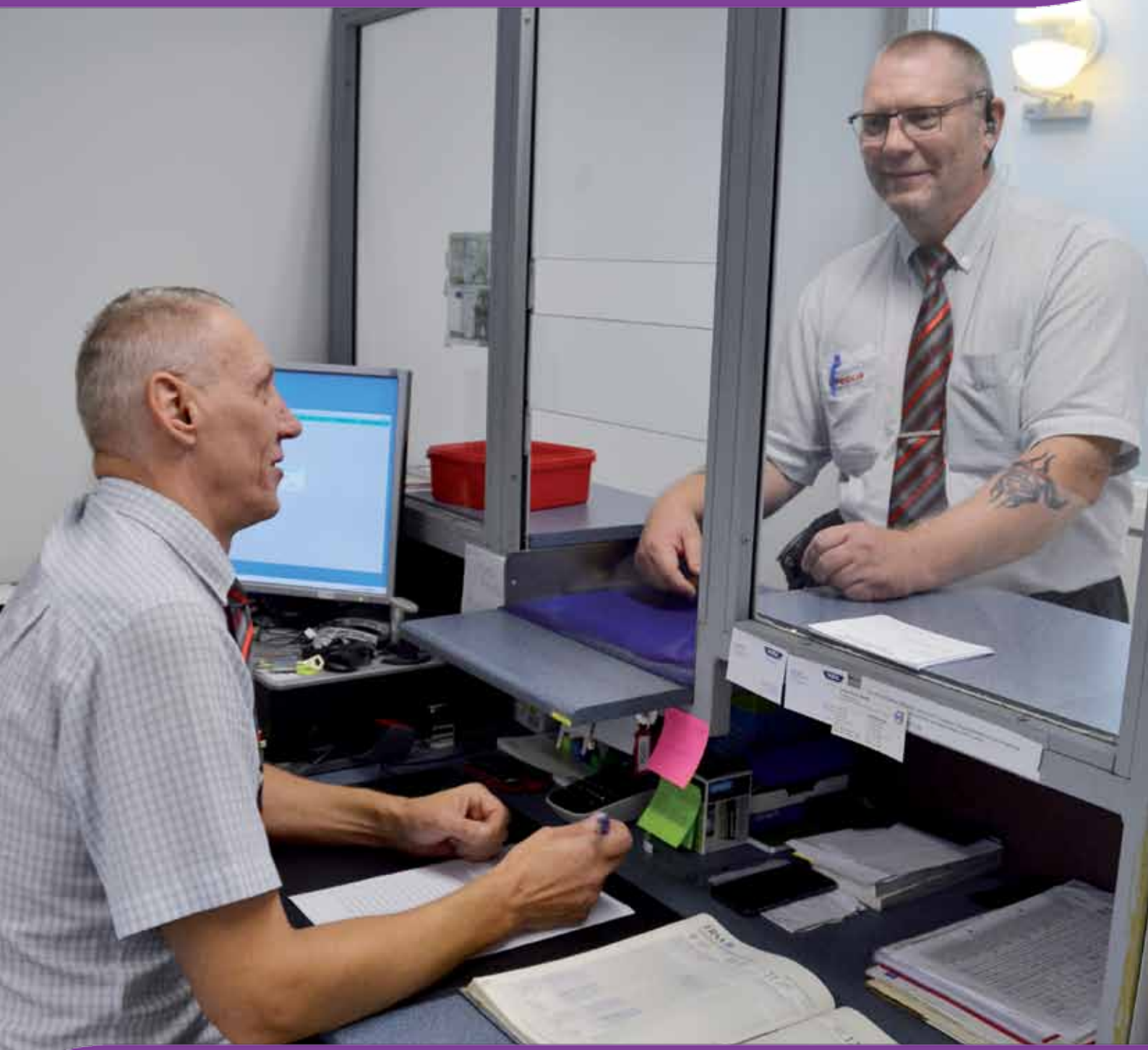
Vetra 3

Veolia Transport Finlandin henkilöstölehti

Numero 3 2013



Kyllä järjestyy!

Veolia Transportin pääkaupunkiseudun yhtiöissä työskentelee kymmenkunta ajojärjestelijää. Näillä monipuolisilla ammattilaisilla on keskeinen rooli siinä, että pyörämme pysyvät pyörimässä. Koskelan varikolla ajojärjestelijän tehtävissä on linja-autonkuljettaja Jaan Vares (vas.), joka selvittää linja-autonkuljettaja Jari Tuomen kanssa päiväohjelmaa. Lisää sivulla 4. Kuva Pekka Paloranta.

Yhdessä siivet kantavat

Kesä tuli, oli ja meni – se on siis syksy. Ja minkälainen syyskuun alku meillä on ollutkaan. Tätäkin kirjoittaessani aurinko porottaa kirkkaan siniseltä taivaalta kuin keskikesällä konsanaan, täällä Vantaalla toimiston pihalla pääskysten poikaset tekevät vielä viimeisiä lentoharjoittelujaan ennen muuttomatkalle lähtöään.

Muuttomatkalle lähti toimitusjohtajamme Jannekin. Ei Afrikkaan niin kuin pääskymme suuntaavat vaan Rantasalmelle vain, omaan yritykseensä toimitusjohtajaksi ja jokapaikan höyläksi. Onnea Jannen uusille urille ja kiitoksemme kuluneista vuosista. Paljon sait aikaiseksi.

Tämä on toinen kerta Veolialla ollessani, kun potkaisen toisen korkokengän jalastani ja astun sillä väliaikaisesti toimitusjohtajan jälkeensä jättämään saappaaseen. Osaatte varmaan kuvitella kuinka ontuvaa moinen askellus välillä on. Askelten pituus ei ole suuren suuri, mutta eteenpäin mennään. Olen ottanut mieluusti vastaan tarjotun pestin, onhan se oiva tilaisuus katsoa asioita toisesta näkökulmasta ja myös tärkeä muistutus minulle siitä, että jokaisen luvun takana on iso määrä ihmisiä.

Jannen aikakaudella saimme paljon aikaiseksi, mutta paljon meille jäi vielä tehtävää, että olemme tulevilla tarjouskierroksilla kilpailukykyisiä. Suuri osa pääkaupunkiseudun liikennöintisopimuksistamme olisivat olleet päättymässä elokuussa 2014, mutta linkitettynä Kehäradan ja Länsimetron valmistumiseen ja käyttöönottoon olemme sopineet 1-2 jatkovuodesta, jolloin tarjouslaskenta jakautuu pääasiassa kahdelle seuraavalle syksylle. Tämä helpottaa paineita mahdollista omistajanvaihdostakin odotellessa.

