

Rautatie- tekniikka

3/2008

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry

*Rautatietekniikan johtava
ammattijulkaisu*



LINCOLN -RASVAPURISTIMET

Lincoln rasvapuristimet ovat korkealaatuisia ja erittäin tunnettuja teollisuudessa. Perinteisten yhden ja kahden käden rasvapuristimien lisäksi löytyvät paineilma- ja akkukäyttöiset mallit. **Uutuutena** läpinäkyvä iskunkestävä polykarbonaatti rasvasäiliö, rasvalaatu aina näkyvillä.

UUTUUDET



1442-E

14,4 V
akkukäyttöinen
PowerLuber



1162

Paineilmatoiminen
rasvapuristin



1142-CLR

Kahden käden
rasvapuristin läpi-
näkyvällä säiliöllä



1100-CLR

Läpinäkyvä rasva-
säiliö Lincoln rasva-
puristimille



YTM-Industrial

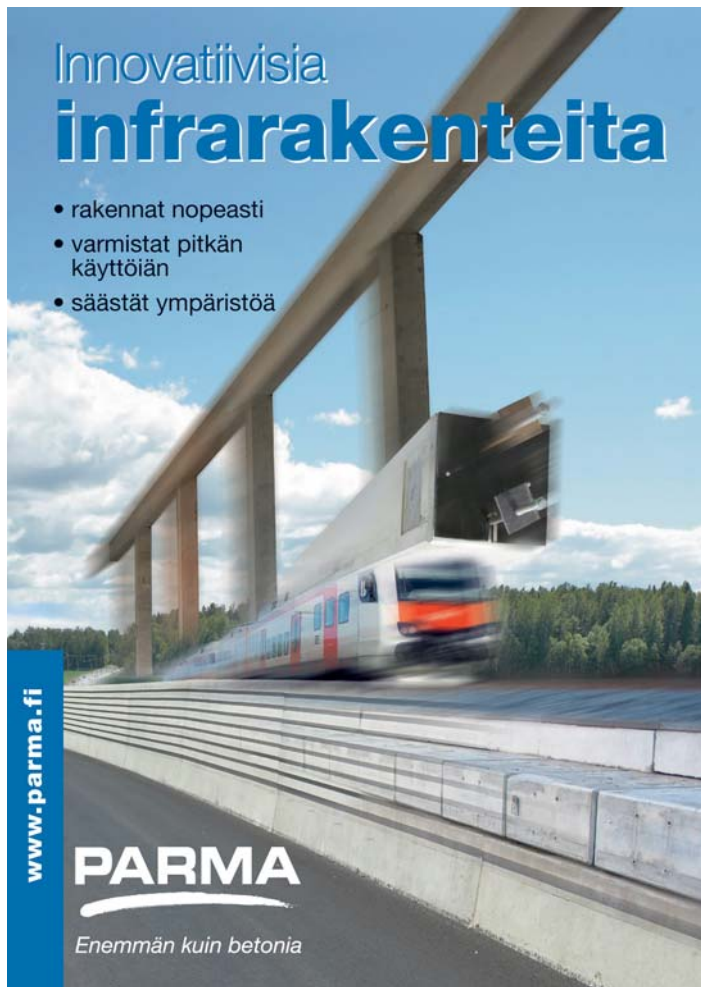
INDUTRADE GROUP

Petikontie 20, 01720 VANTAA
Puh. 029 006 230, fax. 029 006 1230
www.ytm.fi, e-mail ytm.info@ymt.fi

LINCOLN



TRANSTECH



Innovatiivisia
infrarakenteita

- rakennat nopeasti
- varmistat pitkän käyttöiän
- säästät ympäristöä

www.parma.fi

PARMA

Enemmän kuin betonia

Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	5
Valtakunnallinen kalustovikojen keskitetty ohjauspiste	6-7
Maailmalla tapahtuu	8-11
Yöjunalla Petroskoista Kostamukseen	12-13
Pendolino-junien yhdistäminen Kouvolassa päättyi	13
Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys valmistunut	13
70-vuotiaasta Valkeakosken rataa juhlistettiin höyryjunalla	14
Nolla tapaturmaa -foorumi on edistänyt työturvallisuutta jo viisi vuotta: VR mukana lähes alusta asti	15
Rautatievirasto ensimmäisenä sähköiseen arkistointiin	15
Rautatievirasto yhteen muiden liikennealan turvallisuusvirastojen kanssa	15
VR:n mobiilipalvelut löytäneet asiakkaansa	18
Rautatieliikenteen meluntorjunnan toimintasuunnitelma valmistunut	19
Junamatkailua Afrikassa	20-21
Monessa mukana ollut turvallisuuspäällikkö Juhani Poutanen eläkkeelle	22-23
Hyvinkään konepajan sähköverstaalla työtapaturmat nollassa: Yhteistyöllä hyviin saavutuksiin	24
Hannu Saarisen Viitostie-romani: Kahden pyöräilijän odyssia	25
RT:n hallitus Oy VR-Rata Ab:n vieraina Kaipiaisissa: Suomessa rautatiekalusto liikkuu teknisesti korkeatasoisen ja turvallisen kisko- ja vaihdemateriaalin päällä	26
Turvallisuuden suur tapahtumaan tutustui lähes 14 000 alan ammattilaista: Teknologia käyttöön paremman ja turvallisemman asumisen ja elämisen puolesta	28-29
Pakina	30
Eläkkeelle lähtevä lakimies Hannu Mäkelä: "Nyt jää aikaa harrastuksille"	31
Puheenjohtajan palsta	32
Rautatievirasto lieventää museojunille asetettua JKV-laiteiden käyttöpakkoa	33
Ajankohtaisia työmarkkina-asioita	34-35
Helsingin seudun kehittäminen ja rautatie	36-37

Sähköasennuskeskus

- sähkö- ja turvalaitteet
- erikoisalueena rautatietekninen osaaminen ja liikennetekniikka
- oman työn varmennusosoikeus, sertifikaatit ISO 9001, ISO 14001 sekä OHSAS 18001

Kerkkolankatu 32, 05800 Hyvinkää
puh. 0307 25 012, faksi 0307 25 002
sahkoasennuskeskus@vr.fi

www.vr-rata.fi

VR RATA

Kannen kuva: Hannu Saarinen

RautatieTEKNIikka N:o 3/2008

Aikakauslehtien liiton jäsen

20. vsk ISSN 1237-1513

Julkaisija

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry

Päätoimittaja

Hannu Saarinen

Puh. 040 537 8080

toimitus@rautatietekniikka.fi

Toimittajat:

Juha Kansonen

Sirkka Wecksten

Matti Maijala

Tapio Peltohaka

Talous:

Erkki Kallio

Ilmoitukset:

Seppo Saarnisalo

Puh. (09) 794 406

040 547 7355

seppo.saarnisalo@pp.inet.fi

PL 23, 00601 Helsinki

www.rautatietekniikka.fi

Sivunvalmistus: Kustannus Oy Puolangan DTP, Puolanka-lehti. Painopaikka: KS Paino Oy, Kajaani 2008



SOLIMATE*
- Sininen routaeriste
vaativiin kohteisiin

DOW SUOMI OY

P.O.Box 117, 00101 Helsinki
Puh. (09) 5845 5300, fax (09) 5845 5330

*TAVARAMERKKI - THE DOW CHEMICAL COMPANY

ENERGIAA AMMATTILAISILLE



Insmat Akkuvoima Oy
Höyläämötie 11, 00380 Helsinki
Puh. 0207 999 640
www.insmatakkuvoima.fi



PAIKALLISAKUT



KENNOT & AKKUPAKETIT



VERKKOLAITTEET & VARAAJAT



PARISTOT

RATAPÖLKYT
OVAT YKSI VAHVUUTEMME
Kaikille raiteille!



Radan rakentamiseen

- tasoylikäytäväelementit
- ratapölkyt
- paalut
- kaapelikanava-, silta- ja laiturielementit
- ympäristöbetonituotteet
- valmisbetonit



Lujabetoni
VAHVA BETONIOSAAJA

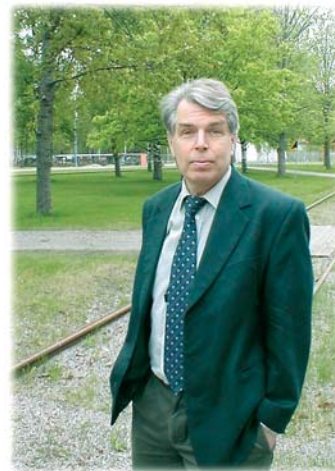
Siilinjärvi
p. 0207 895 500



www.lujabetoni.fi/ratapolktyt

Hannu Saarinen

Pääkirjoitus



Vaikeutuuko museojuna- liikenne maassamme?

Kysymys, joka usein esitetään, kuuluu, mitä käytettiin ennen Flooraa? Varmaan jo muutaman vuoden kuluttua esitetään kysymys toisin: minkälaisia olivat junat ennen Pendolinoja ja InterCity-junia.

Ensi vuoden vaihteessa tulee kuluneeksi neljäkymmentä vuotta siitä, kun sähköjuna liikenne alkoi maassamme. Sen jälkeen Suomen rautatieliikenteen kalusto on uusiutunut monella tavalla. Kaluston tekninen kehitys on ollut nopeaa ja tämä yhdessä raitinfran kehittymisen myötä on mahdollistanut yhä suuremmat juna-nopeudet. Nähtävissä on, että rautatiemaailman tekninen kehittyminen tulee edelleen jatkumaan.

Perusteet nykyiselle rautatieliikenteelle ja sen kehittymiselle löytyvät vuosikymmenien takaa. On ymmärrettävä, että ilman rautatietechnisen historian tuntemista, ei välttämättä ymmärrä tulevaa kehitystä.

Kun suomalainen höyryjuna ensimmäisen kerran puksutti vuonna 1862, hitaasti, mutta varmasti kohden Hämeenlinnaa, se oli sen ajan suuri tapahtuma. Tämän vuoden syyskuussa Riihimäellä pidetty asemapäivä osoitti jälleen, että rautatiet ja museojunat kiinnostavat kansalaisia. Ihmiset haluavat tietää, minkälaisia vetureita oli ennen Pendolinoja. Vanhat liikenteessä olevat junat ovat myös tekniikaltaan mielenkiintoisia: Ne käyvät hyvänä oppina tuleville sukupolville menneen ajan matkustamisesta.

Ensi vuoden alusta Rautatieviraston uudet määräykset uhkaavat vaikeuttaa ja jopa osittain lopettaa museojunien liikkumisen pääradoilla. Viraston ajatusmallin mukaan niillä rataosilla, joilla ei sallita liikennöintiä ilman junan kulunvalvontalaitetta (JKV-laitetta), on tarkoituksena rauhoittaa rataverkko sellaiselle liikenteelle, jossa vetokalustossa on kulunvalvontalaitte. Ilman JKV:ta voi tosin liikkua pääradalla niin sanottuna vaihtotyönä, jolloin suurin sallittu nopeus on 35 kilometriä tunnissa. Rautatieliikenteen asiantuntijat pitävät JKV:n käyttöä olennaisena junaliikenteen turvallisuustekijänä. Tämä on ymmärrettävää varsinkin silloin kun junanopeudet ovat korkeat.

Museojunaliikenteen tulevaisuuden kannalta herää kuitenkin monia kysymyksiä: miten on JKV-laitteiden soveltavuus museojunakalustoon? Entä mikä on laitteiden hankintahinta? Pystyvätkö pääasiassa harrastusperusteella museoliikenteessä toimivat yleensä rahoittamaan JKV-laitteet?

Näyttää siltä, että viranomaisilta on määräysten tekemisen kiireessä unohtunut varmistaa, että JKV-laitteita on saatavilla ja että ne soveltuvat museoliikenteeseen. Kysyä voidaan, onko Rautatieviraston kaavailema museokaluston "pääratakielto" sittenkin ylimitoitettu?

Museoliikennettä tulisi voida harjoittaa koko rataverkolla, jotta mahdollisimman monelle henkilölle mahdollistettaisiin tutustuminen vanhaan juna- ja veturitekniikkaan.

Rautatietekniikka-lehti hakee

Toimituskunnan jäseniä / avustajia

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry:n julkaisema Rautatietekniikka-lehti on johtava rautatiealan aikakausjulkaisu maassamme. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Kehitämme jatkuvasti niin lehden ulkoasua kuin sen sisältöä.

Lehden toimituskunta vastaa lehden tekemiseen liittyvistä asioista; sisällön tuottamisesta ja taloudesta. Lehden avustajat kirjoittavat ja tuottavat rautatiealaa koskevia artikkeleja ja valokuvia.

Lehden toimituskunnan jäsenenä tai avustajana toimit yhteistyössä muun toimituskunnan ja päätoimittajan kanssa. Vastaat omalta osaltasi sovituista toimituksellisista asioista.

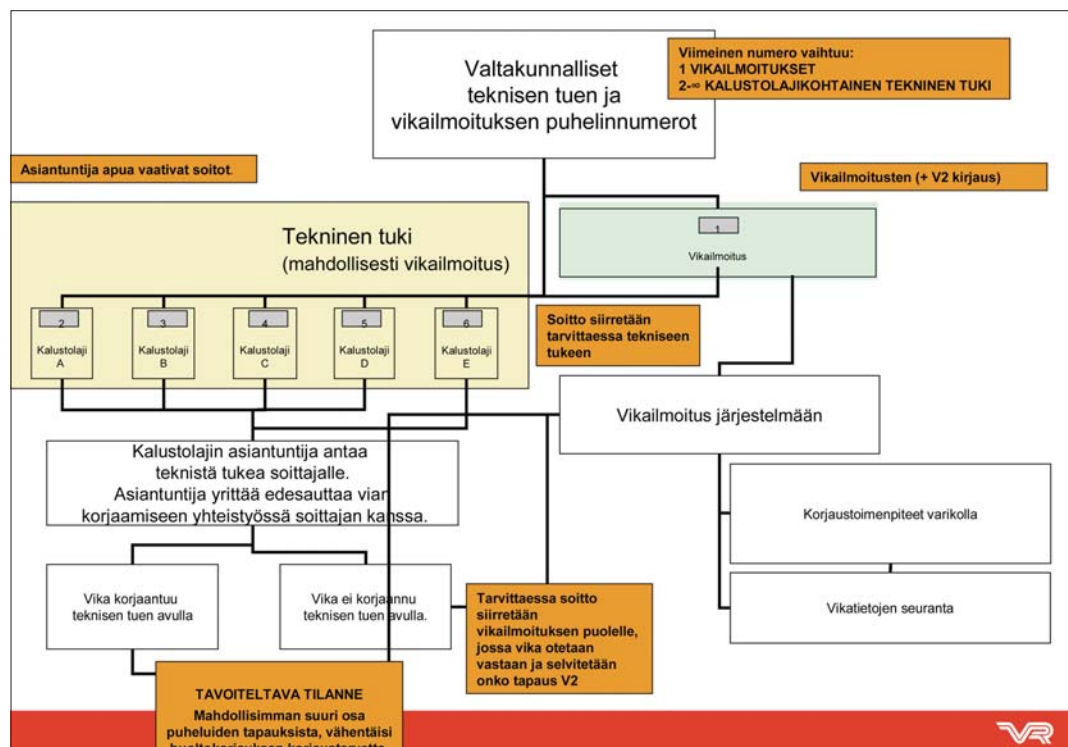
Odotamme, että sinulla on tehtävään soveltuva "sujuva kynä", yhteistyökyky ja halu olla mukana tekemässä rautatiealan ammattijulkaisua. Kameran käyttötaito on tehtävälle eduksi.

Tarjoamme sinulle mielenkiintoisen ja vaihtelevan tehtäväkentän kehittyvässä lehden teossa.

Lisätietoja tehtävästä antaa puheenjohtaja Esko Salomaa 0307 630748, päätoimittaja Hannu Saarinen 040 537 8080 tai Matti Majjala 040 862 0239. Jätä tieto halukkuudestasi: hannu.saarinen@ppe.inet.fi.

Valtakunnallinen kalustovikojen keskitetty ohjauspiste

Kunnossapito- ja kalustokiertojen yhteensovittaminen oli Antti Nybergin diplomityön aihe vuonna 2004 tuotantotalouden diplomi-insinööritutkintoon. Antin työ jäi sen jälkeen odottamaan. Sittemmin asiat lähtivät etenemään ja se hyväksyttiin VR Osakeyhtiön hankkeeksi syksyllä 2007. Nyt asiat ovat siinä pisteessä, että uusi kalustovikojen Ohjauspiste on tulossa. Sen toiminnoista vikojen vastaanotto otettiin käyttöön kesäkuun lopussa. Ohjauspiste koko laajuudessaan on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden lopussa. Projektipäällikkönä hankkeessa on toiminut Antti Nyberg.



Ohjauspisteen tehtäviin kuuluvat muun muassa kalustovikojen vastaanotto puhelimitse, kunnossapitoon ohjaus ja kuljettajien Help call-toiminto, jota on toki aiemminkin ollut saatavissa. Toiminta on hajautettu siten, että Pendolinojen helppari-toiminnasta vastaa Turun varikko, sähköveturien osalta Helsingin varikko ja osa diesel-kaluston toiminnoista sijaitsee Oulun varikolla. Kesäkuun lopussa Help-call palveluun tuli mukaan myös Dm12 eli kiskobussi ja sen palvelun sijainti on Piekämäellä.

– Help call -toiminnassa on sama idea edelleen kuin ennenkin, mutta toimintamallia hieman teräستetään ja yhtenäistetään, toteaa Antti Nyberg.

Ohjauspiste ja samalla vikojen vastaanottopaikka sijaitsee

Helsingin varikolla ja niitä ottaa vastaan sama henkilöstö kuin henkilövaunun kaluston vikojen, joiden vastaanotto on toiminut puhelimitse jo jonkin aikaa. Nyt samaa ajatusta laajennetaan vetureihin, lähiliikennejuniin, Pendolinoihin ja kiskobusseihin. Kiskobussien osalta vikojen vastaanotto puhelimitse alkaa syksyllä. Vikailmoitusten tekoa varten on Junaliikennöinti hankkinut puhelimet kuljettajien käyttöön.

Tavoitteita

Vikojen uudella ilmoitustavalla on tietenkin tavoitteet. Yksi niistä on saada Vetahen (kunnossapidon ohjausjärjestelmä) tiedot vioista ajan tasalle. Asia josta junaliikennöinnin suunnittelupäällikkö Juha Inkilä on jo aiemmin puhunut ai-

kaisemmin.

– Vikojen puhelinilmoitusjärjestelmällä on myös tarkoitus saada pudotettua kuljettajien ilmoituskynnystä vioista. Tavoite on, että viat ilmoitetaan mahdollisimman nopeasti eli heti, eikä vasta työpäivän päätteeksi. Vikailmoituksen vastaanottaja kirjaa vian Vetaheeseen ja jos vika aiheuttaa myöhästymistä, hän tekee myös V2 ilmoituksen.

– Myös vioista jotka saadaan ratkaistuksi linjalla, halutaan tieto syötettäväksi Vetaheen jatkotarkasteluja varten. Jos kuljettaja on soittanut ensin Help call -numeroon ja saanut sieltä avun, Help call mahdollisuuksien mukaan kirjaa korjatun vian Vetaheeseen. Muussa tapauksessa hän siirtää puhelun vikojen vastaanottoon, kertoo Antti vikojen ilmoitustavasta.

VR Vikailmoitus 0079759
Sähköveturit Sr1 ja Sr2
 Huom. Yksi vika / Vikailmoitus

Veturin nro	Junan nro	Kokonaan käsiteltä	Ei toimi
Pakka tai raidek	Pvm	Käytössä, jossa vika / häiriö todett	
Ilmoittaja	Tekijän numero	Järjestelmä	sektorilla
Ilmoittajan	Junapaino	Apukäytöt	vetotila
Kori, runko ja ohjaamo	Teli, pyörästö	Paineilmajärj.	sähkö
Ohj.-säätö- ja valvontajärj.	Muut sähköjärj.	Valvontajärj.	1. pää
	Valvontajärj.	Tehorasajajärj.	2. pää
		EKE	poissa
		1500 V	vaurio

Van oire, tarkennus tai muu huomautus:
*Maasinkululamppu sähky, josta tulevat met menee tärähtele
 telolle. Vain 2 ryhmä sähky telolla, sama vika 3.1*

Korjausohjeet:
1/3 1500 V PAINELINEN APUKÄYTÖN VAIKUTUS

Kirjaa yksilöiden numerot ja asento (1- ja 2-ohjaamo) moniajassa.
 Asento: ☐ Vasen ☐ Oikea ☐ Neutraali

Korjauspaikka: Pvm: / / Tarkk:

Päättäjän nimi ja harrastus: Alue: / /

- Uudistuksella on myös sellainen tavoite, että vikoja voitaisiin näin jopa ennakoida ja siten järjestelmää voitaisiin käyttää myös tulevien töiden suunnitteluvälineenä. Se vain edellyttää ilmoitusten ja kirjausten mahdollisimman reaaliaikaista tekoa. Aika sitten näyttää kuinka hyvin järjestelmää saadaan hyödynnettyä ennakoinnissa, pohtii Antti Nyberg tulevaisuuden tavoitteista.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että veturien vikakirjat poistuvat käytöstä.

- Ei aivan heti, mutta tietyllä aikajänteellä kyllä, toteaa Nyberg ja kertoo, että ne on tarkoitus säilyttää alussa varmistusjärjestelmänä.

Siirtymävaiheita vikakirjatomaan järjestelmään on kaksi. Ensimmäisessä vaiheessa kuljettajat ilmoittavat veturiviat puhelimitse päiväsaikaan. Yölliset veturiviat kirjoitetaan edelleen vikakirjaan. Toisessa vaiheessa vikojen ilmoitus tapahtuu ainoastaan puhelimitse - 24h.

Yhteistyöllä aikaan saatu

Hanketta ovat yhteistyössä vieneet eteenpäin kunnossapitopalvelut, Henkilöliikenne, Junaliikennöinti, mutta myös VR Cargolta on ollut muutamia henkilöitä mukana.

- Tässä vaiheessa kuitenkin Cargon vaunut kuin myös Rata Oy:n työkonet jätetään vielä hankkeen ulkopuolelle. Jatkossa on tarkoitus tarkastella jatketaanko kehitystä siihen suun-

taan ja otetaanko myös heidän kalusto mukaan, mainitsee Nyberg hankkeen laajuudesta.

Ohjauspistehanke on sen luokan työ, että sitä ei aivan tuosta noin vain polkaista käyntiin vaan on vaatinut asioiden selvittämistä suuntaan jos toiseen.

Antti Nyberg kertoo, että sellaisen toimintamallin löytäminen joka palvelee kaikkia osapuolia mahdollisimman hyvin, on ollut aika hankalaa.

- Tällaisen kompromissin sitten olemme saaneet aikaan. Katsotaan sitten miten se käytännössä toimii.

