VÄYLÄ

Kuukausitiedote
nro 12 | 2020

Luumäki–Imatra-ratahanke
– KEHITÄMME KARJALAN RATAA

Maaliskuun huiput

- Lauritsalan urakoitsijaksi valittiin Kreate Oy. Tervetuloa joukkoomme!
- Rataurakka 2 tuotiin ensimmäinen erä uusia ratakiskoja.
- Koko hankkeen suunnittelu on viittä vaille valmis.

ONKO MIELESSÄ KYSYMYKSIÄ? VASTAAMME MIELELLÄMME

Laittakaa kysymyksiä ja viestejä hankkeeseen ja urakoihin liittyen esimerkiksi hankkeemme Facebook-sivujen kautta, (*facebook.com/luumakiimatra*) vastaamme mielellämme tiedusteluihinne.

Hyvä lukija,

koronaviruksen vaikutukset näkyvät arjessanne varmasti, ja niin ne näkyvät myös hankkeen työmailla. Työmaat pidetään käynnissä, mutta luonnollisesti rakentajia on ohjeistettu noudattamaan suurta varovaisuutta ja huolellisuutta ehkäistäksemme viruksen tartuntariskiä.

Kriisin keskellä on rohkaisevaa pitää ainakin toinen silmä tulevaisuudessa. Hanke etenee suunnitellusti, ja saimme käynnistettyä uuden urakan Lauritsalaan. Väylän toimialajohtaja ***Pekka Petäjäniemi*** luo hänkin katseen tulevaisuuden liikkumiseen sivulla 5 alkavassa haastattelussaan. Saimaan kanavan ratasillan aliurakoitsijana toimiva Insinööritoimisto Sukellus-Kotka Oy puolestaan tähyilee yleensä vedenalaisia maisemia – sekin vie toki hanketta eteenpäin! ***Nino Kinnunen*** kertoo huippumielenkiintoisesta työstään lisää sivulta 9 alkaen.

Pidetään kädet puhtaina ja mieli luottavaisena!

Tommi Rosenvall, projektipäällikkö

Mansikkakosken ratasilta

"Työmaalla on purettu kuvassakin näkyvää kannen muottia ja jännitetty kansi 1. Lisäksi olemme tehneet pieniä betonointeja: jännitystöiden jälkivaluja, maatuen 8 betonointia ja maatuki 1 viimeistä osaa. Olemme myös asentaneet maatuen 8 laakerit ja rakentaneet 3 sillan eli itäpään maasillan muottia ja työskennelleet kansi 3 raudoitustöiden parissa. Maaliskuussa tehtiin myös maatäyttö tuelle 1, jonka jälkeen työmaa-liikenne pääsi liikennöimään uuden sillan kannelle," ***Kirsi Jantunen*** Mansikkakosken ratasillan työmaalta kertoo.

Alikulkusiltojen urakka

"Urakalla rakennettiin siltojen keiloja ja tehtiin Asemäen alikulkusillan vesieristys ja suoja-betonointi," kertoo ***Antero Pyykkönen*** alikulku-siltojen urakalta.

Rataurakka 2

"Maaliskuussa tehtiin Rauhan aseman alikulkusillan siltakannen valu sekä raudoitus, lisäksi rakensimme Poventsan alikulkusillan maatukia ja teimme Tainiokosken alikulkusillan porapaalutusta ja paalujen valua. Porapaalutusta tehtiin myös Vuoksenniskan alikulkusillalla. Ratalinjalla tehtiin maanleikkaus- ja pengerrystöitä," ***Toni Jauho*** Rataurakka 2:n työmaalta kertoo.

Rataurakka 1

"Maaliskuussa poistettiin pintamaita, tehtiin maaleikkauksia ja maapenkereitä ja rakennettiin huoltoteitä. Lisäksi Tyrmin siltapaikalla ovat käynnissä laitesiirrot," ***Iina Liukkonen*** Rataurakka 1:n työmaalta kertoo.

