



# LIIKENNEPEILI

Kikkamies  
vapaapalo-  
kuntalaisena, s. 13

"Työni on  
aina ollut  
aalloilla."

s. 4

Jukka Korpinen, kansimies

Virkapuku  
muuttuu  
ajan mukana, s. 8

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.



Teksti ja kuva Kaisa Sikkilä

## HKL kutsui yhteistyökumppanit tutustumaan metrojunien maailmaan

Lokakuista iltaa vietettiin 300 vieraan voimin metrovarikolla M100-, M200- ja M300-junissa. Juhlan teemana oli "Metrojunia meiltä ja maailmalta", ja jokaisessa junassa tuotiin näkyväksi kunkin junatyyppin valmistusmaa; M100-junassa oli Suomi-teema, M200-junassa saksalainen ja M300-junassa espanjalainen teema. Kuvassa saksalaisteeman mukaan pukeutunut **Esa Leskinen** ja suomalaisessa asussa **Sanna Hagberg**. ↪

**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 Norrena, p. 310 35104

**Toimittajat:**  
Kaisa Sikkilä p. 310 35105  
Karoliina Berlin, p. 310 35549  
Leena Junnila, p. 310 35674

**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/m<sup>2</sup>

**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.*

# MATKUSTAJA

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

## Sarah Hartfelder ja Theresa Heinze Suomenlinnan lautta 2.11.2016

Onneksi Suomenlinnan lautta lähtee saksalaisen täsmällisesti. Kauppatoriilta ovat nousseet kyytiin **Sarah Hartfelder** ja **Theresa Heinze**. Täsmällisyys on tunnetusti saksalainen hyve. Naiset ovat Suomessa ensimmäistä kertaa ja ovat viettäneet kolme päivää Helsingissä. Samalla ilma on käynyt koko ajan hyytävämmäksi.

– Osasimme odottaa talvista säätä, joten eipä haittaa. Päätimme lähteä katsomaan linnoitusta ja vanhoja rakennuksia. Aiomme viettää perillä rennot pari, kolme tuntia: käymme kävelyllä, juomme kahvit ja katselemme merta. ↪



Teksti ja kuva Liisa Joensuu



Kuva Liisa Joensuu

**Kannessa**  
kansimies  
Jukka Korpinen

- 3** **Päätoimittajalta**  
Suurten raideliikenne-  
päätösten vuosi
- 4** **Työntekijän päivä**  
Kansimies Jukka Korpinen
- 6** **Kaikki kunnossa!**
- 7** **Näkökulma**  
Varmennettua  
asiakaspalvelua
- 8** **Tyylikkäänä töihin**  
– virkapuku muuttuu  
ajan mukana
- 9** **Historia**  
Uranuurtaja raiteilla
- 10** **Investointi parempaan**  
tulevaisuuteen
- 11** **Artic matkalla**  
maailmalle
- 12** **Matkalla**  
Bybanenin  
kydyissä
- 13** **Vapaalla**  
Pillit soivat  
työssä ja vapaalla
- 14** **Lyhyesti**
- 15** **Palvelusvuosia**

## Suurten raideliikennepäätösten vuosi

Kuluva vuosi on kaupunkiraideliikennettä koskevien päätösten näkökulmasta päätä huimaava. Kesäkuussa Helsingin ja Espoon kaupunginvaltuustot päättivät Raide-Jokerin toteuttamisesta. Elokuussa Helsingin kaupunginvaltuusto päätti niin sanotuista Kruunusilloista eli raitioliikenteen ulottamisesta kantakaupungista siltaa pitkin Kruunuvuorenrantaan ja edelleen Laajasalon keskusta. Lokakuussa Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden yleiskaavan, jossa yhtenä keskeisimmistä teemoista ovat kaupunkibulevardit. Kaupunkibulevardit muuttavat nykyiset moottoritiemäiset alueet kaupunkimaisiksi niin, että katujen varteen rakennetaan paljon uusia kiinteistöjä ja liikenteellisesti ratkaisun ytimenä ovat kaupunkibulevardien keskellä kulkevat raitiotiet ja kadun reunassa korkeatasoiset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Näiden tulevaisuudensuunnitelmien valossa voi kiistatta todeta, että kaupunkiraideliikenne on mittavan ja pitkäkestoisen kasvun uralla. Tällaisella toimialalla on tärkeää ja hienoa kehittää toimintaa niin laadullisesti kuin taloudellisesti vielä paremmin yhteiskunnan tavoitteita vastaavaksi.

Länsimetron liikenteen alkamisen piti olla HKL:n toiminnassa suurin vuonna 2016 tapahtuva muutos. Hankkeen aikataulu ei kuitenkaan pitänyt eikä vielä tätä kirjoittaessani ole varmuutta aikataulusta. Kymmenien järjestelmien yhteentoimivuus ja käyttöönotto ovat osoittautuneet paljon arvioitua haasteellisemmaksi tehtäväksi niin Länsimetro Oy:lle kuin sen tukena toimiville urakoitsijoille ja asiantuntijoille. On tärkeää ja selvää, että HKL:n tulee antaa hankkeen valmistumisen hyväksi kaikki mahdollinen tukensa. Ja vahvistaakseen asemaansa kaupunkiraideliikenteen osaamiskeskittymänä on HKL:n onnistuttava erinomaisesti länsimetron radan ja asemien käyttöönotossa ja matkustajien palvelamisessa, kun Länsimetro Oy aikanaan luovuttaa valmiin hankkeen HKL:n käyttöön.

Päättäneenä kesänä käyttöönotetut kaupunkipyörät ylittivät odotukset. Kaupunkilaiset ihastuivat pyöriin ja niiden käyttömäärät nousivat heti ensimmäisenä kesänä maailmanlaajuisesti huipputasolle. Pyöristä pidettiin, ne saivat monia palkintoja eikä niihin kohdistunut juuri yhtään ilkeävaltaa. Kaupunkipyöräpalvelu on erinomainen esimerkki uudesta palvelusta, jolla HKL on tuottanut hyvinvointia kaupunkilaisille.



**Ville Lehmuskoski**  
toimitusjohtaja  
HKL

*"Kaupunkiraideliikenne  
on pitkäkestoisen  
kasvun polulla."*



**klo 9.00** Ennen aamun ensimmäistä lähtöä Jukka irrottaa köydet ja tarkastaa paikat. Tänään valmistelut käyvät nopeasti, koska juomavettä tai polttoainetta ei tarvita lisää eivätkä lika-tankit kaippaa tyhjentämistä.



**klo 9.38** Kauppatorin laiturilla toistuvat samat kysymykset: kauanko matka kestää ja miten Suomenlinnasta pääsee takaisin. Kieliä pitää osata, Jukka sanoo.

