

# Vetra

# 4

*Veolia Transport Finlandin henkilöstölehti*

**Numero 4 2013**



***Hyvää Joulua & turvallista vuotta 2014!***

*Veolia ajaa Suomessa sähköbussiliikenteen kärjessä. eBUS-hankkeeseen liittyvä toinen testibussi saapui Espooseen joulukuun alussa. Tapaus oli niin merkittävä, että itse joulupukki saapui Korvatunturilta Ebuscoa ihaillemaan. Lisää sivulla 4. Kuva Pekka Paloranta.*

## Kohti tavoitteita parhaamme tehden

Vuosi 2013 on ollut vaiherikas vuosi, ei vain meille veolialaisille vaan koko linja-autoalalle. Jyväskylä, Kuopio, Oulu ja Lahti avasivat paikallisliikenteensä kilpailulle lähes yhtäaikaan nopealla aikataululla. Eniten kiinnostavia kohteita olivat Jyväskylä, jossa jäimme kovin kauas voittajan tarjoamasta hinnasta – ja Lahti, jota huolellisesti valmistelimme, mutta lopulta päätimme olla jättämättä tarjousta. Automäärältään pienet kokonaisuudet, ei mahdollisuutta yhdistelmätarjouksiin yhdistettynä pari vuotta liian lyhyisiin sopimuskausiin nostavat kynnystä tavoitella uusia markkina-alueita. Uskon, että seuraavilla kilpailukierroksilla näitäkin asioita ovat tilaajaorganisaatiot pohtineet uudemman kerran.

Eikä unohteta westiläistemme tulevia haasteita, kun ensimmäiset siirtymäkauden sopimukset ovat päätyneissä ensi kesänä.

Suomen toimintojen myyntiprojekti on venynyt jo lähes vuoden mittaiseksi, mitään uutta kerrottavaa ei tällä hetkellä ole. Valitettavasti. Me jatkamme omaa työtämme, omistajataho omaansa.

Jokainen meistä lienee saanut oman osansa sekä henkilökohtaisessa että työelämässä – pettymystä, surua, mutta toivottavasti myös onnistumisiakin. Elämä ei kulje ennakolta kirjoitetun käsikirjoituksen mukaan, mutta itse voimme päättää mitä kappaletta siitä muistellemme.

Minä muistan, kun kesällä 2012 Kasnäsin kauneuden innoittamana päätin opetella jotain aivan uutta. Kukkien sidontaa, huonekalujen kunnostusta, leipomista – aivan liian helppoa, ajattelin. Itselleen (ainakin) annetut lupaukset on pidettävä ja eipä aikaakaan, kun olin ilmoittautunut autokouluun. Tehän tiedätte, kuinka helppoa netissä asioiminen on. Jo ensimmäisillä teoriatunneilla mietin ”mitä, miksi”, mutta jatkoin.

Ensin iski asentohuimaus (”melko yleinen ikään-tyvien ongelma”). En jäänyt suremaan ikääni vaan pahoinvointitablettien voimalla huojuin kunnes oireet loppuivat ja pääsin lopulta ensimmäiselle ajotunnille opettaja A:n kanssa. 120 minuutin mittainen kurvau Helsingin kaduilla päättyi taskuparkin opetteluun. No

mikäs siinä, olinhan takavuosina pyörittänyt linja-auton rattia Tampereen varikolla peräti kaksi kertaa. Toista kertaa ei herra A:n kanssa tullutkaan, koska hän sai vakavan sairauskohtauksen (toipunut jo, onneksi). Sitten tulivat vero- ja tilintarkastus ja lumisateet. Ajoharjoittelu jatkui lumisilla kaduilla uuden opettajan kanssa. Herra B oli niin innokas flirttailemaan, että minäkin olen aloittelija häneen verrattuna. Vaivautuneena kävin tunneilla harvakseltaan kunnes vuodenvaihteen kiireet ja myyntiprojekti veivät kaiken aikani ja ajoharjoittelut jäivät. Herra B oli irtisanoutunut kevättalvella.

Kolmas ope toden sanoo – tai ei. Herra C ei todellakaan flirttaillut vaan vaikutti siltä, että hänellä olisi parempaakin tekemistä kuin opettaa täti-ihmisiä ajamaan autoa. Jatkoin kuitenkin, edelleen, opettaja numero 4 kanssa. Tätä kirjoittaessani minulla on melkein kaksi viikkoa vanha todistus hyväksytystä ajokokeesta. Eikä päivääkään liian aikaisin, sillä herra D jää eläkkeelle ja koko autokoulu sulkee ovensa lopullisesti vuoden viimeisenä päivänä.

2013 viimeinen Vetra on melkein valmis - kiitokseni kaikille teille, jotka olette sen saaneet aikaan. Kiitos Pekalle, joka kerrasta toiseen jaksaa kannustaa meitä löytämään kiinnostavia aiheita ja sopivan kevyellä mutta napakalla potkullaan muistuttaa aikatauluista niin, ettei edes pääkirjoitus jäisi viime metreille. Ensi vuonna toivomme saavamme lukijoiltamme entistäkin enemmän sekä ideoita että juttuja.

Lämmin kiitokseni koko henkilökunnalle, kun olette tänäkin vuonna antaneet arvokkaan työpanoksenne. Kun teemme parhaamme, enempää ei voi vaatia.

Hyvää ja kaunista!



*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 1/2014 ilmestyy maaliskuussa.  
Aineistot toimitukselle 28.2.2014 mennessä.**

## Jalkaisin liikkuminen on vaarallisinta KESKITY siihen mitä teet

Keskittyminen on turvallisuuden avain ja tärkeä keino välttää työtapaturmia. Väitteelle saadaan vankka tuki työtapaturmia koskevasta tilastosta.