Pariisin emoyhtiön luotsaama myyntiprosessi jatkuu taas ranskalaisten kesälomien jälkeen. Tavoitteena on saattaa kaupat loppuun tämän vuoden loppuun mennessä ja ilokseni voin kertoa, että Suomen toiminnoista ollaan edelleen kiinnostuneita. Näin ollen uskallan toivoa, että saamme uuden omistajan, jonka myötävaikutuksella voimme kehittää liiketoimintaamme parhaalla mahdollisella tavalla.

Meillä jokaisella on oma tuikitärkeä panoksemme nykyisessä ja tulevassa toimintaympäristössä. Jos matkustajan tai tilaajan näkemykset toimintamme luotettavuudesta ja laadusta poikkeavat olennaisesti siitä, miten päivittäisen työmme hoidamme, ei minun päätäni vaadita ensimmäiseksi vadille vaan tulilinjalla olette te - kuljettajat, asentajat ja työnjohto. Koska elämä ei ole reilua. Onneksi teitä on tuvat täynnä alan ammattilaisia, jotka pystytte arvioimaan omaa työtänne, tekemään tarvittavia korjausliikkeitä ja hiomaan taitoja ihan niin kuin pääskysemme pihalla ennen muuttomatkan haasteita. Yksin ei pärjätä, yritetään siis yhdessä. Minun pääskysparveni olette te.

Hyvää alkanutta syksyä ja nokka kohti taivasta!

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 4/2013 ilmestyy joulukuussa.
Aineistot toimitukselle 25.11.2013 mennessä.

Transdev TUNNUSLUKUJA

* Toimii 21 maassa kaikissa maanosissa.
* Palveluksessa 95 000 ihmistä.
* Liikevaihto 7,9 miljardia euroa (v. 2012).
* 13 eri liikennemuotoa.
* 48 000 ajoneuvoa.
* 23 raitiotieverkostoa

Ei törmäillä tänään!

Vanha bussin numerokilpi tervehtii Espoon varikolla työmaalle tulevia. Mutta mikä olikaan linja 4? Ja miksi kilvessä on parin päivän päästä lukema 6 – tai voi siinä olla nollakin...

Linjakilven lukema kertoo, kuinka monta kolaritonta päivää varikon autoille on kertynyt. Lukemaan otetaan huomioon vain ne tapaukset, joissa syy on ollut Veolian kuljettajassa. Ja kun kolahtaa, lukema putoaa nollille.

Höysteeksi lukeman kanssa on ilmoitustaululla tarjolla kuvia kolhuista hintalapuilla varustettuina.

Kilven ja kuvien tarkoitus on herättää kuljettajat valppauteen, jotta kolareilta vältyttäisiin. Kolareista aiheutuu nimittäin valtavat ylimääräiset menot, jotka kaikki nakertavat tulosta ja samalla yhteistä hyvinvointia.

Heinäkuussa paikalleen asennettu on kyllä huomattu, kertoo Espoon liikenteestä vastaava johtaja **Tom Roth**.

– Kommentteja on tullut. Jotkut ovat purnanneet, että kilpi aiheuttaa lisää stressiä. Pääsääntöisesti idea on otettu myönteisesti vastaan. Joku totesi, että ”herrajestas, emmekö muka pysty edes viiteen päivään, Tom mainitsee.

– Hyvä idea tämä on, vakuuttavat numerokilven luona linja-autonkuljettajat Arto Hirvelä (vas.) ja Jari Kivi.

Toki Espoossa on pystytty parempaan. Tomin mukaan kesällä oli huristeltu jopa 13 päivän kolariton putki.

Kallista kolarointia

Vuonna 2012 pääkaupunkiseudulla kirjattiin yli 700 Veolian busseille sattunutta vahinkoa.

– Veolia oli syyllinen osapuoli yli 430:ssa tapauksessa, kertoo vahinkokäsittelijä **Susanne Luotonen**.

Susannen mukaan molemmat luvut ovat kuitenkin todellisuudessa suurempia, koska toimipisteillä on erilaiset kirjauskäytännöt.

– Kaikki vahingot eivät päädy vakuutusyhtiölle, vaan ainoastaan sellaiset, joista joudumme korvaamaan jotain, Susanne lisää.

Rahaa vahinkoihin, kolhuihin ja kolareihin on kuitenkin mennyt hirvittäviä summia.

– Pienin korvattava vahinko on ollut auton pieni kolhaisu, joka maksoi 500 euroa. Vastaavasti suurin summa oli peräänajosta maksettu 27 600 euroa.

– Suurin henkilövahinkoon liittyvä korvaus tuli maksettavaksi, kun matkustaja kaatui äkkijarrutuksessa. Korvaus oli 56 500 euroa.

Tyypillisimmät vahingot ovat henkilövahinkoja, terminaaleissa ja varikolla sattuneita vahinkoja, osumia liikennemerkkiin, pylväisiin tai katoksiin sekä osuminen pysäköityyn autoon. Vaaranpaikkoja ovat myös ojat, penkat ja korokkeet, joissa sattuu paljon kolhuja.

– Vaikka peräänajoja onkin määrällisesti puolet vähemmän kuin esimerkiksi osumia liikennemerkkeihin, peräänajoista tulevat laskut ovat todella kalliita, muistuttaa Susanne.

Pekka Paloranta

Päivistä vt. toimitusjohtaja

Veolia Transport -yhtiöiden vt. toimitusjohtajana toimii toistaiseksi talousjohtaja **Päivi Katajisto**. Päivi on aloittanut työnsä talousosastolla vuonna 2001.

Veolia Transport Vantaan palveluksessa on toukokuussa aloittanut vahinkokäsittelijä **Anneli Savolainen**.

Lähes kaikilla ammattipätevyyskortti

Veolian kuljettajat ovat valmistautuneet hyvin ammattipätevyys-direktiivin vaatimuksiin. Siirtymäajan päättymisen kynnyksellä koulutukset oli käytynä ja ammattipätevyyskortti hankittuna yli 92 prosentilla kuljettajista.

Täydennyskoulutukset piti olla käytyinä 10. syyskuuta mennessä. Linja-auton ammattimainen ajaminen ei ole enää ollut sallittua tuon päivämäärän jälkeen, mikäli koulutustunnit eivät ole hyväksytysti suoritettuina ja asianmukaisesti kirjattuina.

