

Rautatie-

2/2007

tekniikka

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry

*Rautatietekniikan johtava
ammattijulkaisu*



Tässä numerossa:

Uusi nopeusennätys 574,8 km/h

**Tampereen matkakeskustunneli
parantaa aseman palvelutasoa**



Monipuolinen ja luotettava kumppani

Kallio- ja pohjarakentamisen
edelläkävijä ja erikoisosaaja

**Monipuolisten maa-, vesi- ja
insinöörirakennuskohteiden**
luotettava kokonaistoteuttaja

*Kaikki, mikä on tekemisen arvoista,
kannattaa tehdä hyvin!*



LEMCON
INFRA

Esterinportti 2, 00240 HELSINKI
puh. 02071 5001
fax 02071 51301

LEMMINKÄINEN-KONSERNI

RATAPÖLKYT OVAT YKSI VAHVUUTEMME *Kaikille raiteille!*



Radan rakentamiseen

- tasoylikäytäväelementit
- ratapölkkyt
- paalut
- kaapelikanava-, silta- ja
laiturielementit
- ympäristöbetoni-
tuotteet
- valmisbetonit



Lujabetoni
VAHVA BETONIOSAAJA

Siilinjärvi
p. (017) 404 111



www.lujabetoni.fi/ratapolkkyt

PARMA
Parasta Rakentajalle

**Infra-
rakentamiseen**

- Laaja betonialan kokemus
- Valtakunnallinen tehdasverkosto
- Osaava henkilökunta
- Luotettava yhteistyökumppani

Parma Oy
Infrarakentaminen
PL 95, 30101 Forssa
Puhelin 0205 77 5500

www.parma.fi

Oy VR-Rata Ab Sähköasennuskeskus

- * sähkö- ja turvalaitteet
- * erikoisalueena rautatietekninen osaaminen ja liikennetekniikka
- * oman työn varmennusoikeus, laatusertifikaatti ISO 9001:2000 sekä ympäristösertifikaatti ISO 14001:1996

PL 68 (Kerkkolankatu 32), 05801 Hyvinkää
Puh. 0307 25 012, Fax 0307 25 002
sahkoasennuskeskus@vr.fi
www.vr-rata.fi

VR

Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	5
Yhteisen työpaikan työturvallisuus haasteena - Helsingin varikon muutokset pistävät Matti Tainan mielteliääksi	6-7
Maailmalla tapahtuu	8-11
Alstom kehitti maailman nopeimman junan: Uusi nopeusennätys 574,8 km tunnissa	12-13
Sr2-veturien nopeuden nosto 200 km/h	14-15
Liikkuvat ihmiset, kehittyvä kaupunki - Joukkoliikenteen maailmankongressi ja näyttely pidettiin Helsingissä	16-17
Rautatievirasto toiminut reilun puoli vuotta: Ylijohtaja Kari Alppivuorelle rautatieliikenteen turvallisuus tärkeää	18-19
Oy Karelian Trains Ltd:n johdossa on suomalainen	19
Ajankohtaista Ratahallintokeskuksesta: Uusi ratayhteys henkilöliikenteelle Helsingistä Pietariin selvityksen kohteeksi	20
Kotimaassa tapahtuu	22-25
Liikennepoliittisen selonteon valmistelu käyntiin	26
Autoilijoilta vaaditaan tarkkaavaisuutta tasoristeyksissä - onnettomuudet sattuvat usein tutuuksissa risteyksissä	26
Ajankohtaisia työmarkkina-asioita	28-29
Perinteiset RTL:n luottamusmiesspäivät Lahdessa ...	29
Puheenjohtajan palsta	30-31
RTL:n edustajakokous luotasi tulevaisuuteen - Martti Ronkolle liiton ansioviiri	32
Pääjohtaja H. Roosin säätiö avustaa nyt myös vakavissa työtapaturmissa	33
Tampereen matkakeskustunneli parantaa aseman palvelutasoa	36-37
Innorail-rautatiepalveluiden yhteistyöverkosto Kouvolaassa	38-39
Ansaldo raivaa tietä uudelle rautatiestandardille Suomessa	40-42

(Kannen pääkuva: Alstom)

RautatieTEKNIikka N:o 2/2007

19. vsk ISSN 1237-1513

Julkaisija

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry

Päätoimittaja

Hannu Saarinen

Puh. 040 537 8080

toimitus@rautatietekniikka.fi

Aikakauslehtien liiton jäsen

Painopaikka: Kainuun Sanomat Oy, Kajaani 2007

Toimittajat:

Juha Kansonen

Sirkka Wecksten

Matti Maijala

Tapio Peltohaka

Osoite:

PL 23

00601 Helsinki

Ilmoitukset:

Seppo Saarnisalo

Puh/fax (09) 794 406

040 547 7355

PL 23, 00601 Helsinki

Talous:

Erkki Kallio

Sivunvalmistus: Kustannus Oy Puolangan DTP, Puolanka-lehti



**VARAOSAT
TEHTAAN VAIHTOMOOTTORIT
UUDET MOOTTORIT
HUOLTO**

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

GRÖNBLOM

**HoviElämää
VUOKATISSA JA
YLLÄKSELLÄ**
www.vuokatinhovi.fi

**Viihdy ja virkisty VR:läinen! Edullista lomailua
ja harrasteita kesäksi vain Sinulle ja
perheellesi! Käytä edut hyödyksesi.**

PERHEPAKETTI VR: läisille 71,50 €/vrk
Hinta sis. majoituksen Säätiön tuella
Vuokatinhoviin saunallisessa loma-asunnossa
(max 2 aikuista ja 1-3 alle 14 v. lasta) ja
aamiaisen sekä kuntosalin vapaan käytön.
Hinta voimassa 9.7.2007 - 31.8.2007 ja
koskee vain uusia varauksia.
Mainitse varatessasi viite VRPerhe.

YLLÄKSEN TARJOUSVIIKOT
Ylläksen tarjousviikot 18 - 35 ja 40 - 45.
92 m²/ 8 hlöä 235,95 €/3vrk. Lisävrk 61,75 €
69 m²/ 7 hlöä 187,85 €/3vrk. Lisävrk 48,75 €
52 m²/ 6 hlöä 148,85 €/3vrk. Lisävrk 42,25 €
Ylläksen varaukset Vuokatinhovista.

**Muista myös 3 vrk puolihoitolomat,
lavatanssipaketti ja edulliset harrasteet!**

Vuokatin Hovi
www.vuokatinhovi.fi

Edut vain VR:läisille
ja muille etuun
oikeutetuille.

Puh. 08 669 8111, fax 08 669 8100,
e-mail: myynti@vuokatinhovi.fi
Vuokatinhovintie 15, 88610 VUOKATTI



Rataturva I - eikä siinä kaikki

Proxion Oy on Rautatieviraston hyväksymä koulutuslaitos
rautatiejärjestelmien työ- ja liikenneturvallisuuskoulutuksiin.

Tuotamme yhteistyökumppaneillemme RHK:n viimeisimmät
vaatimukset täyttävää työturvallisuuskoulutusta.

Proxion Oy - Riippumaton ja vahva osaaja!

Toimipisteemme sijaitsevat Pieksämäen keskustassa sekä
Espoon Leppävaarassa, hankkeet
ympäri Suomen.

www.proxion.fi



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

Hannu Saarinen

Rautatieliikenteen lisääminen hillitsee ilmastonmuutosta



Tämän hetken ympäristöuhkista eräs vakavimmista on ilmastonmuutos. Sen torjumiseksi ja hidastamiseksi tulee tehdä kaikki mahdollinen. Osasy syy ilmastonmuutokseen on kasvihuonekaasupäästöillä.

Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 20 %. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut tavoitteeksi, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2010 eivät ylitä Kioton sopimuksen vertailuvuoden 1990 tasoa. Vuonna 2004 liikenteen päästöjen arvioitiin ylittävän tavoitteen 5 %:lla.

Selvästi tiedetään, että rautatieliikenteen lisääntyminen hillitsee ilmastonmuutosta. Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteen saavuttaminen edellyttää energiatehokkaiden liikennemuotojen, kuten raideliikenteen edistämistä.

Myös tasavallan presidentti Tarja Halonen muistutti Helsingissä pidetyn "Public Transport: Moving People, Moving Cities" –maailmankongressin tervehdyspuheessaan uhkaavasta ilmastomuutoksesta. Halosen mukaan ihminen voi myös omalla käytäytymisellään lieventää tai jopa pysäyttää tämän pelottavan muutoksen.

Liikenne on eräs nopeimmin kasvava päästölähde. Keskeisenä syynä tähän on lisääntyvä autojen käyttö ja lentoliikenne. Halonen korostikin, että toimiva ja hyvin järjestetty joukkoliikenne antaa ihmiselle valinnan mahdollisuuden. Joukkoliikenne voi tehokkaasti korvata yksityisautoilua ja sitä kautta vähentää päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Rautatieliikenne tunnustetaan yleisesti ympäristöystävälliseksi. Rautatieliikenne käyttää energiaa

tehokkaasti verrattuna muihin liikennemuotoihin. Sen osuus kotimaan liikenteen energiankulutuksesta on noin 2,5 %, samalla kun tavaraliikenteessä rautateiden markkinaosuus on noin 25 % ja henkilöliikenteessä noin 5 %.

Tiedetään, että nykyisin myös ympäristötekijät alkavat vaikuttamaan asiakkaiden valintoihin. Tämä osaltaan näkyy junan suosiossa matkustajien ja tavarankuljettajana.

Rautatieliikenteen kehittäminen vaatii myös yhteiskunnan panostusta. Vaikka liikenneministeri Anu Vehviläinen uutena ministerinä antoi ymmärtää, ettei hallitus lähde purkamaan jo tehtyjä ratkaisuja, niin kuinka kävikään? Toukokuun lopulla hallitus sopi valtioneuvoston menokehyksistä vaalikauden ajaksi siten, että Kehäradan suunnittelua jatketaan, mutta suhdannetilanteesta johtuen sen rakentaminen alkaakin vasta 2009. Tämäkään ei toteudu, ellei radalle anneta riittävästi suunnittelurahoja. Uusi hallitus luo näin liikennepoliittista linjaansa. Miten on tulkittavissa hallituksen suhtautuminen Kehäradan aloituksen siirtämiseen? Herää kysymys, onko hallitus muuttamassa viime vuosien suuntaa.

Lopullisesti liikenneväylähankkeista päättää eduskunta. Se käsittelee tie- ja ratainvestointeja budjetikäsittelyn sekä tulevan liikennepoliittisen selonteon yhteydessä. Toivottavasti eduskunta tietää, mitä tekee, sillä niin raideliikenteen kuin ympäristömme kehittäminen ovat kiireellisiä asioita.

Yhteisen työpaikan työturvallisuus haasteena

Helsingin varikon muutokset pistävät Matti Tainan miettelääksi



Helsingin varikolla on käynnissä suuri perusparannustyö

Kun Matti Taina aloitti vuoden 2006 alussa Helsingin varikon työ-

suojelupäällikkönä, hän tiesi, että varikolla ja sen 60 hehtaarin alueelle tulee lähivuo-

sina suuria muutoksia. Alueelle rakennettavat uudet vaunuhallit ja ratojen perusparannus nielevät 150 miljoonaa euroa.

-Tällä rahalla alueelle rakennetaan uusi huoltohalli Pendolinoille, huoltotasoja, lisäksi ratapihalle tulee uusi asetinlaite, ratapihan painumat oikaistaan ja valaisinpylväitä lisätään, luettelee Taina projektia.

-Samaan aikaan on kuitenkin hoidettava normaali junaliikenne ja kaluston huolto- ja korjaustoiminta turvallisesti ja aikataulujen mukaisesti. Tämä pistääkin henkilökunnan koviin. Yhteistyö eri alueella toimivien yritysten kanssa toimii hyvin.

Rakennustyömaan osalta pidämme kahden-kolmen viikon välein turvallisuuskoukkuja, joissa käsittelemme niin työturvallisuuteen kuin muuhunkin turvallisuuteen liittyviä asioita. Lisäksi meillä on muutaman kerran vuodessa ISS:n kanssa turvallisuusasioita palaveri.

Varikon alueella työturvallisuuslain tarkoittama yhteinen työpaikka toteutuu ja varikko on lain tarkoittama pääasiallista määräysvaltaa käyttävä työnantajana. Taina kertoo, että varikon rakennustyömaa suunniteltiin yhteistyössä ja sovittiin, miten rakennustyömaan autoliikenne alueella hoidetaan.



Työsuojelupäällikkö Matti Taina esittelee uuden pendolinohallin rakennustyömaata

-Lisäksi olemme lähes päivittäin yhteydessä rakennusprojektien kanssa.

Alueen valvonta ongelmana

Varikon alueella toimii tällä hetkellä varikon oman noin 450 henkilön lisäksi yli 500 muiden yritysten työntekijää. On todettu, että työntekijäkunnasta löytyy noin parikymmentä eri kansallisuutta omaavaa henkilöä.

Varikkoalue on aitaamaton, joten sen valvonta on vaikeaa. Eri toimijat pääsevät alueelle niin, ettei varikon esimiehet välttämättä tiedä, ketä milloinkin alueella toimii. Kun ratapihalla on noin 60 kilometriä raiteita, työturvallisuuteen on panostettava.

-Alueen aitaamattomuus on suuri ongelma, mutta se poistuu muutaman vuoden sisällä kun saamme aidan varikon ympärille. Tällä hetkellä eteläpäässä alueen kumipyöräliikennettä ohjaa puolipuumilaitos ja pohjoispäässä liikennettä ohjaa turvamies.

Koulutus antoi pohjan työsuojelupäällikkötehtäviin

Tainan perehdytys työsuojelupäällikön tehtävään hoidettiin erimaisen hyvin. Varikon edellinen työsuojelupäällikkö Matti Kivelä antoi tietonsa ja kokemuksensa, ennen kuin Taina aloitti tehtävässä. Perehdytyksen jälkeen hän suoritti Tampereella Työterveyslaitoksen järjestämän työsuojelupäällikkökurssin.

-Kurssi liittyy osana turvallisuustutkintoon, jota olen suorittamassa. Tavoitteeni on, että tutkinto tulee suoritettua ensi vuoden syksyyn mennessä.

Matti Tainalla on pitkä rautatieura takanaan. Hänen tiensä on kulkenut Pasilan Konepajan konepajakoulun (1976) sähköasentajatutkinnon kautta varikolle.

-Minulle on työturvallisuusasiat entuudestaan tuttuja, sillä toimin Pasilassa pari vuotta työsuojeluvaltuutettuna. Koulutus oli kuitenkin erittäin hyvää, sillä sain muun muassa päivitettyä tietoni hiljattain muuttuneesta työturvallisuuslainsäädännöstä.

Järjestöelämään Matti

Taina tutustui toimiessaan niin Pasilassa kuin Ilmalan varikolla päälähtöasemien johtajaksi.

-Olen aina pitänyt haasteellisista tehtävistä ja asioiden kuntoon laittamisesta. Työturvallisuustyö on yhteistoimintaa ihmisten kanssa ja se on myös haasteellista.

Asenteisiin vaikuttamista

Siitä kun Matti Taina aloitti työsuojelupäällikkönä, ovat asenteet varikolla työturvallisuuteen kehittyneet myönteiseen suuntaan. Alkuvuoden työtapaturmien määrä on laskenut huomattavasti verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan.

-Ihmiset ottavat asioita esille ja on herännyt yleinen asioiden kehittämisen tarve. Parantamisen varaakin löytyy. Sillä "veteraanien" joukossa on joitakin yksilöitä, joille on muodostunut työkäytäntöjä, jotka ovat ristiriidassa turvallisuusajattelun kanssa.

Matti Taina muistuttaa, että kun asenteita muokataan, ollaan pitkälti ihmisten kanssa tekemisissä. Asennemuutos vie pitkän ajan ja se on jatkuvaa toimintaa.

-Meille on jokin verran rekrytoitu uutta henkilökuntaa. Olen huomannut, että uudet henkilöt ovat avoimempia ja aktiivisia myös turvallisuuskysymyksissä, heidän kanssaan yhteistyö sujuu luontevasti.

Varikolla on toteutettu jo muutaman vuoden turvallisuuteen liittyvien "läheltäpiti" tapausten kirjaamista. Alkuun ilmoitusten määrä kasvoi, mutta nyt määrässä tapahtunut tasaantumista.

-Tulemme kesälomien jälkeen aloittamaan jälleen kampanjan, jossa ilmoitusmenettelyn tärkeys korostuu. Toisena ennakoivan turvallisuustoiminnan muotona meillä on käytössä varikon yleinen noin neljän tunnin mittainen yleinen turvallisuuskoulutus.

-Kaikilta varikkoalueella työskenteleviltä vaadimme

tämän koulutuksen suorittamisen. Se sisältää sekä teorioosuuden että tutustumisen varikkoalueen riskitehtäviin. Lisäksi koulutukseen liittyy 22 vaihtoehtokysymystä sisältävä lopputentti, joihin on puoleen vastattava oikein, jotta koulutus hyväksytään. Tentti samalla testaa, ymmärtääkö muun kansallisuuden omaava henkilö riittävästi suomen kieltä, jotta ymmärtää annettuja ohjeita ja määräyksiä.

Tulevaisuudessa on tarkoitus samaa koulutusohjelmaa levittää myös muille varikoille, siten, että niissä paikalliset olosuhteet huomioidaan.

Työsuojelupäällikkö on linjaorganisaation tuki

Taina on yrittänyt luoda varikolle toimintamallin, jossa työsuojelupäällikkö on asiantuntija ja linjaorganisaation tukija. Toisena tärkeänä työsuojelupäällikön tehtävänä hän kokee yhteistoiminnan järjestämisen eri osapuolien kesken.

-Tavoitteeni on, että linjaorganisaation eri toimijat ovat työturvallisuusasioissa sen käytännön toteuttajia. Eli työsuojelupäällikkö on asiantuntijana mukana ja tarvittaessa auttamassa eri tilanteissa.

Työsuojelupäällikön tehtäviin kuuluu yhteistyö alueella toimivien eri osapuolien kanssa ja jatkuva tiedottaminen turvallisuusasioissa yhteistyössä mm. varikon tehdaspalvelun kanssa.

-Toivoisin, että minut koeataan täällä yhteishengen ja yhteisen turvallisuusajattelun luojana. Mielestäni aikaisemmin työturvallisuus on koettu osittain erilliseksi asiaksi, vaikka sen pitää olla jokaisen, niin työntekijän kuin esimiehen normaalia, jokapäiväistä toimintaa.



Myös varikon vanhoille työntekijöille tullaan kesälomien jälkeen antamaan turvallisuuskoulutusta, lupaa Matti Taina.

MAAILMALLA TAPAHTUU

Toimittanut:
DI Tapio Peltohaka



Nopeuden maailmanennätys 574,8 km/h tehtiin kuvassa olevalla junalla (kuva: SNCF).



RUOTSI

Suuri tunneliurakka suomalaisille

Lemminkäisen tytäryhtiö Lemcon Oy on onnistunut saamaan 54 miljoonan euron tunneliurakan Ruotsista. Tilaajana on Ruotsin rautateiden Banverketin Mellersta Banregionen. Sopimus koskee Härnösandin ja Vedan väliselle rataosuudelle rakennettavaa 4,5 kilometrin pituista Krogsbergin rautatietunnelia.

RANSKA

Maailmanennätys 574,8 km/h

Perinteisillä kiskoilla varustettujen ratojen nopeuden maailmanennätys parani viime huhtikuussa reilusti, kun Ranskan rautateiden (SNCF) ja Alstomin yhteistyönä juna saavutti nopeuden 574,8 km/h. Ennätys tehtiin kolmevaunuaisella TGV Duplex -tyypin junalla.

V150-koejunassa oli vauhtin lisäksi kaksi 25000 hevosvoiman veturia ja taval-

lista suuremmat pyörät. Junan koeosuuden pituus oli 73 kilometriä, jossa nopeus suurimmillaan merkitsi siis 160 metrin matkan taitumista yhdessä sekunnissa. Vanha ennätys 515,3 km/h oli saavutettu jo vuonna 1990. Jo viime helmikuussa päästiin epävirallisessa ennätyskokeessa 553 km/h nopeuteen.

Nopeustestit on tehty uudella Pariisi – Strassburg suurnopeusradalla, jonka ensimmäinen osuus avataan ennen kesää 320 km/h nopeudelle.

Oli aika lähellä, ettei saavutettu kaikkien junatyypin maailmanennätystä, joka on Maglev-magneettileijuntatekniikkaan perustuvalla junalla 581 km/h ja tehty Japanissa vuonna 2003. Saksa päästiin perinteisellä tekniikalla ICE-V-junalla 406,9 km/h nopeuteen vuonna 1988.

Suurnopeusratojen rakentaminen jatkuu

Suurnopeusradan (TGV) rakentaminen välille Tours-Bordeaux (303 km) meni askeleen eteenpäin, kun Ranskan liikenneministeriö ja rautainfrasta vastaava French Rail Network (RFF) allekirjoittivat asiaa koske-

van dokumentin kuluvan vuoden alkupuolella.

Rata tullaan toteuttamaan kahdessa vaiheessa. Eteläisen, 121 kilometrin pituinen Bordeaux-Angoulême osuus sai jo vuonna 2006 ns. julkisen hyväksynnän ja yksityiskohtainen suunnittelu on käynnissä. Rakentaminen alkanee vuonna 2008, jolloin rata voitaisiin avata liikenteelle 2013. Toisen rataosuuden rakentaminen voisi alkaa vuonna 2011.