Veolia-yhtiöiden henkilöstöstä valtaosa tekee työtä linja-autonkuljettajana. Varsinaisessa ajotehtävässä tapahtuvat loukkaantumiset ovat selkeästi vähemmistössä.

Niitäkin valitettavasti löytyy. Pahin Veolian kuljettajalle sattunut onnettomuus oli kolari, jossa kuorma-auto törmäsi sivusta kuljettajan paikan kohdalla. Veolian kuljettaja loukkaantui onnettomuudessa vakavasti.

Ehkä hiukan yllättäen tilastot kertova, että suurin osa työtapaturmista sattuu jalkaisin liikuttaessa. Vuonna 2013 on kirjattu yhteensä 44 työtapaturmaa, joista peräti 26 on ollut eriaisteisista liukastumisista, kaatumisista ja muista kompuroinneista johtuvia.

Tapahtumapaikkoina ovat pääasiassa olleet varikkojen pihat sekä myös päätepysäkit. Bussiin nouseminen ja siitä poistuminen ovat samoin yleisiä vaaranpaikkoja, joissa kompastellaan ja satutetaan itseään.

### Kun ajatus herpaantuu...

– Keskity kunnolla siihen, mitä kulloinkin olet tekemässä, painottaa tilastoja tarkkaan tutkinut liikennejohtaja Juha Nykänen.

Ongelmia syntyy Juhan mukaan silloin, kun ajatus herpaantuu ja mieli askaroi jo seuraavassa tilanteessa. Vaarassa ollaan niin busseinratissa kuin varikon pihalla talustellessa.

– Jos vuoroa lopetella ajattelee jo kotiinlähtöä, huomio-kyky heikkenee ja voi sattua vahinko. Tai jos bussista tullaan

poistuttuaan miettii tulevaa ateriaa, eikä huomaa pihan liukkaista kohtia, Juha kuvaa.

Suomen sää- ja keliolot tarjoavat usein yllätyksiä. Liukkaus voi alkaa huomaamatta. Musta jää yllättää ja pito häviää niin renkaista kuin kengistäkin. Toisaalta: nämä ovat joka vuosi toistuvia ilmiöitä ja siksi niihin voi varautua.

– Jos tiedostaa vaaran ja on riittävän varovainen, liukkaalla pihamaalla pystyy huonoillakin kengillä liikkumaan, Juha vakuuttaa.

### Huolehdi muista

Varikkojen pihat pyritään pitämään turvallisessa kunnossa kaikissa kelioloissa. Liukkauden torjunta on yksi tärkeimmistä turvallisuutta parantavista toimenpiteistä.

– Jos huomaa liukkautta, pitää välittömästi varoittaa muita ja kertoa liukkaudesta omalle esimiehelle. Ja mikäli tilanne sallii, itekin paikan voi tietysti hiekkottaa, Juha muistuttaa.

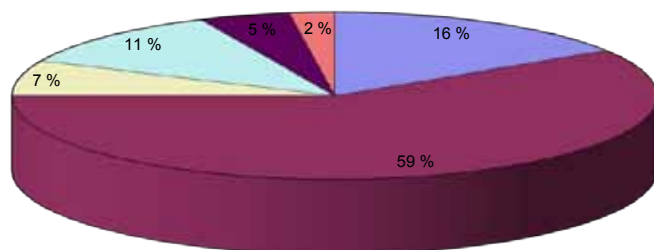
Yleisestä turvallisuudesta huolehtiminen on Juhan mielestä keskeinen juttu.

– Se on samalla huolehtimista omista työkavereista eli yhteinen asia – kuten koko työturvallisuus, Juha kiteyttää.

*Pekka Paloranta*



## Tapaturmat 2013



■ Liikenneonnettomuus
■ Liukastuminen/Kaatuminen/Venähdys
■ Puristuminen/Väliin jääminen
■ Väkivalta
■ Osuminen kiinteään esteeseen
■ Viilto

## TALVIVINKKEJÄ

### JALKAISIN LIKKUESSA MUISTA:

- Keskity kävelyysi ja tiedä missä kuljet. Älä anna ajatusten harhailla.
- Käytä aina keliin sopivia jalkineita, joissa on liukastumista vähentävä pohja.
- Älä hosu äläkä hoppuile! Kiireessä sattuu paljon isoja vahinkoja.
- Astu aina varovasti ulos bussista. Etenkin, jos et ole varma pinnan pitävyydestä.
- Käytä aina heijastinta – näkyminen on elintärkeää myös pysäkeillä ja varikoilla.
- Jos havaitset liukkautta, ilmoita siitä heti esimiehellesi tai korjaa tilanne itse.

### KULJETTAJANA MUISTA:

- Huolehdi siitä, että tunnet autosi hallintalaitteet hyvin.
- Varmistu siitä, että näet kunnolla muun liikenteen ja kaikki peilit.
- ENNAKOI! Tunnista ja vältä vaaratilanteet – älä anna liukkauden yllättää!
- Pidä tilannenopeus riittävän alhaisena, että ehdit reagoida myös yllätyksiin.
- TURVAVÄLI! Pidä riittävä etäisyys edellä ajavaan
- Varo liukkaista pysäkkeistä ja ennakoijain ajoissa, jotta voit pysähtyä turvallisesti.
- Huolehdi omasta kunnostasi ja virkeydestäsi.



