

# Vetra 3

Veolia Transport Finlandin henkilöstölehti

Numero 3 2014



## Keravan liikenne uudistui

Jari Tarkkonen on yksi Keravan linjojen kuljettajista. Veolia on hoitanut Keravan HSL-liikennettä jo vuodesta 2007 ja voitti tarjouskilpailussa sopimuksen myös tulevaisuudeksi. Keravan liikenne toteutetaan nyt mallilla, jossa tilaaja on määritellyt palvelutason ja reitit, mutta aikataulut ovat nyt Veolian käsialaa. Lisää Keravasta sivulla 4. Kuva Pekka Paloranta.

# Kiitos menneestä - yhdessä jatketaan

**K**äsissäsi on vuoden kolmas numero henkilöstölehddestämme, johon jälleen kerran olemme yrittäneet löytää juttuja ja tarinoita, joiden uskomme ja toivomme kiinnostavan juuri sinua. Juttuja meiltä ja vähän muualtakin.

**I**tselleni tämä numero on erityinen, koska sen myötä haikain mielin hyvästelen vuoden kesätäneen päätoimittajuuden, sillä seuraavassa numerossa tahtipuikkooan heiluttaakin jo uusi toimitusjohtajamme **Sami Ojamo**. Muidenkin työtehtävien suhteen valtikan vaihto tapahtuu syksyn mittaan ja lopullisesti luovutan valtaistuimeni joulukuun alussa – hyvillä mielin Samille paljon onnea toivottaen sekä oman tukeni luvaten. Silloin, kun sitä tarvitaan.

**I**han tarkalleen vuosi sitten päivittelin kaunista syyskuun alkua ja samaa voisin tehdä tänäänkin. Auringon lämpö hellii ja antaa virtaa väistämättä tulevan talven varalle. Poikkeuksellisen lämmin heinäkuu ja elokuun alku koeteltivat sekä henkilökuntaa että kalustoa, mutta siitäkin selvittiin. Nyt minua ainakin jännittää kuinka poikkeuksellisen kylmä talvi on luvassa. Vuodenaikaennusteet eivät ole kovinkaan luotettavia täällä Pohjolassa, mutta sanokaa minun sanoneen – talvi tulee ja niin tulee ensilumikin. Ja ihminen pärjää ennätyspakkasia vallan mainiosti.

**T**avallisesti sää on monille mieluisa puheenaihe, vaikka säätila onkin yksi niistä asioista, joihin emme voi vaikuttaa millään lailla huolimatta siitä, kuinka vaikutusvaltaisiksi itsemme kuvittelemme. Ihmisperäinen ilmastonmuutos onkin sitten eri juttu. Ihmistoimien arvioidaan vaikuttavan ilmastoon enemmän kuin luonnolliset ilmastonvaihtelut (auringon aktiivisuuden vaihtelut, tulivuorenpurkaukset, merivirtaukset jne.) vaikuttavat. Meidän on helppo yhtyä siihen, että joukkoliikenne on mitä mainioin tapa osallistua kansallisen ilmastopolitiikan toteuttamiseen.

## 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  
sähköposti: viestintaomniplus@gmail.com  
Puhelin 050 584 1962

**Numero 4/2014 ilmestyy joulukuussa.**  
**Aineistot toimitukselle 1.12.2014 mennessä.**

**O**ma tilaajaorganisaatiomme HSL julkisti alkukesästä uudessa, vuoteen 2025 ulottuvassa strategiassaan tavoitteekseen lisätä entistä vähäpäästöisemmän liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. Kehäradalla ja Länsimetrolla on tämän tavoitteen toteutumisessa merkittävä rooli niin kuin myös tilaajan linja-autokaluston päästövaatimusten tiukentamisella jo nyt käynnistyneellä kilpailukierroksella. Lisäksi HSL on ilmaissut tahtonsa kasvattaa sähköbussien määrää merkittävästi jo vuoteen 2020 mennessä. Ja tässä kohti on hyvä muistaa, että konsernissamme on osaamista sekä raideliikenteen hoitamisesta että sähköisistä ajoneuvoista.

**S**yyskuun ensimmäisenä perjantaina julkaistiin Vantaan kilpailutusasiakirjat, tämän vuoden puolella on luvassa vielä joitakin Espoon linjoja koskeva kilpailutus ennen 2015 alun Helsingin kaupungin sisäisen liikenteen kilpailukierrosta. Vuoden viimeisille kuukausille riittää siis yllinkyllin tekemistä, joten testamentin kirjoittamiselle ei ole aikaa, jos sellaista ylipäättänsä tarvitaankaan. Kulunut vuosi on ollut vaiherikas, työntäyteinen ja monella tapaa hyvin antoisa. Olen oppinut paljon itsestäni ja henkilökunnastani. Pääskysten poikasten lentoharjoitteluaahan tämä on ollut meille kaikille ja vaikka seuraajani on valittu, salaa mielessäni tulen aina ajattelemaan, että olette minun.

Ennen kuin alan oikein kunnolla kyynelehtimään, kiitän teitä lämpimästi yhteisestä vuodestamme. Yksin ei pärjätä, yritetään edelleen yhdessä.

Hyvää syksyn jatkoa!



*Päivi Katajisto  
vt. toimitusjohtaja  
Veolia-yhtiöt*



## Sami toimitusjohtajaksi

Veolia Transport Finland Oy:n ja sen tytäryhtiöiden toimitusjohtajaksi on valittu 1.12.2014 alkaen **Sami Ojamo**.

Sami palaa veolialaiseksi kuorma- ja linja-autoliikennettä palvelevan rengasyritys Colmec Oy:n maajohtajan tehtävistä.

Ensimmäisen kerran Sami tuli Veolian palvelukseen vuonna 2008, jolloin hänet valittiin tekniseksi johtajaksi.



## Kari suunnittelupäälliköksi

**Kari Sillman** on nimitetty suunnittelupäälliköksi 1.10.2014 alkaen.

Tehtävänmuutoksen myötä hän siirtyy Veolia Transport Finland Oy:n palvelukseen.

Uudessa tehtävässään Kari vastaa kaikkien konserniyhtiö-

demme liikennesuunnittelusta ja Hastus-ohjelmasta.