Ensimmäisen vaiheen käyttöönotto lyhentäisi Pariisi-Bordeaux matka-ajan kolmesta tunnista kahteen tuntiin 35 minuuttiin. Molempien rataosien ollessa valmis, matka-aika lyhentyisi 20 minuuttia lisää. Rata saat- ta olla ensimmäinen, joka Ranskassa toteutetaan osin yksityisrahoituksella (public-private-partnership = PPP) valtion rahoitusosuuden kokonaiskustannuksista ollessa 50 %.

SAKSA

Rautatie varastettiin

Vanha venäläinen sanonta "Rautatiet on rakennettu varastettaviksi" toteutui sananmukaisesti Marburgin

käräjäoikeudessa, kun kolme venäläistä tuomittiin rautatien varastamisesta.

Miehet esiintyivät Niederrwalgernin ja Lohran välillä Saksan rautateiden Deutsche Bahnin (DB) työntekijöinä ja rullasivat parempaan talteen neljä kilometriä käytöstä poistettua rataa. Saaliistaan romurautana myydessään miehet ehtivät tienata ennen virkavallan väliintuloa 100 000 euroa.

Koko saaliin arvo olisi ollut 170 000 euroa, mutta valpas paikkakuntalainen tarkisti DB:ltä miesten esittämät selitykset ja "projekti" keskeytyi.

ITALIA

Suuri veturikauppa

Italian kansallinen rautatieoperaattori Trenitalia on tilannut Bombardierilta 150 kpl E464-tyyppisiä sähkövetureita. Tilauksen arvo on 368 miljoonaa euroa. Veturien toimitukset alkavat helmikuussa 2008 ja jatkuvat aina maaliskuuhun 2010.

Veturien teho on 3,5 MW ja nopeus 160 km/h. Trenitalia on jo aiemmin tilannut 538 kpl tyyppin E464s-vetureita Bombardierilta, joista 350 on jo käytössä. Veturit liikennöivät paikallisliik-

MAAILMALLA TAPAHTUU

teessä Italian 3kV dc sähkö-rataverkolla.

BRITANNIA

Vakavan rautatie-onnettomuuden syyt alkavat olla selvillä

Viime helmikuussa tapahtuneen Lontoo – Glasgow matkustajajunan suistuminen Grayriggissä 152 km/h nopeudessa on nyt saatu tutkittua. Kyseessä oli Pendolino-typin juna, ja onnettomuudessa kuoli yksi matkustaja, sekä 22 vietiin loukkaantuneina sairaalaan.

Junan kaikki yhdeksän vaunua lensivät pitkin ratapenkkaa. Vaunut kestivät yllättävän hyvin suistumisen ilman merkittäviä muodonmuutoksia. Suistuminen tapahtui vaihteessa, jonka kunnossa oli vakavia puutteita. Vaihteen kielen kääntävässä rakenteessa on kolme kiskot yhdistävää tankoa, joista yksi tanko puuttui kokonaan ja kahdesta muusta puuttui pultteja, joita sittemmin löytyi radan alusrakenteesta. Kun vaihteen kieli ei asettunut asianmukaisesti toista kiskoa vasten tapahtui suistuminen.

Onnettomuus aiheutti suuret rata- ja turvalaitteisiin, ajojohtoon ja rataluisiin kohdistuneet kunnostustyöt niin, että rata voitiin avata liikenteelle vasta 17 päivän kuluttua onnettomuudesta.

Pääsyy onnettomuuteen oli vakava laiminlyönti radan tarkastuksessa. Viisi päivää ennen onnettomuutta oli ohjelmoitu tarkastus, jota ei kuitenkaan ollut suoritettu. Kaksi päivää ennen onnettomuutta oli suoritettu ajo tarkastusvaunulla, joka mittasi raidegeometriaa ja



Junan suistuminen Grayriggissä aiheutti suuret vauriot myös rautatiepenkkaan. Kuvassa työmaa viimeistelyvaiheessa (kuva: NR).

kuvasi videokuvaa raiteesta. Tässä tarkastuksessa ei kuitenkaan tutkittu reaaliaikaisesti vaihteiden kielten kuntoa. Vaihteen kielessä oli näkyvissä vaurioita, jotka olivat tapahtuneet jo ennen onnettomuutta, joten ongelma oli jossain muodossa ollut olemassa jo jonkin aikaa ennen suistumistakin.

Network Railin vikatiedostoista ei löytynyt mitään tietoa kyseisen vaihteen vioista. Ammattitaitoinen visuaalinen tarkastus olisi aivan helposti paljastanut vaihteessa olleet viat. Onnettomuuden jälkeen tehtiin laaja operaatio muiden vaihteiden tarkastuksessa. Kolmen päivän kuluttua oli tarkastettu 938 vaihteenkieltä, mutta kriittisiä ongelmia ei löytynyt.

ITÄVALTA

Itävallan rautatiet uudistaa tavaravaununsa

Itävallan rautateiden (ÖBB) tavaraliikennettä hoitava osasto Rail Cargo Austria

(RCA) on julkistanut suunnitelmansa 400 miljoonan euron investoinneista tavaravaunustonsa, joka tapahtuu neljän seuraavan vuoden aikana.

Yhtiön kaikkien aikojen suurimassa investointiohjelmassa tilataan 5100 tavaravaunua vuoteen 2011 mennessä. Tarkoitus on vastata rahtiliikenteen kasvavaan kysyntään ja korvata käyttöikänsä loppupäässä oleva vaunukanta. Em. vaunujen lisäksi tullaan 1500 vaunua hankkimaan liisaus-sopimuksilla.

UNKARI

Kannattavuutta haetaan ratoja sulkemalla

Unkarin hallitus aikoo sulkea liikenteeltä 14 rataosaa säästääkseen 16 miljoonaa euroa. Tarkoitus on korvata junat busseilla niillä rataosilla, joissa aikataulut saadaan sovitettua junien mukaisiksi.

VENÄJÄ

Hääjuna Pietari-Moskova

Venäläinen rautatieyhtiö on ottanut käyttöön erikoisjunan Pietarin ja Moskovan välille, jossa voidaan järjestää vihkiminen ja häiden jälkeiset juhlat. Varustuksena junassa on kaksi ravintola-vaunua, erikoisvaunu juhlien järjestämiseen, henkilökunnan vaunu ja lisäksi vielä tietenkin kappelivaunu itse vihkitöiden suorittamiseen.

Juna ei liene aivan halvimmasta päästä oleva hääratkaisu, mutta se voinee samalla korvata häämatkan, jolloin kustannukset tasaantuvat.

Venäjällä tutkittu tunnelin rakentamista Alaskaan

Venäläinen rakentajakonsernio, jonka rahoittajana on mm. venäläisiä sähkö-, rautatie- ja putkiyhtiöitä on kertonut aikomuksistaan rakentaa niin sanotun TKM-World Link-yhteyden Beringin salmen alitse Yhdysvaltain pohjoisimpaan osavaltioon Alaskaan. Tämä olisi toteutuessaan maailman pisin liikennetunneli pituudeltaan 103 kilometriä eli noin tuplasti Kanaalitunnelin pituinen.

Tunneliin on kaavailtu nopeaa rautatieyhteyttä, maantietä ja kaasua sekä öljyputkia. Kustannusarvio on 7,4 - 9 miljardin euron paikkeilla ja toteuttaminen kestäisi 10 - 15 vuotta. Hanke on kuitenkin vain osa suurempaa ja välttämätöntä 6000 kilometrin pituista Siperian yhdistävää liikennekäytävää, jonka kustannukset ovat peräti noin 50 miljardia euroa. Aika näyttää

MAAILMALLA TAPAHTUU

onko hanke liian optimistinen ja löytyykö riittävä rahoitus.

Lentokenttäradan rakentaminen on aloitettu

Venäjän rautatiet on aloittanut Moskovan Sheremetyevon lentokentän terminaalisiin 1 ja 2 keskustasta kulkevan lentokenttäradan rakentamisen. Kahdeksan kilometrin pituinen rata sähköistetään, ja radan valmistuttua matka-aika Moskovan Savoyolovskyn asemalta tulee olemaan 30 minuuttia.

SAUDI-ARABIA

Kiinnostus Saudi-Arabian suurnopeusradan rakentamiseen merkittävää

Seitsemän konsortiota on jättänyt tarjouksensa Medinan, Jeddän ja Mekän yhdistävän 450 kilometrin pituisen suurnopeusradan rakentamisesta ja liikenteen hoitamisesta. Yhtiöitä on Euroopasta, Venäjältä, Australiasta, Kiinasta ja Japanista mutta yhtiöiden nimiä ei ole haluttu julkistaa.



Saudi Arabia aikoo yhdistää suurnopeusradalla Jeddän, Mekän ja Medinan (kuva: SRO).



Iranin rautatiekartta (kuva: RAI).

Rataosa Mekasta Jeddään (80 km) tulee olemaan kaksiraiteinen, kun taas Jeddä – Medina väli tulee olemaan yksiraiteinen. Uusi rata sähköistetään ja sen maksimi pituuskaltevuus tulee olemaan 3,5 %. Radan rakentamisen on arvioitu kestävän 4 vuotta siitä kun urakkasopimus on allekirjoitettu.

IRAN

Suurnopeusradan rakentaminen on aloitettu

Iran on tämän vuoden alkupuolella aloittanut ensimmäisen suurnopeusratansa rakentamisen. Kaksiraiteinen ja 240 kilometriä pitkä rata tulee yhdistämään Qomin ja Esfahanin valmistumisvuoden ollessa 2011. Rata yhdistetään myös nykyiseen 174 kilometriä pitkään Qom-Teheran rataan, joka kunnostetaan 200 km/h

nopeudelle. Suurnopeusradalla nopeus tulee olemaan joko 250 km/h tai 270 km/h. Matka-aika olisi silloin 2 tuntia 5 min. tai 1 tunti 46 min. Radan liikennöimiseen tarvitaan 22-24 sähköjunaa.

Iranian Islamic Republic Railways (RAI) on arvioinut rataa käyttävän noin 10 miljoonaa matkustajaa vuodessa. RAI suunnittelee myös sähköistävänsä 926 km pituisen Teheran-Mashad pääradan, jossa perusrakennuksen jälkeen voitaisiin ajaa 200 km/h.

KIINA

GSM-R järjestelmä tilataan Euroopasta

Nokia Siemens Networks on ilmoittanut rakentavansa rautateiden ammattiviestintään tarkoitettua GSM-R –järjestelmän Kiinaan Wuhanin ja Kantonin välille. Rataosuuden pituus on 968 kilo-

metriä ja projekti on alansa suurin Kiinassa. Tilauksen allekirjoitti alunperin Siemens Communications. Siemensin järjestelmät ovat käytössä 17 maassa ja ne kattavat 50 000 ratakilometriä.

Tiibetin rataa jatketaan

Viime vuonna Kiinan Golmudusta Tiibetin pääkaupunkiin Lhasaan valmistuneen radan jatkokaavavaihe on käynnissä. Hallitus on ilmoittanut, että Lhasasta rakennetaan edelleen yhteys (253 km) Tiibetin toiseksi suurimpaan maakuntaan Xigazeen, joka sijaitsee Lhasasta itään. Alustava suunnittelu aloitettiin jo vuonna 2002 ja linjauksen yksityiskohtainen suunnittelu on viime aikoina ollut käynnissä. Rakentaminen voitaneen aloittaa jo tänä vuonna. Radan nopeustavoitteena on 120 km/h ja rahtiliikenteessä kapasiteetiksi tavoitellaan 7-10 miljoonaa tonnia vuodessa.

Tiibettiin rakennettua radan suosio on ollut sekä tavara- että matkustajaliikenteessä suuri. Rata kulkee ainutlaatuisissa olosuhteissa niin ilmastosta kuin maisemankin suhteen, mikä on luonut otolliset olosuhteet elämys- ja turismille. "Maailman katolla" käyvän radan korkein piste on Tanggulan solassa 5030 metrissä, jossa monet matkustajat tarvitsevat jo lisäsahapaa junan laitteistosta.

Peking – Shanghai suurnopeusradan rakentaminen alkamassa

Kiinan rautatieministeri on ilmoittanut, että suurnopeusradan rakentaminen Pekingin ja Shanghain välille

MAAILMALLA TAPAHTUU

alkaa tänä vuonna, jolloin rata voisi valmistua vuonna 2010.

Radan rakentamisen piti itse asiassa alkaa jo viime vuonna, mutta kustannusarvion kasvu 50%:lla aiheutti hankkeen lykkäämisen. Uusi kustannusarvio on nyt 19,5 miljardia euroa (200 miljardia yania). Rata tullaan rakentamaan 350 km/h nopeudelle, jolloin nykyinen 9 tunnin matka-aika pienenee 5 tuntiin.

Kasvu rautateillä on vahvaa

Kiinan rautatieministeriön mukaan matkustajakilometrit rautateillä kasvoivat viime vuonna edellisestä vuodesta 9 %. Kasvu on ollut niin rajua, ettei matkalippujen myynnin määrä kohtaa tarjolla olevia istumapaikkoja, vaan paikkatarjontaa pitäisi pystyä kasvattamaan 25 %.

Tavaraliikenteenkin puolella kapasiteettiongelmat olivat suuria. Vuosikasvu oli 6,3 %. Erityisen voimakasta kasvu oli rajat ylittävissä liikenteessä (18,2 %). Tavaraliikenteen vaikein ongelma oli jatkuva pula tavaravau- nuista.

TAIWAN

Suurnopeusrata on avattu

Taiwaniin rakennettu suurnopeusrata on vihdoinkin avattu kuluvan vuoden alkupuolella noin 18 kuukautta jäljessä alkuperäisestä aikataulustaan. Lähes 12 miljardia euroa maksanut projekti mahdollistaa matka-ajan kutistamisen neljästä tunnista puoleentoista tuntiin Taipei ja Kaohsiungin kaupun-

kien välillä (345 kilometriä).

Tekniset ongelmat ovat pääosin aiheutuneet eurooppalaisen infratekniikan soveltamisesta japanilaiseen junakalustoon. Alkuvaiheessa lippujen hintataso on asetettu kilpailukykyiseksi verrattuna halpalentoyhtiöihin, jotta radan suosio olisi taattu.

INTIA

Intiassa on pakko lisätä satsauksia rautateihin

Intian valtion ongelmat yhteiskunnan teollisessa kehittämisessä ovat suuret nimenomaan maan liikenneinfran kehittymättömyyden takia. Tilanteen korjaamiseksi rautateille joudutaan antamaan entistä suurempi painoarvo.

Pian alkavalla tilikaudella 2007-2008 Intian Rautatiet (IR) aikoo investoida rautateihin noin 5,4 miljardia euroa, mikä on kaikkien aikojen suurin investointiohjelma rautateillä. Edellisestä tilikaudesta on kasvua 32 %. Uutta rataa rakennetaan 500 kilometriä ja 1800 kilometriä muutetaan 1676 mm raideleveydelle ja lisätään myös sähköistystä.

Tarkoituksena on uudistaa myös kalustoa. Vetureita tilataan 400 kpl, matkustajavaunuja 2419 kpl, sähkö- ja dieseljunavaunuja 1044 kpl ja 11000 kpl tavaravaunuja. Lisäksi aloitetaan uusia ratahankkeita, joiden kustannukset vuoteen 2012 mennessä ovat noin 5,2 miljardia euroa.

Rahtiliikenteen kasvun vuoteen 2011 mennessä on arvioitu olevan 76,2 % nykyisestä tasosta. Esim. sementin ja teräksen kuljetukset kasvoivat viime vuonna 20-

30% rakentamisen kiihtymisen seurauksena. Konttien kuljetuksia on tavoitteena viisinkertaistaa 20 miljoonasta tonnista 100 miljoonaa tonniin viidessä vuodessa. Rautateiden matkustajaliikenteen oletetaan kasvavan samana aikana 42,7 %.

PAKISTAN

Suurnopeusrataa selvitetään

Myös Pakistanissa ollaan kiinnostuneita suurnopeusradan rakentamisesta. Hallitus on allekirjoittanut asian selvittämistä koskevan suunnittelutoimeksiannon espanjalais-/itävaltalaisen suunnittelukonsortion kanssa. Rata tulisi Rawalpindi-Lahore välille, ja nopeus olisi korkeintaan 300 km/h.

Mikäli hanke etenee suotuisasti, voisi 280 kilometriä pitkä rata olla valmis aikaisintaan vuonna 2010.

GABON

Kiinalaiset vahvistavat vaikutusvaltaansa Afrikassa

Kiinalainen China National Machinery & Equipment Import & Export Company (CNMEIE) rakentaa Gaboniin 560 kilometriä rautatietä, joka yhdistää maan koillisosassa olevan Belingan Atlantin rannikolla olevaa pääkaupunkia Librevilleä lähellä olevaan Santa Claraan. Kiinalaisyhtiö on kytkenyt investointinsa Belingassa olevien rautamalmikaivosten kehittämiseen ja

hyödyntämiseen. Projektin loppuunsaattamiseksi kiinalaiset ovat sitoutuneet 2,3 miljardin euron rahoitukseen, joka järjestyy valtiomisteisesta Import-Export Bank of China -pankista.

1970-luvulla löydetty öljyesiintymät muodostavat 75 % Gabonin viennistä ja noin puolet maan bruttokansantuotteesta.

ARGENTIINA

Tarjouksia pyydetään suurnopeusradasta

Argentiinan hallitus on pyytänyt tarjouksia 400 km pituisen Buenos Aires – Mar del Plata rataosan muuntamisesta suurnopeusradaksi. Matka-aika voisi pudota uudessa järjestelmässä nykyisestä kuudesta tunnista kahteen. Sopimuksia on tarjottu allekirjoittaa ensi elokuussa.

URUQUAY

Ratoja parannetaan puutavaratarpeisiin

Uruquayn orastava puuteollisuus pakottaa tekemään investointeja myös rautatieinfran kehittämiseen. Lähes 40 yritystä on ilmoittanut kiinnostuksensa uudelleen rakentamaan ja kunnostamaan ratoja 962 kilometrin pituudelta.

Maassa vahvasti julkisuu- dessakin näkynyt puutoimi- alan kehittäminen, tehtai- neen ja istutusmetsineen, on tuonut tarvetta myös kulku- yhteyksien parantamiselle. Kustannukset ovat tällä erää 80 miljoonan euron paikkeil- la.

Alstom kehitti maailman nopeimman junan:

Uusi nopeusennätys 574,8 km tunnissa

Alstomin kehittämä ja valmistama V150-juna saavutti huhtikuun kolmantena päivänä klo 13.13 Pariisi-Strasbourg-radalla Le Chemin -alueella junien nopeuden uuden maailman ennätyksen.

Ennätys todistaa nopeiden junien luotettavuudesta. Myös matkustajat hyötyvät nopeustesteistä, joiden tavoitteena on ollut kehittää kaupallisesti liikennöivien junien nopeutta, toimintavarmuutta ja turvallisuutta.

Pariisin ja Strasbourgin välinen rata on ensimmäinen rataosuus, jolla on mahdollista ajaa koko matka kovalla 320 kilometrin tuntivauhdilla. Juna aloittaa normaalin liikennöinnin Pariisin ja Strasbourgin välillä kesäkuun alussa.

Nopeusennätykseen tähtäävän testausohjelman aikana kokeiltu teknologia ja uudet komponentit tullaan tulevaisuudessa käyttämään hyväksi myös kaupallisessa liikenteessä. Alstom kehittää uutta ja entistä nopeampaa AGV-junaa (Alstom Grand Vitesse). Tänäään ennätyksiä rikkonut juna on varusteltu kahdella veturilla, jotka yltyvät 25 000-hevosvoimaan. Se on puolet enemmän ver-





rattuna TGV-junan 12 500 hevosvoimaan.

Maaailmanennätysjunan tekninen kehitystyö on vienyt yli vuoden ja 100 000 työtuntia. Mukana on ollut sata insinööriä ja tekniikkaa.

Alstom Transportin toimitusjohtaja Philippe Mellierin mukaan maailmanennätys saavutettiin parhaalla mahdollisella ammattitaidolla, jota Alstom, Ranskan rautatieyhtiö SNCF ja ratayhtiö

RFF yhteistyössä pystyivät tarjoamaan 14 kuukauden aikana. Junaa on testattu yli 200 tuntia. Seitsemänviikkoisen testausjakson aikana tehtiin 40 koeajoa, joissa nopeus ylitti 450 kilometriä

tunnissa. Myös aikaisempi ennätys, 515,3 km/h, on Alstomin nimissä. Ennätys on tehty 18. toukokuuta 1990.



MAA- JA VESIRAKENNUSTYÖT
Kappelintie 4, puh. (06) 7232 800 68620 PIETARSAARI



ERIKOISTUNUT PROJEKTI- JA ERIKOISKULJETUKSIIN KANSAINVÄLISESTI

Trans Nordica Ltd
PL 16, 48101 KOTKA Puh. (05) 350 9500 Fax (05) 350 9530
martin.elo@transnordica.fi

MIPRO



Joustava kumppani
luotettavaan liikenteenohjaukseen

MIPRO OY Kunnanmäki 9 • 50600 Mikkeli Vaihde (015) 200 11 • www.mipro.fi

Vahvaa osaamista yrityskohtaiseen automatisointiin

kestävyydestä ja vaikutuksista kunnossapitoon ja sen sykleihin.

Tavoiteaikataulu vakituiseen käyttöön

Inkilä kertoo, että tavoitteet ja toiveet olivat sellaiset, että järjestelmä olisi ollut käytössä jo nyt. Ensimmäinen takapakki tuli kun vaatimus EP-jarrujen käyttämiseksi esitettiin jälkeensä. Hankittaessa Sr2 veturien esisarjaa (veturit 3201-3220), ei ollut vielä olemassa tätä vaatimusta. Ne jouduttiin hankkimaan jälkeensä, mainitsee Inkilä.