Ajossa jo kaksi sähköbussia

## Veolia kiittää sähköisen liikenteen kärjessä

Veolian rooli sähköbussiliikenteen edelläkävijänä vahvistuu huimaa vauhtia. Joulukuun alussa Espooseen tulla hurautti sähkön voimalla suoraan sata-masta jo toinen sähköbussi eli Ebusco. Pari vuotta sitten startannut eBUS-hanke on herättänyt valtavasti kiinnostusta sekä Suomessa että ulkomailla.

– Hanke on sujunut todella mielenkiintoisesti, luonnehtii Veoliassa hanketta vetänyt johtaja **Sami Ojamo**, josta on parissa vuodessa tullut merkittävä ja kysytty sähköisen liikenteen asiantuntija koko Euroopan alueella

Sami kuvaa sähköbussiliikennettä koskevaa innostusta valtavaksi, suorastaan hype-tykseksi.

– Varsinkin tänä vuonna olemme kokeneet mielenkiinnon merkittävän kasvun.

### Haasteellisesta talvesta suosion valoon

Alkutaival oli Samin mukaan takkuinen. Suurin takaisu toki olivat hänen mukaansa ensimmäisen sähköbussin eli portugalilaisen Caetano 2500 EL:n kohtaamat haasteet viime talvena.

– Paljon oli vääntöä mutta toki olimme itsekin alkutaipaleella ja siten siitä tuli entistä haastavampaa. Jouduimme



HSL-värit päälle saanut Ebusco on sama bussi, joka piipahti testiajossa Suomessa pääsiäisen aikoihin viime keväänä. Tämä maailman ensimmäinen Ebusco on vielä valmistettu Kiinassa, mutta seuraavat rakennetaan Hollannissa. Tehdas on äskettäin saanut mm. viiden sähköbussin tilauksen Turkin Istanbuliin.

rämpimään tuulessa ja tuiskussa läpi pimeän tunnelin, kunnes kesän 2013 jälkeen olemme nähneet valon!

Kesän jälkeen hanke on ”alkanut myydä itseään”.

– Tämän takia olemme merkittävästi paremmassa asemassa kuin 2011. Lisäksi hanke on nostettu yhdeksi VTT:n

keihäänkärkihankkeen, Transmartin yhdeksi osa-alueeksi (e-mobility in public transport). Myös muita rinnakkaishankkeita käynnistellään. Yksi niistä on eBusSystem joka tutkii ja miettii infrapuolen näkökulmaa sekä latausjärjestelmien omistajuutta.

### Kansainvälisesti kiinnostava hanke

Myönteisenä yllätyksenä on Samin mukaan tullut hankkeen kuluvaan vuonna saama kansainvälinen näkyvyys.

– Chilen suurlähetystön

## Sähköbussit kiinnostivat chileläisiä vieraita



Veolian sähköbussit herättävät huomiota varsin laajalti myös ulkomailla. Joulukuun alussa Espoon varikolla nähtiin harvinaisia vieraita, kun Chilestä saapunut arvovaltainen valtuuskunta varasuurlähteiläs Allan Najumin johdolla kävi tutustumassa sähköbusseihin ja sähköiseen joukkoliikenteeseen yleensä. Seurueeseen kuuluivat Chilen liikenneministeriön säädös- ja standardiasioista vastaava johtaja Lorena Araya sekä Valentina de la Maza ministeriön tukia hallinnoivalta osastolta, Chilen kansallisen taksijärjestön puheenjohtaja ja pienten sekä keskisuurten yritysten järjestön varapuheen-



johtaja Héctor Sandoval, toimitusjohtaja Sebastián Tolvett kestävän kehityksen katto-organisaatio Sistemas Sustentablesista sekä Chilen yliopiston litiumin tutkimus- ja innovaatiokeskuksen johtaja, professori Jaime Alée. Vieraat olivat kiinnostuneita muun muassa sähköisen liikenteen vaikutuksesta päästökuormitukseen. Myös akkuteknologia oli keskeisesti esillä, sillä akkujen valmistuksessa käytettävän litiumin varannot Chilessä ovat varsin mittavat.



*Ebuscon kuljettajan työpaikka on ergonomisesti hyvin suunniteltu. Näkyvyys on hyvä joka suuntaan ja hallintalaitteet ovat sopivasti ulottuvilla.*



*Tulijaa tervehtivät pirteät ja lämpimät värisävyt sekä sinisävyinen lattiavaistustus. Istuimia on 31 ja kyytiin mahtuu yhteensä 76 matkustajaa.*

seurueen vierailu Espoossa joulukuun alussa kertoo siitä, että tämä todella on kansainvälisesti merkittävä tutkimushanke. Meistä tiedetään koko Euroopassa.

Hanke valittiin myös Veolian nykyisen omistajan eli Caisse Des Depotsin innovaatiokilpailun finaaliin. Transdevin hankkeita oli eBUSin lisäksi mukana vain muutama muu.

Viime aikojen suurimmiksi ilonaiheiksi Sami nostaa kuitenkin Ebuscon-bussin kevään testauskäynnin Suomessa sekä Veolian operoiman Siemens-Rampini-sähköbussin liikennöinnin kesällä Porvoossa ja Turussa. Kaikki toimi hienosti ja kokemukset olivat erinomaiset.

– Tämän jälkeen keskustelu sähköisestä liikenteestä on hurjasti kiihtynyt. Nyt sähköbusseista alkaa saada kilpailuissa jo pisteitä, ja niitä jopa vaaditaan liikenteeseen, Sami hehkuttaa.

Myönteisintä on hänen mukaansa, että Suomessa ollaan pikkuhiljaa valmiita sähköiseen bussiliikenteeseen.

