



Kaupunkiliikenne Oy:n uutiskirje 2/2024



Kaupunkiliikenne Oy kasvaa konsernin mittoihin

Sanotaan, että aika kuluu nopeasti, kun on kivaa. Valtuuston tekemästä HKL:n yhtiöittämisestä on kulunut jo kolme vuotta. Kaupunkiliikenne Oy on rakennettu osakeyhtiölain puitteet täyttäväksi organisaatioksi ja oikeushenkilöksi.

Päätöksiä tehdään aiemman johtokunnan sijaan hallituksessa, jossa on lisäksi viisi jäsentä. Yhteistyö kaikkien sopimusasiakkaidemme kanssa on välitöntä ja hyvää. Kaikki haluamme paitsi yhtiön parasta, myös parasta joukkoliikennettä pääkaupunkiseudun asukkaille.

Strategiamme mukaan tuotamme synergiahyötyjä huolehtimalla koko joukkoliikenteen ketjusta. Kaupunkiliikenteen henkilöstö kuljettajasta

toimitusjohtajaan ovat kaikki avainasemassa hyvän palvelun aikaan saamiseksi matkustajille.

Myös hallinnon ja rakenteiden täytyy tukea hyvää tulosta ja luotettavuutta, kun arvioidaan Kaupunkiliikenne Oy:tä toimijana. Tulevien vuosien aikana Kaupunkiliikenne Oy jakautuu vielä konserniksi. Konsernirakenteella on tarkoitus vastata entistä paremmin meille asetettuihin odotuksiin. Seudullinen toimiva joukkoliikenne pääkaupunkiseudulla on edellytys tälle Suomen tärkeimmän alueen hyvälle kaupunkisuunnittelulle ja arjelle. Siksi meidän tulee onnistua joka päivä ja kehittyä entisestään.

Yhtiöllä on kaikki mahdollisuudet olla edelläkävijä ja suunnannäyttävä. Haluan samalla esittää kiitokset kaikille yhtiön työntekijöille ja asiakkaille upeasti menneestä ajasta. Vaikka töitä on ollut todella paljon, niin kivaa on ollut. Ja siksi aika tuntuukin kuluvan niin nopeasti.

Minna Salminen

Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen puheenjohtaja



Ajankohtaista



Asiakaskokemus strategisen kehittämisen keskiössä

Kaupunkiliikenteen strategisena tavoitteena on kehittää asiakaskokemusta. Haluamme vastata sopimusasiakkaidemme odotuksiin ja tuottaa luotettavaa ja laadukasta matkustuskokemusta. Sopimusasiakkaitamme ovat toimijat, joilta saamme tulomme sopimuksien mukaisesti korvauksena tuottamistamme palveluista. Kaupunkiliikenteen isoimmat sopimusasiakkaat ovat HSL, Länsimetro Oy sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit.

Toteutamme asiakastytyväisyyskyselyn sopimusasiakkaillemme säännöllisesti. Tuoreimmat tulokset kesäkuussa toteutetusta kyselystä ovat nyt käytettävissämme. Tavoittelemme asiakasyleisarvosanassa merkittävää nousua lähivuosina. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi teemme koko henkilöstö yhtenä joukkueena töitä.

Saimme kesällä toteutetussa kyselyssä kaikkien asiakkaidemme antamaksi yleisarvosanaksi 3,3 asteikolla 1-5. Yksittäisenä arvosanana se on kohtuullisen hyvällä tasolla, mutta laskusuunnassa aikaisempiin tutkimuksiimme verrattuna. Eri asiakkuuksien tarpeissa ja toiveissa ja siten myös tyytyväisyydessä on vaihtelua. Olemme analysoineet tutkimustulokset Kaupunkiliikenteellä, ja jatkamme tarvittavia kehitystoimenpiteitä.

Kiitos kun autatte meitä kehittämään toimintaamme!

Uusia innovaatioita pyöräilyrintamalla

Tuotamme ja kehitämme yhdessä yhteistyökumppaniemme kanssa Helsinkiin erilaisia pyöräliikenteen palveluita. Tänä vuonna on avattu Pyörätalli ja pyöräpysäköinti-innovaatio.