Saimaan kanavan ratasilta

"Maatuen yläosa 1 betonoitiin, ja aloitimme taustantäyttöjä ja siirtymälaattoja. Teimme tukimuurin 5 anturat, ja aloitimme tukimuurin seinän ja ripojen rakentamisen. Asensimme sähköratapylväitä, teimme tukien 3 ja 4 anturoiden vierustäyttöjä sekä kanavan luiskan ennallistamista," ***Eemeli Torni*** kertoo Saimaan kanavan ratasillan työmaalta.

Miten väyläinvestoinneista päätetään, PEKKA PETÄJÄNIEMI?

Pekka Petäjäniemi on Väylän hankkeista vastaava toimialajohtaja.

Kun uusia infrahankkeita pannaan alulle, tulee investointia harkita eri kantilta. Väylän hankkeista vastaava toimialajohtaja *Pekka Petäjäniemi* kertoo, miten päätösprosessi etenee.

Rahoituspäätöksen uusista investoinneista tekee aina eduskunta. Väylä toimittaa esityksensä valtion talousarvion valmisteluun päätöksenteon tueksi.

- Teemme Väylässä hankkeen vaikutus- ja vaikuttavuusarvioita suunnitteluvaiheessa. Laskemme muun muassa hyötykustannus -suhteen investoinnin sekä ylläpidon kannalta. Oleellista on huomioida myös, mitä hankkeen toteuttaminen merkitsee alueellisen kehittymisen kannalta, Pekka kertoo.

>>

Luumäki–Imatra-ratahanke pantiin jo edellisen eduskunnan aikana vireille. Hankkeen merkitys etenkin tavaraliikenteelle on suuri. Venäjän matkustajaliikenne puolestaan kulkee tällä hetkellä Vainikkalan kautta, mutta suunnitelmissa on tulevaisuudessa hyödyntää myös Imatran rajanylityspaikkaa henkilöliikenteelle.

Luumäki–Imatra-ratahanke on tärkeä siksi, että se ylläpitää saavutettavuutta pääkaupunkiseudulle kohtuuajassa.

- Hanke on tärkeä myös siksi, että meidän tulee ylläpitää saavutettavuutta pääkaupunkiseudulle kohtuuajassa. Kolme tuntia on jo sellainen aika, että jos siinä ajassa pääsee maakunnista pääkaupunkiin junalla, on se kannattavampaa verrattuna oman auton käyttöön tai lentomatkustamiseen, Pekka toteaa.

Ilmastonmuutos ohjaa vahvasti liikenneverkon kehittämistä

Viime kuukausina on ollut merkillepantavaa, että suurin osa uusista infrahankkeista on nimenomaan ratahankkeita. Viime vuoden toisessa lisätalousarviossa kaikki väylämuodot saivat rahoitusta, mutta raideyhteyksien parantaminen painottui. Peräti 12 uudesta kuudestatoista hankkeesta oli ratahankkeita.

>>

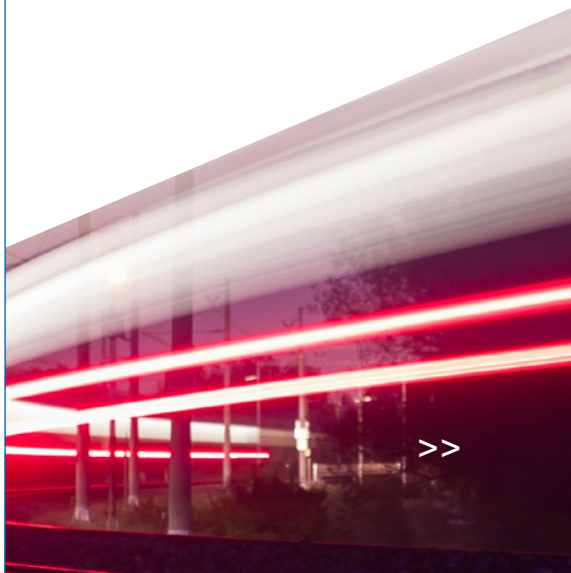
Taustalla on tietenkin pyrkimys vastustaa ilmastonmuutosta suosimalla kestävämpiä liikkumisen ja kuljettamisen muotoja.