– Osaamisemme on arvoitettu todella korkealle. Lisäksi Veolia-yhtiöt on hankkeen myötä saanut paljon positiivista näkyvyyttä ja uskottavuutta joka paikassa. Tämähän on ollut merkittävä ponnistus kohti tuntematonta ja olemme mielestäni onnistuneet siinä hyvin.

Merkittävä rooli onnistumisessa on Samin mielestä ollut Veolian henkilöstöllä.

– Aluksi oli enemmänkin epä-

uskoisuutta ja ihmettelyä. Nyt uskon, että sitoutuneisuus on kasvanut varsinkin viime kesän jäljiltä. Espoon henkilöstö ainakin on sitoutunut hienosti ja hoitanut asiansa todella hyvin, Sami kehuu.

eBUS-hankkeen alussa visioitiin, että Espooseen syntyy todellinen sähköbussiosaimisen keskittymä latausasemineen. Ja tämä on nyt täyttötotta: koko valtakunnan kärjessä mennään ehdottoman kohteeksi.

Veolialla ei siis suinkaan jäädä tyhjän päälle, vaikka Sami lähteekin yrityksen palveluksesta vuodenvaihteessa ja siirtyy täysipäiväisesti rengasyritys Colmecin maajohtajaksi.

## Kaksi sähköbussia vielä tulossa

Euroopassa suunniteltu ja

Kiinassa valmistettu Ebusco aloitti joulukuun puolivälissä liikennöinnin Espoon sisäisellä HSL-linjalla 11, joka kulkee Tapiolasta Friisilänaukiolle. Ennestään linjalla on nähty portugalilaisvalmisteen Caetanon sähköbussi, joka lentokenttäbussin olemuksellaan ja kokovalkoisena on selvästi poikennut muusta kalustosta.

Ebusco sen sijaan on maalattu kokonaan tilaaja- eli HSL-väreihin ja varustettu tilaajan vaatimusten mukaisesti.

Lisää sähköbussiuutuuksia on luvassa lähitulevaisuudessa. Veolia on jo aiemmin tehnyt tilauksen kiinalaiselta BYDiltä, joka on maailman johtavia sähköbussin valmistajia. BYDin valmistama bussi on jo esitellyt kansainvälisessä businäyttelyssä HSL-väreissä ja on ulkoisesti valmiin näköinen. Suomeen toimituksen ajankoh-

ta ei silti ole vielä varmistunut.

Tehdas tiettävästi parantelee edelleen bussin ja akkujärjestelmien talviominaisuuksia, jotta liikennöinti Suomen vaativissa oloissa sujuisi luotettavasti.

Caetanon, Ebuscon ja BYDin lisäksi Veolialla on tarkoitus tilata vielä neljäs sähköbussi. Hanke on pitkälti jo valmisteltu, mutta tilaussopimusta ei vielä ole allekirjoitettu.

*Pekka Paloranta*



*Sähköbussit valmiina liikenteeseen. Ja kaksi tulee vielä lisää...*



*Ebuscolla pystyy täyteen ladatuilla akuilla ajamaan valmistajan ilmoituksen mukaan 200-230 kilometriä.*

## HSL haluaa 100 sähköbussia

Pääkaupunkiseudulla surraa sata sähköbussia vuonna 2018, mikäli Helsingin seudun liikenteen eli HSL:n tavoite toteutuu. HSL:n kiinnostuksen

perustana on sähköbussien päästöttömyys.

Sadalla bussilla katettaisiin noin kahdeksan prosenttia koko arkiliikenteen kalustotar-

peesta. Arkiaamuisin liikenteessä on noin 1250 busssia.

HSL aikoo kilpailuttaa sähköbussit vuosina 2015-2016. HSL hakee parhaillaan Tekesiltä

rahoitusta tutkimukseen, joka koskee sähköbussien latausjärjestelmää.

(Lähde: Helsingin Sanomat 10.12.2013)



Bussialalla erittäin hyvin tunnettu ammattilainen **Aku Tuokila** (58) aloitti marraskuussa huoltoinsinöörinä Veolia-yhtiöiden palveluksessa. Akulla on rautainen kokemus kaluston kunnossapidosta, korjauksista ja teknisistä asioista.

Aku avustaa yrityksen operatiivista johtoa ja hankintaorganisaatiota korjaamo- ja kuljetuskaluston hallinnassa, ja hänen tehtäviinsä kuuluvat myös ajoneuvojen tekninen määrittely, korjaamotoiminnan kehitys ja huolto-ohjelmat, kaluston osalta kilpailutusasiat sekä teknisen kehityksen seuraaminen.

Veolialla Aku on startannut monipuolisen työnsä hyvällä ja innostuneella mielellä.

– Pannaan autot parempaan kuntoon! Olen valtavan tyytyväinen siitä, että yhtiössä annetaan tähän mahdollisuus, hän sanoo.

Muutaman yksittäistapauksen takia Veolia on saanut julkisuudessa pääosin aiheetonta kritiikkiä, joka on koskenut kaluston kuntoa. Aku tietää hyvin, että kaluston kunnon eteen on tehty rankasti töitä ja myös enakoivaan huoltoon on panostettu aiemminkin.

– Täällä on huippuporukkaa töissä! Erittäin ammattitaitoiset korjaamot, tekemisen meininki ja hyvä fiilis, Aku kiittää.

Mutta mahdolltommiin ei silti voida venyä, kun kalustoa on

## Aku aloitti huoltoinsinöörinä "Autot parempaan kuntoon"



*Vanhujen bussien mittavat peruskunnostukset ovat osa kaluston parannusohjelmaa. Nastolalaisella Matt-Metal Oy:llä on parhaillaan työn alla vuoden 2004 Scania-Ikarus -telibussin kunnostus, jota Aku kävi katsomassa marraskuun lopussa.*

sentään yli 300 bussin verran ja jatkuvasti sattuu sekä tapahtuu. Kaikki korjaamot pullistelevat ja kapasiteetin ylärajoilla mennään koko ajan.

