

# Vetra

# 1

*Veolia Transport Finlandin henkilöstölehti*

**Numero 1 2014**



## **Kazhal Ali Ibrahim on vuoden pakolaisnainen**

*Veolia Transport Vantaan kuljettaja Kazhal Al Ibrahim on nimetty vuoden pakolaisnaiseksi. Katso sivu 8! Kuva Pekka Paloranta.*

## Yksi sana auttaa kohti parempaa

Talviolympialaisten jälkimainingeissa olen miettinyt paljonkin sitä, mikä erottaa hyvän joukkueen kisan parhaasta joukkueesta. Kärkisijoilla keikkaa takuuvarmasti kurinalainen joukkue, jossa jokainen pelaaja hoitaa oman tonttinsa puhtaalla pelillä tavoitellen yhteistä päämäärää. Yksilösuorituksia tarvitaan aika ajoin ja ehdottomasti tarvitaan kapteeni, jonka sanaa kuunnellaan ja siihen luotetaan. Kapteenia, joka omalla esimerkillään näyttää suunnan ja antaa tahdin. Ja silti tulemme huomaamaan, ettei pelkkä taito riitä vaan täydelliseen onnistumiseen tarvitaan ripaus onneakin.

Me veolialaiset tarvitsemme sen yhteisen päämäärän, jota kohti ponnistelemme. Uskon, että olemme samaa mieltä siitä, että työpaikkojen säilyttäminen ja jopa uusien työpaikkojen luominen on tavoitteellisen arvoinen asia. Siihen me pyrimme. Täällä pääkaupunkiseudulla onnistuimme uusimaan Keravan sopimuksen elokuusta 2014 alkaen, toisaalta Porissa hävisimme paikallisliikenteen sopimuksen kesäkuun alusta alkaen. Niukka tappio runkolinjan 560 tarjouskilpailussa harmittaa vielä, mutta hyvien ja huonojen uutisten välillä on vain tasapainoteltava ja pyrittävä tekemään parhaansa.

Olympiavuoden henkeen sopii mainiosti kuntoiluteemamme. Itse olen viime aikoina panostanut vain vatsalihasteni rentouttamiseen sohvan pohjalla makoillen, mutta onneksi moni teistä löytää energiaa työhön ja vapaa-aikaan erilaisista liikunnallisista harrastuksista, toiset jopa kilpailutasolla.

Useat tutkimukset osoittavat, että suhde esimieheen on erittäin tärkeä tekijä työntekijän hyvinvoinnille ja työssään suoriutumiseksi. Toisaalta esimiestenkin jaksaminen ja hyvinvointi on koetuksella. Hyvällä esimiestyöllä ja keskinäisellä vuorovaikutuksella voimme pyrkiä yhteistyökykyiseen organisaatioon ja sitä kautta parempaan arjessa jaksamiseen. Vuonna 2011 aloitettu ja viime vuoden loppupuolella

uudelleen käynnistetty esimieskoulutus tähtää nimenomaan vuorovaikutuksen parantamiseen. Valmennus haastaa itsetutkiskeluun ja kerätyn palautteen avulla saamme tietoa myös siitä, millaisena muut meidät näkevät. Koulutukseen osallistuvat pääkaupunkiseudun yhtiöittemme esimies- ja asiantuntija-asemassa toimivat henkilöt ja jokainen voi seurata vuorovaikutustaitojemme kehittymistä vaikka päivittäin.

Hyvässä työyhteisössä jaksaa, vaikka välillä työt tuntuvat kaatuvan päälle ja kaikki pännii. Ihanteellisessa työyhteisössä henkilöstö on tyytyväinen omaan asemaansa yrityksessä ja tuntee, että oma työpanos on tarpeellinen. Toimivaan työyhteisöön me pyrimme ja niissä talkoissa meillä jokaisella on varmasti ainakin jotain annettavaa. Jos ei ihan heti tule muuta mieleen, niin älkää epäröikö ottaa haaste vastaan: mielestäni suomenkielen vaikutusvaltaisin sana on ”kiitos”, sen voimaa ei pidä vähätellä eikä sitä missään tapauksessa kannata säästellä. Kiitos on kaunis sana ja siitä saa hyvän mielen sekä antaja että saaja.

Käytän vielä tilaisuuteni onnitella Kazhal Ali Ibrahimia Suomen Pakolaisavun myöntämästä tunnustuspalkinnosta. Ja senkin uhalla, että eläkkeelle lähtevä palkanlaskijamme järjestää minulle tupenrapinat, haluan tässäkin yhteydessä kiittää Riittaamme lämpimästi yhteisistä vuosista ja toivottaa onnea, terveyttä ja roppakaupalla iloisia eläkepäiviä.

Hyvää alkanutta kevättä kaikille!



*Päivi Katajisto  
vt. toimitusjohtaja  
Veolia-yhtiöt*

### VETRA

PÄÄTOIMITTAJA Päivi Katajisto  
TOIMITUS c/o Veolia Transport Finland Oy,  
Tuupakantie 7A, 01740 VANTAA  
sähköposti: paivi.katajisto@veolia-transport.fi  
Puhelin 044 796 0510  
Faksi (09) 58 609 510  
Toimitussihteeri pekka.paloranta@omniplus.fi  
Puhelin 050 584 1962

**Numero 2/2014 ilmestyy kesäkuussa  
Aineistot toimitukselle 30.5.2014 mennessä.**

# Veolia voitti Keravan liikenteen

Veolia Transport on voittanut HSL:n järjestämässä tarjouskilpailussa Keravan liikenteen myös seuraavaksi viideksi vuodeksi.

Linjojen 5, 8, 633, 738 ja 973 uudet liikennöintisopimukset astuvat voimaan 11.8.alkaen.

Uusien sopimusten myötä Keravan liikenteeseen saadaan vuoden 2015 alusta 11 uutta vähäpäästöistä matalalattiabussia.

Olemme operoineet Keravan liikenteessä aina siitä lähtien, kun liikenne tuli kilpailutuksen piiriin vuonna 2007.



Elokuusta 2014 liikennöinti aloitetaan uudella sopimusmallilla, jossa tilaaja määrittelee reitit ja palvelutason ja liikennöitsijä suunnittelee niiden pohjalta aikataulut.

Veolia oli tosimelellä mukana myös uuden runkolinjan 560:n kilpailutuksessa. Jäimme kuitenkin niukasti toiseksi.

Huhtikuun puolivälissä tehdyn päätöksen mukaisesti linjaa alkaa hoitaa talviliikennekauden 2015 alkaessa Helsingin Bussiliikenne Oy, joka on liikennöinyt runkolinjaa 550 viime vuodesta lähtien.

## Porin sopimus menetettiin

Hävisimme Porin kaupungin paikallisliikenteen linjan 7 (Viasvesi-Kauppatori-Isojoenranta-Harjunpää) sopimuksen maaliskuun alkupuolella ratkaistussa tarjouskilpailussa.

Tarjouskilpailun voitti Ruosniemen Linja-auton ja Lyttylän Liikenteen yhteenliittymä. Sopimus päättyy 31.5.2014 yhden vuoden option jälkeen.

Häviö tarkoittaa neljän kuljet-

tajan työsuhteen päättymistä. Olemme saattaneet yt-neuvottelut päätökseen. Iloksemme voimme todeta, että irtisanotuilla kuljettajillamme on jo uudet työtehtävät tiedossa. Kiitän lämpimästi kuluneista vuosista sekä toivotan roppakaupalla menestystä ja onnea uusille urille!

*Päivi Katajisto*

## Belgian toiminnot myyty

Emoyhtiö Transdev on maaliskuussa päätetyllä järjestelyllä myynyt Veolia Transportin Belgian yritystoiminnon Belgiassa. Toiminnot myytiin eurooppalaiselle Gimv-rahoitusyhtiölle sekä Cube Infrasructure -säätiölle.

Veolia Transport Belgium (VTB) on maan suurin yksityinen bussiyriys, joka hoitaa monialaisesti henkilöliikenteen palveluja. Vuonna 2012 VTB:llä oli palveluksessa 1100 ihmistä, busseja oli 680 ja liikevaihtoa

kertyi 94 miljoonaa euroa.

VTB:n myynti on osa Transdevin vuonna 2013 käynnistämää kehitysprosessia, jonka myötä toiminnot keskitetään 17 eri maahan aiemman 27 asemesta.

Suomen ja Ruotsin toimintojen myyntiprosessi on edelleen kesken eikä siitä valitettavasti ole tässä vaiheessa uutta tiedotettavaa.

*Päivi Katajisto*

## Kattoikkunat kruunaavat tilausajon

Veolian Irisbus Magelys -loisotobussi eli auto 700 on siirtynyt operoimaan Espoosta.