- Vikailmoitusten muuttaminen sähköiseen muotoon on askel eteenpäin kehityksessä. Toivomme että kaikki ottavat asian vastaan oikealla asenteella, sillä tällä hankkeella on tavoite parantaa toimintaamme. Toivomme kovasti asiallisia kommentteja järjestelmästä, toteaa Antti Nyberg.

Missä Ohjauspisteen fyysinen sijaintipaikka lopullisesti on, Helsingin varikolla vai pääkonttorissa, on vielä auki oleva asia. Ohjauspisteen toimintojen laajetessa tarpeen mukaan lisätään henkilöstöä.

*Teksti ja kuvat:
 Arto Saartenkorpi*



Antti Nyberg on pohtinut kunnossapidon ja kalustokierron yhteensovittamista.

Helsingin vesirakentamisen
 betonirakentamisen
 Harjoitus



Seinäjoen Kiintorakenne Oy




Muutaman silan korjaus, Niska

Kuntien kehitys ja laatu, Arjo

- sillat ja siltojen korjaukset
- betonirakentaminen ja -saneeraukset
- erikoisrakenteet

Tarjoamme luotettavuutta ja vankkaa ammattitaitoa kaikessa maa- ja vesirakentamisessa yli 20 vuoden kokemuksella.

Seinäjoen Kiintorakenne Oy
 Tuottajantie 28 • 60100 SEINÄJOKI
 puh. (06) 420 6800 fax (06) 420 6830
 GSM Veli-Matti Poikela 0400- 854 235
 email: veli-matti.poikela@kiintorakenne.fi • www.kiintorakenne.fi

Toimittanut DI Tapio Peltola

Maailmalla tapahtuu

RUOTSI

SJ uusii kalustoaan

Ruotsin valtion omistama rautatieyhtiö SJ aikoo korvata kallistuvakorisia X-2000-junia uusilla Regina Intercity-junilla. Junat valmistaa Bombardier ja ne toimitetaan vuoteen 2010 mennessä. Tässä vaiheessa juna tilataan 20 kpl runsaan 200 miljoonan euron edestä. Uudet junat pärjäävät nopeudessa nykyisille ABB:n valmistamille X-2000-junille, mutta parannuksena on 20 prosenttia pienempi energian kulutus. Junat liikennöivät Tukholmasta Värmlantiin ja Taalainmaalle suuntautuvilla reiteillä. Junat suunnitellaan 200 km/h nopeudelle ja ne koostuvat neljästä vaunusta.

Junaa on testattu myös 275 km/h nopeudella.

Eurooppalaisesta ERTMS- liikenteen-hallintajärjestelmästä tehtiin runkosopimus

Ruotsin rataverkkoa hoitava Banverket on tehnyt 110

miljoonan euron runkosopimuksen Bombardierin ja Balfour Beatty'n muodostaman konsortion kanssa ERTMS-järjestelmän toteuttamisesta Ruotsin rataverkolla. Urakan kesto on kahdeksan vuotta ja se käsittää teknisen ohjeistuksen, järjestelmän kehitystyön ja Bombardierin Interflo 450-järjestelmän toteuttamisen rataverkolla. Sitä on jo asennettu 190 kilometriä uudelle Botniradalle Kramforsin ja Umeån välille ja alussa Balfour Beatty asentaa järjestelmän Sundsvall-Kramfors rataosalle.

Uusi ennätys raiteilla

Syyskuun puolivälissä saavutettiin Ruotsin rataverkolla uusi nopeusennätys 303 km/h Skövden ja Törebodan välillä rataosuudella. Kalustona oli Regina-tyypin junarunko. Kesäkuussa tehty aiempi ennätys oli 295 km/h. Nopeuskoe oli osa Ruotsin rautateiden (SJ), ratahallinnon ja kalustovalmistaja Bombardierin yhteistä kehitysprojektia. Normaali maksiminopeus Ruotsin rataverkolla on 200 km/h.



Ruotsin SJ korvaa X-2000-junia Regina Intercity-junilla.

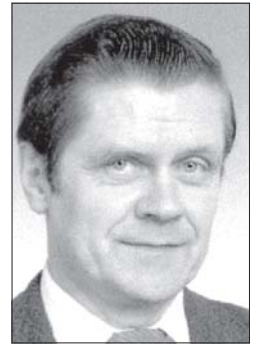
NORJA

Opastetauluja Suomesta Norjan rautateille

Suomalainen Kajaanissa toimiva Imagon Oy on solminut merkittävän sopimuksen opastetaulujen toimittamisesta Norjan rautateille. Yritys on erikoistunut led-tekniikkaan ja valtaosa siitä on itse kehitettyä. Sopimus on nelivuotinen, ja ensimmäisenä vuotena toimitetaan yli tuhat opastetta. Esim. Oslossa opasteita tulee lähes jokaiseen risteykseen, jotta asiakkaat osaavat asemalle. Asemia Norjassa on 350 ja myös niiden raiteille tarvitaan opastimia. Opasteiden asennus tapahtuu paikallisten yhteistyökumppaneiden toimesta. Imagonilla on myös Ruotsin rautateiden kanssa kolmivuotinen sopimus. Yhtiö on 20-vuodessa kasvanut pohjoismaiden kolmanneksi suurimmaksi valomainosten valmistajaksi ja sen liikevaihto on tänä vuonna noin 13,5 miljoonaa euroa.

Norjan rautatiet teki suuren junatilauksen

Norjan rautatiet (NSB) on tehnyt kaikkien aikojen suurimman yksittäisen junatilauksen viime elokuussa. Tilaus tehtiin sveitsiläiseltä Stadlerilta ja se käsittää 50 kpl FLIRT-sähköjunayksikköä, sekä option 100 yksikön lisätilaukselle. Ensimmäisen vaiheen tilauksen arvo on 640 miljoonaa Sveitsin frangia. Junat rakennetaan Sveitsin Bussnangissa ja niistä tehdään kaksi erillistä sarjaa, toinen lyhyemmän ja toinen pidemmän matkan lähiliikenteeseen. Istumapaikkoja on mallista riippuen 231 tai 296. Uusi tilaus kasvatti tämän junatyypin kokonaistilauksmäärän 463 kappaleeseen, mikä merkitsee käyttäjiä olevan kymmenessä eri maassa. Huippunopeus on 160 km/h, mutta se voidaan kasvattaa pienin muutoksin nopeuteen 200 km/h. Juna tulee rakentaa ankaria talviolosuhteita kestäväksi. Mainittakoon, että samantyyppistä juna on tilattu myös Suomen VR Osakeyhtiölle.



Norjalaiset luottavat Stadlerin Flirt-junaan, jota on tilattu myös Suomeen.

paleeseen, mikä merkitsee käyttäjiä olevan kymmenessä eri maassa. Huippunopeus on 160 km/h, mutta se voidaan kasvattaa pienin muutoksin nopeuteen 200 km/h. Juna tulee rakentaa ankaria talviolosuhteita kestäväksi. Mainittakoon, että samantyyppistä juna on tilattu myös Suomen VR Osakeyhtiölle.

TANSKA

Junien viivästyksestä joudutaan asettamaan ukaasi

Tanskan rautatiet (DSB) on joutunut vaikeaan tilanteeseen, kun sen Ansaldo Bredalta (Italia) tilaamat dieselkäyttöiset junat eivät ole DSB:n mielestä täyttäneet niille asetettuja vaatimuksia. Se haluaakin keskeyttää 83 intercitiy-junaa koskevan tilauksensa (n. 700 miljoonaa euroa), ellei valmistaja toimita toukokuuhun 2009 mennessä 14 täysin toimivaa juna. IC4-junat tilattiin joulukuussa 2000, ja marraskuussa 2002 tehtiin täydentävä tilaus 23 kaksivaunuisesta junasta. Joulukuussa 2002 Ansaldo Breda hyväksyi suunnitelman, jossa koko laivueen piti olla palveluksessa 2005-2006. Vuoden 2005 lopussa ei kuitenkaan ollut yhtään juna valmiina lii-



Prima II on Alstomin uusi edistyksellinen veturityyppi.

kennöimään ja yhtiö maksoi vahingonkorvauksia 250 000 Dkr. Asetettiin uusi toimituspäivämäärä 2006. Ensimmäinen IC4 aloitti testinsä henkilöliikenteessä kesäkuussa 2007 ja neljä junaa on toistaiseksi ollut käytössä. Tarkastavan viranomaisen hyväksymismenettely koko rataverkkoa koskien on jo viivästynyt neljä vuotta. DSB on ilmoittanut tutkivansa vaihtoehtoa, jossa koko tilaus peruttaisiin. Vaihtoehtona voisi olla sähkörataverkon laajentaminen, jolloin voitaisiin tilata luotettaviksi osoitettuneita sähköjunia.

RANSKA

Nettiyhteydet pelaavat nopeassakin junassa

Suurnopeusjunaverkko Thalys on varustettu nopeilla laajakaistaliittiyhteyksillä. NSN:n, laajakaistaverkkoja tarjoavan 21 Net-yhtiön ja belgialaisen Telenetin palvelu toimii Comfort 1 ja Comfort 2 -luokissa Pariisin, Brysselin, Amsterdamin ja Kölnin välisessä liikenteessä. Sovellettavassa tekniikassa yhdistetään gprs- ja umts-satelliitit huolehtimaan katkeamattomasta verkkoyhteydestä. Thalys-junien nopeus voi olla 300 km/h ja niiden omistajia ovat neljän maan rautatieyhtiöt, Saksan DB, Belgian SNCB, Hollannin NS sekä Ranskan SNCF.

Alstom tuo markkinoille uuden veturityypin

Alstom on julkistanut uuden Prima II -nimellä kulkevan veturityypin suunnittelukriteerit ja kertoo niiden olevan joustavampia kuin aiempien vetureiden. Veturi tehdään sekä sähkö-, että dieselvetoisena. Sähköveturi varustetaan neljälle Euroopassa eniten käytetyille jännitteille. Teho tulee vaihtelevaan välillä 4 MW – 6 MW, ja huippunopeus on maksimissaan 200 km/h. Uuden veturityypin ensimmäinen asiakas on Marokon kansallinen rautatieyhtiö (ONCF), joka on tilannut 20 sähköveturia viime marraskuussa. Toimitukset tapahtuvat vuoden 2009 aikana.

Alstomilla on myynti viime aikoina alkanut sujua mallikkaasti. Tilivuoden tilauskirjat ovat täyttyneet kaudella 2007-2008 39%, josta suuri osa on kohdistunut suurnopeusjuniin ja paikallisjuniin, metro-järjestelmiin ja turvalaitteisiin. Em. tilivuoden myynti nousi 23%, 23,4 miljardiin euroon ja samalla voittoa kertyi 852 miljardia euroa (nousua 52%).

Ranska panostaa uusiin ratoihin

Ranskan hallitus on ehdottanut rakennettavaksi 4500 kilometriä uusia ratoja uudessa Grenelle Environment Bill -suunnitelmassaan. Ohjelmalla on kolme saavutettavaa tavoitetta vuoteen 2020 mennessä;

kasvihuonekaasujen päästöjä on vähennettävä 20%, energia-tehokkuutta on parannettava myös 20% ja uusiutumattoman energian määrää on niinikään vähennettävä 20%. Rautateillä tämä merkitsee 2000 km uusia suurnopeusratoja vuoteen 2020 mennessä yhdistämään suurimpia kaupunkeja, jotta suuret väkimäärät saadaan houkuteltua junien käyttäjiksi. Vuoden 2020 jälkeiselle ajalle on tarkoitus suunnitella 2500 km lisää ratoja. Suunnitelmat on vielä vahvistettava parlamentissa kuluvan vuoden aikana. Vuoden 2009 talousasetus tulee lisäksi sisältämään asiaa täydentäviä ympäristöasioihin liittyviä toimenpiteitä ja veroja.

Suurnopeusratahankkeista valmistuu vuonna 2013 Nîmes-Montpellier väli (80 km) ja Le Mans – Rennes väli (200 km). Vuonna 2015 valmistuu Baudrecourt-Strasbourg väli (106 km) ja vuonna 2016 Tours-Bordeaux väli (340 km).

Telesten järjestelmä Ranskan rautateille

Suomalainen elektroniikka-yhtiö Teleste on saanut tehtäväkseen toimittaa tallennin- ja hallintajärjestelmän Ranskan rautateille (SNCF). Tilaus pitää sisällään junamatkustamisen videovalvontaa ja sen arvo on yli miljoona euroa. Nyt tilatun järjestelmän on tarkoitus laajentaa aiempaa projektia, jonka valvontaratkaisu kattoi 120 asemaa Pariisissa ja sen lähiympäristössä.

SAKSA

Siemens sai ennätystilauksen

Saksalainen Siemens on saanut historiansa ennätysuuden tilauksen Belgian rautateiltä (SNCB). Se käsittää 1,43 miljardin euron edestä kolmivauvaisia Desiro Mainline sähkömoottorijunia 305 kappaletta Brysselin RER-rataverkolle. Tilaus on myös Belgian rautateiden kaikkien aikojen suurin. Junat suunnitellaan 160 km/h nopeudelle ja niiden teho on 2 MW. Sähköjärjestelmä on kaksitoiminen sallien liikennöinnin sekä 25kV:n, että perinteisessä Belgian rautateiden 3kV:n dc-järjestelmässä. Junat valmistetaan Krefeldissä Saksassa ja toimitetaan vuosina 2011-2016. Aiemmin vastaavaa uuden sukupolven junatyyppiä on tilannut vain Angel Trains 16 kappaletta Saksan paikallisliikenteeseen. Uusi Desiro poikkeaa vanhemmasta mallista mm. siten, ettei siinä enää vaunuja nivelletä yhteen vaan ne ovat erillisiä. Tällöin vaunujen poistaminen ja lisääminen junassa on yksinkertaisempaa/joustavampaa ja huolto helpompaa. Hintakin saadaan halvemmaksi.



Siemens sai Desiro Mainline junasta suuren tilauksen Belgiasta.

PORTUGALI

Pääkaupunkiin halutaan

suurnopeusrata

Portugalin hallitus on esitellyt 9,5 miljardin euron 10-vuotisen rakentamishajelman julkiseen tarjouskilpailuun, jonka perimmäisenä tarkoituksena on ensi vaiheessa toteuttaa suurnopeusrata Lissabonista – Madridiin. Portugalin puolella oleva 206 kilometrin pituinen rataosuus on tarkoitettu toteuttamaan 40 vuoden pituisella PPP- (public private partnership) toimintamallilla. Urakka tullaan jakamaan kahteen osaan. Caia-Poçoirão väli on arvoltaan 1,7 miljardia euroa ja Poçoirão-Lissabon väli 1,6 miljardia. Jälkimmäinen sisältää myös 13 kilometriä pitkän sillan rakentamisen Tagus joen yli. Rata on suunniteltu avuttavaksi vuonna 2013 ja se rakennetaan 350 km/h nopeudelle. Kun Espanjan puoleinenkin osuus valmistuisi, niin matka-aika Lissabon-Madrid välillä olisi vain 2 tuntia 45 minuuttia.

Ohjelman lisäurakoita on tulossa vuoden 2009 puolella koskien mm. Lissabon-Pombal ja Pombal-Oporto välejä, joiden yhteiskustannus olisi 3,8 miljardia euroa. Nopeustavoite on 300 km/h ja matka-aika voisi supistua kahdesta tunnista 45 minuutista yhteen tuntiin 15 minuuttiin rataosan avautuessa vuonna 2015. Avustuksia hankkeisiin odotetaan myös EU:lta, koska ne kuuluvat tärkeään eurooppalaiseen TEN-verkkoon.

PUOLA

Pöyrylle toimeksianto

Suomalainen Pöyry-yhtiöt on tehnyt sopimuksen investointitutkimuksen suorittamisesta rautatieyhtiön PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:n kanssa. Kyseessä on C-E65-rautatien modernisointi. Tehtävän suorittaminen tuo 2,9 miljoonan euron tulot.

VENÄJÄ

Varikkoja aiotaan yksityistää

Venäjän rautatiet (RZD) on pyytänyt kiinnostuneita ilmoittautumaan 22 kunnossapito- ja korjausvarikon yksityistämishankkeeseen. Varikot korjasivat viime vuonna 18540 RZD:n vaunua ja yli 20 000 yksityisesti omistettu vaunua. Yksityistämisen on osa RZD:n kolmannen vaiheen reformia, jonka yhtenä tarkoituksena on lisätä kilpailua liikkuvan kaluston kunnossapidossa ja korjauksessa. Varikoiden myynnistä on arvioitu saatavan tuloja noin 75 miljoonaa euroa.

SAUDI-ARABIA

Suuri rataprojekti alkaa

Australialaisen rautatieliikennöitsijän Pacific Nationalin (PN) tytäryhtiö Asciano Group on valittu toteuttamaan 4,6 miljardin euron rataprojektia, jolla yhdistetään pääkaupunki Riad Punaisen meren rannalla sijaitsevaan Jeddaan. Ascianolla on 5% osuus Tarabot konsortiossa, joka rakentaa radan, mutta pitää hallussaan 80% osuutta 50-vuotisesta liikennöimis sopimuksesta koskien n. 1000 kilometrin rataosuutta. PN on ensisijainen yhtiö liikennöimään sekä uutta, että olemassa olevaa rataa, kun taas Laing O'Rourke on tärkein yhtiö rakentamiskonsortiossa.

USA

Polttokennoveturi järjestelytöihin

Yhdysvaltalainen Vehicle Projects on saanut valmiiksi ratapihojen järjestelytöihin tarkoitetun polttokenno-hybridiveturin yhteistyössä rautatieyhtiö BNSF Railwayn kanssa. Veturin tuleva testaus tapahtuu Pueblon testikeskuksessa. Projekti aloitettiin toukokuussa 2006 ja siinä muunnettiin Green Goat hybridi akku-diesel veturi korvaamalla dieselgeneraattori 250kW:n polttokennolla. Polttokennon rakenne perustuu paljolti samaan tekniikkaan, jota on käytetty Merce-

des Benz "Citaro" kaupunkibusseissa noin viitisen vuotta. Perimmäisenä tarkoituksena on vähentää ilman ja melun saasteita erikoisesti Los Angeles/Long Beach -alueella.

Toiveena on myös vähentää kokonaiskustannuksia pitkällä tähtäimellä, mutta tämä on ilman kokemuksia toistaiseksi vaikeasti arvioitavissa. Polttokennojen hinta on tällä hetkellä vielä varsin korkea.

ARGENTIINA

Suurnopeusrata näyttää toteutuvan

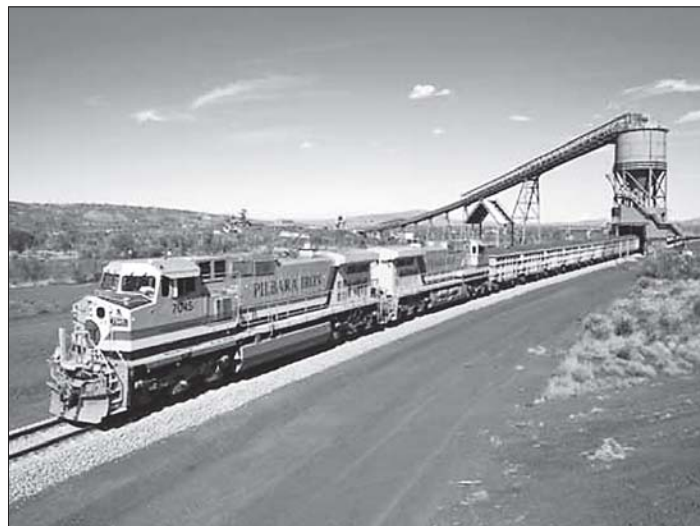
Argentiinan hallitus on allekirjoittanut sopimuksen Alstom-led Veloxia konsortion kanssa ensimmäisen eteläamerikkalaisen suurnopeusradan toteuttamisesta. Buenos Airesista Rosarioon ja Cordobaan suuntautuvan radan rahoittaisi ranskalainen pankki Natixis. Sopimus on lopullinen, kun rahoitus on saatu sovittua lähikuukausina. Rakentaminen voisi alkaa ensi keväänä Buenos Aires – Rosario välillä, joka olisi kaksiraiteinen noin puolella matkaa. Rata voisi olla valmis 2012 ja jatko Cordobaan yksiraiteisena 2016 paikkeilla. Matka-aika Buenos Aires – Cordoba välillä putoaisi nykyisestä 14 tunnista kolmeen. Alstom olisi kokonaisvastuussa projektin johtamisesta, tekniikasta, liikkuvasta kalustosta, liikenteen ohjauksen eurooppalaisesta ERTMS-level2 järjestelmästä, viestintäjärjestelmästä, sähköis-

tyksestä ja infran kunnossapidosta. Konsortio-osakas argentiinalainen Iecsa vastaa infra-rakentamisesta, espanjalainen Isolux Corsan ja argentiinalainen Emepa vastaavat yhdessä Alstomin kanssa ratarakenteista. Liikennöintiin tarvittava kahdeksan "Cobra" kaksikerrosjunien laivue kootaan Alstomin toimesta sen tehtailla La Platassa ja Rio Tercerosa Argentiinassa.

BRASILIA

Onko häpeäksi jäädä ilman suurnopeusrataa?

Myös Brasiliassa on virinnyt halu kehittää rautateitä uusimalla tekniikalla niin, että ei oltaisi naapurimaata Argentiinaa huonompia. Tarjouspyynnöt tähtäävät nyt vuoden 2009 tammikuuhun. Projekti käsittää 550 kilometrin suurnopeusradan rakentamisen Rio de Janeirosta Sao Paoloon ja Campinasin. Haarautuvat yhteydet rakennettaisiin myös Sao Paolon lentokentälle (Viracopos) ja Rion lentokentälle (Tom Jobim). Hankkeen kustannuksiksi on arvioitu 6,2 – 7,6 miljardia euroa, ja hallitus haluasi yhteyksien olevan valmiit jalkapallon 2014 Maailman cupin mennessä, jota Brasilia isännöi. Ratahankkeen valmistelevat toimet ovat käynnissä brittiläisen Halcrow-konsortion ja brasilialaisten Balman ja Sinergia -yhtiöiden avustuksella. Ainaakin japanilaiset yhtiöt Mitsubishi, Mitsui, Kawasaki ja Tos-



Australiassa kuljettajattoman junan tavanomainen junapaino voi olla jopa 30 000 tonnia ja pituus 2,4 kilometriä.

hiba ovat tähän mennessä osoittaneet suurta kiinnostusta hankkeeseen.

