

# LIIKENNEPEILI

Nora Polttila ja Paavo Jokela:

## Ryhmäpäälliköillä on aikaa kuljettajille

6

Pikaratikan taival Otamäestä Helsinkiin

10

Kaupunkipyörät valtaavat lähes koko Helsingin

13

Mentorointi on tavoitteellinen oppimisprosessi



- 3 Päätöimittajalta**  
HKL:n henkilökuntasovellus on hieno helpotus arkeen
- 4 Työntekijän päivä**  
Ryhmäpäälliköillä on aikaa kuljettajille
- 6 Pikaratikan taival**  
**Otanmäestä Helsinkiin**
- 7 Näkökulma**  
Kalustopäällikkö Heidi Heikkilä: Rohkeutta katsoa kauas
- 8 Uusi henkilökuntasovellus helpottaa kuljettajien työtä**
- 10 Kaupunkipyörät valtaavat lähes koko Helsingin**
- 11 Työmuistoja** Liikenteenohjaaja Lasse Seppälä
- 12 Työhyvinvointi**  
HKL siirtyy vaiheittain Mepco-palkanlaskentajärjestelmään
- 13 Mentorointi on tavoitteellinen oppimisprosessi**



8



10

- 14 Lyhyesti**
- 15 Meillä HKL:ssä**
- 16 Somesta bongattua**  
Esittelyssä Gullervon kaverit

6



16



## HKL:n henkilökuntasovellus on hieno helpotus arkeen

**H**elsingin visiona on olla maailman toimivin kaupunki. Kaupunki-strategian mukaan Helsingin tavoitteena on olla maailman parhaiten digitalisaatiota hyödyntävä kaupunki. Näin Helsinki haluaa mm. nopeuttaa päätöksentekoa, ennakoita ja reagointikykyään ja keventää byrokratiaa.

Tätä kirjoittaessani on HKL:n henkilökuntasovellus juuri otettu käyttöön. Sovellus on ladattavissa Android- ja iPhone-puhelimille, ja ensi vaiheessa se palvelee kuljettajia. Myöhemmin sovellus on kuitenkin laajentumassa koko henkilökuntamme käyttöön. Jo tämä ensimmäinen sovellusversio tuo paljon arkea helpottavia toimintoja. Vaikka samat asiat on aiemminkin pystynyt hoitamaan jollain toisella tavalla, on ne nyt helpompi hoitaa matkapuhelimen kautta. Sovelluksesta voi mm. tarkistaa omat työvuoronsa, saldonsa ja lomapäivänsä, tehdä pyynnön työtoiveesta, vapaista ja henkilökuntakuljetuksesta, lukea tiedotteita ja kaluston vikaraportteja, katsoa missä minkäkin linjan vaunut kartalla kulkevat ja keskustella chatissa omien työkaverien kanssa.

Digitalisaatiolla on lukemattomia mahdollisuuksia parantaa HKL:n toimintaa. Jo aiemmin tehtyjä asioita voidaan tehdä fiksummin, ja kokonaan uudenlaisia asioita voidaan tehdä. Tilannekuvaamme ratainfraan tilasta voidaan esimerkiksi parantaa asentamalla ratikoihin ja metrojuniin sensoreita, jotka keräävät tietoa pyörän pysty- ja vaakasuuntaisista kiihtyvyyksistä ja niiden muutoksista verrattuna historiaan. Vastaavasti infrassa

ja kalustossa olevat sensorit voivat kerätä arvokasta tilannekuvausta kaluston tilasta ja kaluston kunnossapitoa kohdistaa oikea-aikaisesti vaikka vaunuille, joilla laakerit lämpenevät normaalia enemmän tai ovien avautumiseen kuluva aika on kasvanut antaen viitteitä tulevasta rikkoutumisesta. Videokamera raitiovaunussa yhdistettynä kuvantulkintaan voisi tukea kuljettajaa kertomalla mahtuuko edellä kulkevan auton ohi osumatta peiliin tai varoittamalla yllättävästi liikkuvista jalankulkijoista. Mallintamalla rataverkon ja vaunun ajosimulaatioon voimme harjoitella turvallisesti harvoin esiintyviä vaikeita tai vaarallisia tilanteita.

Kunnallisvaalit ovat tulossa, kaupunginvaltuusto vaihtuu ja kaupunkistrategia päivitetään. Emme vielä tiedä, miten digitalisaatio näkyy seuraavassa kaupunkistrategiassa. HKL:n kannalta on kuitenkin täysin selvää, että ollaksemme yhteiskunnalle paras vaihtoehto kaupunkiraideliikenteen toimintakentällä on meidän pystyttävä hyödyntämään digitalisaation mahdollisuudet. Henkilökuntasovellus on hieno esimerkki siitä, miten digitalisaatio antaa mahdollisuuksia kehittää toimintaa tehokkaammaksi ja tarkoituksenmukaisemmaksi niin, että muutos myös tuntuu hyvältä! ●



”  
**Digitalisaatiolla on lukemattomia mahdollisuuksia parantaa HKL:n toimintaa.**

**Ville Lehmuskoski**  
toimitusjohtaja

Liikennepeili on HKL:n henkilöstölehti, ja se ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy lokakuussa.

Julkaisija: **HKL**  
Postiosoite:  
**PL 1400**  
**00099 Helsingin kaupunki**

Käyntiosoite:  
**Hämeentie 86, 00550 Helsinki**  
**www.hkl.fi**  
**www.facebook.com/hklhst/**  
**https://twitter.com/HKLhst**  
**www.instagram.com/hklhst/**  
**www.youtube.com/HKLHelsinki**  
**www.linkedin.com/company/hkl**

Päätöimittaja:  
**Ville Lehmuskoski, p. 310 35091**

Toimituspäällikkö:  
**Elina Norrena, p. 310 35104**

Toimittajat:  
**Ulla Paukku p. 310 20338**  
**Kaisa Mutka p. 310 35105**  
**Mia Stenroos p. 040 4840167**