Suunnittelupäällikkö on liikennesuunnittelijoiden esimies ja raportoi suoraan toimitusjohtajalle.

*Päivi Katajisto*

## Timo vaihtoi työpaikkaa

Veolia Transport Westin ajomestari **Timo Norja** siirtyi 1. syyskuuta Porin Linjojen palvelukseen.

Kiitos Timolle kuluneista vuosista ja onnea uuteen tehtävään!

*Päivi Katajisto*

## Verkkopalkkapalveluun ollaan tyytyväisiä

Edellisessä Vetrassa tiedotimme verkkopalkoista. Siirtyminen on testattu toimihenkilöillä ja muutokseen ollaan tyytyväisiä.

Toimihenkilöiden palkkaerittelyt on lähetetty elokuusta alkaen sähköisinä eli palkkalaskelmat löytyvät nyt omasta verkkopankista.

Sähköinen palkkalaskelma toi useita hyötyjä: se on turvallinen, sillä palkkalaskelmaan pääsee vain verkkopankin

kautta ja se on nopea, koska ei tarvitse odottaa postin saapumista.

Palkkalaskelmat ovat nähtävissä ajasta ja paikasta riippumatta ja ne säilyvät arkistoissa 18 kuukautta

Tuntipalkkalaisten laskelmat tullaan päivittämään sähköisesti vuoden loppuun mennessä, tiedotamme käyttöönotosta tarkemmin.

*Satu Ahola*

## Runsaasti kiitosta keilailun EM-kisojen kuljetuksista

Veolia Transport hoiti kuljetukset keilailun senioreiden Euroopan-mestaruuskilpailuissa (ESBC 2014), jotka järjestettiin Helsingissä 20. - 28. kesäkuuta. Veolia sai runsaasti kiitosta hyvin sujuneista kuljetuksista.

Kuljetettavia kilpailijoita oli noin 450. Suomeen he saapuivat 55 eri lennolla kahden päivän aikana. Veolia vastasi kuljetuksista ja niiden järjestelystä lentokentän sekä hotellin välillä. Kisojen aikana Veolia kuljetti kilpailijat hotelliilta Ruusulan ja Talin keilahalleille sekä takaisin. Ajossa oli aamu- ja iltan yhdentoista väliä kolme-neljä Veolian bussia. Lähtöjä oli tiheästi pitkin päivää.

Kilpailupäivinä palvelimme kilpailijoita etukäteen laaditun aikataulun mukaisesti. Aikatauluja oli jaettu kaikkien maiden joukkueenjohtajille, ja ne löytyivät tietysti myös turnauksen nettisivuilta, hotelliilta ja molemmilta kilpailuhalleilta.

Tätä aikataulua noudatettiin tyypilliseen suomalaiseen tapaan, eli jos lähtö oli klo 11:00, niin bussi myös lähti silloin. Myös ranskalaiset ehtivät hyvin mukaan kun heille etukäteen kerrottiin, että aikataulu on suomalaisten tekemä eli siitä pidetään kiinni.

Tästä saatiin paljon kehuja kisojen aikana, monet kilpailijat totesivat että missään aiemmassa turnauksessa eivät bussikuljetukset toimineet läheskään näin hyvin ja myös tuo etukäteen informoiminen oli iso asia asiakkaille!

Veolian kilpailuetuna tällaisissa tapahtumissa ovat siistit sekä ilmastoidut bussit, englantia ymmärtävät ja puhuvat, hyvin käyttäytyvät kuljettajat sekä resurssit sellaiseen, mihin pienempien yritysten voimavarat riittävät.

Veolia toteuttikin koko kul-

jetusprojektin avaimet käteen -periaatteella. Teimme kaiken aikataulujen suunnittelusta, ajoreittien sekä pysäköintipaikkojen suunnittelusta aina toteutukseen asti omalla porukalla. Tässä tapauksessa siitä oli hyötyä niin tilaajalle kuin meillemkin.

Tällainen palvelu onnistuu vain hyvällä ryhmähengellä. Pienten (mutta asiakkaille tärkeiden) pikaisten muutosten ja venymisten organisointi sekä toteutus onnistuivat todella hyvin, kun jokainen kuljettaja oli 100-prosenttisesti mukana jutussa.

Saimme tilaajalta suuren määrän positiivista palautetta niin suunnittelusta kuin toteutuksesta. Lisäksi kyydeissä kulkeneet kilpailijat kehuivat päivittäin aikataulujen pitävyyttä ja palvelun todella hyvää tasoa, josta saivat kehuja kaikki kuljettajat.

Näin isossa projektissa jää aina parantamisen varaa, niin tälläkin kertaa. Mutta parannettavat asiat ovat niin pieniä, että kokonaisuutta ajatellen ne voi tässä vaiheessa jättää omaan lokeroonsa odottelemaan seuraavaa kertaa, yritetään sitten sitä kymppiä.

Projektin toteuttivat toimistolta Tom Roth ja Jari Stenroos sekä kuljettajat Tapani Linjamäki, Henri Rönnqvist, Kari Kallio, Sami Alardt, sekä Juha Jauhainen. Eikä unohdeta ajajärjestelijöitä ja muuta toimiston väkeä. Kaikkia meitä tarvittiin onnistuneeseen toteutukseen.

ISO KIITOS kaikille ESBC 2014 -kuljetusten järjestämiseen osallistuneille!

*Jari Stenroos  
Veolia tilausajot*

Kilpailun tulokset löytyvät osoitteesta:

<http://www.esbc2014.fi/result.htm>



Veolia hoiti yhdeksän päivää kestäneet senioreiden keilailun EM-kisat kesäkuun lopussa. Kuva: Jari Stenroos.



MOBILITY INSPIRED BY YOU

### Avainlukuja

- toimii 20 eri maassa kuudessa maanosassa
- 86 000 työntekijää
- 41 000 ajoneuvoa
- 13 erilaista kuljetusmuotoa
- liikevaihto 7 miljardia euroa (2013)

Veolia Transport on osa Transdev-konsernia.