## klo 9.45

Jukka vie matkustajamäärät aina heti tietokoneelle kummassakin lähtöpäässä. Näin HSL:n matkustajatilastot pysyvät jatkuvasti ajan tasalla.



Teksti ja kuvat Liisa Joensuu

# Kansimiehen *normipäivä*

**K**ansimies **Jukka Korpinen** nousee M/S Suomenlinna II:een sen yöpymispaikalla Olympialaiturissa. Hän kytkee hälytykset pois ja irrottaa kaapelin, jonka avulla lautta on saanut sähköä maista yön aikana. Vesitankki näyttäisi olevan melkein täynnä, joten tänään ei tarvitse vetää laiturilta paloletkua ja pulputtaa nestettä menemään lautan uumeniin. Kun kapteeni **Lasse Heinonen** antaa luvan, on aika irrottaa köydet. Ajetaan Kauppatorin laituriiin, josta ensimmäiset matkustajat nousevat kello 9.40. M/S Suokki on liikennöinyt varhaisaamun.

Luvattu sakea lumipyry ja voimakas tuuli antavat vielä odottaa itseään,

mutta muutoin marraskuu tarjoaa tyyppillistä antiaan: vettä, räntää ja rakeita. Paras Suomenlinna-sesonki on auttamatta ohi. Lautat kulkevat siitä huolimatta tasaisin väliajoin Kauppatorin ja Suomenlinnan välillä ja poimivat kyytiinsä niin turisteja kuin linnoitussaaren asukkaita.

– Turisteja nousee kyytiin ympäri vuoden, ja viime kuukausina matkustajia on ollut paljon Kiinasta ja muualta Itä-Aasiasta. He ovat kovin ihastuneita lumeen ja jäähän. Komentosillalta katselemme, kuinka kansi on täynnä mustia päitä ja kameroita. Jos aurinko paistaisi, matkustajia olisi moninkertainen määrä. Syksyn Pokemon-villitys on sentään ohi,

se toi lautalle kokonaisia perheitä, Jukka kertoo.

Talvi on kansimiehelle rauhallista aikaa, koska neuvottavia matkailijoita on vähemmän, mutta toisaalta lumentulo tietää lumitöitä kannella. Kun jäät käyvät paksuiksi, tunnelma on omanlaisensa.

– Jäät antavat haastetta ja oman viehätyksensä. Suomenlinna II on suunniteltu pahoihin jäihin. Se on nautinto, kun lautta kulkee hyvin jäissä, sanoo kippiari Lasse Heinonen.

## Laiturilta laiturille

Kansimiehen toimet toistuvat 20 minuutin väliajoin reitin kummassakin päässä.



**klo 12.10** Kapteeni Lasse Heinonen saa Jukasta tähytysapua komentosillalle matkojen aikana. Miehet ovat tehneet yhteistyötä 25 vuotta ja sanovat luottamuksen olevan rajaton molemmin puolin.



**klo 14.40** Kauppatorilta saadaan kyytiin retro pakettiauto, jossa on hippimeininki. Jukka tarkastaa liput autojen kuljettajilta. HSL:n lipuntarkastajat huolehtivat muista.



**klo 12.45** Päivällä aikataulussa on pieni ruokatauko. Kipparille maistuivat messissä nakit ja muusi.



**klo 16.21** Viimeinen lähtö Suomenlinnasta. Jukka asettaa autojen pyörien taakse kiilat. Normipäiviin tuo vaihtelua merellä toisinaan näyttäytyvät hylkeet ja merikotkat. Ne herättävät keskustelua komentosillalla.



Tärkeimmät työkalut koko päivän ajan ovat laskuri ja kauko-ohjain.

Työvuoron aikana ajetaan yhdeksän reissua edestakaisin. Laiturissa Jukka laittaa vaijerin kiinni, laskee kauko-ohjaimella rampit ja avaa autopuomit. Ihmisvyöryn tullessa vastaan on oltava tarkkana: kyytiin on lupa ottaa 395 matkustajaa kerralla. Kesäisin luku tulee nopeasti täyteen, ja reissaajia on ollut vuosi vuodelta enemmän. Matkustajamäärät on otettava ylös myös tilastointia varten. Laiturin portit laskevat kävelijät, mutta puomien kautta saapuvat autot ja lastenvaunut Jukka naksuttaa laskuriinsa.

Matkustajien lastaukseen ja purkuun on aikaa yhteensä viisi minuuttia. Kansimies toimii tiukkojen minuuttien aikana myös turistien tietopankkina, ja jollakulla on aina kysyttävää. Onneksi Jukalta taittavat niin englantia, ruotsia kuin saksaa. Viimeiset tulijat juoksevat lauttaan

hetkeä ennen kuin Jukka sulkee portit ja nostaa rampit.

Lähdön merkiksi megafonista kuuluu kapteenin "lego" eli "let go", päästä irti. Jukka irrottaa vaijerin ja vastaa "irti on". Lautta lähtee yllättävän nopeasti liikkeelle.

### Meremies

Jukan työ on aina ollut aalloilla. Hän aloitti jo armeijassa veneenkuljettajana ja päätyi nuorena miehenä matruusiksi Puola-reitin hiililaivalle ja Saksaan ajavalle irtolasilaivalle. Kotimaassa tulivat tutuiksi Saimaan aallot ja niillä

seilannut M/S Kristina Brahe. Suomenlinnan Liikenteen palveluksessa Jukka toimii kansimiehenä myös Katajanokan ja Suomenlinnan huoltolaiturin väliä ajavalla M/S Ehrensvärdillä. 🗺️



### Kuka?

Jukka Korpinen  
Kansimies  
Suomenlinnan Liikenteen lautoilla

- ▶ SLL:n palveluksessa 35 vuotta
- ▶ Miehistön työsuojevaluuttutettu ja luottamusmies
- ▶ Valmistui Merenkulkuoppilaitoksesta 1980
- ▶ Vaimo ja kaksi aikuista tyttäret



Teksti Leena Junnila Grafiikka Freepik.com/editointi Pauliina Heikkilä Valokuvat HKL

# Kaikki kunnossa!

*HKL:n viisi yksikköä esittäytyi vuorotellen Liikennepeilissä. Tällä kertaa tutustumme kunnossapitoyksikköön.*

**K**unnossapitoyksikkö huolehtii metro- ja raitovaunukaluston, ratojen sekä pysäkkien huollosta ja kunnossapidosta. Myös asemat ja kiinteistöt ovat yksikön vastuulla. Tärkeänä tehtävänä on tukea liikennöintiä yksikköä ja infra- ja kalustoyksikköä heidän omista tavoitteistaan.