Uudet nettisivut avattu

Veolia Transportin suomalaisten yhtiöiden nettisivut ovat uudistuneet. Sivut ovat rakenteeltaan hieman erilaiset kuin aiemmat. Värimaailma noudattelee Veolian tuttua punavalkoista, joka vallitsee myös Transdevin nettimaailmaa.

Uutta on myös entistä ajankohtaisempi ote. Sivuille tuotetaan uutis- ja muuta infomateriaalia tiuhemmin kuin ennen.

Sivut löytyvät osoitteesta:
www.veolia-transport.fi

Ilmoita viat heti!

Turvallisuuden ja liikennepalvelujemme luotettavuuden turvaamiseksi ilmoita heti, jos havaitset käytössäsi olevassa bussissa vikaa tai muuta korjattavaa. Samoin kaikki pienetkin kolhut pitää aina ilmoittaa esimiehelle.

– Vikoja tai vaurioita ei kannata vähätellä eikä siirtää seuraavan kuljettajan murheeksi. Ongelma tulee varmasti jossain kohdin uudestaan vastaan, sanoo tekninen johtaja **Janne Kokkarinen**.

Asianmukaisesti ja mahdollisimman tarkasti täytetty vikailmoitus on kullan arvoinen asiakirja.

– Usein vika voi pahentua ja muuttua paljon alkuperäistä tilannetta kalliimmaksi, jos sitä ei korjata ajoissa. Kustannukset lisääntyvät entisestään, jos matka keskeytyy auton hajottua ajokunnottomaksi. Tällöin joudumme korvaamaan myös ajamattomasta vuorosta aiheutuvan sakkomaksun, painottaa Janne.

- Nyrkkisääntö on, että turvallinen bussi on myös edullinen käyttökuluiltaan.

Korjaamoiden kuormitustilanne vaikuttaa siihen, miten pian viat saadaan korjattua ja auto takaisin liikenteeseen.

– Korjaamon pitää joka tapauksessa aina reagoida vikailmoitukseen ja hoidettava asia kuntoon. Jos korjaaminen pitkittyy, se ymmärrettävästi tuskastuttaa kuljettajia, Janne sanoo.

Ambassadorit kylässä

Veolia sai HSL:ltä luvan testata kahden viikon ajan Helsingin sisäisessä liikenteessä linjalla 55 uusvanhoja VDL Ambassador -kaupunkibusseja.

Nämä nykyisin Porissa käytössä olevat A1- luokan Bussit hankittiin Veolia Westin käyttöön toukokuussa, ja niitä koekäytettiin heinä- elokuun vaihteessa. Kaksi ovea riitti kesäliikenteessä ja pääpaino testissä olikin kulutuksen seuranta.

Testin tulokset olivat lupaavia ja auto vakuutti muutenkin toiminnallaan.

Janne Kokkarinen

Moottorin murina kuuluu eläkepäiviinkin

Veolia Transport Espoon ajojärjestelijä **Leif Pettersson** (63) lähti loppukesästä eläkkeelle. Moottorien hyrinää, murinaa ja pärinää mies ei kuitenkaan hylkää, vaan pääsee nauttimaan niistä entistä paremmin. Ja mahtuvat miehen äänimaisemaan yhä myös bussin moottorin tuottamat sulosoinnut...

Lefa nimittäin ei suinkaan jäänyt laakereilla loikoilemaan kotiin, vaan jatkoi suoraan työntekoa Veolian palveluksessa linja-autonkuljettajana. Sarjoja ajamaan hänet kutsutaan tosin vain tarvittaessa, mutta tarvetta oli ainakin heti eläkepäivien aluksi.

– Eivät ne kai ole huonoa tykänneet, kun vieläkin päästivät hommiin, Lefa nauraa.

– Ja on se mielenterveydellekin parempi , kun on jotain tekemistä. Ja tässä voin tulla töihin silloin, kun itselle sopii. Hyvillä fiiliksillä tässä jatketaan.

Lefa on Espoosta syntyisin ja aloittanut työnteon jo poikasena. Pitsehitsaajaksi hän opiskeli 14-vuotiaana, mutta vaihtoi pian huoltomieheksi Teboilille ja edelleen huolintaliikkeeseen apumieheksi. Kun 18 vuotta tuli täyteen Lefa ajoi heti kuorma-autokortin, minkä jälkeen autoala vei mukanaan.

– Moottoripyörästä luovun sitten, kun en enää pysty sillä ajamaan, Lefa vakuuttaa uljaan 1500-kuutioisen Kawasakinsa satulassa.

Kilometrejä on kertynyt melkoinen jono kuormurin, rekan, taksin ja tietysti bussin ratissa.

Espoon kirjoille Lefa tuli syksyllä 1997. Alkuvuodet vierivät kuljettajan tehtävissä, ja päivätankkauksiakin kuului toimenkuvaan.

Viimeiset kahdeksan vuotta Lefa toimi ajojärjestelijänä ja tykkäsi kovasti työstään.

–Viihdyin kyllä, ihan hyvä homma se oli. Espoossa on aina ollut hyvä yhteishenki. Kuljettajien kanssa tulin toimeen ja ymmärsin heitä, kun olin itse ollut niin kauan kuljettajana. Voi olla, että olin työnantajan mielestä liian lepsu, Lefa hymyilee.

Toki ajojärjestelijän työssä on ollut myös pulmalliset päivänsä.

– Haastavia hetkiä olivat ne, kun piti löytää 20 kuljettajaa sarjoille ja vapaana oli vain kolme... Välillä on ollut myös autoista pulaa. Mutta niin vain lähdöille tekijät ja työkalut löytyivät.

Ajojärjestelijän työajat eivät välttämättä ole helpoimmasta päästä.

– Kyllä pyhäpäivystykset ovat edelleen olla rankkoja. Voi olla ettei nukkumaan pääse lainkaan.

Lefa tuskin käyttää eläkepäiviään vanhojen univelkojen kuittaamiseen. Harrastuksissa riittää vauhtia moneen menoon.

Moottoripyörällä matka taittuu maanteillä mukavasti, ja vedenpäällistä vauhdin hurmaa tarjoaa yhteinen minivenehharrastus tyttärenpoika Jonin (18) kanssa. Aika kuluu rattoisasti veneitä yhdessä rakennellessa ja kilpailumatkoilla.

– Olen minäkin päässyt ajamaan. Kovaa ne menevät, toistasataa kilometriä tunnissa.

Rauhallisempia vapaa-ajan tahteja tarjoaa puolestaan mökkielämä Tammisaaren tuntumassa, jossa pääsee myös kalastelemaan. Ja ei puuha lopu kotona, idyllisessä Lasilaaksossakaan. Pihapiiristä löytyy muun muassa Lefan vaimon isoisän, tunnetun seppä Tallbergin paja suurine ahjoineen ja työkaluineen.