Toimituskunta:  
**Ville Lehmuskoski (pj)**  
**ville.lehmuskoski@hkl.fi**  
**Petri Lumijärvi**  
**petri.lumijarvi@hkl.fi**  
**Toni Jurva**  
**toni.jurva@hkl.fi**  
**Artturi Lähdetie**  
**artturi.lahdetie@hkl.fi**  
**Laura Penttinen**  
**laura.penttinen@hkl.fi**  
**Jukka Stenberg**  
**jukka.stenberg@hkl.fi**  
**Hannes Saarikoski**  
**hannes.saarikoski@hkl.fi**

**Antti Nousiainen**  
**antti.nousiainen@hkl.fi**  
**Markus Lustig**  
**markus.lustig@hkl.fi**

Ulkoasu, taitto ja reprotyö:  
**Elina Rajala**

Kannen kuva:  
**Ulla Paukku**

Paino:  
**Painotalo Plus Digital**

Paperi:  
**sisus GalerieArt Matt 100 g**  
**kansi GalerieArt Matt 150 g**  
**ISSN 0786-9657**

### LIIKENNEPEILI

Lehti jaetaan HKL:n koko henkilöstölle. Osoitteenmuutokset saamme automaattisesti palkanlaskijan kautta. Osoitetiedot on rekisteröity Liikennepeilin jakelurekisteriin. Rekisteriloste on nähtävissä osoitteessa [www.hkl.fi](http://www.hkl.fi). Halutessaan Liikennepeilin eläkkeelle jäävien ja muiden tilaajien tulee lähettää osoitetietonsa osoitteeseen [mia.stenroos@hkl.fi](mailto:mia.stenroos@hkl.fi).



# Ryhmäpäälliköillä on aikaa kuljettajille

TEKSTI JA KUVAT **ULLA PAUKKU**

**H**akaniemessä raitiovaunukuljettajien taukotilassa käy iloinen puheensorina. Kuljettajat ovat saaneet juuri käyttöönsä uuden henkilökuntasovelluksen. Ryhmäpäälliköiden, **Nora Polttilan** ja **Paavo Jokelan**, luona käy jututusta kuljettajia jonoksi asti, useimmilla on kysyttävää uudesta sovelluksesta.

Liikennöintiyksikön organisaatiouudistuksen myötä perustettiin seitsemän ryhmäpäällikön toimea, jotta lähiesihenkilötyöläisiä enemmän aikaa. Paavo toimii esihenkilönä 97 raitiovaunukuljettajalle, Noralla on ryhmässään 85 kuljettajaa.

Nora tuli taloon raitiovaunukuljettajaksi vuonna 2002. Vuosikymmenen lop-

pupuolella hän siirtyi hallimiestehtäviin ja ajoi raitiovaunua linja-ajossa. Vuonna 2015 Nora pääsi kuljettaja-liikenteenohjaajavalmennukseen ja vuoden päästä siirtyi HKL:n uuden organisaation aloittaessa liikennetyönjohtajaksi.

- Hain uuteen ryhmäpäällikön tehtävään, koska se keskittyy lähes kokonaan lähiesihenkilötyöhön, joka on lähellä sydäntäni. Auttaminen on paras palkinto minulle, sillä haluan, että kuljettajat pystyvät hoitamaan työnsä mahdollisimman hyvin.

**P**aavo puolestaan aloitti HKL:llä joulukuussa 2020. Takana on kirjava työura omaishoitajasta ja keit-

tiömyyjästä erilaisiin esihenkilötehtäviin useissa eri organisaatioissa ja muutamassa eri maassa. HKL:lle Paavo sukelsi suoraan Espanjan auringosta.

- Ryhmäpäällikön työhaastattelu oli elämäni rankin ja laajin, mutta samalla myös paras, Paavo hymähtää.

**S**ekä Paavon että Noran pääasiallinen tehtävä on olla kuljettajien apuna ja tukena; hoitaa kuljettajien päivittäisiä asioita, joita voivat olla vaikkapa palkka-asoiden selvittely, turvallisuuspoikkeamien käsittely tai työkyvyn tukeminen.

Lisäksi molemmilla on omat vastuualueensa: Noran vastuulla ovat moni-

toimisesti työtä tekevät kuljettajat, Paavo puolestaan toimii metrovarikolla työturvaparina.

- Opeteltavaa on vielä paljon työkuultuurista byrokratian koukeroihin, mutta olen saanut muilta ryhmäpäälliköiltä paljon apua. Olemme hitsautuneet hyvin yhteen, ja kynnys kysellä, neuvoa ja auttaa toisiamme on matala, Paavo kiittää.

Noran ja Paavon mielestä auttaminen ja kuljettajien kohtaaminen on työssä parasta. Molemmat viettävät suurimman osan työajastaan kuljettajien taukotiiloissa.

- On hyvä, että lähiesihenkilötyölle on annettu nyt entistä enemmän arvoa. Ryhmä-

päällikön tehtävän myötä pystyn paremmin tukemaan kuljettajia. Turha tulipalojen sammuttelu jää pois, Nora sanoo.

Koska ryhmäpäällikön toimenkuva on verrattain uusi, Nora ja Paavo haluavat kehittää sitä entistä paremmaksi.

- Samoilla raiteilla ja avoimella yhteistyöllä mennään eteenpäin. Kehittäminen on parhaimmillaan silloin, kun kaikki saavat äänensä kuuluviin. ●

*Kuka?*

- Ryhmäpäällikkö Nora Polttila
- Liikennöintiyksikkö



**Tätä et tiennyt minusta:**

Minusta piti tulla kauneudenhoitoalan ammattilainen, mutta raiteet veivät mennessään.

