



Korit kuntoon Hakunilassa

Veolian Hakunilan varikolla aloitti vuodenvaihteessa uusi korjauspiste, joka merkittävästi helpottaa korikorjauksien ja pikku-kolhujen ruuhkaa. Etenkin lasinvaihdot ovat työllistäneet Tuupakasta tullutta Erik Roosia (vas.) ja Seinäjoelta siirtynyttä Juha Backia. Tässä vaihtuu uuden VDL:n rikkoutunut ovenlasi. - Lisää Hakunilan pisteestä sivulla 6. Kuva Pekka Paloranta.

Hyvä työntekijä on palkkansa ansainnut

En ole menettänyt uskoani työntekijöihin. Olen nähnyt eri työnantajilla toimiessani kaikenlaista. Valtaosa työntekijöistä on vastuullista ja hyvää porukkaa. Järjestelmää pitäisi viedä siihen suuntaan, että niitä palkitaan ja arvostetaan, jotka ottavat vastuuta ja tekevät hyvää työtä. Palkkojen tasapäistäminen ei mielestäni kannusta tähän suuntaan. Siksi näen yrityskohtaisen sopimisen erittäin tärkeänä toimenpiteenä motivoinnin ja palkitsemisen välineenä. Tavoitteena olisi, että ne jotka oikeasti tekevät tulosta ja ottavat vastuuta, palkitaan. Toivottavasti alkavissa liittoneuvotteluissa huomioidaan yritysten tarpeet myös näiltä osin.

Vuonna 2012 pärjäsimme hienosti. Laadullisesti saavutimme hyviä tuloksia niin asiakastytyväisyysmittauksissa kuin teknisen laadun mittareilla mitattuna. Polttoaineen hinnan kohoamisesta huolimatta, mutta myös palkkakustannusmuutosten maltillisesta kehityksestä johtuen yrityksemme teki taloudellisesti hyvän tuloksen. Liikennevahinkokehityksen sekä kilpailutettujen hankintasopimusten avulla saimme kustannuskehityksen pidettyä varsin maltillisena koko konsernissa. Kiitos menestymisestä kuuluu kaikille työntekijöilleni.

Konsernimme kasvoi vuodenvaihteessa reilulla sadalla uudella työntekijällä ja yli 50 autolla. Lisäys muodostui voitettujen Helsingin sisäisten linjojen liikenteen aloittamisesta sopimuksemme mukaisesti tammikuun alusta lukien. Uudessa yhtiössä on vielä paljon hiomista ja järjestämistä. Suotakoon toimihenkilöille samoin kuin työntekijöille työrauhaa saada asiat järjestykseen.

Veolia Transdevin uusi johtaja, **Jean-Marc Janailiac**, linjaa Veolia Transdevin uusia tavoitteita lähivuosiksi seuraavasti: Tavoitteena on minimoida yhtiön velkاپääomaa, sijoittaa hyvin tuottaviin ja vähän pääomaa vaativiin kohteisiin sekä parantaa kannattavuutta ja sijoitusten tuottoa.

VETRA

PÄÄTOIMITTAJA Janne Vihavainen
TOIMITUS c/o Veolia Transport Finland Oy,
Tuupakantie 7A, 01740 VANTAA
sähköposti: janne.vihavainen@veolia-transport.fi
Puhelin 044 796 0500
Faksi (09) 58 609 510
Toimitussihteeri pekka.paloranta@omniplus.fi
Puhelin 050 584 1962
Número 2/2013 ilmestyy kesäkuussa.
Aineistot toimitukselle 17.5.2013 mennessä.

Pääjohtajan näkemykseen on helppo yhtyä. Onneksi olemme jo aloittaneet yllämainittuihin tavoitteisiin tähtäävät toimenpiteet. Janailiac ilmoitti myös, että jo vuonna 2011 ilmoitettu halukkuus luopua osasta Veolia Transdev liiketoiminnoista etenee hiljalleen Keski-Euroopassa.

Me Suomessa seuraamme tilannetta ja sillä välin teemme itsenäisesti omat päätöksemme tulevaisuuden luottaen.

Hyvää kevään odotusta!

Janne



Janne Vihavainen
toimitusjohtaja
Veolia-yhtiöt

Veolia Transdev TUNNUSLUKUJA

- * Toimii 27 maassa kaikissa maanosissa.
- * Matkustajia 3,3 miljardia / vuosi.
- * Palveluksessa 119 000 ihmistä.
- * Liikevaihto 8 miljardia euroa
- * 13 eri liikennemuotoa.
- * 60 000 ajoneuvoa.
- * 27 raitiotieverkostoa

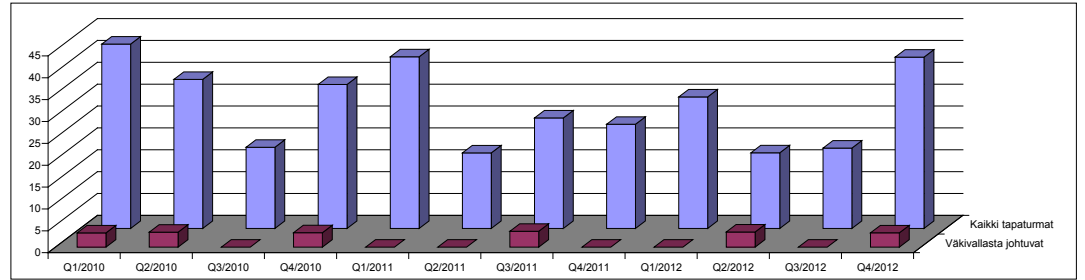
Työtaturmat lisääntyivät

Työssä sattuneet tapaturmat lisääntyivät merkittävästi vuonna 2012. Pitkään jatkunut hyvä kehityksemme tyssäsi lisääntyneisiin liikenneonnettomuuksista johtuneisiin tapaturmisiin poissaoloihin. Yhteensä tapaturmia sattui yhtiössämme 36 kpl (kuva 1).