Yksikköä johtaa **Toni Jurva** ja siinä työskentelee yli kolmesataaviisikymmentä ammattitaitoista HKL:läistä. Jurvan työpaikka sijaitsee Vallilassa, mutta hän on usein liikkeellä, sillä toiminnot sijoittuvat kaikille varikoille.

– Kohtuullisen paljon tulee oltua kokouksissa myös pääkonttorilla Hakaniemessä, Jurva toteaa.

## Hyvin huollettu kalusto takaa sujuvan matkanteon

Kunnossapitoyksikkö jakautuu kaluston ja infran kunnossapitopalveluiksi. Kalustopuolesta vastaa kaluston kunnossapitopäällikkö **Perttu Juhas**.

– Kaluston kunnossapidossa varmistamme, että kaikki sujuu vaunujen puolesta niin kuin on sovittu. Tällöin vaunut liikkuvat turvallisesti ja liikennöinti on sujuvaa, kuvailee Juhas kalustopalvelujen ydintoimintaa.

Palvelun toiminta on myös laajenevassa.

– Olemme ottamassa omaan kunnossapitoomme Artic-vaunuja ja M300-

vaunuja. Lisäksi liikennöinnin määrä tulee kasvamaan. Olemmekin aloittaneet uusien varikoiden suunnittelun ja koulutusten valmistelun, kuvailee Juhas lähitulevaisuuden näkymiä.

## Koko matkustusketju huolenpidon alla

Infran kunnossapitopalvelun toimintaa vetää kunnossapitopäällikkö **Veli Rintala**. Palvelu huolehtii nimensä mukaisesti infra- eli radoista, pysäkeistä, asemista ja muista kiinteistöistä. Sujuvan matkustusketjun kannalta infran kunnossapito on keskeisessä roolissa.

– Mahdollistamme raitio- ja metroliiikenteen sujumisen koko matkustusketjun läpi aina liityntäpysäköinnistä asemien ja pysäkkien kautta kiskoja pitkin määränpäähän, kuvailee kunnossapitoinsinööri **Jani Toivonen**.

HKL:n omat varikot ja kiinteistöt kuuluvat myös palvelun huolenpidon alle.

– Kun HKL:läiset voivat työskennellä mukavasti ja turvallisesti työtiloissa ja rataverkoilla, myös matkustajat saavat parhaan mahdollisen palvelun ja matkustuskokemuksen, kiteyttää Toivonen. ☞

## Tätä mieltä

Kunnossapitoyksikössä on kehitetty toimintaa syksyn ajan projektilähtöisesti. Äänen saavat neljä projektipäällikköä.



**Jari Hartikainen**  
tekninen  
asiantuntija

– Teemme esimiehille uuden toimintaa yhtenäistävän esimiesmallin. Pyörää ei tarvitse keksiä uudestaan: hyödynnämme nykyisistä malleista parhaat kaikkien käyttöön.



**Teemu Niippa**  
suunnitteluinsinööri

– Projektissa kehitetään kaluston ja infran kunnossapito-ohjelmia. Tavoitteena on koostaa ohjelmat yhteen paikkaan ja sujuvoittaa kunnossapidon prosesseja.



**Mauno Nurmela**  
suunnitteluinsinööri

– Selkeytämme tuotannontuki-tiimin tehtäviä ja roolia. Tuotannontuella on erikoisosaamista, josta hyötyy useampi tiimi.



**Paula Kunnas**  
tuotantoassistentti

– Uuden organisaation myötä tuli myös uusia mestareita, joille budjetin teko ei ole entuudestaan tuttua. Projektissa sekä tuetaan mestareita että yhtenäistetään budjetin valmistelun käytäntöjä. 🔄

# Varmennettua asiakaspalvelua

**Kunnossapitoyksikön** perustehtävänä on mahdollistaa HKL:n tuottama turvallinen, luotettava ja ympäristöystävällinen matkustuskokemus kaikille asiakkaillemme. Yksikkömme ammattitaitoinen henkilöstö varmistaa omalta osaltaan asiakkaiden vaivattoman, viihtyisän ja jopa trendikkään tavan liikkua Helsingissä; tapahtui se sitten arjessa tai vapaa-aikana perheen ja ystävien kesken.

Asiakkaidemme matkustuskokemus käynnistyy konkreettisesti siltä ensimmäiseltä pysäkillä tai asemalta, jolta hän on päättänyt matkansa aloittaa. Tuosta hetkestä lähtien me olemme luomassa asiakkaan ensimmäistä, ja ehkä jopa merkittävintä mielikuvaa matkustuskokemuksesta.

Onnistunut matka rakentuu monista eri osatekijöistä, joissa kaikissa on tavalla tai toisella kunnossapitoyksikön ammatillinen osaaminen näkyvissä: pysäkit ja asemat ovat turvalliset ja siistit, ratikat ja metrot kulkevat aikataulussa, kyyti on tasaista huolletun raitinfran ja kaluston myötä ja matkustaminen on viihtyisää siisteissä kulkuvälineissä. Tätä kaikkea me olemme kunnossapitoyksikössä päivittäin varmistamassa, vaikka emme juurikaan näy asiakkaidemme keskuudessa.

Tämän vuoden alussa käynnistynyt uusi johtamisjärjestelmä sekä toukokuussa valmistunut tavoiteohjelma ohjaavat ja tukevat myös kunnossapitoyksikön suunnitelmallista tulevaisuutta. Suuresta ammattitaidosta huolimatta meidän tulee vielä kehittyä ja oppia, jotta voimme lunastaa kiistattoman olemassaolomme tällä kilpailijoihin houkuttelevalla joukkoliikenteen toimialalla. Ensimmäiseksi meidän tulee oppia katsomaan asioita entistä enemmän yhdessä, sekä kunnossapitoyksikön sisällä että kaikkien HKL:n yksiköiden kesken.

Kohtaamme lähes viikoittain yksittäisiä tehtäviä, jotka aiemmin tuntuivat hoituvan ”kuin itsestään”, mutta eivät tänä vuonna ole edenneet samalla tavalla. Tästä on seurannut monitasoisia keskusteluja. Keskustelut ja asioiden pallottelu vaativat energiaa, mutta ovat mielestäni erinomainen osoitus siitä, kuinka sitoutunutta ja ammattitaitoista henkilöstöä meillä HKL:ssä on. Keskustelut osoittavat aitoa huolta niistä arkisista asioista, jotka vielä kaipaavat suunnittelua, sopimista ja tietenkin käytännön toteuttamista. Tällaisen arkisen huolehtimisen kautta asiakkaillemme heijastuu HKL:n toiminnan laadukkuus sekä aito haluamme toteuttaa sujuvaa arkea yhdessä kaupunkilaisten kanssa. 🔄

**Toni Jurva**  
johtaja

**"Kunnossapitoyksikön osaamista tarvitaan matkan eri vaiheissa."**





Liikenne-  
tarkastaja,  
rahastaja ja  
raitiovaunun-  
kuljettaja  
vuodelta  
1970.