Kaluston kunnon parantaminen on pitkäjänteistä työtä. Aku arvioi, että hyvään tulokseen pääsemiseksi kunnostettavaa autoa kohden pitäisi käyttää useita työpäiviä.

– Ei kukaan voi olettaa, että tällaisessa kalustomäärässä kaikki olisi kunnossa esimerkiksi ensi kesään mennessä. Liikelle päästään kyllä.

Aku painottaa tiimityön merkitystä.

– Kaluston kunnon paranta-

minen ei missään nimessä ole yhden ihmisen homma, vaan yhdessä näitä asioita tehdään ja kehitetään.

– Nyt käymme läpi kalustoa ja kokoamme tietoa sillä periaatteella, että mihin seikkoihin kannattaisi ensisijaisesti keskittyä, Aku kiteyttää.

### Linja-automies syntymästä asti

Aku on syntynyt suoraan bussialalle. Jo hänen isoisänsä Väinö Tuokila oli kuljettajana mukana aloittelemassa linjuliikennettä 1920-luvun Uudessa kaupungissa.

Sittemmin perustettu linja-autoyrittäjä keskittyi Uudenkaupungin alueen lähiliikenteisiin. Tuokila Oy:n bussimäärä kipusi ylimmillään toiselle kymmenelle.

– Kotinurkissa sai pienestä pitäen raplata muttereita ja ruuveja. Kaikenlaista hommaa sai yrityksessä tehdä, mikä kyllä muovasi osaltaan tulevaa elämää. Koskaan ei ollut epäilystä siitä, mille alalle ryhtyisin, Aku muistelee hymyillen.

Isä patisti Akun kuitenkin opintielle insinöörin papereita hankkimaan. Perheyrittäjä myytiin, mutta Aku pääsi jatkamaan alalla.

Valmistumisen jälkeen työtä tarjosi Someron Linjan omistaja Martti Koski. Akusta tuli Auto-Arvelan Espoon-korjaamon esimies vuonna 1983. Työpaikka pysyi samana peräti vuoteen 2006 asti, mutta työnantajan nimi vaihtui yrityskauppojen myötä Swebusiksi, Stagecoachiksi ja Concordiaksi. Helsingin Bussiliikenteellä Aku oli 2006-2009. Kaikissa bussifirmoissa Aku on ollut korjaamojen ja teknisen puolen vastuuvetäjän tehtävissä.

Viimeisin työtehtävä oli parin vuoden rupeama VDL Bus & Coach Finland Oy:n palveluksessa, joten yhteydet Veolian kalustopuolelle olivat jo olemassa ennen uuteen tehtävään astumista.

*Pekka Paloranta*

## Uutisia

Veolian ja VDL:n välillä on solmittu huolenpitosopimus, joka kattaa käytännössä kaikki autojen huollot ja normaalia kulumisesta aiheutuvat korjaukset 31.12.2019 saakka.

– Sopimuksen ulkopuolelle jäävät käytännössä ainoastaan kolari- ja ilkivaltavauriot sekä rahastuslaitteet, kertoo VDL Bus & Coach Finlandin maa-johtaja **Henrik Mikkola**.

Henrik eli Henkka on monille lukijoille vanhastaan tuttu, sillä hän tuli Veolian palvelukseen ensin Espoon korjaamopäälliköksi vuonna 2009 ja nimitettiin sittemmin tekniseksi johtajaksi. VDL:lle Henkka lähti vuoden 2012 keväällä.

Sopimuksella pyritään Henkan mukaan maksimoimaan Veolian autojen käytettävyyttä minimoimalla seisonta-ajat enakoivaan huoltoon kautta.

– Nykyautojen monimutkainen tekniikka vaatii erikoistaitoja ja -välineitä, joita liikennöitsijän oman korjaamon ei välttämättä kannata hankkia kaikkia mahdollisia merkkejä varten. Samalla VDL saa paljon kullannarvoista tietoa autojen toimivuudesta Suomen vaativissa olosuhteissa ja pys-

## VDL-busseille huolenpitosopimus



*Veolialla on käytössä kaikkiaan 48 VDL Citea-bussia, jotka otettiin liikenteeseen kuluvan vuoden alussa.*

tymme täten kehittämään tuotteitamme entistäkin paremmiksi, Henkka sanoo.

Käytännössä korjaustyöt tehdään VDL:n Hakkilan korjaamolla sekä jossain määrin Veolian varikoilla.

– VDL:n korjaamo- ja varaosatoiminnoissa työskentelee tällä hetkellä 10 henkeä, joista neljä rekrytoitiin Veolia-sopimuksen varmistuttua lokakuussa.

– Täysi miesvahvuus meillä

on ollut marraskuun puolivälistä, jolloin siirryimme myös kahden vuoroon tätä sopimusta varten. Nykyään korjaamomme onkin auki arkisin aamu seitsemästä puoli yhteentoista illalla, Henkka mainitsee.

Näin ison automäärän hoitaminen vaatii jatkuvaa toimivaa kommunikaatiota Veolian ja VDL:n työnjohtojen välillä.

Kuljettajien työhön huolenpito sopimus ei Henkan mukaan tuo käytännön muutoksia.

– Sopimuksen vaikutustenpitäisi näkyä pidemmällä aikavälillä autoina, joissa kaikki toimii, Henkka kiteyttää.

VDL-bussien lastentaudeista ja muista alun murheista ollaan pääsemässä kokonaan eroon.