Kaisantunnelin alikulun Oodin puoleisessa päässä sijaitseva Pyörätalli avattiin käyttöön heinäkuussa. Kaupunkiliikenteen hallinnoimassa tallissa on pysäköintipaikkoja noin 900 polkupyörälle.

Pyörätallin palvelukonseptin ja suunnitelmien viimeistelyä varten kartoitimme keväällä 2023 pyörällä liikkuvien tarpeita kyselyllä, johon vastasi yli 400 henkilöä. Pyörätallissa on huomioitu erilaisten pyörätyyppien tarpeet, ja pyörille on runkolukittavia telineitä kahdessa tasossa. Lisäksi tilasta löytyy muun muassa pyörien pesu- ja huoltopiste sekä yksityisen pyörähuolto liikkeen tarjoama pyörähuoltopalvelu.

Pyörätalli on pilotti, joka tarjoaa turvallisen ja helppokäyttöisen pyöräpysäköintikeskuksen sisätilassa. Pilottia kehitetään vaiheittain: tavoitteena on luoda ratkaisuja, joita voidaan tulevaisuudessa monistaa muihin liityntäpyöräpaikkoihin.

Helsingin kaupungin tilaama Kaisantunneli avattiin toukokuun alussa helpottamaan liikkumista Kaisaniemenpuiston ja Kansalaistorin välillä. Tunneli on noin 220 metriä pitkä.

[Lue lisää Pyörätallista](#)

Helsingissä kokeillaan uudenlaista pyöräpysäköinti-innovaatiota

Testaamme yhdessä Helsingin kaupungin innovaatioyhtiö Forum Virium Helsingin kanssa uutta pyöräpysäköinti-innovaatiota. Kokeilu alkoi perjantaina 13.9. ja jatkuu marraskuuhun asti.

Pyöräparkissa käyttäjä voi jättää pyöränsä lisäksi parkkiin esimerkiksi kypärän ja repun, sillä kullakin pyörällä on oma, lukittava tilansa. Ratkaisun on kehittänyt norjalainen startup-yritys Bikeloop.

[Lue lisää aiheesta.](#)



Hiilineutraali Kaupunkiliikenne 2030



Pikaratikka 13:n reitillä on paljon vihreää ja kierrätettyä



Kaupunkiliikenne asetti kunnianhimoiset vastuullisuustavoitteet raitiolinjan 13 ja sen ympäristön rakentamiselle. Tavoitteiden ansiosta alueelle onnistuttiin luomaan uudenlaista ja monimuotoista kaupunkiympäristöä, jossa on hyödynnetty runsaasti kiertotalousratkaisuja.

Katuvihreää lisättiin rakentamalla viherrataa aina, kun se oli mahdollista. Viherrata myös vähentää melua, imeyttää ja haihduttaa vettä sekä tarjoaa elinympäristön hyönteisille. Perinteisen nurmen sijaan viherradassa on monilajista ja näyttävää paahde- ja niittykasvillisuutta, maksaruohoa ja sammalta. Kasvit ovat tottuneet karuihin oloihin, eivätkä ne tarvitse juurikaan hoitoa.

Linjan pysäkeillä ja sähkönsyöttöasemilla on kasvikatot, joissa kasvaa monilajista maksaruohoa ja niittykasveja. Katukasvillisuus poikkeaa totutusta; reitin varrella on runsaasti erikokoisia kasveja, lehti- ja havupuita sekä pensaita ja perennoja. Siellä, minne puita ei mahdu, istutettiin köynnöksiä ja pystytettiin köynnöspylväitä.

Rakentamisessa hyödynnettiin mahdollisimman paljon olemassa olevia ja kierrätettyjä materiaaleja. Alueelta purettuja katu- ja reunakiviä käytettiin uudelleen, ja viherrataa varten kehitettiin Staran kanssa uudenlainen kierrätyskasvualusta. Radan varren maisemoinnissa käytettiin maakiviä ja alueelta

kaadettuja puita lahoppuuna. Lahopuut tarjoavat levähdys- ja pesäpaikkoja linnuille sekä ravintoa eliöille.