Helsingin kaupunginmuseo / Unto Latila

Tyyliä  
vuodelta  
1982



Heijastuksia  
aiheuttanut  
nuolipaita  
vuoden  
1978 mal-  
listosta  
(yllä).

Rahastaja vuodelta 1941.

Teksti Leena Junnila Valokuvat Helsingin kaupunginmuseo ja HKL

## Tyylikkäänä töihin – virkapuku muuttuu ajan mukana

**HKL:n kuljettajat saavat uudet työvaatteet vuonna 2018. Nykyiset virkapuvut ovat olleet käytössä vuodesta 2006. Uusi vaatekerta on historian valossa ollut tarpeen noin 15 vuoden välein: ainakin vuosina 1945, 1962, 1978, 1989 sekä 2006 mallisto on uusittu kokonaan.**

**V**irkapuvun uudistukselle tulee tarve, kun muoti ja materiaalit muuttuvat. Joskus uudistusta kaivattaisiin nopeamminkin. Tästä kertoo 70-luvun yleisönosastokirjoitus

Seura-lehdestä otsikolla Vihaisen rahastajan kirjoitus:

*"Kaikkein suurin syy siihen, että näytämme hapanta naamaa, taitaa olla seuraavanlainen: Kuvitelkaa itse meidän tilannettamme: istumme koko työajan töllötettävänä TSAARINAIKUISESSA VIRKAPUVUSSA. Sen kamalampaa vaatetta, kuin meidän täytyy pitää, ei tässä maassa ole toista suunniteltu, tosin postinkantajat eivät pahasti jää jälkeen."*

Kyseinen rahastaja käytti vuoden 1962 malliston pukua, joka oli ruskeanharmaa villakankaasta valmistettu kokonaisuus. Mikäli hän oli töissä vielä 1978, sai hän modernimman ja sinisävyisen vaatetuksen ylleen.

70-luvun mallistokaan ei selvinnyt ilman kritiikkiä. Raitiovaunupuolella eri tehtävissä pitkään työskennellyt Senior Advisor **Eija Tuomonen** muistelee tuolloin käyttöön tullutta kuljettajien paitaa:

### Uusien vaatteiden tyyli kumpusi lapsuudenmuistosta

Kuljettajien tulevan vaatemalliston suunnittelu toteutettiin kilpailulla, jonka voitti vaatesuunnittelun opiskelija **Karoliina Laxström**. Hän kertoo, että idea malliston visuaaliseen ilmeeseen tuli lapsuudenmuistosta Helsingissä.

– Muistan ensimmäiseltä raitiovaunumatkaltani kuinka arvokkaalta kuljettaja näytti sinisesä työtakissaan raitiovaunua ohjatessaan. Tämän

fiiliksen pohjalta halusin säilyttää univormumaisuuden ja arvokkuuden, jotka jo lapsuudessani olin liittännyt kuljettajiin.

Voittajamallistossa kiteytyy uusi tyyli, mutta yksittäiset vaatteet saavat lopullisen ulkoasunsa vasta kuljettajien ja vaatevalmistajan yhteistyön tuloksena. ↻







Kesämallistoa 90-luvulta (yllä).

Kuljettajien virkapuku tällä hetkellä.

Paita, solmio ja lippis nykyisestä mallistosta.



– HKL:n kuljettajat saivat uudet paidat, joissa oli sinisellä pohjalla valkoisia nuolenpään kuvia. Kun paidat sitten otettiin käyttöön, huomattiin, ettei niitä voinut käyttää ajaessa, koska auton tuulilasi heijasti kuvion takaisin häiriten ajoa.

### Urheilushortsit eivät kelvanneet

Kuljettajien vaatteiden käyttöä opastaa virkapukuohje, jossa kerrotaan milloin ja miten virkapukua tulee käyttää. Virkapukuohjekin muuttuu ajan myötä. Esimerkiksi vuonna 1952 sallittiin takin riisuminen ja vuonna 1965 solmiosta luopuminen hellesäällä.

Kesän helteet ovat aiheuttaneet muutoksia ohjeisiin myöhemminkin. Tuomonen muistelee, että 2000-luvun puolivälissä oli oikein helteinen kesä. Niinpä shortsit, joiden käyttö oli sitä ennen ehdottomasti kielletty, sallittiin. Jokainen käytti aluksi omia shortsejaan.

– Kuljettajille jaettiin kuvia siitä, millaiset shortsien tulisi olla. Toivottiin, että väritys olisi yhtenäinen ja mitta tarpeeksi pitkä. Niinhän siinä sitten kävi, että kuljettajilla oli päällään niin urheilushortseja kuin riemunkirjaviakin malleja. Ei auttanut muu kuin lähettää kotiin vaatteiden vaihtoon, muistelee Tuomonen. ☞

## HISTORIA

Palstalla kurkistamme HKL:n ja Helsingin raideliikenteen historiaan.



Teksti ja kuva Karoliina Berlin

Margit jäi eläkkeelle vuonna 1974. Hän jatkoi kuitenkin aktiivisesti mukana HKL:n tanssiseurassa. Viirin hän sai kerholta 80-vuotislahjaksi.

## Uranuurtaja raiteilla

**Margit Tall** työskenteli raitiovaunussa rahastajana, kun talvisota syttyi. Miesten mentyä rintamalle rahastajien oli mahdollista hakeutua kuljettajan työhön. Näin teki myös Margit.

– Näimme seinällä ilmoituksen, jossa luki, että saa hakea. Ihmettelimme, että miten on mahdollista, että naiset voivat hakea kuljettajaksi! Olin silloin vielä alaikäinen, 20-vuotias, kun olisi pitänyt olla 21, mutta pääsin silti kuljettajaksi.

Töölön hallissa ajomestari antoi pikaisen koulutuksen kuljettajan työhön. Ajokokemus oli vähäistä, kun oli aika siirtyä liikenteeseen. Käsijarruvaunun ajaminen oli fyysisesti kovaa työtä. Se ei Margitia haitannut.

– Minä olin kuin poika. Olin kasvanut veljien kanssa ja olin urheilullinen ja vahva. Pärjäsin työssä hyvin.

Toistuvat hälytykset olivat osa arkea.

– Silloin hakeuduttiin suojaan ja raitiovaunuista katkaistiin virta. Talvisodan aikana vaunut eivät myöskään saaneet olla ulkona pimeän aikaan, koska pelättiin, että vaunujen kipinät herättävät vihollisen huomion. Jatkosodan aikana ajettiin myös öisin.