Pekka Paloranta

Ajojärjestelijöitä työssään

– Työtahti on kovempi kuin ennen. Hektisimmät hetket koetaan aamuisin puoli seitsemän ja yhdeksän välillä sekä iltapäivällä kolmesta viiteen, kun kaikki kuljettajat ja autot ovat menossa. Näin tuumivat suurimmalla varikolla eli Tuupakassa ajojärjestelijöinä työskentelevät Tero Sihvonen (vas.) ja Juhani Tikkanen.

- Sellaista pyörittämistä tämä on, jotta saadaan henkilökunta ja oikeat autot oikeille linjoille pyörimään, Juhani määrittelee.

Ajojärjestelijän työtä Tuupakassa tekee myös linja-autonkuljettaja Silver Varendi (oik.).

Hakunilassa ajojärjestelyä hoitavat linja-autonkuljettaja Elli Vârva sekä Ville Juselius. Veolian kummioppilaisiin lukeutuva Ville jatkaa vielä opintoja työn ohessa ja aikoo ensi vuonna valmistua liikenneinsinööriksi. Hän aloitti ensin Tuupakassa toukokuussa ja siirtyi alkusyksystä Hakunilaan.

– Hyvältä tämä Hakunila vaikuttaa, kommentoi Ville.

– Viihdyn hyvin Tattarisuolla ja työssäni, joka on itsenäistä. Täällä on uudet ja viihtyisät varikkotilat sekä mukava työporukka, sanoo ajojärjestelijä Kimmo Meriläinen, jolle ovat tuttuja myös Tuupakka ja Hakunila. Niihin verrattuna Tattarisuon työyhteisö on pienempi ja tiiviimpi. Haasteet olivat hänen mukaansa kovimmillaan toiminnan alkaessa vuodenvaihteessa, kun lähdettiin liikkeelle uudella varikolla, kalustolla ja kuljettajilla. Nyt ajojärjestelijää askarruttavat eniten kuljettajien monikulttuurisuuteen liittyvät haasteet ja etenkin kielelliset ongelmat puhelimessa. – Kuvassa Kimmo tutkii ajo-ohjelmaa linja-autonkuljettaja Zenun Elezajin kanssa.

– Minulla on yhdeksän eri ammattia, sanoo leikkisästi linja-autonkuljettaja Jaan Vares (vas.), joka hoitaa ajojärjestelijän tehtäviä Koskelan varikolla. Ajojärjestelyjen lisäksi mies ajaa itse, hoitaa pesuja, tankkauksia sekä tilityksiä. Tulkkinakin mies on tarvittaessa, koska osaa kuutta eri kieltä. Ja aamuisin Jaan keittää kahvit valmiiksi kuljettajille.

– Aamu on kaikkein tärkein, että saadaan päivä lähtemään kunnolla liikkeelle. Meillä monet kuljettajat tulevat varikolle hyvissä ajoin ennen vuoron alkua. Silloin jää aikaa rauhallisesti valmistautua päivään. – Kuvassa Jaan neuvonpidossa linja-autonkuljettaja Jari Tuomen kanssa.

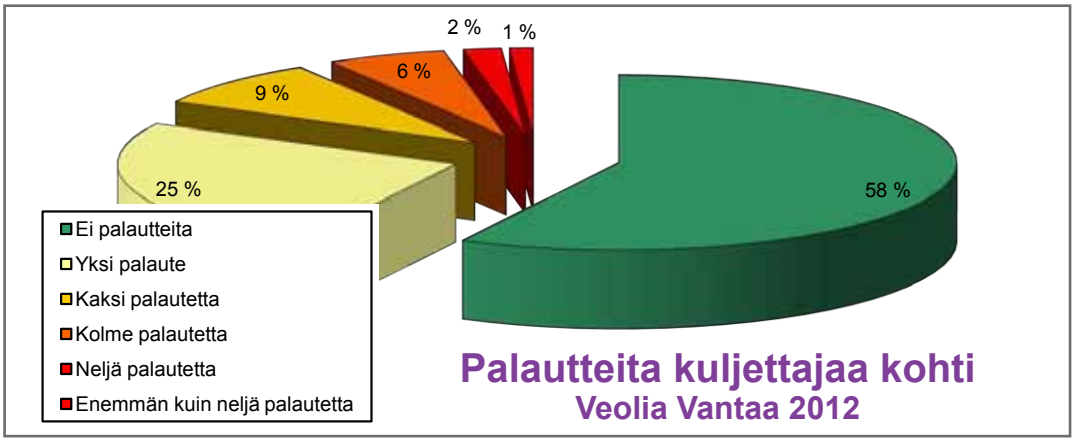
Positiivinen palaute on kaikkien ulottuvilla

Myönteisiä palautteita on kiva saada: työhösi ollaan oltu tyytyväisiä. Veoliankin kuljettajat saavat usein positiivisia palautteita asiakkailta. Kielteistä palautetta on kuitenkin tunnetusti helpompi antaa kuin myönteistä. Niinpä negatiivisia palautteitakin tulee valitettavasti enemmän kuin positiivisia.

Kaiken lisäksi ne kasautuvat yleensä samoille kuljettajille. Jos palautteita alkaa tulla usein, niiden saajan kannattaa varmasti miettiä asiaa tarkemmin.

Kielteisessäkin palautteessa piilee nimittäin myönteinen ydin: sen ansiosta voi kehittyä omassa työssään.

- Tässä on kyse yhteisistä eduista. Haluamme aina auttaa kuljettajiamme. Jos kuljettajasta tuntuu, ettei yksin löydä perimmäisiä syitä palautteisiin, kannattaa kääntyä esimiehen puoleen. Yhdessä miettien konstit voivat löytyä helpommin, kannustaa liikenteestä vastaava johtaja J**uha Nykänen**.



Suurin osa ei saa palautteita

Palautteisiin liittyy monia uskomuksia ja kaupunkilegendoja. Useimmin kuultuja väitteitä on, että kaikkihan noita kielteisiä palautteita saavat. Väite ei kuitenkaan pidä paikkaansa.

Oheinen Veolia Transport Vantaan vuoden 2012 tilastoihin perustuva kaaviokuva kertoo varsin selvästi, että kymmenesosa henkilöstöstä saa lähes puolet palautteista. Enemmän kuin neljä palautetta kerää yksi prosentti kuljettajista.