–Toisaalta infran kehitys on edennyt sen verran hitaasti, että vasta viime vuodesta lähtien meillä on ollut mahdollista hankkia kokemusta linja-ajossa nopeudesta 200 km/h. Helsinki–Tampere välillä on noin 50 kilometriä rataa jolla voidaan ajaa 200 km/h sekä oikoradalla väli Kytömaa–Lahti on kokonaisuudessaan 200:n kunnossa. Tavoite on edetä määrätietoisesti pisteeseen, että voimme todeta teknikan olevan siinä kunnossa, että sitä voidaan kaupallisesti hyödyntää nopeudelle 200 km/h.

Kuljettajien kokemukset

Inkilä kertoo, että kuljettajat ovat pääasiassa kirjanneet positiivisia kommentteja vetureissa olevaan seurantavihkoon. Asiallisuudesta kuljettajat saavatkin Inkilältä ison kiitoksen.

Ja näin todella näkyy olevan selatessamme kuljettajien tallennettuja kommentteja.

–Raportteja seurattuani minulla on sellainen näkemys, että tätä seuranta-ajoa on syytä jatkaa edelleen. Seurattava on myös mahdollisia muutoksia kuljettajien työolosuhteissa. Sen jälkeen saatu kokemus puretaan ja katsotaan miten edetään.

Nopeuden noston vaikutus huoltoon

Helsingin varikolta tuotantopäällikkö Jarmo Laine kertoo, että nopeuden nosto on aiheuttanut muutamia lisäseurantoja.

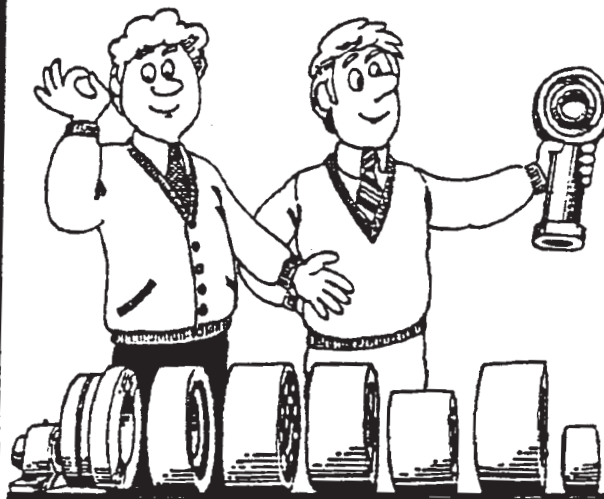
–Kahdensadan seuranta-liikenteen aikana seuraamme erittäin tarkkaan pyörien kartiokkuuden muutosta, joka on uusi mitta pyörien kulumista seurattaessa. Se vaikuttaa veturin kulkuominaisuuksiin ja käyttäytymiseen ja sitä kautta turvallisuuteen.

–Samoin akselinkäyttölaitteiden öljynmäärän ja vuotojen seuranta on hyvin tarkkaa puuhaa. Kun ajomootto-reiden tiivisteiden pitävyyden kanssa on ollut jo aiemmin ongelmia, niin nopeuden nosto voi aiheuttaa myös vuodon kasvamista. Kymmenen veturia, mukaan luettuna 3214, 3223, 3230 ja 3242, on varustettu eri tiivistetyypeillä ja nyt seuraamme niiden öljynpitävyyttä.

–Tämä tarkoittaa sitä, että otamme huolloissa 28 kuvaa eri kohteista akselikäyttölaitteiden öljyvuotojen tarkastuksen yhteydessä ja akselinkäyttölaitteiden öljymäärästä lisäyksen jälkeen ja kuvat toimitamme Bombardierille. Lisäksi teemme vielä visuaalisen tarkastuksen ajomoottorin käämityksen öljyvuodoista. Mitään muuta erikoista nopeuden nosto ei ole vielä aiheuttanut huoltoihin.

Teksti ja kuva:
Arto Saartenkorpi

TULE MEILLE, MEILLÄ OSATAAN



- ☑ Lineaarituotteet
- ☑ Vakio- ja erikoislaakerit
- ☑ Laakeriyksiköt
- ☑ Ketjut ja ketjupyörät
- ☑ Hihnat, hihnapyörät, holkit
- ☑ Vaihteet ja kytkimet

kraftmek oy

puh. (09) 75 501



MAANRAKENNUSPALVELUT MEILTÄ

- ▼ HIEKAT
- ▼ MURSKET
- ▼ HIEKOITUSSEPELIT
- ▼ "RAIDSEPELIT"
- ▼ KOKONAISURAKOINTIA
- ▼ KONE- JA KULJETUSPALVELUA
- ▼ SILLAN RAKENNUSTA

KONETIE 30 90630 OULU
PUH. (08) 530 7068, 530 7168
FAX (08) 530 6679
www.omv.fi

Liikkuvat ihmiset, kehittyvä kaupunki

Joukkoliikenteen maailmankongressi ja näyttely pidettiin Helsingissä



Kansainvälisen joukkoliikenneliiton UITP:n 57. maailmankongressi pidettiin toukokuun lopulla Helsingin Messukeskuksessa. Kongressi ja sen yhteydessä oleva joukkoliikennealan näyttely houkutteli Helsinkiin osallistujia yli 60 eri maasta. Suurimman tänä vuonna järjestettävän kongressin avajaisiin tervehdyksensä toi myös tasavallan presidentti Tarja Halonen.

Ilmastomuutos presidentti Halosen aiheena

Presidentti Tarja Halonen

muistutti ilmastomuutoksesta ja sen ehkäisemisen tärkeydestä.

-Ihminen on suurin ilmastomuutoksen aiheuttaja. Hyvä uutinen on kuitenkin se, että ihminen voi myös estää sen, Halonen totesi.

Halosen mukaan hyvin järjestetty joukkoliikenne voi vähentää yhteiskunnan autoistumista, lisätä liikenneturvallisuutta sekä ihmisten ja alueiden yhdenvertaisuutta, Halonen sanoi.

Helsingin seudulla ihmiset ovat Halosen mielestä tyytyväisiä alueen joukkoliikenteeseen. Hän näkee, että joukkoliikenteellä on ympäristövaikutusten lisäksi myös muita myönteisiä vaikutuksia.

-Hyvä joukkoliikenne tukee niin alueiden kuin väestöryhmienkin välistä tasa-arvoa. Tehokas, luotettava ja esteetön julkinen liikenne tuo liikkumisen mahdollisuuden kaikkien sosiaaliryhmien saataville.

Sm 5 junan keulamalli esitteillä

Pääkaupunkiseudun Juna-kalusto Oy:n, joka syksyllä 2006 teki sveitsiläisen Stadler Bussnang AG:n kanssa sopimuksen 32 nelivaunun sähkömoottorijunan toimittamisesta pääkaupunkiseudun lähijunaliikennettä varten.

Junan tyypiltään FLIRT

keulamalli oli messuvieraiden ihmeteltävänä. Juna tulaa muuntamaan suomalaisiin olosuhteisiin sopivaksi. Muun muassa telit ja korin leveys mitoitetaan Suomen raideleveyden mukaan. Lisäksi junat suunnitellaan toimivan myös Suomen vaativissa olosuhteissa. Junien matkustajatilat ja ohjaamo ovat ilmastoidut. Kuusi sisään- ja ulos-ovia kummallakin sivustalla mahdollistavat nopean matkustajavaihdon.

Vuosina 2009–2010 käyttöön otettavissa junissa tulee olemaan istumapaikkoja 236 ja ne ovat pituudeltaan olemaan kytkimien yli mitattuna 75,2 metriä sekä niiden paino käyttökunnossa on 131,6 tonnia.

Junien suurimmaksi nopeudeksi on kaavailtu 160 km/h ja liikkeellelähtökiihtyvyydeksi 1,3 m/s²

Älykkääseen joukko-liikenteeseen

Kongressivieraille tarjottiin mahdollisuus tutustua myös HKL:n ja YTV:n käytössä olevaan älykkään joukkoliikenteen telematiikkaan. Kumppanuusyritysten WSP Finlandin, Digitan, Indagonin, Deal Tech Median ja Nokian kanssa oli toteutettu demobussi.

Älykäs joukkoliikenne nopeuttaa matkantekoa, parantaa matkustajien palvelua ja alentaa kustannuksia uusien informaatio- ja telematiikkaratkaisuiden avulla.

Älykkääseen joukkoliikenteeseen onkin Suomessa poikkeuksellisen hyvät edel-

lytykset kehittyneiden mobiiliverkkojen ja telecom/IT-osaamisen ansiosta.

Demobussin sisällä oli Deal Tech Median toimittama näyttölaitejärjestelmä. Reaaliaikaista tietoa matkustajille jaettiin näytön ja WLAN-yhteyden kautta. WLANia voidaan hyödyntää esimerkiksi Nokian N800 Internet Tablet -laitteilla tai matkapuhelimilla, joissa on WLAN-ominaisuus. Tiedonsiirto tapahtuu Digitan mobiilissa @450-laajakaistaverkossa, joka avattiin kaupallisesti huhtikuussa 2007. Tiedonsiirtolaitteista ja paikannuksesta huolehtii Indagon.

Paikannuksen avulla joukkoliikennevälineille voidaan mm. antaa liikennevalotuuksia, mikä lyhentää matkustusaikaa ja säästää kustannuksia.



Pentti Kuokkanen oli tutustumassa kansainväliseen joukkoliikenteeseen ja uuteen Sm5-junaan.

RAUTATIERAKENTAMISEN TIETO, TAITO, KOKEMUS

*Jii-Pii
Tiimi Oy*

Nallenpolku 1, 70400 KUOPIO, FINLAND
GSM 0400 579 762, Puh. (017) 3644 530,
Fax (017) 259 0531

FRRS

Finnish-Russian Rail Services Oy
Rahakamarinportti 3 A
00240 Helsinki

puh. 0201 555 300
fax. 0201 555 315
e-mail: office@firails.fi

HIAB

PL 2 Puh. 0204 55 2370
21201 Raisio Fax 0204 55 2369 www.hiab.fi

**KULJETUSLIKE
M. NIKKANEN KY**

- Erikoiskuljetuksia kaikkialle Euroopassa
- Nosturipalvelua
- Vaihtolavapalvelua
- Jakelupalvelua
- Konttikuljetukset
- Maansiirtotyöt

p. (019) 485 150, f. (019) 485 156
Kerkkolankatu 16-18, 05800 Hyvinkää

Rautatievirasto toiminut reilun puoli vuotta

Ylijohtaja Kari Alppivuorelle rautatieliikenteen turvallisuus tärkeää

Euroopan Unionin rautatieturvallisuusdirektiivissä edellytetään, että jokaiseen jäsenvaltioon perustetaan turvallisuusvirasto valvomaan rautateiden turvallisuutta. Viime vuoden syyskuun alusta myös Suomessa aloitti Rautatievirasto toimintansa.

Käynnistämässä ei ollut ongelmia. Meidän näkökulmastamme kaikki onnistui hyvin, sillä olimme ottaneet oppia Ruotsista ja Englannista, Rautatieviraston ylijohtaja Kari Alppivuori kertoo.

- Siltä pohjalta meillä oli kaikki valmiina, jopa tietotekniikka toimi. Alppivuori myöntää kuitenkin, että alkuun viraston rahoituksessa oli pieniä ongelmia, mutta ne saatiin korjattua ja rahaa riitti viraston käynnistämiseen.

Rautatieviraston henkilöstömäärä oli alkuun 53 henkeä. Alppivuoren mukaan, viraston työmäärään näh-

den henkilökuntamäärä on tällä hetkellä alimitoitettu. Tänä vuonna henkilökuntamäärä tulee lisääntymään.

Kun uutta toimistoa Helsingin Kampissa sijaitsevaan Graniittitaloon aloitettiin suunnitella, virastossa lähdettiin kalustohankinnoissa uudelle linjalle.

- Toimiston huonekalut "liisasimme". Kaikki ymmärtää, että koneita "liisataan", miksi emme voisi myös tehdä sitä kalusteiden osalta? Saattaa olla, että valtionhallinnossa tämä menettely tulee yleistymään.

Rautatievirasto on rataverkon haltijasta ja rautatieliikenteen harjoittajista riippumaton ja itsenäinen turvallisuusviranomainen. Se toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alalla. Virasto hoitaa rautatiehenkilöstön kelpoisuus- ja koulutusasioita sekä junalippujen tarkastustehtävät.

- Meillä on myös henkilöitä, joiden tehtävänä on valvoa rautatiealalla toimijoiden toimintaedellytysten tasapuolisuutta ja ratkaista mahdolliset riidat. Lisäksi Alppivuoren mukaan viraston tehtävänä on valvoa ja kehittää rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä valmistella rautatieliikenteen normeja. Näin virasto toimii rautatiealan sääntelyelimenä.

- Virasto myöntää rautatieyrityksille turvallisuustodistukset ja rautatiejärjestelmän osajärjestelmien käyttöönottoluvat ja ylläpitää rautatiekalustorekisteriä.

- Rautatieviraston tehtävänä



on antaa normeja eli määräyksiä. Useiden sääntöjen, määräysten ja ohjeiden rajapinnat ovat vielä epäselviä. Tällä hetkellä esimerkiksi ratateknisissä ohjeissa ja määräyksissä, RAMOssa, on sekaisin määräyksiä ja ohjeita. Se tullaakin jakamaan kahtia.

Alppivuori uskoo, että esiin tulleet ongelmat ratkeavat, mutta ottaa oman aikansa löytää oikea normin taso.

Kun määräyksiä laaditaan, on tärkeää, että kaikki ymmärtävät, mitä tekstillä tarkoitetaan. Tästä syystä on syytä määritellä myös sanojen merkitys. Alppivuori nostaa esille esimerkiksi sen, miten juna määritellään tai mitä merkitsevät sanat liikenne ja liikennöinti.

- Sanat ja niiden merkitykset ovat erilaisia eri "opuksissa". Tämä saattaa aiheuttaa ongelmia.



Huhtikuun puolella välis- Rautatieviraston verkkopalveluun on lisätty lomake, jolla voi ilmoittaa virastoon onnettomuudesta tai vaara-

tilanteesta rautatieliikenteessä. Alppivuori pitää tärkeänä, että kaikki vaaratilanteet saadaan kartoitetuksi. Piilossa saattaa olla paljon riski-

tekijöitä, joita tiedostamalla voidaan onnettomuuksia ehkäistä.

- Läheltäpiti tilanteiden kautta päästään kiinni turvallisuusriskeihin. Jokainen toimija omalta osaltaan vastaa rautatieliikenteen turvallisuudesta. Rautatieviraston keskeisenä tehtävänä on valvoa ja kehittää turvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta.

Rautatievirasto tekee tiivistä yhteistyötä Euroopan rautatieviraston, Euroopan komission ja muiden EU:n jäsenvaltioiden turvallisuusviranomaisten kanssa.

- Eurooppatason tuomien tänne on hankalaa. Eutason asia on myös yhteentoimivuus. Vaikka Suomi on kaukana Euroopan keskuk-

sesta, samat säännöt koskevat Suomea.

Vaikka joskus Suomessa yhteensopivuus tuntuu liioittelulta, Keski-Euroopassa sen ymmärtää. Sama juna voi kulkea usean eri valtion läpi.

Alppivuori muistuttaa myös radioliikenteen yhdenmuotoisuudesta. Hän sanoo, että tulevaisuudessa tullaan rautatieliikenteen radioviestinnässä siirtymään lentoliikenteessä olevaan käytäntöön.

Kysyttäessä Rautatieviraston tulevaisuuden näkymiä Alppivuori sanoo, että ensin maahamme perustetaan väylävirasto, jonka jälkeen on vuorossa turvallisuusviraston perustaminen.

Oy Karelian Trains Ltd:n johdossa on suomalainen

34-vuotiaalla toimitusjohtajalla on jännittävä tehtävä. Ilkka Keränen on suomalaisvenäläisen rautatieyhtiön Oy Karelian Trains Ltd:n johtaja, jonka tehtävänä on yhdistää Venäjä Suomeen ja muuhun Eurooppaan.

Haastattelija tapasi tuoreen toimitusjohtajan keväällä Helsingissä. Ilkka Keränen, diplomi-insinööri kertoi, että hänen johtamansa yhtiö perustettiin loka-kuussa 2006. Yhtiön omistaa puoleksi RZD, venäläinen rautatieyhtiö ja puoleksi VR. Hallituksen puheenjohtaja on M.P.Akulov. Yhtiön konttori sijaitsee VR:n pääkonttorissa Helsingissä. Yhtiö toimii akselilla Venäjä-Suomi ja Eurooppa.

Päivittäisissä rutiineissa käytetään venäjää, englantia ja suomea.

Ilkka Keräsellä on 9 vuoden kokemus rautatieliikenteestä. Hän oli mm. mukana kehittämässä konseptiä "Uusi rautatieaika". Voidaan mainita, että hänellä on erinomainen venäjänkielen taito, joka oli mm. tehtävän edellytys.

Ensimmäisenä tehtävänä Oy Karelian Trains Ltd:ssä oli

uuden junakaluston tarjouspyynnöt liikenteelle Helsingin ja Pietarin välille. Tarjoukset ovat tulleet huhtikuussa ja niiden käsittely on menossa. VR Engineering on laatinut spesifikaatiot sähköjunille, jotka tulevat käyttämään sekä suomalaisia että venäläisiä sähköjärjestelmiä.

Materiaaliyhtiö Oy Karelian Trains Ltd vastaa junien hankinnasta ja vuokraamista operaattorille sekä ravintolayhtiön valinnasta. Yritys hoitaa myös hankintojen rahoituksen. Tullaan ostamaan neljä junaa. Kysymyksessä on sähkömoottorijunat, jotka koostuvat kuudesta tai seitsemästä vaunusta ja joiden istumapaikkamäärä on 300. Huippunopeus tulee olemaan 220 km/h, joka on sama kuin suurin sallittu nopeus Suomessa. Junissa on kallistusjärjestelmä, joka merkitsee, että voidaan ajaa

entistä nopeammin kurvis- sa. Junissa on kaksoisvirtajärjestelmä, 25 kV:n vaihtovirta Suomen radoilla ja 3 kV:n tasavirta Venäjän radoilla.

Junissa tulee olemaan kaksi luokkaa, businessluokka ja toinen luokka. Sen lisäksi junissa on huomioitu liikuntavammaiset matkustajat. On myös palvelut lapsille ja lemmikkieläimille. Tupakoitsijoiden toivomukset toteutuvat erillisillä tupakkatiloilla. Junissa on ravintola-vaunu. Hankittavat junat tulevat maksamaan noin 100 miljoona euroa.

Sen lisäksi, että hankitaan uusia junia tullaan myös rataa molemmissa maissa parantamaan. Päämääränä on, että matkustusaika Helsingin ja Pietarin välillä lyhennetään nykyisestä vähän yli viidestä tunnista kolmeen tuntiin.



Ilkka Keräsen tiedot:

- Ikä 34 vuotta
- Rautatieyhtiö Oy Karelian Trains Ltd:n johtaja
- Perheessä vaimo ja tytär
- Harrastuksiin kuuluu musiikki ja ulkoilu

Jarl Borgman

Ajankohtaista Ratahallintokeskuksesta

Uusi ratayhteys henkilöliikenteelle Helsingistä Pietariin selvityksen kohteeksi

Liikenneministeri Anu Vehviläinen on antanut RHK:lle tehtäväksi selvittää Helsingin ja Pietarin välisen uuden ratayhteyden tarpeellisuuden tulevaisuuden tarpeita ajatellen. Selvityksessä otetaan erityisesti huomioon kansainväliset yhteystarpeet Pietarin ja Baltian suuntaan. Selvitys on tarpeen, koska 1980-luvulta peräisin oleva HELI-ratavaraus on liikenteellisiltä perusteiltaan osin vanhentunut mutta vaikuttaa maankäytön suunnitteluun ja kaavoittamiseen.

Työn yhtenä lähtökohtana on selvittää HELI-radon (Helsinki-Loviisa-Kotka-Luumäki) mukainen ratakäytävä. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta suurempaan linjaukseen, joka kulki Kotkasta Vaalimaan kautta Viipuriin. Samassa yhteydessä tarkastellaan, olisiko Helsingin ja Pietarin välinen ratayhteys syytä johtaa kulkemaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Rataa selvitetään ensisijaisesti henkilöliikenteen yhteytenä. Aluksi keskitytään maankäyttö- ja liikenne-ennusteiden avulla tutkimaan, kannattaako työ-

tä jatkaa teknis-taloudellisilla selvityksillä ja suunnitelmilla tulevaisuuden kaavavarauksia varten. Tätä esiselvitystä varten valitaan konsultti jo ennen kesälomakautta

Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmähankke (LIIKE) etenee suunnitellusti

RHK vastaa ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteen ohjauksesta valtion rataverkolla. Maan sisäinen tavaraliikenne avautui kilpailulle vuoden 2007 alusta, mikä lisää tarvetta nykyaikaiselle ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmälle mahdollisessa useamman liikennöitsijän toimintaympäristössä.

Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmä vastaa valmistuttuaan moniin erilaisiin tarpeisiin liikenteen hallinnan ja ratakapasiteetin jakamisen osa-alueilla. Järjestelmä kattaa muun muassa työkalut aikataulusuunnitteluun, ratakapasiteetin hake-

miseen ja jakamiseen, liikenteen operatiiviseen hallintaan sekä liikenteen toteuttamiedon analysointiin ja raportointiin.