Miehet eivät aina meinanneet ottaa nuorta naiskuljettajaa tosisiaan.

– Oli vanhoja bussikuskeja, jotka eivät kelvanneet sotaan ja heistä tehtiin raitiovaunukuljettajia. Kyllä koulutettava bussikuski nauroi, kun oli nuori nainen opettajana.

– Naiskuljettajien palkkakin oli kehnompina kuin mieskuljettajilla, ja naiset saivat vain parisataa markkaa ajolisää rahastajanpalkan päälle.

Matkustajat olivat naiskuljettajaan tyytyväisiä, mutta autoilijat aiheuttavat Margitissa vieläkin ärtymistä.

– Joskus autoilijat kiusasivat kääntymällä kiskoille vaunun eteen, jolloin en päässyt kulkemaan. Sieltä he nauroivat ivallisesti. Jos olisin päässyt autoilijan luokse, niin olisin kyllä vetänyt nyrkillä! sisukas Margit kertoo.

Rohkeutta Margitilla on edelleenkin: hän hyppäsi benji-hypyn kaksi vuotta sitten – 95-vuotiaana. ☞



*Havainnekuvas-  
sa Raide-Jokeri-linjan raitiovaunu,  
joka on jatkettu 44 metrin pituiseksi.  
Vaunun muotoilu ja väritystä  
ei ole vielä päätetty.*

# Investointi *parempaan* tulevaisuuteen

*Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettava Raide-Jokeri-raitiotielinja on ensimmäinen pikaraitiotielinja koko Suomessa. Uutta rataa tullaan liikennöimään uudella kalustolla. Raide-Jokeri-vaunun esikuva on kantakaupungin raiteilta tuttu Artic-vaunu.*

**H**KL:n johtokunta oikeutti marras-  
kuussa 2016 HKL:n neuvottele-  
maan Transtech Oy:n kanssa 29  
Artic-raitiovaunun tilaamisesta Raide-  
Jokerin liikennöintiä varten.

HKL:n kokemukset ja matkustajapa-  
laute vuonna 2011 kantakaupunkiin tila-  
tuista Artic-vaunuista ovat olleet myön-  
teisiä. Raide-Jokeri-vaunu on liiken-  
nöinnin ja kunnossapidon näkökulmas-  
ta mahdollisimman hyvin yhteensopiva  
nykyisen raitiotieverkon kanssa ja mah-  
dollisimman pitkälle teknisesti yhtenevä  
Artic-vaunun ensimmäisen hankintaerän  
kanssa.

Raide-Jokerin vaunu kuitenkin eroaa  
"pikkusisaruksestaan" monilta osin. Rai-  
de-Jokeri-vaunu on kahteen suuntaan

ajettava ja yli kuusi metriä pidempi kuin  
perussarjan Artic. 33,5 metriä pitkässä  
Raide-Jokeri-vaunussa on 76 istuma-  
paikkaa ja 180 seisomapaikkaa. Vaunu  
on myös jälkikäteen helposti jatkettavis-  
sa 44 metriä pitkäksi.

– Vaunun alkuperäisessä suunnitte-  
lussa on huomioitu se, että pituutta voi-  
daan kasvattaa. Vaunua jatketaan lisää-  
mällä siihen yksi telimoduuli sekä yksi  
niiattavissa oleva matkustamomoduli.  
Vaunussa on riittävä mitoitus sähkön-  
käytössä ja mekaanisessa lujuudessa,  
jotta pituuden lisääminen on helppoa ja  
nopeaa, kertoo HKL:n kalustopäällikkö  
**Ollipekka Heikkilä.**

Raide-Jokeri-vaunuun suunnitellaan  
niiatusjärjestelmä, joka mahdollistaa

entistä paremmat esteettömät kulku-  
mahdollisuudet.

– Niiauksessa kallistetaan keskim-  
mäistä vaunuosaa, jossa ei ole telejä.  
Näin sisäänpääsy saadaan kynnykset-  
tömäksi. Niiauksen ansiosta ei tarvitse  
huomioida pyörän kuluman tai kuorman  
kompensaatiota jousituksissa. Pysäkin  
korkeus voi vaihdella 100 millimetriä  
ylös tai alas vaunun kynnykseen näh-  
den.

## **Joustavasti kasvavalla rataverkolla**

Vaunun kehitystyötä tehdään yhdessä  
HSL:n kanssa. HSL vetää Raide-Jokerin  
brändäystä, muotoilutyötä ja palvelu-  
konseptin suunnittelua. Brändäämällä

# Artic matkalla maailmalle

*"Uusi vaunu on investointi parempaan tulevaisuuteen ja helpompaan liikennesuunniteluun."*

vaunuihin tuodaan pikaraitiotiemäistä tuntua. Uuteen vaunuun kaavailaan esimerkiksi uudenlaisia penkkejä, isompia diginäyttöjä ja USB-latauspisteitä. Vaunun keula tulee perussarjan vaunuun verrattuna olemaan vauhdikkaamman näköinen. Onhan keskineuskin 1,5 kertaa suurempi.

– Vaunussa yhdistyy kulkumukavuus, luotettavuus ja käytettävyys. Vaunun sopiessa myös kantakaupungin rataverkolle ei tulevaisuudensuunnitelmiakaan tarvitse rajoittaa esimerkiksi kaupunkibulevardien suhteen. Uusi vaunu on investointi parempaan tulevaisuuteen ja helpompaan liikennesuunniteluun, summaa kalustopäällikkö Heikkilä.

Vaunujen hankinta-aikataulu on suunniteltu niin, että HKL tilaa aluksi yhden prototyypivaunun, jolla ajetaan Helsingin kantakaupungin rataverkolla. Prototyypivaunua liikennöitäessä saadaan käyttökokemuksia, jotka hyödynnetään sarjatuotantovaunun ratkaisuja viimeisteltäessä. Prototyypivaunu tulisi HKL:n käyttöön vuodenvaihteessa 2018–2019.

Raide-Jokeri-pikaraitiotielinja tulee korvaamaan 2020-luvun alussa nykyisen runkobussilinja 550:n. Pikaraitiotielinja toteutetaan Helsingin ja Espoon yhteistyöhankkeena. ☞

*Helsingin raitioradoilla on nyt kolmen vuoden ajan liikennöinyt Articeja, HKL:n uusimpia raitiovaunuja. Vaunuja on tuotu tasaiseen tahtiin Transtech Oy:n tehtaalta Kajaanista Helsinkiin. Tulevaisuudessa Articeilla matkustetaan Tampereella ja mahdollisesti Suomen rajojen ulkopuolellakin.*

**T**ranstechin toimitusjohtaja **Lasse Orre** on toiveikas:

– Artic on raitiovaunu, joka antaa Transtechille uusia mahdollisuuksia vientimarkkinoilla. Articilla on erinomaiset talviominaisuudet, ja sen myyntialuetta ovat ensisijaisesti Pohjoismaat ja Baltian alue.