AUSTRALIA

Juna ilman kuljettajaa

Australialainen kaivosjätti Rio Tinto ottaa ensimmäisenä raskaan rahtitavaran kuljettajana laajamittaiseen käyttöön ilman kuljettajia kulkevat junat rataverkollaan. Testikuljetukset Paraburdoo-Tom Price -rataosalla onnistuivat hyvin, ja yhtiö aikoo nyt investoida 270 miljoonaa euroa tarvittavaan tekniikkaan seuraavien viiden vuoden aikana 1300 kilometrin pituiseen Pilbara-rautamalmin kaivosrataansa, joka sijaitsee Länsi-Australiassa. Junia tullaan alussa yksilöidysti ohjaamaan radioteitse Seven Mile Dampier -ratapihan ohjauskeskuksesta, mutta lopullinen ohjaus tulee tapahtumaan käyttökeskuksesta Perthistä, joka on 1300 kilometrin päässä kaivoksesta. Rio Tinton junia kulkee 320 kpl viikossa. Jokainen yhden kuljettajan juna muodostuu yli 230 vaunusta, painaa 29500 tonnia ja on pituudeltaan 2,4 kilometriä. Ilman kuljettajia ajaviin juniin joudutaan asentamaan mm. laserilla toimivia hahmontun-

nistimia. Vuoteen 2012 mennessä Rio Tinton tavoitteena on yli kaksinkertaistaa kaivostensa tuotanto Pilbarassa aina 320 miljoonaan tonniin asti vuodessa. Tämä edellyttää myös 40 lisäveturin ja 2400 tavaravaunun hankintaa.

Australiassa kuljetusten tehokkuutta haetaan tavaraliikenteessä pitkällä ja raskailla junilla. Tuoreet tutkimukset ovat osoittaneet, että rahtiliikenteessä juna onkin lähes aina kuorma-autoa halvempi maan sisäisillä pääreiteillä.

UUSI-SEELANTI

Rautateiden kansallistaminen on varmistunut

Edellisessä Rautatietechnika-lehdessä esillä ollut Uuden Seelannin rautateiden (Toll NZ) palautuminen valtion omistukseen on nyt toteutettu. Uuden Seelannin valtio maksaa australialaisomisteisen yhtiön osakkeille 365 miljoonaa euroa sen hallussa olevista sopimuksista sisältäen myös 180 matkustajavaunua, 4200 tavaravaunua ja yhden lautan. Lopputulos oli pitkän väännön kompromissi. Uuden Seelannin rautatiet Rail Limited myytiin vuonna 1993

215 miljoonalla eurolla Tranz Rail yhteenliittymälle, jota johti Wisconsin Central USA. Kun Tranz Rail myytiin myöhemmin Toll-yhtiölle, hallitus osti ratainfra takaisin, jota nykyisin hoitaa Ontrack. Tilanne muuttui sittemmin kestävämmäksi, kun rautateiden kehittäminen vaipui pohjamutiin, eikä liikennöimismaksuista enää päästy järkeviin sopimuksiin.

JAPANI

Uusi ylellinen palvelukonsepti

Japanilainen rautatieyhtiö JR East tuo markkinoille uuden ylellisen palvelukonseptin juniinsa. Palvelun nimi on "Super Green Car", ja siinä jokaisessa vaunussa on väljästi sijoitettuna vain 18 matkustajapaikkaa. Ylellisyyttä lisää myös parannettu valaistus, paremmat istuimet ja istumapaikalle tapahtuva yksilöllinen tarjoilu.

KONGO

Kiinalaiset varmistavat asemiaan Afrikassa

Kongon demokraattinen tasavalta on solminut 6,5 mil-

jardin euron sopimuksen Kiinan kanssa, jossa varmistetaan kiinalaisten kuparin saantia vaihtokaupalla infrarakentamista vastaan. Suunnitelmiin sisältyy noin 3000 kilometriä rautatierakentamista. Valtioomisteinen kupariyhtiö Gecamines ottaa 32% osuuden yhteisyrityksestä, joka tulee rakentamaan rautateitä, maanteitä ja muita tarvittavia infrarakenteita. Kiinalaiset yhtiöt vastaavat loppuosuudesta (68%).

LIBYA

Venäläiset rakentavat rannikkoradan

Venäjän rautatiet (RZD) on valittu rakentamaan 2,2 miljardin euron arvoisen radan Välimeren rannikkoa pitkin, joka tulevaisuudessa voi yhdistää Tripolin Tunisiaan ja Egyptiin. Nyt kyseessä oleva rataosuus on pituudeltaan 554 kilometriä ja kulkee Surtista Benghaziin. Aiemmin tänä vuonna Kiinan rautateiden rakennusyhtiö (China Railway Construction CRCC) voitti 1,4 miljardin euron urakan 352 kilometrin pituisesta rannikkorataosuudesta Al Khumsista Misratahiin ja Surtiin.

**Asiantuntijapalvelut,
työasemat ja
palvelimet**

Osborne

**Oy Mikrolog Ltd,
PL 45,
02271 ESPOO,
Puh: 0424 7401,
www.mikrolog.fi**

Yöjunalla Petroskoista Kostamukseen

Minulla oli tilaisuus matkustaa elokuun puolivälissä yöjunalla Petroskoista Suojärven kautta Kostamukseen. Samalla tuli tietenkin tehtyä havaintoja Venäjän rautateistä Karjalassa. Alkumatka köröteltiin bussissa Värtsilän rajanylityspaikasta Sortavalan kautta Petroskoihin.

Sortavalassa oli mielenkiintoinen käynti veturitallilla, jossa näkyi vielä nostalgisia vanhoja pilttuita sekä dieselkalustoa. Sortavalassa vaurauduttiin myös hyvin talveen, sillä veturitallin uumenissa oli kolme vanhaa, suurta lumiauraa asianmukaisesti huollettavana. Tosin paikalliset rautatieläiset totesivat, että lumi-ongelmia ei viime vuosina ole kovin paljon ollut. Myös veturitallin kääntöpöytä oli automatisoitu, sillä se kääntyi tai ainakin oli joskus kääntynyt paineilmalla.

Sortavalasta bussimatka jatkui vaihtelevakuntoista maantietä P21 pitkin Pitkärannan kautta Präsäään, josta maantietä M18 Petroskoihin. Petroskoi on 716 000 asukasluvun suuruisen Karjalan tasavallan pääkaupunki Äänisen länsirannalla. Petroskoi on perustettu vuonna 1703, jolloin Pietari



Junamme lähdössä Petroskoista. Takana näkyy Petroskoin asemarakennus, jossa on komea torni maamerkinä. Kuvaaja Rauno Aalto.

Suuri päätti hyötyä Karjalan alueesta sodissaan. Hän perusti Lohijoen suulle rauta- ja tykki-tehtaan. Tehtaan peruskivi murattiin 29.8.1703, joka on Petroskoin perustamispäivä. Tykkitehtaan kiinteistöt hallitsivat edelleen Petroskoin kaupunkia jakaen sen kahtia. Tykkien sijaa tehtaassa tuotetaan nykyisin traktoreita.

Petroskoin historiaan liittyy myös jatkosodan aikana kausi suomalaisena kaupunkina, sillä suomalainen Karjalan Armeija valtasi lokakuun alussa vuonna 1941 Petroskoin. Nimi muutettiin Äänislinnaksi ja neuvostovalan merkit poistettiin kaupungista. Kaupungista on käytetty tätä nimitystä ainoastaan jatkosodan aikana.

Karjalan tasavallan suurimmat kaupungit ovat Petroskoi, jonka asukasluku on noin 280 000, Kostamus 32 000 asukasta, Sortavala, noin 20 000 asukasta

ja Suojärvi, noin 11 500 asukasta. Käytettävissä olevat luvut ovat vuoden 2002 väestölaskennasta. Puolet tasavallan 180 000 neliökilometrin pinta-alasta on metsää, pääasiassa mäntyä ja kuusta. Karjalan maanuumeissa on yli 50 hyödynnettävissä olevaa kaivannaista, joista tärkeimmät ovat rautamalmi, titaani, vanadiini, molybdeeni, jalometallit, timantit, kiilleliuske, erilaiset rakennuskivet sekä apatiitti-karbonaattimalmit. Petroskoissa ja matkalla Kostamukseen nähtiinkin useita malmi- sekä sepelijunia menossa kohti Pietarin ja Moskovan alueita.

Karjalan tasavallan hallitus on tehnyt yhteistyösopimuksia vuodesta 1997 Lokakuun rautateiden kanssa. Niiden puitteissa Karjalan alueen ratoja on sähköistetty mm Idel-Syväri välillä. Rautateitse kuljetettiin Karjalan tasavallan alueella

vuonna 2007 kaikkiaan 19 miljoonaa tonnia. Lokakuun rautateiden Petroskoin ratajakso lisäsi tuntuvasti rautamalmin, mustien värimetallien ja metallituotteiden kuljetuksia. Konttikuljetukset junissa ovat olleet myös kovassa kasvussa, sillä Karjalan tasavallassa kuljetettiin kontteja vuonna 2007 kaikkiaan 0,58 miljoonaa tonnia. Tämä kuljetusmuoto on suosittua etenkin Kontupohjan ja Segezan sellu- ja paperitehtaiden kuljetuksissa.

Karjalan tasavallan hallitus on esittänyt Moskovaan Venäjän kulkulaitosministeriöön ehdotuksia mm. Lietmajärvi-Kotskoma rakennustöiden viemisestä loppuun sekä Lotinapello-Jänisjärvi radan uusimisesta ja Kivijärven (Vartiuksen rajanylityspaikan lähin liikennepaikka Venäjällä) rajanylityspaikan lähettyvillä olevien asemien uusimisesta.

Yöjuna Petroskoista kohti 506 kilometrin junamatkan päässä olevaa Kostamusta alkaa klo 18.40. Jo hyvissä ajoin olemme valmiit nousemaan vauunumme neljän hengen hytteihin. Vaunut ovat tyypillisiä venäläisiä lepovaunu/makuuvaunuyhdistelmiä, jonne tiukakakateinen vaununpalvelija päästää porukan tarkastettuaan liput. Dieselveturin vetämä matka alkaa verkkaisesti ja jo 16 minuutin päästä juna pysähtyy ensimmäisen kerran matkustajien ottoa varten. Matka jatkuu kohti Suojärveä, jossa on 45 minuutin pysähdys. Juna pysähtelee tasaisesti noin 15-20 minuutin välein yhteensä 12 kertaa 143 kilometrin matkalla. Matkustajia nousee muutama joka asemalta. Rata on yllättävän hyvässä kunnossa, vaikka se on lyhytkiskoraidetta.

Petroskoin asemalla on mahdollisuus tehdä viimeiset ostot parista kioskista ennen "erämaata". Kello 22.30 lähdemme Suojärveltä kohti pohjoista määränpäättämme, Kostamusta, jonne on ajoaikaa 8.48 saakka ja matkaa 363 kilometriä. Matkalla vilahtelee 16 asemaa, joilla juna pysähtyy. Asemat ovat hyvin askeettisia, mutta joka asemalla on laiturit ja naispuo-

linen junansuorittaja lähettämässä juna matkaan. Tieyhteys asemalle sen sijaan on kunnoltaan monin paikoin sangen kehno.

Kohtauspaikoilla vastaan tulee säännöllisesti malmijunia, sepelijunia ja puutavarajunia joko tyhjänä tai täydessä kuormassa. Isoimmat asemat ovat Sukkozero ja Letmozero. Monilla asemilla seisoi useita junia odottamassa liikelle pääsyä. Pisin junansuoritusväli tällä rataosuudella on Ledmozeron ja Kimozeron väli, joka on pituudeltaan peräti 48 kilometriä.

Matkustajan kannalta radan kunto vaikutti yllättävän hyvältä, sillä ainakin osan matkaa porukka nukkui vaunuosastossamme tyytyväisenä. Alkuillasta porukkamme meinasi hieman vilkastua tunnetuista syistä, mutta vaununpalvelija hiljensi porukan omalla persoonallisella tavallaan tulkin välityksellä.

Kostamukseen saavuttiin aamutuimaan, josta tulimme Vartiuksen tullin kautta Suomeen bussilla. Tullimuodollisuudet olivat taas oma operaatio, mutta se onkin jo toinen juttu.

Paavo Salonen



Äänivaroituslaitoksen valot: Petroskoi. Kuvaaja Rauno Aalto.

Kotimaassa tapahtuu

Pendolino-junien yhdistäminen Kouvolassa päättyi

Pendolino-junien yhdistäminen Kouvolassa päättyi 10. elokuuta, josta alkaen Pendolinot ajetaan aamuisin Kouvolasta Helsinkiin kahtena erillisenä junana. Tavoitteena on parantaa asiakkaiden palvelua ja junien täsmällisyyttä.

Joensuusta ja Kuopiosta saapuvat 6-vaunuiset Pendolinot on pyritty yhdistämään Kouvolassa yhdeksi 12-vaunuiseksi junaksi. Teknisten ongelmien vuoksi junat on kuitenkin usein jouduttu ajamaan erillään Helsinkiin.

Muutos vaikuttaa Pendolinojen lähtöaikoihin ja -raiteisiin Kouvolassa ja Lahdessa.

Kuopiosta saapuva Pendolino S 70 lähtee Kouvolassa raiteelta 1 kello 8.22. Joensuusta saapuva Pendolino S 2 lähtee raiteelta 4 kello 8.25.

Lahdessa Pendolino S 70 lähtee raiteelta 4 kello 8.58. Pendolino S 2 lähtee samalta raiteelta kello 9.05. Helsinkiin S 70 saapuu kello 9.48 ja S 2 kello 9.57.

Aikataulut löytyvät VR:n matkahausta Internet-osoitteesta www.vr.fi.

Pendolino-junia ajetaan edelleen myös kahdella yksiköllä, mutta niiden yhteenkytkennät tehdään pääteasemilla, joilla kytkentään on käytettävissä enemmän aikaa.

Kotimaassa tapahtuu

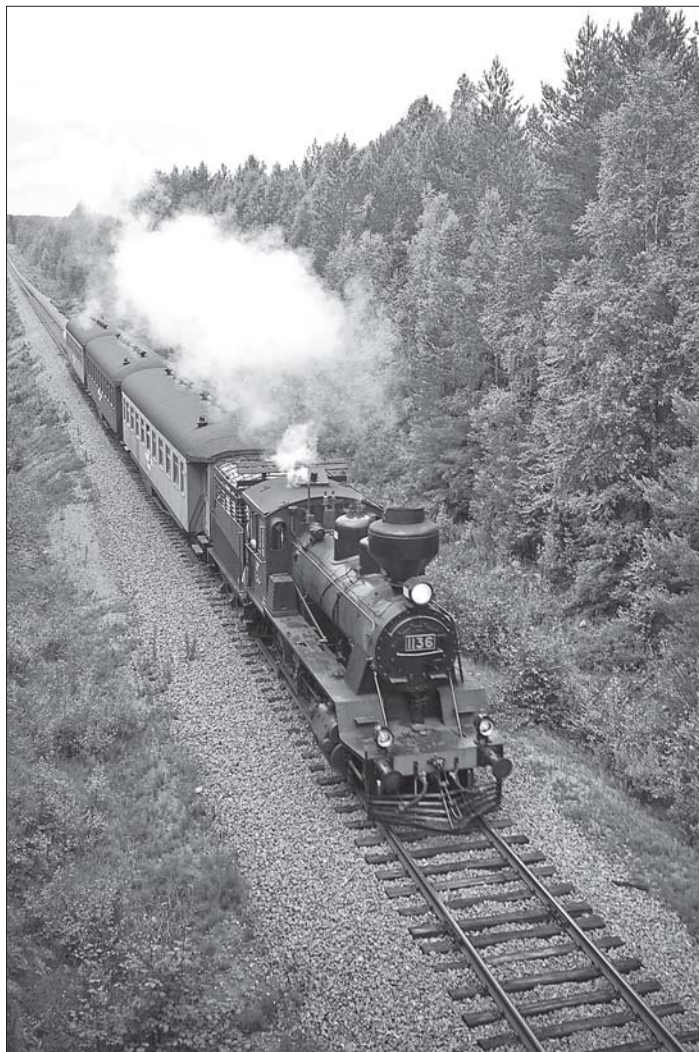
Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys valmistunut

Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys tarkastelee radan kehittämisen toiminnallisia tarpeita lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Selvitys on laadittu investointitarpeiden arviointia ja hankkeiden ohjelmointia varten sekä tarvittavien kaavavarausten selvittämiseksi.

Kaukoliikenteen nopeuttamismahdollisuudet ovat nykygeometrian puitteissa rajalliset. Ensisijainen toimenpide kaukojunien nopeuttamiseksi olisi Salo-Hajala -kaksoisraiteen rakentaminen. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kehittämistarpeiden määrittely ja ajoittaminen edellyttävät vielä jatkotarkasteluja Espoon kaupunkiradan ollessa kuitenkin kehittämisen ensiedellytys. Selvityksessä on myös arvioitu niitä rataverkon investointitoimia, joita maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistäminen edellyttäisi rataosilla Turku-Salo, Turku-Loimaa ja Turku-Uusikaupunki.

Selvitysraportti löytyy RHK:n Hankkeet-sivustolta kohdasta suunnittelu.

70-vuotiaasta Valkeakosken rataa juhlistettiin höyryjunalla



1920-luvulla rakennettu Toijalan satamarata ei ollut ratkaissut alati kasvavan Valkeakosken kauppalan kulketusongelmia, jotka varsinkin talviaikana olivat suuria. Vuonna 1934 tehtiin suunnitelma 17,3 kilometrin mittaisen radan rakentamisesta Toijalan ja Valkeakosken välille. Rakennuspäätös syntyi eduskunnassa marraskuussa 1935 ja radan rakentamista koskeva asetus annettiin 14.12.1935. Rakennus-

työt alkoivat tammikuussa 1936 rakennusmiesten kantajoukon siirryttyä Haapamäki-Pori ja Varkaus-Viinijärvi –rautatie-rakennuksilta Toijalaan. Valkeakosken kiskotusjuna saavutti syyskuussa 1937 ja ensimmäinen juna kulki radan läpi 20.9.1937. Varsinainen aikataulunmukainen liikenne alkoi 18.10.1937, jonka jälkeen Hämeenlinnassa sijainnut Sairion satama, Valkeakosken liikenteen tärkeä risteyspaikka, jäi

pois käytöstä.

70 vuotta myöhemmin radalla liikennöidään edelleen höyryveturilla. Kyse ei kuitenkaan enää ole säännöllisen liikenteen tavarajunasta, vaan Haapamäen Museoveturiyhdistyksen museojunasta joka liikennöi Toijalan ja Valkeakosken väliä viikonloppuna 30.–31.8.2008. Tänä vuonna kaksipäiväiseksi pidentynyt tapahtuma keräsi runsaasti yleisöä muistelemaan ja ihastelemaan menneen ajan menopeliä. Mukana oli myös junamatkustuksen esikertalaisia, joita vanhan ajan tunnelma tuntui viehättävän erityisen paljon.

Matkan varrella juna pysähtyi Metsäkansassa, jossa janoisia matkalaisia palveli Ravintola Wanha Asema. Sunnuntain juhla-juna sai Valkeakoskella lämpimän vastaanoton suurten aplodien muodossa ja nähtiinpä vanhemman yleisön keskuudessa pari ilon kyyneltäkin. Lapsuudesta tuttu höyryveturi oli tullut takaisin! Matkustajia kaksipäiväinen tapahtuma keräsi lähes viisi sataa ja asemilla sekä radanvarsilla olleet

mukaan luettuna tapahtumaan otti osaa yli tuhat ihmistä. Tapahtumalle on ehtinyt muodostua jo laaja kannattajakunta ja sille toivotaan jatkoa.

Jatkoa toivoo myös Haapamäen Museoveturiyhdistys, joka saa rahoituksensa pääosin liikennöinnistä. Vaikka kunnostus- ja liikennöintitoiminta toteutetaankin talkoovoimin on kaluston ja Haapamäellä sijaitsevan museovarikon ylläpito kallista. Jatkotoiveiden ylle on kuitenkin kerääntymässä tummia pilviä, sillä Rautatieviraston alkusyksystä esittelemä museoliikennettä koskeva määräys on estämässä museojunien liikennöinnin suurimmalla osalla rataverkkoa. Museoliikenteen loppuessa suurin kärsijä ei ole museoliikenteen harjoittaja ja rautatieharrastajat, vaan historiallisesti arvokas kalusto.

Juha Vuorinen



Nolla tapaturmaa –foorumi on edistänyt työturvallisuutta jo viisi vuotta

VR mukana lähes alusta asti

Nolla tapaturmaa –foorumi kokoaa yhteen työpaikkoja, jotka haluavat sitoutua työturvallisuuden kehittämiseen ja nolla tapaturmaa –ajattelun edistämiseen. Foorumiin voivat liittyä jäseniksi kaikki työpaikat työturvallisuuden tasosta, koosta tai toimialasta riippumatta – tärkeintä on tahto kehittää työturvallisuutta.

Jäsentyöpaikat edustavat yhteensä 34 eri toimialaa. Mukana on myös VR. Noin puolet jäsen työpaikoista on teollisuusyrityksiä. Yrityskoko vaihtelee 10 henkilön työpaikasta yli 20 000 henkilön työpaikkoihin. Foorumiin sitoutuneet työpaikat toi-

mivat työturvallisuusasioissa tiennäyttäjinä, ja hyväksi koettuja toimintamalleja välitetään muille työpaikoille esimerkiksi seminaareissa. Foorumi tuottaa materiaalipaketteja ja ylläpitää jäsenten välistä ekstrasnettä.

Nolla tapaturmaa –foorumi kannustaa työpaikkoja parantamaan työturvallisuuttaan. Foorumin toiminta osoittaa, että tapaturmat vähenevät, jos työpaikoilla niin halutaan. Esimerkiksi VR Osakeyhtiön työtapaturmien määrä laski viime vuonna lähes 10 prosenttia. Työterveyslaitoksen koordinoimassa foorumissa on 185 työpaikkaa, jotka työllistävät yli 220 000 henkilöä. Tämä vastaa



noin 10 prosenttia suomalaisesta työvoimasta.

Kotimaassa tapahtuu

Rautatievirasto ensimmäisenä sähköiseen arkistointiin

Rautatieviraston asiakirjat voidaan jatkossa säilyttää pysyvästi sähköisessä muodossa. Rautatievirasto on ensimmäinen valtion yhteisö, jolle arkistolaitos on antanut luvan siirtyä yksinomaan sähköiseen arkistointiin. Pysyvästi säilytettävien asiakirjojen ja tietojen sähköinen säilyttäminen edellyttää julkishallinnon organisaatioilta arkistolaitoksen myöntämää lupaa. Arkistolaitoksen päätöksen jälkeen Rautatieviraston virallisia asiakirjoja ei tarvitse säilyttää paperimuodossa lainkaan.

Tähän saakka asiakirjojen allekirjoitettu paperiversio on skannattu ja tallennettu asianhallintajärjestelmään alkuperäisen, sähköisen asiakirjan rinnakkaiseksi versioksi. Arkistolaitoksen päätöksen jälkeen saman asiakirjan kaksinkertaisesta säilyttämisestä voidaan luopua. Asiakirja voidaan allekirjoittaa sähköisesti jolloin printatun asiakirjan skannausta ei enää tarvita. Arkistolaitoksen päätöstä noudatetaan 1.1.2008 jälkeen Rautatieviraston asianhallintajärjestelmässä avattuihin asioihin ja niihin liitettyihin asiakirjoihin.