Liukastumiset ja kaatumiset yhdessä olivat merkittävien tapaturmien syy edelleen, yhteensä 15 tapaturmaa. Liukastuminen tai kaatuminen tapahtui yleensä joko työpaikan pihalla tai bussien päätepysäkillä tai pääteasemalla.

Kuva 1. Vuonna 2012 sattuneet tapaturmat syykoodeittain.

Syy	Yhteensä
Esineen nosto tai lasku	2
Kaatuminen	7
Koneen tai laitteen aiheuttama	5
Liikenneonnettomuus	12
Liukastuminen	8
Väkivaltatilanne	2
Kaikki yhteensä	36



Kuva 2. Vuonna 2012 sattuneet tapaturmat miljoonaa tehtyä työtuntia kohden

sä joko työpaikan pihalla tai bussien päätepysäkillä tai pääteasemalla.

Onneksi vuoden aikana ei ihmishenkkiä eikä edes vakavia loukkaantumisia vaatineita liikennevahinkoja sattunut lainkaan, mutta henkisen järkytyksen vuoksi tapahtumista aiheutui kuitenkin kuljettajillemme merkittävä määrä poissaoloja. Yhteensä 36 tapaturmis-

ta aiheutui yhtiöllemme 608 poissaolopäivää. Vuonna 2011 tapaturmia oli 31 kpl ja niistä aiheutui 270 poissaolopäivää. Poissaolojen lisäystä on pidettävä merkittävänä varsinkin Vantaan yksikössä, jossa tapaturmasta aiheutuneet poissaolot kolminkertaistui aiemmas- ta vuodesta.

Kuvassa 2 on esitetty tapaturmatiheys miljoonaa (1 000

000) tehtyä työtuntia kohden. Varsinkin vuoden viimeinen kvartaali oli kehityksellemme negatiivinen. Lisäksi havaitaan hyvin vuodenaikojen vaihtelut tapaturmien esiintymiseen. Talvella on helpompi liukastua kuin kesällä. Toivotaan että alkanut vuosi tuo tullessaan positiivisen kehityksen takaisin!

Janne Vihavainen

”Westendin sopimuksista” ei lisää liikennettä

Helsingin Seudun Liikenne (HSL) ratkaisi lopuille ”Westendin Linjan sopimuksille” jatkajat kesäkuusta 2014 eteenpäin. Kyseessä oli kolme kohdetta ja viisi eri linjaa. Yrityksemme oli mukana tarjoamassa linjan 105 liikennettä Espooseen, mutta hintataso oli valitettavan

alhainen, joten tarjouksemme ei menestynyt. Kohteen voitti Åbergin Linja. Muut linjat eli 109, 206, 212 ja 213 voitti Nobina. Keskimäärin liikenteen hintataso laski 9 prosenttia. Liikennöintisopimukset ovat 4-6 vuoden mittaisia.

Janne Vihavainen

Kauhajoen koulukuljetusten tarjoukset toimitettu

Veolia Transport West on osallistunut Kauhajoen koulukuljetusten tarjouspyynnön kaikkiin kohteisiin. Lisäksi yhtiö osallistui useaan tilausajokohteseen, joista kilpailu järjestettiin samaan aikaan kuin koulukuljetustarjoukset. Odotellemme kaupungin ratkaisua kilpailuksista näinä päivinä.

Kauhajoen toimipisteestä on muodostunut Westin isoin kokonaisuus, kun Seinäjoen paikallisliikenne loppui vuodenvaihteessa. Olemme vahvasti mukana nyt ja tulevaisuudessa. Meillä on hyvät yhteistyökumppanit ja osaava henkilöstö.

Janne Vihavainen

Porissa viritellään yhteistyötä kilpailijoiden kanssa

Poikamme Porista, ajomes- tari **Timo Norja**, on solminut Sundellin Liikenteen kanssa yhteistyöstä paikallisliikenteen hoidossa. 9.2.2013 alkaen Sundellin autot hoitavat linjan 7 Kauppatori-Viasvesi lauantai-iltapäivän vuorot Veolian sijaan.

- Kyseessä on pelkästään ajojen järjeistäminen ja turhan ajon välttäminen molemmilla yhtiöillä, kuvaa Timo tilannetta.

- Vähäisillä volyymeillä ope- roitaessa muodostuu kustan- nusten hallinta keskeiseksi päätöksenteon perusteeksi, Timo jatkaa.

Janne Vihavainen

Tampereesta tuli Helsinki

Veolia Transport Tampere Oy on pitänyt ylimääräisen yhtiökokouksen ja päättänyt muuttaa yhtiön nimeksi Veolia Transport Helsinki Oy. Nimemuutos on rekisteröity 12.12.2012 patenti- ja rekisterihallituksessa.

- Nimemuutoksella viestitämme yhtiömme halukkuutta olla mukana pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen operaattorina entistäkin vahvempana, kertoo yhtiön operatiivisesta

toiminnasta vastaava johtaja Juha Nykänen.

Koska kyseessä on oma juri- dinen osakeyhtiö, tulemme ke- vään 2013 aikana sertifioimaan yhtiön ISO9001 Laatusertifi- kaatin ja ISO14001 Ympäris- tösertifikaatin, kertoo toimitus- johtaja Janne Vihavainen.

Samoin oma työsuojelu- ja luottamusmiesorganisaatiot perustetaan käsittelemään työ- suojelu- sekä työsuhteasioita.

Hessu uusiin haasteisiin

Veolia Transport Vantaan lii- kennepäällikkö **Heikki Laine** lähti uusiin haasteisiin helmi- kuun alkupuolella. Konsernim- me kiittää Heikkiä ja toivottaa myötäisiä tulia tulevaisuudes-

sakin.

Uuden liikennepäällikön rek- rytointi on aloitettu ja tilapäises- ti tehtäviä hoitaa suunnittelija Kari Sillman.

Oikaisu: Kimmo on MERIläinen!

Liekö joulukuu ollut tonttuilun kulta-aikaa, kun Vetran toimit- taja ryhtyi nimeämään tuttuja miehiä uudelleen.