*Kuka?*

- Ryhmäpäällikkö Paavo Jokela
- Liikennöintiyksikkö



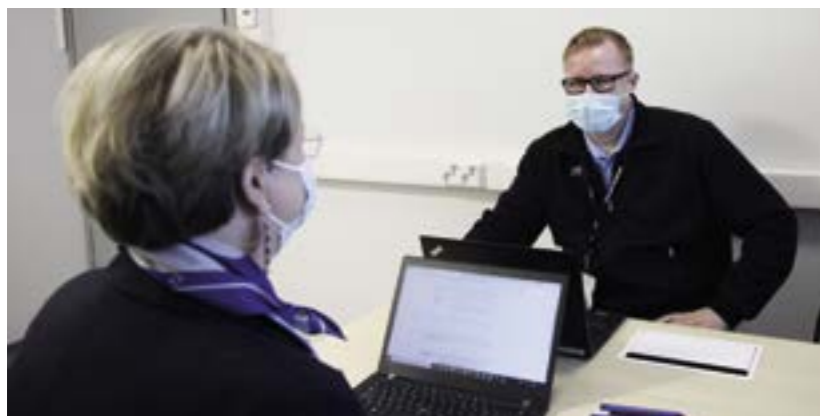
**Tätä et tiennyt minusta:**

Teen vapaa-ajallani ohjelma-avustajan hommia. Olet saattanut bongata minut mm. IFin ja Radio Rockin tv-mainoksista, Syke- ja Paratiisi -sarjoista ja Anna mulle lovee -elokuvasta.



**◀ Klo 8.30**

Nora pysähtyy juttelemaan raitiovaunukuljettaja **Jari Eklundin** kanssa. Noran ja Paavon mielestä ryhmäpäällikön työssä parasta ovat kohtaamiset kuljettajien kanssa.



**▲ Klo 10.15**

Nora opettaa Paavolle työkalupakin käyttöä. Vaikka Paavo on jo päässyt hyvin työhön kiinni, on vielä asioita, joita on hyvä käydä läpi.



**▲ Klo 12.00**

Liikennetyönjohdon viikkopalaveri alkaa. Palaverissa käydään läpi operatiivisen puolen ajankohtaisia asioita.

**▶ Klo 13.20**

Paavo siirtyy Hakaniemen taukotilasta Töölön taukotilaan sujuvasti milläpä muullakaan kuin ratikalla.



**▶ Klo 15.10**

Noraa ja **Sami Hanhikea** naurattaa maskin takana. Kuljettajillakin on matalampi kynnys tulla juttusille, kun tunnelma on rento.



# Pikaratikan taival Otanmäestä Helsinkiin

TEKSTI JA KUVAT ANIINA VÄNSKÄ, ŠKODA TRANSTECH

**H**uhtikuinen aamu ei ole vielä valjennut Kajaanissa, kun herätys vaatii nousemaan ylös kello 2.10. Hotellin vastaanotosta saan mukaan aamiaisen – tällä matkalla ei tulla pysähtymään missä tahansa. Olen yhtä innoissani kuin lapset ensilumesta, sillä pääsen mukaan ForCity Smart Artic X54 -pikaraitiovaunun erikoiskuljetukseen Škoda Transtechin Otanmäen tehtaalta Helsinkiin HKL:n Koskelan varikolle.

Olemme sopineet kuljetusliikkeen **Kirsti Rissanen** kanssa tapaamisen Otanmäen puoli neljäksi. Jo edeltävänä päivänä vaunu on lastattu kyytiin, sillä lastausoperaatio vie useita tunteja. Jokainen uusi vaunutyyppe on erilainen lastattava, joten kaikkeen ei pysty varautumaan etukäteen. Lisäksi sidonta on tehtävä huolellisesti turvallisuusmääräyksiä noudattaen.

45 metriä pitkä vaunukuljetus on vaikeuttava näky. Tehtaan pihassa otan pari videota, jotka lataan Instagramiin vaunun matkasta kiinnostuneiden seurattavaksi.

Hyppään Marianne-raidoitetun taka-auton kyytiin ja matka voi alkaa. Ensimmäiset kilometrit tuntuvat jännittäviltä. Reitti on selkeä, sillä vaunun kanssa ei lähdetä kiemurtelemaan kinttupoluille. Otanmäestä lähdetään ajamaan pitkin 28-tietä, Mainuantien risteyksessä ruuvataan liikenteenkakaja hetkeksi irti, jotta saadaan riittävästi kääntymätilaa koko kuljetukselle. Vitostieltä matka jatkuu Heinolan kautta nelostielle.

Kuljetus K. Rissanen on tehnyt raitiovaunujen kuljetuksia jo 90-luvulta lähtien, ja kokemuksen kyllä huomaa. Samalla kun Kirsti ohjeistaa radiopuhelimella kuorma-auton ratissa häääävää Kyöstiä, hän selostaa minulle sujuvasti, mitä tapahtuu, etsii sopivia kuvauskulmia ja pitää vielä huolta muusta liikenteestä. Välillä meinaa tulla ihan hiki toimintaa seurattessa.

Kuljetuksessa mukana oleminen on silmiä avaava kokemus eikä yhtään ihmetytä, miksi 550 km:n matkaan varataan lähes vuorokausi. Autosta pomppaavat välillä

ulos niin kuorma-auton kuljettaja kuin perässä seuraavan autonkin kuljettaja, sillä lavetin korkeutta täytyy muuttaa tien mukaan ja varmistaa, että kaikki sujuu muutoinkin suunnitellusti.

Erytisen huolellisesti on ajettava risteykset, siltojen alitukset sekä tietyömaat. Keskimäärin muut liikenteessä olevat osaavat ottaa huomioon erikoiskuljetuksen hienosti, mutta pääsen todistamaan myös poikkeavia suorituksia. Perässä tulevan auton on huolehdittava, että takana tulevat autoilijat eivät ohita kuljetusta väärissä paikoissa. Kuorma-auton kuljettaja saattaa olla juuri lavetin vieressä, kuljetus voi joutua siirtymään vasemmalle kaistalle tai esimerkiksi kahden kaistan keskelle. Kanssaliikkujilta vaaditaan kärsivällisyyttä ja ennen kaikkea tarkkaavaisuutta. Ajokieltomerkkiä ei koskaan näytetä turhan vuoksi.