- Painopiste siirtyy raiteisiin, se on selvä. Kaupungistuminen, ilmastonmuutos ja kestävän liikkumisen megatrendit vaikuttavat päätöksenteon taustalla. Rataliikenteen priorisoiminen ja kehittäminen on kirjattu myös hallitusohjelmaan. On toki tärkeää, samalla kun rakennetaan uusia raideyhteyksiä, huolehtia rataliikenteen käytettävyydestä, luotettavuudesta ja täsmällisyydestä. Junia ei käytetä, jos niitä ei koeta järkeväksi ja käyttökelposeksi, Pekka muistuttaa.

Samalla kun rakennetaan uusia raideyhteyksiä on tärkeää huolehtia rataliikenteen käytettävyydestä, luotettavuudesta ja täsmällisyydestä.

Pidemmän tähtäimen liikennejärjestelmäsuunnitelma toi työrauhaa

Suomalainen rataverkko on harva. Meillä on noin 6 000 kilometriä valtion raiteita, ja suurin osa niistä on yksiraiteisia. Muualla Euroopassa verkko on tiheämpi, jolloin myös hyödynnettävyys on parempi. Suomalaista rataverkkoa ei ole kehitetty pidemmällä tähtäimellä, toisin kuin esimerkiksi Ruotsissa, jossa infrarakentamista on suunniteltu yli hallituskausien. Suomi on nyt kuitenkin menossa samaan suuntaan: ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa



>>

Ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan vuosille 2021–2032.

valmistellaan paraikaa vuosille 2021–2032 siten, että siitä voidaan päättää keväällä 2021.

Pekka on tyytyväinen kehityssuuntaan:
- Se tuo kaikille osapuolille työrauhan. Resurssit suunnittelussa kuin rakentamisessa on helpompi kohdentaa oikein, kun kokonaisuutta voidaan katsoa rauhassa, hän sanoo.

Tulevaisuuden junareitit vielä avoinna

Viime aikoina on julkisuudessa keskusteltu vilkkaasti myös siitä, miten Suomen rataverkkoa kehittämällä saataisiin avattua uusia reittejä Eurooppaan. Pekka toppuuttelee innokkaimpia – Suomessa on nimittäin eri raideleveys kuin Euroopassa.

- Raideyhteydet Eurooppaan ovat kohtuullisen pitkän aikaikkunan takana, vaikka monia mielenkiintoisia ideoita onkin ollut esillä julkisuudessa, kuten Helsink–Tallinna-tunneli. Meillä on sama raideleveys kuin Venäjällä historiallisista syistä, ja tuota yhteyttä nyt jo aktiivisesti hyödynnetään. Ja onhan hallitusohjelmaakin kirjattu Tornion ja Haaparannan välisen ratayhteyden parantaminen, joka mahdollistaa jatkossa entistä sujuvamman junailun Ruotsin kautta keskiseen Eurooppaan, Pekka kertoo. •

Vedenalaista urakointia

Saimaan kanavan ratasillan rakentaminen vaatii töitä myös veden pinnan alla. Vedenalaisesta urakoinnista hankkeessa vastaa Insinööritoimisto Sukellus-Kotka Oy, jonka sukellustyönjohtaja ***Nino Kinnunen*** kertoo mitä kaikkea tapahtuu ja pitää ottaa huomioon ”näkymättömissä”.

Saimaan kanava, lokakuu 2018.
Kuva: Jetro Matilainen

>>

Sukeltajien syvyysalue on hankkeessa kuuteen metriin saakka.

Saimaan kanavan luiskien entisöimiseksi puretaan parhaillaan ratasillan anturimuotteja ja luiskia kaivetuilta osilta sekä asennetaan takaisin betonilaattoja ja reunakiviä. Näitä töitä veden alla tekee lakisääteinen kolmen sukeltajan ryhmä, jonka lisäksi tiimiin kuuluu kaivinkoneen kuljettaja. Viime vuonna ryhmä oli mukana tekemässä mm. sillan pilarianturoiden pohjatöitä, kuten vedenalaisia louhintoja ja raudoituksia.