Syrjäsen Esan kanssa kan- nessa komeili yllättäen radio- julkkis Kimmo Vehviläinen ja sama nimi kummitteli myös si- vulla 4. Kimmon nimi on tietysti **Meriläinen!** Toimittaja pahoitte- lee alkeellista virhettä ja pyytää nöyryimmästi anteeksi.

Pekka Paloranta



Palaset paikoilleen Tattarisuolla

Uusien Helsingin-linjojen ope-
roinnista vastaava johtaja **Juha
Nykänen** hehkuu tyytyväisyyt-
tä. Alkuvaikeudet on pääosin
voitettu ja liikenne pyörii päivä
päivältä paremmin. Juha kiit-
tää startin onnistumisesta erin-
omaista, työhönsä hienosti si-
toutunutta osaavaa henkilöstöä.

Liikenne uusilla linjoilla alkoi
uudenvuodenpäivänä.

- Pyhäpäivä sujui kohtuulli-
sen mukavasti. VDL:ltä oli joka
varikolla kaksi ihmistä varmis-
tamassa autojen toimintaa. Seuraava päivä olikin
takkuisempi: rahastuslaitteissa
oli ongelmia ja autoissa esiintyi
lastentauteja.

- Ensimmäiset pari-kolme
viikkoa oli kyllä haasteellista ai-
kaa, kun aina ei heti selvinnyt
mistä mikään vika johtuu.

Näistä ongelmista kerrotaan
toisaalla lehden tällä aukeaa-
malla.

Toisin kuin oli suunniteltu,
Tattarisuon uusi taukotila- ja
toimistorakennus ei tullut en-
nen starttipäivää, vaan vasta
15. tammikuuta. Parin viikon
ajan toimintaa jouduttiin turva-
tumaan tilapäisiin parakkeihin.

Nopeita ja luovia ratkaisuja

Juha kiittää lämpimästi Tattari-
suon ja Koskelan toimipaikko-
jen henkilöstöä vaativan startin
näin sujuvasta onnistumisesta.
Hän muistuttaa, että liikkeelle
jouduttiin lähtemään vajaalla
miehityksellä.

- Henkilökunta teki parhaan-
sa ja ratkoi ongelmia aktiivi-
sesti sekä nopeasti: heillä oli



*Tattarisuon toimipaikan uusi taukotila- ja toimistorakennus myöhästyi pari viikkoa suuresta startista. Kahtena kap-
paleena rekkalaveteilla tontille tuodun komeuden pystytys olikin sitten vikkela juttu. Koko operaatio kesti vain muu-
tampia tunteja ja hommaan tarvittiin vain kourallinen miehiä. Johdot sekä muut liittimet kiinni ja niin talo oli valmis
käyttöön, sillä esimerkiksi keittiö- ja wc-kalusteet sekä lämpöpatterit olivat puolikkaissa jo paikallaan.*

halu saada tämä onnistumaan.
Emme olisi nyt näin hyvässä
tilanteessa, ellei nimenomaan
oma väkemme olisi ollut näin
sitoutuneesti mukana, Juha
painottaa helmikuun lopussa
tehdystä haastattelussa.

Juha ihailee myös joukkojen-
sa kykyä ajatella asioita uudel-
la tavalla:

- Molemmissa uusissa toimi-
paikoissa on tehty tosi paljon
kehitystyötä ja keksitty luovia

ratkaisuja. Vaikka haasteita tuli,
porukka ei lannistunut vaan al-
koi toimia.

Elämää helpotti merkittävästi
Tattarisuon uusien tilojen saa-
minen ja työnteosta tuli mielek-
kämpää tammikuun puolivälin
jälkeen.

- Tilat ovat kompaktit ja toi-
mivat. Talossa vallitsee rauhal-
linen ilmapiiri, Juha luonnehtii.

Kuljettajilla kiva meininki

Helsingin uusien linjojen tulo
Veolialle on ollut mittava rekry-
toinnin prosessi, jonka myötä
yrityksen palveluksessa aloitti
toistasataa uutta kuljettajaa.

Kun on uusi työpaikka, uudet
tavat, uudet reitit ja vieläpä uu-

det autotkin, alkuhankaluuksil-
ta ei voi välttää.

- Ajamattomuusprosentti oli
uusilla linjoilla korkealla tam-
mikuussa. Helmikuun loppuun
mennessä tilastot näyttävät lu-
keman laskeneen kolmannek-
seen tammikuun tasosta, Juha
laskee.

- Uskon, että linjojen hanka-
limmat paikat on nyt löydetty.
Aloituksesta on toivuttu tosi no-
peasti, ja tuotanto alkaa toimia
hyvällä tasolla.

Juha kehuu myös kuljettajien
asennoitumista työhönsä:

- Kiva meininki, kuulostaa
tosi hyvältä ulospäin!

*Teksti ja kuvat
Pekka Paloranta*

Buscomeissa alkuongelmia

Veolia Transport Helsingille toi-
mitetuissa uusissa linja-autoissa
oli Buscom-laitteiden kans-
sa ongelmia, kertoo tekni-
johtaja **Janne Kokkarinen**.

- Joulukuussa toimitettujen
VDL autojen Buscom-laitteiden
asennuksessa oli puutteita vir-
takaapeleiden asennuksessa,
jatkaa Kokkarinen.

Lisäksi laitteiden parametri-
tietojen syöttäminen ja kalib-
rointi mittaradalla viivästyi al-
kuperäisestä suunnitelmasta.
Autoihin asennettiin paljon lai-
tteita, joissa oli "vanha päivitys"
ohjelmistosta. Päivittämisessä
oli ongelmia, jotka johtuivat
uuden Tattarisuon varikkomme
vajavaisesta tietoliikenneyhtey-
destä. Kaiken kukkuraksi osas-
sa laitteita oli GPS-vikoja, jol-
loin autojen sijaintitiedot eivät
välittyneet Buscom-laitteelle
eikä lipunmyynti onnistunut.

