty parhaita ratkaisuja ja hiottu suunnitelmia. On puhuttu synergia-eduista ja hyvien käytäntöjen levittämisestä. Miltä uudistuva HKL nyt näyttää?



Kuvakoon kuvaukset: HKL

Tammikuun alusta lähtien HKL:ssä toimii viisi yksikköä: Liikennöinti, Kunnossapito, Infra ja kalusto, Toiminnanohjaus ja Yhteiset palvelut. Uudella organisaatiorakenteella haetaan nykyistä vahvempaa synergiaa metro- ja raitioliikenteen välille niin liikennetuotannossa, kunnossapitopalveluissa kuin kehittämis- ja investointihankkeissa.

Liikennöintiyksikkö on henkilöstömäärältään suurin yksikkö. Se rakentuu kahdesta osasta: liikennepalveluista ja valvomotoiminnoista. Liikennepalvelut tuottaa sekä raitiovaunu- että metroluennett, joten HKL:n valvomotoiminnot istuvat luontevasti samaan yksikköön.

– Syntyy uusia mahdollisuuksia, kun liikennöinti ja valvomot toimivat samassa yksikössä, sanoo yksikön johtaja **Arttu Kuukankorpi**.

– Yksittäisiä toimintaa parantavia suunnitelmiakin on tehty. Esimerkiksi liikennetyönjohtajien työnkuvaa kehitetään niin, että jatkossa heillä on aikaa keskittyä liikenteenohjaustyön sijasta esimiestyöhön.

Kiskon ja pyörän yhteistyötä

Kunnossapitoyksikkö yhdistää saman katon alle kaluston ja infran

kunnossapidon. Yksikön vastuulla on esimerkiksi raitiovaunujen ja metrojunien päivittäishuolto ja perusparannus sekä ratojen, pysäkkien ja asemien kunnossapitotyöt.

Tähän saakka kaluston kunnossapito on hoidettu liikennemuodon mukaan raitio- ja metroluennetyksiköissä. Nyt työ tehdään yhdestä yksiköstä käsin, ja työtä suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä Infra ja kalustoyksikön kanssa.

Kunnossapitoyksikön johtajan virka avattiin marraskuussa uudelleen hakuun. Tämän lehden ilmestyessä johtajan valinta alkaa olla selvillä.

Infra ja kalustoyksikössä yhdistyvät HKL:n infran ja kaluston hankinta ja kehittäminen. Täällä, samoin kuin Kunnossapitoyksikössä, toteutuu konkreettisesti kiskon ja pyörän yhteistyö. Yksikkö jakaantuu kolmeen palveluun; kalusto-, projekti- ja infrapalveluihin.

Yksikön johtaja **Artturi Lähdetien** mukaan yksikköön keskittyy osamista, jolla on merkittävä vaikutus koko HKL:n talouteen.

– Infra- ja kalustoyksikön osaaminen vaikuttaa siihen, miten HKL:n mittavaa omaisuutta ja investointeja hoidetaan.

Raitioliikennettä ohjataan Pasilasta

Raitioliikenteen ohjauskeskus muuttaa Töölön raitiovaunuvarikolta Pasilaan Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskukseen vuoden 2016 alkupuolella. Samassa tilassa Pasilassa sijaitsee muun muassa poliisin liikennevalojen ohjaus, Liikenneviraston Helsingin tieliikennekeskus ja HSL:n häiriöpäivystys. Kyseessä on vuoden mittainen kokeilu, jonka jälkeen ohjauskeskuksen sijaintia harkitaan uudelleen. ☒

Uudella tavalla rakentuva HKL vaatii laajakatseisuutta ja kykyä oppia toisilta, toteaa Lähdetie.

– Meidän on kuunneltava enemmän toistemme näkökantoja. Tämä edellyttää sujuvaa kommunikaatiota ja joustavaa toimintaa organisaattorajojen yli.

Yhteisiä toimintatapoja

Toiminnanohjaus on uudenlainen yksikkö, jota HKL:ssä ei aiemmin ole ollut. Yksikön toiminta keskittyy kolmelle alueille; palvelukehitykseen, strategiseen toiminnanohjaukseen ja laatu- ja ympäristötoimintaan.

– Toiminnanohjaus tarkastelee HKL:n toimintaa kokonaisuutena ja varmistaa, että yksiköt toimivat saumattomasti yhteen, sanoo yksikön johtaja **Karoliina Rajakallio**.

– Yksikön tehtävänä on esimerkiksi yhtenäistää toimintatapoja HKL:ssä ja toisaalta kehittää kokonaisvaltaisesti matkaketjua. Työtä tehdään tiiviisti kaikkien yksiköiden kanssa.

Yhteiset palvelut tuottaa asiantuntijapalveluja: talous-, IT- ja hankintaosaamista, HR-palveluja, hallinto- ja turvallisuuspalveluja. Uutta on esimerkiksi se, että jatkossa kaikki HKL:n talous- ja hankintapalvelut toimivat yhdestä yksiköstä käsin.

– Yhteisten palvelujen tavoitteena on, että aikaisemmista rajapinnoista tulee jatkossa tiiviin yhteistyön alueita, sanoo yksikön johtaja **Yrjö Judström**.

– Kisko-pyörä -yhteistyö on ydinasioita, ja Yhteiset palvelut antaa tälle työlle oman panoksensa.

Yhteisten palvelujen osaamista tarvitaan myös HKL:n tulevaisuuden investoinneissa. HKL:n investoinnit ovat seuraavien 10 vuoden aikana 1300 Me.

– HKL:n vastuullinen tehtävä on hoitaa nämä investoinnit mallikkaasti. Talousseurantaan ja projektiosaamiseen on Yhteisissä palveluissa panostettava lisää, Judström sanoo.