– Tilanne alkaa näyttää kohtuullisen hyvältä. Oikeastaan kaikki kriittiset hommat on tehty lähes kaikkiin autoihin. On ihan yksittäisiä ajoneuvoja, joissa jokin yksittäinen työ ontekemättä. Lisäksi työn alla on joitakin kiireettömiä toimenpiteitä, jotka tehdään aina normaalien määräaikaishuoltojen yhteydessä.

Henkan mielestä VDL-korjaamon ja Tattarisuon sekä Koskelan työnjohtojen välille on kehittynyt toimiva suhde, jonka ansiosta päivittäinen yhteistyö sujuu mutkattomasti.

– Nyt kun korjaamomme kapasiteetti on saatu karkeasti tuplattua, Veolialta tullut palaute on ollut positiivista. Totta kai on tapauksia, joissa kaikki ei ole mennyt ihan oppikirjan mukaisesti, mutta niistä pitää vain ottaa opikseen eikä tehdä samaa virhettä uudestaan.

*Pekka Paloranta*

## Haloo – mikä DialOk?

Veolia Transportin puhelinvaihteeseen ovat kesäkuun alusta saakka vastanneet DialOk:n vaihteenhoitajat ja asiakaspalvelijat Kuhmossa.

DialOk Communications on vuonna 2001 perustettu tavoitettavuuspalveluita tuottava yritys, jonka vaihteenhoitajat vastaavat yli 200 suomalaisen ja kansainvälisen asiakkaan vaihteen tai asiakaspalvelun puheluihin. Vaihteenhoidon ja asiakaspalvelun tiimeihin kuuluu noin 20 asiakaspalvelun ammattilaista.

Veolia Transportin osalta asiakaspalveluumme ohjautuvat akuutit löytötavarakyselyt, palautteenantopuhelut, sekä vahinkoilmoituspuhelut. Muita asioita koskevat puhelut ohjautuvat vaihteeseen.

DialOk on osa SFG Yhtiöt-konsernia, joka on yksityinen suomalaisomisteinen yritys. Sen pääkonttori sijaitsee Ruoholahdessa. Kuhmossa olemme viiden suurimman työllistäjän joukossa ja haluamme osaltamme olla mukana luomassa uusia työpaikkoja Kainuun alueelle ja kehittämässä alueen yrittäjyyttä.

Yhtiöön kuuluu DialOk:n lisäksi teleoperaattori Line Carrier Oy, henkilöstöyhtiö Suomenmaan Puhelinpalvelut Oy, sekä kommunikaatiohallinnan laitteita ja tarvikkeita myyvä Aheadtec.

Vaihdepalvelun hoidossa yrityksellemme tärkeitä asioita ovat tiivis yhteistyö ja vuoropuhelu asiakkaan kanssa alusta lähtien.

Palvelukoordinaattorit käyvät tutustumassa asiakasyritykseen ennen palvelun alkua



Vaihteenhoitaja Maria Heikkinen on työskennellyt DialOk:n palveluksessa runsaat kolme vuotta.

ja olemme yhteydessä heihin säännöllisesti matkan varrella. Tällä tavalla pystymme ohjeistamaan vaihteenhoitajia hyvin ja pitämään tiedot ajan tasalla myös jatkossa.

Erittäin tärkeää on myös palautteen saaminen, varsinkin alkuvaiheilla, jolloin on hyvä tilaisuus hioa ohjeistusta. Palautteen kautta pääsemme myös parantamaan omaa palveluamme ja kehittämään toimintaamme.

Pyysin vaihteenhoitajaamme Marja Heikkilää kertomaan hieman omasta työstään:

**Mikä on toimenkuvasi ja kauanko olet työskennellyt talossa?**

-Vaihteenhoitaja ja toimin myös vaihdepalvelun perehdyttäjänä. Tulin taloon heinäkuussa 2010, perehdyttäjänä olen toiminut viime keväästä lähtien.

**Mitä asioita täytyy ottaa huomioon, kun perehdytetään uutta vaihteenhoitajaa vastaamaan näin monen yrityksen puheluihin?**

-On todella monta asiaa, mitä täytyy ottaa huomioon uu-

den vaihteenhoitajan perehdytyksessä. Kaikilla ihmisillä on erilainen tapa oppia ja muistaa asioita. Lisäksi monissa yrityksissä on se jokin erityinen piirre, mikä täytyy kertoa ja opettaa uudelle henkilölle.

**Mitkä ovat tärkeitä ominaisuuksia hyvälle vaihteenhoitajalle?**

-Reippaus, rohkeus ja hyvä muisti auttavat. Kielitaitoa tarvitaan (englanti ja ruotsi), koska koskaan ei tiedä millä kielellä seuraava puhelu täytyy osata käsitellä.

**Millaisia puheluita Veolian vaihteeseen tulee?**

-Useasti vaihteeseen tulevat puhelut koskevat löytötavaroita, paljon kysytään myös ajonjärjestelijöitä sekä liikennepäälliköitä.

*Teksti ja kuvat  
Marja Hallikainen  
palvelukoordinaattori  
www.dialok.fi*



Vaihteenhoitajat Paula Piirainen (etualalla) ja Päivi Kyllönen työn tiimilyksessä.

## Henkilöstö

### Nimityksiä

**Veolia Transport Finland Oy** Huoltoinsinööriksi on nimitetty 1.11. alkaen **Aku Tuokila**. (Akun haastattelu tämän lehden sivulla 6).

**Veolia Transport Vantaa Oy** Ajojärjestelijäksi on nimitetty 1.11. alkaen **Elli Värva**. Tilityspisteen hoitajaksi on nimitetty 1.12. alkaen **Tuire Back**.