- Kävimme kaikki laitteet läpi
helmikuun alussa ja nyt lai-
teiden lipunmyynti onnistuu,
huokaa Kokkarinen. Kokonai-
suutena kyseessä oli monen
yhteensattuman summa, jolloin
kukaan ei oikein tiennyt, mistä
vika kaiken kaikkiaan johtui.
Mutta virheistä on opittava ja
olemmekin lisänneet hankin-
taprosessiimme lisää tarkas-
tuspisteitä sekä määritelleet
vastuut selkeämmin, kertoo
johtaja Kokkarinen.

- Olemme keskustelleet tilan-
teesta liikenteen tilaaja HSL:n
kanssa ja mahdollista korvauk-
sista päätämme kevään aikana
yhdessä, rauhoittaa toimitus-
johtaja **Janne Vihavainen**.

- Pääasia, että laitteet toimi-
vat ja asiakkaat voivat turval-
lisin mielin leimata lippunsa,
Janne lisää.



*Veolialle tuli Helsingin uusia linjoja hoitamaan peräti 48 uutta VDL:ää ja
7 Volvoa.*

Tyytyväisiä asiakkaita



Teija Liski on linjan 71 vakio-käyttäjä. Hän on huomannut, että operaattori vaihtui alkuvuodesta.

- Palveluun olen ollut oikein tyytyväinen. Kuljettajat ovat ystävällisiä ja kohteliaita, Teija kiittää.

Täsmällisyyksinkin on Teijan mielestä ollut pääsääntöisesti kohdallaan. Hänen mielestään

on ymmärrettävää, jos näin rankkana talvena ollaan joskus myöhässä.

- Uudet autot ovat hyviä ja siistejä sekä kulkevat mukavasti. Sisustuksen värit ovat miellyttävät. Pysähdysmerkin kikkatus on kyllä semmoinen, että se on vaatinut hieman totumista, Teija myöntää nauraen.



Janne Nokelainen istui linjan 71 bussissa oikeastaan sattumalta, sillä yleensä hän ei käytä tätä Rautatientorin ja Pihlajamäen välistä linjaa.

- Myöhästyin varsinaisesta bussista, mutta tällä pääsee lähelle paikkaa jonne olen menossa.

Uudesta VDL:stä Jannella on pelkkää hyvää sanottavaa.

- Hyvät istuimet ja mukava sisustus. Mukavaa että on kerankin väriä, eikä aina niin tummia sävyjä.

Miten startti sujui VDL:n vinkkelistä?

VDL Bus & Coach Finlandin maajohtaja **Henrik Mikkola** on tuttu mies. Henkka oli vielä viime vuonna Veolian teknisenä johtajana, kunnes siirtyi nykyiseen tehtäväänsä. Vetra tenttasi Henkalta, miten Helsingin suuri startti onnistui VDL:n näkökulmasta.

Kuljettajakoulutuksia VDL järjesti kahtena päivänä. Niihin osallistui noin 40 kuljettajaa sekä Veolian omat kouluttajat. He sitten perehdyttivät loput kuljettajat autoihin. Lisäksi Tuupakan korjaamon asentajat saivat parin päivän peruskoulutuksen, jonka lisäksi heille on tulossa lisäkoulutuksia myöhemmin.

Itsestään selvää ison startin onnistuminen ei Henkan mielestä ollut:

- Ainekset isoon katastrofiin olivat olemassa: kaksi uutta varikkoa, 48 uutta VDL:ää, 7 uutta Volvoa, käsittääkseni yli 100 uutta kuljettajaa ja täysin uusi liikenne on melkoinen tikittävä aikapommi. Hyvän etukäteissuunnittelun, koulutuksen ja aktiivisen otteen ansiosta startti kuitenkin onnistui meidän käsityksemme mukaan erinomaisesti.

Ongelmiakin tuli vastaan ratkaisevilla hetkillä. Toinen oli rahastuslaitteiden toimimattomuus, joka johtui ongelmista varuskotiedonsiirrosta ja toinen oli linjakilpien käyttö.

- Mobitecin linjakilpien uuden mallinen ICU402 -ohjainlaite tuntui olevan lähes kaikille vieras, eikä siihen osattu kiinnittää perehdytyksessä riittävästi huomiota. Sarjakirjakansiossa olleeseen kuljettajaohjeeseen ei myöskään oltu tutustuttu,

Henkka toteaa.

- Rahastuslaitteiden ratkominen ei liikenteen aloituksen yhteydessä ollut mahdollista, Buscomit kun ovat melko uppiniskaista sorttia kun sille päälle sattuvat. Uskon että matkustajat olivat kuitenkin tyytyväisiä siihen, että uudet hienot autot saapuivat pysäkillemme ajallaan ja kuljettivat heidät perille.

Linjakilpien käyttöongelmat ratkesivat Henkan mukaan ihan perinteisellä ”kädestä pitäen” -menetelmällä.

- Sitä vartenhan me olimme varikoilla paikalla, että neuvomme kuljettajia autojen käytössä.

VDL toimitti joulukuussa yhteensä 64 autoa, joista 48 tuli Veolialle.

- Suomen organisaatiomme ja muutama vahvistus tehtaalta painoivatkin koko joulukuun töitä keskimäärin 10-12 tuntia joka päivä, Joulukin jäi vain kahden päivän mittaiseksi ja viimeisenä yönä silmät ehdittiin ummistaa vain muutamaksi tunniksi. Ensimmäisenä kahtena päivänä meiltä oli yhteensä 7 henkeä Tattarisuon ja Koskelan varikoilla neuvomassa kuljettajia ja varmistamassa autojen tekniikan toimivuuden. Senkin jälkeen miehemme ovat olleet lähtövalmiudessa myös viikonloppuisin, jotta liikenteen hoito sujuisi mahdollisimman kirkkasta.

- Käytännössä kaikkiin matkan varrella ilmenneisiin isompiin ja pienempiin murheisiin on ratkaisut kehitetty ja kriittisimmät muutokset jo tehtykin. Tällä hetkellä autot pyörivät ensimmäisissä huolloissa, joiden yhteydessä tehdään viiti-

sentoista erilaista kampanjaluonteista asiaa - esimerkiksi STOP-äänimerkin voimakkuuden muutos.