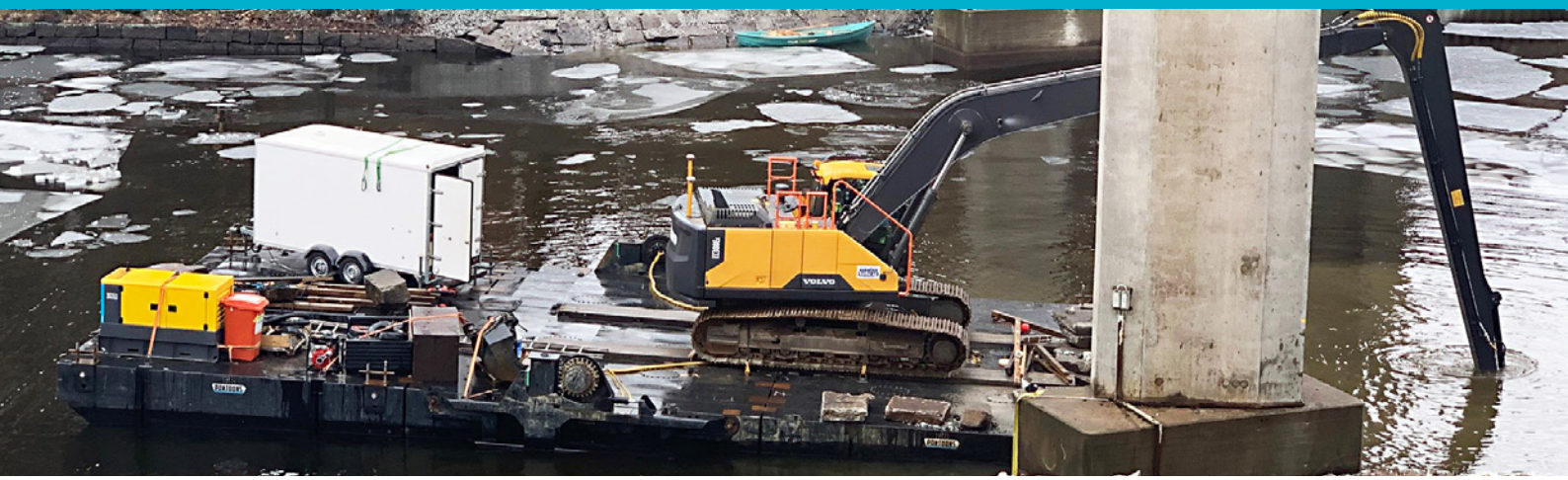
- Kaikilla sukeltajillamme on ammattisukeltajan pätevyys sekä runsaasti kokemusta vastaavista hankkeista. Itselläni on rakennusmestarin paperit ja kaikilla sukeltajillamme on lisäksi esimerkiksi talonrakentajan, levyseppähitsaajan tai raudoittajan ammattipätevyys, kertoo Kinnunen.

Työskentely veden alla vaikuttaa luonnollisesti työajan kestoon ja työturvallisuuden korostumiseen.

Sukeltajat tarvitsevat työssään rakennusosaamisen ja omien sukellusvarusteidensa ohella myös tietynlaista kalustoa töiden suorittamiseksi. Tässä hankkeessa käytössä on jalkalautta, pitkäpuominen kaivinkone, vesistroolauskalustoa sekä hydraulisia ja paineilmakäyttöisiä käsityökoneita, kuten porakoneita.

Työskentely veden alla vaikuttaa luonnollisesti työajan kestoon ja työturvallisuuden korostumiseen. Sukeltajien syvyysalue on hankkeessa kuuteen metriin saakka, joten sukeltajalla on sukellustaulukon mukaisesti useampi tunti

>>



Tässä hankkeessa käytössä on jalkalautta, pitkäpuominen kaivinkone, vesistroolauskalustoa sekä hydraulisia ja paineilmakäyttöisiä käsityökoneita, kuten porakoneita.