Vuodenvaihte ja uuteen organisaatiomalliin siirtyminen on jo käsillä, mutta HKL:n kehittämistyö ei pääty tähän. Ensi vuonna työ jatkuu seuraamalla ja arvioimalla miten uudistukset käytännössä toimivat. Jos jokin asia ei toimi, se korjataan. Tässä arviointityössä ovat mukana paitsi koko HKL:n henkilöstö, myös HSL ja muut HKL:n tärkeät sidosryhmät. ☒

Selkeämpää ja tehokkaampaa hankintaa

Markkinoiden pitkään jatkunut laskeva trendi on pakottanut yksityiset yritykset löytämään keinoja säästää jo vähintään viimeisen vuosikymmenen ajan, ja viimeistään nyt myös meidän – HKL:n – tulee virittää toimintamme sellaiseksi, että emme maksa mistään, mikä ei tuota arvoa ja ole tehokasta. Miksi tehostaisimme hankintaa? Liiketoiminnasta tiedetään, että jos hankinnassa tehdään euro, menee se suoraan viivan alle, kun taas myynnillä saman tuloksen saaminen tarkoittaa sen euron myymistä vähintään viiteen kertaan. Tähän perustuu se, miksi edelläkävijäyritykset ovat jo vuosia panostaneet hankintaan ja meidän pitää seurata näiden menestysten esimerkkiä.

Hankinta sinällään ei ole liiketoiminnan itseisarvo vaan sen pitää olla palveleva tukitoiminto, jonka ensisijainen tehtävä on vapauttaa liiketoiminnan resurssit tuotantoon eli meidän tapauksessa siis siihen, että raideliikenne toimii. Toinen keskeinen tehtävä hankinnalla on varmistaa se, että liiketoiminta pystyy toimimaan loistavasti eli silloin kun varaosa, palvelu tai työhousut tarvitaan, niiden hankinta on toteutettu oikein ja ajallaan siihen mennessä. Kolmanneksi hankinnan tehtävänä on tehdä säästöjä. Säästöjä ei tehdä pelkästään hinnassa vaan säästöjä tehdään kokonaiskustannuksia karsimalla. Tämä tarkoittaa sitä, että meidän täytyy tunnistaa kaikki mikä vaikuttaa hankinnan hintaan (TCO) – toimittajan hinta, toimittajan laatu, tilaamiseen käytettävä aika, noutoon käytettävä työaika, hyllyttäminen, varastointi jne. – jotta voimme karsia kaiken mikä ei tuota arvoa ja siten löytää todellisia säästökohteita.

Ensi vuoden alusta lähtien HKL:n hankintaa ja jossain vaiheessa myös varastotoimintaa tullaan muuttamaan. Hankintaa tehdään selkeämmäksi siten, että kaikki tietävät mikä asia kuuluu kenenkin vastuulle, läpinäkyvämmäksi, jotta tiedämme tekevämme laadukkaan työn lisäksi myös tuloksellista työtä, tehokkaammaksi, jotta pystymme toteuttamaan nyt suunnitellun hankintojen keskittämisen. Kaikki tämä tarkoittaa sitä, että yksikön resurssit kohdentuvat heidän päätyöhönsä.

Keskittäminen ei tarkoita sitä, että kaikki hankinta tehdään tulevaisuudessa pääkonttorilla vaan sitä, että työtä jatketaan yksiköis-

sä ammattilaisten toimesta yhteisillä pelisäännöillä. Muutoksia ja niiden vaikutuksia tullaan mittaamaan ja meidän asiakkaidemme – siis teidän kaikkien HKL:n työntekijöiden – pitää olla tyytyväisiä palveluumme. Lisäksi Helsingin kaupungin ja helsinkiläisten pitää vakuuttua siitä, että HKL:n hankinta on oikeutettu olemaan olemassa kustannustehokkaan toimintansa ansiosta. ☒

Nina Sundell
hankintapäällikkö
HKL



© Elna Maunukseja

Henkilöstö mukana muutoksessa

HKL:n uuden organisaation valmistelu ja henkilöstön sijoittuminen on puhuttanut HKL:ssä tänä syksynä. Palapelin palat muodostavat vähitellen kokonaista kuvaa uudistuvasta HKL:stä. Joillekin uudistus tarkoittaa muutoksia omissa työtehtävissä, toiset eivät sitä tule juuri huomaamaan arkityössään. Miten HKL:ssä on valmistauduttu muutokseen?

Muutostilanteessa moni kokee epävarmuutta: mitä uudistukset tarkoittavat minun kohdallani? Muuttuvatko työtehtäväni, siirtyykö työpaikani muualle?

– Onnistuneen organisaati uudistuksen yksi peruskivi on, että henkilöstö on sitoutunut. Siihen HKL:ssäkin pyritään, HKL:n pääluottamusmies **Pekka Hirvonen** sanoo.

– Osa henkilökunnasta saattaa pohdita, miksi on muututtava, kun asiat ovat hoituneet tähänkin asti hyvin. Moni on kuitenkin toivonut johtamiseen muutosta. Nähtäväksi jää, toteutuvatko toiveet organisaatiomuutoksessa, Hirvonen sanoo.

Uudistuksella HKL varautuu tulevaisuuteen. Raideliikenne laajenee merkittävästi tulevaisuudessa, ja HKL haluaa toteuttaa tuon kasvun. Organisaation rakenteita uudistetaan, jotta

näihin haasteisiin pystyttäisiin vastaamaan mahdollisimman hyvin.

Uuden kynnyksellä

Henkilökunta on ollut alusta asti mukana HKL:n kehittämistyössä. Kevään työpajoissa pohdittiin organisaatiomallien haittoja ja hyötyjä. Perustettiin valmisteluryhmiä, joissa asioita vietiin eteenpäin. Toimitusjohtajan infotilaisuuksissa henkilöstö on kysellyt mieltään askarruttavista asioista. Kysymyksiä on saanut esittää myös anonyymisti intrassa.

