

LUIMA–KEHITÄMME KARJALAN RATAA



Huhtikuun huiput

1. Saimaan kanavan uuden rata-sillan teräspalkit valmistuvat kovaa vauhtia Oulussa.
2. Pontuksen alikulkusillan kannen valu viikolla 17.
3. Tulevan kaksoisraiteen viiden alikulkusillan urakoitsijaksi valittiin NRC Finland Oy.

Tervetuloa jo toisen kerran hankkeemme kuukausikirjeen pariin!

Rakentaminen on lähtenyt vilkkaasti liikkeelle hiljaisemman vuodenajan jälkeen. Kun tahti kiihtyy, on todella tärkeä huomioida kaikki hankkeen toimintaympäristössä liikkuvien tarpeet. Joudumme joskus olemaan muille haitaksi, mutta tietenkin haluamme tehdä niin harvoin ja silloinkin harkitusti.

Väylän ratahankkeiden, kuten LUIMA-hankkeenkin, tavoitteena on varmistaa sujuvat ja toimivat ratayhteydet matkustaja- ja tavaraliikenteelle.

Väylän ratahankkeiden, kuten LUIMA-hankkeenkin, tavoitteena on varmistaa sujuvat ja toimivat ratayhteydet matkustaja- ja tavaraliikenteelle. Sujuvuuden takaamiseksi jo rakennusvaiheessa, on ehdottoman tärkeää sovittaa työmaan toiminta ja junaliikenne toisiinsa. Työkatkot on aikataulutettava niin, etteivät ne häiritse tarpeettomasti muita kiskoilla kulkijoita. Ja tietenkin pidämme mielessä, että rakennamme ihmisten elämänpiirissä – arjen on sujuttava työmaan kupeessakin.

Etukäteissuunnittelulla on tässä iso rooli. Proxionin Henri Lindholm, joka on ollut mukana suunnittelemassa Joutseno-Imatra-kaksoisraidetta, kertoo aiheesta uutiskirjeen sivuilla lisää.

Mukavaa alkanutta kevättä!

Joonas Hämäläinen
Projektipäällikkö, Väylä



URAKOITSIJAN TERVEISET TOUKOKUULLE :

"Työt Saimaan kanavan ratasillan työmaalla jatkuivat tulevan sillan tukien parissa muun muassa paalutustöiden, kasuunien rakentamisen ja työpengerten teon merkeissä. Pontuksen alikulkusillan urakalla isoin työvaihe oli sillan kannen valu huhtikuun lopussa," kertoo **Eemeli Torni** Saimaan kanavan ratasillan työmaalta.

Vanhan valtatie 6 alikulkusilta

Vanhan valtatie 6 alikulkusillan työmaalla asennetaan radalla kaapelikanavat ja meluseinät takaisin. Lisäksi käynnistetään tukimuurien teko, tunkkausalustojen asennus ja paalujen pinnoitustyöt.



Saimaan kanavan ratasilta

Toukokuussa Saimaan kanavan ratasillalla lasketaan kasuunit veteen ja aloitetaan anturoiden valu. Pontuksen urakalla puretaan sillan kannen telineet ja muotti, ja muun muassa tehdään sillan kannelle sääsuojausta.

Mansikkakosken ratasilta

Mansikkakosken ratasillalla porapaalutus-työt jatkuvat maatukien osalta. Ne valmistuvat toukokuun puoliväliin mennessä.



URAKOITSIJAN TERVEISET TOUKOKUULLE :

"Isoin työvaihe viime kuussa oli porapaalutuksien teko virtaavassa vedessä työlaualta käsin," sanoo **Pasi Kiiski** Mansikkakosken ratasillan työmaalta.

MITEN RAKENTAMINEN SOVITETAAN LIIKENTEEEN LOMAAAN, Henri Lindholm?

Ratatyöt ovat aina omanlaisensa haaste tekijöille. Liikennettä ei voi ohjata poikkeusreitille, toisin kuin esimerkiksi tiehankkeella. Suunnitteluprosessiin kuuluukin isona osana työvaiheiden sovittaminen ennalta sovittuihin liikennekatkoihin.



Ihmisten pitää päästä kulkemaan mahdollisimman normaalisti radalla rakentamisen aikanakin. Mutta etenkin tavarakuljetusten turvaaminen on todella tärkeää – isoja tavarakuljetuksia kun ei voi bussin kyytiin siirtää, vaikka henkilökuljetuksissa niihin joskus turvaudutaankin.

Henri Lindholm, joka vetää Proxionin infra-suunnittelutiimiä, pitää rataympäristöä mielenkiintoisena työskentely-ympäristöä juuri sen haasteellisuuden vuoksi:

"Ulkopuolinen näkee vain, että siinä ne junat kulkevat kiskoilla, mutta rautatiet on paljon monipuolisempi kokonaisuus. Minua kiehtoo rataympäristön monimuotoisuus ja haasteellisuus, kun pitää ottaa huomioon itse väylämuoto, eri tekniikka-alojen riippuvuussuhteet ja niihin liittyvät monet sidosryhmät," hän sanoo.