**Veolia Transport Helsinki Oy** Ajojärjestelijäksi on nimitetty 1.11. alkaen **Jaan Vares**.

**Veolia Transport Espoo Oy** Työnjohtajaksi korjaamolle on nimitetty 18.11. alkaen **Janne Laakso**.

**Tehtävänmuutos** Johtaja **Juha Nykäsen** vastualueeseen on sisällytetty myös operatiivisen toiminnan kehitys. Juha jatkaa edelleen myös Vantaan ja Helsingin yksiköiden johtajana.

### Kiitos & mukavia eläkepäiviä!

Kiitämme tänä vuonna eläkkeelle jääneitä veolialaisia kuluneista vuosista ja toivotamme mukavia eläkepäiviä.

Veolia Transport Finland: Maarit Joensuu.

Veolia Transport Vantaa Oy:

Ants All, Juha Karvonen, Heikki Kauppinen, Eduard Kokkonen, Tom Kotimäki, Kaj Niemi, Kalevi Porali, Vesa Ryhänen, Seppo Tanskanen, Pentti Pasanen, Kaisa Sillanpää, Irma Virtanen ja Paavo Yli-Klaukka.

Veolia Transport Espoo Oy: Peter Cavonius, Kari Juuti, Reijo Nummisto, Leif Pettersson ja Enn Sepp.

Veolia Transport West Oy: Markku Luhtala.

## Koulutus

### Toimihenkilöiden koulutus käynnistyy

Veolia on käynnistämässä koko toimihenkilöstöä koskevaa koulutusta, joka toteutetaan kevään aikana.

Koulutuksen toteuttaa tuttu yritys Deep Lead Oy, joka pari vuotta sitten tarjosi esimiesten koulutusta vuoden kestäneessä projektissa Espoon ja Vantaan yksiköissä.

Vetra kertoo toimihenkilöiden koulutuksesta tarkemmin tulevissa numeroissaan.



# Sattumalta linja-autonkuljettajaksi

Sattuma kesäkuussa 1968 toi **Markku Luhtalan** linja-autojen pariin. Ilman sattumaa tämä juttu olisi todennäköisesti luettavissa VR:n henkilöstölehdessä.

Enonsa innoittamana Markku oli jo tuolloin kiinnostunut urheilusta ja niinpä hän oli sopinut ystävänsä kanssa lähtevänsä seuraamaan pesäpallottelua Seinäjoelle. Ystävä ei kuitenkaan saanut kotoaan autoa lainaksi ja matka tyssäsi Kauhajoelle. Markku joutuikin palaamaan V. Keto-Seppälä Oy:n Seinäjoki-Vaasa -vuoron bussilla takaisin Teuvalle. Tuolloin busseissa yleensä oli rahastajat, mutta poikkeuksellisesti tästä vuorosta sellainen puuttui. Koulumatkoiltaan tunteen kuljettajalle asiaa ihmeteltyään oli kuljettaja pyytänyt Markkua toimimaan rahastajana.

Seuraavana päivänä Markku matkustikin jo Poriin V. Keto-Seppälä Oy:n pääkonttorille. Matkalta oli tuliaisina vapaalippu yhtiön autoihin. Virallisesti Markku Luhtalan työsuhde alkoi 29.6.1968.

Rahastajakauten katkoksen teki armeija-aika. Toukokuussa 1972 Markulle tarjoutui tilaisuus aloittaa työt V. Keto-Seppälä Oy:n ainokaisen kuorma-auton kuljettajana. Autolla kuljettiin tarvikkeita yhtiön omistamalle Lavian koritehtaalle ja Porin autotarvikkeelle. Linja-autokorttiin vaaditun iän täytyttyä ja kortin saatuaan Markku eteni bussinkuljettajaksi.

Pari seuraavaa vuotta Markku ajoi tuurauksia koko V.Keto-Seppälä Oy:n liikennekentällä. Linjat ja yöpymispaikat Vaasassa, Seinäjoella, Laviassa, Vammalassa, Tampereella ja Porissa tulivat hänelle tutuiksi.

Kuljettajilla oli pääsääntöisesti oma nimikkolinjansa ja linjaa hoidettiin nimikkoautolla. Markulle avautui mahdollisuus ajaa nimikkolinjanaan ns. ammattikouluvuoroa, eli Teuva-Kauhajoki – vuoroa. 90-luvulla nimikkovuoroiksi vakiintui Teuva-Seinäjoki – vuoro.

2000-luvulla nimikkovuoroista luovuttiin ja niinpä Markku Luhtalakin toimi kuljettajana kaikissa kolmessa vuorossa, joilla oli asemapaikkanaan Teuva. Viimeisenä työpäivänä Markku ajoi 31.5.2013 nimenomaan Teuva-Seinäjoki -vuoroa.

## Samassa työpaikassa

Työpaikkaa Markku Luhtala ei ole kertaakaan vaihtanut. Työnantaja on yrityskauppojen myötä matkan varrelle vaihtunut ensin V. Keto-Seppälä Oy:stä Hautamäki Oy:ksi. Myöhemmin



*Viimeinen työvuoro päätepsyäkällä. 45 vuotta samassa työpaikassa takana. Markku Luhtala pitää tärkeänä hyviä työtovereita ja työnantajaa. Ilman heitä pitkä työura ei olisi ollut mahdollinen. Ei riitä, että työstä pitää, työssä on myös viihdyttävä. Kuva: Marja Salmela.*

vielä Connexiksi ja viimeksi nimenvaihdon kautta Veolia Transport West Oy:ksi.

