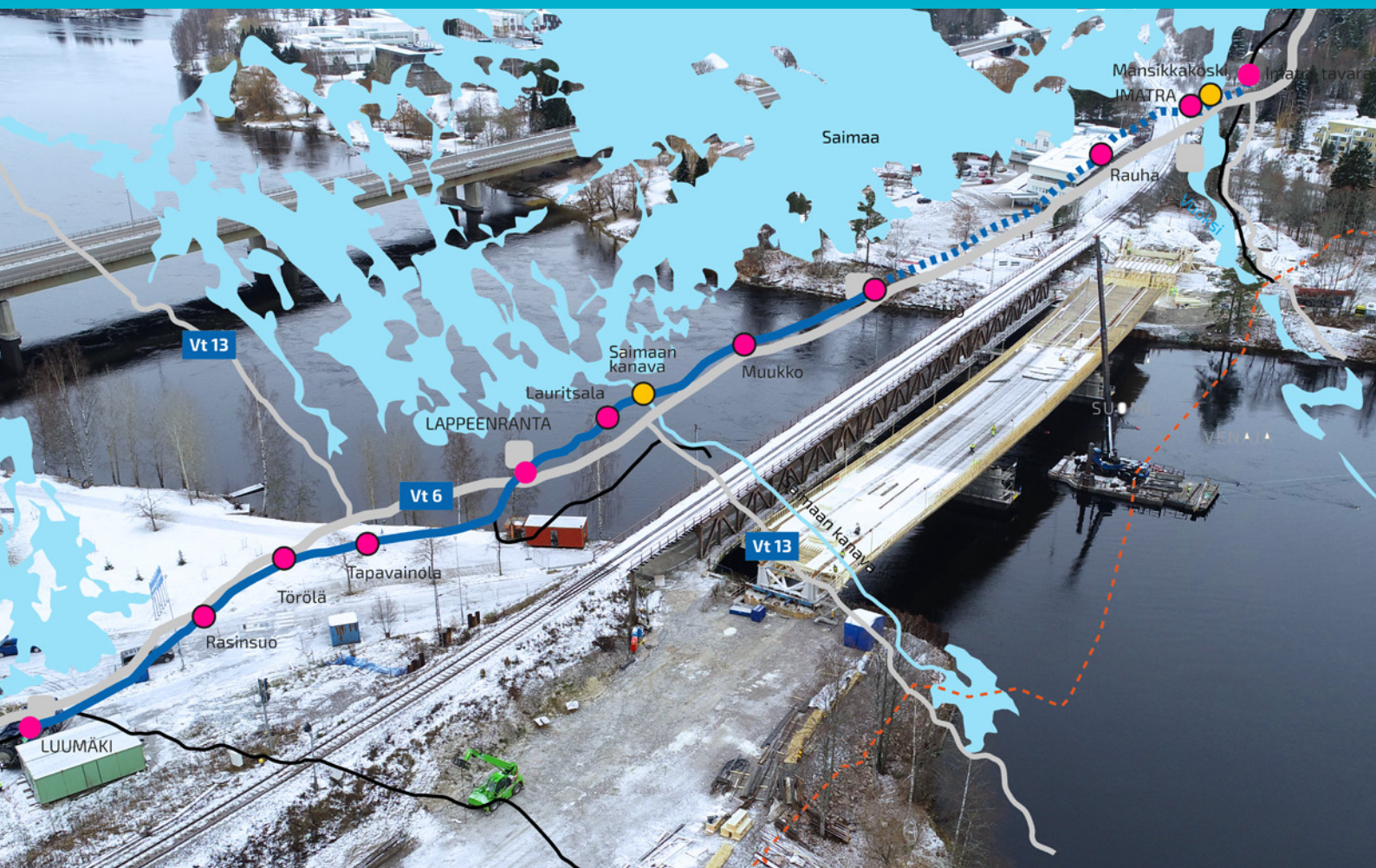


LUIMA-KEHITÄMME KARJALAN RATAA



Marraskuun huiput

1. Asukastilaisuus Imatralla 19.11. – asukkaita on aina kiva tavata!
2. Kaksoisraiteen koko 19 kilometrin pituus on nyt rakenteilla
3. Isot sillat Mansikkakoskella ja Saimaan kanavalla valmisteltiin betonoitaviksi

ONKO MIELESSÄ KYSYMYKSIÄ? VASTAAMME MIELELLÄMME



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



Tervetuloa taas hankkeen kuulumisten pariin!