Esimiehet tarvitsevat muutoksen edessä erityistä tukea työlleen. Lopputyksillä pidetyissä koulutustilaisuuksissa esimiehet ja asiantuntijat pohtivat uudistuvan HKL:n arvoja ja

toimintakulttuurin muutosta. Esimiehet ja päälliköt osallistuvat vielä erilliseen muutosjohtamisen koulutukseen. Sieltä he saavat lisää eväitä esimiestyönsä hoitamiseen nyt, kun omatkin työtehtävät ovat muuttumassa.

Uusiin yksiköihin valittiin päälliköt

- Liikennöintiyksikön liikennepäälliköksi valittiin **Tero Hagberg** ja valvomopäälliköksi **Petri Norrena**.
- Kunnossapitoyksikössä kaluston kunnossapidosta vastaa **Perttu Juhas** ja infran kunnossapidosta **Veli Rintala**.
- Infra ja kalustoyksikön hankepäällikkö on **Juha Saarikoski**, kalustopäällikkö **Ollipekka Heikkilä** ja infrapäällikkö **Pentti Myllymäki**.
- Toiminnanohjauksen kehittämispäälliköksi valittiin **Markus Keisala**, palvelukehityspäälliköksi **Elina Maunuksela** ja ympäristöpäälliköksi **Eeva Heckwolf**.
- Yhteisten palveluiden hallintopäällikkö on **Rain Mutka**, henkilöstöpäällikkö **Matts Hägg**, hankintapäällikkö **Nina Sundell**, IT-päällikkö **Jari Jokiniemi**, taloussuunnittelupäällikkö **Ari Päivärinta** ja turvallisuuspäällikkö **Jyri Kaisla**.



Miten sopeudun muutokseen?

Muutokseen liittyy aina epävarmuutta, kyseenalaistamista, vanhasta luopumista ja uuden opettelua. Miksi työni muuttuu? Miksi emme voi pysyä tutuissa toimintatavoissa? Avoin keskustelu työkavereiden ja esimiesten kanssa auttaa käsittelemään muutoksen aiheuttamaa epävarmuutta ja voi olla avuksi muillekin; joku toinen on ehkä pohtinut samoja asioita.

Työntekijät eivät ole vain passiivisia muutoksen kohteita ja muutokseen sopeutujia. He vastaavat omasta työkyvystään, hyvinvoinnistaan ja osaamisensa kehittämisestä. Aktiivinen osallistuminen auttaa sitoutumaan muuttuneeseen organisaatioon, työtehtäviin ja toimintatapoihin.

Muutoksen hyvät puolet huomataan usein vasta pitkän ajan jälkeen. Muutos on kuitenkin myös mahdollisuus, jossa voidaan saada jotain uutta vanhan tilalle.

Lähde: Työterveyslaitos;
Organisaatiomuutos työntekijän näkökulmasta

HKL on uuden kynnyksellä. Uudistuksilla tavoitellaan toiminnalle synergiaetuja, mutta henkilöstön hyvinvoinnillakin on tärkeä sijansa.

– HKL:ssä on nyt entistä enemmän mahdollisuuksia kehittää työhyvinvointia, sanoo henkilöstöpäällikkö **Matts Hägg**.

– Yksi keino on tukea esimiestyötä, johon laaditaan yhteisiä toimintamalleja. Tärkeää on myös henkilöstöhallinnon keskittäminen ja käytäntöjen yhtenäistäminen; siten HKL:ssä on paremmat edellytykset henkilöstön tasapuoliseen kohteluun. ☒

”HKL:ssä on nyt entistä enemmän mahdollisuuksia kehittää työhyvinvointia”

Tätä mieltä

Kysyimme neljältä HKL:n työntekijältä, mitä ajatuksia organisaatiouudistus on heissä herättänyt. Mitä he odottavat uudelta organisaatiolta?

Sami Lempiäinen, suunnitteluinsinööri, HKL-Metroliikenne



– Teknisenä asiantuntijana näen organisaatiouudistuksessa paljon henkilökohtaisia kehittymismahdollisuuksia. Toivon HKL:n toiminnan ja varsinkin eri yksiköiden roolien selkeytyvän. Odotan uudistukselta näkyvää muutosta päivittäiseen toimintaan läpi koko organisaation.

Heikki Madetoja, IT-asiantuntija, hallinto- ja talousyksikkö



– Minusta HKL:n uusi organisaatio vaikuttaa järkevältä. Omat työtehtäväni saattavat tämän myötä hiukan muuttua. Päätöksenteko henkilöstön sijoittumista koskevista asioista on ollut hidasta. Lopullisia päätöksiä on jouduttu odottelemaan pitkään.

Tommi Luotamo, sähkötoiden valvoja, HKL-Infrapalvelut



– On hyvä, että meiltä kysyttiin, mistä teknisten asiantuntijoiden tehtävistä kukin olisi kiinnostunut. Odotan, että päästään tekemään töitä uudessa organisaatiossa. Vielä se ei ole valmis, sen toimintakykyä varmaan hiotaan lisää ensi vuonna.

Mika Tähti, raitiovaununkuljettaja, HKL-Raitioliikenne



– Mielenkiinnolla odotan, mihin suuntaan lähdetään kääntymään. Samoja kiskoja ei mennä enää. Toivon, että sama kuljettaja voisi olla sekä ratikan- että metronkuljettaja. Siinä olisi synergiaetua. Tärkeää on, että kaikki löytäisivät oman paikkansa. ☒



Testiradalle rakennettu ramppi simuloi ylä- ja alamäkeä.