Toimintatapojaan ongelmatilanteissa kannattaa pohtia: tuliko asiakkaalle sanottua turhan kärkevästi silloin, kun olisi ollut viisaampaa jättää kokonaan vastaamatta?

Tai tuliko tehtyä harkitsematon liike liikenteessä, joka yhdessä firman nimen kanssa jäi taatusti muiden tielläliikkujien mieleen?

Tuliko painettua kaasujalkaa liian räväkästi, minkä seurauksena jarrupoljinta joutui rampaamaan kovalla voimalla...

Viime vuoden tilaston mukaan noin 60 prosenttia kuljettajista pystyi tekemään työnsä siten, ettei asiakaspalautteita tullut lainkaan.

He onnistuvat vuodesta toiseen tekemään työnsä niin, ettei asiakkaalla ylity kynnys antaa palautetta.

Vahinkoja sattuu toki kaikille, ja jokainen voi tällaisen tapauksen takia saada palautetta.

– Tyypillinen tällainen tapaus on, että asiakas yrittää juosta juuri pysäkiltä lähdössä olevaan bussiin. Palautteessa todetaan, ettei kuljettaja ottanut pysäkiltä kyytiin eikä edes katsonut pysäkin suuntaan. No eipä tietenkään, kun piti katsoa vasemmasta peilistä sopivaa hetkeä päästä liikenteen sekaan, Juha kuvaa.

Valtaisa taustatyö

Yksi harhaluulo on, että kuljettajalle välittyvät kaikki häntä koskevat palautteet.

– Veolia Vantaa sai viime vuonna 1170 palautetta. Kuljettajan näkemystä tapahtuneeseen kysyttiin 370 kertaa. Palautteenkäsittelijämme selvittivät siten suurimman osan itse ilman, että kuljettaja sai edes tietää koko asiasta, Juha sanoo.

Täystyöllistetyt palautteiden käsittelijät joutuvat selvittämään jokaisen palautteen. Taustatyötä tehdään huikean suuri määrä.

Tärkeä työkalu on esimerkiksi Buscomin taustajärjestelmä, josta monet asiat selviävät.

Joskus palautteen antajalle joudutaan kertomaan, että hän kerta kaikkiaan on väärässä. Vuoro ei ollut myöhässä tai lähtenyt etuajassa; matkustaja itse oli väärällä pysäkillä; Veolia ei edes aja kyseistä linjaa.

Mittavan selvitystyön seurauksena alkuperäisestä määrästä jäi siis jäljelle noin kolmannes, johon oli kysyttävä kuljettajan näkemys.

Työnantaja ei ilkeile

Ja kun kuljettajan mielipidettä kysytään, siitä ei kannata loukkaantua:

– Kuljettaja saattaa luulla, että työnantaja syyttää häntä tapahtuneesta. Siitähän ei missään nimessä ole kyse, vaan haluamme kuulla hänen näkemyksensä, Juha painottaa.

Eikä työnantaja ”sano ilkeästi”. Palautteessa olevat sanamuodot on lainattu sen antajalta eli yleensä asiakkaalta.

Rankimmat ryöpyt joutuvatkin kokemaan juuri palautteita käsittelevät ihmiset, joiden korville kiukku tulee usein tuoreeltaan.

– Välillä palautteen antajia joudutaan jopa rauhoittelemaan, jotta varsinainen asia faktoineen saadaan esiin ja voidaan aloittaa selvitystyö.

Kaikki palaute on nimittäin selvitettävä – myös tilaajan vaatimuksesta. Palautteen antajalle on annettava kahden päivän kuluessa ensimmäinen vastaus, joka voi jo sisältää asiaa koskevan selvityksen. Tai sitten kertoa, että palaute on vastaanotettu selvittelyä varten.

– Toinen vastaus on annettava kahden viikon kuluessa. Muussa tapauksessa joudumme maksamaan sakkoa HSL:lle, Juha muistuttaa.

Kun asia saadaan selvitettyä, tulos kerrotaan palautteen antajalle.

– Jos olemme mokanneet, pyydämme anteeksi. Yleensä asiakas on tyytyväinen siihen, että on tullut kuulluksi asianmukaisesti ja hänen palautteensa on otettu vakavasti.

Pekka Paloranta

Kiitos, kuljettaja!

Seuraavassa poimintoja positiivisista palautteista vuodelta 2013. Viestit ovat saapuneet sähköpostilla, puhelimitse sekä kirjepostina.

Rotevan näköinen 40-50-vuotias mies. Hänen kyydissään oli erittäin miellyttävä olla! Hän ajoi LEMPEÄSTI ja TASAISELLA KAASULLA. Sellainen ajotyyli kertoo, että hänellä on myös KAUNIS ASENNE TYÖHÖN. Toivotan kaikkea hyvää tälle kuljettajalle!

Kuljettaja antoi jalankulkijan mennä suojatien yli ensin! Asiakas hämmästyi positiivisesti, Kirkonkyläntiellä ei yleensä anneta jalankulkijoiden mennä suojatien yli. Bussissa oli numero 1212 ja se oli menossa Malmin aseman suuntaan, klo 10:30 Kirkonkyläntien jossakin kohtaa :)

Bussinkuljetteja jäi odottamaan äitiä joka oli 3 lapsen kanssa, yksi oli kärryissä. Nainen juoksi kauempaa ja lapset eivät kerenneet samaa tahtia mutta kuljettaja odotti rauhallisesti. Ihana nähdä että maailmassa vielä välitetään! Kiitos kuljettaja:)

Olin kyynersauvojen kanssa nousemassa koivukylän ostoskeskuksen pysäkiltä bussiin ja kun kuljettaja näki että olin tulossa bussiin.hän oikein niiasi koko bussin että pääsin kaduntasolta suoraan bussiin.toivotavasti tämä kuljettaja saa jonkun hyvän palkinnon hyvästä asiakaspalvelusta. oli hyvä kokomus matkaustaa bussilla liikuntarajoiteisena.

Oli ihana huomata että kuljettaja lakaisi ylimääräiset hiekat bussin lattialta pois eikä kenenkään tarvitse ainakaan vierivään hiekkaan liukastella.

Hyvän asiakaspalvelun ei tarvitse olla punaista mattoa ja shampanjaa. Riittää kun kuljettaja tervehtii ja katsoo asiakasta: harvinaisia taitoja tänä päivänä. 633 Korson Suojalantieltä Helsinkiin kuljettajalle kiitos hyvästä asiakaspalvelusta. Ystävällisen tervehdyksen lisäksi sain vielä neuvoja.