Orren mukaan vaunua voidaan myydä muuallekin Eurooppaan, mahdollisesti "kevennettynä" versiona; esimerkiksi Keski-Eurooppaan myytävissä

vaunuissa ei välttämättä tarvitsisi olla tuplaikkunoita ja lattialämmitystä. Articia muokattaisiin kohteeseen sopivaksi, ja se onkin Transtechin etu verrattuna kilpailijoihin: pienenä kiskokaluston valmistajana se pystyy räätälöimään kalustoa asiakkaan tarpeen mukaan.

## Articille sisarkaupunkeja

HKL:n kalustopäällikkö **Ollipekka Heikkilän** mukaan Articien myynti olisi myös HKL:lle eduksi: mitä enemmän maailmalla olisi Articeja, sitä vahvempi olisi HKL:n yhteistyöverkosto.

– HKL tukee markkinointia kertomalla Articin tarinaa mahdollisissa myyntikohteissa. Jos saamme Articile sisarkaupunkeja, pystymme yhdessä esimerkiksi jatkokehittämään vaunua, ratkomaan vaunutyyppin haasteita ja hankkimaan tarvittavia komponentteja jatkossa helpommin. On siis HKL:n kannalta hyödyllistä, jos Artic menestyy myös maailmalla. ☞

## Keksijän pajassa syntyä ideoita

Raitiovaunut ovat HKL:n kalustopäällikkö **Ollipekka Heikkilän** sydäntä lähellä. Vaunujen kehittämiseksi hän on tehnyt uusia keksintöjä. Niistä kolme on patentoitu.

**Pidempi vaunu:** keksintö, joka toteuttamalla telivaunun vaunupituutta pystytään kasvattamaan. Ohjausmekanismit pitävät pitkän vaunun aina oikeassa asennossa.

**Leveämpi käytävä:** telirakennetta muuttamalla matalalattiaiseen vaunuun saadaan yhtä leveä käytävä kuin nivelvaunuissa.

**Niiaava vaunu:** telittömän korimoduulin kallistusmahdollisuus niin, että vaunun lattia ja pysäkkilaituri ovat täsmälleen samalla tasolla.

HKL on tehnyt keksintöjen käytöstä sopimuksen Heikkilän kanssa. HKL omistaa keksintöjen patentit. Jos keksintöjä käytetään Helsingin seudun ulkopuolella, HKL saa niistä tuloja ja keksijä oman osuutensa. ☞



## MATKALLA: BERGEN

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



Bergenissä 14.–15. marraskuuta järjestetty Light Rail Day -konferenssi kokosi yhteen joukkoliikennealan osaajia Pohjois- ja Keski-Euroopasta. HKL:ltä ja Espoosta konferenssiin osallistuvat Helsingin ensimmäisen pikaraitiotiehanke, Raide-Jokerin, parissa työskentelevät ammattilaiset.



Teksti Karoliina Berlin ja Artturi Lähdetie Kuvat Karoliina Berlin, Jari Moisio ja Pixabay.com

# Bybanenin kyydissä

**K**onferenssissa tutustuttiin Pohjoismaissa käynnissä oleviin joukkoliikenneprojekteihin sekä tietysti Bergenin pikaraitiotiehen, Bybaneniin. Bybanen avattiin kesällä 2010. Konferenssissa kerrottiin, että Bybanenilla on ollut paljon positiivisia vaikutuksia: käyttäjämäärät ovat ylittäneet odotukset, autoilijoiden määrä on vähentynyt ja rata on houkutelut varrelleen uusia rakennushankkeita sekä nostanut asuntojen arvoa.

Linjan menestystekijöiksi kerrottiin muun muassa hyvä saavutettavuus, turvallisuus, ennustettavuus, laatu ja tehokkuus.

**Bybaneniin** tutustumisen lisäksi konferenssissa kuultiin mielenkiintoisia esityksiä mm. Oslon raitioliikenteen kehittämisestä, Odensen pikaraitiotien viestintäkäytännöistä sekä Tampereella alkavasta raitiotieprojektista. Ohjelmaan kuului myös perinpohjainen kierros Bybanenin uudella varikolla.

Kansainvälisiin kontakteihin tutustuminen sekä opin hakeminen ulkomaalaisista kaupungeista oli Raide-Jokeri-projektissa työskenteleville avartavaa, koska Raide-Jokerin kaltaisia pikaraitiotiejärjestelmiä ei Suomessa vielä ole. Lisäksi konferenssissa oli hienoa tutustua toiseen suomalaisdelegaatioon, Tampereen raitiotieallianssin porukkaan, ja päästä jakamaan näkemyksiä ja kokemuksia suurten raitiotiehankeiden toteuttamisesta. ☞

### Bybanen Bergenissä

- ▶ Avausvuosi 2010
- ▶ 28 vaunua
- ▶ Maksiminopeus 70 km/h
- ▶ 25 pysäkkiä (27 vuonna 2017)
- ▶ Vuonna 2017 radan pituus tulee olemaan 19,9 km. ☞



**1.** Bybanenin vaunut ovat tyypiltään Stadler Variobahn -vaunuja. Vaunujen värikyseen on valittu kirkkaita värejä ja selkeitä kontrasteja, jotta ne erottuvat hyvin.

**2.** Raide-Jokeri-porukka matkalla Bybanenin uudelle varikolle.

**3.** Birkelandsbroen-silta on yksi Bybanenin infran rakentamisesta vastaavan Bybanen Utbyggingin ylpeydenaiheista.

**4.** Bybanenin pysäkkien laiturialueet ovat keskenään samanlaisia. Jokaiselta pysäkiltä löytyy kaksi infonäyttöä ja lipunmyyntiautomaatti. Pysäkkien suunnittelussa on tavoiteltu helppoa tunnistettavuutta, loogisuutta ja yksinkertaisuutta.

**5.** Bybanenin vanujen pituutta kasvatetaan 30 metristä 42 metriin lisäämällä niihin kaksi moduulia. Työ kestää noin 1,5 kuukautta.





Teksti ja kuvat Liisa Joensuu

Kari Kiiski vastaa Helsingin VPK:n päällikkönä operatiivisesta toiminnasta. Harrastus vaatii suurta sitoutuneisuutta. Hälytykseen on tultava. Omat häät ja hautajaiset ovat hyvä syy tehdä poikkeus.