Kristiina Maurola testaa pyörän käyttöönottoa. Testausvuorossa on HKL:n johtokunnan valitsema pyörämalli.



Teksti ja kuvat Karoliina Berlin

Kaupunkipyörien hankinnassa kuultiin käyttäjien ääntä

Helsinki on saamassa uudet kaupunkipyörät ensi vuonna. Osana pyörien hankintaa järjestettiin käytettävyyssarvioinnit, joissa käyttäjät pääsivät vaikuttamaan kaupunkipyöräjärjestelmän valintaan.

HKL:n johtokunta valitsi lokakuussa Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän toimittajaksi kolmen tarjoajan joukosta konsortion Moventia, Smoove SAS, Clear Channel Suomi Oy sekä Helkama Velox Oy. Toimittajan valinnassa käytettiin hinta- ja laatu-pisteistä koostuvaa pisteytystä. Laatu-pisteiden kertymiseen vaikuttivat käytettävyyssarviointit.

Käytettävyyssarviointit toteutti arviointien tekemiseen erikoistunut LINK design and development

- yritys. Arvioinneissa avusti Toimiva kaupunki -hanke, joka edistää muotoilun käyttöä kaupungeissa ja kehittää muotoiluun liittyvää osaamista julkisten palveluiden suunnittelussa.

Arvioinneissa eri kohderyhmistä valitut puolueettomat testihenkilöt arvioivat kaikkien tarjoajien pyörämalleja. Arvioinnit järjestettiin metrovarikolle rakennetulla testiradalla. Testaajat arvioivat kolmea eri osaluuetta: pyörän käyttöönottoa telineestä, ajettavuutta ja pyörän jättämistä takaisin telineeseen.

Hyvä kaupunkipyörä on mahdollisimman yksinkertainen

Arviointiryhmään kuului kaikkiaan 30 henkilöä. Heidän joukossaan olivat **Kristiina Maurola** ja **Elise Tilli**. Molemmat pitivät kaupunkipyöriä hyvänä ideana.

– Kaupunkipyörät ovat hyvä tapa liikkuä. Muualla maailmassa olen nähnyt ja käyttänyt kaupunkipyöriä. Myös ulkopaikkakuntalaisille ja turisteille kaupunkipyörät ovat helppo tapa nähdä kaupunkia, sillä pyörällä näkee enemmän ja paremmin kaupunkia, sanoo Kristiina.

Pyörät vaikuttivat testaajien mielestä hyviltä ja satuloiden säädöt olivat molemmista helppoja. Hyvän pyörän ominaisuutena pidettiin sitä, että se on mahdollisimman yksinkertainen.

Ajo-ominaisuuksia testattiin kaupunkiolosuhteita muistuttavalla testiradalla, jossa oli muun muassa töyssyjä, jarrutuksia, pujottelua, taluttamista, mäkiäjoa sekä pitkiä suoria.

– Rata oli hyvä. Se olisi voinut olla jopa pidempikin. Radalla sai tuntu-maa siihen, millaista pyörillä on ajaa. Se on tärkeintä, Elise sanoo.

Kristiina ja Elise pitivät käyttäjätestauksia positiivisena asiana.

– Testauksissa tulevat erilaiset mielipiteet esille. Niiden järjestäminen on käyttäjäystävällistä, kiteyttää Kristiina.

Kaupunkipyörät otetaan käyttöön kahdessa vaiheessa. Ensi vuoden toukokuusta alkaen käytössä on 50 aseman ja 500 pyörän laajuinen järjestelmä. Tavoitteena on, että vuonna 2017 järjestelmä on 1500 pyörän ja 150 aseman laajuinen. ☑



Kristiina Maurola ja Elise Tilli pääsivät vaikuttamaan kaupunkipyörien hankintaan.



HKL:n johtokunta ja johtoryhmä tutustui Transtechin tehtaaseen ja osallistui 403-vaunun roll-outiin 16.11.



Yhteistyö Transtechin ja Skodan kanssa on ollut esimerkillistä, kiitti Ville Lehmuskoski puheessaan. Vasemmalla Transtechin toimitusjohtaja Matti Haapakangas.

Teksti ja kuvat Elina Maunuksela

Articeja "liukuhihnalta"

Artic-ratikoiden sarjavalmistus Transtechin Otanmäen tehtaalla on alkanut. Ensimmäistä sarjavalmistesta vaunua numero 403 odotellaan HKL:lle tammikuun alussa.

Ensimmäinen sarjatuotantovaunu on samalla ensimmäinen vaunu Skodan tuotemerkin alla ja Skodan logo ikkunassa. Tšekkiläinen kiskokalustovalmistaja Skoda Transportation Group osti Transtechin osake-enemmistön elokuussa.

– Ensimmäisen Artic-sarjavaunun valmistuminen on meille erittäin tärkeä hetki, sillä raitioliikenne Helsingissä on laajenemassa voimakkaasti. Yhteistyö Transtechin ja Skodan kanssa on sujunut erinomaisesti, sanoi HKL:n toimitusjohtaja **Ville Lehmuskoski** vaunun roll-out-tilaisuudessa.

Artic Eurooppaa valloittamaan?

Roll-outissa oli paikalla myös Skoda Transportationin varatoimitusjohtaja ja Transtechin hallituksen puheenjohtaja **Zdeněk Majer**. Hänen mukaansa ensi alkun Skoda on keskittynyt ymmärtämään suomalaista yrityskulttuuria. Tulevaisuudessa on kuitenkin mahdollista saada yhteistyöllä tuotantoa tehostettua. Esimerkiksi hankinnoissa Skoda pystyy tarjoamaan

volyymietua suhteessa toimittajiin. Myös Articin kansainvälisissä myyntiponnisteluissa on etu, että Transtechin takana on nyt suuryritys.