Kaksi uutta sähköbussia tulossa

Mittava eBUS-sähköbussihanke saa kohta uutta virtaa. Lokakuun lopussa Veolialle saapuu koekäyttöön kaksi tuliterää sähköbussia, jotka molemmat ovat ulkoisesti täysin normaalien bussien näköisiä ja täysimittaisia. Kumpikin bussi on HSL-tilaajaväreissä ja muutenkin varusteltu sopimusliikenteen ehtojen mukaisesti.

Sähköiset uutuudet saapuvat Kiinasta. Eurooppalaista suunnittelua edustaa Ebusco-sähköbussi, josta saatiin esimakua jo viime keväänä. Auto oli viikon verran tehtaan testiajossa HSL:n vuoroilla ja toimi erinomaisesti.

Toisen sähköbussin on valmistanut kiinalainen megaluokan monialayritys BYD. Sähköbussien tekijänä BYD on yksi maailman kokeneimmista, ja sen tuotantolinjoilta on valmistunut jo satoja sähköbusseja.

Veolian ensimmäisen sähköbussi saapui koekäyttöön vuosi sitten Portugalista. Pääasiassa lentokenttäkäyttöön suunnitellun Caetano 2500 EL:n ensimmäinen vuosi testikäytössä oli täynnä vastoinkäymisiä ja pakkasesta johtuvia ongelmia todettiin paljon. Tosin ilmojen lämmettyä auto alkoi keväällä toimia luotettavammin.

Autoa on kesän aikana paranneltu ja tekniikkaa päivitetty. Syyskuussa päästiin taas liikkeelle, ja muutama viikko on sujunut aivan mallikkaasti.

Veolialle on tulossa vielä neljäskin sähköbussi, jota koskeva tilauspäätös tehdään lähiaikoina.

Pikkuinen Rampini-sähköbussi sopi mainiosti Porvoon vanhan kaupungin katukuvaan ja selviytyi ongelmitta myös haastavista osuuksista eli jyrkistä laskuista sekä kapeista kujista. Sähköbussia kuljettivat pääasiassa Veolian Anders Salm Tattarisuolta ja Ari-Pekka Kaksonen Hakunilasta.

Pikkuinen ilahdutti Porvoossa ja Turussa

Veolia oli heinäkuussa mukana myös Porvoon kaupungin ja Siemensin kanssa yhteisessä kokeilussa, jossa italialaisen Rampinin valmistama sähköbussi ajoi kolmen viikon ajan Porvoon Kirkkotorin ja Taidetehtaan välillä.

Kyyti oli matkustajille ilmaista, ja niinpä asiakkaita riitti välillä tunkuun asti. Veolialla eBUS-hankkeesta vastaavan johtaja Sami Ojamon mukaan Porvoon-kokeilu onnistui erinomaisesti: auto toimi moitteettomasti ja kaikki osapuolet olivat erittäin tyytyväisiä.

Veolia valloitti toisen uuden kaupungin heti perään, kun sähköbussi siirtyi ajamaan Turkuun viikon ajaksi. Turussa huristeltiin linjalla 1 Kauppatorin ja sataman välillä eli muutaman kilometrin sivua.

Autoon asennettiin maksupäätteet ja kortinlukijat. Se kulki normaalin vuoroliikenteen seassa aamusta myöhäiseen iltapäivään ja palveli kaikkia matkustavaisia. Matkassa kulki mukana tarkastaja, joka hoiti rahastuksen.

Turussa sähköbussia ajoi Veolia Espoon kuljettaja Mikko Loimusto, joka oli työrupeamaansa oikein tyytyväinen.

- Minulle jäi positiivinen fiilis. Sähköbussi oli kuljettajalle helppo ajettava, mikä on työn kannalta aina positiivinen juttu. Auto lähti liikkeelle tasaisesti ilman nykäisyä ja kulkukin oli tosi tasaista.

- Virtakin riitti akuissa yllättävän hyvin. Päivän päättyessä mittari näytti yleensä, että jäljellä on vielä 70 prosentin kapasiteetista.

Mikko vastasi myös auton latauksesta, jota varten tallipaikalle oli tuotu auton oma latausasema.

- Siinäkään ei ollut mitään ongelmaa. Piti vain muistaa, missä järjestyksessä asiat tekee.

ECV ja eBUS etenevät

eBUS on osa laajempaa sähköisten hyötyajoneuvojen ECV-hankekokonaisuutta, joka starttasi runsas vuosi sitten.

- Osahankkeet ovat edenneet hyvin ja kehitystyö jatkuu tiiviinä. Asiaan liittyvä seurantaseminaari pidettiin juuri äsken syyskuun puolivälissä, Sami Ojamo kertoo.

Lue lisää eBUS- ja ECV-hankkeista Veolian uusilta nettisivuilta osoitteesta *www.veolia-transport.fi/eBUS*.

Pekka Paloranta

Työterveys

ASLAK-kurssi linja-autonkuljettajille sekä korjaamotyöntekijöille

Päiväkummussa Karjalohjan kuntoutumiskeskuksessa

Kurssin ajankohdat:

I jakso	**7.1. - 11.1.2014**
II jakso	**31.3. - 5.4.2014**
III jakso	**1.9. - 6.9.2014**
IV jakso	**5.1. - 9.1.2015**

Tavoite:

Työntekijä voi parantaa sekä ylläpitää työ- ja toimintakykyä ennalta ehkäisevän ASLAK-kurssin avulla. Kurssien tavoitteena on työkyvyn pitkäaikainen parantaminen ja työkyvyn säilyttäminen silloin, kun työkyvyn heikkenemisen riskit ovat todettavissa.

Kurssi on tarkoitettu:

Linja-autonkuljettajille sekä asentajille, joiden työssä esiintyy fyysistä, henkistä ja sosiaalista kuormittumista, joka johtaa helposti terveysongelmien kasautumiseen ja työkyvyn heikkenemiseen.

Kuntoutuksen sisältö:

ASLAK-kurssi on ryhmämuotoista kuntoutusta. Kurssin kokonaiskesto on 22 vuorokautta. Välijaksoilla osallistujille suunnitellaan yksilöllinen ohjelma kotona ja työssä tehtäviä harjoituksia varten. Kurssin sisältöön vaikuttavat kuntoutujan, työpaikan, ammattialan ja työterveyshuollon esille nostamat tarpeet.