Hyödynnäme linjan 13 rakentamisessa saatuja oppeja tulevissa raidehankkeissamme. Yhtä upeaa kaupunkiympäristöä on siis luvassa jatkossakin!

Lue hiilineutraalisuuden edistämiseksi tekemästämme työstä lisää verkkosivuiltamme →



Raideliikennehankkeet



Liikennöinti uudella linjalla 13 on sujunut mallikkaasti



Raitiolinjan 13 liikenne alkoi 12.8.2024, kun ensimmäinen vuoro lähti Nihdistä klo 5.27. Kaupunkiliikenne liikennöi linjaa 13, ja alusta lähtien liikenne on sujunut hyvin.

- Kalasatamassa kuljettajien vaihdot ja siirtymiset taukopaikoille Hakaniemeen ja Töölöön ovat sujuneet ongelmitta, kertoo liikennetuotantopäällikkö **Tero Hagberg** liikennöintiyksiköstä.

Hänen mukaansa linjan suunnitellut aikataulut ovat olleet toimivia. Syyskuun alkupuolella aikatauluihin tehtiin pieniä päivityksiä.

Raitiolinja 13 yhdistää Helsingin kaksi nopeimmin kasvavaa aluetta eli Kalasataman ja Pasilan. Nihdistä reitti kulkee Sompasaaren läpi Kalasataman keskukseen, jossa on kätevä vaihtaa metroon. Kalasatamasta matka jatkuu Hermannin rantatietä pitkin ja läpi vihreän Vallilanlaakson kohti Pasilan asemaa ja lopulta pääte pysäkillä Länsi-Pasilan Maistraatintorille.

Autoilijat ja muut liikkijat näyttävät sopeutuneen raitiovaunuihin uusilla alueilla varsin hyvin.

Elokuun loppuun mennessä linjalla 13 oli matkustanut yhteensä 155 000 matkustajaa. Arkipäivisin matkustajia on keskimäärin ollut 8 400. Suosituimmat pysäkit ovat Kalasataman metroasema ja Pasilan asema.

Vaikka linjan 13 pituus on vain noin kuusi kilometriä, maisemat reitillä vaihtelevat paljon. On merta, tiivistä kaupunkia, rakentamatonta aluetta, puistoa, vanhaa ja uutta.

Tällä hetkellä linjaa ajetaan Artic- ja nivelraitiovaunuilla. Myöhemmin linjalle tulee käyttöön myös pikaraitiovaunuja.

Kaupunkiliikenne Oy:llä on merkittävä rooli Vantaan ratikan toteutumisessa

Olemme päättäneet Vantaan ja Helsingin kaupunkien kanssa yhteistyöstä Vantaan ratikan toteuttamisessa.

Laadimme Vantaan kaupungin kanssa alkuvuodesta 2024 suunnitelman yhteistyöstä Vantaan ratikka -hankkeen toteutuksessa. Syyskuussa 2024 hallituksemme päätti omalta osaltaan allianssikumppanien valinnasta ja osallistumisesta Vantaan ratikan toteuttamiseen.

Olemme avustaneet Vantaan ratikka -hanketta vuodesta 2020 antamalla asiantuntija-apua valmisteluun ja hankesuunnitelman laatimiseen liittyen. Jatkossa tarjoamme asiantuntijuuttamme mm. rata-, ratasähkö-, kalusto- ja liikennetekniikassa sekä allianssi- ja hankeintegraation toteuttamisessa.

- Kaupunkiliikenne oli jo mukana allianssikielipailutuksessa, jossa pääsimme kehittämään hanketta raitiotiejärjestelmän näkökulmasta ja syventämään tilaajayhteistyötä Vantaan kaupungin kanssa, kertoo ratatekniikasta ja raitiotiejärjestelmän käyttöön otosta vastaava projektipäällikkö **Otto Kyrklund**.

