

Kohti kestäväää kasvua



Kaupunkiliikenne Oy:n uutiskirje 2/2023

Lue uutiskirje selaimessa



Arvoisa lukijamme

Ensimmäinen uutiskirjeemme ilmestyi viime keväänä. Kiitos arvokkaasta ja positiivisesta palautteesta!

Kesä on kääntymässä syksyä kohti, ja se tarkoittaa luonnollisesti sitä, että Raide-Jokerin (pikaratikka 15) käynnistyminen lähestyy kovaa vauhtia. Kuljettajien rekrytointi on sujunut hyvin, vaunutoimitukset edistyvät ja radan viimeiset säätötöyt ovat meneillään.

Kesäinen Helsinki on kaunis ja vilkas. Tätä kesää vilkasti erityisesti lukuisat rakennushankkeet, joiden myötä asiakkaillemme tutut reitit ovat olleet muutosten kourissa. Hyvä suunnittelu yhdessä HSL:n kanssa on kuitenkin mahdollistanut sujuvan liikennöinnin. Hyvän kuljettajatilanteen myötä sekä metron että ratikan luotettavuudessa päästään toisella vuosineljänneksellä hyvälle tasolle.

Jäljempänä lisää Raide-Jokerista, Vantaan ratikan päätöksestä sekä muista hankkeistamme. Tässä uutiskirjeessä asiaa myös mm. uudesta asiakkuuspäälliköstämme, investointien hiilijohtamisesta sekä metron kapasiteetin ja luotettavuuden parantamisesta.

Antoisia lukuhetkiä!

Toimitusjohtaja

Juha Hakavuori



Ajankohtaista



Kaupunkiliikenne panostaa asiakkuuksien hoitamiseen – uudeksi asiakkuuspäälliköksi Sari Valasjärvi



"Aloitan asiakkuspäällikön tehtävässä 29.8.2023.

Työskentelin aikaisemmin kuuden vuoden ajan HKL:ssä, ja nyt on todella innostavaa palata Kaupunkiliikenteelle, mutta uusiin tehtäviin. Asiakkuspäällikön tehtävä kattaa kaikki B2B-asiakkaamme, joten tehtäväkenttäni tulee olemaan laaja ja kiinnostavan monipuolinen.

Kaupunkiliikenteelle on laadittu asiakkuusstrategia ja uusi asiakkuuksien johtamismalli, jotka mahdollistavat

tavoitteellisen ja sujuvamman yhteistyön asiakkaidemme kanssa.

Toimin organisaatiomme tukena asiakasrajapinnassa ja koordinoin asiakkuuksien hoitoa. Lisäksi raportoin säännöllisesti asiakastytyväisyyden ja asiakassuhteiden kehityksestä Kaupunkiliikenteen johdolle ja edistän hyvien käytäntöjen jakamista organisaatiossa.

Haluan varmistaa, että pystymme tarjoamaan parhaan mahdollisen palvelun teille, hyvät asiakkaamme."

Asiakkuspäällikkö

Sari Valasjärvi

Tavoitteena hyvä joukkoliikennekokemus

Voidaksemme tuottaa laadukasta joukkoliikennepalvelua meidän täytyy ymmärtää, miten käyttäjät kokevat tuottamamme palvelun ja mikä kokemukseen vaikuttaa. Osana kokonaisvaltaista matkustajakokemuksen laatutason kehittämistä seuraamme matkustaja-asiakastytyväisyyttä erilaisten tutkimusten avulla. Mystery Shopping -tutkimusten avulla pystymme todentamaan, miten laatutavoitteet arjessa toteutuvat.

Mystery shopping -tutkimusta on tehty raitioliikenteessä jo useamman vuoden. Tutkimustapaa hyödynnetään nykyisin raitioliikenteen lisäksi myös joukkoliikenteen turvallisuuspalveluiden asiakaspalvelun laadun kartoittamisessa. Mystery Shopping -tutkimusta tekevät henkilöt matkustavat raitiovaunulla tai metrolla ja arvioivat palveluntasoa matkan eri kosketuspisteissä. Tutkimusten avulla saamme konkreettista tietoa asiakaspalvelutilanteista ja matkustuskokemuksesta.