– Artic edustaa erinomaista teknistä laatua ja sen valmistamisessa tehdään hyvää työtä. Näen Articin potentiaaliset markkinat ennen kaikkea Euroopassa, sillä vaunu on suunniteltu pohjosiin olosuhteisiin, sanoo Majer.

Myös HKL näki mielellään Articin Helsingin lisäksi myös muiden kaupunkien katukuvassa. Silloin HKL saisi yhteistyökumppanin myös tilaajapuolelta, jonka kanssa kehittää vaunua edelleen, samalla vaunujen tuotantotilanne säilyisi vakaalla pohjalla. Majer kertoo, että tällä hetkellä tilanne vaikuttaa hyvältä. – Osallistumme parhaillaan Saksassa tarjouskilpailuun.

Muutoksia penkkeihin, ohjaamoon, paneeleihin...

Kaksi ensimmäistä jo matkustajaliikenteessä pari vuotta ollutta vaunua varmistavat, että sarjavaunun ominaisuudet on saatu hiottua

mahdollisimman hyviksi. Esisarjan vaunuista saatu matkustajapalaute on ollut pääosin positiivista, mutta muutoksiakin on tehty.

– Esimerkiksi vaunun istuimia on muutettu, lisäksi ohjaamoon on tehty muutoksia kuljettajapalautteen perusteella ja ergonomiata tullaan parantamaan myös jatkossa. Lisäksi esimerkiksi vaunun paneelien kiinnitykseen on tehty muutoksia, jotta vaunun huolto olisi mahdollisimman nopeaa, kertoo kehittämispäällikkö **Olli Pekka Heikkilä**.

Vaunujen sarjavalmistuksessa uusia raitiovaunuja on Transtechin Otanmäen tehtaalla eri kokoonpanon vaiheissa jatkuvasti kymmenkunta kappaletta.

– Yhden sarjavaunun matka tehtaalla kestää noin vuoden siitä kun vaunua ryhdytään tekemään siihen, kun vaunu valmistuu ja lähtee Helsinkiin. Logistisesti tämä on aika haastava prosessi – toki joitain osia vaunuihin tehdään jo etukäteen, kertoo Olli Pekka.

Vaunuja toimitetaan Helsinkiin ensi vuoden alusta lähtien noin kolmen viikon välein pois lukien joulun ja kesätauot. Koko 40 raitiovaunun sarja on toimitettu HKL:lle vuoden 2018 keuhään mennessä. ☑

Teksti ja kuvat Hannele Suokas

Uusien metrojunien synnyinsijoilla

9.9.2015 kahdenkymmenen hengen opintomatkaporukka kokoontui Helsinki-Vantaan lentokentälle kohteenaan Barcelona ja Zaragoza. Matkan tarkoituksena oli tutustuminen kiskokalustonvalmistaja CAF:n tehtaaseen ja paikalliseen julkiseen liikenteeseen.

10.9. Lähdimme tilausbussilla Barcelonasta kohti Zaragozaa ja CAF:n tehdasta. Kierros tehtaalla alkoi metron junan alkukokoumisesta testipaikalla. Vierailuhetkellä tekeillä oli osia M310:stä. Linjastoja on neljä ja yhdessä linjastossa vaunu seisoo kolme päivää. Yhden vaunun kokoaminen kestää siis kaksitoista päivää.

Kierroksella näimme myös muihin maihin meneviä liikennevälineitä: uusi raitiovaunu Tallinnaan, juna Sardiniaan ja maailman pisin raitiovaunu (Combino) Budapestiin.

Kierroksen jälkeen isäntäväki tarjosi maukkaita tapaksia. Varikkokierros oli erittäin hyvä ja antoi jokaiselle oman ammatillisen näkemyksen tulevasta M300 metrosta.

11.9. Tutustuimme metron ihmeelliseen maailmaan ja kuuluisaan Camp Nouhun, FC Barcelonan kotikenttäreunaan.

Barcelonan liikennettä hoitavat bussit, metrot, paikallisjunat ja kaksi köysirataa. Raitiovaunut, köysiradat ja kaapelijunat kulkevat vain tietyillä alueilla ja lähijunalla kuljetaan lähinnä kaupungin kaukaisimpiin kolkkiin.

Camp Nousta matka jatkui Funicularilla metroasemalle, josta pääsimme Montjuïc'n kukkulalle menevälle köysiradalle.

12.9. Osa porukasta kävi ajelemassa automaattimetrolla, toiset taas raitiovaunulla ja paikallisjunalla. Muutamat poikkesivat matkan varrella uimassa Välimeressä.

13.9. Kaikilla olikin aikainen herätys ja matka kohti El Prat de Llobregatin lentokenttää, josta sitten lähtö Helsinkiin.

Toivotan ison kiitoksen kaikille matkaan osallistujille ja järjestelijöille. Te teitte tästä matkasta mahdollisen ja mukavan. ☺



CAF:n tehtaalla vastassa oli omasta väestä Markku Laaksonen ja isäntänä toimi Projekti-päällikkö Javier Garcia ja emäntänä laadunvalvonnasta Berta Modrego.



Metrojunia testipaikalla.



M300-junan runko.



Maalaamo tehtaalla.



Opintomatkaryhmä kasassa.



Barcelonan joukkoliikenneverkko on kattava ja tehokas. Metro on nopein ja helpoin kulkuväline.