Rautatievirastossa on sen perustamisesta eli syyskuusta 2006 lähtien käytetty sähköistä asianhallintajärjestelmää. Järjestelmään on tallennettu kaikki virastossa käsitellyt asiakirjat ja viraston kaikki käsittelyprosessit ovat sähköisiä. Virasto on alun perin suunniteltu paperittomaksi konttoriksi: asiakirjat säilytetään asianhallintajärjestelmässä ja niitä tulostetaan vain lukukappaleiksi tai postittamista varten.

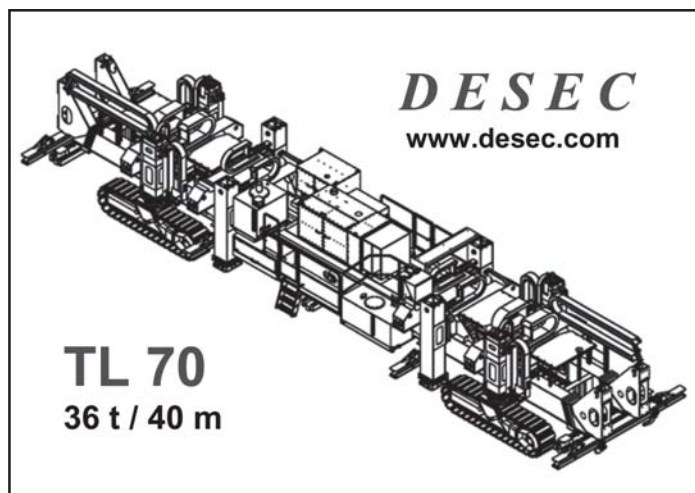
Moniin julkishallinnon organisaatioiden käyttämiin tietojärjestelmiin, erityisesti asianhallintajärjestelmiin, on toteutettu tiedon elinkaaren hallintaan ja ohjaamiseen liittyvät vaatimukset. Näiden vaatimusten toteuttaminen on keskeinen edellytys sähköiseen arkistointiin siirtymisessä. Arkistolaitoksen tavoitteena on mahdollistaa sähköisesti syntyvän tiedon käsittely ja säilyttäminen yksinomaan sähköisessä muodossa. Sähköistä arkistointia koskevia lupahakemuksia valmistellaan parhaillaan useassa organisaatiossa.

Kotimaassa tapahtuu

Rautatievirasto yhteen muiden liikennealan turvallisuusvirastojen kanssa

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt liikennehallinnon virastouudistuksen selvitystyöt. Rautatievirastoa, Ajoneuvohallintokeskusta, Ilmailuhallintoa sekä osaa Merenkululaitoksesta ollaan yhdistämässä. Liikenneturvallisuusviraston on määrä aloittaa vuoden 2010 alussa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vähennetään virastojen määrää rajusti: samaan aikaan liikenneturvallisuusviraston kanssa muodostetaan väylävirasto, jonka muodostavat Ratahallintokeskus, Tiehallinto ja osa Merenkululaitoksesta. Lisäksi Merentutkimuslaitoksen toiminnot siirretään jo vuoden 2009 alusta Suomen ympäristökeskukselle ja Ilmatieteen laitokselle.





Maansiirto Veli Hyyryläinen Oy

Pengertie 11, 45200 Kouvola
040 9000 666, tai (05) 5445 500

www.mvh.fi, etunimi.sukunimi@mvh.fi

Rautatieympäristön asiantuntija PROXION

Tarjoamme infrastruktuurirakentamisen

- rakennuttamispalveluita
- koulutuspalveluita
- suunnittelupalveluita

Rautateiden turvalaite- ja sähköiset järjestelmät ovat erikoisalaamme. Olemme vahva osaaja myös tietoliikenneverkkojen ja erilaisten hallintajärjestelmien projekteissa.

Proxion on Rautatieviraston hyväksymä ja SETI ry:n auktorisoima kouluttaja. Koulutustoimintamme kattaa rautatieympäristön henkilö-, liikenne- ja turvakoulutukset.

www.proxion.fi

Toimitusjohtaja Jouni Vidqvist
puhelin 0207 495 411
e-mail: jouni.vidqvist@proxion.fi

PROXION

Vahva osaaja

LECA-KEVYTSORAA MAARAKENTAMISEEN



- Kevennykset
- Routaeristykset
- Kuivatusrakenteet

maxit Leca®

maxit Oy Ab
PI 70 (Strömberginkuja 2), 00381 Helsinki
puhelin 010 44 22 00, telekopio 010 44 22 295, www.maxit.fi

ALITUS- PORAUKSET

- ☐ kaikilla menetelmillä
- ☐ kaikki halkaisijat Ø 50-2000 mm
- ☐ kaikkiin maalajeihin savesta kalliioon
- ☐ asennuspituudet jopa 1000 m

LÄNNEN ALITUSPALVELU OY

Läpikäytäväntie 103, 28400 Ulvila
Puh. (02) 538 3655, fax (02) 538 3093,
gsm 0400 593 928

sähköposti:

lannenalit@lannenalit.com

www.lannenalit.com

Yli 100 vuotta
nuori yksityinen
rautatieliikennöitsijä
Kotkasta

**Karhulan-Sunilan
Rautatie Oy**

Trailer-Metalli Oy

Raskaan kuljetuskaluston valmistus,
huolto ja varaosamyynti.

Tuotteet ja palvelut:

- puutavaraperävaunut
- rahtivaunut
- vaihtolavaperävaunut
- jauhekuljetusperävaunut
- betoniautot täydellisine varusteineen
- telitykset
- jarrujen huolto ja laskelmat
- erikoisvarusteiden asennus
- muutostyöt
- täydellinen varaosapalvelu ja huolto
- katsastukset

**Ota yhteyttä:
Trailer-Metalli Oy**

Raimo Poutiainen

Asemantie 52, 03100 NUMMELA

P. (09) 222 4538, gsm 0400 839 187

URAKOITSIJÄ

**MIKKO
PRINKKILÄ**

Vähäkyröntie 469 B
66520 Veikkaala

Puh. (06) 343 3093
matkapuh.
0500 663 697



RAUMA STEVEDORING

Oy Rauma Stevedoring Ltd
P.O.Box 68, FIN-26101 Rauma
Tel. +358 2 831 21, Fax +358 2 831 2444
E-mail: headoffice.rst@raumasteve.fi

WE CARE



www.raumastevedoring.fi

**SADEMAN OY
JAMESON**

Possilankatu 15, 33400 Tampere
Puh. (03) 344 5111
Fax (03) 345 0550

AURAJOKI OY

Comforta



VR:n mobiilipalvelut löytäneet asiakkaansa

Matkapuhelimiin tuotavat palvelut nousivat uuden vuosittaisen alkuvuosina henkilöliikenteen yli 10 000 vuosittaisessa asiakaspalautteessa yhä uudelleen esiin. VR:n nettisivut olivat nousseet tuolloin käytetyimmäksi asiakkaiden tiedonsaantikanavaksi. Lähes kaikki käyttäjät hakivat ja hakevat tänäkin päivänä netistä aikataulutietoja, ja matkapuhelinta tottuneesti käyttävät asiakkaat ovat ruvenneet kyselemään aikatauluja myös puhelimella helposti luettavassa muodossa.

VR:n Internet-sivujen suosio on kasvanut jatkuvasti, mm. kesällä niiden kävijämäärät hipoivat 900 000 kuukausittaisen eri kävijän rajaa. Nettisivujen rinnalle saatiin viime vuoden toukokuussa vastaus asiakkaiden pyyntöihin: mobiili aikatauluhaku otettiin käyttöön osoitteessa mobile.vr.fi.

Asiakkailla on nyt mahdollisuus hakea aikatauluja samantapaisesta aikatauluhausta kuin netissä VR Matkahaun kautta; tuttu käytettävyys ja ulkoasu ovat helpottaneet uuden palvelun asiakkaita. Tämän vuoden kesäkuussa mobiilipalvelut laajenivat: aikatauluhaun rinnalle kännykkään saatiin junien kulkutiedot, liikennetiedotteet sekä asemien palveluja koskevat tiedot.

- Mobiilipalvelujen käyttäjien määrä on kasvanut kesän aikana yli 10 000 eri kävijään kuukaudessa, toteaa Internet-vastaava Liisa Nygård. - Eniten käyttö näyttäisi kohdistuvan vapaa-ajan matkustajiin, sillä mobiilipalveluja käytetään eniten iltaisin ja viikonloppuisin.

Aikataulut ensisijaiset

Viime vuonna käyttöön otettu aikatauluhaku toimii samalla tavoin kuin Internetin Matka-

haku, mutta on vähän pelkistetympi. Palvelun kautta voi hakea normaalisti kaukoliikenteen, lähiliikenteen ja Venäjän junien aikatauluja. Verkko kauppaan mobiilisti ei voi edetä.

Mobiilipalvelun aikatauluhaku samoin kuin muitakin mobiilipalveluja voi käyttää kolmella kielellä: suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Kiehlivalinta tehdään aikatauluhaun aloitussivulta, ja valinta koskee samalla kaikkia mobiilipalveluja.

Mobiiliaikataulut pystyy hakemaan puhelimeensa, jos puhelimesta on Internet-selain, joka tukee XHTML-MP -standardia. Käytännössä tämä tarkoittaa uusimpia älypuhelimia kuten Nokian E-sarjan puhelimia, Motorolan V3X yms. puhelimia.

Mobiilipalvelua voi kokeilla ja siihen voi tutustua myös Internet-selaimen kautta, sillä VR:n Internet-palvelun aloitus-sivun yläreunassa sijaitsee linkki Mobiilipalvelut. Sen kautta on mahdollisuus edetä käyttämään mobiilipalveluja myös Internet-selaimella.

Uudet mobiilipalvelut

Tänä vuonna juhannuksen jälkeen mobiilipalvelut laajenivat kattamaan liikenteen kulkutiedot, liikennetiedotteet sekä asemien palvelut. Koska aikataulutiedot koetaan matkustajille tärkeimmiksi, aikatauluhaku toimii mobiilipalvelun aloitussivuna. Sivun alareunasta löytyvät linkit muihin mobiilipalveluihin.

Liikenteen kulun seuraaminen on olennaista asiakkaille, kun junien kulku on poikkeava esim. erilaisissa häiriötilanteissa. Harvalla matkustajalla on reissun päällä mahdollisuus mennä netistä katsomaan esim. häiriötiedotteita, ja liikenteen



kulku on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää asemalaiturilla seisovalle matkustajalle.

Junien kulkutietoja voi hakea niin asemakohtaisesti kuin junakohtaisesti. Valitsemalla jonkin seuranta-aseman tulokseksi saa kyseisen aseman ajantasaiset kulkutiedot, lähtevät ja saapuvat junat omista taulukoissaan. Vastaavasti juna-haussa tuloksena tulevat junien etenemistiedot, jolloin junan saapumisaika on merkitty taulukkoon vihreällä pallukalla.

Mobiilisti asiakas voi seurata myös tiedotteita, joita julkaistaan poikkeavissa liikennetilanteissa VR:n nettipalvelussa. Tiedotteet saa puhelimeensa myös RSS-syötteiden avulla, eli tiedotteet näkyvät herätteinä ilman niiden aktiivista hakemista.

Kaikki henkilöliikenteen junien pysähtymispaikat kattava asemasovellus otettiin Internetissä käyttöön tämän vuoden vapun tienoilla. Koska myös asematiedot on asiakaspalautteissa koettu hyvin olennaiseksi tiedoksi ja löytyvät myös VR:ää

koskevien google-hakujen kärsijöiltä, ne päätettiin viedä myös mobiiliin.

Asemahakukin toimii samoin kuin netissä: alasvetovalikosta voi valita haluamansa aseman palvelutiedot. Tulossivulle avautuvat tiedot, jotka koetaan mobiilikäyttäjille olennaisiksi, mm. aukioloajat, osoitetiedot, aseman tarjoamat palvelut ja pysäköintitiedot.

Tietoja tekstiviestillä

Sellaisiakaan asiakkaita, joiden puhelimesta ei ole Internet-selainta, ei VR:llä ole unohdettu. Tekstiviestillä on jo vuosia ollut mahdollisuus hakea aikataulutietoja, ja nykyään tekstiviestikyselyllä saa puhelimeensa myös liikennetiedotteet sekä kaukoliikenteen ja Venäjän junien kulkutiedot aseman tai junanumeron perusteella.

Marja Kauppi

Rautatieliikenteen meluntorjunnan toimintasuunnitelma valmistunut

Ratahallintokeskus on tehnyt raideliikennettä koskevan meluntorjuntasuunnitelman. Suunnitelma on toimitettu EU:n ympäristömeludirektiivin ja ympäristönsuojelulain mukaisesti ympäristöministeriöön, joka raportoi siitä edelleen EU:lle.

Meluntorjunnan toimintasuunnitelma tehtiin raideliikenteessä vilkkaimmin liikennöidyille osuuksille. Nämä rataosuudet sijaitsevat Helsingistä Espooseen, Vantaankoskelle sekä Riihimäelle.

Selvityksen pohjalta päädyttiin esittämään meluntorjuntaa seuraaviin kohteisiin: Hyvinkäällä Viertolaan sekä Järvenpäässä Saunakallioon, Kinnariin, Louttiin, Kyrölään ja Jär-

venpään Keskukseen. Ehdotettu meluntorjunta käsittää kahden metrin korkuista meluaitaa yhteensä noin 4,6 kilometriä sekä kiskonvaimentimia 6,7 kilometrille kiskoa, mikä kaksiraiteisella radalla vastaa noin 1,7 kilometrin rataosaa. Ehdotetulla meluntorjunnalla vähennetään yöajan ohjearvon ylittävälle melulle altistuvien asukkaiden määrää noin 1 530:llä.

Tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan teemapaketin 2008–2012 rahoituksen järjestäminen valtion budjetista on edellytys toimintasuunnitelman toteuttamiselle. Teemapaketissa on esitetty meluntorjuntakohteiden valtakunnallinen priorisointi. Rautateiden meluntorjuntatoimenpiteiden

rahoitukseen osallistuvat sekä RHK että kunnat, ja ne sopivat kunkin kohteen kustannusten jakamisesta tapauskohtaisesti. RHK toteuttaa toimia valtion tulo- ja menoarviossa myönnettyjen määrärahojen puitteissa.

Pitkän ajan suunnitelmassa esitetään melusteita täydentäviä tai korvaavia toimia. Kuusi rautateiden kärkitoimenpiteitä ovat:

- RHK:n ja kuntien yhteistyön kehittäminen ja lisääminen erityisesti kaavoituksessa.
- Tutkimus- ja kehittämistoiminnan edistäminen ja kohdistaminen meluntorjuntaan.
- Kiskonvaimentimien kehittäminen ja käyttö.
- Kiskojen hionnan lisääminen.

- Ominaismelupäästöihin vaikuttaminen ajoneuvojen "laatuvaatimuksilla".
- Eri melulähteiden yhteisvaikutuksiin liittyvien tarkastelujen lisääminen.

Suunnitelmassa yksilöitiin tärkeimmät toimenpiteet vaativat kohteet ja niiden melusuojaus, arvioitiin suojauksen vaikutus melulle altistuvien määrään ja laadittiin pitkän ajan suunnitelma meluhaittojen vähentämiseksi. Toimintasuunnitelma on jatkoa vuonna 2007 valmistuneelle meluselvitykselle.

RHK:n selvitys on laadittu yhtäaikaaisesti Helsingin kaupungin, Tiehallinnon ja Finavian meluselvitysten kanssa.



Markkinoilla on monenlaisia toimittajia



Ensto osaa, ratkaisee ja kouluttaa



Ensto on luotettava verkonrakennuksen osaaja, joka tuntee asiakkaiden tarpeet. Enston valikoimassa on myös verkonrakennustuotteita, jotka soveltuvat rautatieratkaisuihin ympäri maailmaa.

ENSTO

Junamatkailua Afrikassa

Eräänä talvipäivänä lehteä lukiessani näin artikkelin TAZARA-rautatiestä, joka kulkee Itä-Afrikan savannilla Tansanian ja Sambian valtioiden alueella. Lehtijutussa kerrottiin radalla kulkevista henkilöjunista ja matkakertomus jäi pyörimään mieleeni. Lopulta ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin lyödä kesälomasuunnitelmat lukkoon ja suostutella kaveri mukaan Afrikan matkalle kesällä 2008.



Tansanian alavilla mailla kasvillisuus oli varsin vehreää.

TAZARA (Tanzania–Zambia Railway) rakennettiin 1970-luvulla, kun Sambian kuparille piti saada uusi reitti maailmalle. Vanha reitti Rhodesian (nyk. Zimbabwe) läpi Etelä-Afrikan satamiin muuttui mahdottomaksi, kun poliittiset erimielisyydet sul-

kivat rajan. Myöhemmin myös vaihtoehtoinen reitti Angolan läpi Atlantin rannikolle (Benguela railway) meni poikki, kun Angola ajautui sisällissotaan. Radan rakensi ja rahoitti Kiina.

Radan kokonaispituus Intian valtameren rannalta Dar es

Salaamista Sambian Kapiri Mposhiin on 1860 km ja rakennustyöt kestivät vain viisi vuotta. Radalla on yhteensä 300 siltaa (korkeimmat jopa 50 m), 23 tunnelia ja 147 asemaa. Radan raideleveys on 1067 mm, mikä on sama kuin Sambiassa (ja koko eteläisessä Afrikassa). Tansaniassa muut radat olivat raideleveyttä 1000 mm (lähde: Wikipedia). Vaikka rata rakennettiin alun perin tavaraliikenteen tarpeisiin, sillä liikennöi myös viikoittain kaksi pääteasemien välillä kulkevaa henkilöjunaa, "Mukuba Express" ja "Kilimanjaro". Lisäksi radalla on ilmeisesti jonkun verran muita henkilöjunia, jotka eivät ylitä valtioiden rajaa.

Junamatkan suunnittelua helpotti suuresti se, että TAZARA-rautatie on turistien keskuudessa suhteellisen suosittu, etenkin Mbeyan (kaupunki Itä-Tansaniassa) ja Dar es Salaamin välillä. Näin ollen internet osoit-

tautui varsin hyväksi tietolähteeksi. Junien karkeat aikataulut löytyivät sivulta www.seat61.com ja netissä oli myös paljon erilaisia matkakertomuksia, joista löytyi hyviä vinkkejä matkalle. Itse TAZARA-yhtiön nettisivut (www.tazara.co.tz) olivat talvella kuitenkin "työn alla", ja olivat sitä edelleen puoli vuotta myöhemmin tätä kirjoitettaessa.

Dar es Salaamissa TAZARA-rautatieasema sijaitsee noin 6 km keskustasta itään. Rakennus on liikenteen määrään nähden valtava ja muistuttaa arkkitehtuuriltaan suuresti Kiinan rautatieasemia, ilmeisestä syystä. Aseman edessä on muistomerkki, jossa kunnioitetaan radan rakennuksessa kuolleita ihmisiä. Asema on yksin TAZARA-radanjunien käytössä, sillä Tansanian muu rataverkko on raideleveydeltään kapeampi. Asemalla ei myöskään ole tavaraliikennettä, joka haarautuu jo



TAZARA-rautatieasema Dar es Salaamissa.

ennen asemaa kohti satamaa.

Lippujen ostaminen käy kätevästi suoraan asemalta. Jonotkaan eivät ole pitkiä, jos on hankkimassa lippua ensimmäiseen luokkaan (junalippu Dar es Salaam–Kapiri Mposhi maksoi ensimmäisessä luokassa vain noin 32 euroa). Afrikkalaisen elämänmenoon törmäsi kuitenkin viimeistään silloin, kun kysyi virkailijalta vielä varmuuden vuoksi junan lähtöaikaa seuraavana päivänä. Vastaus oli, että ei tietoa, mutta aamulla soittaessa sitä voisi olla. Kun sitten seuraavana aamuna soitimme miehelle, hän kertoi, ettei sinä päivänä mitään junaa lähdekään ja kehotti soittamaan seuraavana aamuna uudestaan. Toisena aamuna sentään saimme tiedon, että juna on lähdessä iltapäivällä klo 16:00, josta lopulta myöhästytettiin vain tunnilla.

Junassa oli kolme luokkaa, joista 1. ja 2. luokassa oli makuupaikalliset hytit (1. luokassa neljälle hengelle). Kussakin hytissä oli vain yhtä sukupuolta, ellei koko hytti ollut saman seurueen käytössä (ts. parisunkuntien pitää varata koko hytti itselleen, jos haluavat olla samassa hytissä). Ensimmäisessä luokassa oli lisäksi baarivaunu, josta sai ostettua kylmää juotavaa. Aamiainen, lounas ja päivällinen tarjottiin hyttiin ja niistä piti maksaa kaksi euroa annokselta. Ruoka oli maistuvaa, mutta omien eväiden vuoksi sitä tuli tilattua melko satunnaisesti.

Alkumatkan juna kulki alavalla maalla ja kasvillisuus oli melko rehevää. Dar es Salaamin laitakaupungin jälkeen maaseutu alkoi nopeasti ja juna tuntui kulkevan enimmäkseen varsin harvaan asutulla seudulla. Ilmastointia junassa ei ollut, mutta sää ei heinäkuussa ollut mitenkään tukalaa. Ikkunoiden ollessa auki ilma kiersi hyvin. Yöllä lämpötila päänvastoin laski hytissä varsin alas ja kevyelle makuupussille tuli käyttöä. Ikkunat siis oli hyvä pitää kiinni yöllä. Tosin yöt olivat pimeitä eikä mitään näkemistä siten ollut, lukuun ottamatta horisontissa räiskyviä savannipaloja. Meidän harmiksi juna kulki paikallisten kansallispuistojen ohi juuri yöllä, joten villieläimet jäivät junasta nä-

kemättä (ilmeisesti jos reitin kulkee toiseen suuntaan, on hyvät mahdollisuudet nähdä junasta elefantteja, kirahveja ja muita suuria nisäkkäitä).

Toisena päivänä rautatie nousi ylängölle 1500–2000 metriin ja maisema muuttui kuivaksi, tyypilliseksi savannimaisemaksi. Silloin tällöin juna pysähtyi kaupungeissa tai kylissä, joissa ikkunoiden alle tuli nopeasti ihmisiä kauppamaan syötävää ja matkamuittoja. Samalla myös pieniä lapsia kulki junan vierellä kerjäämässä, ja tyhjät vesipullotkin otettiin ilolla vastaan. Satunnaisesti juna saattoi pysähtyä myös keskelle autiolta näyttävää maaseutua ilman mitään näkyvää syytä, mutta pian matka taas jatkui entiseen malliin. Asemilla näkyi myös tavarajunia, ja tyypillistä lastia näytti kuparin lisäksi olevan puutavara ja konitit.