Koska autojen pitää olla töissä, muutostöiden rytmitys vie oman aikansa. Henkka arvioi, että maaliskuun loppuun mennessä kutakuinkin kaikki autot olisi päivitetty.

- Kuljettajilta on kantautunut

minun korviini harmillisen vähän palautetta. Se mitä olen kuullut on ollut lähinnä positiivista. Citea on mukava auto ajaa. Tilava kuljettajanaitio sopii monenkokoisille ja näkyvyys on hyvä. Vielä kun saadaan muutamat muutokset tehtyä kaikkiin autoihin, on kuljettajien varmasti ilo tehdä töitä näillä autoilla.



Linja-autonkuljettaja Jouni Harju on tyytyväinen työoloihinsa.

”Mukava työilmapiiri”

- Täällä on mukava työilmapiiri ja kiva porukka, kehuu vuodenvaihteessa Veolialla aloittanut linja-autonkuljettaja **Jouni Harju**.

Yksi avain viihtyvyyteen on Jounin mielestä ammattitaitoinen työnjohto.

- Erittäin positiivista porukkaa ja asennoituu oikein. Hoitaa työnsä asiallisesti eli juuri niin kuin pitääkin, Jouni sanoo.

Miestä ilahduttaa myös Tattarisuon uusi talo mukavine tiloineen.

Parin kuukauden työrupeama on osoittanut, että kivaa on myös ratin takana:

- Hyvät linjat sekä asiakkaat. Täällä kulkee siistejä ja asiallisia matkustajia - jopa yöaikaan.

Uusista VDL-busseista Jouni on tykännyt samoin.

- Hyviä pelejä. Näiden penkeistä pidän kovasti; on tarpeeksi säätömahdollisuuksia.

- Matkustajat ovat olleet autoihin tyytyväisiä. Nämä esimerkiksi niaavat pysäkeillä nopeasti ja helposti.

Pieni kolhu, suuri lasku

Ohoh - nyt kopsahti pikkuisen! Bussin saama kolhu voi tuntua pieneltä, mutta loppulasku voi muodostua todella suureksi.

- Uusilla Helsingin-linjoilla kolareita on ollut poikkeuksellisen paljon, sanoo korjaamopäällikkö **Esa Syrjänen**.

Kirjattuja vauriotapauksia on ollut kappalemääräisesti enemmän kuin Vantaan yksikössä, jossa on busseja liki kolminkertainen määrä.

Esimerkiksi tammikuussa Helsingin autoille tuli keskimäärin kaksi kolhua jokaisena viikonpäivänä.

- Suuri määrä johtuu osittain varmaan siitä, että on uudet linjat, autot ja kuljettajat. Uskon, että parempaan suuntaan mennään kevään edetessä, Esa sanoo.

Erityisen paljon uusista VDL-busseista on mennyt oven- ja sivulaseja. Takalasejakin on kilahtanut rikki.

No ei kai tuo nyt kummoinen juttu ole, jos bussiin oveen vaihdetaan uusi lasi särkyneen tilalle?

- Pelkkä ovenlasi maksaa 350 ja liimat 50 euroa, mutta siinä ei ole vielä työtunnit mukana.

- Uusissa busseissa kaikki lasit ovat liimalaseja ja siten varsin työläitä vaihtaa. Vaihtotyössä voi mennä neljä-viisi tuntia, ja liiman pitää antaa kunnolla kuivua. Autolla pääsee ajoon vasta seuraavana aamuna.

Veolia on viime aikana panostanut korikorjauksiin, joita varten Hakunilaan perustettiin oma korikorjaamo. Mutta kapasiteetin rajat tulevat äkkiä vastaan.

- Vielä kalliimmaksi homma tulee, jos joudumme viemään auton ulkopuoliselle korjaamolle.

Entistä hirveämmäksi hintalappu muuttuu, jos kolhaisu yhdistyy pahaan kalustopulaan.

- Meillä on erittäin vähän varakalustoa. Siksi voi käydä niin, ettei korjattavaksi joutuneen bussin tilalle saada autoa lainkaan ja syntyy ajamattomia lähtöjä. Niistä tunnetusti joudutaan maksamaan kovat sakkomaksut tilaajalle.

Yhteenvetona voi todeta, että pikku kolhuilla on yllättävän suuri vaikutus koko yrityksen talouteen. Siksi varovaisuus on samalla säästäväisyyttä yhteisen hyvinvoinnin puolesta!

Pekka Paloranta

Hakunilaan oli helppo tulla



Tuire ja Juha Back ovat viihtyneet Veolialla mainiosti.

- Aamuisin on tosi mukavaa tulla töihin, nauraa Seinäjoen toimipaikasta Hakunilan korikorjaamon asentajaksi siirtynyt **Juha Back**.

Juha tuli Veolia Transport Westin palvelukseen vuonna 2007 ensin linja-autonkuljettajaksi ja alkoi sitten työskennellä myös korjaamolla. Miehellä on sekä autopeltiseipän että automaalarin koulutus ja kokemusta noista töistä 14 vuoden ajalta ennen Veolialle tuloa.

Kun työt vähenivät Seinäjoella, Juha oli heti kiinnostunut mahdollisuudesta muuttaa töiden perässä etelään. Vaimo **Tuire** oli työssä linja-autonkuljettajana toisen yrityksen palveluksessa, mutta oli halukas muuttamaan.

Rovaniemeltä syntyjään ole-

valle Juhalle etelään muutto ei ollut iso mullistus, sillä Backit ovat asuneet Hakunilassa menneinä vuosina.

- Täällä oli valmiiksi tosi paljon tuttuja ja myös sukulaisia, Juha mainitsee.

Backeilla on neljä lasta, 11-, 12-, 17- ja 21-vuotiaat, joista kaksi nuorinta asuu vanhempien kanssa. Lapsetkin ovat Juhana mukaan sopeutuneet hyvin uuteen tilanteeseen.

Juha iloitsee siitä, että paikkakunnan vaihdosta huolimatta ei tarvinnut vaihtaa työnantajaa:

- Olen ollut todella tyytyväinen Veoliaan työnantajana ja täällä haluan myös pysyä.