Ilmoittautuminen:

Varaa aika työterveyshoitajallesi terveystarkastusta varten 4.10.2013 mennessä, puhelin 040 554 2553
Hanna Vesala, työterveyshoitaja
Diacor terveyspalvelut Oy, Vantaa

Terveystarkastusten satoa:

Tärinätauti ja ärsytyskosketusihottuma

Edellisvuonna Veolian korjaamolla todennettiin käsitärinästä aiheutunut ammattitauti. Tästä syystä käsitärinään kiinnitettiin erityistä huomiota. Suoritettiin tutkimus Työterveyslaitoksen toimesta ja kaikkille asentajille tehtiin Diacorilla työterveyshuollossa ylimääräinen terveystarkastus. Lisäksi asentajille järjestettiin koulutustilaisuus, jossa tutkimuksen tuloksia analysoitiin yhdessä.

Useimmat korjaamoissa yleisesti käytetyt paineilmatyökalut aiheuttavat toiminta- ja raja-arvon ylittävää tärinää, ja niiden käyttäjät voivat altistua käsitärinälle. Suoritetun seurannan ja mittausten mukaan tärinää aiheuttavien koneiden käyttö oli (ajallisesti) sen verran vähäistä, että päivittäinen tärinäaltistus tavanomaisimpia vääntimiä ja hiomakoneita käytettäessä alittaa toiminta-arvon tason.

Voimakasta tärinää aiheuttavia työkaluja, joita ovat esimerkiksi liimalasileikkuri, paineilmasahat ja –talttavasara, säännöllisesti käyttävien asentajien altistuminen käsitärinälle voi ylittää toiminta-arvon tason. Tällöin työnantajan tulee laatia ja toteuttaa tärinäntorjuntaohjelma, sekä altistuvien työntekijöiden terveydentilan seuranta tärinän aiheuttamien haittojen torjumiseksi.

Kirjoittaja on työterveyshuollon ja yleislääketieteen erikoislääkäri, joka työskentelee Espoossa Diacorin Isossa Omenassa sijaitsevassa toimipisteessä. Diacor vastaa Veolia Transportin työterveyshuollosta.

Tärinää torjumaan!

Tehdyn selvityksen perusteella osa korjaamon asentajista altistuu vähintään toiminta-arvon tasoiselle käsitärinälle, minkä vuoksi työpaikalla tulee laatia ja toteuttaa tärinäntorjuntaohjelmaa sekä toteuttaa tärinälle altistuvien työntekijöiden terveydentilan seurantaa.

Tärinäasetuksen mukaan erityisesti seuraavat seikat on huomioitava altistuksen vähentämistä suunniteltaessa:

- Vaihtoehtoisten, vähemmän tärinää aiheuttavien työmenetelmien ja/tai välineiden käyttöönotto;
- Ergonomialtaan ja ominaisuuksiltaan sellaisten työvälineiden valinta, jotka aiheuttavat mahdollisimman vähän tärinää kyseinen työ huomioon ottaen;
- Tärinälle altistumista tehokkaasti vähentävien lisälaitteiden kuten ja kädensijojen käyttäminen;
- Työpaikalla käytettävien työvälineiden kunnossapito;
- Työntekijöiden opastamiseen työvälineiden oikeaan ja turvalliseen käyttöön

tärinälle altistumisen vähentämiseksi mahdollisimman alhaiselle tasolle;

- Altistuksen keston ja tärinän voimakkuuden rajoittamiseen;
- Kylmyydeltä ja kosteudelta suojaavan vaatetuksen antamiseen tärinälle altistuvien työntekijöiden käyttöön.

Käsitärinää vastaan ei ole olemassa luotettavasti toimivia henkilökohtaisia suojaimia.

Tehokkain keino vähentää altistusta on vähentää tärinää, eli luettelon kaksi ensimmäistä kohtaa ovat tärkeimmät. Kaikissa korjaamotyön altistustilanteissa ei vaihtoehtoisia työmenetelmiä tai merkittävästi vähemmän täriseviä konetyökaluja ei ole saatavilla, joten myös muut keinot ja niiden käyttökelpoisuus tulee arvioida.

Altistukseen voi vaikuttaa

Työntekijät voivat useissa yhteyksissä vaikuttaa omaan altistukseensa:

- Työkalujen valinta: jos vaihtoehtoja on, kannattaa käyttää vähemmän tärinää aiheuttavaa laitetta tai työtapaa. Esimerkiksi pyöränmutterikone vs. iskevä mutterinväännin.
- Tulee käyttää vain ehjiä työvälineitä ja niiden apuvälineitä – laitteiden kunnosta huolehtiminen on tärkeää.
- Mahdollisimman löyhä ote vähentää tärinän välittymistä koneen rungosta käteen verrattuna tiukkaan puristukseen.
- Tärinätyöt, joita ei voi välttää, kannattaa jaksottaa niin, että altistus ei kestää vain vähän kerrallaan.

Tärinälle altistuvien työntekijöiden on tärkeä oppia tunnistamaan tärinän mahdolliset haitat ja oireiden ja reagoida niihin kääntymällä työterveyshuollon puoleen. Tavallisia ensioireita ovat sormien puutuminen ja pistely, sormenpäiden tuntoaistin heikkeneminen, käsien voiman heikkeneminen ja sormien muuttuminen valkoisiksi. Jos siis oireita esiintyy, niin kannattaa käydä Diacorilla työterveyshuollossa nimetyn työterveyslääkärin vastaanotolla.

Melu uhkaa asentajia, muttei kuljettajia

Tärinämittausten yhteydessä suoritettiin myös melumittauksia ja asentajien päivittäinen melualtistustaso oli keskimäärin noin 82 desibeliä, mikä ylittää melualtistuksen alemman toiminta-arvon 80 dB. Altistustasojen vaihtelu oli 77–86 dB, eli myös melualtistuksen ylemmän toiminta-arvon ylittyminen on mahdollista.

Melualtistus ei edellytä välittömiä aktiivisia torjuntatoimenpiteitä, mutta saatavilla tulisi olla kuulonsuojaimia. Opastusta melualtistuksesta ja sen mahdollisista haitoista saa myös tarvittaessa työterveyshuollosta.

Myös kuljettajien melualtistusta selvitettiin. Kuljettajien melualtistus ei näiden tulosten perusteella nouse meluasetuksen toiminta-arvojen tasolle tai ylitä niitä. Melu ei tällöin aiheuta kuulovaurion vaaraa. Meluasetuksen perusteella tämän tasoinen melulle altistuminen ei edellytä aktiivisia toimenpiteitä melualtistuksen vähentämiseksi.

Melu voi vaikeuttaa puheenerotusta, häiritä tai aiheuttaa fyysistä ja psyykkistä kuormitusta jo alhaisemmillakin melutasoilla, mutta näitä tekijöitä koskevia velvoittavia raja-arvoja ei ole. Häiritsevyyteen vaikuttavat myös melun muut ominaisuudet kuin melutaso.