## Pillit soivat työssä ja vapaalla

*Palava into pelastustointa kohtaan ajoi Kari Kiikin vapaapalokuntaan jo 12-vuotiaana. Hälytykset tahdittavat niin harrastusta kuin työtä, jossa raivausauto kutsuu kikkamiestä raitoliikenteen häiriöissä.*

**V**aiikka vanhempi vaununkorjaaja **Kari Kiiski** on työskennellyt vakinaisesti HKL:llä jo 28 vuotta, Helsingin VPK vie voiton. Poikasena alkanut harrastus on jatkunut 36 vuotta, ja nykyisin mies toimii Albertinkadulla sijaitsevan VPK:n päällikkönä. Voisi kuvitella, että työssä ja harrastuksessa viehättäisi action, mutta toimintaa tai jännitystä Kiiski ei ole koskaan hakenut. Antoisinta on mahdollisuus auttaa, ja siinä työ ja harrastus tukevat toistaan.

– Opin jo VPK:n nuoriso-osastossa alkusammutusta ja ensiavun antamista. VPK:n moninaisista koulutuksista on ollut hyötyä HKL:n raivausauton eli HE125:n tehtävissä. Ja kaikki se tietotaito, jota Töölön varikon kikkamiehet

saavat pelastuslaitoksen koulutuksissa, on sovellettavissa VPK:n toimintaan.

VPK toimii pelastuslaitoksen tukipalokuntana ja saa siltä toimintaohjeensa. Yleensä VPK kutsutaan apuun, kun pelastuslaitoksella on päällekkäisiä hälytyksiä tai pitkäkestoisia tehtäviä. Albertinkadun kellarista ampaisee tarvittaessa apuun kaksi pelastusyksikköä ja yksi pumppuyksikkö 30 minuutin valmistusajalla. Toisinaan VPK toimii jopa ensilähdön yksikkönä.

– Meillä on sama kalusto kuin pelastuslaitoksen yksiköissä ja teemme ihan samoja tehtäviä lukuun ottamatta sairaankuljetusta. Tavanomaisia ovat jälkisammutukset sekä esimerkiksi vesija puukeikat. Pumppaamme kellareita tyhjiksi ja raivaamme puita autojen ja

kulkuväylien päältä. Liikkeellä ollessamme vastaamme myös käsipystyihin: joku saattaa huitoa meitä apuun juuri tapahtuneen onnettomuuden tai sairauskohdauksen vuoksi.

### Myös eläinten apuna

Helsingin VPK hoitaa päivystysvuorollaan myös eläinpelastustehtäviä.

– Joskus haettiin pieni valkohäntäpeura hoitoon Kirkkonummelta asti, ja kerran oli viljakäärme eksynyt kerrostalossa naapurin parvekkeelle. Pääsääntöisesti viemme eläimet Korkeasaareen.

VPK on koko Kiikin perheen harrastus. Vaimo on palokunnan sihteeri sekä naisosaston johtaja ja kaikki kolme poikaa ovat mukana toiminnassa. Tosin vanhin poika lukee nykyisin oikeustiedettä Rovaniemellä. Kari itse innostui aikanaan toiminnasta isäpuolen jalanjäljissä. Tämä toimii yhä Albertinkadulla varikonhoitajana, vaikka ikää on jo 73 vuotta. 📧

### Näin toimii Helsingin vapaapalokunta

- ▶ Vuodesta 1864 toiminut Helsingin VPK on Suomen kolmanneksi vanhin ja jäsenmäärältään Helsingin suurin palokunta.
- ▶ Jäseniä 150, joista hälytysosastossa 25.
- ▶ Myös naisosasto sekä nuoriso- ja veteraaniosastot.
- ▶ Lähtöjä kertyy vuodessa 60–80.
- ▶ Helsingissä toimii 15 sopimuspalokuntaa. 📧





Kuva Kaisa Sikkilä

Myllypuron asemalle vaihdettiin uuden ilmeen mukaiset opasteet jo peruskorjauksen yhteydessä.

## Metroasemien opasteet uudistuvat

Metroasemien opastejärjestelmä uudistuu ja kaikkien asemien opasteet vaihdetaan tulevan talven aikana. Järjestelmän muutostyöt ovat alkaneet, ja työt etenevät niin, että idän suunnan asemat saavat uuden opasteilmeen ensimmäisenä. Ensi vuoden puolella työt alkavat tunneliasemilla.

Opastejärjestelmän tavoitteena on tarjota matkustajalle tarpeellista informaatiota oikein sijoitettuna matkan eri vaiheissa: päällekkäistä informaatiota karsitaan olennaisen tiedon erottumiseksi. Samalla opasteiden ilme kohenee, kun opastekotelot uusitaan ja valaistut opasteet vaihdetaan energiaa säästäväksi ja valoteholtaan nykyistä

paremmiksi led-valaistuksiksi opasteiksi. Opasteissa käytettävää kirjainta vaihdetaan niin, että se tukee yhtenäisen matkaketjun tavoitetta koko Helsingin seudulla. Uusi opasteissa käytettävä typografia perustuu jatkossa HSL:n käyttämään Gotham Rounded -fonttiin ja HSL:n ilmeen mukaisiin kuvasyboleihin. ☞

## Kaupunkipyörillä menestyksellä startti

Helsingin kaupunkipyöräpalvelu avattiin 2.5. Ensimmäinen kausi sujui erinomaisesti.



Kuva Jesse Ukonen

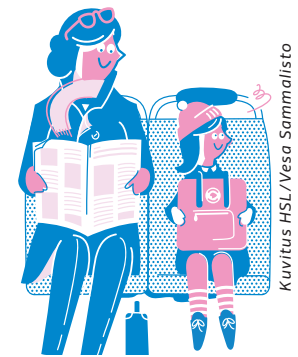
Pyörillä tehtiin yli 400 000 matkaa ja ajettiin yli 700 000 km. Pyörien käyttöaste oli korkealla tasolla: jokaisella pyörällä tehtiin n. 5–6 matkaa päivittäin.

Koko kaudeksi rekisteröityi yli 10 000 pyöräilijää. Päiväksi rekisteröityneitä oli yli 10 000 ja viikoksi reilut 2 000.

Useimmat vastaajat antoivat HKL:n toteuttaman asia-

kastutkimuksen mukaan kaupunkipyörille arvosanaksi neljä asteikolla yhdestä viiteen, jossa viisi oli paras arvosana.