Osana tutkimusta arvioidaan myös kaluston ja asemien siisteyttä sekä matkustajien turvallisuuden tunnetta. Tutkimustulokset toimivat kehitystyön lisäksi työvälineinä kuljettajien henkilökohtaisissa suorituskeskusteluissa ja koulutuksissa.

Tänä vuonna olemme korvanneet aiempina vuosina tekemämme laajan sidosryhmäkyselyn uudella B2B-asiakastytyväisyyskyselyllä. Uudistettu kyselytutkimus on kohdennettu B2B-asiakkuuksillemme, ja sen tuloksia hyödynnämme osana B2B-asiakaskokemuksen jatkuvaa kehittämistä. Seuraava uudistettu B2B-tutkimuskysely toteutetaan marraskuussa 2023.

Kruunuvuorenrannan uudella lauttayhteydellä matkustanut jo yli 100 000 matkustajaa

Kruunuvuorenrannan vappuna 2023 alkanut lauttaliikenne on ollut suosittua. Ensimmäiset kuukaudet Meritullitori–Kruunuvuorenranta-reitillä ovat sujuneet yli odotusten, ja lauttalla on matkustanut elokuun puoleenväliin mennessä jo yli 100 000 matkustajaa. Saatua asiakaspalautte on ollut hyvin myönteistä, ja asiakkaat ovat pitäneet palvelua toimivana.

Lauttaliikenne muodostaa nopean joukkoliikenneyhteyden Kruunuvuorenrannasta ydinkeskustaan. Lauttareitti kulkee Helsingin kantakaupungin sekä Kruunuvuorenrannan välillä, ja lauttamatka kestää yhteen suuntaan noin 20 minuuttia. Lauttaliikenne kulkee

kesällä kaikkina päivinä ja talvella arkisin. Vuoroväli on noin 50 minuuttia. Lautan talviliikennekausi alkaa marraskuun alussa.

Lauttaliikenne operoidaan ympäristöystävällisellä uusiutuvalla dieselillä (HVO). Lauttaliikenteen tuottajana toimii Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö Suomenlinnan liikenne Oy.

Helsingin kaupunginhallituksen päätöksen mukaan lauttaliikenteen kysyntää ja tarvetta arvioidaan liikennöinnin aikana, ja liikennöintiä jatketaan enintään

Kruunusiltojen valmistumiseen asti. Vuoden 2024 liikenne varmistuu Helsingin kaupungin talousarviovalmistelun yhteydessä.



Raide-Jokerista tulee pikaratikka 15

Raide-Jokerin rakennusvaihe on päättynyt, ja hanke siirtyy jälkivastuuajalle. Viimeiset rataosuudet luovutettiin juuri tilaajille, eli meille Kaupunkiliikenteelle ja Espoon kaupungille.

Koulutamme parhaillaan linjalle pikaraitiovaunukuljettajia ja testaamme muun muassa aikataulunmukaista ajoa.

Liikennöinnin aloituksen suunnittelemme yhdessä HSL:n kanssa. Varaudumme radan aloitukseen syksyllä 2023, mutta lopullisen päätöksen aloituksesta tekee HSL. Aloitus riippuu radan viimeistelytyöiden valmistumisesta, kuljettajakoulutuksista sekä vaunutoimituksista.



Helsingin ja Espoon ensimmäisen pikaratikan linjanumero on 15

Pyrkimyksenä on ollut löytää linjalle tunnus, joka olisi ymmärrettävä, kuvaisi mahdollisimman selkeästi sen tarjoamaa palvelua ja toisi esille linjan roolin osana seudun liikenneverkkoa. Uudesta linjasta on puhuttu rakennushankkeen nimen mukaisesti Raide-Jokerina, mutta se ei sovi linjan viralliseksi tunnuksiksi. Linjanumerosta päätti HSL.

Ensimmäisen pikaratikkalinjan numerossa 15 luku 5 kuvaa linjan poikittaista luonnetta. Bussiliikenteessä numerolla 5 alkavat linjatunnukset viittaavat poikittaiseen liikenteeseen, jota myös nykyinen runkobussilinja 550 edustaa. Uusi pikaratikkalinja ei kuitenkaan saanut numeroa 550, koska se viittaa niin vahvasti bussiliikenteeseen.