LIIKE-tietojärjestelmän vaatimusmäärittely toteutettiin yhteistyössä Capgeminin kanssa ja se valmistui maaliskuun lopussa. Tarjouspyynnöt järjestelmän toteuttamisesta lähetettiin huhtikuussa yhteensä 11 toimittajaehdokkaalle. Seuraavana lähiajan tavoitteena LIIKE-projektissa on saada tietojärjestelmän konkreettinen toteutustyö käyntiin kesän 2007 aikana.

Ratahankkeen Seinäjoki-Oulu rakennuttajakonsultiksi Pöyry CM Oy

Ratahankkeen Seinäjoki-Oulu rakennuttajakonsultiksi on valittu Pöyry CM Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimii Kimmo Saarela. RHK:ssa hankkeen projektipäällikkönä toimii Tommi Rosenvall. Rakennuttamisen

kustannusarvio vaiheelle I (2007-2010) on 2,4 miljoonaa euroa. Rakennustyöt käynnistyvät täydellä teholla vuonna 2008. Rakentamisen suunnittelu on käynnistetty kolmen ensimmäisen suunnittelualueen osalta, Etelä-Seinäjoki-Seinäjoki, Seinäjoki-Ruha ja Lapua-Voltti. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 250 miljoonaa euroa.

RHK:lle turvallisuuslupa viideksi vuodeksi

Rautatievirasto on myöntänyt RHK:lle turvallisuusluvan. Lupa on voimassa 1.5.2007-30.4.2012. RHK on osoittanut turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla järjestelyillä voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon. Lisäksi RHK on luvan myöntämisen edellytyksenä osoittanut, että sillä on palveluksessaan asiantunteva ja pätevä turvallisuudesta vastaava johto ja muu henkilöstö.

RIVITALOKOLMIO Vuokatissa odottaa jäsenistöä

Vuokatissa on hyvät mahdollisuudet ympäri vuoden, suosittujen talven ja kesän lisäksi syksy on loistavaa aikaa lomilla Vuokatissa.

Katinkullan vieressä Rautatiealan Tekniset ja insinöörit amk ry:n ja VR Rakennusmestarit ry:n yhdessä omistama rivitalokolmio on jäsenten käytössä koko vuoden osoitteessa Suojärventie 8 B 9.

Huoneisto on täysin kalustettu 8:lle ja sisältää mm. saunan. Huoneiston viikkohintaan sisältyy Katinkullan kylpylän käyttöön oikeuttavat rannekkeet, 7 käyntiä. Vain vuodevaatteet mukaan ja lomalle.

Huoneisto on jäsenille erittäin edullinen. Sesonkiaikana, keuhattalvi ja vuoden vaihe, hinta on 350 €/viikko ja muina aikoina 280 €/viikko. Lyhyempiä aikoja voi myös kysellä, hinta on tuolloin 60 €/vrk. Ulkopuolisille hinta on 490 €/viikko.

Lisäinformaatiota huoneistosta saa Rautatietekniikka-lehden sivuilta, www.rautatietekniikka.fi. Varausehdotukset sähköpostitse osoitteeseen erkki.kallio@corenet.fi.

RT ry:n taloudenhoitaja Erkki Kallio

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



NOSTAA - KULJETTAA PUH 03-2350 200 FAX 03-2350 240



- Voiteluaineet
- Työstönesteeet
- Pintakäsittely

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

A distributor of Castrol products

Suomen IP-Tekniikka Oy

www.SIPT.fi

Helsinki	puh. 0207 562 600
Jyväskylä	puh. 0207 562 670
Kuopio	puh. 0207 562 690
Kotka	puh. 0207 562 680

Turvallinen pohja

Rautatierakentamisen ammattilainen

Komso Oy

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

- * Raiteiston peruskorjaus- ja kunnossapitotyöt
- * Raiteen jatkuvaksihitsaustyöt (termiitti- ja kaarihitsaus)
- * Junaturvallisuus- ja turvamiespalvelut *Lavettisiirrot
- * Raiteillaliikkuvat kaivinkoneet tuntiveloituksella.

DESEC
www.desec.com



**LUJITUS-
TEKNIikka OY**

- Ruiskubetoni- ja hiekkapuhallustyöt
- Muovi- ja sementti-injektoinnit
 - Massaliikuntasaumat
 - Kallionlujitustyöt
 - Sillankorjaustyöt

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

**Teddington Engineered
Solutions Ltd**

PALJETASAIMIA TOIMITTAA

Kilipa Oy

Asolantie 23, 01400 VANTAA
Puh. (09) 871 4402 Fax (09) 871 4450

BELLOWS EXPANSION JOINTS

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Anu Vehviläinen liikenneministeriksi

Kansanedustaja Anu Vehviläinen on uusi liikenneministeri. Tasavallan presidentti nimitti Vehviläisen torstaina 19. huhtikuuta.

Vehviläinen käsittelee liikenne- ja viestintäministeriössä muut paitsi viestintämarkkinaosastolle ja valmiusyksikölle kuuluvat asiat.

Keskustaan kuuluva Vehviläinen (43) on filosofian maisteri ja suorittaa jatko-opintoja Joensuun yliopistoon. Vehviläinen valittiin eduskuntaan Pohjois-Karjalan vaalipiiristä. Hän on ollut aiemmin eduskunnan jäsen vuosina 1995–2003.

Anu Vehviläinen on toiminut keskustan eduskuntaryhmän 1. varapuheenjohtajana. Hän on ollut jäsenenä eduskunnan hallinto-, sivistys-, valtiovarain- sekä ympäristövaliokunnassa.

Ennen kansanedustajan uraa Vehviläinen on työskennellyt mm. ulkoministerin avustajana 1991–1993 sekä Paavo Värysen presidentinvaalikampanjan tiedottajana 1993. Vuosina 2003–2005 hän oli Mannerheimin Lastensuojeluliiton Pohjois-Karjalan piirin toiminnanjohtaja.

Leppävirralla syntynyt Vehviläinen asuu Joensuussa. Hän on ollut Joensuun kaupunginvaltuutettuna vuodesta 1993 ja kaupunginhallituksen 2. varapuheenjohtaja vuodesta 2005.

Vehviläinen on toiminut useissa kunnallisissa, maakunnallisissa ja valtakunnallisissa luottamustehtävissä. Hän on ollut mm. VR-yhtymän hallintoneuvoston jäsen 1995–2000, Suomen Postin hallintoneuvoston jäsen 2004–2006 sekä lehdistötukilautakunnan jäsen 2006. Vehviläinen on naimisissa ja hänellä on yksi lapsi. Hän harrastaa kirjallisuutta ja kirjoittamista.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Kuljetusketjulle lisää vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksista

Vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksista vaaditaan jatkossa onnettomuusilmoitusta kaikilta kuljetuksen osapuolilta.

Valtioneuvosto muutti 10. toukokuuta vaarallisten aineiden kuljetuksista rautatiellä ja tiellä annettuja valtioneuvoston asetuksia.

Aiemmin onnettomuusilmoitusta vaadittiin vain kuljetuksen suorittajalta. Jatkossa ilmoituksen tekee se kuljetusketjun osapuoli, jonka toiminnassa onnettomuus tapahtuu, esimerkiksi kuormaaja tai vastaanottaja. Muutos vahvistaa kuljetusketjun vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksissa.

Jatkossa Rautatievirasto valvoo rautateiden vaarallisten aineiden kuljetuksia. Ennen Rautatieviraston perustamista valvonta kuului Ratahallintokeskukselle.

Ratahallintokeskuksella on oikeus saada ajantasaiset tiedot rautateillä kuljetettavina olevista vaarallisista aineista. Tiedot tarvitaan mahdollisten onnettomuuksien varalta. Ratahallintokeskuksen uutena velvollisuutena on varmistaa, että turvallisuusselvitykset ratapihoilla on tehty ja että sillä on käytössään ajantasaiset tiedot kuljetettavista aineista.

Asetuksissa täsmennetään myös vaatimuksia radioaktiivisten aineiden kuljettajien koulutuksesta. Koulutusta pitää antaa säteilysuojelusta ja varotoimista, joilla rajoitetaan ammattialtistumista ja muiden ihmisten altistumista.

Valtioneuvoston asetusten muutokset liittyvät ADR- ja RID-direktiivien muutosten täytäntöönpanoon sekä Rautatieviraston perustamiseen. Muutokset tulevat voimaan 1. heinäkuuta.

Myös liikenne- ja viestintäministeriön asetukset vaarallisten aineiden kuljetuksista tiellä ja rautatiellä muuttuvat. Säiliöauton, -vaunun tai -kontin omistajan on ryhdyttävä pitämään asiakirjaa, joka sisältää säiliön rakennetiedot ja säiliölle tehdyt tarkastukset.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Liikenneministeri Vehviläinen:

Kehärata etenee

Liikenneministeri Anu Vehviläisen mukaan Kehäradasta ei ole tehty uusia päätöksiä. Hanketta on tarkoitus viedä eteenpäin edellisen hallituksen periaatepäätöksen mukaisesti. Hankkeen suunnittelu on käynnissä.

-Uutena liikenneministerinä minulla ei ole syytä ryhtyä purkamaan jo tehtyjä ratkaisuja. Lopullisesti liikenneväylähankkeista päättää eduskunta. Se käsittelee tie- ja ratainvestointeja budjetitikkasittelyn sekä tulevan liikennepoliittisen selonteon yhteydessä, liikenneministeri muistuttaa.

-Vehviläinen linjasi Kehärata-kantaa, koska hankkeen lykkäämisestä on keskusteltu julkisuudessa.

Teknisesti Kehärata on toteuttamiskelpoinen vuoden 2009 budjetissa.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Riihimäen kolmioraiteen yleissuunnitelma tarkentuu

Ratahallintokeskus laatii yleissuunnitelmaa Kouvolan ja Tampereen ratasuuntien välisestä noin 1,5 kilometrin pituisesta yhdysraiteesta. Yleissuunnitelman tärkeimpänä tavoitteena on mahdollistaa suora tavaraliikenne idästä pohjoiseen ja päinvastoin. Nykyisin tavaraliikenteen junat ajavat Riihimäen ratapihoille ja joutuvat siellä kääntämään kulkusuuntansa. Kolmioraiteen toteuttaminen tehostaa tavarajunien liikennöintiä, pienentää liikenteen hoidon kustannuksia ja vähentää Riihimäen ratapihojen kapasiteettitarvetta ja ympäristöhaittoja. Kolmioraide luo edellytykset myös Tampereen ja Lahden/Kouvolan välisille suorille henkilöliikennevuoroille tulevaisuudessa.

Uusi raide erkanee Riihimäki-Kouvola-radasta Riihimäen aseman koillispuolella Uuden Karhintien kohdalla ja liittyy Riihimäki-Tampere-radan itäisimpään raiteeseen Istuinkiven kohdalla. Suunnitelmassa varaudutaan myös junahenkilöstön vaihtomahdollisuuteen raideyhteyden varrella. Kolmioraiteelle on varattu voimassa olevassa asemakaavassa rautatieliikennealue, jonka riittävyys tarkistetaan yleissuunnitelmalla.

Yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2007 kesällä. Hankkeen toteutus ajoittuu aikaisintaan vuosille 2010-2011 ja sen kustannusarvio on 5 miljoonaa euroa. Kolmioraiteen toteuttaminen on riippuvainen perusrahanpidon lisärahoituksesta. Ennen toteuttamista hankkeesta laaditaan rakentamissuunnitelma.

Tarkempia tietoja suunnittelusta löytyy internetistä osoitteesta www.rhk.fi/ri-kolmioraide.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Ratahallintokeskus laajentaa askelittain rataverkon kunnossapidon kilpailuttamista

Ratahallintokeskus laajentaa rataverkon kunnossapidon kilpailuttamista koskemaan sähkörataverkon ja vahvavirtalaitteiden kunnossapitoa koko rataverkolla.

Rataverkon nykyiseen peruskunnossapitoon kuuluvat mm. ratojen tarkastukset, radan geometrinen kunto, vaihteiden kunnossapito, lumityöt, pienehköt pölkynvaihtotyöt sekä teknisten vikojen korjaukset. Rataverkko on jaettu 12 kunnossapitoalueeseen. Alueiden 10-12 kunnossapito kilpailutettiin vuonna 2004. Tämän vuoden aikana kilpailutettiin sähkörataverkon ja vahvavirtalaitteiden kunnossapito alueilla 1-9.

Ratojen peruskunnossapidosta vastaa nykyisin neljä pääurakoitsijaa: Oy VR-Rata Ab, Maansiirto Veli Hyyryläinen Oy, Destia (ent. Tieliikelaitos) sekä Eltel Networks Oy. Näiden urakoitsijoiden lisäksi on teknisiä järjestelmiä ylläpitäviä ja kehittäviä kunnossapitourakoitsijoita. Pisimmälle kilpailuttaminen on edennyt kiinteistönhoidossa. Asema-alueiden, kiinteistöjen sekä laituri- ja pysäköintialueiden kunnossapidossa toimii useita alueellisia kunnossapitourakoitsijoita.

Ratahallintokeskuksen suunnitelmissa on edetä rataverkon kunnossapidon kilpailuttamisessa vaiheittain ottaen huomioon avatun kilpailun mukanaan tuomat kokemukset. Myös hankintalainsäädäntö edellyttää kilpailuttamista. Pohjois-Suomen ratojen kunnossapidosta saadut kokemukset ovat olleet pääosin myönteiset. Rataverkon kunnossapidon markkinat avattiin kilpailulle Pohjois-Suomessa vuonna 2004, ja uudet toimijat aloittivat työnsä viisivuotisen sopimuksen nojalla kesällä 2005.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Kouvolan seudun rautateiden ympäristön nykytila on kartoitettu

Ratahallintokeskus, Kouvolan seudun kuntayhtymä, Kouvolan seudun kansanterveystyön kuntayhtymän ympäristöpalvelut ja Kouvolan seudun kunnat laativat parhaillaan selvitystä, jossa kartoitetaan Kouvolan seudun rautatiealueiden ympäristöhaittoja. Selvityksen ensimmäinen vaihe, nykytilan kartoitus, on nyt valmistunut. Työssä on kartoitettu nykyisten rautatiealueiden keskeiset ympäristöhaitat Kouvolan, Kuusankosken, Valkealan, Anjalankosken, litin ja Elimäen alueella.

Nyt valmistuneeseen nykytilaselvitykseen on koottu ympäristön perustiedot rautatieliikenteen aiheuttamasta melusta, tärinästä ja hajusta, pohjavesistä, pilaantuneista maista, maankäytöstä ja kaavoituksesta, turvallisuudesta sekä kaupunkikuvasta. Nykytilaselvityksessä on myös esitetty rautatiealueeseen liittyvät huomautukset ja selvitykset koskien rautatiealueiden melua, tärinää ja hajua. Työssä on esitetty jatkotoimenpide-ehdotuksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi.

Kouvolan seudulla esiin tulleita ongelmakohtia ovat erityisesti melun ja tärinän aiheuttamat häiriöt radan lähialueen asukkaille. Melun ja tärinän riskikohteita tunnistettiin lähes koko selvitysalueelta.

Nykytilaselvityksen tulosten ja niistä saatujen kommenttien perusteella tehdään tarvittavat lisäselvitykset, suunnitellaan ongelmakohtien parantamistoimenpiteet, arvioidaan parannusten kustannuksia sekä pohditaan parannustoimien toteuttamisaikataulua. Toimenpideohjelman luonnosta esitellään yleisölle kesäkuussa 2007.

Selvitystyötä tekee SITO Oy Ratahallintokeskuksen sekä Kouvolan seudun kuntayhtymän ja Kouvolan seudun kansanterveystyön kuntayhtymän ympäristöpalvelujen toimeksiannosta.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Imoita vaaratilanteesta

Rautatieviraston verkkopalveluun on lisätty lomake, jolla voit ilmoittaa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta rautatieliikenteessä.

Lomakkeessa kysytään vaaratilanteen päivämäärä ja kellonai-ka, tapahtumapaikka sekä minkä kunnan alueella se sattui. Lomakkeeseen voi merkitä myös rataosan ja tapahtumapaikan kilometrit ja metrit. Tapahtuma kuvataan vapaamuotoisesti. Voit kirjoittaa lomakkeeseen omat yhteystietosi, jos haluat että Rautatievirastosta otetaan sinuun yhteyttä.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Työryhmä:

Lappiin matkailua tukeva joukkoliikennekokeilu

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä esittää, että Lapis-aloitetaan kolmivuotinen kokeilu, jossa valtio ostaa joukkoliikennettä alue- ja elinkeinopoliittisin perustein. Kokeiluun tarvittaisiin lisärahoitusta kolme miljoonaa euroa vuodessa.

Toimintatapa voitaisiin kokeilun jälkeen laajentaa koko maahan, jos siitä saadaan hyviä kokemuksia. Hanketta varten liikenne- ja viestintäministeriö ottaisi käyttöön erillisen budjettimomentin.

Nykyiset joukkoliikenteen määrärahat on tarkoitettu lähinnä peruspalveluluonteisen liikenteen ostamiseen. Matkailuliikenne ei ole täyttänyt peruspalvelun määritelmiä.

Työryhmä korostaa, että Lapin joukkoliikenne palvelee paikallisen väestön lisäksi myös matkailijoita. Matkailuelinkeino olisi rinnastettava teollisuuteen. Keskeinen tekijä matkailuelinkeinon menestyksessä ovat hyvät yhteydet, joita joukkoliikennematkailuilla tulee kehittää.

Työryhmä luovutti mietintönsä liikenneministeri Anu Vehviläiselle 4. toukokuuta. Työssä selvitettiin Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä pitkällä aikavälillä.

Kemijärven ja Kolarin yöjunille halutaan jatkoa. Kemijärven yöjunaliikennettä tulisi työryhmän mukaan jatkaa käyttäen uusinta makuuvaunukalustoa. Työryhmä katsoo, että VR Oy:n olisi hankittava tarvittavat aggregaattivaunut mahdollisimman pikaisesti.

Työryhmä pitää Kolarin yöjunaliikennettä matkailuelinkeinon kannalta välttämättömänä. Liikenteen jatkuminen 2010-luvulla edellyttää, että liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Oy neuvottelevat ratkaisun uuden makuuvaunukaluston hankinnasta valmiiksi vuoteen 2010 mennessä. Lisäksi Kolarin radan peruskorjaus pitäisi aloittaa vuonna 2008. Peruskorjauksen taso riippuu siitä, tuleeko rataosuudelle kaivostoiminnan seurauksena tarvetta raskaisiin kuljetuksiin.

Lappiin tulevissa junissa on turvattava riittävä matkustaja- ja autonkuljetuskapasiteetti etenkin matkailusesongin aikana. Salan ja Alakurtin välisen ratayhteyden toteutettavuutta ja kannattavuutta koskeva selvitys on työryhmän mielestä päivitettävä kansainvälisenä yhteistyönä.

Työryhmä esittää, että matkailua tukevien lentoasemien reittiliikenteessä valtion olisi ostettava kannattamatonta liikennettä parhaan matkailusesongin eli talvikauden ulkopuolella. Näin tuettaisiin matkailuelinkeinon ympärivuotista kehittämistä. Etenkin kesäkaudella on syytä huolehtia siitä, että matkailukohteisiin on helppo päästä lentäen.

Lapin joukkoliikennettä selvittänyt työryhmä kuuli asiantuntijoita laajasti. Työryhmässä olivat mukana Lapin alueen edustajien lisäksi muun muassa VR, Ratahallintokeskus ja Rautatieläisten liitto.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Helsingin ja Pietarin välisen suoran ratalinjauksen tarpeellisuus syyniin

Helsingistä itään kulkevan ratalinjauksen tarpeellisuus selvitetään. Työssä arvioidaan tulevaisuuden liikennetarpeet ja maankäyttöennusteet vuoteen 2050 saakka.

Selvityksessä otetaan erityisesti huomioon kansainväliset yhteystarpeet Pietarin ja Baltian suuntaan. Liikenneministeri Anu Vehviläinen on antanut työn laatimisen Ratahallintokeskuksen tehtäväksi. Selvitys on tarpeen, koska 1980-luvulta peräisin oleva ratavaraus on liikenteellisiltä perusteiltaan osin vanhentunut mutta vaikuttaa maankäytön suunnitteluun ja kaavoittamiseen.

Työn lähtökohtana on selvittää ennen muuta Heli-radan (Helsinki–Loviisa–Kotka–Luumäki) mukainen ratakäytävä. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta suurempaan linjaukseen, joka kulkisi Kotkasta Vaalimaan kautta Viipuriin. Samassa yhteydessä tarkastellaan, olisiko Helsingin ja Pietarin välinen ratayhteys syytä johtaa kulkemaan Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta. Rataa selvitetään ensisijaisesti henkilöliikenteen kannalta.

Selvitystyön ohjausryhmään pyydetään maakuntaliitot, ympäristökeskukset ja kuntien edustajat. Muun muassa Helsingin kaupunki on kannattanut selvityksen tekemistä.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Raiteille 69 uudistunutta ravintolaa

VR:n tytäryhtiö Avekra on uudistanut junien kaikki nykyiset ravintolavaunut. Raiteilla liikennöi kuusi uudistunutta ravintolavaunutyyppiä, yhteensä 69 vaunua. Kyseessä on ravintolavaunujen mittavin uudistus ja se koskee vaunujen visuaalista ilmettä, tuotteita ja palvelua.

Ravintolavaunu-uudistuksen viimeisessä vaiheessa huhtikuussa lanseerattiin Pub Resiina ja Raileri. Tämän vuoden tammikuussa otettiin käyttöön ravintolavaunut Bistro, Kultainen Kulkuri ja Sibeliuksen. Uudistukset alkoivat syyskuussa 2006, jolloin lanseerattiin Pendolino ravintolavaunu Prego.