Veolia on aktivoitunut tilausajomarkkinoilla, ja Magelys on kevään mittaan nähty usein keikoilla sekä hoitamassa esimerkiksi kaukoliikenteen junia korvaavaa liikennettä.

Tilausajobussina Magelys on vertaansa vailla ja muotoilultaankin erikoinen. Normaaliin mukavuusvarusteiden lisäksi Magelys hemmottelee matkustajiaan valoa ja uusia näkymiä tarjoavilla kattoikkunoilla, jotka ovat erittäin harvinainen ylellisyys.



## Henkilöstö

### Johtoryhmä uusiutui

Veolia-konsernin johtoryhmä on järjestäytynyt uudelleen. Johdon strategian mukaan toimenkuvia on tiivistetty ja työtehtävissä keskitytään yhä enemmän olennaiseen.

Johtoryhmä 1.3.2014 alkaen:

**Juha Nykänen**, johtaja, liike-toiminnan kehitys

Juha vastaa konsernin operatiivisen liiketoiminnan kehitystyöstä ja tarjouslaskennan tukitoiminnoista.

**Tom Roth**, johtaja, liikenne ja suunnittelu

Tom vastaa pääkaupunkiseudun yhtiöiden (Veolia Transport Espoo Oy, Veolia Transport Helsinki Oy ja Veolia Transport Vantaa Oy) operatiivisesta liikenteenhoidosta ja sen kehittamisestä. Liikennepäälliköt raportoivat suoraan Tomille. Hän hoitaa edelleen konsernin suunnittelupäällikön tehtäviä.

**Gunnar Tengström**, johtaja, IT ja kilpailutus

Gunnar vastaa tietohallinnosta ja sen kehittämisestä sekä konserniyhtiöiden kilpailutetun liikenteen tarjouslaskennasta.

**Aku Tuokila**, huoltoinsinööri

Aku vastaa konsernin korjaamo- ja kuljetuskaluston hallinnasta, teknisten kysymysten selvittämisestä ja yhdessä korjaamopäälliköiden kanssa konsernin korjaamotoimintojen kehittämisestä.

**Päivi Katajisto**

Päivi hoitaa toistaiseksi sekä toimitusjohtajan että talousjohtajan tehtäviä.

### Tommi liikennepäälliköksi



Veolia Transport Vantaan liikennepäälliköksi on 7.1. alkaen nimitetty tradenomi **Tommi Hämäläinen**. Hän on aiemmin työskennellyt muun muassa VR-yhtymässä henkilöstösuunnittelijana.

### Heidi palkanlaskijaksi

Veolia Transport Finlandin palkanlaskijaksi on nimitetty 10.3. alkaen **Heidi Vainio**. Hän seuraa tehtävässään Riitta Kekosta, joka jää eläkkeelle 1.5. alkaen. Riitasta ja Heidistä lisää tämän lehden sivulla 11.

### Markku ajójärjestelijäksi

Veolia Transport Espoon ajójärjestelijäksi on 1.1. alkaen nimitetty **Markku Meronen**.

### eBUS Lasselle

Espoon korjaamopäällikkö **Lasse Tiikkaja** vastaa projektipäällikkönä Veolian osalta eBUS -hankkeesta ja sähköbusseista 1.1. alkaen, kun johtaja **Sami Ojamo** siirtyi Colmec Oy:n palvelukseen.

### Ari vuorotteluvapaalle

Veolia Transport Espoon hankintavastaava **Ari Syrén** on vuorotteluvapaalla 7.4. - 1.4.2015. Häntä sijaistaa **Tapio Latva**.

## Kolmas sähköbussi Äänetön Citea Electric saapuu toukokuussa

Veolia saa kolmannen sähköbussin liikenteeseen toukokuun lopussa, kun VDL Citea Electric saapuu Suomeen.

Maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen eBUS-hanke täydentyi siten eurooppalaisella täyssähköbussilla. Hankkeen liikennöinnistä vastaava Veolia Transport Finland on solminut sopimuksen VDL Bus & Coach:n kanssa VDL Citea Electric -bussin toimittamisesta ja kahden vuoden testikäytöstä.

Hollannissa valmistettu VDL Citea Electric on ainakin maa-johtaja **Henrik Mikkolan** mukaan hiljaisin verrattuna tähän kahteen jo käytössä olevaan sähköbussiin.

– Esimerkiksi voimansiirron äänet on saatu täysin eliminoitua, mikä nostaa matkustuskokemuksen uudelle tasolle. Bussi on myös ulkoisen melutasonsa osalta 0-päästöinen, Henkka lupaa.

Yksi tekijä äänettömyyden taustalla on taka-akselisto, joi-  
sa sijaitsevat napamootorit. Siten voimansiirrossa ei tarvita melutasoa lisääviä välittäviä rakenteita.

Useista sähköbusseista poiketen VDL Citea Electricin matkustamo vastaa tilaratkaisuiltaan täysin normaalia dieselbussia. 12-metrinen bussin 31 istumapaikkaa on sijoitettu niin, että kaikilla paikoilla on riittävät jalkatilat. Tästä huolimatta matkustajakapasiteetti vastaa samanmittaista dieselbussia.

HSL-liikenteen yleisistä bussyypeistä poiketen bussi on täysin matalalattiamainen taakse asti. Siten takimmaisellakaan ovella ei ole askelmia.

### Talvellakin pärjättiin

Kaikki eBUS-testibussit ajavat normaalia HSL-matkustajaliikennettä. Sähköbussit liikeneivät pääasiassa Espoossa linjaa 11 Tapiola - Friisilänaukio.

Kahden nyt liikenteessä olevan sähköbussin osalta talvi sujui hyvin. Caetanolla oli edellistalvena pakkasvaikeuksia, mutta nyt toimintavarmuus oli toista luokkaa.

– Molemmat pärjäsivät hyvin. Loppuvuodesta liikenteeseen tullut Ebusco oli pakkasilla aivan omaa luokkaansa. Se tuntui olevan yksi Espoon luotettavimmista busseista, kun pakkasen kiristyi alle 20 asteen, kehuu Espoon korjaamo-



Veolian käyttöön saapuu kuvassa oleva VDL Citea Electric. Kori on pääkaupunkiseudulla tuttu jo ennestään, sillä Veolialla on ennestään käytössä noin 60 Citeaa.

päällikkö **Lasse Tiikkaja**, joka toimii myös eBUS-hankkeen projektipäällikkönä **Sami Ojamon** siirtyttyä toisen yrityksen palvelukseen.

– Tällainen luo uskoa, ettei sähköbusseilla ole ylivoimaisia vaikeuksia meidänkään oloissamme.

### Neljäs tilauksessa...

Veolia on eBUS-hanketta varten tilannut neljännekin sähköbussin, joka tosin on merkittävästi myöhässä alkuperäisestä toimitusaikataulustaan. Kyseessä on kokonaan kiinalaisvalmistainen BYD, joka on yksi maailman kokeneimmista sähköbussien valmistajista.

– Viivästys on tietävästi joutunut bussiin tehdyistä muutoksista, joilla varaudutaan kylmiin oloihin. Valmistaja haluaa olla varma, että auto toimii myös kovilla pakkasilla, Lasse sanoo.

– Nyt olemme sopineet BYDin kanssa, että auto saadaan Suomeen kesäkuuhun mennessä.

### Sähköbussit rynnivät

Veolia on Suomen eBUS-hankkeen myötä sähköbussiliikenteen kehittämisessä kärkipäässä. Kun hanke käynnistyi,

näkymät olivat paljon latteammat.

– Projektimme on ollut täysosuma: kaikkialla Euroopassa mennään nyt valtavalla voimalla kohti sähköistä joukkoliikennettä ja sähköbusseilla hoidettava liikenne yleistyy kovaa vauhtia, iloitsee Lasse.

Jopa Ruotsista kuuluu erikoisia uutisia, joiden mukaan sähkö on paikoitellen syrjäyttämässä biokaasun. Konkreettina osoituksina Ruotsin sähköbussi-innostuksesta ovat useat bussitilaukset; esimerkiksi VDL Citea Electric -busseja on menossa myös länsinaapuriiin.

### Akut ja lataus harppaavat

Sähköbussien ja kuten myös muiden sähköautojen kehityksen ongelma on ollut akkuteknikka. Riittävän tehokkaiden ja samalla tarpeeksi kevyiden akkujen kehittäminen on näytännyt toivottomalta.

Tälläkin rintamalla on Lassen mukaan odotettavissa huikeita läpimurtoja.

– IBM on kehittänyt litium-ilmalla -akun, jolla voisi jopa viisinkertaistaa yhdellä latauksella ajettavan matkan, Lasse mainitsee.