Vaunu tuodaan Koskelan varikon pihaan puoli yhdeksän aikaan illalla. Päivä on ollut pitkä, mutta tunnelma on katossa – ensimmäinen pikaratikka on saatu Helsinkiin. ●



**Pikaratikkaliikenteeseen valmistettavat ForCity Smart Artic X54 -vaunut ovat 34 metriä pitkiä ja matalalattaisia. Ne ovat kahteen suuntaan ajettavia, ja niissä on ovet molemmilla sivulla. HKL testaa ensimmäistä vaunua raitiotieverkolla kesästä alkaen.**



**Vaunut valmistaa Škoda Transtech, ja ne otetaan käyttöön Raide-Jokeri-hankkeen valmistuttua aloittavalla pikaraitiotie 550 -linjalla. Vaunuja valmistetaan 29 kappaletta.**



**Pitkällä kuljetusmatkalla on pidettävä myös muutamia lepotaukoja. Juva on sopivasti noin matkan puolivälissä.**

## ROHKEUTTA KATSOA KAUS



**PÄÄSIN ALOITTAMAAN** raideliikenneaurani historiallisen kasvun aikaan. Tulevan vuosikymmenen aikana raitiotieverkosto vähintään kaksinkertaistuu, ja uusille linjoille tarvitaan myös uutta kalustoa. Tarvittava vaunumäärä tarkentuu suunnitelmien edetessä, mutta jo nyt voidaan arvioida, että nykyinen 122 raitiovaunun määrä noin tuplaantuu vuoteen 2035 mennessä.

Työskentelin 20 vuotta lentoliikenteen parissa, ja siellä näin kasvun, kiihdytetyn kasvun ja muutaman hyvin raskaan vaiheen, joissa keskityttiin lähinnä selviytymiseen. Laivaston elinkaarenhallinnan kannalta ei voida koskaan keskittyä vain siihen, mitä on tänään.

On pyrittävä näkemään aaltojen yli ja luomaan toiminnalle kiintopisteitä horisonttiin siinäkin, missä ne eivät ole vielä kirkkaana näkyvissä. On myös hyväksyttävä se, että epävarmuuksia on aina enemmän kuin varmuuksia, ja löydettävä kokonaisuuden kannalta rohkein ja turvallisim vaihtoehto.

Päivitämme parhaillaan omaisuudenhallintayksikössä kalustostrategiaamme. Vaikka matkustajamäärät ja ajokilometrit ovat hetkellisesti laskeneet, tulevaisuuden kiintopisteet ovat selkeästi nähtävillä. Tiedämme varmuudella, että viimeistään 2030-luvulla tarvitsemme MLNRV I ja II -ratikoille ja M100-metrojunille korvaajat. Samoin voimme jo nyt varmuudella sanoa, että pikaratikoita tarvitaan reilusti lisää kaupunkikehityksen mahdollistamiseen, sekä lisää metrojunia länsimetron jatkeen ja metron kapasiteettihankkeen kasvaviin tarpeisiin. Samalla kun optimoimme olemassa olevan laivaston käytettävyyttä ja olemme tässä hetkessä kustannustietoisia, meidän tulee valmistella rohkeasti tulevia kalustohankintoja.

Raide-Jokerin esisarjan vaunun testiajot ovat parhaillaan käynnissä Helsingissä. Tähänastisissa testeissä ja koeajokatsastuksessa vaunun tekninen valmiusaste on osoittautunut hyväksi, ja testit etenevät aikataulussa. Koronarajoituksista johtuen roll-out-tilaisuutta ei päästy järjestämään, mutta vaunua esiteltiin huhtikuun lopussa tiedotusvälineille. Vaunua on keuhuttu valoisaksi ja avaraksi, jopa urheiluautomaiseksi.

Historiallista kasvua ei tehdä yksin, eikä edes pienellä porukalla. Meillä on kaikilla oma iso roolimme ensimmäisen pikaraitiolinjan käyttöönotossa, kaupunkiraideliikenteen kasvussa ja tulevissa vaunuhankinnoissa. Kaikkien kokemusta, osaamista ja intoa tarvitaan.

**Heidi Heikkilä, kalustopäällikkö**

**Tulevan vuosikymmenen aikana raitiotieverkosto vähintään kaksinkertaistuu.**



# Uusi henkilökunta-sovellus helpottaa kuljettajien työtä

HKL on saanut uuden henkilökuntasovelluksen, jonka tarkoituksena on sujuvoittaa nyt aluksi kuljettajien ja myöhemmin koko HKL:n henkilöstön työtä.

TEKSTI JA KUVAT **ULLA PAUKKU**

**K**eväällä 2019 kuljettajat saivat käyttöönsä Louhin-sovelluksen, jonka käyttökokemusten pohjalta uutta sovellusta lähdettiin toteuttamaan. Liikennetyönjohtaja **Harri Helorinne** on ollut projektissa mukana alkumetreiltä alkaen.

- Tärkeintä projektin onnistumisen kannalta on ollut se, että kuljettajat ja esihenkilöt ovat olleet alusta lähtien mukana kehittämistyössä. Heillä on paras tuntuma siihen, mitä sovelluksen tulee sisältää.

Louhin oli hyvä testialusta uudelle sovellukselle. Uusi, huhtikuun lopussa käyttöön otettu sovellus sisältää kuitenkin monin verroin enemmän ominaisuuksia ja on helpokäyttöisempi Louhimeen verrattuna. Se on interaktiivinen ja sisältää useita erilaisia toimintoja.

- Kuljettajilta on tullut pelkästään hyvää palautetta, liikennehenkilöstöpäällikkö **Matti Heikkilä** kertoo.

## Monia hyödyllisiä toimintoja

Sovelluksessa kuljettajat voivat muun muassa nähdä useamman päivän työvuorotietonsa, esittää työ- ja lomatoiveita, lukea tiedotteita, tarkastella kaluston vika-tietoja, nähdä raitiovaunujen ja metrojen sijainnit kartalla, viestitellä työkavereiden ja esihenkilön kanssa, tilata henkilökuntakuljetuksen ja tarkastella tasoitussaldoa.

- Kyseessä on merkittävä askel sujuvampan työntekoon. Toivon sovelluksen kannustavan kuljettajia kehittämään omia työtapojaan, Helorinne toteaa.

Myös Heikkilä pitää sovellusta merkittävänä digiloikkana.

- Aiemmin kuljettajien piti hallinnoida työtään eri väyliä pitkin, nyt riittää yksi väylä. Sovelluksen kautta kuljettajat saavat parempaa palvelua ja pääsevät ääneen. Sovellus myös keventää byrokratiaa ja jättää useissa, esimerkiksi työaikaan liittyvissä, asioissa monta prosessia ja paperinpyörittelyä välittä myös ryhmäpäälliköiltä ja liikennetyönjohtolta.