Ensi vuonna palvelu kolminkertaistuu 1 500 pyörän ja 150 aseman laajuiseksi. Rekisteröityminen ensi kaudeksi alkaa huhtikuussa, ja pyörät ilmestyvät kaduille jälleen toukokuussa. ☞



Kuvitus HSL/Vesa Sammalisto

**Tyytyväisyys** joukkoliikenteeseen on pysynyt erittäin korkealla tasolla, sillä HSL:n kevään 2016 laatukselyjen mukaan 88 prosenttia matkustajista oli melko tai erittäin tyytyväisiä. Metro sai vastaajilta jälleen kerran korkeimmat tyytyväisyysarvosanat. Raitoliikenteessä tyytyväisten matkustajien osuus laski syksystä 2015, mitä selittävät muun muassa kadunrakennustöiden aiheuttamat häiriöt. ☞

**Oikaisu:** Edellisessä Liikennepeilissä (3/2016) Lauttasaaren kesämökeistä kertovassa jutussa oli virheellistä tietoa: HKL:n alamökin kuvat olivatkin HKL:n ammattiyhdistyksen yhteisjärjestön (Helsingin raidetyöntekijät JHL ry ja Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry) mökistä otettuja kuvia.

## 30 vuotta Helsingin kaupungin palvelua

Järvinen Veli Matti	24.1.2016
Palmroos Antti	28.9.2016
Laine-Kosonen Oivi	6.11.2016
Nieminen Harri	29.11.2016
Alakojoala Martti	1.12.2016
Grönroos Jaana	1.12.2016
Hakala Kari	1.12.2016
Hartonen Jarmo	1.12.2016
Hermansson Heidi	1.12.2016
Lindeman Tarja	1.12.2016
Vatanen Jukka	1.12.2016

## Eläkkeelle

			HKL:n palvelua
Happonen Kalevi	työnjohtaja	31.8.2016	33 v 3 kk
Klemetti Merja	maksuliik.hoitaja	31.8.2016	41 v 3 kk
Huhtala Tapani	ratamestari	7.9.2016	41 v 5 kk
Mikkonen Anneli	tilitysvastaava	31.10.2016	22 v 5 kk
Seppänen Aatos	työnjohtaja	31.10.2016	37 v 4 kk
Vuorinen Osmo	laitosmies	31.10.2016	44 v 5 kk
Blomqvist Tom	huoltomestari	30.11.2016	4 v 1 kk
Lindqvist Anneli	raitiovaunukuljettaja	30.11.2016	31 v 1 kk
Multanen Kari	vanh. vaunukorjaaja	30.11.2016	34 v 4 kk
Määränen Niilo	hienomekaanikko	31.12.2016	43 v 5 kk
Tiirikainen Reijo	etumies	31.12.2016	32 v 9 kk

## Uusia joukkoliikenteen ammattilaisia



### Metrojunankuljettajakurssi 3/2016 valmistui 1.7.2016

Kuvassa ylärivissä vasemmalta liikennetyönjohtaja Samuli Rasimus, Toni Nyman, Joonas Rautavuori, Toivo Koponen, Tua Holmström, Heidi Kuusenperä, Nico Saloranta, Ville Arosarka, Kai Lintunen, Raine Mikkola, Roope Valkonen, Sebastian Kuusinen, Elias Chafak, Joni Limnell ja liikennemestari Antti Ylönen.

Alarivissä ja montussa Eetu Paldan, Sanna Siponen, Jesse Tolvanen, Matti Luoma, Viivi Wallenius ja tuotantosihteeri Silja Wisse.

Portaissa ylhäältä alas Mari Aho, Mirikka Lindstedt, Marko Ängeslevä ja Ari-Pekka Parikka.

### Metrojunankuljettajakurssi 4/2016 valmistui 19.8.2016

Kuvassa takarivissä vasemmalta Eea Leskinen, ajo-opettaja Tiia Kaitala, Onni Pylkkänen, Saija Silander, Jouni Nieminen, Timo Ojala, Mika Pulkkinen, Jesse Björkcrengen, Vesa Ruuth ja Ismo Melanen.

Keskimmäisessä rivissä tuotantosihteeri Silja Wisse, Susanna Immonen, Sari Kuusela, Petra Mäntynen, Diana Hyrri, Miika Kupiainen, Jori Lantela, Mohammed Abdirahim, Ville Lahtola, Alekski Kuosmanen, Ville Piisku ja liikennemestari Antti Ylönen.

Eturivissä ajo-opettaja Mervi Auvinen, Phat Lam, Anne Herskoi, Jaana Huovinen ja Pirjo Salminen.



### Raitiovaunukuljettajakurssi 3/2016 valmistui 7.10.2016

Kuvassa vasemmalta liikennemestari Antti Ylönen, istumassa oppilaat Michaela Holmström, Kayan Yau, Petri Torvinen, Piia Järvimäki, Kaius Vanajas ja Antti Arminen.

Oikealla istumassa oppilaat Alekski Piirainen, Sonya Gros, Hanna Turkki, Ari Ikkala ja Jari Tiessalo.

Takana kouluttajat vasemmalta Sini-Tuulia Mankinen, Arja Vuohelainen, Hanna Koskinen, Marko Huupponen, Jarkko Jokinen, Irene Burman ja Jussi Eskelinen.

### ► Tiesitkö?

HKL on kouluttanut tänä vuonna noin 120 raitiovaunun- ja metrojunankuljettajaa.

Kuljettajien TYHY-päiviä vietettiin lokakuussa Hakaniemessä ja Töölössä. Taukotiloissa terveyden ja hyvinvoinnin ammattilaiset mittasivat kuljettajien verenpaineita ja silmänpaineita, tekivät näöntarkastuksia, neuvoivat ravitsemukseen ja työergonomiaan liittyvissä asioissa sekä hieroivat pois kuljettajien niska- ja hartiavaivoja.

# Terveyttä ja hyvinvointia TYHY-päiviltä



- Hieronta on tosi hyvä juttu. Hieronnassa tulee käytyä liian harvoin. Kallonpohja kaipaisi vielä lisätyöstöä, sanoo kuljettaja Ari Saastamoinen.



Synsamin optikko Katri Aitavaara mittasi Lakhal Aklin silmänpaineet.



Työterveyshoitajat Jarmo Tervo ja Eija Renvall mittasivat verenpaineita. - Paineet on hyvä mitata silloin tällöin, jotta tiedetään, missä mennään. Ilahduttavia tuloksia on löytynyt. Henkilökunta pitää itsestään huolta, kehuu Eija Renvall.



Kuljettaja ja auktorisoitu personal trainer Kimi Vesa opasti ravitsemukseen ja liikuntaan liittyvissä asioissa. Toimitusjohtaja Ville Lehmuskosken kanssa käytiin keskustelua mm. terveyellisistä välipaloista.



- TYHY-päivien järjestelyissä kuunnellaan kuljettajien toiveita. Kaikki on sujunut hyvin - kiitokset järjestelyistä TYHY-ryhmälle, kiittää työhyvinvointiryhmän vetäjä Nina Lindström. Vieressä on kuljettaja Agourram Hassan, joka suuntasi kuvan ottamisen jälkeen hierontaan.