Häiriökokemukset kannattaa ottaa huomioon työympäristöä arvioitaessa ja kehitettäessä.

Puuvillahansikkaat suojaavat kolikoilta

Tarkastuksissa todettiin myös ammatti-ihottuma. Kyseessä oli ärsytyskosketusihottumaksi luokiteltu tapaus.

Taustalla oli altistuminen metallipitoisille ja likaisille kolikoille. Oireina esiintyi ihon hilseilyä ja sormien hankalaa ihottumaa, kun vaihtorahojen kanssa oltiin kontaktissa. Kyseessä on perin harvinainen tapaus, mutta mikäli sormien ihossa esiintyy oireita nimenomaan rahastuspuolen sormissa, niin sopivia puuvillaisia suojahansikkaita kannattaa käyttää. Työterveyshuolto auttaa tässäkin tarvittaessa.

Mukavaa ja turvallista syksyä!

Aki Kanervo

Sirpa ja Janne asuvat nyt Rantasalmella omakotitalossa järven rannalla kaksistaan, kun lapset ovat lähteneet opiskelemaan ja työelämään muille paikkakunnille.

Janne vaihtoi maisemaa ja ryhtyi yrittäjäksi

Savolainen maalaismaisema kauneimmillaan ja mustien mersujen sukkulointi tuossa maisemassa täyttävät nyt Vihavaisen Jannen elämää. Neljä vuotta Veolia Transportin Suomen yhtiöitä johdettuaan Janne vaihtoi pääkaupunkiseudun värikkään vilinän toisenlaiseen eloon Rantasalmella ja tienaa leipänsä nyt taksi- ja bussiyrittäjänä.

Janne ilmoitti siirtymisestään uusiin haasteisiin kesän kynnyksellä. Ovet paukkuen ei tarvinnut lähteä eikä muutenkaan pahoilla mielin.

– Veolialla oli tosi kiva tehdä työtä. Mutta päätöksen olin tehnyt jo aikoja sitten, ja kyse oli vain sopivasta ajankohdasta. Sitten moni asia loksahti kohdalleen, ja tuli sopiva hetki, Janne kertoo.

Yksi loksahtaneista asioista oli Veolia-yhtiöiden taloudellinen kehitys: vuodelta 2012 tehtiin viimein voitollinen tulos, joka oli ollut tavoitteena Jannen tullessa taloon syksyllä 2009.

– Päätökseen vaikutti myös keväällä tullut tieto, jonka mukaan yhtiö aiotaan myydä.

Janne toivoo, että myynti toteutuu suunnitellusti. Ostaja saa hänen mielestään erinomaisen kokonaisuuden, jossa on runsaasti mahdollisuuksia.

– Olen hirmuisen tyytyväinen kaikkien työpanokseen. Veolialla on todella hyvät työntekijät ja organisaatiota pyörittää erittäin ammattitaitoinen porukka. Hyviä tuloksia on saatu aikaan, Janne kiittää.

Janne lopetti toimitusjohtajana heinäkuussa. Kokonaan hän ei ole Veoliaa vielä jättänyt, vaan jatkaa projektitehtävissä vielä lokakuun ajan.

Toimitusjohtajasta taksisuhariksi...

Janne on kotoisin Rantasalmelta, jonne on hän perheineen rakentanut uuden omakotitalon fantastisen kauniille rantatontille. Vuosien ajan viikonloput ja lomat ovat kuluneet Rantasalmella.

– Ja autossa istuessa. Joka viikko kun tänne ja takaisin ajettiin, pelkissä matkoissa kului viikon aikana yhden työpäivän verran.

Nyt reissaaminen on loppunut. Tai oikeastaan muuttanut muotoaan, koska ei Janne alaa vaihtanut. Mittasuhteet tosin mullistuivat: 700 työntekijän ja 300 bussin paletti muuttui muutaman hengen taksi- ja bussifirman arkiseksi pyörityksesi.

Janne arvelee, että joku saattaa hämmästellä hänen suurta elämänmuutostaan.

– Toimitusjohtajasta taksisuhariksi! Janne nauraa.

– Onhan se tietysti niinkin. Mutta tämä on nyt oma yrityksen, jossa saan itsenäisesti päättää asioista. Arvoni ovat muutenkin muuttuneet. Nyt on enemmän aikaa muuhun kuin menemiseen ja tulemiseen. Harrastuksiinkin jää paremmin aikaa, ja täällä siihen on mainiot mahdollisuudet, Janne mainitsee.

Jääkiekon pelaamista ja tuomarointia vuosia harrastanut mies iloitsee siitä, että Rantasalmella on oma halli.

– Suomen ainoa hirsirakenteinen jäähalli, Janne mainostaa.

Sama poika kukkakaupasta

Vihavaisen Taksi Oy:llä on kalustona kaksi mersua, sedanmallinen henkilöauto sekä syksyllä hankittu 16-paikkainen Sprinter, jolla hoidetaan Rantasalmen kunnan ostamia palveluliikenteitä sekä koulukyytejä.

Viikonloppuisin ajetaan ahkerasti tilauskeikkoja. Janne itse on päivittäin ratissa ja luonnollisesti pyörittää yritystään kellon ympäri.

Yrittäjähenkisyys ja kova työnteko ovat Jannella olleet verissä lapsesta asti, sillä vanhemmat olivat yrittäjiä.

Monet vanhemmista taksi- ja palvelubussiasiakkaista ovat jo tunnistaneet uuden yrittäjän:

– Sinähän taisit olla siellä vanhempiesi kukkakaupassa töissä?

– Juu. Ja jaoin teille lehtiä, Janne on täydentänyt.

Uskoa töiden riittämiseen jatkossakin antaa väestön ikääntyminen ja kuntien kuljetustarpeiden kasvu sekä muuttuminen.

– Katselen hyvin valoisin mielin tulevaisuutta, jonka suhteen minulla on visioita ja haaveita, Janne tuumii.

Toki töitä joutuu yrittäjänä tekemään paljon. Palvelukin on erilaista kuin kiireisessä eteläsä.

– Huolehditaan mummojen reseptit ja muut asiat sekä saatetaan perille ovelle asti.

Rantasalmella asuu nelisen tuhatta ihmistä, joten elämä on toisenlaista kuin miljoonametropolissa.

– Maalla eletään kiireettömästi. Ihmisillä on aina aikaa toisilleen. Kauppareissusta ei tahdo tulla mitään, kun aina tulee joku juttelemaan...

Pekka Paloranta