Facebook-sivujamme seuraavat ovat varmasti huomanneet, että hankkeella on viime viikkoina tehty paljon – ainakin jos liikennemuutoksista kertovien päivitysten määrästä on jotain pääteltävissä. Isot siltakohteemme ovat molemmat ahkeroineet saattaakseen sillan kannet valukuntoon.

Kaksoisraideosuuden isot rataurakat ovat nyt käynnissä, seuraamme näidenkin tapahtumia jatkossa säännöllisesti kuukausikirjeessä.

Ratahankkeella rakennetaan tietenkin raiteita ja lastataan tonnikaupalla raidesepeliä raiteiden perustaksi, mutta yhtä tärkeää on se, mitä raiteiden yläpuolella tapahtuu. Sivulla 9 Jarkko Luoma Ratatek Oy:stä kertoo, miten kaksoisraiteen sähköistysurakka etenee ja mitä siihen vaaditaan.

Pulttien, kiskojen ja betonin lisäksi onnistunut väylähanke tarvitsee asialle omistautuneita ammattilaisia. Lappeenrannan projektitoimistolla työskentelevä Teija Autio kertoo sivulla 5 onnistuneen työpäivän edellytyksistä.

Tunnelmallista joulun odotusta!
Tommi Rosenvall, projektipäällikkö





Rataurakka 1

"Marraskuussa tärkeimpiä työvaiheita ovat olleet maan leikkaukset sekä ratapenkereen ja eristyskerroksen rakentaminen sekä puunpoistot ja pintamaiden raivaus. Marraskuussa on myös tehty sähkörataperustusten asennuksen mahdollistavia ennakoivia töitä," kertoo **lina Liukkonen** Rataurakka 1:n työmaalta.



Rataurakka 2

"Marraskuussa teimme puuston poistoa sekä johtosiirtoja, ja perustimme työmaata mm. tekemällä työmaatilojen pohjia. Lisäksi teimme tuki- eli ponttiseiniä Rauhan aseman, Rauhan sekä Poventsan alikulkusilloilla," kertoo **Anu Heikkilä** Rataurakka 2:n työmaalta.



Mansikkakosken ratasilta

"Marraskuussa jatkettiin tukien T3–T6 kannen raudoitustöitä. Tukien T7 ja T8 paalut betonoitiin, samoin kuin T7 pilari. Tuille T3–T6 asennettiin laakereita," Mansikkakosken ratasillan työmaalta kerrotaan.

Alikulkusiltojen urakka

"Joutsenon eteläisellä alikulkusillalla aloitettiin kannen muotin purkua. Kesolantien sillalla purettiin vanhan sillan kantta ja avattiin Kesolantie taas liikenteelle. Työt toki jatkuvat vielä sillalla. Korvenkannantien sillalla kansi eristettiin ja suojabetoni valettiin. Asemäessä tehtiin kannen raudoitusta," alikulkusiltojen urakalta kerrotaan.



Saimaan kanavan ratasilta

"Sillan teräsrakenne liitettiin yhteen ja siirrettiin paikoilleen. Valmistelimme sillan kantta valukuntoon, ja aloitimme paalutustyöt melueste 1:llä. Saimme myös eristys- ja välikerrokset valmiiksi," kertoo **Eemeli Torni** Saimaan kanavan ratasillan työmaalta.

Iloinen insinööri: TEIJA AUTIO

LUIMA-hankkeen projektitoimiston
väsymättömin – ja hyväntuulisin!
– työmyyrä on projekti-insinöö-
rinä ja -assistenttina toimiva
Teija Autio.

*Vaihtelu pitää
työn mielekkäänä
ja se on Teijalle
tärkeää.*

Kun saapuu
Lappeenrannan kauppä-
keskus Iso-Kristiinan toisessa
kerroksessa sijaitsevalle projekti-
toimistolle, kuulee todennäköisesti
ensimmäiseksi naurunpyrskähdysten
lomittamaa puheensorinaa. Teija on
töissä, mahtavaa! Aina hymyileväinen
ja töihin tarttuva Teija on toimiston sielu.