Vapaalla Teksti ja kuvat Kaisa Sikkilä

HKL kutsuu kuntoilemaan

*Älä odota joulun jälkeistä aikaa, avaa kuntokeskuksen ovi jo tänään!
Olitpa vasta aloitteleva kuntoilija tai jo monet tossut kuluttanut konkari,
HKL tarjoaa sinulle monipuolisia liikuntamahdollisuuksia.*

Urheiluhalleilla ja Idealfit Hakaniemessä saat kuntoilla ympäri vuoden erittäin edullisesti, sillä HKL:n työntekijänä maksat vain puolet niin keralippujen kuin sarja- ja kausikorttienkin hinnoista. Tarjontaa on monipuolisesti kaikenlaisille liikkujille sukupuolesta, iästä ja kuntolustaustasta riippumatta. Miltä kuulostaisi vaikkapa ohjattu kuntonyrkkeily, jooga tai vesicombat? Vai suuntaisitko mieluummin kuntosalille tankojen ja levypainojen kimppuun?

– HKL haluaa tukea henkilöstöä kuntoiluharrastuksissa, ja näin hienot edut kannattaa ehdottomasti käyttää hyväksi, kannustaa **Minna Kivioja**, HKL:n Kuntoklubin sihteeri.

Kuntoklubi on työsuojelutoimikunnan alainen jaosto, joka suunnittelee ja koordinoi henkilöstöliikuntaa. Kuntoklubin edut on tarkoitettu kaikille HKL:läisille, niin vakituisille kuin määräaikaisille. Kuntoklubi järjestää

myös lajikokeiluja laidasta laitaan: HKL:läiset ovat päässeet kokeilemaan esimerkiksi ammuntaa, golfia, melontaa ja SUP-lautailua.

– Näytetuntien ideana on madaltaa kynnystä lajikokeiluihin, Minna sanoo.

– Pääset testaamaan uutuuslajeja ja vanhoja tuttujaakin, ehkä sinulle tuntemattomia lajeja. Tunneilla pärjää mukana kuka tahansa, eikä osaamisvaatimuksia ole.

Nyrkkeilyhanskoja ja jalkaprässäiä

Raitioliikenteen taloussuunnittelija **Jami Vitikainen** käärii rannesiteitä käsiinsä Urheiluhalleilla Pasilassa. Pian hiki virtaa, kun ohjattu kuntonyrkkeilytunti pääsee alkulämmittelyjen jälkeen vauhtiin.

Jami on aktiivinen kuntoilija ja Urheiluhallien vakiokävijä.

– Käyn enimmäkseen ohjatuilla tunneilla; kuntonyrkkeilyssä, thaiboxingissa ja venyttelytunneilla ja lisäksi jonkin verran kuntosalilla ja uimassa.

Jami kannustaa myös hyödyntämään HKL:n etuja eri kuntoilutapahtumissa; itse hän osallistui Midnight Run -juoksutapahtumaan syksyllä. HKL tukee omatoimista kuntoilua maksamalla osan osallistumismaksuista monissa muissakin tapahtumissa, esimerkiksi Naisten kymppillä, Helsinki City Marathonilla ja Finlandia-hiihdossa.



Jami suuntaa suoraan töistä treeneihin Mäkelänrinteen salille.

Raitiovaunukuljettaja **Samu Vatanen** suuntaa askeleensa Idealfitin salille Hakaniemen torin alle. Luvassa on 1,5 tunnin mittainen salitreeni; jalkaprässäiä, pystypunnerruksia, hauska kääntöjä. Sarjojen viimeiset toistot vievät hymyn kasvoilta, mutta tänne onkin tultu treenaamaan. Idealfitin sijainti on ihanteellinen kuljettajalle:

– Torin laidalta on kätevä lähteä suoraan työvuoroon. Vaikka kuljettajan työ on istumatyötä, se on fyysisesti hyvin kuormittavaa. Kuntoilu on hyvää vastapainoa työlle. On hienoa, että HKL näin tukee kuntoilua! 📌

Lue lisää Kuntoklubin eduista Helmi-intra > Henkilöstö.

Mitä liikuntalajia haluaisit testata? Lähetä vinkki minna.kivioja@hel.fi.



Säännöllinen liikunta pitää ratikankuljettajan kunnossa. Samu treenaa Idealfitissä.



Urheiluhallit

- Uinti, kuntosali, ohjatut tunnit
 - Kallio, Kontula, Malmi, Mäkelänrinne, Pasila, Siltamäki, Töölö, Vuosaari
- www.urheiluhallit.fi

Idealfit Hakaniemi

- Kuntosali, ohjatut tunnit
- www.idealfit.fi/Hakaniemi

Koskelan laajennussuunnitelmat valmistunevat vuonna

2016

© HKL



Koskelan varikko kehittyä kaupungin mukana

Koskelan raitiovaunuvarikon laajennushanke odottaa vielä strategisia linjauksia. Suunnitelmiin vaikuttaa muun muassa Raide-Jokerin ja Kruunusillat-hankkeen kalustotoimituksen muuttuminen nykyistä pidempiin 45 metrin raitiovaunuihin. Hanksuunnitelmissa otetaan huomioon myös Malmin raitiotien toteuttamisen nopeutunut aikataulu ja kaupungin kehittyminen kokonaisuutena. Pohdinnassa on ollut esimerkiksi Staran Toukolan varikon toimintojen tuominen Koskelan varikolle.

Tavoitteena on saada suunnittelu päätöksentekoa varten valmiiksi keväällä 2016. Tällöin varikon rakennustyöt voisivat käynnistyä aikaisintaan vuonna 2017. Koskelan varikon laajentuminen on tarpeen viimeistään vuonna 2020, kun raitioliikenteen laajennukset muun muassa Ilmalassa ja Hernesaareissa valmistuvat. Vartiokylän varikolle suunnitellaan varastoa ylimääräisten vaunujen väliaikaista säilyttämistä varten. ☒

Raitiovaunut ja metro lainsäädännön piiriin

Hallitus on valmistellut esityksen uudeksi kaupunkiraideliikenneläksi, jolla metro- ja raitioliikenne siirtyvät lainsäädännön piiriin. Metro- ja raitioliikennettä koskevaa erillistä lainsäädäntöä ei ole toistaiseksi voimassa. Uusi laintasoinen sääntely on tarpeellista, kun länsimetro aloittaa liikennöinnin ensi vuonna.