Litium-titanaatti -akku puolestaan on Pohjolassa asuvia kovasti kiinnostava innovaatio,

jonka sanotaan toimivan jopa 40 asteen pakkasessa.

Samanaikaisesti on harpponut uusi lataustekniikka, jota voidaan hyödyntää myös joukkoliikenteessä. Esimerkiksi ns. pantograafinen lataustekniikka on kovasti kehittynyt:

– Bussi voidaan ladata esimerkiksi päätepyssä sijoitetussa latauspisteessä. Katolla oleva johdin nousee kiinni latauskiskoon, ja lataus on valmis parissa minuutissa, Lasse kuvaa.

Tekniikka on myös pitkälti automatisoitu ja käskyt laitteilla toisille liikkuvat langattomasti ilman, että kuljettajan tarvitsee lataukseen mitenkään puuttua.

Mutta miten tällaiset johtimet voisivat toimia meidän hankalissa talvioloissamme?

– Eihän tämä ole sen kummempia juttu kuin sähköjunissaakaan, joita on Suomessa liikunnut jo 40 vuoden ajan, Lasse vastaa.

Sähköisestä bussiliikenteestä kiinnostunut Espoon kaupunki on Lassen mukaan liikkeellä erittäin hyvällä asenteella. Hän uskoo, että lähitulevaisuudessa käydään kiinnostavaa keskustelua lataukseen liittyvän infran kehittämisestä ja rakentamisesta.

*Pekka Paloranta*

## Matkustajan turvallisuus ja viihtyvyys JOLAn tavoitteina

# HSL seuraa kaluston laatua entistä tarkemmin

Joukkoliikennekaluston turvallisuus ja laatu HSL-alueella ovat entistä tarkemmassa seurannassa. Veoliankin busseja ahkerasti tarkkailevat tarkastajat ovat kuitenkin yhteisellä asialla: asiakkaidemme eli matkustajiemme parhaaksi.

JOLA on viime syksystä alkaen tutuksi tullut lyhenne, joka tulee sanaparista joukkoliikenteen laatu.

Seurantaan, raportointiin, tiedonkulkuun ja liikennöitsijöiden korjaavia toimenpiteitä varten on kehitetty erityinen nettipohjainen työkalu.

JOLA-järjestelmää käytetään myös Veolian kaikilla HSL-alueen varikoilla. Näiden raporttien ja korjaustoimenpiteiden kanssa askaroivat päivittäin niin liikenteen työnjohto kuin korjaamonkin väki.

### Tuhansia tarkastuksia

HSL tutkii kaluston laatua lähes ympärivuorokautisesti kahden tutkimusjakson aikana. Tarkastajat tekevät havaintoja kaluston turvallisuudesta ja laadusta tammikuusta toukokuuhun sekä syyskuusta marraskuuhun. Tutkimuksia tehdään busseissa, raitiovaunuissa ja metроваunuissa.

HSL haluaa laatuseuranalla parantaa matkustamisen turvallisuutta ja viihtyisyyttä, kertoo HSL:n Operatiiviset tutkimukset -ryhmän päällikkö **Antti Vuorela**.

Tavoitteena on tutkia noin 6600 bussia vuodessa. Koska HSL-alueella on liikentees-



Linjakilpien kanssa kannattaa olla tarkkana. Jos etulinjakilpitunnus on vian takia väärin tai puuttuu kokonaan, lähdöt lasketaan ajamattomiksi. Toimimattomalle linjakilvelle tai pysäytysmerkille HSL antaa vian korjausaikaa.



HSL:n mukaan tarkastajat löysivät viime syksyn tutkimuksessa puutteita lähinnä sisäkattojen, sisäseinien ja tukitankojen kunnossa sekä matkustamon kellon toiminnassa. Tässä Veolian bussissa kaikki on kunnossa.

sä runsaat 1300 bussia, tämä merkitsee käytännössä yhden bussin tutkimista monta kertaa vuodessa.

### Vakavia puutteita ja imagohaittoja

Seurannan kohteina ovat esimerkiksi sellaiset vakavat puutteet, jotka voivat aiheuttaa vaaraa matkustajille, kuljettajille tai muille tiellä liikkujille. Tällaisia ovat vaikkapa irrallaan reppottavat korin osat tai vialliset ovet. Näistä raportoidaan välittömästi liikennöitsijälle.

Myös lievempiä, lähinnä matkanteon viihtyisyyteen ja sujuvuuteen sekä joukkoliikenteen imagoon vaikuttavia tekijöitä havainnoidaan. Niitä ovat esimerkiksi linjatunnusten asianmukaisuus, sisätilojen siisteys ja kunto sekä pysäytysnapin toimivuus.

Lisäksi päätepuskilla seurataan, tupakoiko kuljettaja ajoneuvon sisällä tai avoimen oven lähellä.

Tutkimustuloksissa eri lautekijöiden pisteet ilmoitetaan prosentteina kokonaispisteistä. Viime syksyn tutkimuksessa laatepisteiden keskiarvo on 97 prosenttia, kun maksimi on sata.

Esimerkiksi linjakilvistä ja pysäkkijarrun toimivuudesta löytyi hyvin vähän laatepuutteita. Tupakointihaittoista tehtiin niin ikään vain vähän havaintoja. Eniten puutteita havaittiin ajoneuvon sisäkattojen, sisäseinien ja tukitankojen kunnossa sekä matkustamon kellon toiminnassa.

### Poikkeamat tulevat kalliiksi

Jotkut HSL:n määrittelemät laatepuikkeamat voivat tuntua ”pikkujutuilta”, joista ei tarvitse välittää. Valitettavasti poikkeamille on määritelty hintalaput, joiden sopiva kasautuminen voi tulla todella kalliiksi liikennöitsijälle.

HSL:n liikennöintisopimuksissa on kohta, jossa hinnoitellaan kaluston puutteiden vaikutukset liikennöitsijälle maksettavaan korvaukseen. Karkeasti ottaen laskuri raskauttaa sitä raskaammin, mitä merkittävämpi poikkeama on kyseessä. Samoin jos aikaa kuluu liian kauan, sanktio kasvaa.

”Korjattaviin puutteisiin” luokitellut poikkeamat voivat erillisten sanktiomaksujen lisäksi viedä jopa 10 prosenttia korvauksesta.

”Haitallisiin vikoihin” luetaan esimerkiksi rikkoutunut penkki tai bussin muu varuste, joka aiheuttaa vaaraa tai vahinkoa. Jokaisesta tällaisesta haitallisesta viasta HSL sakottaa liikennöitsijää 50 eurolla.

Mikäli esimerkiksi penkki on rikkoutunut niin, että se voi vahingoittaa matkustajaa tai hänen omaisuuttaan, liikennöitsijän pitää korjata tällainen ilmoitettu vika viipymättä. Käytännössä vian pitää olla korjattuna seuraavana päivänä, jolloin selvittää 50 euron sakolla. Jos korjaamattomalla bussilla kuitenkin ajetaan, sillä ajettujen lähtöjen korvausta pienennetään 10 prosenttia.

Toimimattomien linjakilpien osalta korjausaikaa annetaan viikko. Toimimattoman ilmastoinnin saa korjata kuukauden kuluessa, paitsi kesällä aikaa on vain kaksi viikkoa.

Pienemmille tai kosmeettisiksi katsotuille vioille korjausaikaa voidaan antaa yhdestä kolmeen kuukauteen. Esimerkiksi matkustamon kello täytyisi saada käyntiin tai rukattua oikeaan aikaan kuukauden kuluessa.

### Järjestelmässä vielä kehitettävää

Huoltoinsinööri **Aku Tuokila** puurtaa JOLAn kanssa päivittäin. Hänen mielestään järjestelmästä voisi olla hyötyä enemmänkin, kunhan sitä saataisiin kehitettyä.

– Saameen reaaliaikaista tietoa vioista, kunhan HSL saa parannettua kuvataallenteiden käyttöä järjestelmässä. Vian tai puutteen korjauksesta voisi olla vielä jokin selkeämmin hallittavissa oleva merkintä. Nykyisellään vikaraportin selaaminen on hankalaa, Aku arvioi.

Kehitettävää näkee myös Tuupakan korjaamopäällikkö **Esa Syrjänen**:

– Raportin päivitykset eivät toimi kunnolla. Vaikka vika on korjattu, maininta saattaa roikkoa raportissa pitkään. Semmoisista voi tulla pitkä lista.

– Työtähän tämä teettää paljon. Eipä tarvitse lomautuksia pelätä, Esa murjaisee.

*Pekka Paloranta*

## Tee vikailmoitus heti!

Yhteinen etumme on, että korjaamo saa mahdollisimman nopeasti tiedon auton viasta. Tee siis vikailmoitus aina ja heti, kun vian havaitset!

Tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä ovat aina turvallisuusriskejä aiheuttavat viat. Muutkin viat tuki korjataan, joten mitään vikaa ei kannata jättää ilmoittamatta.

## Erge on sumon MM-mitalisti

Sumo tuo tietämättömälle ensimmäisenä mieleen jättimäiset japanilaismiehet, jotka karjhdellen läiskähtävät toisiaan päin... Veolia Transport Helsingin palveluksessa linja-autonkuljettajana työskentelevä virolaissyntyinen **Erge Nugis** on hyvä esimerkki siitä, kuinka sumopaini sopii myös naisille.

Virossa asuessaan Erge teki komean uran sekä judossa että sumossa. Erge saavutti judossa muun muassa juniorisarjan kultaa Euroopan-turnauksessa sekä muitakin mitalisijoja kansainvälisissä arvoturnauksissa.

Erge innostui sumosta ja menestyi: paras sijoitus oli naisten MM-hopeamitali avoimessa luokassa vuonna 2005.

– Olin silloin nuori. Kultaa voitti nainen, joka painoi 150 kiloa, Erge muistelee.

Muhkeat sumomiehet ovat Ergen mukaan ammattilaisia, joiden kilpailuille on aivan omat sarjansa.

– Usein minultakin on kysyt-



Ergen sumo-otteluita voi katsoa myös YouTubesta, josta ne löytyvät hänen nimellään hakemalla. Kuva: Erge Nugisin arkisto.

ty, miksen ole iso. Sumossa voi kuitenkin hyötyä siitä, jos on pieni, nopea ja älykäs.

Sumon suosio esimerkiksi Virossa on ollut kovassa kasvussa. Ergen mukaan laji kiinnostaa myös nuoria.

– Naiset ovat selvästi rohkaistuneet, eivätkä enää häpeile itseään.

Sumo on Ergen mukaan mainio laji kunnon ja kehon kontrollin ylläpidossa:

– Terveempänä pysyy, eikä tule onnettomuuksia helposti. Sumo sopii myös lapsille, joille sitä voi opettaa leikin varjolla.

Ergen aktiiviura sumon ja judon osalta on ohi, mutta urheilua ja kuntonsa hoitamista nainen ei ole jättänyt.

– Nyt harrastan nyrkkeilyä, ja käyn treenaamassa kaksi-kolme kertaa viikossa. Pyöräilen työmatkat, lisäksi juoksen ja kotona hakkaan nyrkkeilyä. Nyrkkeilyssä tekniikka on ihan toisenlaista kuin judossa ja sumossa.

## Salibandyssa tuomari hikoilee eniten

Pilli suussa hurjaa vauhtia juoksee tuomari ja seuraa joka tilanteen valppaasti. Kenttä-

pelaajat lähtevät vaihtoon huilimaan muutaman minuutin puserruksen jälkeen, mutta tuomarin juoksu jatkuu koko vartin kestävästi erän.

Salibandyssa ei huono-kuntoinen tuomari pärjää, tietää porilainen Veolia

Transport Westin kuljettaja **Toni Jokimäki**. Hän tuomaroijoi viidettä kautta salibandyn III-V divisioonan otteluita sekä C-, D- ja E-junioreiden malseja.

– Tavoitteena on nousta korkeammalle tasolle, että pääsisi tuomaroimaan parempia pelejä, Toni kertoo.

Tuomarintehtävien alettua Tonin peruskunto on parantunut ja pysynyt hyvänä. Maallikko ei ehkä voi ymmärtää, miten paljon matsit kysyvät kuntoa.

– Yksi ottelu kestää kolme kertaa vartin, ja erätautokin ovat lyhyitä. Turnauksessa pelejä on yleensä useita peräkkäin. Yleensä otteluita on 6-8 viikossa. Ennätykseni on viikonloppu, jona tuomarin yhteensä 12 peliä!

Salibandy on Tonin mukaan nopeampi peli kuin esimerkiksi jääkiekko ja vaatii tuomarilta toisenlaista valppautta.

– Pelissä tapahtuu yhtä aikaa paljon asioita. Tuomarin on

tehtävä ratkaisunsa sekunnin kymmenyksessä.

Salibandy tunnetaan lajina, jossa pelaaja voi helposti myös loukkaantua ja jopa saada hoitoa vaativia vammoja.

– Rajut suunnanmuutokset ovat riski. Itselläni on ollut onnea: en toistaiseksi ole ollut

yhdestäkään pelistä pois loukkaantumisen takia.

Salibandyssa hankittu kunto heijastuu Tonin mukaan myös arkeen ja työnteeseen: fiilis ja olotila ovat ihan toista luokkaa verrattuna siihen, mitä saa ilta-kaudet töllön ääressä sohvalta löhöten.

## Jenkkifutis sopii kaikelle

Amerikkalainen jalkapallo on vauhdikas peli, jossa tarvitaan monenlaisia osajia. Tuupakan korjaamolla asentajana työskentelevä **Daniel Ramström** on laitahyökkääjä eli *wide receiver*.

– Jokaiselle löytyy oma paikkansa: tarvitaan pieniä nopeita; pitkiä ketteriä; isokokoisia pelottavia, nauraa Daniel, joka ei taida kuulua ainakaan viimeksi mainittuun ryhmään.

Ulkopuolisen silmin jenkkifutis voi näyttää väkivaltaiselta peliltä, jossa helposti loukkaantuu.

– Vähemmän tässä sattuu kuin jääkiekossa. Pelissä valitsee reilu urheiluhenki. Mutta jos vain juoksee kentällä ja luulee tietävänsä mitä tekee, niin sitten kyllä sattuu...

Daniel on harrastanut amerikkalaista jalkapalloa vuoden verran. Hänen joukkueensa Malmin Blaze pelaa IV-divisioonassa.

– Tykkään kovasti, on erittäin mukava harrastus.



Motivaatiota kysyy se, että pelejä ja turnauksia on vain kesällä.

– Talvella treenataan tekniikkaa ja fysiikkaa kuplahallissa. Harjoituksia meillä on talvisaikaan kerran ja keväällä kaksi kertaa viikossa. Vuorojen saanti on tosin hankalaa, koska olemme seurana niin uusi.



Kuva: Timo Norja

## 90 maratonin mies

Jos joku olisi 30 vuotta sitten sanonut **Päivisen Hannusta** tulevan maratoonari, kukaan tuskin olisi uskonut. Vähiten ehkä Hannu, joka sauhutti kolme askia Armiroa päivässä.

– Meille syntyi tytär 1982. Ajattelin, että savu ei ole lapselle terveellistä ja lopetin polttamisen. Eihän lopettaminen oikeasti ole vaikeaa, se pitää vain päättää, sanoo linja-autonkuljettajan työtä pian 40 vuotta tehnyt Hannu, joka on myös Hakunilan varikon luottamusmies.



Tupakoinnin lopetuksen seurauksena Hannun paino pomp-sahti pilviin: ylimmillään vaaka näytti yleisen hätänumeron verran.

Ja häitä kuntonsa puolesta miehelle tulikin. Hannu päätti kokeilla lenkkeilyä ja vähensi syömisen olemattomiin, ateriat olivat lähinnä banaaneja veden kanssa. Yhdistelmä oli tehokas: puoli sataa kiloa painoa katosi, mutta liikkumisen palo jäi pysyväksi.

– Ilman noita ratkaisuja en enää olisi työelämässä, usko 62-vuotias mies, joka näyttää vähintään 10 vuotta nuoremmalta.

Juoksuvaihte jumittui niin tiukasti paikalleen, että Hannun piti vuonna 1988 kokeilla maratonin juoksemista. Koukku tarttui: nyt takana on hurjat 90 maratonia.

Työmatkansa Hakunilan varikolle ja takaisin Hannu yleensä juoksee. Näistä pyrähdyksistä kertyy päivässä yhteensä 21 kilometriä. Jos työ alkaa varhain, mies hurauttaa töihin polkupyörällä. Ja sitten tulevat tietenkin muut lenkit päälle.

– Juoksen yleensä 80–100 kilometriä viikossa. Lisäksi käyn säännöllisesti kuntosalilla ja uimahallissa.

Miten ihmeessä Hannun aika riittää kaikkeen tuohon?

– Turha sanoa ettei ole aikaa. Kyllä se ajan järjestäminen on itsestä kiinni – ja itseään on niin helppoa pettää.

Liikuntaan sijoitettu aika ei kaiken lisäksi mene hukkaan. Hyvän fysiikan lisäksi saa paljon muutakin. Esimerkiksi mielialaan ja jaksamiseen liikunnalla on järjestyttävän suuri vaikutus, mistä alati hyväntuulinen Hannu on elävä esimerkki.