[Lue lisää](#)

Kalasadamasta Pasilaan -hankkeessa uusitaan vanhaa ja rakennetaan uutta

Kalasadamasta Pasilaan -hankkeessa toimimme allianssina toteutettavan hankkeen tilaajana. Työt ovat edenneet vauhdilla kesän aikana. Pasilassa on uusittu vanhaa raitiotietä ja rakennettu uutta. Syksyllä pääsemme Kaupunkiliikenteellä taas liikennöimään ratikkalinjoja Itä-Pasilassa, kun rakentamisen aiheuttamat poikkeusreitit päättyvät. Kokonaisuudessaan raitiotiejärjestelmä Pasilassa valmistuu loppuvuoden aikana.

Kesän aikana uusia kiskoja on asennettu koko hankealueella. Vallilanlaaksossa kiskojen lisäksi puistoon on rakentumassa pyöräilyn baanareitti. Lähes valmista töiden osalta on Kalasadamassa, jossa asennetaan jo ajolankoja. Hermannin rantatien pohjoispäässä paahderata jo vihertää. Ratikkalinjan varrelle on istutettu jo uusia puita ja kasveja. Vihertyöt jatkuvat vielä pitkälle ensi vuoteen.

Ensimmäistä kertaa Suomessa ratikkakiskot risteävät eri tasossa, kun rata jatkuu Hermannin rantatieltä kohti Vallilanlaaksoa Hämeentien sillan ali. Tavoitteena on, että raitioliikenne alkaa Kalasadaman ja Pasilan välillä vuonna 2024.

[Lue lisää](#)

Kruunusillat-hankkeessa rataa rakentuu vauhdilla

Kruunusillat-hankkeessa työt ovat käynnissä Korkeasaarta lukuun ottamatta koko reitillä. Me vastaamme hankkeessa raitiotieradan rakentamisesta.

Finkensillalla on käynnissä raitiotien kiskoasennukset. Melkein puolet tälle vuodelle suunnitelluista ratametreistä on jo asemoitu, mutta vielä valamatta. Työsillan purkutytöt on aloitettu, ja Finkensillan ali kulkeva väylä avataan vielä syksyn aikana.

Hakaniemenrannassa aloitettiin keväällä kiskoasennukset, jotka jatkuvat syksyllä muiden töiden edistyttyä riittävästi. Tänä vuonna rataa saadaan tehtyä Hakaniemeen 250-300 metriä. Tarkka metrimäärä riippuu monesta asiasta, sillä rataa rakennetaan vielä tässä vaiheessa täysin muiden työvaiheiden ja niiden vaatimien liikennejärjestelyjen ehdoilla.

Laajasalontieellä aloitettiin työt heinäkuun alussa. Ratapohjaa ja putkituksia on tehty sekä neljäsosa reilusta 40 yhteiskäyttöpylväsperustuksista. Elo-syyskuun vaihteessa kauppakeskuksen edustalle tulee erikoiskuljetuksena vaihte yhtenä pakettina asennettavaksi.

Koirasaarentien keskiosalla välillä Saaristolaivastonkatu-Haakoninlahdenkatu radan rakentaminen eteni kesän kuluessa suunnitelman mukaisesti, ja kohta sinne tehdään myös pysäkki.

[Lue lisää](#)



Muut suuret raitiotiehankeet

Kaupunkiliikenne mukana Vantaan ratikka -hankkeessa

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 22. toukokuuta 19 kilometriä pitkän pikaraitiotien ja Vaaralan raitovaunuvarikon rakentamisesta. Myös Helsingin osalta päätöksenteko etenee: Kaupunkiympäristön lautakunta esitti tässä kuussa Helsingin kaupunginhallitukselle Vantaan ratikan hyväksymistä Helsingin osuuden osalta ja ohjeellisena noudatettavaksi.

Kaupunkiliikenteellä on tärkeä rooli hankkeessa, sillä tulemme rakentamaan Helsingin puolella puoli kilometriä rataa Mellunmäen metroasemalta Vantaan rajalle. Vantaa on kiinnostunut saamaan meiltä raitiotieosaamista laajemminkin, sillä niin ratapuolen kuin varikkosuunnittelunkin osajana tuomme hankkeeseen monia synergiaetuja.