Sukellustyönjohtaja kirjaa kaikki sukellukset pöytäkirjaan ja töistä tehdään aina työ- ja turvallisuussuunnitelmat sekä riskikartoitus.

työskentelyaikaa. Kaikki sukeltajat sekä tilaajan edustaja ovat tietoisia työhön liittyvistä turvallisuusnäkökulmista. Sukellustyönjohtaja kirjaa kaikki sukellukset pöytäkirjaan ja töistä tehdään aina työ- ja turvallisuussuunnitelmat sekä riskikartoitus.

- Aikaa pinnan alla rajoittavat erityisesti työvaiheet ja niiden kesto, veden lämpötila sekä esimerkiksi louhetyöt, jotka voivat vaarantaa sukeltajan turvallisuuden. Meillä on käytössä tiukat sukellusturvallisuusohjeet, jotka on myös kirjattu yrityksen omaan laatujärjestelmään. Töitä tehdään aina vähintään kolmen hengen ryhmässä, lisää Kinnunen.

Saimaan kanavan veden sameutuminen ja vesiliikenne luo omat haasteensa

Vedenalaisessa rakentamisessa kokonaisuuksien hahmottaminen rajoitetun näkyvyyden vuoksi on yleisesti haastavaa. Veden lämpötila, mahdolliset virtaukset, laivaliikenne, asennettavien elementtien paikalle tuonti ja niiden paikoilleen asentaminen on myös huomattavasti hitaampaa kuin kuivalla maalla.

- Saimaan kanavassa vesi samenee täyttöjen aikana, jolloin näkyvyys huononee ja mittojen ottaminen on haastavampaa. Aikataulutus luo myös omat

>>

haasteensa tässä kohteessa. Kaivinkonetta kuljettavia lauttatöitä, voidaan tehdä vain rajoitettuina aikoina eli silloin kun kanava on kiinni laivaliikenteeltä, toteaa Kinnunen.

Leuto talvi on sen sijaan helpottanut työn tekemistä, joskin vedenalaisia töitä pystytään tekemään myös normaaleissa talviolosuhteissa.

Vedenalaisessa rakentamisessa kokonaisuuksien hahmottaminen rajoitetun näkyvyyden vuoksi on yleisesti haastavaa.

INSINÖÖRITOIMISTO SUKELLUS-KOTKA OY

Tekee vedenalaisten rakenteiden tarkastuksia, uusien rakenteiden suunniteluja ja asennuksia sekä vedenalaisia louhintatöitä, ruoppauksia ja kaivutöitä.

Työllistää 18 henkilöä, joista 15 on ammattisukeltajia.

Yrityksen liikevaihto on noin 6,7 miljoonaa €.

- Olen toiminut 15 vuotta sukellustoimenjohtajana ja ollut aiemmin mukana Väylän hankkeissa Saimaan kanavan sulkuportteihin liittyvissä kunnostustöissä Soskualla, Mälkiällä ja Mustolassa. Työssä onkin parasta juuri se, että yksikään päivä ei ole samanlainen ja joudumme aina miettimään ratkaisuja ja työtapoja tapauskohtaisesti erityishaasteet huomioiden, lisää Kinnunen lopuksi. •

Työssä onkin parasta juuri se, että yksikään päivä ei ole samanlainen.

Hankkeen tiukka tavoite:
NOLLA TAPATURMAA

Turvallisuus on kaikissa Väylän hankkeissa etusijalla. Kaikki turvallisuuspoikkeamat tutkitaan ja niistä otetaan opiksi.

Väylän hankkeilla urakoitsijoiden ja toimeksiantojen on ilmoitettava kaikista turvallisuuspoikkeamista. Turvallisuuspoikkeamiksi lasketaan työtapaturmat – mutta myös positiivisten turvallisuushavaintojen tekoon kannustetaan.

Turvallisuuden edistäminen vaati joskus rohkeutta puuttua toisten tekemisiin. Turvallinen työmaa rakentuu kuitenkin teoilla – ei vain kauniilla ajatuksilla.