Mbeyassa suurin osa länsimaaisista turisteista poistui junasta ja pian tämän jälkeen juna saapuikin Sambian rajalle. Rajalla viranomaiset tulivat hyttiin, joten junasta ei tarvinnut poistua. Huomattavaa on, että suomalainen tarvitsee viisumin Sambiaan eikä niitä ilmeisesti saa junasta (myös Tansaniaan suomalainen tarvitsee viisumin, mutta sen saa ostettua lento-



Vaunuista katkaistiin sähköt päivän ajaksi, joten tunneleiden kohdalla hyttiin lankesi säkkipimeys.

asemalta). Valmiiksi hankitulla viisumilla rajan ylitys kävi kuitenkin erittäin sujuvasti. Sambian puolella maisemat eivät juuri muuttuneet, mutta junan vauhti tuntui kasvaneen selvästi. Nopeuden arviointi oli hankalaa, mutta parhaimmillaan se oli varmasti yli 100 km/h.

Lopulta juna saapui Kapiri Mposhiin 43,5 tunnin matkan jälkeen. Kapiri Mposhi on pieni kaupunki pääkaupungin Lusakan ja pohjoisten kupari-alueiden välimaastossa eikä siellä ole mitään kummempaa nähtävää. Kaupungista on pe-

riaatteessa olemassa myös jatkoysteydet rautateitse, mutta Sambian kansallisten rautateiden huonon kunnon vuoksi matkustaminen niillä on äärimmäisen hidasta. Asemalta poistuessa vastassa on kuitenkin pikkubusseja, joilla pääkaupunkiin Lusakaan pääsee noin kolmessa tunnissa. Kahdenkymmenen ihmisen ahtautuessa samaan pakettiautoon matkatarvaroiheen sai kuitenkin heittää hyvästit sille "luksukselle", mihin junassa oli jo ehtinyt tottua...

*Teksti ja kuvat:
Juha Nieminen*



Sambiassa ohitettiin muutamia kiskoilta suistuneita vaunuja.

Monessa mukana ollut turvallisuuspäällikkö

Juhani Poutanen

eläkkeelle

Juhani Poutasen ura VR:llä alkoi 14.4.1975. Teknillisestä korkeakoulusta VR:lle hänet houkutteli silloinen järjestelytoimiston päällikkö Arvo Kauppinen, joka toimi tuntiassistenttina Teknillisessä korkeakoulussa. Poutanen on ollut monessa mukana ja nyt ollaan siinä tilanteessa, että hän siirtyy vuoden vaihteessa eläkkeelle.

Täytyy sanoa, että mistä se sitten johtuukin, en ole täältä sitten joko osannut tai ymmärtänyt lähteä pois. Kokonaisuutta katsoen olen aika tyytyväinen VR:llä työskentelemääni aikaan. Ehkä senkin takia, että tehtävät ovat vaihtuneet keskimäärin vajaan neljän vuoden välein.

Vuoden 2004 alusta Poutanen siirtyi pääkonttoriin kunnossapitopalvelujen turvallisuuspäälliköksi ja tätä työtä hän on nyt tehnyt runsaat neljä ja puoli vuotta.

- Jatkan vielä tämän vuoden loppuun, jolloin jään vanhuuseläkkeelle. Käytännössä lopettelen jo syyskuun loppupuolella, sillä minulla on vielä jäljellä lomaa ja säästövapaita. Siinä se on 33 vuotta paketissa VR:llä ja 40 vuotta valtion palvelua.

Edunvalvojana EU:ssa

Päätehtäviensä lisäksi Poutaselle on aina kerääntynyt monen näköistä sivutehtävää.

Mielenkiintoisempi sivutehtävä Poutaselle tuli keväällä 2005. Euroopan rautatieviraston perustamisen jälkeen alkoi kansainvälinen yhteistyö tätä varten perustetuissa työryhmissä. Siinä vaiheessa VR päätti lähteä tähän yhteistyöhön mukaan. Poutanen on toiminut yh-

dessä CER:n (Euroopan rautatieyhteisö) seurantarhymistä, jotka seuraavat tekekö ERA (Euroopan rautatievirasto) viisaita asioita.

- Esimieheni Markku Pesonen kysyi, kiinnostaisiko minua tällainen työ kunnossapitokonepajojen sertifiointia valmistelevalle työryhmässä. Kerrottiin että se ei paljoa vie aikaa kun olin huolissani päätoimeni hoitamisesta - pari sähköpostia vuodessa ja samoin pari kokousta vuodessa ulkomailla. Lupauduin, mutta työ on ollut kaikkea muuta kuin vähän aikaa vievää. Sähköpostia on tullut varsin runsaasti ja välillä isojen tekstiliitetiedostojen kera. Tekstejä pitää lukea joskus kolmekin kertaa, että ymmärtää mistä oikeasti on kyse ja mitkä ovat asioiden vaikutukset Suomea ajatellen, mainitsee Poutanen.

Miltä EU-sertifikaatti-asiat näyttäivät tällä hetkellä?

- Sertifiointin perusteet ovat siinä pisteessä, että tämän vuoden loppuun mennessä tai viimeistään ensi vuoden alkupuoliskolla ERA:n on tarkoitus toimittaa lopullinen virallinen raportti Euroopan komissiolle.



Sitä ennen esitys käy vielä artikla 21 komiteassa ja erilaisten intresenttiryhmiä käsitelyssä.

Mikä komission lopullinen päätös sertifiointista sitten on, sitä on tässä vaiheessa vielä vaikea sanoa. Voisi karkeasti sanoa, että on olemassa kolme eri vaihtoehtoa. 1) Sertifiointista tehdään oma direktiivi. Se merkitsee sitä, että jos komissio haluaa tehdä tästä direktiivin, sen hyväksyy Euroopan parlamentti. 2) Sertifiointista ei tule direktiivitasoista vaan siitä tehdään Euroopan komission päätös, joka sekin sitoo jäsenvaltioita. Se ei ole vain niin tiukka ja lainvoimainen kuin direktiivi joka edellyttää aina tiettyjä muutoksia - jopa tarvittaessa kansalliseen lainsäädäntöön. 3) Sertifiointi jää suositustasolle.

- Olettaisni että tämä käsittely vie komissiossa vielä ainakin puolisen vuotta ERA:n lopullisen raportin valmistuksen jälkeen. On ajateltu, että 2011 olisi realistinen ajankohta jolloin ensimmäiset EU sertifikaatit olisivat konepajoilla.

- Alun perin työryhmässä oli

ajatus, että sertifiointista tulisi pakollinen. Myös Euroopan rautatieyhtiöillä ja kansallisilla rautatievirastoilla on ollut laajalti sama näkemys. Tähän saattaa olla vain tiettyjä lainsäädännöllisiä esteitä ja eräät piirit, etenkin ranskalaiset, haraavat vastaan pakollisuutta. Operaattorille eli SNCF:lle se kyllä käy, mutta ei Ranskan rautatievirastolle. Tarkkaa tietoa heidän syistään tälle mielipiteelle en tiedä, kertoo Poutanen.

On siis todennäköistä, että asia lähtee vapaaehtoiselta pohjalta. Jos ERA kuitenkin kokee, että vapaaehtoinen pohja ei ole riittävä turvallisuuden parantamiseksi, niin sitten ilmeisesti seuraava vaihe on, että se tehdään pakolliseksi. Se taas vaatii turvallisuudsdirektiiviin muutoksia joiden läpivieminen kestää 3-4 vuotta.

Katsastusjärjestelmällä isoisten joukkoon

Mielenkiintoisia kuvioita on edessä. Tavoitteena EU:lla on, että yhdellä samalla junalla voitaisiin ajaa esimerkiksi Ruot-

sista Italiaan. Jossain vaiheessa matkalla juna kuitenkin saattaa tarvita huoltoa, jolloin kelpoisuusasiat nousevat esiin.

Poutanen kertoo, että jos sertifikaattia ei ole tai ei sitä saa, siitä huolimatta voi jatkaa toimintaa oman valtion sisällä, mutta ei voi tarjota palveluja muille EU maille.

– Samoin jos jollain maalla ei ole kunnossapidon sertifikaattia, se voi toki harjoittaa kansallista liikennettä, mutta jos kyseisen maan kalusto siirtyy kansainvälisten rajojen ulkopuolelle, sitä eivät sitten muut hyväksy. Sertifikaatti antaa siis tietynlaisen kilpailuedun sellaisille konepajoille joilla se on, toteaa Poutanen.

Poutanen kertoo, että joissakin maissa, muun muassa Espanjassa ja Alankomaissa, sertifiointi on jo kansallisella säädöspohjalla pakollista. Tapahuu ERA:n puitteissa mitä tahansa, he edelleenkin jatkavat tällä linjalla.

– Yhtenä ajatuksena ERA:n taholta on tullut, että perustetaan yhdistys edistämään kunnossapidon sertifiointia. Yhdistyksessä olisivat mukana ERA hallinnoivana ja perustavana elimenä, ja kansalliset rautatievirastot Espanjasta, Alankomaista, Saksasta ja Suomesta. Voi hyvin olla, että jo ensi vuoden aikana tällainen yhdistys perustetaan.

– Miksi pientä Suomea on ehdotettu isojen mukana yhdistykseen? Toki Kai Brandstack on hoitanut pestinsä hyvin Euroopan Rautatieviraston Adviserina ja toimiessaan alussa ERA:n kunnossapitokonepajojen sertifiointityöryhmän puheenjohtajana, mutta kyse on kuitenkin etupäässä euroopalaisittain katsottuna meidän ylivertaisesta kaluston katsastustoiminnasta, hehkuttaa Poutanen tyytyväisenä.

Tässä osoitus siitä, että kun hoitaa asian kunnolla voi pienikin maa päästä ns. asioiden ytimeen mukaan. Se tarkoittaa parempaa vaikutusmahdollisuutta. Nyt on vain toivottavaa, että Suomen Rautatievirastolla olisi resursseja tähän työhön. Vielä vuonna 2006 heillä ei ollut resursseja nimetä edustajaa ERA:n sertifiointityöryhmään vaikka heillä oli siihen oikeus – ja oikeastaan

velvollisuuskin. Tämä meneekin kansallisen politiikan puolelle eli miten hallitus rahoittaa Suomen Rautatievirastoa. Olanko ytimessä kun on siihen mahdollisuus vai jätetäänkö tilaisuus käyttämättä? Kyse ei ole isoista rahasummista. Jos tällaiseen kutsuun perustettavaan yhdistykseen ei vastata, voi sitä pitää perin erikoisena ratkaisuna.

Kansallisessa yhteistyössä parannettavaa

VR:n ja Suomen mahdollisuudet vaikuttaa EU:ssa? Ovatko neuvotteluasemat parhaat mahdolliset vai olisiko parantamisen varaa?

– Mietitty on miten Suomen etujen ajaminen parhaiten hoidettaisiin ja voimat yhdistettäisiin. Yhteistyö on ollut enemmän tai vähemmän puutteellista ja tässä on selkeä skarp- paamisen paikka, mainitsee Poutanen.

– Tällä hetkellä tilanne on sellainen, että Rautatievirasto pitää ns. yhteentoimivuusryhmän kokouksia, joissa on kyllä mukana niin RHK:n kuin VR:nkin edustajia. Tilaisuudet ovat kuitenkin vähän jälkijätöisiä eli kerrotaan mitä asioita on käsitelty artikla 21 komitean kokouksissa ja mitä on tulossa käsiteltäviin. VR on tehnyt ehdotuksen yhteistoiminnan tehostamisesta ja se oli esillä helmikuussa Rautatieviraston järjestämässä tilaisuudessa.

– Juha Artukka esitteli VR:n näkemyksen eli perustettaisiin Rautatievirasto (RVI) vetoiset yhteistyöryhmät joissa olisi mukana RVI, RHK ja VR. Nämä seuraisivat hyvin tiiviisti kunkin ERA:n vetämän työryhmän työskentelyä ja valmistelisivat Suomen kannanotot niissä käsiteltäviin asioihin. Ryhmät olisivat alusta loppuun asti tekemässä YTE-työtä (yhteentoimivuuden tekninen eritelmä), jopa suunnittelemassa asioiden implementointivaihetta.

– Rautatievirastolla on ollut samansuuntaisia ajatuksia yhteistyön tehostamisesta, kertoo Poutanen ja toivoo, että tämän syksyn aikana saadaan päätetyksi miten kansalliset etumme tulevat mahdollisimman hyvin hoidetuksi.

VR:n sisäinen valmius EU-kuvioissa

Poutanen esitti vuonna 2006, että CER:n taustaryhmissä työskenteleville perustettaisiin VR:n sisäiset tukiryhmät.

– Näen asian edelleen samalla tavalla. Jos minulla olisi ollut enemmän aikaa panostaa tähän, olisin perustanut tällaisen ryhmän. Valitettavasti ajankäytöllisesti minulla ei ole ollut mahdollisuutta tähän. Ajatukset ovat olleet pitkälti omiani, joita olen toki testannut asioita tuntevien henkilöiden kanssa aina kun on tullut siihen tilaisuus. Aivan liian vähäiselle tämä on kuitenkin jäänyt, mietiskelee Juhani Poutanen.

– Kansallisen yhteistoiminnan skarp- paaminen ei koske pelkästään suoranaisesti kalustoa käsitteleviä YTE- työryhmiä vaan myös muitakin ERA:n valmistelemissä asioita kuten esim. kunnossapitokonepajojen sertifiointia, turvallisuutta, ope- rointia, turvalaitteita ym. koskevia työryhmiä. Näkisin että tähän pitäisi kyllä panostaa. Kun ollaan mukana, niin ollaan sitä sitten todella, eikä vain puolittain. Sikäli olen kokenut itsekin olevani vain puolittain mukana, että en ole päässyt osallistumaan kaikkiin oman ryhmäni kokouksiin eikä aikaa ole ollut muodostaa em. taustaryhmää. Juuri CER:stä tullut yli 100-sivuinen nippu luonnoksia sertifikaattityöryhmän loppuraporteista on tyypillinen esimerkki siitä mihin taustaryhmää olisi tarvinnut. Se pitäisi käydä ryhmällä läpi – ei muutamassa päivässä yksin, kuten nyt, tuskaillee Poutanen.

Eläkepäivät edessä

Olet jäämässä vuoden vaihteessa eläkkeelle. Onko sinulla erityisiä suunnitelmia eläkepäiviksi esimerkiksi harrastusten parissa?

– On sanottava, että en ole kovin paljoa miettinyt muuta kuin kesämökkini kuntoon laittamista. Vuosien varrella on jäänyt tekemättä aikamoisia korjaustoimenpiteitä ja nyt vihdoinkin on tarkoitus tehdä ne. Siellä on pieniä kosteusvaurioita ja niin edelleen. Voisi pojan perhekin viihtyä sen jälkeen vaarin mökillä paremmin.

Poutanen kertoo matkustamisen aina kiinnostaneen ja hymyn kare huulilla hän kertoo miettineensä ”kotijoukkojen komentajan” kanssa, joka on samassa elämän vaiheessa kuin hän, että matkalaukut pidetään valmiiksi pakattuina.

– Helsingin Sanomista sitten katsomme, minkälaisia nopeita lähtöjä on tarjolla. Kun partiolaiset olemme sitten aina valmiina.

– Vielä on yksi pitkään mielessä ollut asia. Tuli nimittäin keväällä hankittua ensimmäinen tietokone kotiin ja taidot ovat tämän suhteen vähän sitä ja tätä. Kansalaisopiston tapaiseen paikkaan pitää lähteä atk:ta harjoittelemaan, että hankinnasta saisi kaiken hyödyn kotonakin.

Toivotamme Juhani Poutaselle hyviä eläkepäiviä mukavien asioiden parissa!

*Teksti ja kuva:
Arto Saartenkorpi*

Juhani Poutasen ura VR:llä

- 1975 - 1977 Järjestelytoimiston konejaosto; jaostopäällikkö (työntutkimuksia ja teknistä kehittämistä).
- 1977 - 1982 Liikenneosaston tekninen jaosto; vetovoimaryhmän vetäjä (vetovoimakaluston kunnossapito), työntutkimuksia
- 1982 - 1983 Liikenneosaston teknisen jaoston päällikkö
- 1983 - 1985 Helsingin liikennepiirin vt. piiripäällikkö
- 1985 - 1988 Helsingin rautatiepiirin varikkoryhmän päällikkö
- 1988 - 1996 Tuotanto-osasto, kunnossapitoyksikön päällikkö.
- 1997 - 2000 Teknisen osaston suunnittelupäällikkö.
- 2000 - 2003 Hyvinkään konepajan päällikkö
- 2004 - pääkonttoriin kunnossapitopalvelujen turvallisuus- päällikkö

Hyvinkään konepajan sähköverstaalla työtaturmat nollassa

Yhteistyöllä hyviin saavutuksiin

Hyvinkään konepajan sähköverstaalla on työskennelty puolitoista vuotta siten, ettei yhtään työtaturmaa ole sattunut. Verstaalla työskentelee noin viisikymmentä henkilöä, osa elektroniikkaosastolla osa sähkökonekorjaamossa. Verstaspäällikkö Pentti Saari on tyytyväinen työtaturmakehitykseen. Verstaalla onkin hyvää kehitystä muistettu kakkukahvein.

Olemme jo vuosia kiinnittäneet huomiota työskentelyolosuhteiden

parantamiseen, Saari sanoo ja kertoo, kuinka jo 80-luvun lopulla verstaalle kehitettiin ajomoottorien asennuspuikit.

-Sitä ennen asentajat joutuivat työskentelemään hyvin hankalissa asennoissa ja sairauslomaprosentti oli siitä syystä korkea. Silloin joutui myös monta miestä ennenaikaiselle sairauseläkkeelle.

Uusien asennuspukkien ansiosta työskentelyn ergonomisuus on parantunut, sairauslomat vähentyneet ja sairauseläkkeelle ei enää jouduta.

-Niihin aikoihin verstaalla jokainen henkilö alkoi miettiä omaa työpistettään, miten työ voitaisiin tehdä helpommin. Asentajamme ovat kiinnostuneita työolosuhteista, vastuullisia ja sitoutuneita olosuhteiden kehittämiseen, Saari korostaa.

Laitehankintoja ja yhteisiä palavereja

Sairauslomaprosentti oli verstaalla vuonna 2007 kolme prosenttiyksikköä pienempi (5,1)

kuin keskimäärin koko konepajalla (8,1). Se kertoo selvästi, kuinka työolosuhteisiin panostamalla ei yksistään välttyä työtaturmilta.

-Työtaturmien ja sairauspoissaolojen vähenemisen takana on se, että olemme kiinnittäneet huomiota työolosuhteisiin ja välineisiin, kertoo sähkökonekorjaamon työnjohtaja Jarmo Viinikainen. Hän sanoo, että kahdesti vuodessa (ennen lomaa ja ennen joulua) verstaalla tehdään asentajien toimesta "siivouspäivä", jolloin paikat laitetaan perusteellisesti kuntoon.

Viinikainen näkee hyvänä myös verstaan viikkopalaverit, joihin osallistuu noin kymmentä henkilöä. Mukana on myös viitosen asentajaa.

-Palavereissa käsitellään työturvallisuuteen liittyvät asiat kuten vaaratilanneilmoitukset. Esiin tulleisiin ongelmiin etsitään sitten lopulliset ratkaisut pienemmällä porukalla. Viinikainen kertoo, että pohdintojen tuloksena on hankittu muun muassa viisitoista saksipöytä, joiden korkeutta voidaan työn

mukaan säätää. Lisäksi on työkaluja varten siirrettävät ja säädettävät työkalupöydät.

-On tärkeää, että esiin tulleisiin ongelmiin reagoidaan mahdollisimman nopeasti. Tärkeää on ymmärtää, että työturvallisuuteen liittyvät asiat ovat yhteisiä, muistuttaa elektroniikkaosaston työnjohtaja Lasse Laatta.

Kysymys, miten kehitys saadaan jatkumaan samanlaisena saa esimieskolmikon miettiä.

-Henkilökunnan huomioimisella hyvästä tuloksesta saadaan paljon aikaan, sanoo Laatta. Kolmikko on yhtä mieltä, jos halutaan asioita parantaa, niitä voidaan myös parantaa.

Esimerkillistä toimintaa

Hyvinkään konepajan työsuojeluvaltuutettu Hannu Nurminen kehuu sähköverstaan toimintaa esimerkilliseksi.

-Sähköverstaalla esimiehet ovat aidosti mukana toimintaa kehittämässä ja se heijastuu positiivisesti henkilökuntaan. Myönteiseen kehitykseen vaikuttaa verstaan hyvä työilmapiiri. Nurmisen mielestä kun esimiesten asenne on "kohdallaan", asentajatkin suhtautuvat asioihin oikein.

-Jos työnjohto katsoo virheellisestä toimintaa läpi sormien, niin turvallisuustaso laskee. Sähköverstaalla työntekijät eivät pelkää mennä kertomaan epäkohdista esimiehille. Jos kaikki verstaamme olisivat samanlaisia, työsuojeluvaltuutettuna olisi mukava olla.

*Teksti ja kuvat:
Hannu Saarinen*



Hannu Saarisen Viitostie-romaani

Kahden pyöräilijän odysseia

Alkusyksystä ilmestynyt Hannu Saarisen esikoisromaani Viitostie on kuvaus kahden miehen odysseiasta halki Suomen. Samalla se on henkilökuva miehistä matkalla jonnekin, josta he eivät välttämättä tiedä mitään, lukee hiljattain ilmestyneen romaanin takakannessa.

Kun kaksi keski-ikäistä miestä saa päähänsä lähteä pyöräilemään pohjoisesta eteläisimpään Suomeen, koko maan päästä päähän, tuntuu se ajatuksena siltä, että jotain on vielä heiltä nuoruudessa jäänyt tekemättä. Sen verran miehet antavat mukavuudelle periksi, että teltan he jättävät sovinnolla kotiin.

Romaani ja miesten matka soljuu eteenpäin väliin helteisessäkin Suomen kesässä, kansallisromanttisten maisemien vilistessä taustalla. Lukijalla olo on välillä, kuin vanhassa kotimaisessa elokuvassa.

Hampaat irressä ei kuitenkaan poljeta eteenpäin, vaan kaksikko tarkastelee maisemia ja tien varren tapahtumia rauhallisesti, hyväntuulisina, elämän perimmäisiin kysymyksiinkin kantaa ottaen. Joissakin kohdissa tilannetta käsitellään 'lampaansyöjien periaatteella'.

Kun matka etenee, selviää, että on lähdetty myös ottamaan etäisyyttä nykyiseen elämäntilanteeseen. - Sekä etsimään mahdollisesti vastauksia tulevaisuuttaankin ajatellen.

Kirjan kirjoittanut Rautatie-tekniikka-lehden päätoimittaja Hannu Saarinen vastaili kirjaa koskeviin kysymyksiin.