[► Näytä koko uutinen](#)

Varikkohankkeet



Raitiovaunujen liikennöinti ja huoltotoiminta käynnistyy Ruskeasuon varikolla loppuvuonna

Yksi vuoden suurimmista tavoitteistamme ja voimainponnistuksistamme, Ruskeasuon varikon käyttöönotto, etenee. Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikko luovutettiin tilaajalle eli tytäryhtiöllemme Ruskeasuon varikkokiinteistöt Oy:lle toukokuussa. Bussit ovat liikenneineet varikolta kesäkuusta saakka, ja raitiovaunuliikenne sekä raitiovaunujen huoltotoiminta käynnistyy tämän vuoden lopulla.

Kesän aikana varikolla on muun muassa vastaanotettu kunnossa- ja ylläpitoon liittyviä järjestelmiä sekä koulutettu kuljettajia. Ennen operatiivisen toiminnan aloittamista edessä on vielä lisää järjestelmien ja laitteiden asennuksia ja testaamista sekä henkilöstön kouluttamista.

Koskelan varikkohankkeessa ollaan siirtymässä toteutusvaiheeseen

Tämänhetkisen aikataulun mukaan Koskelan hankkeessa voidaan siirtyä toteutusvaiheeseen marraskuussa. Nykyinen varikko ajetaan alas liikennöinnin ja kaluston kunnossapitotoiminnan siirryttyä uudelle Ruskeasuon varikolle. Koskelan varikon purkutytöt alkavat aikataulun mukaan tammikuussa.

Esirakentamistyöt käynnistyivät Koskelan varikon alueella jo kesäkuussa ja ne jatkuvat marraskuulle saakka. Viereiseen kaarihalliin on rakennettu väistötilat rata-kunnossapidon toiminnoille.

Toteutamme Koskelan varikkohanketta yhdessä Akseli-allianssin kanssa, johon kuuluvat päätoteuttajana Skanska ja suunnitteluosapuolina Sweco, Sipti, Rejlers ja Arkkitehtityöhuone APRT.

Ratakorjaamo rakentuu Kivikkoon aikataulussa

Nykyinen raitioteiden rakentamista ja kunnossapitoa palveleva ratakorjaamo sijaitsee Koskelan varikolla, jonka uudistuessa ratakorjaamon toiminta siirretään Kivikkoon.



Tammikuussa allekirjoitimme Skanskan kanssa sopimuksen Kivikkoon tulevien ratakorjaamon tuotanto- ja varastointitilojen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Ratakorjaamon rakennustyöt alkoivat keväällä 2024, ja rakennuksen runko sekä vesikatto ovat jo paikoillaan. Rakentaminen sujuu aikataulussa, ja tavoitteena on, että ratakorjaamo valmistuu ja tuotanto voidaan käynnistää keväällä 2025.

Kruunusillat-hankkeessa rataa rakennetaan useissa kohteissa

Niin Laajasalossa kuin Hakaniemessäkin vastuullamme olevan Kruunusillat-raiotien ratarakentaminen valmistuu pääosin tämän vuoden loppuun mennessä. Ensi vuodelle jää vielä esimerkiksi ratasähköitä.

Hakaniemen ja Nihdin välisellä Merihaansillalla kiskoasennukset käynnistyvät syksyn aikana sillan liikuntasaumalaitteiden valmistuttua.

Nihdin ja Korkeasaaren välisellä Finkensillalla ratatyöt ovat kiskoliikuntalaitteen asennusta vaille valmiit, ja Korkeasaarressakin tehdään lokakuussa viimeisiä radan hitsauksia vaihdealueella.

Kruunuvuorensillan pyloni on kohonnut jo yli 100 m korkeuteen. Nyt pylonilla asennetaan köysikoteloita, ja köysialue kohoaa 122 m korkeuteen. Sillan betonikansi on valmis, ja vesieristys valmistuu kokonaisuudessaan loppuvuoden aikana. Ensimmäiset 45 ratametriä on jo asennettu. Itäisen tulosillan kiskoasennukset tehdään tänä vuonna, länsipään tulosillan ensi vuonna ja vinoköysiosuuden vuonna 2026.