## Keravalla sujuva startti

Veolia Transport Vantaa voitti Keravan linjoja koskevan kilpailuksen myös seuraavaksi viideksi vuodeksi. Uudelle sopimuskaudelle startattiin elokuussa, ja liikenne hoidetaan Hakunilan varikolta. Liikennepäivystäjä **Jussi Homasen** mukaan alku on sujunut hienosti.

Uutta nyt aloitetussa kaudessa on sopimuksen rakenne: tilaaja on määritellyt palvelutason sekä reitit ja Veolia puolestaan laatinut aikataulut.

– Liikennöinti sillä suunnalla on tarkoittanut kuljettajille ja työnjohtolle myös uusien toimintatapojen omaksumista erilaisen liikennöintisopimuksen vuoksi. Uusiin toimintatapoihin on päästy kiinni nopeasti hyvän ohjeistuksen ja ohjeiden ymmärtämisen sekä molempuoleisen tilannetajun vuoksi. Myöskään erikoisjärjestelyiden kanssa ei ole esiintynyt ongelmia, Jussi toteaa tyytyväisenä.

Osaa ajosarjoista Jussi luonnehtii aikataulullisesti erittäin tiukoiksi. Esimerkiksi kuljettajanvaihtoon tulee hänen mukaansa usein kiire. Muuten hänen mukaansa suunnittelussa ei ole ollut isompia ongelmia.

– Pientä hienosäätöä voidaan tehdä, kun saadaan kokemusta enemmän.



*Liikennöinti hoidetaan aluksi jo käytössä olleella kalustolla. Alkuvuonna 2015 Keravan-linjoille tulee 10 uutta vähäpäästöistä Volvo 8900 -bussia.*

Kuljettajat saavat Jussilta kiitosta:

– Kuljettajat ovat osoittaneet äärimmäisen kiitettävää joustavuutta kaikissa tilanteissa, joita Keravalla on esiintynyt. Myös linjaosaaminen on kiitettävällä tasolla, ja esimerkiksi linjalta eksymisiä ei ole tapahtunut.

Koska Keravalla ei ole varikkoa, kuljettajien taukojen järjestämisessä on Jussin mukaan omat haasteensa.

– Suurin osa tauoista vietetään Hakunilan varikolla, joka ei välttämättä ole kustannuksellisesti paras vaihtoehto.

– Kalusto on pääsääntöisesti pysynyt hyvässä kunnossa.

Hajonneen auton korvaaminen Keravalla tuottaa jonkin verran haasteita varikon etäisen sijainnin vuoksi, mutta korvaava kalusto on saatu toimitettua nopeasti onnistuneen sarjasuunnittelun ansiosta.

– Poikkeusilmoitusten täyttöö Keravan liikennetapahtumista on harjoiteltu ahkerasti, ja sitä tullaan vielä harjoittelemaan tulevaisuudessakin, Jussi mainitsee.

Matkustajien palautetta ei hänen mukaansa ole Keravalta juurikaan kuulunut.

– Oletettavasti he ovat melko lailla tyytyväisiä palveluun.



– Keravalla on mukavat asiakkaat, toteaa itsekkin Keravalla asuva linja-autonkuljettaja **Kalevi Kosonen** tyytyväisenä. Liikenteellisiä ongelmakohtia Keravan-reiteillä ovat hänen mukaansa Keravan asema ja Maantiekylä.

– Asema on aika tukkoinen ruuhka-aikoina, kun lähteviä busseja on paljon ja lisäksi pysäköidyt henkilöautot haittaavat. Bussin lähtöväylä on siellä loppujen lopuksi aika kapea.

– Maantiekylässä taas on ongelmallista päästä muun liikenteen sekaan, kun tullaan linjalla 633 Korsoon päin.



*Keravalle saatiin syksyksi uusi matalalattiainen Mercedes-Benz Sprinter -pikkubussi, jolla ajetaan muun muassa aseman ja terveyskeskuksen välistä linjaa.*

## Hakunilan korjaamo harppasi eteenpäin



*Työnjohtaja Jukka Nieminen (vas.) seuraa, kuinka asentaja Ari Lehtimäki purkaa huonokuntoisia lattiarakenteita, jotta uutta päästään rakentamaan tilalle.*

Uutuuttaan kiiltävät puhtaat lattiat, uusia koneita sekä ennen kaikkea rutkasti enemmän tilaa! Siinä kuuluiset, joista Hakunilan korikorjaamolla tällä hetkellä iloitaan. Ja lisää parannuksia on luvassa ensi vuoden puolella.

– Tarvetta muutokselle on kyllä ollut. Meillä oli ennen oikeastaan vain puolitoista autopaikkaa, mutta nyt niitä on kahdeksan, esittelee työnjohtaja **Jukka Nieminen** tyytyväisenä. Uusien lattiapintojen lisäksi

korjaamon valaistusta on parannettu merkittävästi, mikä osaltaan lisää turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

– Ensi vuonna saamme tänne pari ajoneuvonostinta lisää, Jukka mainitsee.

### Maalaamolle lisää pituutta

Hakunilassa on oma maalauskammio, joka sekin tulee kokemaan pikapuoliin uudistuksen.

– Maalausunia jatketaan muutamalla metrillä, niin saa-



*Hakunilan korjaamolla on nyt valoisa ja avara tila, jotka otettiin pääosin käyttöön heinäkuussa.*

daan myös pitkät teliautot kokonaan sisään, Jukka kertoo.

Maalausammioon on hankittu myös automaattinen ruiskujen pesulaite, jonka ansiosta liuotinhöyryt eivät pääse työskentelytilaan.

Laajennuksen ja uudistusten myötä Hakunilan korjaamotöiden omavaraisuus paranee merkittävästi ja helpottaa samalla Veolian muiden pääkaupunkiseudun korjaamojen toimintaa.

– Kolarihommia ja kunnos-

tuksia olisi tarjolla vaikka ympäri vuorokauden. Nyt teemme kahta vuoroa, ja iltavuoro päättyy kymmeneltä. Lisäksi olemme toiminnassa joka toisena viikonloppuna.

Jukan mukaan korjaamolta löytyy osaamista vaativiinkin korjauksiin.

– Rungon oikaisuja emme kuitenkaan tee, Jukka huomauttaa.