Harrastat itsekin pyöräilyä. Onko kyseessä oma matkakertomus

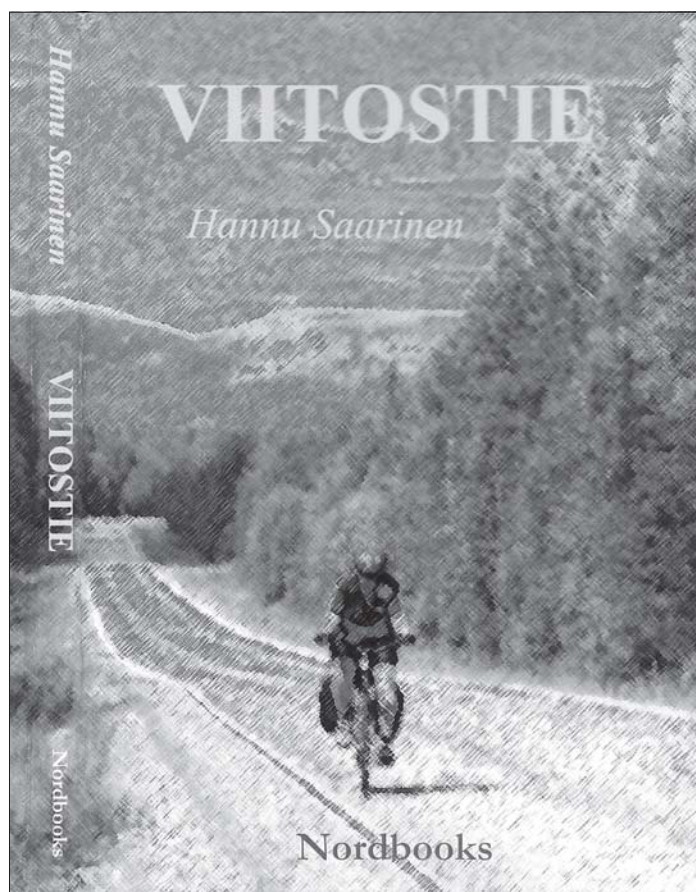
tai päiväkirja?

- Kyseessä ei missään tapauksessa ole päiväkirja. Tavallaan kirja on matkakertomus, mutta ei sinänsä omasta matkastani. Oma pyöräreissuni antoi idean kirjoittaa kirja. Ajatus omasta pyörämatkastani syntyi vuosia sitten, kun juoksimme Suomi-juoksee viestiä Utsjoelta Helsinkiin. Silloin sain ajatuksen, että reitin voisi joskus kulkea pyörällä.

*Kirjasi toimii erinomaisena oppaana pyöräretkelle noille seu-
duille aikoville. Oletko kirjoit-
taessasi ajatellut myös tätä puolta?*

- Kirja kuvaa tietysti pyörämatkaa, mutta myös reitin varrella olevia paikkoja. Suomihan on täynnä mitä mielenkiintoisimpia kohteita, kun vain osaisimme nähdä ne. Kun pyöräretkeä suunnittelee, tulee ennakoon tutustuttua reittiin ja sen varrella oleviin kohteisiin. Uskoisin, että itse pyöräretkellä harvoin jaksaa paikkakunnan historiaan tarkemmin paneutua. Kirjoittaessani kirjaa, oli pakko etsiä taustatietoa paikkakunnista, nähtävyyksistä, teiden nimistä, jne.

Hannu Saarinen kehittää tilanteita paikka paikoin lupsakan rennosti, naurut kirvoittaen. Keski-ikäisen miehen elämä tuntuu olevan tragikoomista, miettii lukija. Ei pidä kuitenkaan tuudittautua tavan ta-



kaa vanhan Suomi -filmin tunnelmaan. Saarinen sivaltaa terävillä oivalluksillaan nyky-yhteiskuntaa, havainnoiden päivänpolitiikkaa, urheilun tilaa, sivuten myös nuorten kasvatus-

Onko nuorten kunto menossa

rappiolle? Vieläkö pleikkari- ja pullamössösukupolvesta nousee huippu-urheilijoita? Näihinkin kysymyksiin saat-
taa löytyä vastaus, kirjan luettuaan.

Teksti Sirkka Wecksten

Hannu Saarinen tuotantoa:

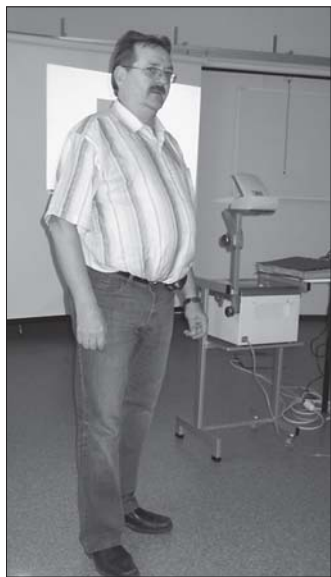
- Rautatietekniikka-lehti, päätoimittaja vuodesta 1988
- Kolumneja sekä Keski-Uusimaa että Hyvinkään Sanomat-lehdissä
- Toimittanut/kirjoittanut Raiteilta Radoille -VRU:n historia
- Höyryvetureista digiaikaan (Rautatiealan Tekniset ja Insinöörit RT ry.)
- Kestävyyden salaisuus (Perhemediat)
- Viitostie (Nordbooks)

Lisäksi hän osallistunut novelleillaan antologioihin

- Tiistai-iltojen tarinoita (Hyvinkään kansalaisopiston antologia 2006)
- Ryöstö ja muita tarinoita (Hyvinkään kansalaisopiston antologia 2007)

RT:n hallitus Oy VR-Rata Ab:n vieraina Kaipiaisissa

Suomessa rautatiekalusto liikkuu teknisesti korkeatasoisen ja turvallisen kisko- ja vaihdemateriaalin päällä



le ja kiskohitsaamotoiminta käynnistyi vuonna 1964. Nykyisin teollisuustontin pinta-ala on 28 hehtaaria.

200 vaihdetta valmistuu vuodessa

Jari Pollari kertoi RT:n hallituksen jäsenille niin Oy VR-Rata Ab:n organisaatiosta kuin toiminnasta kalusto- ja materiaalityönteiden osalta.

- Vaihteita on valtion rataverkolla noin 5700 kappaletta. Lisäksi yksityisraiteilla, satamissa ja teollisuusraiteilla on noin 2500 vaihdetta. Pollarin mukaan suurnopeusvaihteita 15 kpl ja ns. pitkiä vaihteita 450 kpl.

Vaihteiden osat tulevat sekä

ulkomailta, että Suomesta ja ne kootaan Suomessa. Vaihdetuotannolla on henkilökuntaa Kaipiaisissa 15 henkilöä. Vaihteita valmistuu vuodessa noin 200 kappaletta.

Tuotantoa on myös Pieksämäellä, jossa työtä tehdään 20 henkilön voimin. Pieksämäellä huolletaan vaihteiden lisäksi myös kääntölaitteita noin 600 kappaletta vuodessa.

Valmistustavoite 400 kilometriä kiskoa

Kiskotuotanto työllistää 34 henkilöä. Päätuotteina ovat tänä päivänä 54- ja 60-määrämitaiset kiskot. Kiskomateriaali tulee muutamalta isoilta valmistajilta EU:n alueelta. Uu-

sien kiskojen valmistustavoite kuluvalle vuodelle on noin 400 km. Tämän lisäksi vanhaa kiskoa kunnostetaan 200 km.

- Esko Purhon kiskomateriaaleja ja Erkki Töyryn vaihteita käsittelevien esitysten jälkeen pääsimme tutustumaan käytännön työhön Kaipiaisissa. Käynnin jälkeen voi todeta, että rautatiekalusto liikkuu Suomen rataverkolla teknisesti korkeatasoisen ja turvallisen kisko- ja vaihdemateriaalin päällä.

- Rautatiealan Tekniset ja Insinöörit RT ry kiittää Oy VR-Rata Ab:n esimiehiä ja Kaipiaisten henkilökuntaa mielenkiintoisesta loppukesän päivästä, toteaa Petri Heinonen.

Elokuun lopulla Rautatiealan Tekniset ja Insinöörit RT ry:n hallitus sai mahdollisuuden tutustua Oy VR-Rata Ab:n Kaipiaisten vaihdetta kiskotuotantoon. Tilaisuutta isännöivät Jari Pollari, Erkki Töyry ja Esko Purho.

- Hallituksemme oli edustettuna kahdeksan jäsenen voimin, kertoo RT:n hallituksen jäsen Petri Heinonen.

Kaipiaisilla on pitkä historia maamme rautatiepaikkakuntana. Se sijaitsee Helsinki-Pietari radan puolella välissä. Kaipiaisen olikin aikoinaan tärkeä "välietappi" matkustajien ja kaluston huollon kannalta. Tänä päivänä junat ajavat Kaipiaisten ohi, mutta vaihdetta kiskotuotanto jatkaa paikkakunnan rautatieperinteitä.

- Sippolan (nykyisin Anjalankoski) kunta lahjoitti 60-luvun alussa kahdeksan hehtaarin maa-alueen rautatiehallitukselle.

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia



OY RAILTRANS LTD

Mannerheimintie 160 B, Box 33, Fin-00271 HELSINKI, Finland
Telephone +358-9-5845 7320, Fax +358-9-5845 7330

sales@railtrans.fi
www.railtrans.fi

Laiva-, liikenneväline- ja
sähkölaiteteollisuuden
ohutlevytuotteet ja
sähkönjakelujärjestelmät



KMT Group Oy
PL 116, 38701 Kankaanpää
Puh. (02) 573 11, Fax (02) 573 1333
e-mail: kmt@kmt.fi



LAAKERIPRONSSIT
• METALLIVALIMO
• KONEISTAMO

LIUKU- JA KESKIPAKOVALETTUINA,
ROUHESORVATTUINA

- ainesputket
- muototangot
- pyörötangot
- renkaat

VALMIIKSI
KONEISTETUT
• liukulaakerit
• liukulevyt
• ym.



KESKIPAKOVALU OY

Lastikankatu 21, 33730 Tampere, puh. (03) 357 9000
Telefax (03) 364 5964, www.keskipakovalu.fi,
email info@keskipakovalu.fi



- Voiteluaineet
- Työstönesteet
- Pintakäsittely

Telko Group Voiteluaineet
www.telkogroup.com/voiteluaineet
voiteluaineet@telkogroup.com

A distributor of Castrol products

LUJITUS- TEKNIikka OY

- Ruiskubetoni- ja hiekkapuhallustyöt
- Muovi- ja sementti-injektioinnit
- Massaliikuntasaumat
- Kallionlujitusyöt
- Sillankorjaustyöt

Juuantasku 1, 02920 ESPOO
Puh. (09) 849 4440 Fax (09) 8494 4444

Rautatierakentamisen ammattilainen
Komso Oy

Siihkalamentie 4, 74300 Soukajärvi
p. (017) 762 001 fax (017) 762 055.
Sormunen 0400 286 444, Komulainen 0400 570 922

- * Raiteiston peruskorjaus- ja kunnossapitotyöt
- * Raiteen jatkuvakschitsaustyöt (termitti- ja kaarihitsaus)
- * Junaturvallisuus- ja turvamiespalvelut * Lavettisiirrot
- * Raiteilla liikkuvat kaivinkoneet tuntiveloituksella.

ELEKTRO-TUKKU OY

Laaduntuojat

- ① **Vaihdelämmittimet**
- ① **Mittalaitteet**
- ① **Hälytyslaitteet** - useita valmistajia
- ① **Ohjaus ja säätölaitteet** - useita valmistajia

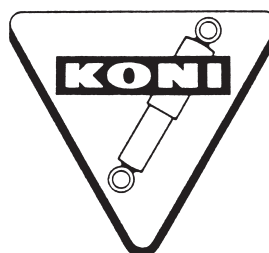
Puh. (09) 350 5500, Fax. (09) 351 3271
www.elektrotukku.fi, e-mail: myynti@elektrotukku.fi

Porvoon Ohutlevy Oy

- PELTITYÖT LAIDASTA LAITAN
- RAUTARAKENNETYÖT
- LINDAB-SADEVESIJÄRJESTELMIEN
MYynti JA ASENNUS

Puh. (019) 524 8578, Fax (019) 524 8577

GSM Arto Haakana 0400 714762
Viilaajantie 3, 06450 PORVOO



Hyvä.
Parempi.
KONI

Turvallisuutesi vuoksi
KONI-iskunvaimentimet

motora! Puh. (09) 375 41

Turvallisuuden suurtaapahtumaan tutustui lähes 14 000 alan ammattilaista

Teknologia käyttöön paremman ja turvallisemman asumisen ja elämisen puolesta

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus toimi syyskuun alussa Pohjoismaiden laajimman turvallisuusalan ammattitapahtuman Turvallisuusmessujen näyttämönä. Kolmipäiväisten messujen aikana sekä 290 näytteilleasettajan osastolla että seminaareissa kartoitettiin muun muassa työturvallisuutta, työhyvinvoinnin tekijöitä,

Turvallisuus 2008 -messujen juhlapuheenvuorossaan sisäasiainministeriön pelastusylijohtajan Pentti Partasen mukaan turvallisuustutkimukselle on nyt sekä tilaus että tilaisuus, mikä haastaa turvallisuustekniikan alan vastuuntuntoiseen ja tulokselliseen tuotekehitykseen.

Kansanedustaja, tulevaisuusvaliokunnan puheenjohtaja Marja Tiura muistutti messujen avajaisissa pitämässään puheessaan, kuinka jo vuonna 1943 amerikkalainen psykologi Maslow määritteli, mitä ihminen tarvitsee ollakseen onnellinen ja elääkseen täysipainoista elämää.



- Viisiportaisen tarvehierarkian tärkeimmät, eli ensimmäisen asteen tarpeet ovat fyysisiä, kuten ruoka, uni, ja hengittäminen. Turvallisuudentunne tulee heti toisena.

Tiura korosti, että turvallisuuden tunne on tärkeämpää kuin uskommekaan yksilön täysipainoiselle elämälle.

- Vasta kun ihminen kokee olonsa turvallisiksi, hän voi suunnata energiansa muihin asioihin, kuten sosiaalisiin suhteisiin, itsensä toteuttamiseen ja luovaan toimintaan. Turvallisuudentunne tuo hyvinvointia, jota ilman ei ole täysipainoista elämää. Se on yksi hyvän elämän peruspilareita.

Tiuran mukaan, on sanomattakin selvää, että teknologia tulee valjastaa käyttöön paremman ja turvallisemman asumisen ja elämisen puolesta.

Riskien arviointi ja hallinta kuuluvat työnantajalle

Ylitarkasta Olavi Parvikko, sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosastolta toi esiin, kuinka Sosiaali- ja terveysministeriö kampanjoi työpaikkojen vaaratilanteiden tunnistamisen puolesta.

- Kampanjoinnilla on kaksi kärkeä. Ensiksi EU-maiden yhteinen, kaksivuotinen Terveellinen työ - yhteinen etu - riskienarviointikampanja. Toiseksi sosiaali- ja terveysministeriön koordinoima suomalainen ratkaisu: Työhyvinvointifoorumi.

Parvikko muistutti, että Suomen työturvallisuuslakiin kirjatut huomioiden terveellisestä ja turvallisesta työstä.

- Lain mukaan riskien arviointi, ehkäisy ja hallinta ovat

työnantajan velvollisuus.

Jotta työhyvinvoinnin kannalta hankalat tai ilkeät ongelmat saataisiin muuttumaan hyviksi käytännöiksi on Sosiaali- ja terveysministeriö käynnistänyt Työhyvinvointifoorumin ja Masto-hankkeen.

Työhyvinvointifoorumilla parannetaan työturvallisuutta, haetaan työkaluja niin työn henkisen kuin ruumiillisenkin kuormituksen tunnistamiseen ja hallintaan sekä levitetään työhyvinvoinnin hyviä käytäntöjä. Masto-hankkeen tavoitteena puolestaan on masennuksen ehkäisy, masennusperusteisen työkyvyttömyyden vähentäminen.

Työturvallisuudessa vastakkainasettelun aika on ohi

Kiljavan opiston työturvall-



lisuuden opettaja Vesa Kotaviita toi messujen tietoisuutta esille, kuinka työturvallisuudella avulla saadaan aikaan tuotosta ja tuottavuutta. Hän korosti tuottavuuden kasvun vaikutuksia niin työntekijöille kuin työnantajille.

- Tehokkuus ja hyvä maine auttavat myös yritystä rekry-

tointitilanteessa. Parempi kilpailukyky takaa myös työllisyyttä ja hyvinvointivaltion säilymistä, muistutti Kotaviita.

- Yhdysvalloissa ovat turvallisuuden hallintajärjestelmät edellä Suomea. Kotaviidan mukaan työturvallisuuden haasteet ovat kovat. Hän uskoo yhdessä tekemiseen, sillä niin johdon kuin työntekijöiden tekemisillä on vaikutus kokonaisuuteen.

- Molempien osapuolten tulisi ymmärtää yhdessä tekemisen arvo, vastakkain asetteluun aika on ohi. Kun tuottavuuteen ja työturvallisuuteen panostetaan esille nousevat työntekijät, työympäristö ja koulutus, summasi Kotaviita.

Vesa Kotaviidan mukaan hyvä työturvallisuus on yhteistyötä työntekijöiden ja työnantajan välillä.

LAAKERI-SYSTEMS OY

Aleksis Kiven katu 48

00510 Helsinki

Puh. (09) 272 7800, fax (09) 2727 8015

ILMASTOINTIASENNUNTA

VANTAAN TEKNOILMA OY

Nokkentie 10

01350 VANTAA

Puh. (09) 873 2755, fax. (09) 857 4008

was ste

pitää pinnat puhtaana

- PIENET JA SUURET JULKISIVUPESUT
- TEOLLISUUSPUHDISTUKSET JA IMUOINNIT
- TORBO -MÄRKÄHIEKKAPUHALLUKSET
- GRAFFITIN POISTOT PINTOJA VAURIOITAMATTA

GRAFFITISUOJAUKSET SILKO-HYVÄKSYTYLLÄ SUOJALLA

Arinatie 9 00370 HELSINKI puh. (09) 6226 4226

www.julkisivupesu.fi

LOVAL
VASTUKSILLA
Lämpöä joka lähtöön
Myös rautateille
vaihteisiin



LOVAL OY
 PL 112
 07901 LOVIISA
 Puhelin: (019) 517 31
 Telekopio: (019) 532 955
 www.loval.fi

UTP. HITSAUSALAN ERIKOISTUOTTEET

Hitsausalan asiantuntija

SUOMEN ELEKTRODI OY

Vattuniemenkatu 19 (PL 3)

00211 HELSINKI

P. (09) 4778 050

Fax (09) 4778 0510

E-mail weldexpert@suomenelektrodi.fi

www.suomenelektrodi.fi



Plasser & Theurerin edustaja Suomessa

Oy Condux Ab

Töölönkatu 7A, 00100 Helsinki

Puh./fax (09) 491 660

Syys- yllätys



Madame pyysi minut ja muut toiseksi parhaat kaverinsa kylään, juhlistamaan hänen pikku putiikkinsa, en muista monensiaiko syntymäpäiviä. Tämä oli osaksi Madamen myynninedistämiskampanjaa, eivätkä tuotteet olleet halvimmasta päästä. Madame oli sitä paitsi aidosti pahoillaan, jos putiikista lähti ostamatta, joten aina sieltä tarttui päälle jotain uutta.

Heittäydyin kuitenkin rohkeasti mukaan, muiden toiseksi parhaiden frendien kera. Joukossa oli eri alojen edustajia, opettajia, hoitsuja, kirjallisuustutkija, eräs vr-ratalainen. Yhdessä muodostimme Verkoston. Istuimme Madamen liiketiloissa ja seurassimme muotinäytöstä, jossa esiintyivät näteimmät ja hoikimmat toiseksi parhaat ystävät. Vanha Räyhä hiipi hiljaa viereeni ja örisi onnessaan, kun rapsuttelin sitä korvan takaa. Vanha Räyhä oli Madamen vanha pystykorvanarttu, jonka oikea nimi oli Rauha, mutta joka oli aika hyvä räkyttämään, joten olin antanut sille uuden nimen. Välillä kutsuin Madameakin samalla nimellä.

Madame säteili ja loisti. Hän oli säteilyttänyt kroppansa pronssin-sävyyn. Hän oli pujottautunut leopardikotelominiini ja vetäissyt jalkoihinsa kiiltävän mustat yli polvien saapikkaat. Myös osa toiseksi parhaista kavereista oli pistänyt juhlytetyt ylleen. Katsoin vaivihkaa peilistä itseäni ja sävähdin kauhusta. Mikä otus se Vanhan Räyhän vieressä istuikaan. Päätin aloittaa dieetin heti, kun pääsisin kotiin...

Kun näytös loppui, saimme tehdä ostoksia. Riemusta kiljuen verkosto syöksi muotikuteiden kimppuun. Nappasin yhdeltä tangolta lilan jakun ja puin sen Vanhalle Räyhälle. Naisia nauratti temppuni. Madame katsoi minua surullisena. Hänellä oli nimittäin jakun kaksoiskappale päällään. Riisuin Räyhältä nopeasti vaateen ja heitin sen takaisin tangolle.

Kops! kuului äkisti ja maailmani pimeni. - Eikö tämä Sändin hattu sovi sinulle hyvin, kuulin Madamen sanovan.

- Kuka sammutti valot, kysyin, sillä minusta hatun voisi antaa takaisin Sändille. Minulle se oli vähän iso.

Huomio! Madame läpytti käsiään. Oletteko kaikki jo ostaneet mieleistänne! Nyt menemme kahville. Madame vei meidät yksityistiloihinsa, jonne naislauma marssikin jo mielellään, Rauha-koira etujoukoissa.

Keskellä kahvipöytää oli suuri, pihlajanmarjoilla koristeltu juustokakku. Verkosto hyrisi ihastuksissaan, hyvältä näytti!

- Kuulkaapa tytöt! Tämän kakun nimeksi olen antanut Sirkan Syysyllätys! - Tämä on se resepti, jonka muistit jopa unissasi, Madame muistutti minua.

Maailmani pysähtyi! En uskonut, että Madame vakavissaan kysyi minulta kesken kesälomani tuota reseptiä. Kunhan olin jotakin ladellut puhelimessa, olettaen, että hän joko unohtaa koko homman tai ainakin tarkistaa ainesosat ja mittasuhteet.

- Että tattarijyvistä tämä yllätys nyt rakennettiin, Madame kehaisi. Ottakaahan isoja paloja!

Toiseksi parhaita kavereita ei tarvinnut moneen kertaan kehottaa.

- Ota nyt sinä itsekin, Madame kehotti ja lohkaisi minulle jättipalan.

- Onpa tuhtia tavaraa, kuului verkoston mielipide. Täyttää ainettahan tämä. Kyllä nyt nälkä lähtee.

Työnsin salaa oman palani pöydän alla istuvan Vanhan Räyhän ammottavaan kitaan, sillä en halunnut ottaa riskejä. Sanoin, että minulla on kiire ja hävisin kutsuilta ensimmäisenä.