– Minulla on 99-prosenttisesti myönteisiä ajatuksia. Mutta jos en liikkuisi, en jaksaisi.

Hannulla on liikkumiseen liitTYvä unelma, jonka hän kaavaillee toteuttavansa eläkkeellä:

– Potkupyörällä Helsingistä Utsjoelle! Halukkaat voivat ilmoittautua matkakavereiksi.

**Aukeaman haastattelut  
Pekka Paloranta**

## nkokoisille



Danielilla on myös toinen läheinen harrastus, jonka ei heti uskoisi sopivan yhteen jenkki-futiksen kanssa.

– Yritän olla yhtä aikaa urheilija ja rokkitähti. Punkia ja rokkia soittava yhtyeeni The Labrats julkaisi juuri ensimmäisen levynsä.



Nikolai käy kaksi kertaa viikossa dojolla ninjutsu-harjoituksissa.

## Ninja etsii henkistä kasvua

Hallittuja kaatumisia ja kuperkeikkoja, iskuja, lyöntejä, potkuja, väistöjä. Ninjat, mustapukuiset naiset ja miehet harjoittelevat kurinalaisesti, henkistä kasvua tavoitellen. Lajeina ovat japanilaistaitaiset bujutsu ja ninjutsu, joita harrastaa muun muassa Veolia Espoon kuljettaja **Nikolai Koskelainen**.

Nikolai käy Länsi-Pasilassa saliilla eli dojolla, jonka nimi on Ongyo-In Dojo. Salin nettisivujen mukaan se opettaa Iga:n ja Kokan alueen sotataitoja sekä Ninjutsua. Ninjan (shinobin) taidot koostuivat kahdesta eri osa-alueesta: Bujutsusta (taistelutaidot) ja Ninjutsusta (vakoilu, Innin&Yonin, selviytyminen sekä strategia). Näiden lisäksi henkisytyllä oli suuri merkitys.

Karatea nuorempana harrastanut Nikolai löysi ninjutsun viime syyskuussa eikä ole va-

lintaansa katunut.

– Tykkään kaikesta Japaniin liittyvästä, maasta, kulttuurista ja japanilaisista kamppailulajeista. Tässä harjoitellaan intensiivisesti, jotta opit saadaan menemään selkäyttimeen. Hyvin monipuolista ja kiinnostavaa, Nikolai luonnehtii.

Notkea mies sanoo olleensa jo ennen uutta harrastusta, mutta kuntoa ja ketteryyttä on tullut kovasti lisää.

– Tämä on hyvää vastapainoa istumatyölle. Kun paikat ovat jumissa, harjoituksissa ne aukeavat. Suonenvedotkin häviävät, Nikolai kehuu.

Ninjutsu eroaa varsinaisista kamppailulajeista myös sen osalta, että ninjat eivät käy kilpailuissa.

– Kamppaillaan itsemme kanssa. Henkinen kasvu on tärkeä osa ninjutsun olemusta. Siksi dojollakin on aina mietiskelyosuus.

Mennään yhdessä  
**NAISTEN KYMPILLE!**  
su 25.5.2014  
juoksemaan ja kävelemään & miehet kannustamaan!

Lisätiedot ja ilmoittautumiset: Sari Lartama, puh. 044 796 0512  
tai sähköpostilla sari.lartama@veolia-transport.fi

## Vuoden pakolaisnainen Kazhal Ali Ibrahim rohkaisee naisia ”miehisiin töihin”

Veolia Transport Vantaan palveluksessa työskentelevä linja-autonkuljettaja **Kazhal Ali Ibrahim** on valittu vuoden pakolaisnaiseksi.

Ali Ibrahim perheineen tuli Suomeen kiintiöpakolaisena Irakista vuonna 1996. Perhe pakeni Irakista oppositiopuolueessa toimiviin kohdistuneen poliittisen vainon vuoksi.

Ali Ibrahim puhuu hyvin suomea. Hän korostaakin kielitaidon merkitystä pakolaisen kotoutumisessa:

– Kaikista tärkein on oppia kieli. Kun oppii kielen, elämä alkaa sujua, sanoo kurdia äidinkielenään puhuva Ali Ibrahim.

Kurdin ja suomen lisäksi hän puhuu myös englantia ja arabiaa.

### Opettajasta kuljettajaksi

Muutto Suomeen merkitsi Ali Ibrahimille myös ammatinvaihtoa.

– Irakissa ammattini oli äidinkielenopettaja.

Suomeen tullessa Ali Ibrahimilla ei ollut ajokorttia, mutta sen hän hankki työvoimakoulutuksen kautta. Työharjoittelun ja D-kortin hän suoritti Suomen Turistiauton kurssilla.

Hän on Suomen ensimmäinen ja edelleen ainoa bussinkuljettajana työskentelevä kurdinainen.

– Haluan näyttää kaikille, että nainenkin voi tehdä samoja töitä kuin mies. Irakissa nainen ei voi toimia bussinkuljettajana, ja



– Työ ei saa jakautua sukupuolen mukaan. On hyvä, että naiset tekevät kaikkia niitä töitä mitä miehetkin tekevät, Ali Ibrahim sanoo.

Saudi-Arabiassa naiset eivät saa ajaa edes henkilöautoa, Ali Ibrahim kertoo.

Hän kannustaa muitakin kurdinaisia ja naisia yleensäkin rohkeasti ryhtymään miehisinä ja raskaina pidettyihin töihin – vaikkapa bussinkuljettajaksi.

Maahanmuuttajilla paineet

valita perinteiseen malliin voivat olla vielä suuremmat kuin kantaväestöllä. Ali Ibrahim tietää, että usein perheiden työtöjä ohjaavat hoiva-alalle sekä oma yhteisö että suomalainen yhteiskunta.

Helsingissä asuvalla Ali Ibrahimilla on mies ja kolme lasta. Kotonakaan Ali Ibrahimin työ ei ole ongelma, päinvastoin:

– Mieheni oli iloinen, kun ryhdyin bussinkuljettajaksi. Hänellä ei ole edes ajokorttia.

### Apuja on aina saanut

Ali Ibrahim on työskennellyt kuljettajana pian kymmenen vuotta ja koko ajan Veolian palveluksessa.

Ali Ibrahim myöntää, että alku oli tosi vaikea. Piti opetella reitit ja aikataulut sekä totutella isoon autoon.

– Nyt kyllä osaan jo kaikki linjat, hän iloitsee.

Ali Ibrahim on nykyisin Hakunilan varikon kirjoilla ja ajaa pääasiassa aamuja.

– Olen viihtynyt todella hyvin. Pidän työstäni. Aamulla kun tulee töihin, saan oman sarjani ja hoidan työni itsenäisesti.

Työkaverit ja esimiehet saavat Ali Ibrahimilta runsaasti kiitosta. Aina kun on apua tai tietoa tarvinnut, sitä on annettu.

Samoin työvuorojen järjestelyt ovat tarvittaessa onnistuneet sujuvasti.

### Ystävälliset asiakkaat

Hymyileväinen Ali Ibrahim nauttii kovasti ihmisten kanssa työskentelystä.

– Matkustajat ovat tosi tyytyväistä väkeä, ja monet ovat tulleet tutuiksi. Jos olen poissa jonkin aikaa, käyn kysymässä kyselevät palattuani, että missä oikein olen ollut.

Vuoden pakolaisnainen -nimityksen huomasivat myös matkustajat. Asian ollessa ajankohtainen onnittelevia tuli runsaasti ja myös kukkatervehdyksiä.

Ongelmia ei asiakkaiden kanssa ole koskaan ollut.

– Jos joku nukkuu humalassa penkillä, käyn kysymässä minne tämä on menossa.

Rasismiakaan Ali Ibrahim ei sano Suomessa kohdanneensa.

Suomen Pakolaisapu julkisti Ali Ibrahimin valinnan maaliskuun alussa. Vuoden pakolaisnainen -tunnustuspalkintoja on myönnetty vuodesta 1998 alkaen.

Pekka Paloranta



Johtaja Tom Roth kävi Hakunilassa ojentamassa Veolian onnitelutervehdyksen Ali Ibrahimille.



# Simulaattorista hyötyy myös kokenut

Liikenteessä ei oikein voi harjoitella pahoista tilanteista ja yllätyksistä selviämistä. Kun kolahtaa, peli on yleensä menetetty. Mutta simulaattorissa peli jatkuu ja vaaratilannetta voi harjoitella kunnes homma onnistuu.