*Pekka Paloranta*



## Lehto herättää penkit henkiin



Käytössä kulahtanut pölyinen ja likainen istuin saa Kari Lehdon osaavissa käsissä uuden elämän.

Kolmekymmentä metriä sinistä plyysiä! Mitä semmoisella määrällä voisi tehdä? Esimerkiksi uusia bussin kulahtaneet istuimet.

Yksi osa bussikaluston kunnossapitoa on sisustuksen ja etenkin istuinten uusiminen. Veolia Transportilla on useita hyviä yhteistyökumppaneita, joilla on merkittävä rooli näissä kunnostuksissa. Yksi tällainen yritys on vantaalainen Verhoilu ja Sisustus Lehto Oy, joka on muutaman viime vuoden aikana verhoillut uudelleen pari tuhatta Veolian bussien penkkiä.

Vanhan Nurmijärventien varrella sijaitsevaan verhoomoon on tullut Veolialta hurjan näköinen pino istuimia. Pöly ja lika kertovat, että käyttö on ollut ahkeraa.

– Kankaassa on viiden millin vahvuinen nukkapinta, joka kerää hirvittävän määrän pölyä ja hiekkaa, sanoo pinoa käsittelevä **Kari Lehto**, verhoomon perustaja ja toimitusjohtaja.

Lehto käsittelee tottuneen rivakasti, mutta huolellisesti istuinosa. Lehto ratkoo nihujaiset päälliset pois ja tarkastaa rungon kunnon. Mädat vaneriosat ja rikkinäiset kappaleet hylätään heti

– Kyllä suurin osa vaihtoon menevistä johtuu ihan kulu-

misesta. Ilkivallalla on tärvelty ehkä 5-10 prosenttia penkeistä.

Varovaisuus on verhoijalle hyve – ainakin vanhoja bussinpenkkejä purkaessa.

– Käytän tässä vaiheessa aina viiltöhansikkaita, koska penkkien sisään tungetaan kaikenlaista tavaraa. Huume-ruiskuja näistä löytyy joskus, ja useimmiten purkkaa sekä muita roskia, Lehto kertoo.

Näppärästi verhoilija vaihtaa istuimeen uuden vaahtomuovisen pehmusteen sekä virittää vanerin päälle plyysikankaan ja leikkaa sen oikeaan muotoonsa. Veolian käyttämä englantilainen Holdsworthin villaplyysi on Lehdon mukaan kestävytensä puolesta paras mahdollinen materiaali.

Lehto tarttuu järeään nitojaan ja laukoo uuden kankaan kiinni ripeästi. Aikaa on kulunut vain joitain minuutteja, ja ensimmäinen istuin on kauneusleikkauksen koettuaan taas valmis vastaanottamaan asiakkaiden takapuolia.

### Autoalan moniosaaja

Bussin istuinten verhoilu uudelleen antaa Lehdon osaamisesta oikeastaan kalpean ja suppean kuvan. Vuonna 1988 toimintansa aloittanut yritys

tunnetaan monipuolisena ja joustavana autoalan osaajana.

Nyt töitä tehdään viiden ammattilaisen voimin. Alusta asti yrityksen toiminnassa ovat olleet mukana veljekset Kari ja Jarmo Lehto sekä Hannu Karivesi.

– Valmistamme turvallisia, tehokkaita ja ammattikäyttöön suunniteltuja sisustus- sekä verhoiluratkaisuja, määrittelee Lehto.

Lähes kaikki firman työt liittyvät autoihin. Usein asiakkaana on maahantuojia, joka teettää autoihinsa Suomessa tarvittavat muutostyöt. Esimerkiksi pakettiautoihin tehdään eristys- ja vaneroiteja ja muita verhoiluja. Lehdolla varustellaan ja kalustetaan muun muassa huoltoautoja eri käyttötarkoituksiin.

Suosittuja ovat myös pienkaluston muutostyöt, joissa auto-aihiosta muovautuu käyttöönsä räätälöity erikoistuote. Koriin tehtävät rakenne- ja lasitusmuutokset sekä sisustuksen istuinmuutokset ja verhoillut viimeisteltyjen yksityiskohtien kanssa kertovat laatuotteesta.

Tärkeän osan varustelua muodostavat istuimet. Lehdon valikoimissa on useita vaihtoehtoja eri käyttötarkoituksiin –

esimerkiksi edustuskytteihin, koulukuljetuksiin ja invakyyteihin.

– Turvallisuus on avainasia. Teetämme VTT:llä EU-direktiivien mukaiset testit sekä viranomaishyväksynnät penkeille ja niiden kiinnityksille. Kaikki ovat komponentteja myöten direktiivien mukaisia, Lehto painottaa.

– Pikkubusseja teemme vuosittain kolmisenkymmentä. Suuri osa on invataksia, joihin asennamme myös nostimen. Myös linja-autoiksi rekisteröitäviä pikkubusseja valmistuu muutamia, Lehto mainitsee.

Lehdon alaan kuuluvat matkustamon lisälämmittimet, lasien tummennukset, digitaaliset hyöty- ja viihdelaitteet sekä monenmoiset sisä- ja ulkopuoliset lisävarusteet. Periaatteessa Lehdon firma tekee ja varustelee juuri sellaisen auton kuin asiakas haluaa. Esimerkiksi matkailu- ja erikoisautojen osalta rajana taitaa olla vain mielikuvitus – sekä lompakon paksuus.

– Kyllähän tämä ala vaatii käsitäosaamista ja kärsivällisyyttä. Lamasta huolimatta olemme toistaiseksi pysyneet pinnalla ja saaneet velvoitteet hoidettua, kiteyttää Kari Lehto.

*Pekka Paloranta*

## eBUS

### Sähköbussitesti ainoa lajissaan maailmassa

Sähköbussi-hankkeessa mukana olevat tekevät joukkoliikenteen historiaa. Veolia Transportin operoima monivuotinen ja laajapohjainen eBUS-testihanke on lajissaan ainoa koko maailmassa ja herättää laajaa kansainvälistä huomiota.