Tavoitteena on ollut muuttaa vaunujen ilmettä ravintolamaisemmaksi, parantaa asiakastytyvyyttä ja viihtyisyyttä sekä tarjota aiempaa laajempi tuotevalikoima junamatkustajille.

Pendolinojen Prego-ravintoloissa maut ja visuaalinen ilme on lainattu junien kotimaasta Italiasta. Tarjolla on italialaishenkisiä herkuja, kuten bruschettaa ja pastaa.

Bistro ja Kultainen Kulkuri liikennöivät InterCity-junissa yli kolmen tunnin yhteysväleillä. Bistron päätuotteita ovat Hyvän olon aamiainen, patongit ja croissantit. Kultaisen Kulkurin päätuotteita ovat klassikoksi noussut leikkeleamiainen, lihapullat, hernekeitto ja letut.

Sibeliuksen ravintolavaunu liikennöi Helsingin ja Pietarin välillä. Ravintolan tuotteita ovat runsas Sibeliuksen aamiainen, Sibeliuksen kuohuviini, viikoittain vaihtuva lounas- ja päivällismenu, leipäjuusto ja lakkahillo sekä suolakurkku ja hunaja venäläisittäin.

Pub Resiina on junapubi, joka liikennöi Helsingin ja Turun sataman välillä ja myös pohjoisen junissa. Tarjolla on erikoisolutia ja -siidereitä sekä pubiruokia.

Raileri kulkee poikittaisliikenteessä ja pohjoisen junissa. Tarjolla on pala 70-lukua omenalimonadeista berlininmunkkeihin.

Ravintolavaunujen tuotevalikoimista löytyy myös uudistuksen jälkeen vanhoja suosikkeja, kuten kolmioleipiä.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

VR-Rata edelleen merkittävin rataurakoitsija

Ratatöiden liikevaihto oli 232,6 (241,5) miljoonaa euroa. Valtaosa töistä oli Ratahallintokeskuksen tilaamia. Oy VR-Rata Ab:n osuus kaikista Ratahallintokeskuksen ratatöistä oli runsaat puolet.

Radan perusparannustöitä tehtiin kaikkiaan noin 230 kilometrin pituudelta. Suurimmat urakat olivat väleillä Turku–Toijala, Uimaharju–Liekka, Seinäjoki–Oulu, Mänttä–Kusniemi, Pannainen–Pietarsaari, Haviseva–Orivesi ja Pihlajavesi–Myllymäki.

Suuria ratapihaurakoita oli Vaasassa ja Imatralla. Keravan ja Lahden välisellä oikoradalla valmistuivat päällysrakenne- ja sähköistysurakat sekä turvalaiteasennukset.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Tavaraliikenne ennätystasolla

VR Cargon kuljetusmäärä oli 43,6 (40,7) miljoonaa tonnia. Se ylittää 0,1 miljoonalla tonnilla tähän saakka suurimman kuljetusmäärän vuodelta 2003. Kasvua edelliseen vuoteen oli 7,0 %.

Kotimaan kuljetusten määrä oli 26,0 (23,5) miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua 10,6 %. Vertailuvuonna 2005 kuljetuksia vähensi kuitenkin metsäteollisuuden pitkä työmarkkinahäiriö.

Kotimaan tavaraliikenteen ylivoimaisesti suurin tuoteryhmä olivat viime vuonna edelleen metsäteollisuuden kuljetukset. Niiden määrä oli 19,6 miljoonaa tonnia. Metalliteollisuuden kuljetuksia oli 4,6 miljoonaa ja kemianteollisuuden kuljetuksia 1,6 miljoonaa tonnia. Metsäteollisuuden kuljetukset lisääntyivät 17,4 %. Metalliteollisuuden kuljetukset vähenivät 7,6 % ja kemianteollisuuden kuljetukset 1,7 %.

Kansainvälisen eli Suomen rajan ylittävän tavaraliikenteen määrä oli 17,6 miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua 2,1 %. Pääosa liikenteestä eli 16,8 miljoonaa tonnia oli Venäjän-kuljetuksia. Raakapuun tuonti Venäjältä väheni 10,7 %, mutta Suomen kautta kulkeva transitioliikenne lisääntyi 25,3 %.

VR Cargon liikevaihto oli 358,9 (333,4) miljoonaa euroa. Alkaneen vuoden tammi-helmikuun tonnimäärä oli 5,5 % pienempi kuin viime vuonna vastaavana ajankohtana. Kotimainen liikenne lisääntyi 2,2 %, kun taas kansainvälinen liikenne väheni 18,3 %. Kuljetusmäärien lasku johtuu pääosin venäläisen raakapuun tuonnin voimakkaasta pudotuksesta. Raakapuun kuljetukset vähenivät alkuvuonna 42,0 % viime vuoteen verrattuna.

Henkilöliikenteessä huippuvuosi Junamatkoja tehtiin viime vuonna 65,0 miljoonaa, joka on tähän saakka suurin vuotuinen matkojen määrä rautateillä. Junamatkat lisääntyivät 2,4 % edellisestä vuodesta. Keravan ja Lahden välisen oikoradan valmistuminen lisäsi junamatkustusta loppuvuonna.

Kaukojunissa matkoja tehtiin 12,8 miljoonaa, jossa oli 2,8 % kasvua. Venäjän-junien matkamäärä kasvoi 26,1 % ja oli yhteensä 337 000.

Matkojen määrä pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä kasvoi 2,3 % ja oli kaikkiaan 52,1 miljoonaa. Siitä YTV-alueen matkoja oli 41,2 miljoonaa, jossa oli kasvua vajaa 0,8 %. Alueen ulkopuolella lähiliikenteen matkoja tehtiin 10,9 miljoonaa ja kasvua oli 8,1 %. Vertailua YTV-alueen ulkopuolella vaikeuttaa se, että joitakin kaukojunia alettiin tilastoida lähiliikenteeseen oikoradan valmistumisen jälkeen.

Henkilöliikenteen liikevaihto oli 340,0 (320,4) miljoonaa euroa. Henkilöliikenteen matkojen määrä on kasvanut edelleen alkaneena vuonna. Tammi-helmikuussa matkoja tehtiin 16,9 % enemmän kuin viime vuonna vastaavaan aikaan. Syynä voimakkaaseen kasvuun ovat lähinnä Kerava–Lahti-oikorata ja lyhentyneet matka-ajat.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Liikennemäärien kasvu paransi VR:n tulosta vuonna 2006

VR-konsernin tulos vuodelta 2006 oli 63,1 miljoonaa euroa, kun se oli edellisellä vuonna 46,0 miljoonaa euroa. Liikevoitto oli 85,2 (61,1) miljoonaa euroa. Liikevaihdon kasvun ohella tulosta paransivat edellisvuotta 5,1 miljoonaa euroa suuremmat käyttöomaisuuden myyntivoitot.

Liikevaihtoa kertyi 1 264,6 (1 196,6) miljoonaa euroa. Konsernin rahoitusasema ja maksuvalmius säilyivät hyvinä.

KOTIMAASSA TAPAHTUU

Corenet kehittää verkonvalvontaa IBM:n Netcool-ohjelmistoilla

Korkealaatuisten televerkko- ja telematiikkaratkaisujen toteuttamiseen erikoistunut Corenet Oy vahvistaa Käytettävyysspalvelut-yksikkönsä tietoteknistä tuotantoympäristöä joukolla IBM:n Tivoli Netcool -ohjelmistoja. Corenet valitsi IBM:n strategiseksi palvelunhallinnan ohjelmistojen toimittajakseen vertailtuaan markkinoilla tarjolla olevia kilpailevia ratkaisuja.

Tivoli Netcool -ohjelmistot perustuvat IBM:n viime vuonna yritysostolla hankkiman Micromusen teknologiaan. Netcool-tuotteiden avulla on mahdollista toteuttaa keskitetty ja myös kehittyneitä ITIL-käytäntöjä tukeva palvelunhallintaratkaisu, joka kerää reaaliaikaista tapahtumatietoa asiakkaan verkon tai useiden hajautettujen verkkojen sekä niissä operoivien laitteiden toiminnasta.

Yhdelle näytölle koostettava valvonta-analyysi verkkojen tilanteesta on tarkasteltavissa useiden eri valintakriteerien kautta, esimerkiksi asiakaskohtaisiksi näkymiksi jaettuna. Monitoroinnin ohella Netcool-ratkaisuilla voidaan ennakoita simuloita ja havainnollistaa erilaisten odottamattomien verkkotapahtumien vaikutuksia. Lisäksi analysoidut ja rikastetut tapahtumatiedot sekä niiden seuranta voidaan hajauttaa maantieteellisesti etäällä toisistaan sijaitsevien valvontayksiköiden kesken.

”Asiantuntijoiillamme oli kokemusta Netcool-tuotteista jo ennen nyt solmittua IBM-kumppanuutta. Uusimpien sovellusversioiden kehittyneet toiminnot ja parantunut käytettävyys, sekä IBM:n tarjoama paikallinen asiantuntemus ja vahva maailmanlaajuinen sitoutuminen kaltaistemme operaattoreiden tekniseen tukemiseen puolsivat päätöstä”, kertoo Corenet Oy:n Käytettävyysspalvelut-yksikön johtaja Juha Harilo.

”Tivoli Netcool -ohjelmistoilla voidaan yhdistää useat erilliset valvonta- ja raportointisovellukset toisiinsa ilman massiivisten tietokantaratkaisujen rakennus- tai räätälöimistarvetta. Tuotantoympäristönsä uudistamisen jälkeen Corenet voi entistä tiiviimmin keskittyä asiakkaidensa liiketoiminnan tukemiseen ja tarjota heille ensiluokkaisia valvonta- ja ylläpitopalveluja”, kertoo myyntijohtaja Päivi Cederberg IBM:n ohjelmistoyksiköstä.

Tivoli Netcool -tuoteperhe sisältää laajan valikoiman valmiiksi kehitettyjä järjestelmärajapintoja, minkä ansiosta samaan valvontanäkymään on helppoa liittää sekä erilaisia tietoliikenne- että telematiikkaympäristöjä. Corenet vastaa nykyisin Suomessa muun muassa VR:n ja Ratahallintokeskuksen telemaattisten järjestelmien sekä Fingridin valtakunnallisen kantaverkon sähköasemia yhdistävien viestijärjestelmien valvonnasta ja kunnossapidosta.

Tivoli Netcool -ohjelmistoja hyödyntää maailmalla jo yli 2 000 yritystä ja organisaatiota. Yli puolet asiakaskunnasta toimii tietoliikennesektorilla – esimerkiksi jokainen maailman 20 suurimmasta operaattorista tai muusta palvelutarjoajasta luottaa tietoliikenne- ja palvelujärjestelmiensä hallinnassa Netcool-ratkaisuihin. Corenet Oy:n Käytettävyysspalvelut-yksikkö implementoi Netcool Precision IP-, Omnibus-, Impact- ja WebTop -sovellukset tuotanto-ympäristönsä kuluvaan alkukesän aikana.

mLOG-asiantuntijapalvelut,
Osborne-työasemat
ja -palvelimet

Osborne

Mikrolog Oy,
PL 45,
02271 ESPOO,
Puh: 0424 7401,
<http://www.mikrolog.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:
lannenalitus@lannenalitus.com
www.lannenalitus.com

Liikennepoliittisen selonteon valmistelu käyntiin

Liikenne- ja viestintäministeriö on ryhtynyt valmistelemaan liikennepoliittista selontekoa. Hallitusohjelmaan sisältyvällä selonteolla halutaan liikennepoliittikkaan pitkäjänteisyyttä ja nykyistä laajempia näkökulmia.

Selontekoon tulee liikennejärjestelmän kokonaisuuteen perustuva kehittämis- ja investointiohjelma. Sen aikavälinä on 10-15 vuotta. Lisäksi laaditaan vaalikauden kattava liikenneväylien investointiohjelma. Selonteossa on tarkoitus ottaa kantaa myös muun muassa joukkoliikenteeseen, logistiikkaan ja ilmastonmuutoksen hillintään.

- Selonteolla voidaan nostaa liikennepoliittikan valmistelun tasoa. Tempoilevuus-

desta ja yksittäisiin tie- ja ratahankkeisiin painottuvasta päätöksenteosta on nyt mahdollisuus siirtyä pitkäjänteiseen toimintaan, liikenneministeri Anu Vehviläinen sanoo.

Ministeri Vehviläinen lähetti 29. toukokuuta liikennealan toimijoille kirjeen, jossa ministeriö pyytää näkemyksiä selonteon sisällöstä.

Ministeri pyytää määrittelemään ihmisten päivittäisen liikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetusten merkittävimmät ongelmat sekä ehdottamaan niihin ratkaisuja. Vastaajan halutaan myös listaavan tärkeimpinä pitämensä liikennehankkeet. Lisäksi kysytään keinoista pysäyttää ilmastonmuutosta.

Kirjeen saavat mm. monet virastot ja laitokset, maakun-

tien liitot, suurimmat kaupunkit, korkeakoulut sekä liikennealan edunvalvonta- ja kansalaisjärjestöt. Vastausaika on kesäkuun loppuun. Selonteon valmisteluun liittyy elo-syyskuussa neljä keskustelu- ja kuulemistilaisuutta eri puolilla Suomea. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö järjestää eri asiakokonaisuuksista keskustelutilaisuuksia liikenteen neuvottelukunnissa.

Selonteon laatimista ohjaa liikenne- ja viestintäpoliittinen ministeriöryhmä.

Selonteon valmistelua voi seurata ministeriön verkkosivuilta osoitteessa www.mintc.fi/selonteko. Sivujen kautta voi myös lähettää palautetta.



Liikenne- ja viestintäministeri Anu Vehviläisen mukaan liikennepoliittisella selonteolla voidaan nostaa liikennepoliittikan valmistelun tasoa ja siirtyä pitkäjänteiseen toimintaan.

Autoilijoilta vaaditaan tarkkaavaisuutta tasoristeyksissä – onnettomuudet sattuvat usein tutuissa risteyksissä

Vakavien tasoristeysturmien määrä on ollut alkuvuonna huoletuttava, sillä onnettomuuksissa on saanut surmansa jo kuusi henkilöä. Turvallisuutta pyritään parantamaan poistamalla ja kohentamalla tasoristeyksiä sekä tehostamalla liikennevalistusta.

Toukokuussa alkava tasoristeyskampanja muistuttaa autoilijoita turvallisesta käytäytymisestä radan ylityksessä. Kampanjan tavoitteena on saada kuljettajat noudattamaan liikennesääntöjä ja varovaisuutta tasoristeyksissä. Kampanjalla pyritään tavoittamaan erityisesti 25–50-vuotiaat autoilijat. Radioissa esitettävä tietoisuus ke-

hottaa tarkkaavaisuuteen tasoristeyksissä. Tietoisku pyörii valtakunnallisesti radioissa touko-kesäkuussa ja uudelleen myöhemmin syksyllä.

Kampanjassa ovat mukana Ratahallintokeskus, Rautatievirasto, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturva, Tiehallinto, VR-Yhtymä sekä Liikennevakuutuskeskus.

“Autoilija: Varo tasoristeystä. Varsinkin sitä tuttua”

Tasoristeyksissä tarkkaavaisuutta käsittelevä tietois-

ku pyörii valtakunnallisesti radioissa touko-kesäkuussa ja uudelleen myöhemmin syksyllä.

2000-luvulla on sattunut vuosittain noin 50 tasoristeys-onnettomuutta. Viimeisten kuuden vuoden aikana onnettomuuksissa on vuosittain keskimäärin kuollut 8 ja loukkaantunut 20 ihmistä. Tänä vuonna tasoristeys-onnettomuuksissa on kuollut jo 6 ja loukkaantunut 3 ihmistä (22.5.2007 mennessä). Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomessa sattuu suhteellisesti neljä kertaa enemmän tasoristeys-onnettomuuksia. Valtion rataverkolla on 3715 tasoristeystä, joista 752 on varustettu va-

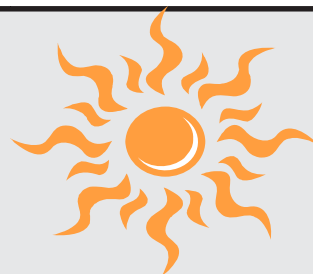
roituslaitoksia.

Huomattava osa tasoristeys-onnettomuuksista sattuu rataosilla, joilla junaliikenne on vähäistä tai junien nopeus verraten pieni. Siksi myös vähäliikenteisissä tasoristeyksissä tienkäyttäjien on syytä noudattaa aina liikennesääntöjä ja suurta varovaisuutta.

Vuosittain rataverkolta on poistettu noin 50 tasoristeystä. Ratahallintokeskus jatkaa tasoristeysturvallisuuden parantamista rataverkolla poistamalla tasoristeyksiä, asentamalla varoituslaitoksia ja huolehtimalla tasoristeysten näkemäalueista.

RMY-matkat

Talven 07-08 matkat myydään nyt!
- Joko olet varmistanut paikkasi auringossa?



Myynnissä mm.



Aurinkomatkat
Hispania
Domina Travel
Detur
OK -Matkat
Etumatkat
Kristina Cruises

Kysy lisää RMY:n toimistosta!

Meiltä myös muut
ranta-, laiva-,
kaupunkilomat
sekä viime hetken
lähdöt vaivatta,
RMY-alennetuin
hinnoin.

Kysy alennusta -
se kannattaa!

Rautatieläisten Matkailuyhdistys ry

VR pääkonttorin piharakennus

Puh. 0307 21770, email: marjut.yla-rautio@vr.fi

Suojaa - Rajaa - Turvaa

Teräsaidat, portit ja puomit



Turvallisuutta ja laatua

vepe
www.vepe.fi

Perinteiselle mökkilomalle KIRJOKIVELLE

Kirjokivi on kivenheiton päästä Kouvolasta Mäntyharjulle (noin 30 km). Tihvetjärven rannalla on Rautatiealan Tekniset ja insinöörit amk ry:n käyttöön hankittu paritalon puolisko. Huone, keittiö ja piharakennukset.

Mökillä pääset elämään perinteistä mökkelämää, kaivosta vesi sisään ja putkea pitkin ulos. Sähköpattereiden lisäksi kunnon kakluuni huoneessa ja keittiössä puuhellakin lämmittämässä. Sähköhella ja jääkaappi ovat myöskin.

Pihalla liiteri kunnon kohentamiseksi, puita pilkottavaksi ja kirves kalustuksessa. Pihan perällä reilunkokoinen puucee käytettävissä.

Rannalla on yhteiskäytössä hyvä puulämmitteinen sauna ja oma vene kalastusretkiä varten.

Hinnat ovat tosi edulliset, ne eivät ole esteenä perinteiselle mökkilomalle. Syksy-kevätkausi perjantaista perjantaihin vain 35 €, viikonloppu 25 € ja sunnuntaista perjantaihin vain 18 €. Kesäkautena, 1.6.-31.8., hinnat ovat tuplasti, mutta silti edulliset, viikko 70 €, viikonloppu 50 € ja sunnuntaista perjantaihin 35 €.

Varauspyynnöt lähetä sähköpostitse erkki.kallio@corenet.fi ja Kirjokiven perinteiseen mökkiin voit tutustua Rautatietekniikka-lehden sivuilla, www.rautatietekniikka.fi RT ry:n kohdalla Kirjokiven lomahuoneisto. Siellä on puheenjohtajan tekemä erittäin seikkaperäinen kuvaus Kirjokiven loma-asunnosta.

RT ry:n taloudenhoitaja Erkki Kallio

PÄÄLUOTTAMUSMIEHEN PALSTA

Esko Luoto
pääluottamusmies

Ajankohtaisia työmarkkina-asioita



Euroviisuuhuma valtasi Helsingin ja koko Suomen ja vastaavasti lätkä Moskovan. Kisojen tuloksiin voi olla tyytyväinen, sillä olihan Suomi kummasakin kisassa vähintäänkin Pohjoismaiden paras!

Maaliskuisten eduskunta-vaalien jälkeen saatiin valtakuntaan uusi sinivihreä porvarihallitus. Hallituksen muodostamisessa rekrytointi (työllistäminen) tuli myös hoidettua, sillä uudessa hallituksessa on kaksi ministeriä enemmän kuin mitä oli edellisessä. Muualla toimintoja tehostetaan väkeä vähentämällä.

Uusi hallitus on maailman naisvaltaisimman, sillä ministereistä 60 % on naisia. Liikenneministerin valinnassa siirryttiin Keski-Suomesta piiriin, sillä uusi liikenneministeri **Anu Vehviläinen** on kotoisin Joensuusta. Mielenkiinnolla jäämme odottamaan ministerin linjaa radanpidon riittävän ja pitkäjänteisen rahoituksen turvaamiseksi, sillä rataverkon kunnolla on suuri merkitys VR:n tuottavuudelle ja kilpailukyvyllä.

YTV ja Vantaan kaupunki ovat päässeet kehäradan rahoituksen jaostaa sopimukseen ja kiirehtivät sen rakentamista. Toivottavasti keski-suomalainen siltarumpopoliitikka ei siirrä rahoitusta hamaan tulevaisuuteen.

Neuvottelut (tupo/liitto)

Tällä hetkellä näyttää vahvasti siltä, että tulopoliittisten kokonaisratkaisujen aika on ohi. Työnantajaleiri tavoittelee tosissaan liittokierrosta, mistä hyvänä esimerkkinä on Teknologiaateollisuuden ilmoitus neuvotella Metalliliiton kanssa liittokierros. Liittokierroksen osalta ollaan niin pitkällä, että Teknologiaateollisuus on valmis aloittamaan neuvottelut jo toukokuussa. Ajatuksena on ollut, että sopimukset syntyisivät ennen juhannusta ja on ennustettu, että nopeimmat saisivat uudet palkkorotukset kesäkuun alussa.