"Radalla liikennöinti ei katkea, vaikka siellä rakennettaisiin, sillä liikennettä ei ole mahdollista ohjata muualle rakentamisen ajaksi. Työvaiheet pitää siis suunnitella todella tarkkaan etukäteen. Jotkut yksityiskohdat, kuten liikennekatkot, saattavat tulla meille suunnittelijoille annettuina, sillä ne on sovittu liikenteenohjauksen kanssa jo aiemmin, tosin pitkäkestoisessa Luumäki-Imatra-ratahankkeessa antavat suunnittelijat suuren panostuksen tarvittavien liikennekatkojen määritykseen" Henri jatkaa.

Radanrakentaminen on yhteispeliä

Henri on Tampereen ammattikorkeakoulusta valmistunut infrarakentamiseen erikoistunut

"Suunnittelutyön tueksi kerätään lähtötietoa aina maasto- ja pohjatutkimuksista kaapeleiden sijaintiin."

rakennusinsinööri. Hän aloitti katusuunnittelun parissa, mutta siirtyi pian ratapuolelle. Nyt hän vetää Proxionilla infra-suunnittelutiimiä. Proxion vastaa tulevan Joutseno-Imatra-kaksoisraiteen ensimmäisen, 12 kilometriä pitkän, Joutsenosta Rauhaan menevän osuuden rakennus-suunnittelusta.

Suunnittelutyö käynnistyi viime vuonna kesälomien jälkeen. Proxionilta hankkeessa on ollut mukana keskimäriin neljä rata- ja geosuunnittelijaa, osuudelle tulevien siltojen suunnittelussa on A-Insinöörit alikon-sulttina mukana.

"Aloitimme tietenkin skoolaamalla uudelle hankkeelle, sitten tutustuimme tarkemmin jo laadittuihin suunnitelma-aineistoihin, kuten yleis- ja ratasuunnitelmaan sekä muihin lähtötietoihin," Henri nauraa. "Suunnittelutyön tueksi kerätään lähtötietoa aina maasto- ja pohjatutkimuksista kaapeleiden sijaintiin. Työvaihesuunnitelman sekä muunkin suunnittelun laadinnassa tehdään

yhteistyötä myös sivukonsulttien kanssa. Esimerkiksi tulevalla kaksoisraideosuudella NRC Group Finland suunnittelee turvalaitteet ja Ratatek radan sähköistykseen," Henri selittää.

Suunnittelijat ottavat luonnollisesti huomioon myös tilaajan eli Väylän ja rakennuttajakonsultti Weladon laatimat aikataulut ja muut suunnitelmat.

"Yhteiset työpajat tilaajan ja suunnittelijoiden kesken kerran kuussa ovat olleet hyvä juttu. Oman osuuden suunnittelu on helpompaa, kun tietää, minkälaiseen kokonaisuuteen sen on tarkoitus istua," Henri pohtii.

Töiden jälkeen Henri rentoutuu lentopallon ja lenkkeilyn parissa. Tärkeää on myös 3-vuotiaan tyttären kanssa vietetty aika.

"Opettelimme yhdessä polkupyöräilyä juuri nyt. Kovaa vauhtia jo mennään apupyörillä," isä myhäilee. •



Ole valppaana:
työmaan läheisyydessä ei saa leikkiä eikä keskittyä vain puhelimeen.

Isot työkonet ja muutenkin jännittävältä näyttävät työmaat kiinnostavat varmasti ulkopuolisia. Meidänkin hankkeellamme näkyy – työmaa-aitojen kielletyllä puolella – jälkiä luvattomista vierailuista. Painotatthan kotona, että työmaalle ei saa missään nimessä mennä, ja että sen ympäristössä pitää liikkua tarkkaavaisena. Keväällä ja kesällä työmailla tapahtuu paljon, joten myös työmaaliikennettä on erityisen paljon.



URAKOITSIJAN TERVEISET TOUKOKUULLE :

"Huhtikuu oli työmaalla hiljaisempi: kaivoimme esiin kaapelit tukimuurien alta Putkinotkontiellä," sanoo **Mika Haimila** valtatie 6 uuden alikulusillan työmaalta.



KATSO MYÖS :

Lintuperspektiivistä kuvattu video Pontuksen alikulusillan kannen valusta Facebookissa.



SEURAA HANKETTA:



facebook.com/luumakiimatra



vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke



Julkaisemme kuukausikirjeen joka kuun viimeisellä viikolla nettisivuillamme:
vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke/hankkeen-kuukausikirje