Veolia aloitti liikennöinnin ensimmäisellä sähköbussilla syksyllä 2012. Tähän mennessä linjalla Tapiolan ja Friisilänaukion välillä on surrannut jo viisi eri sähköbussia.

– Pari sähköbussia lisääkin saattaa olla tulossa, sillä hankemäärityksen mukaan testeissä on mukana 4-6 bussia, Lasse vihjaa.

– Sähköbussuja on toki testattu muuallakin. Ainutlaatuisen

meidän testistämme tekee se, että vertailussa ovat yhtä aikaa sekä eurooppalaiset että aasialaiset sähköbussit. Missään muualla ei ole tehty eikä ole meneillään vastaavaa vertailua, Lasse painottaa.



Sähköinen bussilavue latautumassa ja pian valmiina palvelemaan asiakkaita Espoon sisäisellä HSL-linjalla 11.

Testeissä vertaillaan varsin naisten ajoneuvojen lisäksi eri akku- ja komponenttivalmistajien tuotteita. Vertailutieto on luotettavaa, sillä testejä valvoo ja tutkimusaineiston tuottaa hankkeessa vahvasti mukana

oleva VTT.

Valmistajat ovat olleet erittäin kiinnostuneita testistä, joka antaa aivan uusia mahdollisuuksia innovaatioiden testaamiseen käytännössä sekä joustavaan tuotekehitystyöhön. – Suomalaiset vaativat olosuhteet ja jopa 50 asteen vuotuiset lämpötilavaihtelut ovat laboratorio vailla vertaa: jos bussi toimii täällä, se toimii kaikkialla maailmassa.

eBUSilla voi Lassen mukaan olla merkittävää hyötyä myös suomalaiselle sähköisen liikkuksen teollisuudenalalle, jolla on poikkeuksellinen mahdollisuus testata tuotteitaan käytännön olosuhteissa.

# Koko Länsi-Suomi on nyt Pasiin näpeissä

Ajomestari Pasi Ala-Lahti on nyt paljon haltijana Veolia Transport Westillä.

Toiminnot Länsi-Suomessa ovat muutaman vuoden sisällä vähentyneet huomattavasti, jos vertaa volyymeja takavuosiin. Enimmillään kuljettajia oli toistasataa ja busseja yli 50.

Seinäjoen paikallisliikenteestä luopuminen rouhaisi ison osan toiminnoista, minkä seurauksena jo muutaman vuoden ajan Veolia Transport Westin suurin varikko on ollut Kauhajoella.

Porin toimipiste suljettiin menneenä kesänä paikallisliikenteiden menetyksen myötä. Parin vuoden aikana myös pitkien vuorojen reittiverkkoa on jouduttu supistamaan. Kun ajomestari Timo Norja lähti syyskuun alussa toisen yrityksen palvelukseen, vastuu VT Westin kaikista liikenteistä on ollut käytännössä Pasilla.

Nyt palveluksessa on 22 vakinaista kuljettajaa, joista 15 on kirjoilla Kauhajoella. Porissa on kolme ja Teuvalla 3 kuljettajaa ja Seinäjoella 1. Busseja on yhteensä 25, Pasi luettelee.

Vuoroliikennettä VT West hoitaa reiteillä Pori-Seinäjoki, Teuva-Seinäjoki, Kauhajoki-Kristiina, Kurikka-Vaasa sekä Kauhajoki-Isojoki. Kauhajoella ajetaan kaupungin sisäisiä vuoroja, jotka koululaisten lisäksi palvelevat kaikkia joukkoliikenteen käyttäjiä. Kouluvuoroja on myös Ilmajoen, Kristiinankaupungin ja Kurikan alueilla.

Tilausajoja on jonkin verran Porin suunnalla. Lisäksi



Pasi Ala-Lahti on kotoisin Kuortaneelta. Hän kouluttautui nuorena elektroniikka-asentajaksi, muttei ole sen alan töitä tehnyt lainkaan. Linja-autokortin Pasi ajoi Jalasjärvellä 1986. Harjoittelupaikkana oli Sarpo-yhtiöihin kuulunut seinäjokinen J.Peltonen Oy, josta löytyi myös vakituinen kuljettajan paikka.

Muutaman vuoden ajorupeaman jälkeen Pasi lähti Jyväskylään lukemaan kuljetusinsinööriksi, mutta jatkoi kuljettajan töitä opintojen ohessa tuuraamalla muiden loma- ja vapaapäiviä sekä ajamalla myös tilausajoja.

Opintojen jälkeen 1992 tulin sitten Sarpon Liikenteelle töihin liikennesuunnittelijaksi, mutta seuraavana vuonna nimike muuttui ajomestariksi.

Työnantajan nimi on reilun 20 vuoden aikana useamman kerran, vaan Pasi ei ole paikkaa tarvinnut vaihtaa.

Minulla on ollut hyvä työnantaja. Olen seurannut kilpailevissa yrityksissä olevien tilannetta ja kuunnellut heidän juttujaan. Huonommin olisi voinut mennä.

Kaikesta päätellen mies on siis tykännyt työstään.

Vastapainoa vaativiin tehtäviin Pasi hakee hyvistä harrastuksista. Yksi niistä tosin liittyy kuljettamiseen: lasten kускаaminen harrastuksiin.

Geokätköt ovat oma harrastukseni, samoin kuin sorvas ja koristeveisto. Aina voi lähteä sorvin ääreen!

ajamme esimerkiksi uimahallikuljetuksia Kauhajoella, Pasi mainitsee.

Yhteistyö liikennealueen kuntien kanssa toimii hänen mukaansa oikein hyvin.

Samoin ely-keskusten kanssa yhteistyö on sujunut. Asiat ovat ehkä riidelleet, mutta ihmiset eivät.

Viime heinäkuussa toteutunut joukkoliikenneuudistus merkitsi myös byrokratian kasvua. Edellä luetellut VT Westin liikenteet jakautuvat nyt eri "alalajeihin" sen mukaisesti, mikä on kunkin liikenteen järjestämistäpa.

Meillä on siirtymäajan liikennettä, reittiliikennesopi-

muksilla, nettosopimuksilla ja käyttöoikeussopimuksilla hoidettavaa liikennettä.