Veolia Transport Vantaa järjesti alkuvuodesta kuljettajilleen koulutusrupeaman, joka oli lajissaan ensimmäinen Suomessa. Käytännön toteutuksesta vastasi maan johtavana simulaattorikouluttajana tunnettu TTS, jolla on maamme ainoa bussisimulaattori.

– Tarkoituksena oli testata simulaattorin mahdollisuuksia täydentää linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksena olevaa ennakoivan ajon REAK-koulutusta, joka annetaan pääsääntöisesti teoriapohjaisena, johtaja **Juha Nykänen** perustelee.

Simulaattorit ovat yleistyneet useilla koulutusalueilla.

– Ne mahdollistavat riskitilanteiden harjoittamisen ilman, että ketään saatetaan vaaraan. Simulaattori on myös ympäristöystävällinen vaihtoehto koulutukseen, Juha muistuttaa.

Simulaattorikoulutuksen jatkosta ei Veoliassa ole vielä tehty päätöksiä.

– Tuloksia seurataan vielä, joten niiden perusteella on vaikea tehdä johtopäätöksiä. Uskon kuitenkin simulaattorilla saavutettavan hyödyn olevan paremman kuin pelkkään teorian perustuvan opetuksen.

Etelä-Suomen liukkaan kelin ajoratojen määrä on varsin rajallinen ja säästä riippuvainen.

– Näin ollen mahdollisuus simulaattorin käyttöön on ikään kuin välimalli teorian ja oikean ajamisen välillä. Eihän automies saa simulaattorissa sa-



*Perusta kotoisin oleva Juan Amaringo Mozombite oli riemua täynnä simulaattoriajoneuvojen jälkeen:*

*– Hyvä kurssi, josta on ollut hyötyä. Olen oppinut niin paljon. Aikaisemmin en ole osannut hallita hätätilannetta liukkaalla, mutta täällä olen oppinut väistämään.*

*Perussa Juanilla ei talviharjoitteluun ollut mahdollisuutta.*

*– Sademetsissä ei ole koskaan lunta. Lunta näin ensimmäisen kerran elämässäni, kun tulin Suomeen.*

*Simulaattorissa oppii Juanin mukaan myös ymmärtämään paremmin liikennettä – esimerkiksi arvioimaan etäisyyksiä ja nopeuden muutoksen vaikutuksia.*

maa tuntumaa kuin oikealla autolla, mutta periaatteet tulevat kuitenkin esiin, Juha sanoo.

## Veolia ensimmäisenä

– Veolian koulutus oli ensimmäinen kaupallinen ammattikuljettajille suunnattu ennakoivan ajotavan koulutuskokonaisuus, joka toteutettiin lähes kokonaan simuloidussa oppimisympäristössä tehdyin käytännön harjoittein, kuvaa yksikön päällikkö **Teemu Lähde** TTS:ltä.

Kunkin koulutettavan ryhmän jakso kesti kolme päivää.

Teoriaa kuljettajille tarjottiin minimaalisesti, ja valtaosa opista tapahtui simulaattorin avulla. Simulaattorilla päästiin luomaan kuvitteellisia tilanteita ja vaihtelevia ympäristöjä. Mukaan ympärittiin niin kaupunki- kuin maantieajoa, varikkoalueita ja terminaaleja.

Koulutus hyödynsi simulaattorin vahvimpia puolia eli muunneltavuutta sekä toistettavuutta: kuljettajan toiminta ennakoivissa vaativissa tilanteissa voitiin käydä heti läpi tallenteelta. Samalla voitiin tuoreeltaan kertoa, miten tilanteen olisi voinut hoitaa paremmin.

Simulaattorissa ajotilanteeseen voi lisätä sopivia mausteita luomaan lisää vaikeutta ja haastetta: pimeää, vesisadetta, pölyävää lunta, auringon häikäisyä...

– Kuljettajat pääsivät harjoittelemaan turvallisesti esimerkiksi tilanteita, joissa toinen tienkäyttäjä toimii ennalta arvaamattomasti. Eli ajaa vaikkapa päin punaista valoa ja tulee eteen; tai kävelijä tupsahtaa yllättäen eteen pysäköityjen autojen välistä, Teemu listaa.

Kuljettajille tuttuja vaaran paikkoja liukkailla pysäkeillä ja peruutustilanteita terminaaleissa sekä varikoilla päästiin niinkään kokeilemaan. Turvavälin tärkeyttä harjoiteltiin muun muassa tilanteessa, kun punaisiin valoihin ajettaessa toinen ajoneuvo kilaa eteen ja jarruttaa voimakkaasti.

Vaaratilannekoulutus simulaattorilla ei ole uusi juttu. TTS on tällaista koulutusta tarjonnut jo usean vuoden ajan, mutta se on ollut lähes täysin tilannekoulutusta. Erilaisten tehtävien pohjalta on ajettu harjoituslenkkejä, joissa on teemana esimerkiksi liukkaus tai huono näkyvyys, Teemu kertoo.

– Uutta tässä onkin sen sijaan rakentaa selkeät harjoituskokonaisuudet, joissa yhdistyvät kaikki liikenteen sujuvuuteen vaikuttavat teemat. Teemu kuitenkin vaihtuu ympäristön mukaan. Lisäksi tässä on otettu kuljettajakollegat mukaan antamaan vertaisarviointi suorituksista rakentavassa hengessä. Tällä tavoin ns. hiljainen tieto saadaan paremmin jaettua muille.

*Pekka Paloranta*



*Kaksikymmentä vuotta bussia ajanut Teuvo Kallio on tyytyväinen simulaattorikoulutuksen antiin.*

*– Suositellen lämpimästi. Hyvä muistin virkistys ja kertaus.*

*Sinuisi simulaattorin grafiikan kanssa vei Teuvalta hetken aikaa.*

*– Aluksi tuntui, että ajoin pitkin seinää. Etäisyyksien arviointi oli tosi vaikeaa.*



*Simulaattorin näyttö tuntui aluksi mahdottomalta, mutta siihen alkoi vähitellen tottua ja homma sujui kerta kerralta paremmin, sanoo Jarkko Fagerholm.*

*– Tässä saa kokeilla luvan kanssa ääritilanteita, joita ei todellisuudessa pysty edes harjoittelemaan. Ja tiekin voidaan simulaattorissa tehdä todella liukkaaksi.*

*– Mielestäni simulaattorikoulutus sopii kaikille. Hienoa päästä tällä ajamaan, kaikilla ammattikuljettajilla ei ole siihen mahdollisuutta.*



*Simulaattori on hieno peli! Tosi hyvä juttu etenkin liukkaan kelin harjoittelussa. Olen oppinut uusia asioita, miten erilaisissa tilanteissa pitää liukkaalla kelillä toimia, kiittää Kamer Krasniqi, joka on ajanut bussia 13 vuotta.*

*– Mielestäni olisi hyvä, jos kuljettaja pääsisi vaikka kerran vuodessa harjoittelemaan simulaattorissa.*

# Erik rassaa koneita eläkkeelläkin

Puoli vuosisataa autoalan töitä puurtanut asentaja **Erik Roos** (63) ei malta jättää koneiden roppaamista eläkepäivilläkään.

Läntiseltä Uudeltamaalta Siuntiossa syntyisin oleva Erik oli nelivuotias muuttaessaan perheensä kera Mäntsälään, josta mies siitä pitäen on asunut.

Opinnoiksi riitti kansakoulu. Ainakin isän mielestä.

– Osaat jo tupakoida ja ryyppätä, ei ole mitään syytä mennä ammattikouluun, isä tokaisi.

Leipänsä Erik alkoi irrottaa autoalalta kuten isäkin, joka hakeutui Mäntsälään saatuaan sinne kuorma-autoluvan. Kuormuri ei oikein kannattanut, joten isä vaihtoi taksiin. Se bisnes onkin sujunut niin hyvin, että Erikin veli Henrik jatkaa edelleen pirssissä ja on laajentanut toimintaa myös pienten linja-autojen puolelle.

Työelämässä Erik aloitti jo 13-vuotiaana, ja ensimmäinen pesti löytyi sikäläiseltä Essolta bensa- ja rengaspoikana. Armeijan jälkeen nuorukainen teki Porvoonväylän työmaalla urauurtavaa työtä eli pyöritti jyrän rattia.

## Päänahkarahaa

Sitten bussiala vei menneskään vuonna 1970.

– Yksi Oy Liikenne Ab:n vanhempi asentaja kyseli töihin Hakunilaan ja oikeastaan ottikin hommiin...

Kiljuvan työvoimapulan aika oli tapana, että uuden työntekijän taloon houkutelleelle maksettiin "päänahkaraha".

Erik ehti tehdä hetken aikaa töitä, kunnes korjaamopäällikkö Veka Henriksson alkoi kysellä kuka oli tämä vieras mies.