Korikorjaamolla on kiivas työtahti. Kun yksi työ saadaan valmiiksi, seuraavia pukkaa jo

jonossa sisään.

- Lasinvaihtoja, kolarikorjauksia, oikomisias ja maalaamisia, lampunvaihtoja. Pari isohkoa peräkolaria ja yksi kylkikolarikin on jo ehditty tehdä, Juha listaa.

Työparina Juhalla on Tuupakassa ja Keravalla aiemmin työskennellyt asentaja Erik Roos.

- Tiimityö sujuu tosi hyvin. Erik on ollut alalla koko ikänsä, hänellä on valtava tietotaito. Oppipoikana tässä on saanut olla, Juha kehuu työkaveriaan.

Juhan työnkuvaan kuuluu myös ajamista. Päivään voi sisältyä vaikkapa Tikkurilan ja Hakunilan koululaisten uimahallireissuja.

- Tykkään olla heittopussina ja siitä, että pääsee välillä ajamaan, Juha tuumii tyytyväisenä.

Moni veolialainen ehkä tuntee Juhan myös musiikkiharrastuksen kautta.

Nelisen vuotta sitten Seinäjoen paikallisliikenteen markkinointitempauksessa mies oli kitaroineen bussin matkustamon puolella trubaduurina asiakkaita viihdyttämässä.

Telkkarissakin Juha nähtiin syksyllä Talent-kilpailussa kykyjään esittelemässä.

- Samassa kilpailussa oli myös 12-vuotias tyttäreemme Saana, joka laulullaan pääsi loppufinaaliin asti. Olemme Saanan saavutuksista ylpeitä, Juha kertoo.

Tuirella ja Juhalla oli Jalasjärvellä myös oma iskelmäbandi.

- Eiköhän jossain vaiheessa perusteta täälläkin semmoinen, uumoilee Juha.

Pekka Paloranta



Lasinvaihdot ovat työllistäneet merkittävästi Hakunilan korikorjaamoa. Erik Roos (vas.) ja Juha Back ovat jälleen saaneet työn alle VDL:n oven.

Oma direktiivikoulutus lähtenyt hyvin käyntiin

- Yllättävän paljon tuli uuttakin asiaa, vaikka luulin kaiken sen tietäväni. Näin luonnehtii linja-autonkuljettaja **Pasi Nieminen**, joka osallistui Veolian Espoossa järjestämään omaan direktiivikoulutukseen helmikuun lopussa.

Koulutuspäivän aiheena oli raskaan linja-autokaluston tekniikka kuljettajan näkökulmasta. Kurssiosuuden vetäjänä toimi oma mies eli ajojärjestelijä **Harri Kanerva**.

Pasi oli erittäin tyytyväinen Harrin opetustyyliin ja koulutuspäivän antiin.

- Oli koulutuksesta selvästi hyötyä. asiat olivat sopivasti jäsennellyjä, eikä päivä tuntunut pitkästäytävältä, hän kiittää.

- Hyvä juttu mielestäni oli, että nyt tuli käytyä läpi eri busisien hallintanappuloita. Niitä kun on miljoona erilaista. Kyllä muutamiin nappuloihin tuli nyt selvyys, sanoo Pasi, jolla on nyt kaikki viisi koulutuspäivää koossa.

Oman yrityksen asiat kiinnostavat

Veolia sai viime vuoden lopulla liikenteen turvallisuusvirasto Trafilita koulutusluvan koulutusluvan ammattipätevyuden yllä-



Harri Kanervan (etualalla) vetämään koulutuspäivään osallistuivat helmikuun lopussa Matti Nurmi (vas.), Martti Kaikkonen, Pasi Nieminen, Markku Manner ja Ahd Nujeidat. Espoon koulutuspäivät järjestetään naapuritalossa eli P.Tyllillä Oy:n tiloissa.

pitämiseen tähtäävän koulutuksen järjestämiseksi.

Espoossa koulutukset saadaan valmiiksi kevään aikana eli sen jälkeen kaikilla on vaadittavat viisi koulutuspäivää koossa.

Ensimmäiset kurssipäivät helmikuussa veti liikennepäällikkö **Sven Nyholm**, joka myös vastaa koulutuksesta Espoon osalta. Ensimmäisellä kurssiviikolla koulutuspäivään kartuttamassa kävi "Svenkan" tunneilla 18 kuljettajaa.

- Aiheena oli yrityksen imagoa tukeva käyttäytyminen. Eli miten pitää ajatella ja käytäytyä, kun liikutaan Veolian

vaatteissa ja autoilla, Svenka kiteyttää.

Koulutuspäivien aikana vallitsi hänen mukaansa hyvin positiivinen tunnelma ja tuoreeltaan annettu kirjallinen kurssipalautte kertoi samaa: kielteisiä kommentteja ei tullut lainkaan.

- Osallistujat olivat ilahtuneita siitä, että tässä koulutuksessa päästiin käsittelemään juuri oman yrityksen asioita. Asioiden läpikäynnin lisäksi oli paljon vapaata keskustelua, Svenka sanoo.

Keskusteluissa nousi esiin myös linja-autonkuljettajan terve ammattitilpeys ja itsetunto sekä niiden parantaminen. Tär-

keää työtä tehdään ja ammatillaisia ollaan: siksi kenenkään ei pidä sanoa olevansa "vain" linja-autonkuljettaja!

Westillä koossa 120 koulutuspäivää

Myös Veolia Transport Westillä koulutustilanne on hyvällä tolalla. Direktiivikoulutuksen piirissä on 31 kuljettajaa ja kaksi toimihenkilöä.

- Koulutuspäiviä on tähän mennessä koossa 120. Järjestämättä on siis 45 päivää, jotka suoritetaan maalis- huhtikuussa, kertoo Seinäjoen toimipisteen ajomestari **Pasi Ala-Lahti**.

Koulutuksen on järjestänyt tuttu yhteistyökumppani eli JAKK.