Uuden lain myötä metro- ja raitioliikenteestä tulisi ilmoituksenvaraista toimintaa. Ilmoitus tehtäisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille, joka vastaisi myös metro- ja raitioliikenteen turvallisuusvalvonnasta.

Vastuu toiminnan turvallisuudesta olisi jatkossakin HKL:llä. HKL:llä tulee olla turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jonka kautta Trafi valvoo HKL:n toiminnan lainmukaisuutta. Trafi ei kuitenkaan antaisi teknisiä määräyksiä tai hyväksyisi kalustoa tai infraa käyttöön otettavaksi; näiden ohjeistuksesta HKL vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti.

Kaupunkiraideliikenneläki on tulossa voimaan asteittain vuodesta 2016 alkaen. Metroliikenteen osalta laki tulisi voimaan 1.3.2016, raitioliikenteessä 1.1.2018. ☒

Raitiovaunujen lippu- ja informaatiojärjestelmä uudistuu

HSL uudistaa raitiovaunujen lippu- ja informaatiojärjestelmän ensi vuonna. Nykyisen lipunmyyntilaitteen sekä matkakortinlukijoiden tilalle tulee uudet laitteet. Infopäät säilyy ennallaan. Raitiovaunuihin tulee lisäksi uutena asiana kertalippuautomaatit. Uudistusta tarvitaan, koska nykyjärjestelmä on tullut käyttöikänsä päähän eikä uusia varalaitteita ja varaosia enää saada. Loppuvuoden aikana tullaan käynnistämään koulutus uuden laitteiston käyttöön. Kuljettajien koulutus tullaan hyödyntämään

opetusvideoita sekä harjoittelulaitteita, joita HSL toimittaa Koskelan koulutustiloihin sekä Töölön ja Hakaniemen taukotiloihin. Huoltohenkilöstölle koulutetaan laitteiden vaihtoa, niiden toimintakunnon toteamista sekä konfiguraationhallintaa. Lippukassanhoitajille järjestetään koulutusta HSL:n tiloissa, ja liikenteenohjaukselle sekä työnjohtajille tullaan myös järjestämään omat koulutukset. Koulutusten aikataulut tarkentuvat myöhemmin. ☒

HSL ajankohtaiset

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat nousseet HSL-alueella ennakoitua enemmän. HSL:n uusimmasa osavuositarkastuksessa arvioidaan, että tänä vuonna alueella tehdään runsaat 360 miljoonaa matkaa. Lipputulosten suotuisasta kehityksestä huolimatta lipunhintoja on tarpeen korottaa, jotta mm. Kehäradasta ja Länsimetrostä johtuvat infrakustannukset saadaan katettua.

Lippujen hinnat nousevat ensi vuoden alussa keskimäärin 4,9 prosentilla. Korotuksia tulee sekä kerta-, kausi- että arvotippuihin. Helsingin sisäinen aikuisten kertalippu nousee 3 eurosta 3,20 euroon ja 30 päivän kausilippu 49,50 eurosta 52,40 euroon.

HSL:n lippu- ja informaatiouudistukseen kuuluvia kosketusnäyttöisiä matkakortin lukijoita aletaan ensi vuonna asentaa liikennevälineisiin. Ennen laajamittaisia asennuksia lukijoita

koekäytetään Åbergin linjan busseissa. Siirtymävaiheessa käytössä on nykyisiä ja uusia laitteita rinnakkain. Raitiovaunuihin asennetaan kertalippuautomaatit näillä näkymin vuoden 2016 lopussa. Ensi vuoden aikana busseihin ja raitiovaunuihin saadaan myös pysäkkikuulutukset, jotka helpottavat erityisesti näkövammaisten matkustamista. Uudet maksuvyöhykkeet otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2017, kun uudistus on muutoin valmis ja matkakortit vaihdettu uusiin.

HSL:n Matkaketju-lehden syksyn numerossa vieraillaan Nastolassa Linkkerin tehtaalla, jossa valmistuvat ensimmäiset suomalaiset sähköbussit. HSL kokeilee uutta toimintatapaa hankkimalla 12 sähköbussia itselleen ja vuokraamalla ne edelleen liikennöitsijöille. Lehden voi lukea verkossa osoitteessa hsl.fi/matkaketju. ☒

Työhyvinvointikyselyn tulosten mukaan esimiestyö HKL:ssä on parantunut

HKL:n tämän syksyn työhyvinvointikyselyn tulokset ovat valmistuneet. HKL:n henkilökunta arvioi tiedonkulun, asioiden käsittelyn työyhteisössä ja esimiestyön hiukan paremmilla arvosanoilla kuin edellisenä vuonna. Esimerkiksi esimieheltä saatu tuki ja esimiehen oikeudenmukaisuus arvioitiin edellisvuotta paremmiksi. Omaan työhön ja osaamiseen liittyvillä osa-alueilla tulokset paranivat lähes kaikilla osa-alueilla; muun muassa tietämys oman työn keskeisistä tavoitteista arvioitiin paremmaksi kuin vuonna 2014.

HKL:läisten arviot omasta henkisestä ja fyysisestä työkyvystä nousivat hieman edellisvuodesta. Työilmapiiriin liittyvät tulokset pysyivät ennallaan. Turvallisuuteen liittyvät tekijät on huomioitu työpaikoilla hyvin.

Kyselyyn vastasi 774 HKL:n työntekijää, vastausprosentti oli 79. Kyselyn tulokset ovat Helmi-intrassa Henkilöstö > Työhyvinvointi ja työturvallisuus > Työhyvinvointitutkimukset. 📊

Ilmianna hyvä työsuoritus!