Työnantaja on todennut useasti, että tupo on jäykkä eikä se kannusta työntekijöitä. Nyt nähtäväksi jää, millainen palkkakilvoitus eri liitoissa alkaa kun Suomella pyyhkii hyvin ja inflaatio on suurempi mihin viime vuosina on totuttu.

Liittokierros merkitsee myös sitä, että tasa-arvo-tupo ei toteudu vaalilupauksista huolimatta. Tasa-arvo-erillä on saavutettu vuosien saatossa vain vähäistä naismiespalkkaerojen kaventumista. Vallankin sopimuksissa, jotka perustuvat tehtävien vaativuuteen, on tasa-arvo-erän toteuttaminen tapahtunut ns. taulukkoratkaisuna, mikä ei ole suoranaisesti kohdistunut suunnitel-

ulla tavalla. Tällaisissa tapauksissa olisikin ollut paikallaan varata palkkausjärjestelmän kehittämiseen jokin vastaava erä.

Hallitus ja palkansaajajärjestöt tapasivat toisensa uudemman kerran keskiviikkona 16.5.2007. Tapaamisessa keskusteltiin työelämän uudistamiseen liittyvistä kysymyksistä ja miten niitä voisi yhdessä edistää.

RTL:ssä on jo pitkään valmistauduttu liittokierrokseen. Palkkausjärjestelmää ja työehtosopikseen liittyviä asioita on työryhmissä kehitetty ja työsuhdetoimikunta (TYSTO) on kartoittanut mahdollisuutta palkkausryhmittelyn selkeyttämiseen. Palkkausjärjestelmä palkkaustaulukoineen vaatii kehittämistä, sillä tällä hetkellä on vaikeuksia saada motivoituja ja päteviä osaajia. On lähdettävä siitä, että järjestelmä toimii niin, ettei henkilöille tarvitse tehdä yksilöllisiä sopimuksia ulkopuolella työehtosopimuksen. Myös jo talossa toimivien toimihenkilöiden palkkauksen kehittymisestä on huolehdittava.

Palkkaus

Lisät

Aika ajoin ilmenee epätie-toisuutta erikoislisien mak-

samisessa. Oheisena "lyhyt oppimäärä" lisien perusteista niin että työehtosopimuksen henki toteutuu.

Työehtosopimuksen mukaan silloin, kun toimihenkilö tekee ns. korkeammin palkattua työtä, maksetaan hänelle tilapäistä työtä vastaava korkeampi palkka siltä ajalta, jona hän työtä suorittaa. Sijaisuuden on kestävä vähintään viikko.

Erikoislisiä voi saada tehtävästä, mitä ei ole voitu sisällyttää tehtäväkuvaukseen.

Lisäksi, kun toimihenkilö oman toimensa ohessa hoitaa toisen henkilön tehtäviä, voi hän saada ns. sijaisuuskorvausta max. 10 % peruspalkasta silloin kun sijaisuus on kestänyt vähintään viikon.

(Tarkemmin LTY/Pardia/RTL TES: III PALKKAUS; 26 §; Erikoislisiä ja pöytäkirjamerkintä 1 palkkaliitteessä 2)

Diplomi-insinöörit

Myös diplomi-insinöörien palkkauksen tarkistamisessa tehtävien muuttuessa ei aina ole noudatettu työehtosopimuksen henkeä.

Työehtosopimuksessa sanotaan mm. "Tehtävien muuttuessa vaativammaksi tai vastuullisemmaksi selvitetään muutosten vaikutus palkkaan vertailemalla samantyyppisten tehtävien palkkoja. Lisäksi henkilöko-

tainen palkkaus tulee vähintään kerran vuodessa käydä läpi esim. kehityskeskustelujen yhteydessä".

(Tarkemmin LTY/Pardia/RTL TES: III PALKKAUS; 26 §; Pöytäkirjamerkintä 3, palkkausjärjestelmän soveltaminen ja ylläpito palkkaliitteessä 1)

Henkilöstörahasto

VR-konsernin henkilöstörahasto perustettiin 19.4.2007. Rahaston piiriin kuuluvat VR-Yhtymän, VR Osakeyhtiön, VR-Radan ja Corenetin henkilöt lukuun ottamatta niitä, jotka ovat mukana VR-konsernin johdon kannustinohjelmassa.

Rautatieläisjärjestöt sopivat keskenään rahaston hallintoedustuksista. Hallituksen puheenjohtajaksi valittiin **Harri Salminen** Rautatieläisten Liitosta ja varapuheenjohtajaksi **Jouni Nykänen** Veturimiesten liitosta. Hallitukseen kuuluu kaikkiaan seitsemän jäsentä. RTL:n edustajana hallituksessa on **Erkki Kallio** ja hänen varamiehenään **Juha**

Mälkiä.

Valtuuston puheenjohtajaksi valittiin **Erkki Hokkanen** Rautatievirkamiesliitosta ja varapuheenjohtajaksi **Aarno Kinnunen** RTL:stä. Valtuustoon kuuluu kaikkiaan 14 jäsentä ja heillä on henkilökohtaiset varajäsenet. RTL:n toinen valtuuston edustaja on **Markku Berg**. Varajäseninä valtuustossa ovat **Veera Koskela** ja **Markku Toukola**.

Järjestöissä tapahtuu

Eri yhteyksissä on todettu, että globalisaatiosta on tullut neuvottelupöydissä yhä vahvempi osapuoli. Tätä ja muitakin työmarkkinoiden muutoksia ajatellen eri liitoissa pohditaan uusia järjestäytymiskuvioita. Myös Pardian toiminnoissa tulee huomioida tulevaisuuden tuomat muutokset, niin työnantajan uudelleen järjestäytymisen kuin myös tehtävien / toimintojen muutosten myötä. Liikelaitoksista muodostetaan osakeyhtiöitä, kilpailuttaminen lisääntyy ja töitä "tehdään ristiin" eri yritysten kesken. Yrityksis-

sä tapahtuu kokoajan muutoksia uudelleen organisoitumisten kautta mikä saattaa merkitä myös sopimusalojen muutoksia. Tulisikin vakavasti pohtia liittojen yhteistyömahdollisuuksia edunvalvonnassa ja etsiä sitä kautta neuvottelu- ja synergiaetuja.

Yhtenä esimerkkinä on SAK:n teollisuusliittojen suunnitelmat uuden suurliiton perustamiseksi. Asiassa ovat liikkeellä Paperiliitto, Kemian liitto, Metalliliitto, Sähköliitto, Viestintäliitto sekä Puu- ja erityisalojen liitto. Suurliitolla tavoitellaan työntekijöille lisää paikallista sopimusvoimaa. Yhdistymisen synnyttäisi noin 360 000 jäsenen suurliiton.

Myös SAK-laiset kuljetusalojen liitot ovat tiivistäneet yhteistyömuotojaan.

Muuta

RTL:n luottamusmiespäivät pidettiin Lahdessa 25.-26.4.2007. Päivillä käsiteltiin ajankohtaisia työsuhteasioita, työturvallisuuteen (vakavat tapaturmat) liittyviä ky-

symyksiä sekä itse varsinaisia luottamusmiesasioita.

RTL:n edustajakokous pidettiin Helsingissä 22.5.2007. Puheenjohtajana jatkkaa **Esko Salomaa**.

KAF:n varsinainen edustajiston kokous pidettiin Helsingissä 28.5.2007. RTL:stä hallitukseen valittiin seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi **Sakari Pitkämäki** (vara **Ossi Ontto**).

Kalevi Eloholman opintoapurahat

Apurahoja haki kaikkiaan 34 henkilöä. Työryhmä valitsi hakijoista 29 henkilöä, joille myönnettiin 250 / 350 euron suuruinen apuraha. RTL:stä 350 euron suuruisen apurahan sai **Ossi Ontto**. Onnittelut ja tsemppiä loppuopiskeluihin!

Lukijakunnalle rentouttavia lomahetkiä!

Perinteiset RTL:n luottamusmiespäivät Lahdessa

Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry:n perinteiset kaksipäiväiset luottamusmiespäivät pidettiin Lahdessa 25. - 26.4.2007. Päivien ohjelma oli koottu tiiviiksi ajankohtaisista asioista sisältäväksi paketiksi. Paikalla oli suurin osa luottamusmieskaartista, joskin työkiireet estivät muutaman avainhenkilön läsnäolon.

RTL:n puheenjohtaja Esko Salomaa avauspuheen jälkeen henkilöstöjohtaja Timo Koskinen esitteli juuri perustettua henkilöstörahastoa sekä mielenkiintoista VR-konsernin henkilöstöraporttia 2006.

Henkilöstörahaston tavoitteena on palkita henkilöstö yhtiön hyväksi koituneesta hyvästä työsuorituksesta ja tuloksesta sekä motivoida henkilöstöä hyviin työsuori-

tuksiin ja sitoutumaan asianomaiseen yhtiöön.

Henkilöstöraportin mukaan VR-konsernin liikevaihto on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut n. 20% ja henkilömäärä vähentynyt n. 30 %.

Lähipuosina henkilöiden laajan rekrytoinnin onnistuminen on suurimpia haasteita. Nykyisten työntekijöiden sitoutuminen yhtiöön on hyvin korkealla tasolla, työelämää vastaisuudessa tulevilla sitoutuminen ei välttämättä ole samankaltaista.

Lakimies Hannu Mäkelä esitteli uuden vuosilomailain muutoksia ja vaikutuksia käytännön esimerkein. Lisäksi hän kertoi tilaajan vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä. Selvitys-

velvollisuus on tullut voimaan 1.1.07 ja se koskee työtä, jonka sopimussarvo on yli 7500 euroa ja kesto yli 10 päivää.

Esko Luoto puolestaan kävi laajasti läpi RTL:n ajankohtaisia tupo- asioita. Esko aloitti hallitusohjelman läpikäynnillä siirtyen yleiseen työmarkkinatilanteen selvittämiseen.

Lopuksi hän esitteli tämänhetkistä Pardian ja RTL:n tupo asioiden tilannetta ja tavoitteita.

Unto Varonen Hämeen työsuojelupiiristä kertoi tapaturmien ennakkoinnista. Työturvallisuusnäkökulma tulee olla aina työssä mukana. Riskeistä on oltava selvillä ja ne pitää ehkäistä ennalta. Turvallisuutta pitää johtaa, että siitä saadaan

järjestelmällistä toimintaa. Suurin osa tapaturmista aiheutuu, kun otetaan riskejä tai toimitaan ohjeiden vastaisesti.

Kari Virtanen Myllyhoito ry:stä käsittelee puheeksiottoa ja luottamusmiehen roolia asiassa. Virtanen esitteli tilastojen kautta, että suomalaisista on alkoholiriippuvaisia 6 %, suurikäyttäjiä 20 %, kohtuikäyttäjiä 64 % ja raittiita 10 %. Virtanen havainnollisti Jellinekin käyrän avulla alkoholismien syntyä. Puheeksiotto olisi tehtävä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa kun aiheutta ilmenee. Puheeksiottotilanteeseen Virtanen antoi käytännön esimerkkejä. Tutkimusten mukaan katkaisuhoidon jälkeen vain 1/3 on täysin raittina vuoden kuluttua.

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Hallitusohjelma ja rautatiet

Matti Vanhasen sinivihreän hallituksen 15.4. valmistunut "neuvottelutulos hallitusohjelmasta" on ilman liitteitäkin yli 60 sivun asiakirja, jossa linjataan politiikka hallituksen koko vaalikauden pituiseksi ajatellulle valtakaudelle.

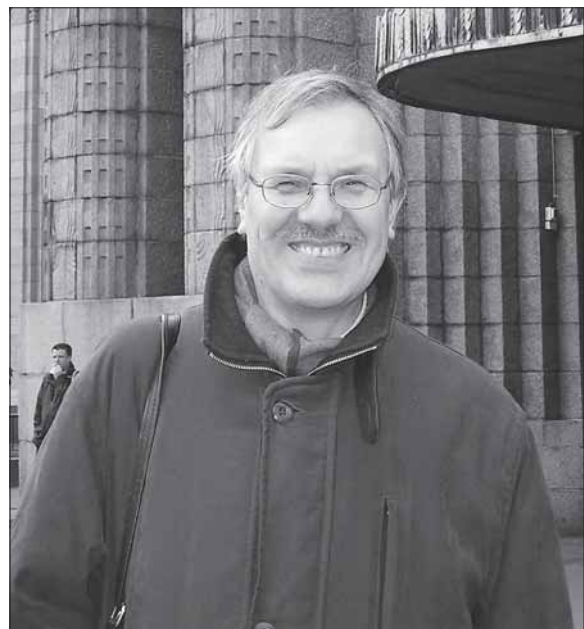
Ohjelma on laaja-alainen, ja siinä otetut kannat pääosin melkoisen ympäröityjä. Pitäähän niiden puitteissa pystyä tekemään erilaisia päätöksiä riippuen mm. siitä, millainen on tulevien vuosien taloudellinen kehitys. Rautatiesektoriin tavalla tai toisella liittyviä asioita on useita. Yritän seuraavassa kuvata konkreettisimpien kannanottojen sisältöä.

Hallitusohjelman liikennepolitiikkaa koskevasta osasta voidaan lukea ehdottomasti painavin linjaus, joka koskee pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa. Sen mukaisesti hallitus tekee vaalikauden alussa eduskunnalle selonteon liikennepolitiikan pitkän aikavälin suuntaviivoista. Selonteko tulee pitämään sisällään koko vaalikauden 2007-2011 väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaan perustuvan pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelman. Samassa yhteydessä selvitetään budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönotto väyläinvestointeihin. Tätä selontekoa jääme odottamaan. Sen sisältö vasta aikaan kertoo mm. sen, kuinka paljon hallitus on valmis väyläinvestointeihin satsaamaan, ja mikä on painotus esim. tie- ja ratakankkeiden kesken.

Lisäksi hallitus liikennepolitiikallaan lupaa huolehtia mm. liikennejärjestelmän riittävästä rahoituksesta, kestävästä kehityksestä ja turvallisesta liikkumisesta. Keinoina ovat luovuus, joukkoliikenne, älykkään liikenteen palvelut, informaatioteknologia sekä hallinnon, elinkeinojen ja valtion liiketoimintojen uudistaminen. Erityisesti hallituksen tavoitteena on osoittaa liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Etenkin tuota riittävää rahoitustahan tässä kaikki olemme toivoneet, joten olkaamme luottavaisia, että hallitusohjelma tältä osin pitää ja että tulevista budjeteista löytyy riittävästi euroja.

Logistiikka ja elinkeinopolitiikassaan hallitus lupaa parantaa Suomen logistista kilpailukykyä tavoitteena elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alentaminen koko maassa. Hallitus tulee laatimaan myös logistiikkastrategian ja kaikki kuljetusmuodot kattavan kuljetusklusterin pitkän aikavälin elinkeinopoliittisen ohjelman edistämään suomalaisen liikenneklusterin kilpailukykyä.

Liikenteelle asetetut energiansäästö- ja ilmastotavoitteet on tarkoitus saavuttaa vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja mm. edistämällä joukkoliikennettä ja ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja. Tarkoituksena on kehittää



Puheenjohtaja Esko Salomaa

joukkoliikenteen sujuvuutta, työsuhtematkalippujärjestelmän ehtoja, seudullista suunnittelua ja ostoperiaatteella turvata julkisen liikenteen peruspalvelut haja-asutusalueilla. Hallituksen on ohjelmassaan ollut pakko huomioda se, että ilmastomuutos on iso uhka meille kaikille tällä pallolla nyt ja varsinkin tulevaisuudessa eläville. Joukkoliikenteen edistäminen yleensäkin, ja rautatieliikenteen erityisesti, on keskeinen keino liikenteen ympäristöhaittojen vähentämisessä. Valtiovallan lisäksi myös kaikkien rautatiealan toimijoiden on vaikutettava voimakkaasti siihen, että tämä alan keskeinen kilpailuetu todella hyödynnetään, eikä se jää vain julkilausuma-asteelle.

Raideliikennettä hallitus lupaa edistää parantamalla rataverkon tasoa ja kattavuutta, jatkamalla sähköistysohjelmaa sekä luomalla edellytyksiä kilpailulle rautateillä. Henkilöliikenteen kilpailuun rautateillä varaudutaan yhteisöläinsäädännön edellyttämällä tavalla ja aikataululla. Hallitus selvittää mahdollisuuden kilpailuttaa rautateiden henkilöliikennettä erityisesti pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella ja kehittää junien ostoliikennettä vastaamaan paremmin alueellisia matkustustarpeita. Tuo sähköistysohjelman jatkaminen vähän kummastuttaa, kun tällä hetkellä ei ole käynnissä minkäänlaista ohjelmaa. Tulevaisuus näyttää mihin suuntiin sähköjä aiotaan lisätä. Henkilöliikenteen kilpailuun varautuminen on itsestään selvää, mutta

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

uutena linjauksena voitaneen pitää sitä, että pääkaupunkiseudun osalta ei ehkä enää oltaisi riippuvaisia yhteisöläinsäädännön aikataulusta.

Väyläviraston perustamisesta on ohjelmassa melko yleisluontoinen maininta, jonka mukaan hallitus selvittää väylävirastojen yhdistämisestä väylänpidon tuottavuudelle koituvia etuja ottaen huomioon merenkulun erityistarpeet. Tämän perusteella on vielä melko mahdotonta päätellä, mitä asiassa seuraavaksi tapahtuu, ja milloin. Voi olla, että ei ihan vähään aikaan yhtään mitään. Itse kuitenkin uskon, että uusi väylävirasto tällä hallituskaudella syntyy.

Omistajapolitiikassaan hallitus tekee, tai on oikeastaan jo tehnyt kaksi merkittävää ratkaisua. VR-Yhtymän omistajaohjaus siirrettiin valtion omistajaohjausyksikköön 1.5.2007 lukien, joten tässäkin asiassa siirryttiin ns. nor-

maaliin päiväjärjestykseen. Lisäksi Tieliikelaitoksesta muodostetaan valtion kokonaan omistama osakeyhtiö vuoden 2008 alusta lukien, mikä normalisoi kilpailutilannetta tienpidon lisäksi myös radanpidon markkinoilla.

Summa summarum, kun vajaa vuosi sitten yhdessä alan ammattijärjestöjen ja Liikenne- ja Erityistoimialojen Työntekijäryhmän kanssa linjasimme liikennepolitiikan haasteita, voidaan nyt todeta suuren osan silloin pöydällä olleista asioista löytyvän myös uuden hallituksen ohjelmasta. Puitteet liikennepolitiikan teolle ovat siis olemassa. Tuleva selonteko, kuluvan vuoden lisäbudjetti ja tulevien vuosien budjetit tulevat sitten näyttämään mikä on rautatieliikenteen merkitys Suomessa vuosina 2007-2011.

Esko Salomaa

Hammaspyörät ja hammasakselit ym. koneistustyöt

RIIHIMÄEN RAUTA-METALLI OY

Kylänraitti 2-4
Puh. (019) 764 600

11710 Riihimäki
Fax (019) 721 506

K & O INSINÖÖRIT OY

*** Sähkötekniikan suunnittelu ***

Kauppalankatu 5 A 5, 45100 KOUVOLA
Puh. (05) 312 2651
Fax (05) 371 3910



**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.



RTL:n edustajakokous luotasi tulevaisuuteen

Martti Ronkolle liiton ansioviiri

Helsingissä toukokuun lopulla pidetty Rautatiealan Teknisten Liiton RTL:n sääntömääräinen edustajakokous käsitteli edellisen vuoden toimintakertomusta ja luotasi rautatiealan tulevaisuuden näkymiä.

-Tulevaisuus on se mihin voimme, ja mihin meidän pitää vaikuttaa. Viime vuoden edustajakokouksessa ennustelin yhä kiristyvän kilpailun tuovan edelleen lisää paineita toimintakenttäämmme, liiton puheenjohtaja Esko Salomaa totesi kokouksen avauspuheessaan.

Salomaa olikin vuosi sitten oikeassa. Viimeisimpänä esimerkkinä melko yllättäen tehty valtion rataverkon sähkökunnossapidon kilpailutus. Tämä edelleen pienentää moniala-osaamisen merkitystä radanpidon tehtävissä.

Kokousväki sai edellisenä päivänä lukea ennakkotietoja mahdollisesta uudesta tavaraliikenneoperaattorista. Salomaa ennusti, että jatkossa tahti todennäköisesti vain kiihastuu.

-Kilpailun ja sen myötä alan pirstoutumisen seurauksena tulemme tilanteeseen, jossa myös rautatiealan osaajia työskentelee valtionhallinnon ja VR:n lisäksi yhä useammissa yksityisissä yrityksissä, Salomaa ennusti.

-Tämä asettaa kovan haasteen myös meille alan pääedunvalvojana. Meidän tulee lähivuosina tehdä ainakin kaksi melko suurta päätöstä: Kenen kaikkien etuja haluamme jatkossa valvoa? Julistaudummeko jatkossakin kaikkien rautatiealalla toimivien teknisten järjestöksi, vai rajoittuuko toimintamme (nykyiseen tapaan) Rau-



Rautatieliikenteen tulevaisuus mietitytti edustajakokouksessa.

tatievirastoon, Ratahallintokeskukseen ja VR:ään? Kenen kanssa liittoudumme? Löytyvätkö liittolaiset Rautatieläisjärjestöistä vai ihan muualta?

-Nämä asiat tulevat mielestäni olemaan, tulevan TES-kierroksen jälkeen tänään valittavan uuden hallituksen keskeiset pohdinnan aiheet. Oma osuutensa noissa pohdintoissa ovat etenkin yksittäisiä jäseniä koskevilta osiltaan tietenkin jäsenyhdistyksillämme.