Ely-keskusten ja kuntien suuntaan lähteissä laskuisa on eriteltävä ja raportoitava tarkasti jokainen matka, jotta maksut kohdistuvat oikein ja oikeasuuruusina. Liikenneoikeuden saama tukiosuuskorvaus kun määrätty nykyisin liikenteen järjestämistavan perusteella.

Lisäksi kyydissä Kauhajoen alueella kulkee koululaisia näyttöluilla, joita on kahta lajia eli yli ja alle 12-vuotiaalle omansa, Pasi listaa.

Tiedot joudun poimimaan rahastuslaittejärjestelmästä ns. käsipeleillä, missä palaa paljon aikaa, Pasi kertoo.

Ajomestariilla on muutenkin varsin monipuolinen toimenkuva organisaatiossa, joka on pieni ja aina vain tehokkaampi. Tilitysten, laskutuksen, rahastusjärjestelmän, työvuorojen ja autokiertojen lisäksi Pasi hoitaa kontakteja liikennealueen kuntiin sekä ely-keskuksiin.

Bussin ajaminenkaan ei ole vierasta: usein Pasi lähtee Kauhajoelle hätiin ajamaan kouluvuoroja.

Sorvitiellä sijaitsevalla Seinäjoen varikolla ovi ei käy kovin tiuhaan, koska Pasi on sen ainoa työntekijä. Tämä näky toimenkuvassa:

Hoidan autot huoltoihin, korjauksiin ja katsastuksiin. Tehtäviini kuuluvat myös siivous ja tiskaus, virnistää ajomestari.

Pekka Paloranta

## Koulutus

# Varo perän pyyhkäisyä!

Pitkän telibussin peräpää rumilla kolhuilla. Ja taas takimmainen sivulasi säpäleinä toisesta uudesta bussista. Bussin perän sivuttaissiirtymän unohtaminen maksaa Veoliallekin vuosittain paljon rahaa.

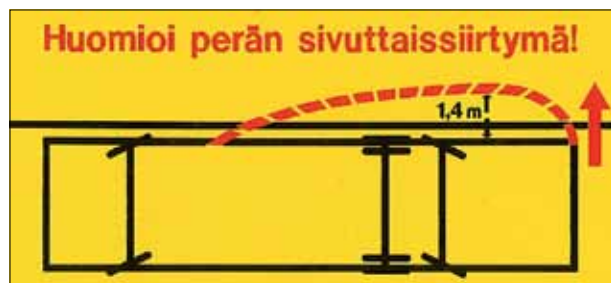
Bussin ja pysäkkikatoksen saamat vauriot voi korjata, mutta huolimattomasti lähdöstä johtuvaa ihmishengen menetystä ei korvaa mikään.

Veolia Transport Helsingin pääluottamusmies Jori Kopra tietää, että pääkaupunkiseudulla on sattunut ainakin yksi kuolemaan johtanut pyyhkäisy. Jalkakäytävällä seissyt vanhus menetti henkensä, kun bussi lähti pysäkillä ja peräosa kaatoi hänet kohtalokkain seurauksin.

Juuri liikkeelle lähdöt vaativat suurinta malttia ja varovaisuutta, kun bussissa on kääntyvä teliakseli, Jori korostaa.



Virhe tehdään yleensä käännöksen jyrkkyydessä: liikkeelle ja samalla ratista täydet kierrokset vasemmalle. Varmasti kääntyy, koska ohjaava tukiakseli toimii todella hyvin. Kuten oheinen piirroskin kertoo, perän pyyhkäisyn vaikutusalue on noin 1,4 metriä.



Korin kolhujen lisäksi liian hätäisistä käännöksistä kärsivät myös renkaat. Jori näyttää, miten kiveysten osumat näkyvät renkaiden sivujen vaurioina.

Liikkeelle ja kääntämään pitää lähteä rauhallisesti sekä samalla peiliin kautta varmistaa, ettei perä osu mihinkään, Jori neuvoo.

Kääntyvillä teliakselilla varustetut bussit eivät Jorin mielestä ole kuitenkaan vaikeita ajettavia. Päinvastoin: muissa

käännöksissä sekä kaarreajossa ominaisuudet ovat erinomaiset ja helpottavat käsittelyä.

Tiukoissa mutkissa pitää kuitenkin katsoa, ettei perä mene tien ulkopuolelle, muistuttaa Jori.

Pekka Paloranta



# Laita ajoasento kuntoon ja jumppaa tauolla!

Juuri nyt on oikea aika aloittaa omasta kunnosta huolehtiminen. Niska-, hartia- ja selkävaivat ovat kuljettajilla todella yleisiä, mutta niihin voi saada helpotusta ominkin keinoin. Yksi tärkeimmistä on oikea ajoasento. Tauti kannattaa ehdottomasti käyttää hyödyksi jumppaamalla! Ohessa ajoasentoa koskevat keskeisimmät seikat sekä ohjeet taukojumppaan, jota voi lämpimästi suositella kaikille.



1. Perusajoasento

Sääda istuimen korkeus, kaltevuus ja etäisyys itsellesi sopiviksi niin, että jalat yltävät hyvin polkimille. Tue selkä selkänojaan, hyödynnä istuimen ristiselän tukea, jos sellainen on. Sääda ohjauspyörän etäisyys ja korkeus siten, että voit ajaa ilman turhaa kurkottelua.



2. Hyvä ja huono ajoasento

Huono ajoasento kuormittaa niska, selkää, käsiä ja jalkoja. Hyvässä ajoasennossa vartalo on normaaliasennossa, jalat yltävät hyvin polkimille, selkä tukeutuu selkänojaan, niska pysyy rentona ja kädet yltävät hyvin hallintalaitteisiin.



3. Turvallisuus

Mene rattiin vain virkeänä. Käytä asianmukaisia ja turvallisia työvaatteita, jotka eivät vahingossa tartu hallintalaitteisiin. Käytä turvavyötä aina, kun sellainen paikallasi on. Puhdista ikkunat lumesta, jäästä, pölystä ja liasta ennen ajovuoron aloittamista. Tee aina ylimääräinen tarkastus ajoneuvolle ja kokeile/tarkasta hallintalaitteet ennen työvuoron alkua.