Hakaniemessä Siltasaarenkadulla tehdään vielä ratatöitä ensi vuonna, mutta Kruunusillat-raiotien väliaikainen päätepyssäkki on Hakaniemenrannan puolella.

Kesän metrokatkon aiheuttamat haasteet selätettiin yhteistyössä

Kaupunkiliikenteen kuluneen vuoden isoin ponnistus ovat olleet kesän 2024 metron parannushankkeet ja niistä aiheutunut metron liikennöintikatko.

Rautatientorin metroasemalla parannettiin paloturvallisuutta. Mellunmäen haaralla uusittiin siltoja ja alikulkukäytäviä, vaihdettiin 12 vaihdetta ja raideristeys sekä aloitettiin Kontulan metroaseman perusparannus. Muista kesän metron parannushankkeista poiketen vaihdetyöt tehtiin Kaupunkiliikenteen omien työntekijöiden voimin.

Työt sujuivat aikataulussaan, ja liikenteen poikkeusjärjestelyt päättyivät kesän jälkeen suunnitellusti. Liikenteen poikkeusjärjestelyitä suunniteltiin HSL:n kanssa yli vuoden ajan. Tiivistä yhteistyötä tehtiin HSL:n kanssa myös poikkeuksista tiedottamisessa ja opastamisessa.

HSL tutki matkustajien tyytyväisyyttä kesän liikenteen poikkeusjärjestelyihin koko kesän auki olleella sähköisellä kyselyllä. Noin 90 prosenttia matkustajista koki saaneensa riittävästi tietoa poikkeusjärjestelyistä, ja noin 84 prosenttia matkustajista koki ymmärtävänsä, miksi poikkeusjärjestelyt olivat tarpeellisia. Tunnusluvut kehittyivät kesän aikana positiiviseen suuntaan.

Kiitämme kaikkia yhteistyökumppaneitamme poikkeusjärjestelyn aiheuttamien haittojen vähentämiseksi tehdystä työstä sekä matkustajia kärsivällisyydestä metron poikkeusliikenteen ajan!

Metrolienteeseen poikkeuksia todennäköisesti myös ensi vuonna



Ensi vuonna suunnitteilla on Vuosaaren menevän, Vartiokylänlahden ylittävän metrosillan korjaustyöt. Hankkeen toteutuessa tehdään korjauksia myös Vuosaaren metroasemalla. Metrokatko kestäisi toukokuusta syyskuuhun 2025, jolloin Vuosaaren haaran pääteasema on Puotila. Metrosillan korjaus vaatii vielä kaupunginhallituksen ja Vuosaaren metroaseman laiturialueen korjaus Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen johtokunnan hyväksynnän.

Vuosaaren metrosillan peruskorjauksen toteutuessa korjataan sillan erikoistarkastuksissa todetut betonirakenteiden halkeamat ja kansilaatan vesivuodot. Sillan vedeneristys ja kuivatusjärjestelmät uusitaan. Korjaustyöt edellyttävät radan päällysrakenteiden purkamista, minkä vuoksi metron liikennöinti ei ole mahdollista. Silta on 28 vuotta vanha, ja kyseessä on sillan ensimmäinen laajamittainen peruskorjaus.

Metron liikennekatko hyödynnetään tehokkaasti ajoittamalla Vuosaaren metroaseman laiturialueen korjaus ja liukuportaiden uusimistyöt samaan aikaan toteutettavaksi. Hankkeessa korjataan laiturialueen sulanapitojärjestelmä, uusitaan aseman vedeneristys sekä valaistusta ja muita teknisiä järjestelmiä. Asemalaiturin laatoitukseen asennetaan myös esteettömyysopastus.