Ronko palkittiin pitkäaikaisesta järjestötyöstä

Vaikka tulevaisuuteen katsominen on tärkeää, ei voi unohtaa myöskään menneisyyttä eikä nykypäivää. Kokouksessa nostettiin esille Martti Ronko joka on ansioi-

tunut pitkään kestäneellä työurallaan. Hän on tehnyt erittäin pitkän päivätyön myös järjestötehtävissä. Alkaen RautateidenTeknikot ry:stä pitkälti yli 20 vuotta sitten ja jatkuen RT:n, VRT:n ja nykyisen RTL:n eri tehtävissä.

Erityisen merkittävä on ollut Ronkon rooli Rautatiealan Tekniset ja Insinöörit AMK ry:n SAKE:n osaston pitkäaikaisena puheenjohtajana.

-Luottamustehtävien lisäksi ainakin minun on tehnyt suuren vaikutuksen myös tapa, jolla olet hoitanut varsinaista leipätyötäsi työnjohtajana. Kuten luottamustehtäviesi hoito myös se kertoo, että todella välität ihmisistä. Ihan jokainen pomo ei esimerkiksi Tallinnan matkallaan hanki miehilleen villasukkia, summasi Salomaa Ronkon luonnetta.



Martti Ronko palkittiin pitkäaikaisesta järjestötyöstä.

Pääjohtaja H. Roosin säätiö avustaa nyt myös vakavissa työtapaturmissa

Rautatiehallituksen entinen pääjohtaja Harald Roos perusti vuonna 1955 nimeään kantavan säätiön, jonka tarkoituksena on tukea "työtapaturman takia perheen pääasiallisen huoltajan menettäneitä tai poikkeuksellisesti muusta syystä taloudelliseen ahdinkoon joutuneita rautatieläisperheitä". Säätiön peruspääomaksi pääjohtaja Roos luovutti valtionrautateiden henkilöstön keskuudessa v 1955 hänen 60-vuotislahjakseen suoritetun keräyksen tuoton.

Pääjohtaja Roosin kuoleman jälkeen (v 1969) säätiön asioita hoitaa hallitus, jonka VR-Yhtymä Oy:n pääjohtaja nimeää kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Hallitukseen kuuluu kaksi työnantajan edustajaa sekä yksi edustaja kustakin rautatien piirisä toimivasta ammattijärjestöstä. Pääjohtaja Henri Kuitunen nimesi nykyiseen hallitukseen (vv.2006 - 2008) puheenjohtajaksi Timo Koskisen (VR-Yhtymä Oy) ja jäseniksi Tapio Peltohakan (Rautatiealan Teknisten Liitto ry RTL), Kari Ojalan (Veturi-miesten Liitto ry), Alpo Pietarilan (Rautatievirkamiesliitto ry), Harri Salmisen (Rautatieläisten Liitto ry), Veijo Sundqvistin (VR Akava ry) sekä Matti Kuuselan, joka toimii säätiön hallituksen sihteeri-taloudenhoitajana.

Säätiön avustustoiminta uudistuu

Säätiön alkuperäisenä tarkoituksena oli myöntää taloudellista tukea työtapaturman johdosta perheen pää-

asiallisen huoltajan menettäneille tai muusta syystä taloudelliseen ahdinkotilaan joutuneille rautatieläisperheille. Viime vuoden aikana sääntöjä muutettiin siten, että nyt säätiö voi harkintansa mukaan myöntää hankkimistaan varoista tukea myös työssään vakavasti loukkaantuneelle rautatieläiselle tai tämän perheelle loukkaantuneen rautatieläisen toipumista edistäviin toimiin.

Säätiön avustustoiminnassa rautatieläiskäsittien piiriin kuuluvat VR-Yhtymä Oy:n, VR Osakeyhtiön, Oy VR - Rata Ab:n ja Corenet Oy:n henkilöstö sekä Ratahallintokeskuksen perustamisvaiheessa sinne siirtyneet henkilöt. PL -yhtiöiden (Pohjolan Liikenne) ja Avekra Oy:n henkilöstöt eivät kuulu rautatieläiskäsittien piiriin.

Rautatieläisperheeseen luetaan kuuluvaksi myös avopuoliso, jolla on yhteinen lapsi ja joka asuu samassa taloudessa rautatieläisen kanssa. Avustusta myönnetään rautatieläisen alle 18-vuotiaalle biologiselle tai adoptiolapselle, josta on adoptiopäätös sekä opiskelevalle alle 21-vuotiaalle kotonaan asuvalle lapselle. Avustus myönnetään vain kerran. Toipumisen edistämiseksi myönnettävien avustusten aikaraja on enintään kolme vuotta vanhat, 12.12.2006 jälkeen sattuneet tapaukset.

Miten avustusta haetaan

Kuolemaan johtaneissa työtapaturmissa säätiö maksaa avustuksen ilman erillistä hakemusta selvitettyään

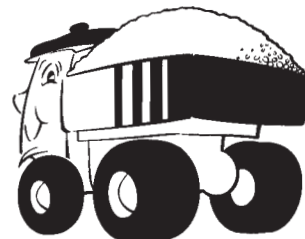
mahdolliset avustuksen saajat sekä yhteystiedot.

Kuntoutumisen edistämiseksi tai muusta poikkeuksellisesta taloudellisesta ahdinkotilasta selviämiseen tarkoitettuja avustuksia on haettava erillisellä lomakkeella. Lomake löytyy Versaalta Työn tuesta kohdasta Liikunta ja vapaa-aika/Virkistysmäärärahat ja tuet. Täytetty lomake mahdollisine liitteineen toimitetaan osoitteella: Pääjohtaja H. Roosin säätiö, VR-Yhtymä Oy, Henkilöstöyksikkö h. 222, PL 488, 00101 Helsinki

Lisätietoja antavat säätiön sihteeri-taloudenhoitaja Matti Kuusela puh. 040-507 2903 (sähköposti: matti.kuusela@kolumbus.fi), tai säätiön varapuheenjohtaja Tapio Peltohaka puh. 020 751 5166 (sähköposti: tapio.peltohaka@kolumbus.fi)

Luotettava raideseppelin toimittaja.

Täyden palvelun kiviainestoimittaja aina lähellä.



LOHJA RUDUS

www.lohjarudus.fi

LOHJA RUDUS OY AB

KIVIAINES ETELÄ-SUOMI

Palvelukeskus 020 447 7400, vaihe 020 447 711

LÄNSI-SUOMI 020 447 6200



www.trimble.com

KAIKKI RAKENNUSTYÖMAAN MITTALAITTEET

MAAHANTUONTI, MYYNTI,
VRS-VERKKO, HUOLTO ja VUOKRAUS

Hakamäenkuja
FIN-01510 Vantaa
info@geotrim.fi
www.geotrim.fi





puh. 0207 510 600
fax 0207 510 699

- **Vaativat pohjarakennus- ja perustustyöt**
- **Kunnallistekniikka**
- **Tienrakennus**
- **Ratatyöt ja alikulkutunnelit yms.**



Maanrakennusliike

www.empekkinen.fi

E.M. PEKKINEN OY

Juvan teollisuuskatu 17, 02920 Espoo
Puh. +358 9 849 4070, fax +358 9 852 1890



KOUVOLAN BETONI OY

TEHDAS: KOUVOLA, TYKKIMÄKI, TEHONTIE 18
PUH. (05) 884 3400, FAX (05) 321 1992
POSTIOSOITE: PL 20, 45101 KOUVOLA

- * Valmisbetonia
- * Betoninpumppausta
- * Betonielementtejä
- * Kevytsoraharkkoja
- * Sidekiviä ja käytävälaattoja
- * Kaikkia valimoalan tuotteita kaivonrenkaista viemäriputkiin
- * Nosturipalvelua



**KAIKKEA
SUODATUKSEEN:**

- ILMANSUODATTIMET
- HYDRAULIIKKA- JA ÖLJYNSUODATTIMET
- ÖLJYNEROTTIMET JA PAINEILMASUODATTIMET
- ILMASTOINTIPUSSIT, -KASETIT jne.
- PANELIT JA LAAJAPINTA-PANELI
- HIILISUODATTIMET
- MICROSUODATTIMET
- NESTESUODATTIMET
- SEKÄ ERIKOIS-SUODATTIMET

Suodatintehdas
AIRFIL OY
Mustanhevosentie 1-2 P. 020 740 2500
37800 TOIJALA F. 020 740 2510
E-mail: sales@airfil.fi

Rautatietekniikka


**Answers
for a world
of mobility**

ALGOL
TECHNICS
www.algoltechnics.com

KNORR-BREMSE
www.knorr-bremse.com



MAANRAKENNUSLIKE

KARTTUNEN

www.maanrakennus.fi

Parrutie 39

80100 Joensuu

Puh. (013) 123 661, fax (013) 123 771

KÄNNYKKÄ: 0400 804 409

Sorvarinkatu 30

80100 Joensuu

Puh. (013) 821 992

Maansiirrot, piikkaustyöt, pohjaveden
alennustyöt, mekaaninen vesakon-
raivaus, radanrakennustyöt,
betonipulverointi- ja purkutyöt

LEMMINKÄINEN

– louhinta- ja murskausurakoitsija
vaativiin kohteisiin

Lemminkäisen kiviainesyksikkö

- Toimintamme perustuu standardeihin
ISO 9001, ISO 14001 ja OHSAS 18001,
jotka on sertifioitu.



Tarvitessasi jalostettuja kiviaineksia,
käänny työpäällikkömme tai suoraan
paikkakunnalla olevan myyjämme puoleen.

Työpäälliköt

Vienti ja Uusimaa
Petri Ruostetoja
(09) 1599 599

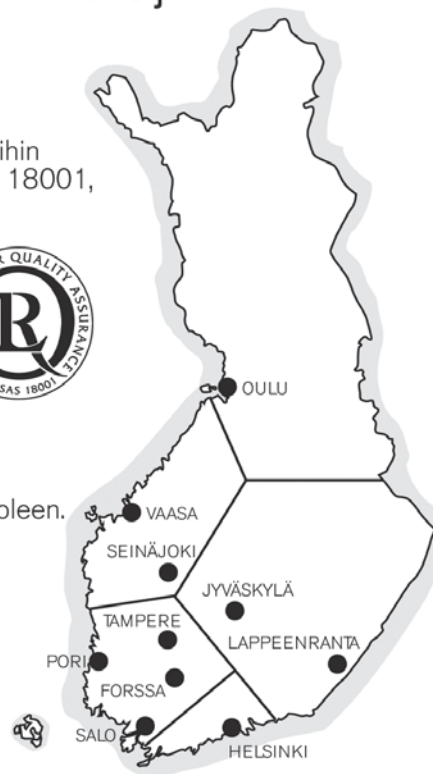
Lounais-Suomi
Jussi Ämmälä
(03) 4240 3230

Keski- ja Itä-Suomi
Raimo Vatanen
(014) 334 4101

Pohjanmaa
Lars Lundegård
(06) 322 2917

Pohjois-Suomi
Arto Pyhtinen
(08) 556 0203

Louhinta
Ismo Kivimäki
(02) 7778 222

**URAKOITSIJA**

**MIKKO
PRINKKILÄ**

Vähäkyröntie 469 B
66520 Veikkaala

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

**LEMMINKÄINEN**

Lemminkäinen Oyj
Kiviainesyksikkö
Esterinportti 2
00240 HELSINKI
Puh. (09) 15 991
Fax (09) 143 037

LEMMINKÄINEN-KONSERNI

Tampereen matkakeskustunneli parantaa aseman palvelutasoa

Tampereen matkakeskustunneli yhdistää radan itäpuolisen Tullin alueen osaksi radan länsipuolista keskustaa.

Tunneli yhtyy itäpäässä KOY Pendoliinon toimistorakennukseen ja länsipäässä entiseen ns. Ale-Pubin tiloihin.

Tunneli parantaa oleellisesti Tampereen rautatieaseman palvelutasoa. Uudesta tunnelista rakenne-

taan liukuporras- ja hissiyhteydet laitureille, jolloin liikuntaesteisten kulku juniin helpottuu. Myös tunnelin itäpäähän tehtävältä aukiolta tulee porras- ja hissiyhteys myöhemmin rakennettavalle Ratapihankadulle.

Rakentaminen etenee

Tunneli toteutetaan KVR-urakkana, jolloin urakoitsija vastaa sekä rakentamisesta että suunnittelusta. Pääurakoitsija on Oy VR-Rata Ab.

Aliurakoitsijana siltatöiden osalta toimii Megasiirto Oy ja talotekniikan, tasonvaihdevälineiden ja teräsrakenteiden osalta Lemcon Oy.

Urakka käynnistyi tammi-kuussa 2007 suunnittelutöillä. Kuitenkin jo helmikuussa päästiin suunnittelun



ohella aloittamaan myös rakentamistyöt. Huhtikuussa kaivanto- ja tukiseinätöiden ensimmäinen vaihe saatiin valmiiksi ja pääpaino siirrettiin siltalohkojen rakentamiseen. Touko- kesäkuun aikana asemarakennuksen alitse rakennetaan sadevesi- ja viemäryhteydet, jolloin aseman pihaan tehdään alitusporauskaivanto. Viemärytyöt jatkuvat heinäkuussa, kun Tampereen kaupunki rakentaa loppuosan viemäristä Rautatienkadulle saakka.

Rakennuskohteena Tampereen keskustassa sijaitseva henkilöratapiha on varsin haastava, koska ratapihalla kulkee päivittäin noin 300 junaa ja laitureilla tuhansia junamatkustajia. Tampere onkin Suomen vilkkain kaukoliikenteen risteysasema. Lisäksi henkilöliikenteen laituriraitteita on vain viisi, joista lähtee vilkkaimpaan aikaan kuusi matkustajajunaa yhtä aikaa. Suuri haaste on myös töiden yhteensovittaminen muiden lähistöllä toteutettavien rakennuskohteiden, saattoliikenteen sekä radan, laitureiden, junien ja kiinteistöjen huolto- ja kunnossapitotoiminnan kanssa. Häiriöiden vähentämiseksi suuri osa työmaan töistä tehdään yöaikaan ja viikonloppuisin.

Hankkeen monimuotoisuus ja lukuisat eri intressiryhmien haluamat muutokset huomioiden työmaa on edennyt todella hyvin. Ainoastaan maaperästä tukiseinä- ja kaivantotöiden yhte-



ydessä löytyneet isot lohkaaret ja kiviset maakerrokset ovat aiheuttaneet odottamattomia viivästyksiä kokonaisaikatauluun.

Matkakeskustunneli on rakennusteknisesti silta, jonka kannen leveys on noin sata metriä. Silta rakennetaan useassa lohossa, joista osa siirretään paikalleen muutaman raiteen junaliikennekatkoissa ja osa lohkoista toteutetaan paikalla rakentaen.

Matkakeskustunnelista rakennetaan liukuportas- ja hissiyhteydet kaikille laitureille. Tunnelin länsipuolella rakennetaan kulkuyhteydet Rautatienatorille ja suoraan asemarakennukseen.

Itäpuolella tunneli liittyy Pendoliino-kiinteistöön ja myöhemmin kaupungin rakennuttamaan Pendoliinotunneliin. Lisäksi tulevalle Ratapihankadulle rakennetaan tunnelista portaat ja hissi.

Junaliikenteelle ja -matkustajille aiheutuva häiriö pyritään minimoimaan urakan aikana. Junaliikenteelle aiheutuu töistä raidemuutoksia ja siltalohkojen siirtojen aikana mm. laiturialueilla kulkua joudutaan rajoittamaan.

Siltatyöt valmistuvat vuoden vaihteeseen mennessä, jonka jälkeen asennetaan liukuportaat ja hissit. Tunnelin sisätilojen rakentaminen alkaa marraskuussa. Tunneli valmistuu keväällä 2008.

Tampereen kaupungin osuus kokonaiskustannuksista on 70 prosenttia ja RHK:n 30 prosenttia.

Rakennuttajien lisäksi hankkeeseen liittyviä sidosryhmiä ovat Tampereen Pysäköintitalo ja VR-Yhtymä, joka teettää kesän aikana asemarakennuksen julkisivun korjaustöitä. Pysäköintitalolla on käynnissä ns. P-talon muutostyöt, joissa rakennus muutetaan lääkärikeskuksen käyttöön.

Aseman seudun jatkokehittäminen

Tunnelin itäpäähän rakennettavalta aukiolta pohjoiseen päin tehdään myöhemmin Tampereen kaupungin toimesta erillisenä hankkeena Pendoliinotunneli, joka yhdistää tilan vanhaan Asematunneliin. Edelleen alueen yhteyksien kohentamiseen liittyy myös Ratapihankadun jatkaminen pohjoiseen päin. Myös alueelle suunnitellun ns. Hämpin parkin maanalaisen pysäköintilaitoksen sisäänajoramppi sekä hissiyhteydet on tarkoitus sijoittaa lähelle uutta tunnelia.

Sari Koskinen

Hankkeen osapuolet ja kustannukset

Hankkeen rakennuttajia ovat Tampereen kaupunki ja Ratahallintokeskus, joka toimii hankkeen tilaajana. Tunnelin ja siihen liittyvä aukion rakentaminen maksavat noin 9,2 miljoonaa euroa. Muut hankkeeseen liittyvät kustannukset sisältäen mm. kaukolämpö- ja viemäri liittymät, rakennuttamisen ja hankesuunnittelun ovat yhteensä noin 1,6 mil. euroa.



Innorail-rautatiepäalveluiden yhteistyöverkosto Kouvolassa

Innorail-kehittämishjelma panostaa idän ja lännen välisten kansainvälisten rautatiekuljetusten kilpailukyvyn kehittämiseen.



Innorail on kehittynyt merkittäväksi rautatiealan toimijoiden yhteistyö- ja kehitysoorumi. Ohjelman perustan muodostaa Aasian ja Euroopan sekä Venäjän ja Euroopan välisen voimakkaan kaupan kasvun muo-

dostama potentiaali rautatiekuljetuksille. Ilmaston muutoksen torjumisessa rautateilla on erityisen tärkeä rooli aidosti ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona.

**Yhteistyö-
verkostoissa on
rautatiekuljetusten
tulevaisuus**

Kokojunaliikenne on te-

hokkain rautatiekuljetusmuoto. Oleelliset rautatiekuljetuksia tehostavat toimenpiteet ovat nopeaan vaunukiertoon tähtäävä vaihtotöiden minimointi ja tavaravirtojen yhdistäminen kuljetusketjujen solmukohdissa.

Kouvola on Suomen raide-liikenteen solmukohta, jonka kautta kulkee vuosittain yli 11 000 junaa ja järjestelyra-tapihalla käsitellään yli 300 000 vaunua. Kun perustoi-mintaan yhdistetään tehok-kaat ja toimivat tavarankäsit-tely- ja oheispalvelut syntyy merkittävä mahdollisuus hyödyntää tätä kokonaisuut-ta kansainvälisissä ja koti-maisissa kuljetuksissa. Esi-merkiksi Moskovan itäpuo-lella 1000-3000 km:n etäi-syydellä Kouvola on lä-hes 10 kehittyvää miljoona-kaupunkia, joihin kansainvä-liset teollisuusyritykset in-vestoivat uusia tehtaita. Tämä luo merkittävän po-tentiaalin kehittää kokojuna-kuljetuksia Kouvolaan kautta näiden kaupunkien ja Euroo-paan kulutuskeskusten välil-le.

Suomen kokoisessa maassa ei ole mitenkään mahdollista aikaansaada kaksisuuntaista ja säännöl-listä kansainvälistä rautatie-liikennettä jokaiselta asemal-ta. Alueellinen keräily- ja ja-keluliikenne on nähtävä eril-lisenä kokonaisuutena run-kojunakuljetuksista. Yhteis-työtä uuden liikenteen ai-kaansaamiseksi tehdään niin loppuasiakkaiden ja heitä edustavien huolitsijoiden sekä rautateiden että viran-omaisten kanssa. Innorail toimii tässä kuviossa koo-rdinaattorina ja edellytysten luoja, yritykset hoitavat kuljetukset ja loppuasiakas-suhteet itsenäisesti.

Kouvolaan on kehittynyt



nopeasti rautatielogistiikan tutkimukseen erikoistunut akateeminen tutkimusyksikö. LTY:n Kouvolaan Yksikkö on luonut laajan kansainvä-lisen tutkimusverkoston ja alkanut aktiivisesti tuottaa kansainvälisiä tutkimuksia ja tieteellisiä julkaisuja. Myös rautatiealan koulutusta on tarjolla Kouvolaan Seudun Ammattiopistossa.

Yrityspuisto laajenee ja monipuolistuu

Rautatiealan teknologia- ja koulutuspalvelut ovat uusi-en haasteiden edessä avau-tuvilla markkinoilla. Palvelui-

den kysyntä kasvaa lisääntyvän liikenteen, uusien rautatiealan yritysten ja yksityi-sen sektorin investointien myötä. Rautatie- ja kuljetus-kaluston kunnossapito-palveluiden kehittämisestä on jo lukuisia esimerkkejä Eu-roopassa.