Suurin osa koulutuksesta on pidetty lauantaisin ja kesäaikaan, jolloin linjoilla on ollut pieni kuljettajatarve.

- Koulutus on onnistunut oikein hyvin. Henkilöstö on ottanut koulutuksen hyvin vastaan. Eryteisesti ensiapu 1 -kurssi ja ennakoivan ajon koulutus ovat saaneet kiitosta, iloitsee Pasi.

Direktiivikoulutuksesta on kerrottu myös Vetran numerossa 4/2012.

Pekka Paloranta

Veolian väkeä

“Hirmu hyviä vuosia”

Kalevi Poralin (72) työrupeama Veolialla päättyi miehen omasta tahdosta alkuvuonna ja nyt hän on eläkkeellä - taas!

Pohjois-Savon Lapinlahdelta kotoisin oleva Kalevi on tottunut tekemään työtä koko ikänsä. Ja paljon. Taipaleelle etelään nuorukainen lähti 17-vuotiaana, kun kotitila oli jaettu.

- Äiti lykkäsi 50 markkaa kouraan ja käski pärjätä sillä alkuunsa, Kalevi muistaa.

Tie vei etelään ja työt löysivät nuoren miehen heti. Matkatoiverinsa kanssa Kalevi piipahti Helsingissä kahville, kun vieras mies tuli tarjoamaan töitä jake-luauton kuljettajana. Hommat alkoivat heti ja ovat sittemmin jatkuneet tiiviisti.



Kalevi ja automaailman aarteet. Oikealla upeakuntoinen Volvo 444 vm. 1953, Mersu 200 vm. 1975, Saksassa työnsä tehnyt Magirus-paloauto vm. 1964. Viereissä vähemmän harvinaiset asuntoauto ja farmari-Mersu vm. 1987. Autoja on kaikkiaan yhdeksän ja lisäksi tallista löytyy poliisivarustein BMW-moottoripyörä.

- Sitten siirryin ajamaan Polar-Expressille irtoperä. Linja-autokortin ajoin 1969 ja menin Oy Liikenne Ab: lle bussinkuljettajaksi.

Legendaarisen liikenneneuvos Paavo Koskisen firmassa aikaa vierähti reilut kuusi vuotta. Sitten Kalevi alkoi suuntautua kuljetusyrityksiä. Ensinnä alkoivat maansiirtoajat, joita varten heltisi ensimmäinen liikennelupa kuormurille 1976.

Sitten alkoivat rekkahommat. Kalevi ajoi T.I.E.-kuljetusliikkeen sopimusyrityksenä kaikkiaan parikymmentä vuotta. Enimmillään Kalevillä oli kalustona viisi yhdistelmää, joista

hän luopui vuonna 1999. Yrittäjäläkeelle mies jäi seuraavana vuonna 60 täytettyään.

- Eräänä päivänä menin käymään silloisella Connexilla Tuupakassa. Perälän Antti oli vanha tuttu ja sanoi, että tule ajamaan kun on kuljettajista pulaa.

Hetken paikkauksesta tulikin sitten uusi ura, joka kesti 12 vuotta.

- Hirmu hyviä vuosia, Kalevi luonnehtii.

Mies viihtyi talossa hyvin ja lähti mielellään töihin - vaikka aamun ensimmäisille vuoroille.

Koko kahteentoista vuoteen mahtui vain kaksi sairauspoissaolopäivää, ja nekin kovan flunssan takia ihan viimeisillä viikoilla lääkärin määräyksestä.

- Ihminen pysyy kunnossa, kun tekee työtä. Ja minulla on kuulemma hyvät geenit.

Kalevi on kiireettömän oloinen mies. Sama asenne leimasi miehen työelämää Veolialla-

kin: - Minusta oli mukava tulla tuntia aiemmin töihin kuin olisi tarvinnut. Silloin ehti hyvissä ajoin katsoa auton ja paikat kuntoon. Stressi siitä tulee, jos saapuu viimeisellä minuutilla ennen lähtöaikaa.

Kolaritkin ovat vuosikymmenten työuralla jääneet vähiin.

- Liikenteessä pitää ajatella muitakin kuin itseään. On väärin kuvitella olevansa aina oikeassa, siksi pitää väistää jos pystyy. Samoin pysäkillä lähdeittäessä on ajateltava muitakin.

Rauhallisuus ja toisten huomiointi on sopiva yhdistelmä myös asiakaspalvelun kannalta. Kalevi tietää, että tervehtiminen tuntuu puolin ja toisin mukavalta. Ongelmallisiin asiakkaisiin mies ei juurikaan törmännyt.

- Joskus jotain humalaisia on voinut olla, mutta kyllä niistäkin tilanteista selvittiin. Se on paljon itsestä kiinni - ei kannata mennä joka paikkaan sotkemaan, Kalevi sanoo.

Mutta miten ikänsä työtä tehnyt mies meinaa saada aikansa kulumaan työrytmin tauottua?

Autojen parissa tietysti! Kalevi on tunnettu mobilisti. Yhdeksässä autossa ja yhdessä moottoripyörässä riittää varmasti rassattavaa ja puunattavaa. Ja kaupanteko miehellä on edelleen verissä, sillä harasteautojen kokoelma tuntuu elävän, jos sopiva kauppa kohdalle sattuu...

Pekka Paloranta

Tervetuloa Espooseen, Ebusco!

Veolia on tilannut jo neljännen sähköbussin eBUS-hanketta toteuttamaan. Syksyllä liikenteeseen saapuu hollantilaisen Ebuscon Kiinassa valmistettu täyssähköbussi.

Esimakua Ebuscosta saadaan kuitenkin jo maaliskuun puolivälin paikkeilla, kun ns. esisarjaan lukeutuva auto tulee testattavaksi Suomeen.

Ebusco on yhtiön oman määritelmän mukaan lajissaan ensimmäinen eurooppalaisiin oloihin kehitetty täyssähköinen 12-metrinen kaupunkibussi. Vaikka Ebusco-nimellä on tähän mennessä valmistettu vasta prototyyppi, samaan voimalinjaan ja akkutekniikkaan perustuvia busseja on Kiinassa käytössä jo yli 200.