>>

Turvallisuuspoikkeamailmoitukset kehittävät turvallisuustyötä

Urakoitsija tekee ilmoituksen TURI:in eli Väylän turvallisuuden ja riskienhallinnan järjestelmään. Sen jälkeen laaditaan tutkinta- ja poikkeamaraportti, ja poikkeamat käsitellään kuukausittain pidettävissä työmaakokouksissa. Isommista poikkeamista pidetään tarpeen mukaan erillinen turvallisuuspalaveri. Väylä seuraa TURI:in tulleita turvallisuuspoikkeamia ja analysoi ne vuosittain. Tarkastelun perusteella Väylä laatii uusia toimintaohjeita ja suosituksia.

Kaikki turvallisuuspoikkeamailmoitukset luetaan ja käsitellään. Tarkastelun perusteella Väylä laatii uusia toimintaohjeita ja suosituksia.

Kaapelikatkoja ja pieniä loukkaantumisia

Luumäki–Imatra-ratahanke on onneksi välttänyt erittäin vakavat työtapaturmat. Työmailla on kuitenkin sattunut rakennusalalle tyypillisiä tapahtumia, eli pieniä vammoja nilkoille, sormille ja silmille. Poikkeamissa on ollut joissakin tapauksissa osallisena myös erilaiset kulkuneuvot ja työkoneet. Lisäksi urakoilla on tapahtunut jonkin verran ratahankkeille tyypillisiä kaapelikatkoja. Rautatiealueella kulkee Väylän kaapeleiden lisäksi muiden omistajien (kuten esimerkiksi sähköyhtiöt ja Puolustusvoimat) kaapeleita. Hankkeella työskentelee kaapelikartoittaja, jonka tehtävä on selvittää kaapeleiden paikkoja. Ihan kaikki kaapelit eivät kuitenkaan ole kartoissa: esimerkiksi Puolustusvoimat ei ilmoita kaapeleidensa sijainteja ulkopuolisille. •