1. Hiihtoliike

Ota hyvä perusasento: varpaat eteenpäin, polvet hieman koukussa. Notkistele polvista ja hiihdä vuorotahtiin. Annan rintakehän kiertyä, samalla kun kädet hiihtävät rennosti vuorotahtiin. Tee liikettä 30 sekuntia – 1 minuutti.



2. Rintakehän kierto

Ota hyvä perusasento. Kierrä rauhallisesti ylävartaloa ensin oikealle ja sitten vasemmalle lantion pysyessä paikallaan. Tee liike 10 kertaa molemmille puolille.



3. Kyljen venytys

Seiso lähellä tolppaa. Ota oikealla kädellä kiinni tolpasta ja vie lantiota oikealle. Tunne venytys 10–20 sekuntia. Hengitä rauhallisesti. Tee sama vasemmalle puolelle.



4. Etureiden venytys

Pidä kädellä kiinni tolppasta. Ota toisella kädellä kiinni nilkasta ja vedä rauhallisesti kantapäätä kohti pakaraa, tunne venytys kevyesti reiden etuosassa. Pidä venytys 10–20 sekuntia. Tee sama toiselle puolelle.



5. Pohjeventyys

Pidä kantapää lattiasa ja nosta päkiä seinää tai koroketta vasten. Vie painoa hieman eteen ja tunne venytys pohkeessa. Pidä venytys 10–20 sekuntia. Tee sama toiselle jalalle.

6. Kyykky

Ota hyvä perusasento: varpaat eteenpäin, polvet samaan suuntaan varpaiden kanssa. Pidä selkä suorana ja kädet olkapäillä tai lantiolla. Mene reilusti alas kyykkyyhin ja nouse ylös. Pidä katse eteenpäin ja polvet sekä varpaat koko ajan samaan suuntaan. Tee kyykkyliike 20 kertaa.



7. Happihyppy

Astu ulos bussista. Tee haara-perushyppyjä. Kierä bussi reippaasti, nostele polvia ja kosketa kynnärpäällä vastakkaiseen polveen. Laita veri kiertämään!

Ohjeet ja kuvat: Diacor.

**Muista jaloitella taukojen aikana. Tee muutama taukojumppaliike!**

# ”Yritetään parhaamme, niin kyllä pärjäämme”

Pääkaupunkiseudulla on pian alkamassa mittavat kilpailukierrokset, jotka koskevat laajalti Veolian nyt hoitamia Vantaan linjoja. Kaikista pääkaupunkiseudun yksiköistä vastaava johtaja Tom Roth (56) on kuitenkin levollinen tulevaisuuden suhteen.

Tom katselee tilannetta kokeinein ja paljon muutoksia nähnein silmin. Helsingissä syntyneen miehen ura autoalalla alkoi jo nuorukaisena. Varastotöistä hän eteni kuormuriin rattiin ja kuljetti Autonovon palveluksessa varaosia. Kun Autonovo oli myyty Hankkijalle, Tomin kymppipyörän kyydissä kulki tavaraa rehuista traktoreihin.

## Sarjoja ja Teemukin

Bussikortin Tom ajoi 1980 ja tähtäimessä oli työpaikka Suomen Turistiautolla (STA), joka oli varsin haluttu työnantaja. Kuljettajia oli tulossa taloon enemmän kuin paikkoja oli tarjolla. Muutaman kuukauden odottelun jälkeen STA:lla aukesi kaksi paikkaa, joista Tom sai toisen.

STA ja Helsinki-Maaseutu-Liikenne olivat yhdistyneet, mutta kaikki ei vielä ollut hitsautunut yhteen. Sen sai Tom huomata, kun ensimmäisen kerran astui Pakilan varikon ruokalaan.

– Älä siihen pöytään mene, se on mosalaisten, valistivat työkaaverit.

Osittain leikkimielinen jako ulottui jopa sokeripalojen pakkauksiin.

– Siniset sokerit olivat STA:n ja punaiset HML:n suosiossa, Tom muistelee nauraen.

Vajaat kymmenen vuotta vierähti STA:n sarjoja ajaessa. Aluksi ohjelmassa olivat ruuhkavuorot, mutta sittemmin Tomin suunta oli pääasiassa Linja-autoasemalta Haagaan ja Kannelmäkeen eli linjoilla 40, 41 ja 43.

– Mutta kyllä minä kaikkea mahdollista ajoin, myös tilausajoja. Ajoin jonkin verran Jokereiden joukkuetta, ja silloin kyydissä matkusti myös Teemu Selänne. Vuosikymmenen lopussa Tomia pyydettiin tuuraamaan ajomestareita kesäksi. Vuonna 1993 hänestä tuli vastaava ajomestari.

## Suunnittelun spesialisti

Vuosi 1994 merkitsi mullistusta pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä, kun ensimmäinen kilpailutuskierron toteutui. Myös Tomin työnkuva muuttui suunnittelijaksi, sillä tarjouskilpailuihin tarvittiin lisää voimia suunnitteluun ja laskentaan. Suunnittelijana Tom sitten työskenteli STA-uransa loppuun asti vuoteen 2006.

Nykyisen työnantajan palvelukseen Tom tuli suunnittelupäälliköksi 2006, kun firman nimi oli



*Suomi ja Helsinki olivat keilailumaailman huomion keskipisteessä, kun Talin ja Ruusulan keilahalleissa järjestettiin senioreiden Euroopan mestaruuskilpailut kesäkuun lopussa. Tom osallistui kilpailun lisäksi myös mittavasti järjestelyihin, sillä Veolia hoiti tapahtuman kuljetukset.*

## Kyytiä palloille!

Tomilla on kaksi rakasta liikunnallista harrastusta, joissa kummassakin annetaan pallolle kyytiä. Pallot tosin ovat keskenään kovin eripainoiset ja -kokoiset...

– Ajoin 1980-luvun alussa ruuhkavuoroja aamuisin ja iltapäivisin, joten päivällä oli 4-5 tuntia vapaata aikaa. Tikkurilan uimahallissa oli tuolloin vapaa oikeus käydä uimassa ja kuntosalilla. Uimahallin vieressä oli keilahalli, ja kaverien kanssa päätettiin kerran mennä kokeilemaan keilaamista, Tom muistelee.