Sain jälkepäin tietää, että omituinen vatsatauti oli iskenyt aamulla verkostoon. Koko joukko oli istunut seuraavana päivänä pöntöllä posliinit kolisten.

Madame soitti minulle ja mietin, uskaltaisinko ollenkaan vastata.

- Kuule, sinun reseptisi oli menestys! Jouduin jakamaan sen kaikille, ethän pahastu! Se kiertää nyt maailmaa nimellä Sirkan Syysyllätys.

Siw

Eläkkeelle lähtevä lakimies Hannu Mäkelä:

"Nyt jää aikaa harrastuksille"

VR Yhtymän lakimies Hannu Mäkelä istuu VR:n pääkonttorin henkilöstöruokalan nurkkapöydässä. Lattialla on laatikko, jonka sisällä on saksofoni. Klarinetin ja saksofonin soittaminen ovat pitkään kuuluneet Mäkelän harrastuksiin.

Hetkeä aikaisemmin hän on sopinut eläkkeelle lähdön kahvittelaisuudesta. On hetki aikaa muistella menneitä työvuosia.

-Oli elokuun ensimmäinen päivä vuonna 1974, kun tulin VR:n palvelukseen. Taisi olla torstai, muistelee Mäkelä. Muistikuva torstaista perustuu perinteiseen hernekeittopäivään.

-En ole varma, söinkö sinä päivänä juuri hernekeittoa, Mäkelä naurattaa rauhalliseen tapaansa, ja kertoo kuinka astui pääkonttoriin ensimmäistä kertaa.

-Astuin sisälle ja ajattelin, että on komea miljö.

Tullessaan työhön VR:n lainopilliseen toimistoon, Mäkelällä olivat lakiopinnot vielä kesken. Työyhteisön hyvä henki ja kannustus auttoivat häntä valmistumaan vuonna 1976.

-Ensimmäiset ajat työssä olivat opiskelua VR:n tavoille ja käytännön juridiikan soveltamista.

Ennen henkilöstö- ja palkkausasioihin perehtymistä Mäkelän työ lainopillisessa toimistossa oli paljolti käräjäoikeutta, ja huoneenvuokra-asioita.

-Niihin aikoihin VR:llä oli ympäri maata paljon työsuhte-asuntoja, Mäkelä muistelee.

Työsuhteasioista päätyö

Vuonna 1985 Mäkelällä tulivat uudet haasteet, kun hän siirtyi hoitamaan työsuhte-asioita.

-Siinä sitä opettelua olikin. Seppo Rautiainen oli siirtymässä toisen työnantajan palvelukseen ja hän toi eteeni ison nipun työehtosopimuksia. Lue niitä niin pääset perille asioista,

Rautiainen sanoi. Lisäksi hän mainitsi, että ensimmäisen, vuoden 1986 TES-kierroksen jälkeen voisin päästä paremmin asioista perille.

Mäkelä onkin sitä mieltä, että oli ihmisen koulutus mikä tahansa, palkkausasioihin perehtyminen vie aina oman aikansa.

-Meidän talon palkanlaskijat ovat ryhmä, jolta olen alkuun saanut myös paljon oppia, Mäkelä kiittelee.

-Monesti tiedustelin kysyjältä, mikä on hänen oma mielipiteensä ja miten asia pitäisi ratkaista. Näin sain itse samalla tietoa.

Kysymys siirtyy siihen, mikä hänelle on ollut vaikeinta VR:llä. Mäkelä on hetken vaiti, sitten hän katsoo mieteliäänä.

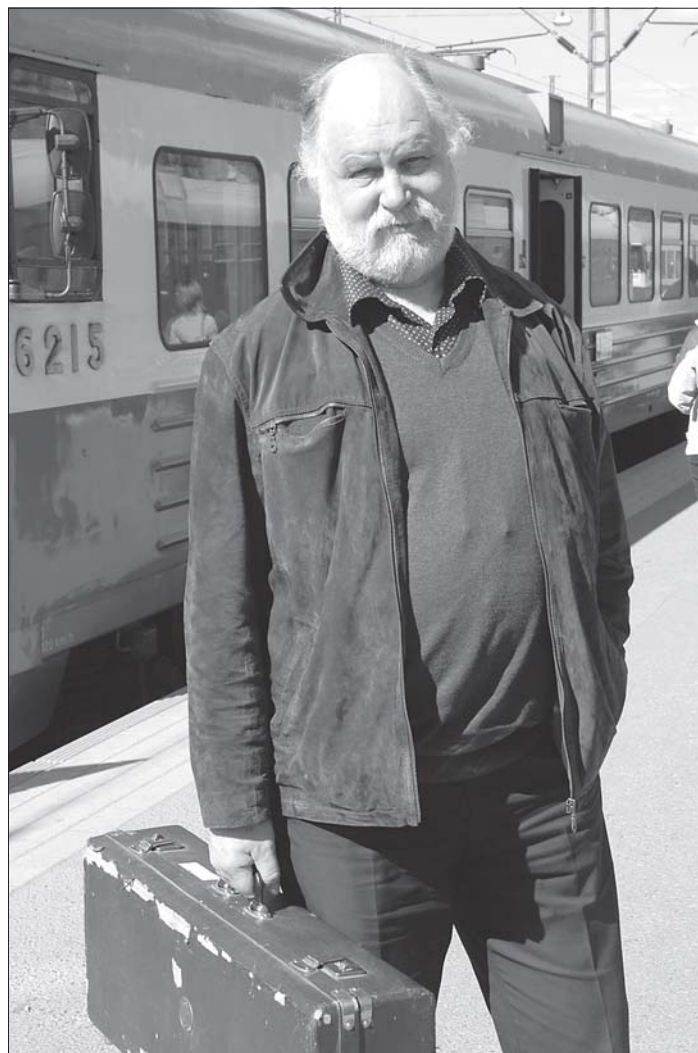
-Kovinta taitaa olla tämä siirtyminen eläkkeelle. Toisaalta jouduin selvittämään rankkojakin asioita. Joskus oikeudessa hävittiin joku juttu, joka meidän mielestä oli toisin tulkittavissa. Se harmitti. Toisena asiana hän nostaa esille tietotekniikan kehittymisen. Hän sai käyttöönsä ensimmäisen tietokoneen vuonna 1993.

-Ennen tekstit tehtiin käsin, nyt ne kirjoitetaan tietokoneella ja ne ovat luettavampia, muttei yhtään sen ymmärrettävämpiä, Mäkelä naurattaa.

Teknisten kanssa yhteistyö oli helppoa

-Alkuun oli teknisten edustajana silloinen puheenjohtaja Rainer Partanen ja sen jälkeen monia muita neuvottelijoita. VRT:n eli nykyisen RTL:n kanssa neuvottelut ovat menneet jouhevasti, Mäkelä toteaa yhteistyöstä VR:n teknisten kanssa. Hän sanoo kokeneensa kanssakäymisen järjestöjen kanssa helpoksi. Tämä perustuu hänen mukaansa molemminpuoliseen luottamukseen.

Näiden 33 vuoden aikana VR on muuttunut paljon. Uran alkuaikoina työtahti ei ollut niin hektistä kuin nykyisin.



Harrastuksena pyöräily, mökkeily ja soittaminen

Klarinetin ja saksofonin soitto ovat kuuluneet vuosia Mäkelän harrastuksiin. Siihen hänellä on verenperintöä, sillä hänen isänsä oli sotilasmuusikko ja serkut isän puolelta soittavat eri instrumentteja.

-Olen soittanut Korson soitokunnassa 80-90-lukujen taitteesta. Klarinetin hankin vuonna 1984, sitä ennen olin soittellut nokkahuilua.

Mäkelä vakuuttaa, että myös iäkkäämpänä oppii soittamaan, jos vain on halua harjoitella nuotteja ja soittoa.

Toinen vapaa-ajan harrastus

löytyy mökiltä Kausalasta, jonne hän on muutaman kerran pyöräillyt Korsosta. Hän pitääkin pyöräilyä hyvänä kuntoilu-muotona.

-Mökki on sellainen paikka, jonne vesi menee ja myös tulee, kun tuomari tuo. Eli nykyajan mukavuudet puuttuvat. Hän kokee, että eläkkeellä jää aikaa harrastuksille.

-Pyöräily on hyvä kuntoilu-muoto. Poljin viime kesänä noin 1300 kilometriä, Mäkelä sanoo ja nostaa soitinlaatikon. Sitten hän lähtee Korsoon menevään junaan.

Esko Salomaa

Puheenjohtajan palsta

Syksyn tultua

Taas on kesä mennyt. Jotkut tosin väittävät ettei sitä koskaan tullutkaan, mutta ainakin kalenterin mukaan kesäkuukaudet ovat nyt takanapäin. Syksy on parhaimmillaan, elokuun lopun sateisten päivien mentyä ja kuulaiden syyspäivien alettua. Aamuisin töihin kävellessä on helppo yhtyä ajatukseen, että juuri vuodenaikojen vaihtelu on parasta mitä pohjoinen ilmasto ihmisille tarjoaa. Voi hyvinkin olla, että mieli mustenee, jos syksy myöhemmin muuttuu sateiseksi ja vaihtuu sitten viime vuoden tapaan pitkäksi, lähes mustaksi talveksi, mutta murehditaan sitä sitten myöhemmin.

Viime vuoden tavoin, tämäkin syksy näyttää olevan VR-Radan töissä varsin kiivas. Kaluston kestävyyttä ja henkilöstön venymiskykyä koetellaan jälleen. Varsinkin projekteja ja ratatöitä johtavan henkilöstön vähäisyys vaivaa eri puolilla Suomea, mistä johtuen mm. lain sallimat määrät ylittöitä ja työaikapankkitunteja alkavat monilla jo olla kasassa. Tämä pahentaa henkilövajausta vuoden viimeisinä kuukausina. Toivottavasti elokuussa käynnistynyt rekrytointikampanja ja myöhemmin käynnistettävät sisäisen koulutuksen ohjelmat tuovat jo ensi vuonna helpotusta tilanteeseen, ja kohtuullistavat työmaista vastaavien työtaakkaa.

Syksyn tultua myös eduskunta on palannut kohtuullisen pituiselta kesälomaltaan ja saa käsiteltäväkseen mm. hallituksen esityksen vuoden 2009 tulo- ja menoarvioksi. Eduskunnan käsittelyyn menevä esitys ei rautateiden osalta tuonut mitään yllätyksiä, vaan tämäkin hallitus jatkaa jo tutuksi tullutta rataverkon "kurjistamislinjaa". Etenkin rataverkon korvausinvestointien määrä on kymmeniä miljoonia pienempi, kuin mitä rataverkon kulumisen kompensointi edellyttäisi. Myös kehittämisen puolella on mustia pilviä, kun Seinäjoki-Oulu ratahankkeen keskeytymätön eteneminen näyttää olevan rahoituksen puutteen takia vaarassa tai vähintäänkin hidastumassa. Toivotaan, että eduskunta parantaa epäonnistunutta budjettiesitystä, mutta kovinkaan todennäköistä se ei ole. Todennäköisempää on, että radanpidon rahoituksen riittävyys jää taas kerran lisäbudjettien varaan.



Syksyn tultua Pääministeri Matti Vanhanen intoutui puolustamaan voimakkaasti hajautettuja puutarhakaupunkimaisia yhteisöjä, jotka hänen mielestään ovat parempi vaihtoehto kun ihmisten "sullominen radanvarsille rakennettaviin betonilähiöihin". Maa-kaasulla ja biodieselillä käyvät bussit ja sähköllä käyvät henkilöautot hillitsevät hänen mielestään riittävästi ilmastomuutosta. Kehärata ja länsimetro ovat sen sijaan Vanhasen sanoin "ilmastonmuutoksen näkökulmasta pieniä ja kalliita hankkeita". Ei mikään ihme, että em. puheiden jälkeen heräsi vilkas keskustelu aiheesta, olihan hallitus vasta keväällä, liikennepoliittisessa selonteossaan mm. painottanut yhdyskuntarakenteen eheyttämisen merkitystä. Pääministerin mielipiteitä ei julkisuudessa kukaan ns. asiantuntija kannattanut ja melko täydellinen oli tyrmäys myös muiden poliitikkojen taholta. Tuskin hän ihan oikeasti uskoo esittämiinsä ajatuksiin itseään. Eiköhän kyseessä ollut ennemminkin kunallisuusvaalitaky kansan syville riveille. Onhan omakotitalo edelleenkin ehkä useimman suomalaisen asumisihanne. Jos se vielä sijaitsee keskustassa ja järven rannalla, niin aina parempi.

Jos ei vielä syksyn, niin viimeistään talven tullessa saamme lisäselvyyttä siihen missä muodossa Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän esittämää ajatusta liikenteen ohjauksen erotamisesta VR-Konsernista tullaan viemään eteenpäin. Vai todetaanko esitys asiaan tarkemmin perehdyttäessä ennenaikaiseksi, tai peräti toteutumiskelvottomaksi.

Reino Mikael LEHTONEN

s. 2.9.1934
k. 26.9.2008

Pidetyn puheenjohtajamme ja
kunniapuheenjohtajamme
muistoa kunnioittaen

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry
Rautatiealan Tekniset ja Insinöörit AMK ry

Kotimaassa tapahtuu

Rautatievirasto lieventää museojunille asetettua JKV-laitteiden käyttöpakkoa

Rautatievirasto lieventää junille asetettua JKV-laitteiden käyttöpakkoa museoliikenteen osalta. Museokalustolla voi liikennöidä osalla rataverkkoa ilman JKV- eli junien automaattisen kulunvalvonnan laitteita.

Selvitysten sekä saatujen lausuntojen pohjalta Rautatievirasto on määritellyt ne rataosuudet, joilla ei voi liikennöidä junana ilman JKV-veturilaitetta. Rautatieviraston määräyksen mukaan JKV-laitteen käyttöä edellytetään 1.1.2009 alkaen seuraavilla rataosuuksilla: - Helsinki - Turku, Helsinki - Tampere - Parkano - Kokkola - Oulu - Kemi, Kerava - Imatra - Pelkola, Luumäki - Vainikkala. Luetteloon sisältyvät keskeisimmät kaksi- tai useampiraiteiset rataosuudet. Perusteenä ovat myös matkustajavirtojen määrät sekä merkitys tavaraliikenteelle.

Johtava asiantuntija Jouko Linnasaaren mukaan JKV-veturilaitte on keskeinen rautatieliikenteen turvallisuuden kannalta:

- JKV-järjestelmä poistaa ihmellisistä virheistä johtuvia riskejä ja uhkia.

Rautatieviraston museoliikennemääräys asettaa museokaluston suurimmaksi nopeudeksi 70 km/h. Museokalustolla saa liikennöidä korkeintaan 60 päivänä vuodessa. Määräystä noudatetaan sekä valtion rataverkolla että yksityisraiteilla harjoitettavassa museoliikenteessä. Määräys on valmisteltu yhteistyössä museoliikennöijien, Ratahallintokeskuksen ja VR:n kanssa.

Rata-, silta- ja geosuunnittelun asiantuntijat



FINNMAP Infra

Ratasuunnittelu

Ratapihantie 11, PL 114, 00521 Helsinki
puh. (09) 8565 3800, faksi (09) 8565 3850

www.finnmap-infra.fi

Geomap

Pohjarakennussuunnittelu

Mäkelänkatu 56, 00510 Helsinki
puh. (09) 8775 3221, faksi (09) 8775 3220

www.geomap.fi

Finnmap Consulting

FMC GROUP

Silta- ja rakennesuunnittelu

Ratamestarinkatu 7 A, PL 88, 00521 Helsinki
puh. 0207 393 300, faksi 0207 393 396

www.finnmapcons.fi

Kuljetus

PERTTI LAHTINEN KY TAMPERE

Jukolantie 6, 36240 KANGASALA 4
Puh. (koti) 03-364 5910
Auto 0400 607 020

Esko Luoto, pääluottamusmies

Ajankohtaisia työmarkkina-asioita



Mennyt kesä ei jäänyt mieleen kuin hitsin sateisena. Pidin ruhtinaallisen viiden viikon (35 pv) loman, missä kohdalleni sateetomia päiviä osui kaikkiaan 19 eli vähän yli puolet. Tuntui hiukan mälsältä.

Syyskuun 10. päivä oli metseen musta keskiviikko. Tuona päivänä niin Stora Enso kuin UPM-Kymmene ilmoittivat toimialarationalisoinneista ja mittavista irtisanomisista. Irtisanomiset tänä vuonna tulleet koskemaan noin 1700 suomalaista paperityöntekijää.

Välillisesti vaikutukset ovat vielä huomattavasti suuremmat. Inhimillisesti ajatellen irtisanomiset ovat kova isku henkilöille ja heidän perheilleen. Edessä on uuden työn etsintä ja useimmiten myös muutto pois tutuilta kotiseuduilta. Tuotantojen alasajot ja tehtaiden sulkemiset vaikuttavat myös VR:n metsäteollisuuden kuljetuksiin.

Näitä uutisia lukiessa sateisen kesän tuskailut asettuvat aivan uuteen valoon eli pieniä

ne ovat meikäläisen murheet.

Palkkataulukko

Uusi, yhdistetty palkkataulukko otettiin käyttöön 1.6.2008 lukien. Uuden palkkataulukon käyttöönottohetkellä VR Osakeyhtiön toimihenkilöille maksetaan uuden taulukon mukaisen palkan lisäksi henkilökohtainen lisäosa.

Uutta palkkataulukkoa ja henkilökohtaista lisäosaa on tarkistettu 1.9.2008 lukien 3,1 prosentin suuruisella yleiskorotuksella.

Uusi palkkataulukko ja tarkistettut henkilökohtaiset lisäosat on jaettu järjestöille ja luottamusmiehille.

Yhdistetyn palkkataulukon "rakentaminen" osoittautui ajateltua vaikeammaksi savotaksi. Kuitenkin kun ajattelee työn tulosta, niin saavutettiin pitkään muhinut yhteinen tavoite. Näen, että Columbuksen kehittäminen on helpompaa ja selkeämpää. Myös vertailtavuus VR-radon ja VR Osakeyhtiön palkkojen ja tehtävien kes-

ken on nyt näkyvää. Jatkossa on huolehdittava, vaikka parivertailujen kautta, oikeudenmukaisesta palkkauksesta ja että työehtosopimusta kehitetään niin, että päästäisiin pois henkilökohtaisista lisäosista.

Uusi luottamusmiesjärjestelmä

Luottamusmiesjärjestelmää uudistettiin 1.10.2008 lukien työryhmän loppuraportin pohjalta. Luottamusmiesten määräksi VR konsernissa sovittiin 14 ja heille varamiehet. Lisäksi RTL:llä on valtakunnallinen päätoiminen pääluottamusmies.

Luottamusmiesten uudet "vastuualueet" ovat:

- Pääluottamusmies vastaa koko RTL:n tessin soveltamisalasta sekä VR-Yhtymä Oy:stä
- Oy VR-Rata Ab, 7 luottamusmiestä: Rrs, E-S, L-S, I-S, P-S, SAKE ja RDI
- VR Osakeyhtiö, 6 luottamusmiestä: knp Hy, knp Pm, vr Hki, 1 lm (vr:t Tku, Tpe, Ol,

Kv ja Jns), 1 lm (J, H, C ja tukipalvelut), RDI

- Corenet Oy, yksi luottamusmies

Samasta ajankohdasta lukien tarkistettiin myös luottamusmiespalkkioiden määräksi 125 euroa.

Järjestöt

Hesarin pääkirjoituksessa 7.9.2008 todettiin, "teollisuusliittojen fuusiohanke etenee kangerellen". Kuitenkin edelleen uskotaan hankkeen toteutumiseen, vaikka soraääniäkin kuuluu ja aikataulu on tosi haasteellinen. Teollisuuden rakennemuutos suosii Teamhanketta ja se sopii myös työnantajan fuusioihin. EK:n tavoitteena on, että jossain vaiheessa on jäljellä enää 12-15 liittoa tai yhteenliittymää.

Kuten viime vuonna käydyssä liittokohtaisissa tes-neuvotteluissa todettiin, niin 40 vuotta kestänyt keskitetty tulopoliittinen edunvalvonta on tullut tiensä päähän. EK on organisoitunut niin, ettei siellä ole

VIITOSTIE
Hanna Saarinen

Viitostie on kahden miehen odyssia, "seuramaa". Samalla kysytään on henkilöinä kahdesta suomalaisesta kaski-ikäisestä miehestä matkalla jonnekin, jota he ovat pitkään etsineet.

Nordbooks
842
ISBN: 978-952-5782-08-0

Viitostie

Rautatietekniikka-lehden lukijoille 16 € + postim.

Tilaukset:
hannu.saarinen@ppe.inet.fi

enää osastoa, joka voisi neuvotella keskitetystä tuloratkaisusta.

Tupojen mentyä myös työmarkkinoiden rooli ja painoarvo on muuttunut. EK keskityy yritysten toimintaympäristön edunvalvontaan. Miten palkansaajajärjestöt ovat muutoksiin reagoineet. Havaittavaa on, että parhaiten on reagoinut STTK keskittämällä toimintaansa yhteiskunnalliseen edunvalvontaan.

Mielenkiintoista on, minkälaisella mallilla seuraavat palkkaneuvottelut käydään. Palkkakoordinaation puolesta puhuvat niin palkansaajajärjestöt, maan hallitus kuin työnantajien. Yksi vakava puute on työnantajaleiristä kantautunut eli se haluaisi koordinoita keskitetysti palkkoja, mutta kaikki muu sovittaisiinkin sitten mahdollisimman hajautevasti. Tämä taas ei palkansaajajärjestöille käy. Periaate on, että työrauha myydään sillä tasolla missä palkoistakin sovitaan.

Kuluvaa sopimuskautta on jäljellä vielä reilut 1,5 vuotta. Tänä aikana on varauduttava uusiin, toimiviin edunvalvontakuvioihin, sillä jos edellä todetut järjestöjen organisaatiomuutokset toteutuvat niin muutoksia myös meidän perinteiseen edunvalvontatoimintaan on odotettavissa.

Tämä vaatii henkilöstön edustajilta ennakoluulotonta ja tiivistä kehittämis yhteistyötä eri osapuolten kanssa.

Tekniikan ja Tiedon Toimihenkilöt

TTT:n hallitus hyväksyi Meriliikenneohjaajat ry:n TTT:n jäsenjärjestöksi 1.7.2008 lukien. Yhdistyksen 57 jäsentä toimivat alusliikenteen ohjaustehtävissä Suomen eri VTS-keskuksissa. Koulutukseltaan meriliikenneohjaajat ovat valtaosin merikapteenin koulutuksen suorittaneita

TTT:n hallituksen seminaari pidettiin 18.-20.9.2008 Hämeenlinnassa. Seminaarin keskeisiä aiheita olivat TTT:n tulevaisuustyöryhmän loppuraportin käsittely, TTT:n toiminta vuosina 2009-2013 ja talousasiat sekä Pardia 2015 -hanke. Edustajakokous tulee ottamaan aikanaan kantaa raportissa esi-

tettyihin toimenpide-ehdotuksiin.