Esimerkiksi Vantaan ratikan vaunukalustohankinta toteutetaan osana Kaupunkiliikenteen pikaratikkahankintaa, jossa tilataan vaunuja myös Länsi-Helsingin ja Viikin-Malmin - raitioteiden tarpeisiin.

Tällä hetkellä hankkeessa jatkuu suunnitteluvaihe. Kun valtion päätös MAL-tuesta selviää, päästään rakentamaan hankkeelle allianssimallia. Tavoitteena on, että Vantaan raitioliikenteen rakentaminen alkaa vuonna 2024 ja liikennöinti vuonna 2029.

Vantaan ratikka tulee täydentämään pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostoa risteytyessään Tikkurilan juna-asemalla, Mellunmäen metroasemalla ja tulevaisuudessa myös suunnitteilla olevan Viikin-Malmin pikaraitiotien kanssa.

Länsi-Helsingin raitiotiet -hankkeessa työstetään hankesuunnitelmaa

Länsi-Helsingin raitiotiet -hankkeessa työstetään parhaillaan hankesuunnitelmaa, joka tähtää hankkeen läpiviennin organisointiin ja suunnitteluun. Hankesuunnitelmassa tunnistetaan rajat, jotka mahdollistavat onnistuneen toteutuksen. Suunnitelma valmistunee loka-marraskuun vaihteessa, minkä jälkeen se tullaan käsittelemään loppuvuoden aikana Kaupunkiliikenteen hallituksessa.

Länsi-Helsingin raitiotie tulee antamaan lähtökohdat uudelle kaupunkibulevardille ja raideliikenteeseen perustuvalla joukkoliikenteelle läntisessä Helsingissä. Suunnitelma sisältää Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardin ja pikaraitiotien uuden rataosuuden sekä läntisen kantakaupungin uudet raitiotieosuudet Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla ja Nordenskiöldinkadulla. Uusien rataosuuksien yhteispituus on noin 8 kilometriä.

Pääkaupunkiseudun varikot ovat historiallisessa murroksessa



Ruskeasun raitiovaunu- ja bussivarikosta tulee toinen päävarikko uudistettavan Koskelan varikon ohella, ja se on tarkoitus ottaa käyttöön elokuussa 2024. Varikolle tulee säilytystilaa noin sadalle raitiovaunulle, ja varikon katolle rakentavalle kannelle mahtuu 220 bussia. Lisäksi varikolla tehdään vuorokausihuoltoja ja korjauksia.

Uusittava Koskelan varikko on Helsingin toinen päävarikko. Kesäkuussa 2023 Koskelan varikkohankkeeseen valittiin Kaupunkiliikenteen allianssikumppaniksi ryhmittymä, jossa

pääurakoitsijana on Skanska Oy. Hankkeen kehitysvaihe on aloitettu elokuussa. Uuden varikon rakentaminen alkaa kesällä 2024, kun Koskelan nykyisen varikon toiminnot siirtyvät Ruskeasuolle.

Ratakorjaamo on raitioteiden rakentamista ja kunnossapitoa palveleva konepaja, jonka toiminta sijaitsee nykyisin Koskelan varikon alueella. Koskelan uudistuessa ratakorjaamon toiminta ei mahdu muun varikon yhteyteen, joten sille rakennetaan uudet tilat Kivikkoon. Ratakorjaamohanke on hankintavaiheessa.

Vantaan ratikkaa palveleva Vaaralan varikko on suunniteltu rakennettavaksi Itä-Vantaalle. Vaaralan varikon hankesuunnitelma valmistui maaliskuussa osaksi Vantaan ratikan päätöksentekoa. Keväällä Vantaan kaupunki päätti raitiotien toteutuksesta, joten myös varikon toteuttamista voidaan edistää, ensin suunnitelmien tarkentamisella.

[Lue lisää](#)



Investointien hiilijohtamisella kohti hiilineutraaliutta

Kaupunkiliikenteen hiilijalanjälki syntyy radan ja varikoiden rakentamisesta sekä kalustohankinnoista. Investoinnit ovat siis ratkaisevassa roolissa siinä, pääsemmekö strategiseen hiilineutraaliustavoitteeseemme vuonna 2030.