Nyt tuosta ensimmäisestä kokeilusta sekä myös kilpailusta on kulunut jo yli 30 vuotta. Keilailusta tuli Tomille paljon antava harrastus.

– Keilailun myötä olen saanut paljon hyviä ystäviä, sanoo seniorisarjassa keilaava ja nykyään Helsingin Vauhti-Veikkoja edustava Tom.

Kauden aikana Tom laskee heittävänsä noin 250 kilpailusarjaa, minkä lisäksi tulevat viikottaiset harjoitukset.

Harrastuksensa suuriin plussiin mies laskee monet myös ulkomaille suuntautuneet pelimatkat, joista on kertynyt runsaasti mukavia muistoja.

– Parhain saavutukseni on liikennelaitosten Pohjoismaiden mestaruus vuodelta 2010, Tom arvioi.

Kesällä ykkösharrastus on golf. Green Card eli ”golf-ajokortti” Tomilla on ollut kymmenen vuotta. Vaatimattomasti mies sanoo olevansa vielä aloittelija. Tasoitus on 35, mutta alaspäin ollaan tulossa...

– Golf on äärettömän mukava harrastus, jossa saa myös ulkoilla. Nyt minulla on golfin samanlainen palo kuin nuorempana keilailuun, tunnustaa Tom.

vielä Connex.

Veolia ja monet muut yritykset käyttävät liikenteen suunnittelun työkaluna Hastus-tietokoneohjelmaa.

– Tulin Connexille nimenomaan Hastus-pääkäyttäjäksi, Tom mainitsee.

Ohjelmaan mies oli uppoutunut perustusteellisesti jo STA:n vuosina.

– Ruutupaperilla suunnittelin ensin, mutta sitten tuli käyttöön Hastuksen ensimmäinen versio. Nykään Juhan kanssa yhdessä harjoiteltiin sen käyttöä.

Urakka oli melkoinen, sillä ohjelma on tietysti alkuvaiheessa ”tyhjä”. Yrityksen liikennettä koskeva kaikki tieto piti itse syöttää sisään ennen kuin ohjelmaa pääsi hyödyntämään.

– Ohjekirjoja ei ollut. Itse täytyi asiat selvittää tai soittaa kavereil-

le, mitä pitäisi tehdä, Tom kertoo. Hastusta käytetään Veoliallakin edelleen.

– Se on kaikkein tehokkain tiedossani oleva suunnitteluohjelma, ja meillä on viimeisin versio käytössä, Tom sanoo.

## Viiden varikon mies

– Olen seilannut Vantaan ja Espoon välillä, Tom kuvaa.

Tomin työpaikka oli aluksi Vantaalla, mutta toimenkuvaan kuului myös Hastus-koulutus Espoossa. Kun Espoossa tuli henkilöstömuutoksia, työpaikka vaihtui sinne puoleksitoista vuodeksi. Sitten työpaikka muuttui hetkeksi Helsinkiin eli Lassilan pääkonttoriin, joka puolestaan muutti Tuupakkaan 2010.

Kun Espoon varikon vetäjä Henrik Mikkola vuonna 2012 lähti

VDL:n palvelukseen, Tomin tie vei taas Espooseen. Syyskuussa 2012 hänestä tuli organisaatiouudistuksen myötä johtaja, jonka vastuulle tulivat kaikki Veolia Espoon toiminnot sekä konsernin liikennesuunnittelun avustaminen.

Seilailu varikkojen välillä sai uudenlaisen vaihteen kuluvan vuoden maaliskuussa, kun Tomin vetovastuulle tulivat kaikki viisi pääkaupunkiseudun varikkoa. – Kiirettä pitää, koska täytyy yrittää säännöllisesti käydä kaikissa toimipisteissä, Tom myöntää.

Varsinaisen liikenneoperaation ja siihen liittyvien henkilöstöasioiden lisäksi Tomia pitää liikkeessä esimerkiksi työsuojelu.

– Olen kaikkien kolmen yhtiön työsuojelupäällikkö, ja jokaisella yhtiöllä on vuosittain neljä työsuojelukokousta, hän listaa.

Veolia on vahvasti sitoutunut laatu- ja ympäristötyöhön muun muassa sertifiointien kautta. Käytännössä nämä edellyttävät jatkuvaa seurantaa ja raportointeja sekä säännöllisiä katselmuksia eli auditointeja. Varikoista vastaavalla Tomilla on näissäkin varsin tärkeä rooli.

Vaikka työmäärä on lisääntynyt huimasti viime vuosina, Tom palasi pari vuotta sitten ammatillisille juurilleen. Vuosina 1989-2012 hän ei käytännössä ajanut bussia lainkaan, mutta Espoossa tuli tilaisuus elvyttää vanhoja taitoja.

– Tulen aina seitsemäksi töihin ja käyn ajamassa yhden lähdon Tuomarilasta. Se on rentouttavaa hommaa, ja samalla säilyttää tunteita. Eipä pääse kukaan sanomaan, etten tiedä mitään kuljettajan työstä...

## ”Luotan henkilökuntaani”

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen on lähivuosina tulossa melkoisia mullistuksia.

– Isoja kilpailutuksia on tulossa. Liikenteet tulevat Espoossa muuttamaan todennäköisesti 2016 valmistuvan Länsimetron myötä. Vantaalla taas vuonna 2015 valmistuva Kehärata tuo junat lentoasemalle, mikä merkittävästi muuttaa bussireittejä.

Espoon varikolta hoidettavien linjojen osalta tilanne ei Tomin mukaan muutu ennen metron käyttöönottoa. Sen sijaan Vantaalla ensimmäiset isot kilpailutukset ovat jo lähellä, ja alkavat vielä loppuvuoden aikana.

Tom suhtautuu tilanteeseen rauhallisesti ja kehottaa henkilökuntaa samaan:

– Uskon meidän selviävän kunnialla tulevasta haasteista. Minä luotan omaan henkilökuntaani ja siihen, että kaikki tekevät parhaansa. Sillä tavoin pärjäämme myös kilpailutuksissa.

*Pekka Paloranta*