## Kehittämistyö jatkuu

Kehittämistyö ei jää tähän vaan tarkoituksena on kehittää sovellukseen uusia ominaisuuksia, joita mahdollisimman moni HKL:läinen voisi ottaa käyttöönsä.

- Toivottavasti muut yksiköt hyödyntävät sovellusta ja mieltävät siihen oman henkilöstönsä tarpeisiin sopivia ominaisuuksia. Kiitos kuljettajien, he ovat osoittaneet, että sovellus todellakin toimii, Heikkilä iloitsee. ●



## Tätä mieltä

### TEEMU VIBERG, KAUPUNKIRAIDELIIKENNEKULJETTAJA

Sovellus on helpottanut huomattavasti työtäni. Suosikkini sovelluksessa on työpäivän sisälön tarkka näkeminen ja livekartta. Pystyn sovelluksen avulla seuraamaan työvuoroni sisältöä reaaliajassa ja näkemään työvuorokalenterista menneet sekä tulevat työvuoroni sisältöineen. Ennen linjalle lähtemistä pystyn katsomaan etukäteen kyseisen vuoron pysäkki-/asema-aikataulut sekunnin tarkkuudella. Tykkään myös, että näen etukäteen kunkin vuoron kalustotiedot sekä sen, miltä raiteelta varikolla otan vuoron.

### KALLE HENRIKSSON, RAITIOVAUNUNKULJETTAJA

Sovellus helpottaa työtäni. Esimerkiksi ajopäiväkirja kulkee mukana, ja kun on varalla, keikka päivittyy sovellukseen. Tykkään siitä, että voin seurata vaunun korjausta sen jälkeen, kun olen tehnyt vikalapun. Toivottavasti jatkossa voin myös kirjata vikalapun. Tämä on todellakin monipuolinen sovellus.

### ARTTU MIKKOLA, METROJUNANKULJETTAJA

Työ- ja vapaakierron tarkistaminen on helpottunut huomattavasti. Metromonitori on ykkönen. Hyvänä kakkosena tulee ajopalojen sekuntiaikataulujen seuraaminen. Vaikka junaan joutuisi hyppäämään pienellä varoitusajalla, ei haittaa, vaikka paperista ajosarjaa ei ehtisi ottamaan mukaan, kun lähtöajat voi varmistaa sovelluksesta. Monesta ajosarjasta kokoon parsitulle päivälle ei tarvitse enää tulostaa erikseen leikkeitä junaan mukaan otettavaksi.

### JOUNI LEHTONEN, RAITIOVAUNUNKULJETTAJA

Jo käyttöönotto oli helppoa; sain työnjohtolta koodin ja latasin sovelluksen puhelimeeni. Sovellus on yllättävän monipuolinen. Työn hallinta on nyt paljon helpompaa. Esimerkiksi ennen piti mennä tietokoneelle printtaamaan ja tarkistamaan tietoja tai soittaa henkilökuntakuljetus. Nyt ne hoituu parin napin painalluksella sovelluksessa. Pidän myös siitä, että sovellukseen voi asettaa hälytyksen, joka ilmoittaa muuttuneista työvuoroista.





**Asemia kauden alkaessa 242**  
**Uusia tulossa 105**  
**Pyöriä kauden alkaessa 2420**  
**Uusia tulossa 1050**

# Kaupunkipyörät valtaavat lähes koko Helsingin

*Kaupunkipyöräkausi starttasi lumisateista huolimatta huhtikuun alussa. Palvelu laajenee tänä vuonna lähes koko Helsingin alueelle.*

TEKSTI **MIA STENROOS** KUVA **HKL KUVA-ARKISTO** KUVITUS **ELINA RAJALA**

**K**aupunkipyöräkausi alkoi tänä vuonna 1. huhtikuuta, lunta vielä aika ajoin sadellessa taivaalta. Runsaslumisesta talvesta huolimatta lähes kaikki vanhat asemat saatiin asennettua paikoilleen kauden alkuun mennessä. Uusien asemien asennus aloitettiin toukokuun alussa, ja ne otetaan käyttöön yksitellen heti, kun ne on saatu paikalleen.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi tammikuussa kaupunkipyöräpalvelun laajentamista koskevan hankintapäätöksen. Helsinkiin saadaan tänä kautena 105 uutta asemaa, joten kaupunkipyöräpalvelu tulee kattamaan koko Helsingin lukuun ottamatta Kehä III:n ulkopuolelle jääviä alueita (Östersundom ja Ala-Tikkurila).

- Mahtavaa, että kaupunkipyöräverkosto yltää nyt tasapuolisesti koko Helsinkiin, sanoo erikoisasiantuntija **Samuli Mäkinen**.



- Laajennuksen kattamat alueet ovat aiemmista sijainneista saadun kokemuksen valossa selkeästi toimivia tällaiselle palvelulle. Olemme saaneet tätä toivovaa palautetta paljon, hienoa, että kysyntään voidaan nyt vasta, Mäkinen iloitsee.

## Kaupunkilaisten toiveet huomioon

Tätä juttua kirjoitettaessa toukokuun alussa uusia asemia on juuri alettu asentaa, loput niistä saadaan asennettua paikoilleen juhanukseen mennessä.

Uusia alueita suunniteltaessa haluttiin kuunnella kaupunkilaisia, heidän toiveitaan kyseltiin elo-syyskuussa viime vuonna järjestetyllä kyselyllä. Vastauksia tuli runsaasti, mikä osoittaa sen, että kaupunkilaiset ovat ottaneet pyörät osaksi arkeaan pysyvästi.

Lisäksi Helsinkiin saadaan 1050 uutta pyörää, joilla täydennetään uusien asemien lisäksi jo olemassa olevia pyöräasemia. Uudet pyörät tulevat käyttöön vaiheittain, sitä mukaa kun niitä valmistuu kokoonpanosta, heinäkuun alkuun mennessä.