- Veolialle syksyllä saapuva versio edustaa viimeisintä kehitystasetta ja saattaa poiketa oheisessa kuvassa esiintyvistä Ebuscon prototyypistä, muistuttaa eBUS-projektia vetävä johtaja **Sami Ojamo**.

Kiinnostus kasvaa Suomessa

Ebuscon lisäksi Veolialle on syksyllä tulossa kiinalainen BYD-täyssähköbussi sekä ruotsalais-puolalaista valmistetta oleva Hybricon Arctic Whisper. Syksystä asti koekäy-



Ebuscon täyssähköbussi testiradalla. Esisarjan autoa odotetaan testeihin Suomeen maaliskuussa. Ebuscoa on jo ajettu talvisissa oloissa, kuten alempi kuva kertoo. Sivuluukkujen takaa löytyvät auton akut.



Caetano pakkasen pauloissa

Veolian ensimmäinen sähköbussi saapui Suomeen jo syyskuussa. Mutta varsinaiseen liikenteeseen auto on päässyt valitettavan harvoin. Helmikuun lopussa auto oli hienosti liikkeellä samaan putkeen ainakin viikon verran.

- Haasteita on ollut odotettua enemmän, autoon on tehty testijakson aikana paljon päivityksiä ja korjauksia. Autolla ei olla päästy ajamaan niin paljoa kuin olisimme toivoneet, harmittelee Espoon korjaamopäällikkö **Mikko Aules**.

Autossa on ollut mekaanisia ei sähköön liittyviä ongelmia mm. vaihdelaatikon kanssa.

- Talvella haasteeksi muodostuivat kovat pakkaset. Auto menee vikatilaan, kun lämpötila laskee alle kymmenen pakkasasteen. Tehdas kehittää ongelman ratkaisua parasta aikaa, Mikko sanoo.

Portugalilainen Caetano on ongelmista huolimatta hyvin sitoutunut hankkeeseen, sillä yrityksessä mielletään eBUS-testi haasteelliseksi ja hyväksi tuotekehityksen alustaksi.

Ongelmia on ollut myös lämmityksen kanssa. Syksyllä autossa oli ongelmia myös



Ensimmäinen sähköbussi hakemassa lisää virtaa Espoon varikon tankkausasemalla helmikuun lopussa.

latauksen ja akkujen hallinnan eli BMS:n kanssa mutta nämä ongelmat on Mikon mukaan jo korjattu.

Korjauksissa tehtaan kanssa on tehty yhteistyötä.

- Valmistajan edustajien eli Efacecin sekä Caetanon henkilökuntaa on käynyt Espoossa korjaamassa autoa. Espoon korjaamo on myös itsenäisesti sekä tehtaalta saatujen ohjeiden mukaisesti tehnyt korjauksia ja vianhakua, Mikko mainitsee.

Kun auto on ollut kunnossa,

Mikon mielestä ei moitteen sijaan juuri ole ollut:

- Melko hyvin se on silloin pelannut. Suorituskyky on riittävä. Varsinkin matkustamossa äänimaailma on hiljainen dieselbussihin verrattuna.

Sähköbussia on ajanut muutama vakiokuljettaja.

- Kuljettajat ovat pärjänneet hyvin auton kanssa. Käytettyä vyydeltään Caetano on lähellä dieselbussia, joten ajaminen ei vaadi peruskäyttökoulutusta suurempaa valmistelua tai perehdyttämistä.

tössä on ollut Caetano EL -sähköbussi.

- eBUS-projekti on selvästi huomattu Suomessa. Sähköbussuja kohtaan on ollut runsaasti kiinnostusta muissakin kaupungeissa. Esimerkiksi Porvoon kaupunki aikoo ensi kesänä järjestää alueellaan sähköbussiliikennettä, ja olemme olleet osaltamme antaneet liikenteestä tarjouksen, Sami kertoo.

Kolmiosainen eBUS-hanke liittyy TEKESin (teknologian ja innovaatioiden tutkimuskeskus) sekä työ- ja elinkeinoministeriön rahoittamaan ECV-hankkeeseen, joka keskittyy sähköisiin hyötyajoneuvoihin. ECV-hanke puolestaan kuuluu yli puolensadan eri toimijan EVE-ohjelmaan, jonka tavoitteena on sähköisiin ajoneuvoihin ja työkoneisiin liittyvän liiketoiminnan kehittäminen Suomessa.

Veolian lisäksi eBUSissa ovat mukana muun muassa teknologian tutkimuskeskus VTT, Työ- ja elinkeinoministeriö Liikenne- ja viestintäministeriö, Metropolia Ammattikorkeakoulu, Aalto-yliopisto, Helsingin seudun liikenne (HSL), Espoon kaupunki, Fortum sekä useat laitevalmistajat.

Pekka Paloranta

- Korjaamalla auton kanssa on pärjätty hyvin ja uusi tekniikka on otettu mielenkiinnolla vastaan, eniten haasteita peruskorjaamotoiminnan kannalta aiheuttaa se, että kyseessä on prototyyppi. Siksi teknisen materiaalin hankinnassa on ollut ajoittain haasteita, toteaa Mikko.

"Sähköbussin hovikuljettajiin" lukeutuva **Tapani Linjamäki** on ollut mielellään Caetanon ratissa.

- Hyvä juttu, että ollaan tässä mukana - onhan tämä luontoystävällinen juttu. Ja hienoa, että tehdään jotain uutta, Tapani hehkuttaa.

Kun auto on päässyt linjalle, kokemukset ovat Tapanin mukaan olleet hyvin myönteiset. Helmikuun puolivälissä oli lauhempi viikko, jolloin sähköbussilla viiletettiin reippaassa tahdissa.

- Viiden asteen pakkasessa auto toimi hienosti. Välillä käytiin syömässä lisää sähköä, ja taas toimi loistavasti.

Matkustajat ovat olleet sähköbussista kiinnostuneita ja aina sen liikennöidessä Espoon sisäisellä linjalla 11 väkeä on riittänyt.