– Jaaha, tules tänne, niin tehdään paperit, tuumi Veka ja niin alkoi Erikin ura myös virallisesti. Hän pääsi oppipojaksi dieselpuolelle, jossa oppi-isän roolin hoiti mallikkaasti **Pena Ahlgren**.

Elettiin legendaarisen liikenne-uuvos Paavo Koskisen aikaa. Liikenne oli kovaa vauhtia kasvamassa Suomen suurimmaksi bussifirmaksi, ja väkeä korjaamollakin riitti. Silti isäntä itse näkyi ja kuului.

– Koskinen oli äksy ukko, jonka auktoriteetti oli korkealla. Työntekijät skarppasivat heti, kun hänen autonsa ajoi hallin pihaan. Mutta osasi hän olla myös reilu, Erik myöntää.

Työura jatkui Liikenteen palveluksessa dieselasentajana parikymmentä vuotta, kunnes Koskisen firmat myytiin.

## Hurtilla huumorilla

Erikin uudeksi työnantajaksi tuli



Ässämersu-projektissa riittää vielä pikkuisen puuhaa, arvelee Erik.

Vantaan Liikenne Oy ja työpisteeksi Tuupakka.

– **Syrjäsen Esa** valitsi Hakunilasta äijät mukaansa. Tuupakassa meitä oli sitten liikaa, ja väkeä jouduttiin vähentämään, Erik muistelee.

Dieselistöistä toimenkuva monipuolistui ja laajeni kattamaan lähes kaiken korjaamohommiin liittyvän.

– Pikku hiljaa on työ opettanut. Mutta elektroniikkapuoli ei ole kiinnostanut koskaan. Niiden vikojen selvittäminen vie kohtuuttoman paljon aikaa, Erik tuumii.

Työelämä on kaikkialla kokenut huiman muutoksen. Moni

asia tehtiin ennen toisin ja erilaisella fiiliksellä.

– Oli se ennen erilaista, kylä työt luistivat toisella tavalla. Kaikki auttoivat toisiaan ja tietoa ei pantattu. Kesken olevaa hommaa ei työpäivän päätyessä pudotettu käsistä ja lähdetty kotiin, vaan oltiin vartti pitempään ja tehtiin valmiiksi.

Työpaikalla Erik sanoo viihtyneensä hyvin ja tulleensa kaikkien kanssa hyvin toimeen.

– Työnjohtokin oli pääsääntöisesti asiallista. Ja aina olen saanut tehdä suunnilleen sitä minkä parhaaksi olen nähnyt, hän toteaa.

Korjaamot ovat tunnettuja

siitä, että turhaan hienosteluun ei ole tarvetta eikä halua. Asiat sanotaan halki tarvittaessa isolla kirjaimella, mutta huumorilla on aina sijansa.

– Aika karkeaaakin juttua kyllä kuulee. Toiselle voi sanoa ihan mitä vain. Mutta ei siellä ole tosikoita, ei päällikötkään, Erik vakuuttaa.

## Kyytiä koulukalle

Veolia-aiканаan Erik ei päässyt jämähtämään paikalleen, sillä asemapaikka vaihtui useampaan kertaan.

Tuupakasta mies muutti Keravalle, jonka loppumisen jälkeen oli vuorossa taas Tuupakka. Eläkkeelle Erik lähti vuodenvaihteessa Hakunilan varikolta, joka oli ehtinyt tulla hyvin tutuksi jo aiemmin.

Usein kuuluu sanottavan, että eläkkeelle jääminen on tosi vaarallista. Kun tuttu rytmi häviää, voi olla edessä vähintään hämmennys.

Erikin eläkepäiviä tahdittaa yllättäen työ. Ja tietysti se liittyy linja-autoihin. Hän työskentelee kuljettajana veljensä yrityksessä ja ajaa koulubussia aamulla sekä iltapäivällä. Asiakkaina kyydissä istuu Mäntsälän Hirvihaaran eka- ja tokaluokkalaisia. Eli tahti on sopivan lunki.

– Tässä hommassa on se hyvä puoli, että tulee aamulla noustua ylös. Nesteen kahvilassa päiväni aloitan ja samalla tulee nähtyä niitä, jotka lähtevät tienaamaan saadakseen eläkkeemme maksettua, Erik virnuilee.

## Mersuja ja rättäri

Erikin aika ei muutenkaan taida tulla pitkäksi. Vanhassa omakotitalossa riittää aina pikkurempaa, ja koneiden rassailua varten ei tarvitse pihaa pitemmälle taivaltaa.

– Romuja löytyy kaiken näköisiä, mies hymyilee.

Mersumieshän Erik on. Käyttöautona on pommivarma 124-korinen ja on kotosalla muutama muukin käytössä oleva ajopeli. Kotipajalla odottaa myös Mersu-projekti, todellinen loistoloukan klassikkomalli S170 vuodelta 1952.

Pihalla nököttää toisenlainen klassikko vm. 1974: rättäri eli Citroën 2 CV, rumuudessaan kaunis auto.

– Rättäsitikka on teknisesti hieno laite. Siinä ei ole mitään turhaa, sanoo koko ikänsä menopelien kanssa puuhannut Erik.

*Teksti ja kuva Pekka Paloranta*

# Riitta hyppää uuteen vaiheeseen hyvällä mielellä

Veolian ja edeltäneiden yritysten henkilöstön vakiokalustoon yli 35 vuotta kuulunut palkanlaskija Riitta Kekkonen siirtyy eläkkeelle huhtikuun lopussa. Vuosikymmeniin on mahtunut huikea määrä kehitystä, muutoksia ja tuhansia ihmisiä, joiden elämää Riitan työ on koskettanut.

Riitta aloitti työnsä Oy Liikenne Ab:n Hakunilan varikon tilityspisteessä vuonna 1978. Alkuvaiheessa työkuva oli vaihteleva, monipuolinen ja myös yllätyksellinen.

– Tehtiin mitä käskettiin. Väliillä olin myymässä jopa tilausajoja Mikonkadun toimipisteessä. Bussia en sentään koskaan ajanut, Riitta kertoo.

Tuohon aikaan paikallisbussissa maksettiin yleisesti käteisellä. Rahaa liikkui paljon, kun kuljettajat tilittivät reppujaan varikolla ja ostivat pahvisia sarakortteja matkustajille myyntiä varten. Tilityspisteessä tehtiin vuorotyötä, auki oltiin sekä iltaisin että viikonloppuisin.

– Rahat laskettiin käsin tätä tarkoitusta varten tehtyjä puulautoja käyttäen. Rahanlaskukoneita ei ollut.

## "Katsokaa tv:tä kotona"

Tilityspisteestä Riitta siirtyi Liikenteen tytäryhtiö Hakunilan Liikenteen palkkakonttoriin. Kaikki tehtiin käsin, eikä tietokoneista osattu edes uneksia. Omistaja, persoonallinen liikenneneuvos Paavo Koskinen oli periaatteen mies, jonka maailmaan moderni työskentelytapa tietokoneineen ei mahtunut.

– Televisiota saatte tuijottaa kotona. Tänne töihin sitä ei tarvitsen tulla tekemään, linjasi neuvos atk-politiikkaansa.

Hakunilan Liikenteellä oli

tuolloin töissä alle 200 henkeä. Palkkojen laskeminen oli silti työstä ja aikaa vievää, koska kaikki jouduttiin tekemään käsin.

– Kahden viikon välein tulivat kuljettajilta tuntikortit. Tietojen oikeellisuus käytiin läpi ajomestarin kanssa. Sitten tiedot kirjoitettiin lyijykynällä palkkakorttiin. Yhteen korttiin mahtuivat puolen vuoden palkkatiedot, Riitta muistelee.

Erialaista oli 1980-luvun työelämä muutenkin. Yhdessäolo ei rajoittunut pelkästään työaikaan, vaan firman puolesta oli monenmoisia vapaa-ajankohjoja harrastuksia varten.

– Meillä oli oikein rekisteröity yhdistys nimeltään Hakuli, Riitta kertoo ja näyttää malliksi tallessa olevaa jäsenkorttia.

Hakulin porukka harrasti yhdessä aktiivisesti ja teki retkiä aina Leningardiin asti.

## Aina saanut apua ja oppia

Hakunilan Liikenne myytiin kaupungin omistamalla Vantaan Liikenteelle 1991. Samalla muuttuivat myös palkanlaskennan rutiinit, sillä Vantaan Liikenteellä oli käytössä atk-pohjainen järjestelmä.

– Kyllä uudet työtävät Äyri-tien varikolla aluksi pelottivat. Mutta hyvin muut ottivat siipiensä suojaan, Riitta tuumii.