Kiinnostusta ja kysyntää kaupunkipyöräkauden laajentamiselle ympärivuotiseksi esiintyy aika ajoin. Tästä ei voida tehdä päätöstä ennen vuotta 2025, eli nykyisen sopimuskauden loppua. Samalla selvitetään edellytyksiä tarjota mahdollisesti myös kiinnostusta herättäneitä sähkö- tai kuormapyöriä. Tästä ei myöskään voida tehdä päätöstä ennen vuotta 2025.

Myös tänä vuonna HKL:n henkilökunnalla on mahdollisuus saada kaupunkipyörä käyttöönsä koko kaudeksi. Aiemmin lasku maksettiin takaisin kuittia vastaan, mutta nyt kauden saaminen helpottuu entisestään. Kysy henkilökohtaista koodia yksikkösi sihteeriltä. Koodilla saat lunastettua kauden käyttöösi, kun rekisteröidyt HSL:n sivuilla palveluun. Kiinnostus kaupunkipyöräkäyttöä kohtaan on HKL:läisten keskuudessa jo kasvanut edellisvuoteen nähden reilusti etukoodin vaivattomuuden myötä. ●

*Kaupunkipyöräpalvelusta vastaa HKL Helsingissä, palvelua ylläpitää CityBike Finland. Digipalveluista, markkinoinnista sekä asiakassuhteista vastaa HSL. Clear Channel Suomi Oy vastaa hankkeeseen liittyvästä mainosmediasta sekä kumppanuuksista.*

## TYÖMUISTOJA

### Rahastajasta liikenteenohjaajaksi



Kaikkea HKL-urastani en pysty kertomaan, siihen ei tämä tila riittäisi.

Ajattelin, että raitiovaunujen ajo olisi kiehtovaa hommaa, enkä ollut kuullut,

millaista se olisi. Hain kurssille 1979 tammi-kuussa ja ihastuin hommaan heti. Aloitin sillä tavalla poikkeuksellisesti, että meidät koulutettiin

aluksi rahastajiksi, ja kuukauden olin rahastajana linjalla. Sekin oli ihanaa hommaa, linjaston oppi ennen ajokurssia hyvin ja mummut antoivat

karkkia.

Kuljettajakurssin jälkeen pääsin vakikuljettajaksi linjalle seitsemän, ja sillä linjalla ajoin suurimman osan aikaa. Vaikka hommat ovat vuosien varrella muuttuneet, niin vuoteen 2016 asti kävin säännöllisesti ajamassa ylitöinä. Silloin kun aloitin, talossa oli kuljettajia, jotka olivat ajaneet 20 vuotta samaa suuntaa menevää seiskaa. Eksymisiä oli vähemmän verrattuna nykypäivään.

Olin hakenut tarkastajakurssille jo aikaisemmin, mutta pääsin kurssille

vuonna 1989. Tarkastajat olivat tuohon aikaan työnjohtajia ja kommunikoivat

liikenteenohjauksen kanssa, joka toimi Lasipalatsilla. Kesään mennessä olin

vakituisena liikennetyönjohtajana Hakaniemessä. Vuoteen 2003 olin myös mukana kou-

luttamassa apulaisliikennemestarina. Hommaan kuului myös muun muassa partiointia kolaripaikoilla. 1990-luvulla henkilökuntapula oli

kova ja porukkaa sai jatkuvasti soitella ylitöihin. Vaikka töitä riitti, niin henki talossa oli hyvä, henkilökunta oli puolin ja toisin joustavaa ja

urheiluharrastukset pitivät kunnon ja pään skarppina.

Tarkastajakurssista asti liikenteenohjauksen hommia on tullut tehtyä siinä sivussa ja nyt lopulta täysipäiväisesti ja se on kyllä ollut

mielenkiintoista. Henkilökuntaan olen aina ollut aina tyytyväinen ja ihmiset ovat olleet tässä hommassa parasta."

Eläkkeelle jäänyt liikenteenohjaaja **Lasse Seppälä**



**Vaikka töitä riitti, niin henki talossa oli hyvä.**

## HAUSKA TIETÄÄ



**KAIKKIHAN TIETÄVÄT**, että varikkoalueella pitää kulkea ja ajaa varovasti, mutta että ei saisi ravata! Töölön varikko on täynnä historian havinaa, ja kyltti on muistona ajasta, jolloin raitiovaunut olivat hevosvetoisia.



## HKL siirtyy vaiheittain Mepco-palkanlaskentajärjestelmään

Uusi palkanlaskentajärjestelmä Mepco korvaa eHijat-järjestelmän ja tuo mukanaan uusia työtä helpottavia toimintoja niin työntekijöille kuin esihenkilöillekin.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVITUS **ELINA RAJALA**

**H**elsingin kaupungin ja CGI:n yhteistyö on päättymässä, ja Mepco-järjestelmä tulee korvaamaan eHijat-järjestelmän. Mahdollista yhtiöittämistä ajatellen HKL sai luvan siirtyä Talpan osakeyhtiöihin asiakkaaksi, ja siksi saamme Mepcon palkanlaskentajärjestelmäksi jo ennen kaupunkia, jolla on vasta käynnissä Mepcoon pohjautuva Sarastia365-projekti.

Mepco on palkanlaskennan järjestelmä, josta löytyy palkanmaksun kannalta tärkeitä tietoja. Järjestelmä korvaa myös vanhan HR-työpöydän. Se on helppokäyttöinen, mutta henkilöstöä on valmisteltu Mepcon saapumiseen koulutuksilla.

### Mepcon monet hyvät puolet

Esihenkilöt pääsevät Mepcossa katsomaan työntekijöidensä johtamisen kannalta oleellisia tietoja entistä helpommin ja tekemään niistä raportteja. Työntekijät, joilla on AD-tunnus, pääsevät poissaolotietojen lisäksi katselemaan omia tietojaan sekä muuttamaan esimerkiksi osoitetai tilitietojaan ilman välikäsiä.

Suunnitelmissa on, että henkilöstökassa tultaisiin kytkemään uuteen järjestel-

mään, jolloin lainojen palkastaperinnät jatkuisivat normaalisti. Palkkalaskelman saa yhä joko paperisena tai sähköisenä riippuen siitä, kuinka sen aiemmin on halunnut. HKL pyrkii kuitenkin siirtymään vähitellen kokonaan sähköiseen palkkalaskelmaan, koska sen toimitus ei ole riippuvainen Postin jakelunopeudesta.