Kouvolaan on muutamasa vuodessa kehittynyt rautatieliikenteeseen perustuva yrityspuisto, joka terminaali-investointien lisäksi tulee käsittämään investointeja niin kauppa- kuin teknologia-yritystenkin tarpeisiin. Valta-osa terminaaleista on varus-tettu raideyhteydellä. Alueel-la on menossa mm. kiina-laisten tuotteiden kauppaan erikoistuvan ChinaCenterin ja elintarvikepalveluihin eri-

koistuvan InnoFood Cente-rin investoinnit. Tulli on myös saanut alueelle uudet nykyaikaiset tilat.



vossloh
Switch Systems
Vossloh Cogifer Finland Oy

Vaihteiden
teräsosat

Raidepuskimet

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

Ansaldon raivaa tietä uudelle rautatiestandardille Suomessa

Ansaldon Signal kehittää Specific Transmission Modulen (STM), joka on edellytys uuden eurooppalaisen rautatiestandardin käyttöönotolle Suomessa.

Edellyttäen että raideleveys on sama, juna-vaunut ovat jo vuosia pystyneet liikennöimään Euroopan rautatieverkostossa suhteellisen vapaasti pitkälle viedyn standardisoinnin ansiosta. Valitettavasti koko junayksikön rajan ylitys ei ole ollut yhtä mutkatonta ja on yleensä vaatinut erikoisjärjestelyitä kuten esimerkiksi veturin vaihtamista rajasemalla johtuen mm. siitä, että useimmilla mailla on omat opastinjärjestelmänsä.

Opastinjärjestelmien kirjavuus on este rautateiden kehitykselle ja kilpailukyvyille. Sen vuoksi EU teki päätöksen standardisoidusta opastinjärjestelmästä koko Euroopassa nimeltä ERTMS (European Rail Traffic Management System). Se koostuu kiinteästä laitteistosta radan varrella sekä vetureihin asennettavista laitteista. Yhdessä nämä kaksi osajärjestelmää, jotka korvaavat nykyisen opastinjärjestelmän ja JKV:n, huolehtivat siitä, että juna kulkee turvallisesti ja tehokkaasti.

Järjestelmä on jo käytössä joillakin uusilla suurnopeusradoilla, ja nyt myös vanhoja rataosuuksia muutetaan ERTMS-linjoiksi. Tulevaisuudessa juna voi siis lähteä esimerkiksi Luulajasta



Aki Härkönen ja Carina Walseth vastaavat siitä, että junat kulkevat turvallisesti tulevaisuudessa.

ja ajaa Napoliin vaihtamatta veturia välillä.

Eri raideleveyden vuoksi Suomi ei ole yhtä riippuvainen eurooppalaisesta laitteiden yhteensopivuudesta, mutta ERTMS tuo myös muita etuja. Standardisoitu järjestelmä helpottaa mm. kilpailuttamista järjestelmän toimittajien välillä, joka johtanee alempaan hintatasoon nykyiseen järjestelmään verrattuna. Ratalaitteiston huoltokustannukset laskevat ja liikennehäiriöiden riski pienenee kun esim. valo-opastimet radan varrella voidaan useimmissa tapuksissa jättää pois. Lisäksi junien vuoroväliä voidaan lyhentää, mikä lisää kapasiteettia ja lyhentää ajoaikaa. Siksi myös Suomi on valinnut soveltaa tätä normia ja aikoo pikkuhiljaa ottaa ERTMS:n käyttöön.

Joustava siirtyminen STM:n avulla

ERTMS:n käyttöönoton huomaa eityisesti siitä, että nykyinen JKV-järjestelmä vaihdetaan ERTMS:ään. Tämä asettaa erityisiä vaatimuksia organisaatiolle ja strategialle, koska vaihto pitää tehdä liikenteen ollessa täydessä käynnissä. "Koko rautateitä ei voida sulkea järjestelmän vaihtamisen ajaksi, ja sitten avata taas liikenteelle muutamaa vuotta myöhemmin. Meidän täytyy vertauskuvallisesti vaihtaa moottori lentokoneen ollessa ilmassa" projektinjohtaja Carina Walseth Ansaldon Signal Sweden AB:sta (ANSAB) kuvailee.

Ratkaisu ongelmaan on STM (Specific Transmission Module). Yksinkertaistettuna STM, joka sijoitetaan

veturiin, toimii tulkkina JKV:n ja ERTMS:n välillä. STM:n avulla suomalaiset veturit ja moottorivaunut voivat liikennöidä sekä nykyisiä JKV-ratoja että linjoja, joihin on asennettu uusi ERTMS-järjestelmä.

Kun kiskoajoneuvot on varustettu ERTMS:llä ja STM:llä, ratalaitteiston vaihtaminen voi alkaa. Prosessi tulee viemään monta vuotta. "Vie vähintään 15 vuotta ennen kuin koko Suomen rataverkosto on ERTMS-valmiudessa" Carina Walseth arvioi. Tämän ylimenokauden aikana rautateillä on siis käytössä kaksi eri turva- ja opastinjärjestelmää. "Matkustajat ja veturinkuljettajat eivät välttämättä huomaa suurestikaan muutosta", Carina korostaa. "Se on STM:n perusidea."



Valo-opastimet jäävät historiaan ERTMS:ään siirryttäessä.

Kunniakas toimeksianto Ansaldo Signalille

RHK järjesti tarjouskilpailun STM:n hankinnasta vuonna 2003. Valinta päättyi ei niin yllättäen Ansaldo Signal Sweden AB:hen, joka oli jättänyt parhaan tarjouksen. Sopimus allekirjoitettiin lokakuussa 2003 ja projekti koordinoidaan Ruotsin ja Norjan kanssa. ANSAB oli solminut sopimuksen STM:n kehittämisestä Ruotsin Banverketin ja Norjan Jernbaneverketin kanssa puoli vuotta aikaisemmin. Siten kolme naapurimaata voivat hyöttyä toistensa kokemuksista yhteisessä ponnistuksessa.

“Tarjouksemme sisälsi syvällisen kokemuksen, jonka olemme saaneet vuosikymmenten varrella. Olemme olleet alusta alkaen mukana kehittämässä ATC2:ta (JKV:tä Ruotsissa), ja kehitimme sen spesifikaatiot 1970-luvulla. Liki kolmen vuosikymmenen aikana

olemme toimittaneet noin 1500 järjestelmää ruotsalaisiin ja norjalaisiin juniin” Lars Wennerholm, ANSAB:in toimitusjohtaja kertoo. “Tämä yhdistettynä konsernimme aktiiviseen työhön ERTMS:n kehittämiseksi oli selvästi eduksemme.”

Kolmiosainen projekti

STM:n kehitysprojekti on jaettu kolmeen osaan. Ensimmäinen osa sisältää niiden spesifikaatioiden kirjoittamisesta, jotka ovat perustana kehitystyölle. Tämä osa on oikeastaan valmistunut jo kauan sitten, mutta matkan varrella ERA:n (European Railway Agency) laatimat ylemmät ERTMS-järjestelmävaatimuseritelmät, joihin projekti perustuu, osoittautuivat monessa suhteessa puuttellisiksi. Eurooppalaiset periaatteet, ns. STM-European (“STM-E”), valittiin projektin alkaessa. “Valitettavasti ERA ei ole pystynyt täyttämään odotuksiamme tässä suhteessa” RHK:n Rata-

tietoyksikön päällikkö Aki Härkönen sanoo. Ongelma on ratkaistu vaihtamalla periaate perinteisempään kansalliseen STM:ään, ns. STM-Nationaliin (“STM-N”). STM-N huolehtii kaikesta valvonnasta nykyisten periaatteiden mukaisesti ERTMS:stä käytetään vain rajapintaa ja DMI:tä (kuljetajan ohjeuspaneelia). STM-N muistuttaa toisin sanoen suuresti nykyistä JKV-järjestelmää, kun taas STM-E:ssä ERTMS huolehtii valvonnasta ERTMS-periaatteiden mukaisesti. STM-E:ää käytetään vain muuttamaan JKV-tietoa ERTMS-parametreiksi, ja lähettämään valvottavaksi ERTMS:ään, joten STM-E on täysin riippuvainen ERTMS:stä. “Tietenkin me RHK:ssa, Banverket och Jernbaneverket olemme petettyneitä siitä, ettei projekti voitu toteuttaa STM-European –periaatteella, mutta nyt kun päätös suunnanmuutoksesta STM-Nationaliin on tehty, projekti on taas saanut uutta puhtia” Aki li-

Projektin toisessa vaiheessa kehitetään itse tuote, STM. Tämä projektin osa perustuu suurelta osin työhön jota ANSAB tekee Banverketille och Jernbaneverketille. Itse laitteiston kehitys on jo valmis, eikä STM-periaatteen muutos vaikuta siihen paljoakaan. Sen sijaan ohjelmistoa joudutaan muokkaamaan aika lailla uudestaan edellytysten muututtua. “Kieltämättä tämä on hidastanut aikataulumme. Toisaalta STM-National –vaihtoehto antaa suuremman vapauden sopeuttaa lopputuotteen erityisvaatimusten mukaiseksi. Nyt meillä on tilanne paljon paremmin hallussamme” Carina Walseth toteaa.

Myöhemmin tänä vuonna STM-prototyyppijä tullaan testaamaan yhdessä VR-Radan Rautatiesuunnittelu-yksikön kanssa. Alussa niitä testataan JKV-linjoilla, mutta pikkuhiljaa testaus siirtyy myös ensimmäiselle ERTMS-koeradalle. Tarkoituksena ei ole ainoastaan kokeilla miten siirtyminen

järjestelmien välillä hoideaan, vaan myös kehittää menetelmiä ja käytäntöjä ERTMS:n suunnittelulle

Suomessa. Tässäkin vaiheessa VR:llä on merkittävä osuus. Viimeiseksi koerataa ja -asennuksia käytetään sii-

hen että järjestelmä voidaan hyväksyä lopullisesti.

Projektin kolmannessa vaiheessa alkaa ERTMS-veturilaitteiden sarjavalmistus. Arvioitu alkamisaika on 2010 ja toimitukset ajoittuvat monelle vuodelle. Tavoitteena on, että koko Suomen JKV-veturikalusto on varustettu ERTMS+STM-järjestelmällä seuraavan 20 vuoden aikana. Silloin ne voivat ajaa kaikilla rata-osuuksilla huolimatta siitä, onko radalla käytössä JKV vai ERTMS. Sitä mukaa kun rataverkkoa päivitetään ERTMS-linjoiksi, STM:n tarve pienenee. "Teoreettisesti STM voitaisiin silloin poistaa junista, jotka liikennöivät vain ERTMS-rataosuuksilla, mutta kaluston joustavan käytön varmistamiseksi en usko että näin tullaan tekemään käytännössä" Aki Härkönen sanoo ja jatkaa "Vaikka STM onkin tilapäinen ylimenokauden ratkaisu, on hyvä muistaa että puhumme kuitenkin hyvin pitkältä aikaväliltä. En ole yllättynyt, jos liikenteessä kulkee STM:llä varustettuja junia vielä 20-25 vuoden päästä."

Kansainvälinen konserni toimittajana

Ansaldo Signal Sweden AB kuuluu kansainväliseen AnsaldoSTS -konserniin, joka on noteerattu Milanon pörssissä. Ansaldo STS:n suurin omistaja on Finmeccanica, yksi Italian suurimmista yrityksistä, jolla on yli 40 000 työntekijää. Pohjoismaissa konsernia edustaa Ansaldo Signal Sweden AB tukikohtanaan Solna/Tukholma, sekä Ansaldo Signal Finland Oy Vantaalla.

"Olemme otettuja siitä, että RHK, Banverket ja Jernbaneverket ovat uskoneet meille tämän kunniakkaan tehtävän" Lars Wennerholm sanoo lopuksi. "Se on todella suuri luottamuksen merkki meitä ja konserniamme kohtaan."

Teksti:

Lucas Orve & Heli

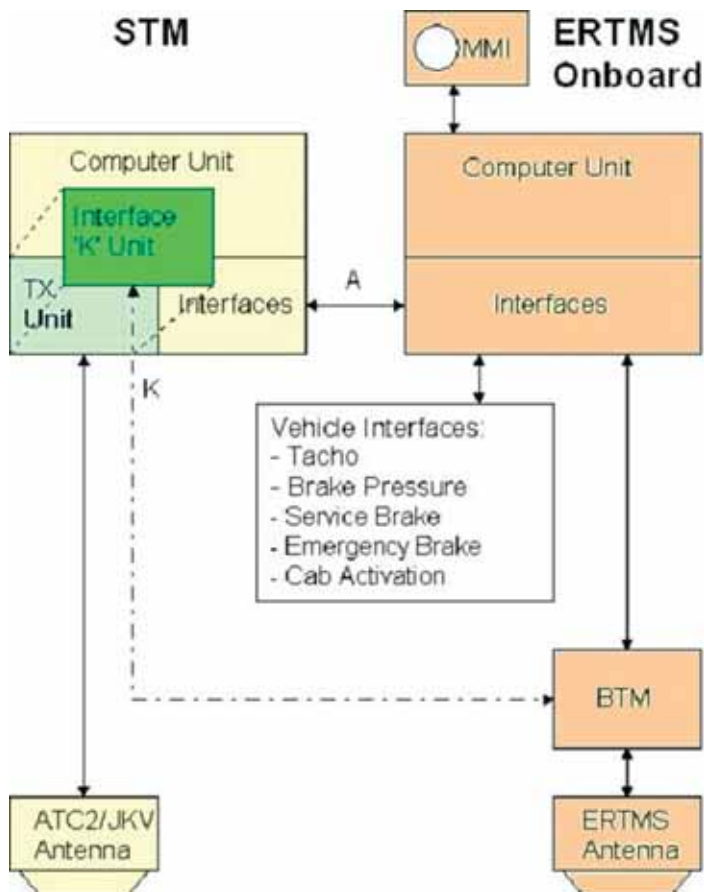
Thomé

Ansaldo Signal Sweden AB

www.ansaldosignal.fi

Kuvat:

Ansaldo Signal Sweden AB



STM Lohkokaavio (kuva "Block diagram").

Poikkeaa A-Katsastukseen-tiedät autostasi enemmän

Palvelemme joustavasti ja monipuolisesti kaikissa autojen katsastuksiin liittyvissä asioissa.

Voit tulla katsastukseen ilman ajanvarausta tai varata ajan - myös netistä www.a-katsastus.fi.

Tervetuloa!



Helsinki:
Hakuninmaantie 5, p. 075 323 2100
Aleksis Kiven katu 17, p. 075 323 3590
Itäväylä 47, p. 075 323 2240
Järvenpää:
Mikontie 10, p. 075 323 2250
Hyrylä:
Isonkiventie 4, p. 075 323 2230
Kerava:
Palopellonkatu 2, p. 075 323 3240

Espoo:
Hannuksenpelto 14, p. 075 323 2190
Klovipellontie 5, p. 075 323 2180
Vantaa:
Tikkurikuja 1, p. 075 323 2990
Toinen Savu 8, p. 075 323 2980
Kiitoradantie 6, p. 075 323 3990

www.a-katsastus.fi



PORIN SATAMA

Port of Pori

**Merisatamantie 13
28880 PORI**

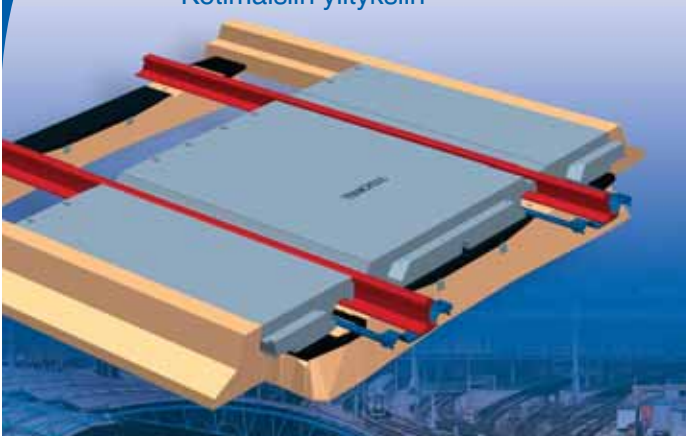
Puh. (02) 621 2600

Fax. (02) 621 2630

<http://www.pori.fi/port/index.html>

TEKNIKUM
Teknikum Oy

TEKNICROSS®
Kotimaisiin ylityksiin




ISO 9001
ISO 14001
DNV
SERTIFIKATU
ORGANISAATIO

teknikum.com PL 13, 38211 Vammala • Puh. (03) 51911




Maansiirto Veli Hyrryläinen Oy
Pengertie 11, 45200 Kouvola
040 9000 666, tai (05) 5445 500

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

Tervetuloa Lapinlumeihin...



Lomakeskus
PYHÄNASTEELI

Meillä on kaikki!

Astelintie 1
98530 Pyhätunturi
Puhelin: (016) 5544400
Faksi: (016) 5544488
Sähköposti: info@asteli.fi
Website: www.asteli.fi

MAJOITU EDULLISESTI

Kesähinta loma-asunnoissa 32,50 € / yö plus
linnavaatteet 4 € / hlö
Retkeilypuolella alkaen 10,60 € / hlö/vrk plus
linnavaatteet 4 € / hlö

KESÄN OHJELMAVIIKOT

Melontaretki Kemihaara - Pyhä 30.7.-4.8.
Taideviikko 11.-18.8.
Puukkoviikko 25.-31.8.
Tunturin ruska 8.-15.9.
Ruskaviikko, pyhäkävijät 22.-29.9.
Ruskaräppäiset 24.-26.9.

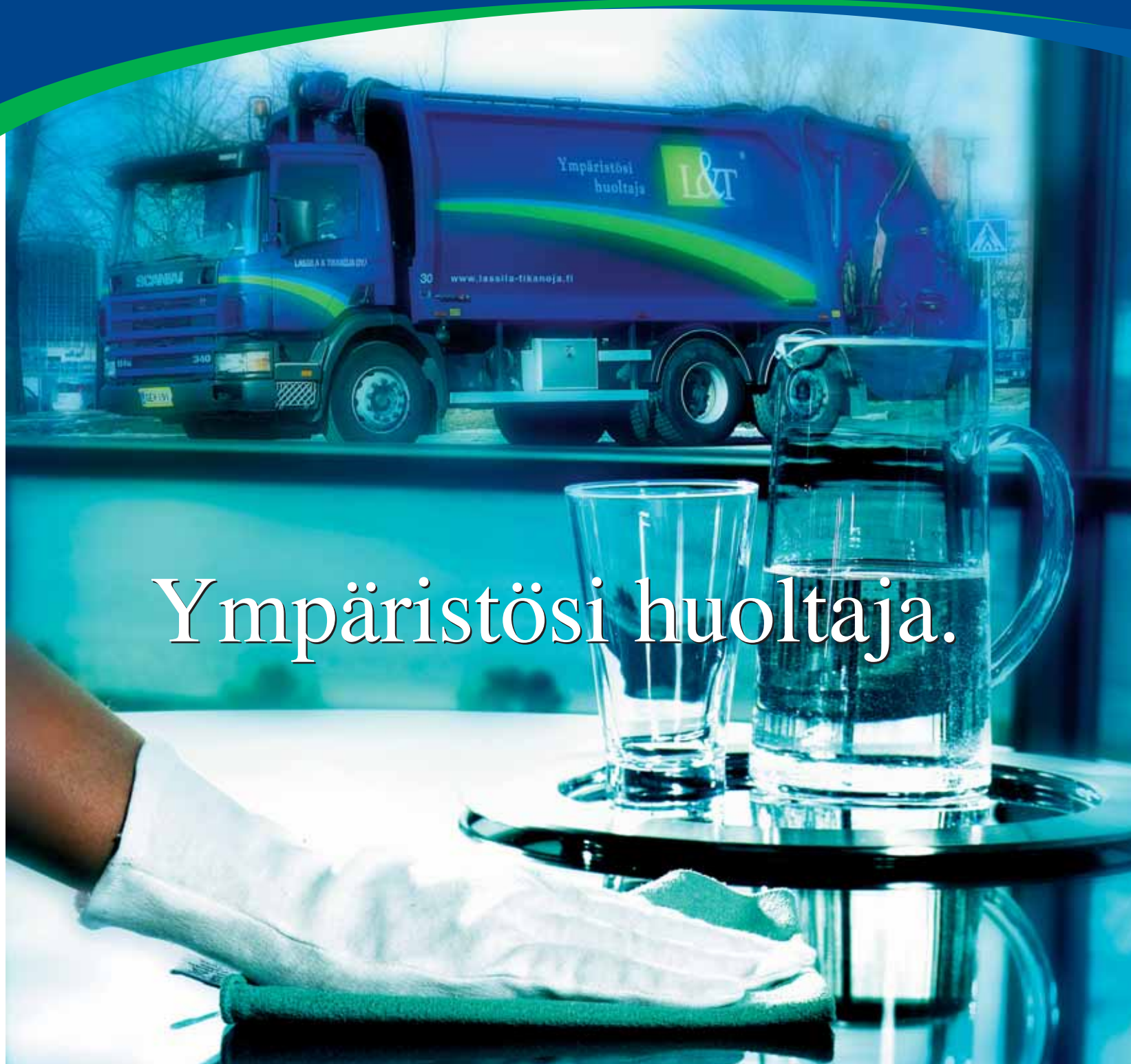
TUNTURIN RUSKA SPECIAL 8.-15.9.

Vanhanajan retkiviikko parhaaseen ruska-aikaan
alkaen 280 € / hlö. Sis. ohjelmat, täysihoito.

VÄLINEVUOKRAUS

Veneet, kanootit, polkupyörät, sauvat,
kalastusvälineet, kalaluvat ym.

Katso tarkemmat tiedot ohjelmista Astelin sivuilta.
Hinnat vain VR konsernin tuen saajille.



Ympäristösi huoltaja.

Vuonna 1905 perustettu Lassila & Tikanoja on suomalainen pörssiyhtiö, joka on erikoistunut ympäristönhuoltoon sekä kiinteistöjen ja laitosten ylläpitoon Itämeren alueella. L&T toimii Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Venäjällä ja Latviassa.