Onko työkaverisi venynyt poikkeuksellisiin työsuorituksiin ja antanut työlleen erityisen suuren panoksen? Ilmianna hyvä työsuoritus ja tule palkituksi!

Kerro meille, kuka työkavereistasi on tehnyt hyvän työsuorituksen ja millainen suoritus on kyseessä. Perustele myös, miksi juuri kyseinen työsuoritus pitäisi palkita.

Kaikkien vuoden loppuun mennessä ilmiannettujen hyviin työsuorituksiin yltäneiden kesken arvotaan kylpylälahjakortti. Lisäksi hyvin perusteltujen ilmiantojen tekijät sekä ilmiannetut palkitaan leffalipuilla.

Lähetä ilmianto osoitteeseen hkl.viestinta@hel.fi
Lisätietoja antavat henkilöstöasiantuntija Anni Laitinen
p. 040 758 8234 ja tiedottaja Karoliina Berlin
p. 040 841 8980 📧



© Jari Härkönen

Palvelusvuosia

40 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Unnaslahti Jouni	15.10.2015
Lindström Markku	21.10.2015
Määttänen Hannu	1.12.2015
Lindfors Ulla	31.12.2015

30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Jansson Ulf	1.10.2015
Lehtinen Merja-Tuulikki	10.11.2015
Laitinen Olli	12.11.2015

Eläkkeelle

HKL:n palvelua

Hurme Tarja	31.10.2015	raitiovaununkuljettaja	40 v 8 kk
Junnilainen Jukka	31.10.2015	raitiovaununkuljettaja	38 v 7 kk
Kemppainen Kalevi	31.10.2015	raitiovaununkuljettaja	31 v 9 kk
Torkko Juhani	31.10.2015	suunnittelija	29 v
Liukkonen Volmar	30.11.2015	etumies	20 v 5 kk
Nieminen Reijo	30.11.2015	liikenteenohjaaja	33 v 11 kk
Lindfors Kari	31.12.2015	elektroniikka-asentaja	34 v 3 kk

© pixabay.com



© Kaisa Sikkilä

Uusia kaupunkiliikenteen ammattilaisia Raitiovaununkuljettajakurssi 2/2015 valmistui 23.10.

Uudet kuljettajat edestä vasemmalta Liina Tuokko, Heli Jauk, Saidi Mpoyo, Annika Rokala, Saara Raukko. Toisessa rivissä vasemmalta Petar Dujmovic, Veli-Matti Viitasaari, Henri Rutanen, Tony From, Aki Oikarinen, Mikko Huittinen, Antti Turunen. Takana kouluttajat Laura Hihnala, Marko Huupponen, Hanna Koskinen, Jussi Eskelinen, Arja Vuohelainen ja Irene Burman.

Hyvää
joulunodotusta
HKL:n henkilökunnalle!



© pixabay.com

Teksti Karoliina Berlin Kuvat Karoliina Berlin

Nyt ei sormia palele!

Metro- ja ratikkalapaset pitävät kädet lämpiminä

Töölön palvelukeskuksessa

kokoontuvassa neulekerhossa syntyy sukkia, nalleja, nukkeja ja lapsasia. Eläkeläinen Rauni Heljo on käynyt kerhossa jo kolmen vuoden ajan. Raunilla on neulomistaito hyppysissään, ja hän on kuvannut lapasissaan Helsingin kaupunkikuvasta tuttuja menopelejä: metroja ja ratikoita.

Metrolapaset syntyivät osana palvelukeskuksen järjestämää kilpailua, jossa suunniteltiin Helsingin nimikkolapapen, "Hesanen".

– Mietin, mistä Helsinki tunnetaan. Kirkkoja ja patsaita on muissakin kaupungeissa, joten ajattelin, että metro! Rauni kertoo.

Metrojen ja ratikoiden valikoituminen neuletöihin on osuva valinta myös siksi, että Rauni ja muut Neulekerhon jäsenet ovat julkisen liikenteen suurkuluttajia. Oma autoa heistä ei ole kenelläkään. Neulekerho on yksi palvelukeskuksen palveluista, jotka on tarkoitettu kotona asumisen tueksi. Siksi on tärkeää, että palvelut ovat helposti saavutettavissa ja julki-set kulkuyhteydet pelaavat.

Neulojamestari Rauni antaa kerhossa neuvoja myös muille neulojille ja kerhosta vinkataan, että Rauni tekee sukkia uissaankin. Lisäksi Rauni on laatinut ohjeet metro- ja ratikkalapasten tekoon kaikkia innokkaita neulojia varten. Ohjeet löytyvät HKL:n verkkosivuilla olevasta uutisesta osoitteesta www.hkl.fi.

– Jos on vähänkin matkimisen taitoa, niin kyllä onnistuu, Rauni kannustaa.

Jos lapasten tekeminen ei tahdo onnistua omin neuvoin, niin Rauni on luvannut antaa opastusta Töölön palvelukeskuksen neulekerhossa, joka kokoontuu tiistai- ja torstai-iltaapäivisin. ☒



Tyttären kehotuksesta Rauni neuloi metrolapasten lisäksi ratikkalapaset, joihin hän katsoi mallia liikenteestä. Kyseessä on vanhempi ratikkamalli.

– Metrolapasen varren mustat raidat kuvaavat raiteita, sininen tausta on meren väri ja metron väri on tietysti oranssi, Rauni kertoo.

Rauni on itse suunnitellut lapasten kuviot. Kuviot ovat riittävän lyhyet, jotta ne saadaan mahdutettua silmukkamäärään.

Lapasten lisäksi Raunin taidon- näytteisiin kuuluu metropipo.

Neuleohjeet
löytyvät
osoitteesta
www.hkl.fi