### Uusi järjestelmä tuo myös haasteita

Vaikka Mepco tuo mukanaan uusia ominaisuuksia, uuden järjestelmän käyttöönotossa on aina myös haasteita.

Kaupungin ja HKL:n HR-käytännöt ovat rakentuneet pitkälti eHijat-järjestelmän ympärille, joten siitä irtautuminen vaikuttaa moniin asioihin. Henkilökortilla ei voi enää maksaa Palmian ravintoloissa. Mepco tulee myös muuttamaan joidenkin prosessien toimintatapoja, mutta niistä tullaan tiedottamaan myöhemmin.

- Koska järjestelmä on uusi, on vielä vaikea ennakoida, millaisia muita haasteita voi tulla vastaan, HR-suunnittelija **Reija Soini** toteaa.

Ongelmana on myös se, että he, joilla

ei ole AD-tunnuksia, eivät pääse järjestelmään käsiksi. Onneksi kuljettajilla on käytössään henkilökuntasovellus, jonka kautta he saavat ajantasasta tietoa niin työvuoroistaan kuin jo myönnettyistä vapaista.

Jotta käyttökokemus on paras mahdollinen, Mepcoon tullaan tekemään ajan myötä ja käyttökokemuksen karttuessa pieniä kehittämistoimenpiteitä sen teknisten ja toiminnallisten ominaisuuksien raameissa. ●

*Lue lisää Mepcon omilta Intrisivuilta polusta Henkilöstö → Mepco Sivuja päivittää Mepco-projektiryhmä Reija Soini, Paavo Aarnio ja Sami Keskimäki.*

## Aikataulu

**MEPCON PIIRISSÄ OVAT** jo toimihenkilöt (tekniset ja KVTES, mutta ei liikennöinti). Mepcon piiriin siirtyvät syksyllä 2021 tuntipalkkaiset ja liikennöinti kokonaisuudessaan.

## Mentorointi on tavoitteellinen oppimisprosessi

Toukokuun alussa käynnistettiin mentorointiohjelma 12 aktori-mentori-parin voimin. Kyseessä on pilotti, jonka aikana mentorointiohjelmaa pyritään kehittämään pysyväksi käytännöksi.

TEKSTI **ULLA PAUKKU** KUVA **JYRKI LAINE**

**M**entorointi on tavoitteellinen oppimisprosessi, jossa kokeneempi henkilö tukee ja sparraa kehitysmishaluista ohjattavaa. Koulutuspäällikkö **Marjukka Mikola** pitää mentorointiohjelman antia tärkeänä erityisesti aktorille, mutta myös mentorille.

- Mentorointiohjelman tavoitteena on kartuttaa ja kehittää osaamista ja sen jakamista sekä vahvistaa työhyvinvointia, yhteistyötä ja verkostoitumista.

Mentorointiohjelma vaatii aktori-mentori-parilta avointa ja luottamuk-

sellista suhdetta, jossa keskustellaan kokemuksista ja näkemyksistä, kysytään ja kuunnellaan.

Mentorointiohjelma kestää yhdeksän kuukautta. Aktori-mentori-pari tapaa toisiaan vähintään kerran kuussa ja keskustelee aktorin toivomista aiheista. Tapaamisten välissä aktori myös työstää tapaamisissa keskusteltuja aiheita omassa työssään. Syyskuussa järjestetään yhteinen välitsekkaus. Mentorointiohjelma päättyy päätöstilaisuuteen ensi vuoden alkupuolella. ●



**Mentorointiohjelman tavoitteena on kartuttaa ja kehittää osaamista ja sen jakamista sekä vahvistaa työhyvinvointia, yhteistyötä ja verkostoitumista.**

## Hallintopalvelusihteeri Tytti Laine

**HUOMASIN INTRASSA UUTISEN** mentorointiohjelman hausta, ja se herätti kiinnostukseni, sillä minulla ei ole aikaisempaa kokemusta mentorointiohjelmaan osallistumisesta. Mietin hetken, kunnes rohkaistuini hakemaan mukaan aktoriksi. Ajattelin, että ohjelmasta voisi olla minulle hyötyä, sillä olen aika uusi HKL:llä.

Olemme tavanneet mentorini kanssa nyt pari kertaa. Hyvä keskusteluyhteys syntyi heti. Mentorini kuunteli toiveitani ja sovimme yhdessä alustavat teemat tapaamisille. Käymme läpi mentorointiohjelman aikana muun muassa HKL:n työkuultuuria, vahvuksiani ja omien työskentelytapojeni kehittämistä.

Onnistunut mentorointi vaatii mielestäni aktorin ja mentorin välistä luottamusta ja molempien sitoutumista ohjelmaan. Silloin mentorointi on antoisaa sekä aktorille että mentorille, ja molemmat oppivat ja saavat uusia näkökulmia.

Toivon, että mentorointiohjelman päätteeksi olen päässyt kunnolla sisään HKL:n työkuultuuriin, laajentanut verkostojani ja saanut käytännön vinkkejä työn hallintaan.



## Yhtiöittämisen päätöksen- teko siirtyi syksyyn

**P**äätös seudullisen kaupunkiraideliikneyhtiön perustamisesta on siirretty toukokuulta elo-syyskuulle. Tavoite on edelleen, että HKL aloittaisi yhtiömuodossa vuoden 2022 alussa.

Yhtiöittämisen ajankohtaisista asioista kuultiin infotilaisuuksissa touko- ja kesäkuussa. Tilaisuuksissa vastattiin myös ennakkokysymyksiin ja tilaisuuden aikana esitettiin kysymyksiin. Infotilaisuuksia jatketaan syksyllä.

Yhtiöittämiseen liittyvissä kysymyksissä henkilöstö voi kääntyä oman esihenkilön puoleen tai lähettää sähköpostia osoitteeseen [hklyhtio@hel.fi](mailto:hklyhtio@hel.fi). Kysymyksiä vastauksineen julkaistaan nimettömänä yhtiöittämisen sivulla intrassa [Organisaatio > Tietoa yhtiöittämisestä](#).