On yrityksen nimi ollut mikä hyvänsä ja omistaja kuka tahansa, tyypillisiä ovat olleet jopa Markkunkin uraa pidemmät työsuhteet. Markku pitää sitä osoituksena vähintäänkin hyvästä yhteishengestä työntekijöiden ja myös omistajien kanssa.

Työntekijät ovat aina kantaneet vastuunsa töiden ja linjojen hoitumisesta. Teuvalle ei ole koskaan ollut työjohtoa, vaikka enimmillään varikolta on lähtenyt kahdeksankin autoa.

Yhteisesti oli sovittu toimet joita illalla kuului varsinkin vapaalle jäävälle kuljettajalle. Aamulla vuoroon tuleva kuljettaja saattoi luottaa auton olevan lähtökunnossa. Vahingoista tuli ilmoittaa välittömästi, pienistäkin.

Tärkeänä hän pitää tapaa, jolla kokeneemmat kuljettajat ovat aina olleet jakamassa tietoa ja kokemuksiaan nuoremilleen. Nykyään uusien tekniikoiden myötä tiedonsiirtoa tapahtuu onneksi myös toiseen suuntaan.

Markkun kokemuksen mukaan useasti on tuntunut kuin oltaisiin yhtä suurta perhettä. Tuota kokemusta tukee vahvasti Markkun ajatus muunkinlaisen kuin työhön liittyvän yhteisen toiminnan tärkeys.

Markkulla oli merkittävä osuus yli 10 vuotta jatkuneeseen hiih-

tokilpailuperinteeseen. Eri varikoilta koottiin viestijoukkueet ja kerran vuodessa kokoonnuttiin ratkaisemaan rennon yhdessäolon lomassa firman viestihiihtomestaruus.

## Positiivisia muistoja

Tien päällä sattuu ja tapahtuu. Markku Luhtalan muistot reitin varrelta ovat positiivisia.

Kuorma-autoa käytettiin tavarakuljetusten lisäksi myös mm. rikkoutuneiden linja-autojen hinaamiseen korjaamolle. Markun vuoden kestäneen kuorma-autokomennuksen aikana hinauskeikkoja kertyi vain yksi, eli bussit toimivat hyvin.

Ensimmäinen työtehtävä linja-auton kuljettajana oli Kristiinankaupunki-Kauhajoen Kasino – tanssivuoron saattaminen Teuvalta Kauhajoelle. Kasinolla vanhemmat kuljettajat Martti Levä ja Tapani Pihlajaniemi toivottivat Markun tervetulleeksi alalle kukittamalla hänet voikkakimpulla.

Ensimmäinen nimikkoauto oli Lavian Autokorin korittama Scania kylkinumeroltaan 30.

Nimikkovuoroille oli tyypillistä pieni kisa parhaimmasta linjasta. Palvelun asiakkaista täytyi olla hyvää, eikä rahtiaan saanut ylenkatsoa, kaikki paketit täytyi saada sopimaan. Pienten tavaratilojen aikaan, osa rahdista täytyi kuljettaa myös katolla. Eräällä kertaa kesälomatuuaraaja oli halunnut

sitoa kattokuorman. Sen seurauksena paketteja jouduttiin keräilemään tien vierestä jo 10 km matkan jälkeen.

Myös vaimonsa Markku löysi oman vuoronsa matkustajista.

Matkan varrelle mahtuu pari, onneksi vain pientä, ojaanajoa. Eläkkeellä on mieleen tullut työn suuri vastuu, jota ei työssä ollessa tullut ajatelleeksi.

Markku on ajanut samaan rahastajalaukkuun koko kuljetajauransa ajan. Repussa on nyt kolmannet saranapultit.

## Järjestötoiminta sydäntä lähellä

Markku on aina pitänyt tärkeänä myös yhteisistä asioista huolehtimista. Järjestötoiminta on ollut ja on edelleen hänen sydäntään lähellä. Työuransa aikana hän on toiminut monissa työpaikkansa luottamustehtävissä. Vaikka joskus jouduttiin ratkaisemaan vaikeita kysymyksiä, ei Markku koe niistä jääneen pysyviä arpia. Yrityskaupat ovat hänen mukaansa sujuneet molemmilla kerroilla ilman suurta draamatiikkaa ja toimet ovat voineet jatkua yhteisiä pelisääntöjä noudattaen myös uuden omistajan kanssa.

Nykyhetken kilpailuissa Markku toivoo tilaajille tiukkaa asennetta yhteisiin pelisääntöihin. Hänen mukaansa työehtosopimusten noudattaminen tulisi olla ehdoton kriteeri kilpailuun osallistumiseen. Erot tarjouten välille täytyy löytyä muualta.

Ammattiyhdistystoiminnan lisäksi Markku on aktiivisesti toiminut politiikassa Teuvan asioiden hoitamisessa.

Tällä hetkellä hän on ensimmäisenä varavaltuutettuna Teuvan kunnanvaltuustossa SDP:n ryhmässä.

## Kivuttomasti eläkkeelle

Markun mukaan alkumetri eläkkeellä ovat olleet yllättävänkin helppoja.

Aika kuluu jo aiemminkin mainittujen tärkeiden asioiden seurassa, eli järjestötoiminnassa ja urheilun seuraamisessa.

Aivan pienen tuulahduksen linja-autoista saa vieläkin kotiinsa pojan, Arton, kautta. Arto työskentelee Prolinesilla Kauhajoella asentajana. Veolia Transport West Oy ostaa huolto- ja korjauspalvelut busseille Prolinesilta.

Työnantajilleen Markku on kiitollinen oman osuutensa hyvästä hoitamisesta, mikä takaa hänelle nyt aivan kohtuullisen eläkkeen.

Timo Norja