Yksi Hiilineutraali Kaupunkiliikenne- eli

Hiikka-ohjelman keskeisistä toimenpiteistä on hiilijalanjäljen integrointi investointiprosessiin ja projektien johtamiseen. Investointien hiilijalanjäljen ja hiilen hinnan tulee ohjata investointisuunnittelua ja päätöksentekoa perinteisempien ohjauskeinojen rinnalla.

Olemme kehittäneet kevään aikana investointien hiilijohtamisen mallin, jonka avulla kaikkia investointeja ohjataan kohti vähäpäästöisyyttä. Mallin myötä asetamme investoinneillemme konkreettiset ilmastotavoitteet, joiden toteutumisen varmistamme päästölaskennan avulla.

Ilmastotoimenpiteet vaikuttavat investointikustannuksiimme, ja seuraavana steppinä tulemekin kehittämme tapoja, joilla pystymme nostamaan myös hiilen hinnan osaksi prosessia.

[Lue lisää](#)



Esittelyssä METKA

Metron riittävä kapasiteetti täytyy varmistaa ennakoivasti. Lisäksi vanhentuvia järjestelmiä on välttämätöntä uusua. METKA-hanke parantaa metron kapasiteettia ja luotettavuutta usein eri toimenpitein.

– METKA perustettiin vuonna 2020. Sen jälkeen olemme rakentaneet osaavan tiimin, jossa Kaupunkiliikenteeltä on kaksitoista työntekijää viemässä läpi hankekokonaisuutta yhdessä ulkoisten resurssien kanssa. Lisäksi tiimi on osallistunut laajasti Kaupunkiliikenteen toimintaa kehittäviin hankkeisiin. Työnkuvani on varmistaa, että kokonaisuus pysyy hallinnassa, kertoo hankejohtaja **Heikki Viika**.



Erityisesti nykyiseen liikenteenohjausjärjestelmään täytyy tehdä uudistuksia. Järjestelmän nyt uusittavia osia ovat junakulunvalvontajärjestelmä ja raidevirtapiirit.

Junakulunvalvontajärjestelmän uusiminen nykyisestä pakkopysäytysjärjestelmästä puoliautomaattiseen junakulunvalvontaan mahdollistaa metron matkustajamäärän kasvun, kun vuoroja on mahdollista ajaa nykyistä tiheämmin.

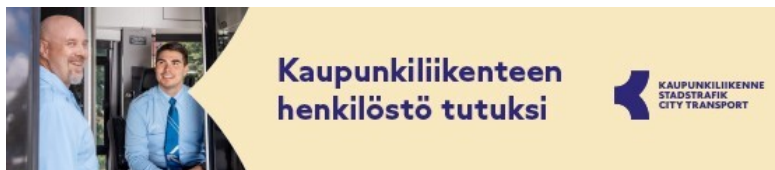
Raidevirtapiirit vastaavat metrojunien paikannuksesta radalla. Nykyään käytössä olevien raidevirtapiirien vanhenemisen vuoksi ne on pakko uusua, jotta liikenteen luotettavuus voidaan varmistaa. Liikenteenohjausjärjestelmään tehdään myös muita kehitystoimia.

Junakulunvalvontajärjestelmän hankinta käynnistyi keväällä 2023, ja tällä hetkellä hankkeessa käydään läpi osallistumishakemuksia. Raidevirtapiirien, uuden radioverkon ja asiantuntijasopimusten hankintoja valmistellaan, ja ne tulevat käynnistymään syksyn ja talven aikana.

– Tänä vuonna hankintalait tulevat siis erittäin tutuiksi, Viika toteaa.

METKA on Kaupunkiliikenne Oy:n, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen, HSL:n, Länsimetro Oy:n ja Espoon kaupungin yhteistyöhanke.

[Lue lisää](#)



Tutustu asiantuntijablogiimme

Teemme työtä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen ylläpitäjänä ja tuottajana sekä tulevaisuuden joukkoliikenneinfran kehittäjänä yli 1200 työntekijän voimin 130 eri ammatissa.

Tutustu asiantuntijablogimme kautta monipuolisiin osaajiimme ja hankkeisiimme.

[Lue lisää](#)

Kuulasta syksyä!

Seuraava
asiakasuutiskirjeemme
ilmestyy joulukuussa.



KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK
CITY TRANSPORT

Kokonaisvaltaista liikkumista ja kehittämistä
joka päivä

POWERED BY  liana