## Muutoksia raideliikenteessä

**U**usi Atlantinkadun rata ja Atlantinsilta otettiin käyttöön maanantaina 3.5. Linja 9 jatkuu Saukonpaadesta Länsiterminalille. Linja 7 palasi omalle reitilleen ja korvaavan bussin 7X liikenne loppui. Linjat 7 ja 9 vaihtavat linjatunnusta Länsiterminali 2:n pysäkillä. Linjojen 6, 7, 8 ja 9 aikataulut muuttuvat.

Metroliikenteessä on liikennekatko Kulosaaresta itään 17.7.-25.7.2021. Metroliikenne kulkee normaalisti Kulosaaren metroasemalle asti. Katkon aikana Kipparlahden nykyinen silta puretaan, ja sen viereen rakennettavan uuden sillan kansi siirretään vanhan paikalle. Samaan aikaan on poissa käytöstä Siilitien ja Sahaajankadun sillat, joille tehdään vahvennuksia.

Lisätietoja metrosiltahankkeista:  
[www.hkl.fi](http://www.hkl.fi) > Tämä on HKL > HKL rakentaa > Metrosiltahankkeet 2021

**Koeajo Atlantinsillan yli tehtiin perjantaina  
30.4. asfalttitöiden ollessa vielä kesken.**



## HSL LYHYESTI



HSL.fi ja Reittiopas palkittiin keväällä vuoden parhaana verkkopalvelukokonaisuutena alan Grand one -kilpailussa. Hsl.fi on Suomen käytetyin joukkoliikenteen verkkopalvelu. Se on yli miljoonalle asiakkaalle keskeinen apuri liikkumiseen. Viime vuoden marraskuussa julkaistu uusi sivusto tarjoaa henkilökohtaista, ajantasaista palvelua ja helpottaa asiakkaiden arkea.

HSL laajensi toukokuun alussa lähimaksun koekäyttöä Länsiterminalin raitiolinjoille 7 ja 9. Ratikkapysäkillä voi ostaa ratikkamatkalle kertalipun pankki- ja luottokortin lähimaksulla. Lähimaksun koekäyttö alkoi Suomenlinnan lautalla huhtikuussa.

HSL:n tilaamassa joukkoliikenteessä tehtiin viime vuonna noin 249 miljoonaa matkaa. Matkat vähenivät vuodesta 2019 koronapandemian takia yli 140 miljoonalla, mikä vähensi tuntuvalla kädellä HSL:n lipputulota. Positiivista viime vuodesta oli se, että asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen pysyi korkealla tasolla. HSL:n syksyn 2020 asiakstyytyväisyystutkimuksessa 90 prosenttia vastaajista oli tyytyväisiä joukkoliikenteeseen. Osuus kohosi syksystä 2019, jolloin tyytyväisiä oli 87 prosenttia.

Valtio päätti toukokuussa maksaa joukkoliikenteelle koronatukea. HSL-alueelle suunnatun tuen määrä on hieman yli 69 miljoonaa euroa. HSL pystyy kattamaan sillä osan alkuvuoden lipputulomenetyksistä. Joukkoliikenteen elpymisen ja liikkuminen eivät kuitenkaan ole vielä päässeet täyteen vauhtiin koronan jälkeen. HSL korostaa, että lisätuelle on edelleen suuri tarve.

## Meillä HKL:ssä

### Vuoden esihenkilö Tero Lehtimäki ja vuoden tiimit

*HKL:ssä on nimetty vuoden esihenkilö vuodesta 2007 alkaen. Vuodesta 2019 alkaen on tämän lisäksi nimetty myös vuoden tiimi.*

**VUODEN ESIHENKILÖKSI** valittiin tällä kertaa ratamestari **Tero Lehtimäki**. Valinnan tekivät henkilöstöjärjestöt.

- Olen vain yksi ratas tässä koneistossa, tiimihengen rakentaa koko joukkue. On ollut kiva olla tiimiesihenkilönä tälle porukalle! Yleisesti kokonaisuus ja koko HKL:n joukkue ratkaisevat onnistumisen, Tero kiittelee.

Vuoden tiimejä valittiin kaksi. Valinnan tärkeimmät kriteerit olivat tuloksen ja hyvinvoinnin paraneminen ja HKL-hengen edistäminen. Vuoden tiimit ovat metron liikenteenohjaus HAKA ja turvallisuuspalvelut.

Lämpimät onnitelut vuoden esihenkilölle Tero Lehtimäelle ja vuoden tiimeille!

### Kaupunkiraideliikennekuljettajakurssi 1/2021

Alarivissä: Sameli Ketola, Ville Valta, Ville Murto, Antti Papinkivi, Jussi Eskelinen.

Ylärivissä: Petri Viita, Niko Raulas, Julius Sarkapalo, Peppi Ahlgren.



## Aurinkoista kesää!



Emme julkaise eläkkeelle jäävien nimiä automaattisesti. Jos haluat ilmoittaa eläkkeelle jäämisestäsi, otathan yhteyttä: [ulla.pauku@hel.fi](mailto:ulla.pauku@hel.fi)



## SOMESTA BONGATTUA

### Esittelyssä Gullervon kaverit

Puhallettava opetusauto Gullervo, rekisteritunnus HKL-123 on saanut kolme uutta työkaveria. Nimiä ei kavereilla vielä ole, heidät tunnetaan tunnuksistaan HKL-124, HKL-125 ja HKL-126. Autoja käytetään raitiovaunukuljettajien koulutuksissa. Niiden avulla kuljettajat oppivat arvioimaan etäisyyksiä, esimerkiksi miten läheltä pysäköityä autoa voi vaunulla ajaa.



▲ Kouluttajat esittelevät Gullervon uusia kavereita Koskelan varikolla pikaratikan edessä.

▲ –Taitava kuljettaja suoriutuu tilanteesta, johon viisas kuljettaja ei joudu, toteaa kouluttaja Jussi Eskelinen.



▼ Aiempi opetusväline, Miccilrene nimeltään, on saanut eläkekodin Koskelan varikon nurkasta.



▲ Välillä voi vähän hassutellakin. Puhallettava auto on pehmeä, kevyt ja helppo kantaa.