Kurkistus kulisseihin



Metrovarikon laajennusosaan saadaan uusi vaihto-osakorjaamo

Metrojen ja raitiovaunujen kalustomäärät tulevat kasvamaan tulevina vuosina. Uusi kalusto vaatii uusia tuotantolaitteita, joita meillä ei aikaisemmin ole ollut. Lisäksi raitiovaunujen kaikki vaihto- ja varaosat tullaan kunnostamaan tulevaisuudessa metrovarikolla.

Muun muassa näistä syistä toteutamme metrovarikon vaihto-osatuotannon laajennusosan, jonka rakentaminen aloitettiin joulukuussa 2023. Laajennusosaan sijoitetaan vaihto- ja varaosakorjaamo, jossa korjataan ja huolletaan metrojunien ja raitiovaunujen telejä, virroittimia ja muita vaihto-osia. Uusi korjaamo korvaa osan Vallilassa olevista vanhentuneista tiloista.

- Hankkeen tarkoituksena on yksinkertaistaa sisäisiä prosesseja keskittämällä töitä ja materiaaleja samaan paikkaan, kertoo vaihto-osatiimin päällikkö **Markus Valtonen**.

Lattian valutyöt on nyt saatu päätökseen, ja lattiaan asennetaan parhailaan kiskoja. Ilmastointikonehuoneen sekä sosiaalitilojen lattiarakenteiden ja katon rakentaminen jatkuvat vielä.

Laajennusosa valmistuu toukokuussa 2025, jolloin uusi korjaamo aloittaa toimintansa. Toukokuun jälkeen tila viimeistellään vielä joillakin laiteasennuksilla.

Uusi raivausajoneuvo vastaa tulevaisuuden tarpeisiin

Raideverkosto kolmikertaistuu seuraavan kymmenen vuoden aikana. Uusi pikaraitiolinja ja linja 13 Kalasatamasta Pasilaan on lisännyt operoitavaa raideväliä yli 30 kilometriä suuntaansa. Raideverkoston kasvaessa myös tehtävät tulevat varmasti kasvamaan. Lisäksi pikaraitiolinja asettaa raivauskalustolle uudenlaisia vaatimuksia. Näistä syistä olemme saaneet uuden punaisen raivausajoneuvon, joka käyttää tunnusta RA1.



Vastaamme raivaustöistä raitiotieradalla ja sen läheisyydessä. Raivaustöitä tehdään raivausajoneuvon avulla. Tällaisia ovat esimerkiksi väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirto raitiovaunujen tieltä, raitiovaunujen siirto suistumistapauksissa, muu raideliikenteeseen liittyvä pelastustoiminta sekä pienemmät avustustehtävät.

- Projekti on sujunut hyvin sisäisesti yhteistyössä Mika Karhusen johtaman raitiovaunun huoltotiimin kanssa sekä ulkoisesti korin rakentaneen Saurus Oy:n ja alustan tehneen Scania Oy:n kanssa, kertoo hankkeen projektipäällikkö **Karina Kozlova**.

► [Lue koko uutinen](#)



Kaupunkiliikenteen henkilöstö tutuksi



Asiantuntijablogimme uusi kirjoitus pohtii strategiaa ja työhyvinvointia

Uusimmassa asiantuntijablogissamme liikennöintiyksikön johtaja **Johan Nykvist** kertoo, kuinka yksi strategisista teemoistamme,



kustannustehokkuus, piirtää yhteyden suoraan kuljettajiemme työhyvinvointiin. Lue blogiteksti: [Strategiasta kuljettajien työhyvinvointiin - Kaupunkiliikenne Oy](#)

Tutustu myös mielenkiintoisiin [työntekijätarinoihimme](#).

[Lue asiantuntijablogia →](#)



KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK
CITY TRANSPORT

Kokonaisvaltaista liikuttamista ja kehittämistä
joka päivä.

© Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, 2024

[Tietosuoja](#) | [Saavutettavuusseloste](#) | [Evästekäytäntö](#) | Osoitelähde: Asiakasrekisteri,
uutiskirjeen tilaajat.

Jos et halua meiltä enempää postia, [poistu](#) postituslistalta.