TTT:n varsinainen edustajakokous pidetään torstaina 13.11.2008 kello 10.00 Helsingissä. Paikka on Mannerheimintien hotelli Scandic Continental.

Kalevi Eloholma

Opintotukirahastolle tuli vuonna 2008 apurahahakemuksia määräaikaan mennessä yhteensä 37 kappaletta. TTT:n hallitus päätti jakaa apurahaa 29 jäsenelle. Apurahoja jaettiin yhteensä 10.200 euroa ja ne jakautuivat seuraavasti: 15 kpl 400 euron ja 14 kpl 300 euron apurahoja. RTL:n piiristä ei tällä kertaa ollut yhtään hakemuksia.

Palkansaajajärjestö

Pardia

Pardia 2015- projekti etenee vakaasti kuin juna. Projektiin on asetettu neljä eri työryhmää, missä kaikissa on TTT:n edustus. Työryhmät ovat: Hallintotyöryhmä, jäsenstrategiatyöryhmä, paikallistason tukea selvittävä työryhmä ja jäsenrekisterityöryhmä.

Pardian edustajakokous pidetään 26.-27.11.2008 Turussa. Paikka on Radisson SAS Marina Palace Hotel.

Pardian uudet kotisivut sekä salasanasuojatut PardiaPlus-sivut jäsenille ovat avautuneet. PardiaPlus on jäsenille ja luottamus- ja järjestötehtävissä toimiville tarkoitettu palvelu, mihin pääset klikkaamalla sivun yläalaidassa olevaa PardiaPlus-jäsenisivut-painiketta.

Kirjautumalla PardiaPlus jäsenisivuille, pääset siellä olevasta valikosta asioimaan sähköisesti WebLyyti-sovellutuksella jäsenrekisterin kanssa sekä ilmoittautumaan Pardian järjestämään koulutukseen.

WebLyytissä näet jäsenrekisterissä olevat yhteystietosi ja voit tarkastella työsuhteesi ja jäsenmaksutietojasi. Voit myös tehdä muutoksia yhteys- ja työpaikkatietoihisi.

Verkkopalveluista on painettu pieni, taiteltu esite. Esite jaetaan syksyn PardiaNyt-lehden välissä.

Kannattaa klikkailla!

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry luottamusmiehet 1.10.2008 - 30.9.2010

VR Konserni

Päätoiminen pääluottamusmies Erkki Helkiö

VR-Osakeyhtiö

Hyvinkään konepaja ja VRE Hy
Luottamusmies Ilkka Vuorenlusta
Varaluottamusmies Antero Mannila

Pieksämäen konepaja ja VRE Pm
Luottamusmies Pekka Ruotsalainen
Varaluottamusmies Matti Hartikka

Helsingin varikko ja VRE Psl
Luottamusmies Esa Jäntti
Varaluottamusmies Heikki Koppala

Tku, Tpe, Ol, KV ja Jns varikot
Luottamusmies Tuomo Pirinen
Varaluottamusmies Esko Anttila

J, H, C ja tukipalvelut
Luottamusmies Petri Heinonen
Varaluottamusmies Eero Pennanen

Diplomi-insinöörit / kaikki yksiköt
Luottamusmies Sakari Pitkämäki
Varaluottamusmies Pentti Kuokkanen

Oy VR-Rata Ab:

Etelä-Suomi
Luottamusmies Kimmo Katajaniemi
Varaluottamusmies Yrjö Kupari

Länsi-Suomi
Luottamusmies Esko Tuominen
Varaluottamusmies Ari Kiiskinen

Itä-Suomi
Luottamusmies Jyri Rämä
Varaluottamusmies Pentti Leskinen

Pohjois-Suomi
Luottamusmies Leo Tuppurainen
Varaluottamusmies Joni Harju

SAKE
Luottamusmies Matti Nyrhinen
Varaluottamusmies Markku Jormalainen

Rrs, KAMA, RE
Luottamusmies Jarno Leivo
Varaluottamusmies Aarno Kinnunen

Diplomi-insinöörit / kaikki yksiköt
Luottamusmies Pekka Toivonen
Varaluottamusmies Risto Parkkila

Corenet Oy:

Luottamusmies Erkki Kallio
Varaluottamusmies Johanna Wäre

Ratahallintokeskus

Luottamusmies Tapio Peltohaka
Varaluottamusmies Markku Pyy

Rautatievirasto

Luottamusmies Pekka Pirttikoski
Varaluottamusmies Mauno Pajunen

Helsingin seudun kehittäminen ja rautatie

Maankäytön kehittämisen Helsingin seudulla on ollut polttava aihe viime vuosien aikana. Keskustelua on käyty kauppakeskusten sijoittamisesta ja pääministeri on tuonut julkisuuteen näkemyksen Helsinkiä ympäröivistä puutarhakaupungeista. Takana on myös virkamiesselvityksiä, kansainvälisiä kilpailuja ja asiantuntijapäätöksiä. Yhtä kaikki tulevaisuuden megatrendit; ilmastonmuutos ja ikääntyminen, ajavat yhdyskuntarakennetta yhä kompaktimpaan suuntaan. Rautatie nousee Helsingin seudulla nykyistä merkittävämpään asemaan, sillä eräs harvoista asioista, joista ollaan yhtä mieltä, on tulevaisuuden tehokas raideliikenneverkko.

Joulukuussa 2007 julkistettiin neljäntoista Helsingin seudun kunnan yhdessä ympäristöministeriön kanssa järjestämän kansainvälisen visiokilpailun tulos. Lähtökohtana oli edellä esitettyjen megatrendien lisäksi Helsingin seudun väkiluvun kasvu 1,3 miljoonasta 2 miljoonaan vuoteen 2050 mennessä. Kilpailutulosten perusteella Helsingin seudun rakenteena näyttää olevan myös jatkossa Helsinki keskeinen sormimalli, tosin kilpailulautakunta painotti verkkomaista rakennetta, jossa säteittäisiä kasvukäytäviä yhdistävät poikittaiset maankäyttökäytävät. Keskisen Uudenmaan näkökulmasta visiotyöt eivät tuoneet juurikaan käänteentekeviä asioita maankäytön suunnittelupöydälle, mutta kilpailun lähtökohdat olivat sen sijaan mielenkiintoiset. Jospa esitetyt tulevaisuuden haasteet hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi, yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi ja uuden väestön määrästä tulisi ottaa todesta.

Esimerkkinä voidaan käyttää Hyvinkään kaupunkia. Kun-

taan muuttaa nykyisen väkiluvun osuuden mukaisesti seudun väestönlisäyksestä siis noin 27 000 asukasta, mikä tasaisena väestönkasvuna olisi hieman alle 700 asukasta vuodessa. Vauhti on noin kaksinkertainen viime vuosien toteumaan nähden, mutta ajatellen seudun historiaa, ei kasvuennustetta voi pitää epärealistisen suurena. Eräänä perusteena ennusteille voisi olla palveluiden turvaaminen Helsingin seudulla. Tämän lisäksi asuinrakentamisen absoluuttista tasoa. Hyvinkään nykyistä omakotitalotonttien tarjontamäärää 75 tonttia/vuosi ei ole mahdollista nostaa väestön kasvua vastaavasti, eikä se sitä paitsi tukisi yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tavoitteita. Ainoa suunta on kasvattaa kerrostalo- ja rivitalorakentamista rautatien vaikutuspiirissä luomalla samalla yhtenäistä yhdyskuntarakennetta, jossa palveluiden tuottaminen on edullista ja julkisen liikenteen järjestäminen ylipäättään mahdollista. Ja samalla voimme pitkälti unohtaa pääministerin puutarhakaupunkiunelmat. Tämä näkökanta varmasti pätee pitkälle myös muissa Helsingin seudun kehyskunnissa.

Uudellamaalla rautatietä riittää, mutta paikallisjunien pyhäntymispaikkoja on kuitenkin rajoitetusti. Asukkaan kannalta rautatie on pelkkä este- ja ympäristöhaitta paitsi aseman kohdalla, jossa radasta on liikkumishyöty. Kysyntämalleissa painotetaan ensisijaisesti alle 1 km ja toissijaisesti alle 2,5 km säteellä rautatieasemasta olevia alueita. Olemassa olevien rautatieasemien läheisyydessä erityisesti pääradan varressa on käytännössä vain rajoitetut mahdollisuudet kasvattaa merkittävästi asuinrakentamisen määrää ja tällöin kysymyksen tulevat lähinnä muutosalueet. Huolimatta rajoituksista ainoa tapa kehittää lyhyellä tähtämellä visioiden mukaista eheytyvää ja raideliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä on lisätä asuinrakentamista olemassa olevien asemien ympäristössä.

Valtiolla on tärkeä osuus Helsingin seudun asemaympäristöjen kehittämisessä, koska valtiolla on useissa kunnissa merkittävää maanomistusta. Kun valtion ja Helsingin seudun kuntien välillä on vastikään laadittu aiesopimus, joka tähtää asuinrakentamisen ja erityisesti vuokra-asuntotuotannon kasvattamiseen, on yllättäen suurin

kädensäntö maasta ollutkin valtion kanssa. Tilanne on kärjistynyt Järvenpäässä, jossa on tehty merkittävä maapoliittinen ennakkopäätös kunnan oikeudesta pakkolunastaa valtion maata. Muiden pääradan kuntien neuvottelut valtion omistamien maiden ostamisesta ovat olleet samaan aikaan jäissä odottaen Järvenpään lunastusmenettelyn ratkaisua, mutta päätöksen synnyttä neuvottelut ovat taas lähteneet käyntiin. Tosin Järvenpään tapauksessa maaoikeus korotti maan hintaa asiantuntijapäätöksen noin 50 %, mikä käytännössä tarkoittaa Helsingin seudulla uutta raakamaan hinnoitteluperustetta ja samalla entistä kalliimpia asumiskustannuksia.

Mikäli väestön kasvu seudulla noudattaa vision mukaista ennustetta, eivät olemassa olevat asemien seudut kauan riitä tyydyttämään maankäytön kehittämisen tarpeita. On valjastettava uusi alueita ja toteutettava ne kokonaisvaltaisella suunnittelulla, jolla taataan riittävä asukasmassa uuden aseman ympäristössä sekä tehokas liityntäliikenne. Oikorata on neitseellisessä rakentamattomassa ympäristössä koko pitkän osuuden Järvenpäästä Lahteen lukuun ot-

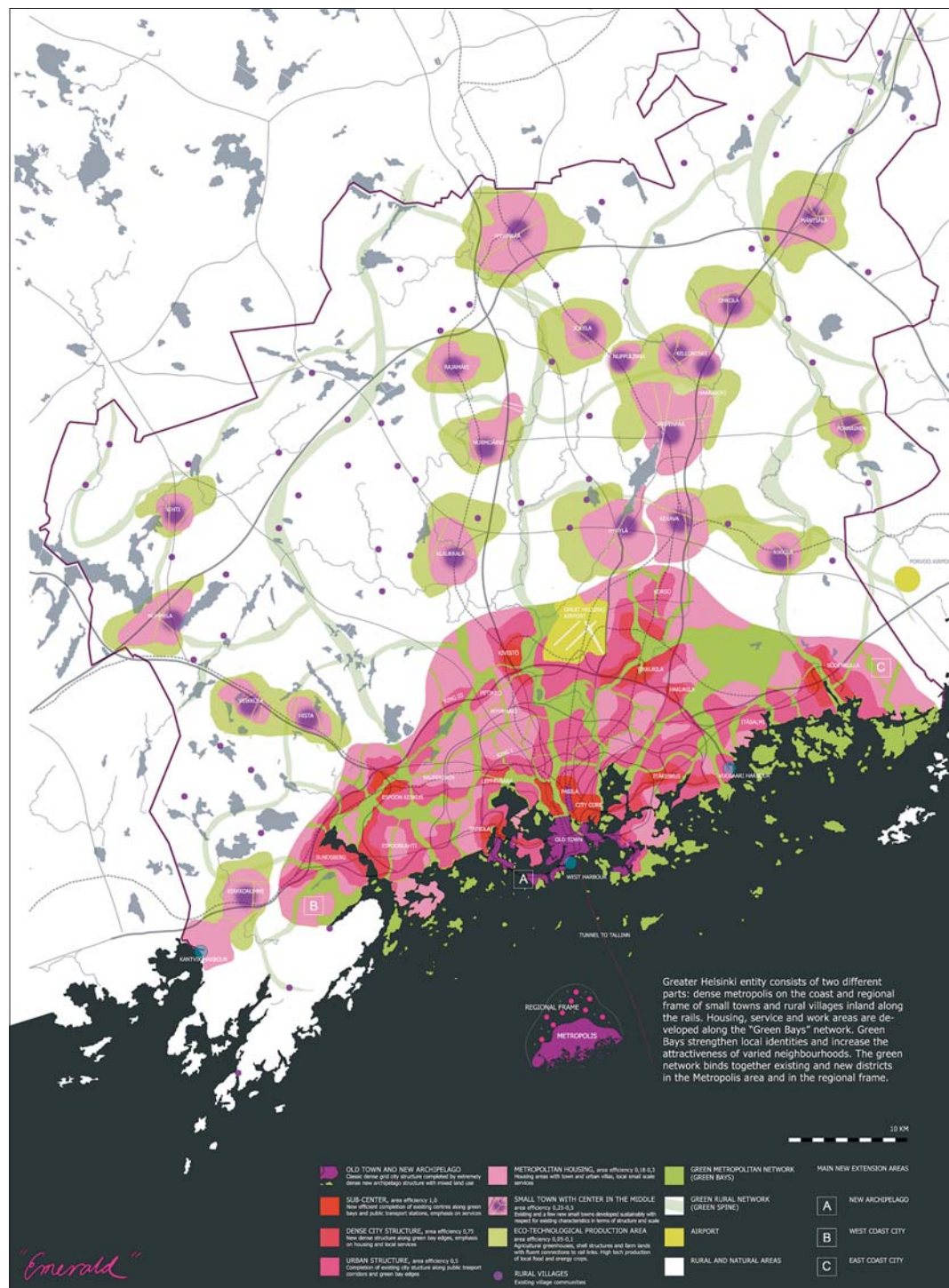


Näkymä lakkautetun Huikon seisakkeen ympäristöstä.

tamatta Mäntsälän asemaa. Ongelmana on kuitenkin moottoritien läheisyys, joka rajoittaa asuinrakentamista radan läheisyydestä. Mikäli radan lähialueita halutaan käyttää hyväksi tulevaisuuden asema paikkoina, rautatien ja moottoritien sijoittaminen samaan maastokäytävään ei ole järkevää.

Pääradan varressa on lukuisia vanhoja asemapaikkoja, jotka lakkautettiin edellisen perusparannuksen yhteydessä. Usean seisakkeen ympäristössä maankäyttö on ollut vaatimatonta, koska erityisesti Järvenpään ja Hyvinkään välinen alue on valtateiden 3 ja 4 välisessä tieverkollisessa tyhjiössä. Onkin todennäköistä, että aiemmin lakkautettuja seisakkeita otetaan tulevaisuudessa käyttöön edellyttäen, että päärataa vai-vaava puutteellinen kapasiteetti hoidetaan kuntoon. Uuden aseman avaaminen lienee jo sinänsä melkoisen työn takana, mutta maankäytön kannalta asiaan liittyy myös teknisiä haasteita. Kun tehokkain raideliikenteen käyttäjien piiri aseman ympärillä on vain 1 km, nykyisellään rata melu- ja värinähaittoineen syö tästä alueesta valtaosan. Insinöörityöteitä todella tarvitaan luomaan sellainen rautatietekniikka, joka mahdollistaa tehokkaan rakentamisen lähelle rautatietä huolimatta kasvavista junanopeuksista ja akselipainoista.

Tulevaisuus tuonee myös uusia ratoja. Lentokenttäradan suunnittelu on jo hyvin pitkällä ja se toteutunee lähivuosien aikana. Uudenmaan kannalta merkittäviä uusia rataosuuksia ovat länsirannikon rataosuus, jolla kytketään Etelä-Sipoon ja Porvoon seutu Helsingin seutuun, sekä erityisesti Keskistä Uttamaata täydentävä Klaukalan rata, jolla yhdistetään vt3 kasvukäytävä luontevasti pääraataan Hyvinkäällä. Uusien ra-



Helsinki Greater vision 2050, voittajaehdotus Emerald.

tojen saaminen Helsingin seudulle on todennäköisempää kuin uusien teiden rakentaminen. Uudet radat voivat synnyttää ympärilleen täysin uusia asuintaajamia mutta luultavasti myös uudet liikekeskukset on tulevaisuudessa kytkettävä raideliikenneverkkoon.

Eräs merkittävä Helsingin seudun tulevaisuutta varjostava asia on tällä hetkellä, miten saadaan tulevaisuuden rakentamisalueet varjeltua hallitsemattomalta hajarakentamiselta. Hajarakentaminen on lisää-

tynyt omakotitontitarjonnan niukkuuden tahdissa. Kriittisiä alueita on sekä olemassa olevien että uusien ratojen varsilla. Tämän asian ratkaisun tarvitaan Helsingin seutua koskeva erityissäännöstö, koska rakentamisoikeuden lainsäädännölliset perusteet on laadittu maatalous-suomen näkökulmasta.

Helsingin seudun rakentamisen asumisen, palveluiden ja työpaikkojen optimaaliseksi toimintaverkostoksi kaikkine tulevaisuuden reunaehtoineen ja niihin liittyvine epävarmuuksineen

edellyttää huippuunsa viritettyä yhteistyötä eri osapuolten välillä. Huolimatta kuntien kaavoitusmonopolista ja siitä seuraavasta ohjausvoimasta Helsingin seudun maankäytön kehittäminen parhaimmalla mahdollisella tavalla edellyttää seudullista pitkäjänteistä toimintaa ja yhtenäistä näkemystä paitsi yhdyskuntarakenteesta myös mm. joukko liikenteen kehittämisestä ja siihen kohdistuvista investoinneista.

Jouni Mattsson
Hyvinkään kaupunki
tekninen johtaja



• Varastonimikkeitä yli 16 000 kpl
• Seal-Jet®-tuotanto: standardi- ja erikois-tiivisteiden valmistus nopealla toimitusajalla

TIIVISTEKESKUS OY
Kone- ja laitetiivisteiden erikoisliike
Mäkituvantie 5 01510 VANTAA
Vaihde: 0207 65 170 Myynti: 0207 65 1070
myynti@tiivistekeskus.fi
www.tiivistekeskus.fi

Parker Store

Meka-Laite

**Koivukummuntie 16
01510 VANTAA
p. 09-7745880**

**Hydrauliikkaa Liittimiä
Pneumatiikkaa Teollisuusletkuja
Letkuja**

www.mekalaite.com

**Päivystys: 040 551209
050 3434867**

OY TAMWARE AB

VALMISTAMME JA
MARKKINOIMME
JOUKKOLIIKENNE-
KALUSTON
RAKENNEOSIA

PÄÄMARKKINA-
ALUEEMME OVAT
EUROOPPA JA AASIA

- OVET
- INFORMAATIOKILVET
- ALIHANKINTA

tamware
MALAX 66100
MALAX (06) 280 2800
FAX (06) 3651 703

KESÄLAHDEN MAANSIIRTO OY

Palokankaantie 20 59800 KESÄLAHTI
Puh. 0207 851 480
Fax (013) 371 341



VARAOSAT TEHTAAN VAIHTOMOOTTORIT UUDET MOOTTORIT HUOLTO

Oy Grönblom Ab, Mekaanikonkatu 6
PL 81, 00811 Helsinki
UUSI puh 010 2868 900, UUSI fax 09 755 6608
sähköposti: deutz@gronblom.fi

GRÖNBLOM 

Palvelutarjonnassamme konsultointi,
suunnittelu, rakennuttaminen ja kunnossa-
pito kasvavat tietotekniikalla vahvistettuna
todelliseksi infran moniosaamiseksi.

Puhelin 020 747 6000 Espoo • Kouvola • Kuopio
Rovaniemi • Tampere • Turku • **www.sito.fi**

SITO

Sitoutuminen kannattaa.



SKSCONNECTO

Varastokatu 10, 05800 Hyvinkää
Puhelin 020 764 63

Lasertie 7, 74200 Vieremä
Puhelin 020 764 7400

vossloh
Switch Systems
Vossloh Cogifer Finland Oy

**Vaihteiden
teräsovat**

Raidepuskimet

Vossloh Cogifer Finland Oy
Telakkatie 18, 25570 TEIJO
Puh. (02) 736 6010
contact@vcfi.vossloh.com

Nimityksiä



TkL, FM Jukka Saarenpää on nimitetty Pöyry CM Oy:n infra-toiminnan johtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.5.2008 alkaen.

Oy Unilink Ab

Lapinrinne 1, 00180 Helsinki Puh. (09) 686 6170
www.unilink.fi

**SPICER GELENKWELLENBAU GmbH
- Nivelakseleita**

HOLDSWORTH - Villaplyyshiä

Faiveley Transport

CAMLOC - Kiinnitystarvikkeita

**Kiviainekset vaativiin kohteisiin
– ja pysyt raiteilla!**



Sertifioitu louhinta- ja murskausurakoitsija

Tiedustelut ja tarjouspyynnöt:

Aluejohtajat

Vienti ja Uusimaa
Petri Ruostetoja
02071 53559

Häme,
Keski- ja Lounais-Suomi,
Juha Arvola
02071 59530

Etelä- ja Pohjois-Karjala,
Savo ja Kymenlaakso
Raimo Vatanen
02071 59205

Pohjanmaa
Lars Lundegård
02071 57859

Pohjois-Suomi
Arto Pyhtinen
02071 59044

Louhinta
Ismo Kivimäki
02071 59413



**LEMMINKÄINEN
INFRA**

**Lemminkäinen Infra Oy
Kiviainestoiminta**

Esterinportti 2
00240 Helsinki
puh. 02071 5000
fax 02071 54141
www.lemminkainen.fi

LEMMINKÄINEN-KONSERNI

Rautatietekniikka

**Answers
for a world
of mobility**

**ALGOL
TECHNICS**
www.algoltechnics.com

KNORR-BREMSE
www.knorr-bremse.com

Vahvaa osaamista



LUOTETTAVAA LIIKENTENOJJAUSTA

Mipron rautatiejärjestelmillä.

Lue lisää [www-sivuiltamme osoitteessa www.mipro.fi](http://www.sivuiltamme osoitteessa www.mipro.fi)

MIPRO OY Kunnanmäki 9, 50600 Mikkeli Puhelin: (015) 200 11 - Faksi: (015) 200 1333

MIPRO

Transportation Systems



Turvalaitteet | Kauko-ohjaus | Käytönvalvonta | Sähköistys | Kalusto

Siemens Osakeyhtiö
Transportation Systems
PL 60, 02601 ESPOO
Puh. 010 511 5151

www.siemens.fi

SIEMENS