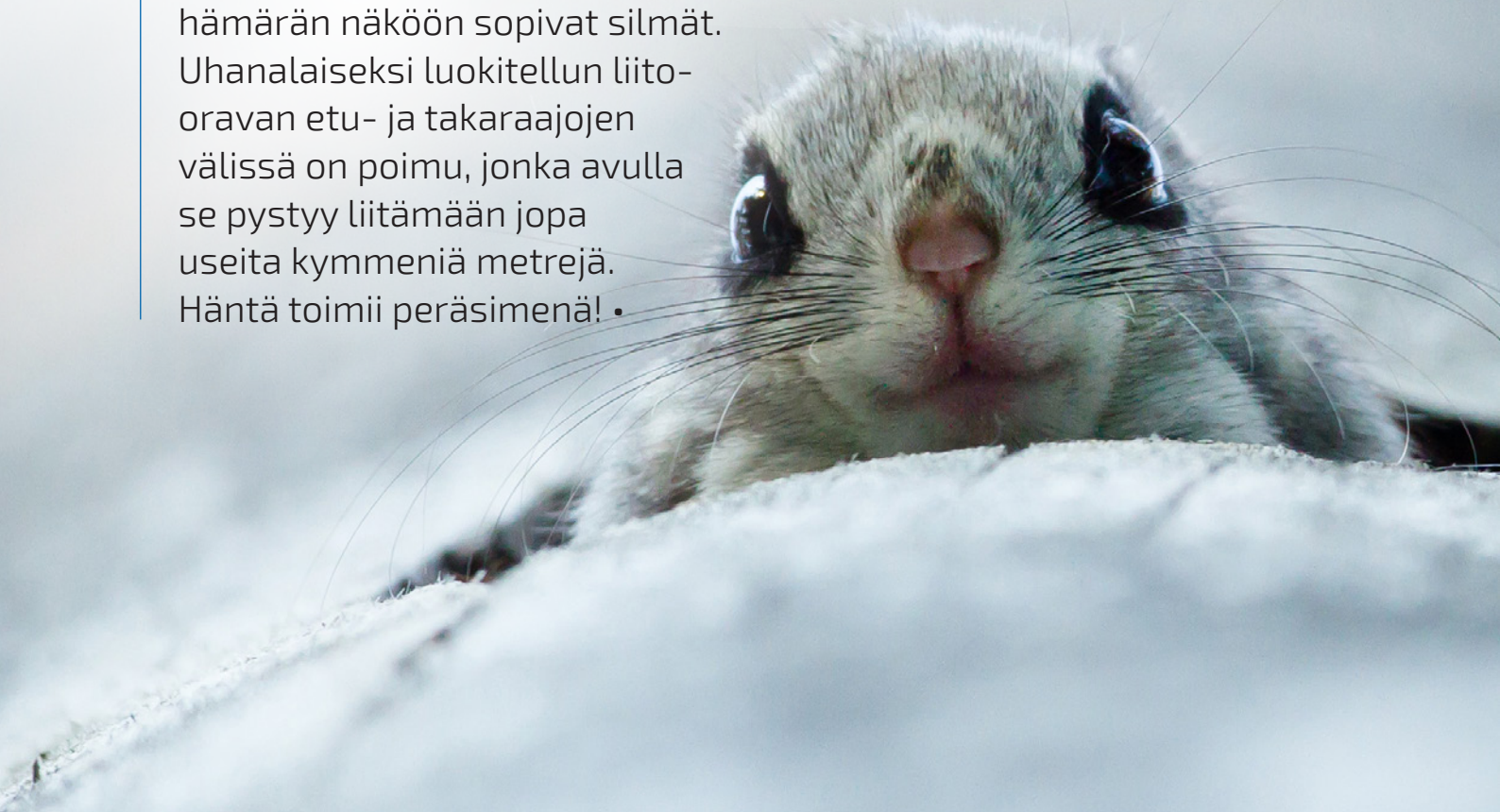
PAAHDEALUE
Me asumme täällä

VÄYLÄ

Liito-orava

Radan varret ovat avoimia ja usein paahteisia. Näiden paahdeympäristöjen kasvit ja eläimet ovat sopeutuneet kuivuuteen, auringon paahteeseen ja niukkaravinteisuuteen. Paahdealueiden eläimille ja kasveille sopivia uusia elinpaikkoja syntyy nykyään lähinnä ihmisten toiminnan, kuten rakentamisen seurauksena.

Radan varret tarjoavatkin hyvän kodin monelle eläin- ja kasvikunnan edustajalle, kuten esimerkiksi kaikkien rakastamalle liito-oravalle. Harmaaturkkinen söpö kaveri on yöeläin, jolla on hämärän näköön sopivat silmät. Uhanalaiseksi luokitellun liito-oravan etu- ja takaraajojen välissä on poimu, jonka avulla se pystyy liitämään jopa useita kymmeniä metrejä. Häntä toimii peräsimenä! •



Saimaan kanavan ratasilta:
Tukimuuri T5 tehdään valmiiksi, lisäksi työskennellään maatuen 5 taustantäyttöjen ja siirtymälaattojen parissa. Sillan kannen eristyspinta kunnostetaan, itse kannen eristäminen alkaa loppukuusta. Radan päällysrakenne- ja turvalaitetyöt alkavat ja sähköratatyöt jatkuvat.