Sama kokemus leimaa hänen mukaansa koko pitkää työuraa.

– Aina on saanut apua ja oppia toisilta, kun sitä on tarvinnut. Olen siitä tosi kiitollinen, Riitta iloitsee.

Kaupungin omistaman firman palkanlaskennassa oli ensimmäiseen neljään ihmistöön myynnin jälkeen vuonna 1995 palkanmaksu jäi vähitellen ko-

konaan Riitan vastuulle. Viime vuosin asti hänen kontolleen on kuulunut lähes koko Veolia-yhtiöiden palkanmaksu toimihenkilöitä lukuunottamatta.

Nyt vahdinvaihto on tosiasia, kun uusi palkanlaskija Heidi Vainio on maaliskuusta asti ollut opettelemassa tehtävään.

– Hyvällä ja helpottuneella mielellä voi jättää työt, kun ennestään tuttu Heidi palkattiin tähän tehtävään, Riitta sanoo.

Muutenkin fiilis on varsin myönteinen.

– Hyvin täällä on tultu juttuun. Ei ole mitään pahaa sanottavaa firmasta eikä kenestäkään työtoverista, Riitta kehuu.

## Kukkia, marjoja, sienä...

Työnteon Riitta aloitti 15-vuotiaana, eikä ole ollut koskaan työttömänä.

– 25 vuoteen en ole pitänyt kerrallaan kahta viikkoa pitempää kesälomaa, joten onhan tämä sukellus uuteen. Olen sitä kyllä jo pari vuotta mielessäni työstänyt, Riitta aprikoi.

Sopeutumista lisääntyneeseen vapaa-aikaan helpottaa sekin, että miesystävä jää samaan aikaan eläkkeelle. Siten yhteisille matkoille pääsee entistä helpommin.

Tekemistä Riitta uskoo riittävän, sillä mökillä pääsee kesällä hoitelemaan kukkia ja kun syksy saa, kutsuvat runsaat sienijä- ja marja-apajat.

## Tervetuloa Heidi!

Veolian palkanlaskijana aloittanut Heidi Vainio ja Riitta ovat entuudestaan vanhoja työtovereita.

– Samalla osastolla emme työskennelleet, mutta olimme molemmat Oy Liikenne Ab:n

tytäryhtiöissä yhtä aikaa vuosien 1987-1992 tienoilla, Heidi muistelee.

Hän tulee Veolialle ulkomainontayhtiö Clear Channel Suomi Oy:ltä, ja sitä edellinen työpaikka oli AAC Global Oy, joka tarjosi mm. kielikoulutusta ja käännöspalveluja.

Henkilöliikennealan toimitotehtävistä Heidillä on vankka 13 vuoden kokemus. Hän on ollut Vantaan kaupungin palveluksessa 1980-luvun puolivälin jälkeen toteutetussa seutulippu-uudistuksessa, Oy Liikenne Ab:lla sihteerinä, Bussipalveluilla myyntineuvottelijana, Nurmijärven Linjalla toimitoimistosihteerinä ja ajorjelijänä, Kovanen Yhtiöillä ryhmäesimiehenä ja Taksi Mäkisellä toimitoimistosihteerinä.

– Bussialalla olen saanut tehdä monipuolisia tehtäviä. Taloushallinnon tehtäviä on aina ollut kyljessä kiinni, Heidi kuvaa.

Henkilöliikenneuran jälkeen mahtuu toinen 13 vuotta uusmedian ja digitaalisten ratkaisujen maailmaa.

Ja nyt takaisin kotiin, henkilöliikenteen pariin. Veolialla Heidi sanoo aloittaneensa hyvillä mielin.

– Pääkonttorilla on matalan kynnyksen ovet ja helposti lähestyttäviä, mukavia ja auttavaisia työtovereita. Varikkojen esimiehiltä tuntuu myös saavan hyvin neuvoja ja ohjausta. Onneksi ja ilokseni opastajani on nimenomaan Riitta. Hänestä täytyy vain todeta, että se käy, kun osaa!

Lopuksi vielä – mikä on Heidin motto?

– Asiat järjestyvät aina, tavalla tai toisella.

*Pekka Paloranta*



Työkaverit Heidi ja Riitta 1980-luvun lopussa firman juhlaillallisella... ja muutamaa vuotta myöhemmin pääkonttorin edustalla.

## Kehitytään yhdessä!

Työyhteisön hyvinvointi on yhteinen asiamme. Ja samalla myös edellytys sille, että työt sujuvat tuloksellisesti.

Veolialla on kolmisen vuotta ollut käynnissä Deep Lead -valmennus, jonka avulla kehitetään toimihenkilöiden vuorovaikutustaitoja. Tavoitteena on sitoutuminen taitojen kehittämiseen, ei vain itsensä vaan koko työyhteisön hyväksi.

Valmennukseen osallistujat keräsivät lähipiiriltään valmennuksen aikana henkilökohtaisen, ns. 360-profiilin, jossa palautetta annettiin vastaamalla noin 30 kysymykseen. Profiiliin tarkoituksena on tunnistaa henkilön kehityskohteet. Itsearvion ja saadun palautteen pohjalta jokaiselle laadittiin kehittämissuunnitelma, joka kiteytettiin kehittämissuunnitelma.

Kehittämissuunnitelma ei tarkoita, että asiasisältö olisi henkilöllä välttämättä huonolla yleisastolla vaan lause kertoo asiakokonaisuuden, johon valmennettava haluaa itse erityisesti kiinnittää huomiota omien vuorovaikutustaitojensa parantamiseksi. Henkilökohtaisuus näkyy myös lauseiden erilaisuudessa, osa kertoo lukijalle



*Yksi valmennuspäivä oli pääkonttorilla helmikuun lopussa. Ryhmä yhteiskuvassa valmentajiensa kanssa. Deep Lead Oy:n kouluttajat etualalla vasemmalta lukien Jarno Kelo, Tommi Kinnunen ja Antti Keskitalo.*

kaiken, osa ei suoraan avaudu. Parhaimmillaan kehittämissuunnitelma kulkee kaikkien mukana kaikkialla, ei vaan työpaikalla. Ja voi muuttaa muotoaan ajan kuluessa.

Tälle sivulle on koottu osa

veolialaiset kehittämissuunnitelma. Deep Lead-koulutettavat on jaettu useisiin ryhmiin, joiden valmennus etenee eri rytmissä eivätkä kaikki ole vielä siinä vaiheessa, jossa kehittämissuunnitelma on valmiina. Kehittämissuunnitelma

seiden julkaiseminen haastaa kaikki mukaan ottamaan lauseet jokapäiväiseen elämään.

*Pekka Paloranta*

Ahola Satu  
Back Tuire  
Hagberg Jukka  
Hietanen Mika  
Hämäläinen Tommi  
Juselius Ville  
Katajisto Päivi  
Korhonen Seppo  
Koskinen Kimmo  
Lahtinen Milla  
Lartama Sari  
Luotonen Susanne  
Meriläinen Kimmo  
Naakka Pami  
Nieminen Jukka  
Nuutinen Seppo  
Nyholm Sven  
Nykänen Juha  
Roth Tom  
Ruusuvirta Kimmo  
Savolainen Jaan  
Savolainen Anneli  
Sihvonen Tero  
Sillman Kari  
Syrjänen Esa  
Tiikkaja Lasse  
Tikkanen Jussi  
Tuokila Aku  
Tyllilä Katri  
Vares Jaan  
Virtanen Silvo  
Värva Elli

*Pallotellaan  
Katse rohkeasti eteenpäin  
Keskity olennaiseen  
Kiitä ja kehu  
Saatan loppuun sen minkä aloitan  
Käytän aikaa keskusteluun  
Kysy, kun on kysyttävää – kehitytään yhdessä  
Rauhoitu, kuuntele, keskity  
Asioiden tekeminen näkyväksi  
Innostun, siis innostan – en epäile itseäni  
Arvostan – siis autan  
Annan enemmän tilaa toisille  
Priorisoi – asiat tärkeysjärjestykseen  
Reagoi onnistumisiin  
Mieti ensin, sano sitten  
Yhteispeliä/yhteistyötä  
Asetun toisen asemaan  
Kuuntelen ja annan tilaa  
Kalenteri kuntoon  
Innostusta enemmän  
Pikkuhiljaa eteenpäin  
Kannustan  
Maltti on valttia  
Vähemmän riittää – karsin kuulumattomia töitä  
Tee se nyt heti. Mieti kuitenkin ensin.  
Load and make ready  
Kuuntele ja opi  
Kannustan tavoitteisiin  
Arvostan ja perustelen  
Positiivisuus, kannusta  
Kuuntelen uusia asioita  
Keskityn oleelliseen*