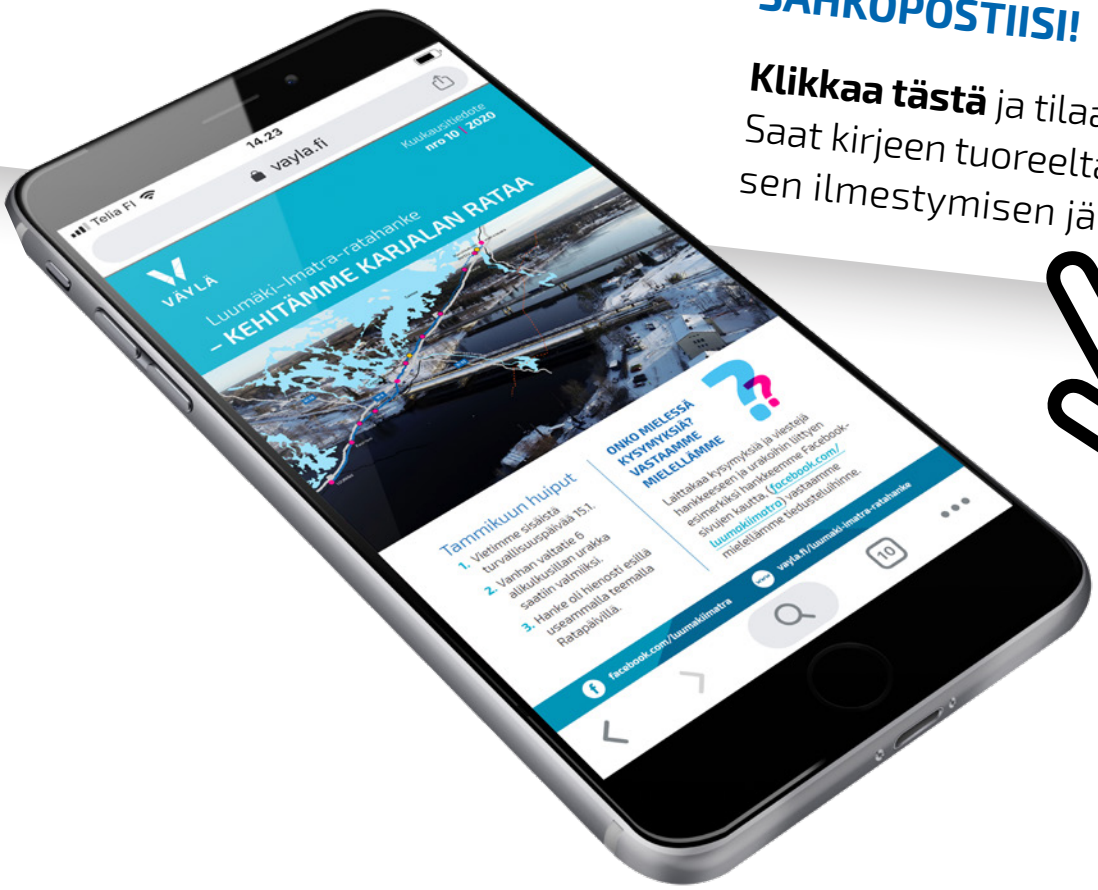
Mansikkakosken ratasilta:
Betonoidaan ja jännitetään kansi 3, jonka jälkeen alkaa muotin ja telineen purku. Virtapilareille asennetaan verhouskiviä ja jatketaan pääkannen muotin purkua.

Alikulkusiltojen urakka:
Siltojen keilojen rakentaminen jatkuu, lisäksi tehdään viimeistelytöitä.

Rataurakka 1:
Huhtikuussa jatketaan maaliskuussa aloitettuja töitä, ja lisäksi aloitetaan Tyrmin ja Joutsenrannan siltojen rakentaminen sekä radan päällysrakennetyöt.

Rataurakka 2:
Huhtikuussa puretaan Rauhan aseman alikulkusillan siltamuotti ja tehdään kaideasennukset. Rauhan alikulkusillan siltakansi valetaan. Poventsan alikulkusillan muottia ja telinettä rakennetaan, Tainiokosken alikulkusillalla puolestaan rakennetaan sillan alusrakenteita. Vuoksenniskan alikulkusillalla tehdään massanvaihtoja. Sienimäen vanha ylikulkusilta puretaan. Ratalinjalla tehdään maanleikkaus-, louhinta- ja pengerrystöitä sekä rakennetaan eristys- ja välikerroksia.

SEURAA HANKETTA:



TILAA UUTISKIRJE SUORAAN SÄHKÖPOSTIISI!

Klikkaa tästä ja tilaa uutiskirje! Saat kirjeen tuoreeltaan heti sen ilmestymisen jälkeen.

facebook.com/luumakiimatra

vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke

Julkaisemme kuukausikirjeen kerran kuussa nettisivuillamme:
vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke/hankkeen-kuukausikirje

VÄYLÄ