Teijan työtehtävät vaativat, että hänellä
on kokonaiskuva hankkeen tapahtumista
ja etenemisestä, mutta hänen tulee hallita
myös lukuiset pienet yksityiskohdat.



Teijan ansioluettelossa on niin sikalan porsitusosaston hoitajan kuin ravintola-alan töitä, ja onpa Teija ehtinyt toimia Thaimaassa ja Kreikassa sukelluskouluttajanakin.



- Työpäiväni aikana hoidan erilaisia hankintoihin liittyviä töitä, mutta käsittelen myös ostolaskuja ja pidän ison hankkeen laajan dokumentaation ajan tasalla, Teija kertoo. Lisäksi vastaan toimiston arjen sujuvuudesta. Toimenkuvani on pitkälti ongelmanratkaisua ja palapelin kasaamista. Päivän aikana ei juuri kelloa tarvitse vilkuilla, onneksi! Se kertoo siitä, että työ on mielenkiintoista ja että se vie mukanaan, Teija jatkaa.

Teija sanoo aina halunneensa, että työn sisältö kehittyy, ja että toimenkuvaa voidaan muuttaa joustavasti. Vaihtelu pitää työn mielekkäänä ja se on Teijalle tärkeää.



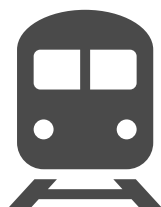
Rautateiden tyttö

Teijan urapolkua kuunnellessa hengästyttää: ansioluettelossa on niin sikalan porsitusosaston hoitajan kuin ravintola-alan töitä, ja onpa Teija ehtinyt toimia Thaimaassa ja Kreikassa sukelluskouluttajanakin. Ulkomailta Teijan toi takaisin Suomeen aviomies, ja nykyään kasvanut perhe on juurruttanut hänet, ainakin toistaiseksi, Lappeenrantaan.

*Weladolle ja
LUIMA-hankkeen
pariin Teija
tuli 2018.*

Teija opiskeli armeijan jälkeen metsätalousinsinööriksi ammattikorkeakoulusta. Lappeenrannan teknillisestä yliopistosta hän valmistui tuotantotalouden diplomi-insinööriksi 2017. Weladolle ja LUIMA-hankkeen pariin Teija tuli 2018. Infra-ala ei ollut hänelle aiemmin tuttu, mutta ratamaailma on hänelle tuttu – Teijan lapsuudenkoti nimittäin sijaitsi radan varrella.

- Asuimme vanhassa kaupassa, jonka isäni remontoi meille kodiksi. Olen myös asunut Kouvolassa, vanhassa rautatiekaupungissa, joten ratahankkeessa työskenteleminen on minulle luonteva jatkumo, Teija nauraa.



Projektitoimiston hengen kehittäjä

Teija painottaa hyvän tuulen ja tiimihengen ylläpidon tärkeyttä työyhteisössä.

- Töissä pitää viihtyä, ja jokaisen pitää saada olla avoimesti oma itsensä. Yritän omalta osaltani joka päivä pitää yllä kivaa meininkiä toimistolla, ja kannustan muita tekemään sanoin, hän kertoo.

Teija kehuu Lappeenrannan toimiston ja Weladon henkeä hyväksi, sellaiseksi, jossa saa vapaat kädet tehdä ilman, että joku hengittää niskaan.

*Töissä pitää viihtyä,
ja jokaisen pitää
saada olla avoimesti
oma itsensä.*



Meillä on oma vene ja omakotitalo, lisäksi kaksi lasta kaipaavat nekin säännöllistä huolenpitoa, Teija vinkkaa silmää.

Vapaalla ollessaan Teija touhuu perheen kanssa.

- Vanhoina laitesukeltajina mieheni kanssa käymme lasten kanssa usein uimahallissa. Meillä on oma vene ja omakotitalo, lisäksi kaksi lasta kaipaavat nekin säännöllistä huolenpitoa, Teija vinkkaa silmää.

Kirjojen kirjoittamisen lisäksi Teija kokoaa palapelejä. Tähän asti suurin pähkinä on ollut peräti 3000 palan järkäle. Lisäksi Teija päästää luovan puolensa valloilleen maalaamalla ja kirjoittamalla. Teijan käsi-alaa ovat muun muassa Pelonteet-kirjat ja -tarinat, joissa hän sanoittaa pelkoja ja tunteita helpommin lähestyttäviksi. •



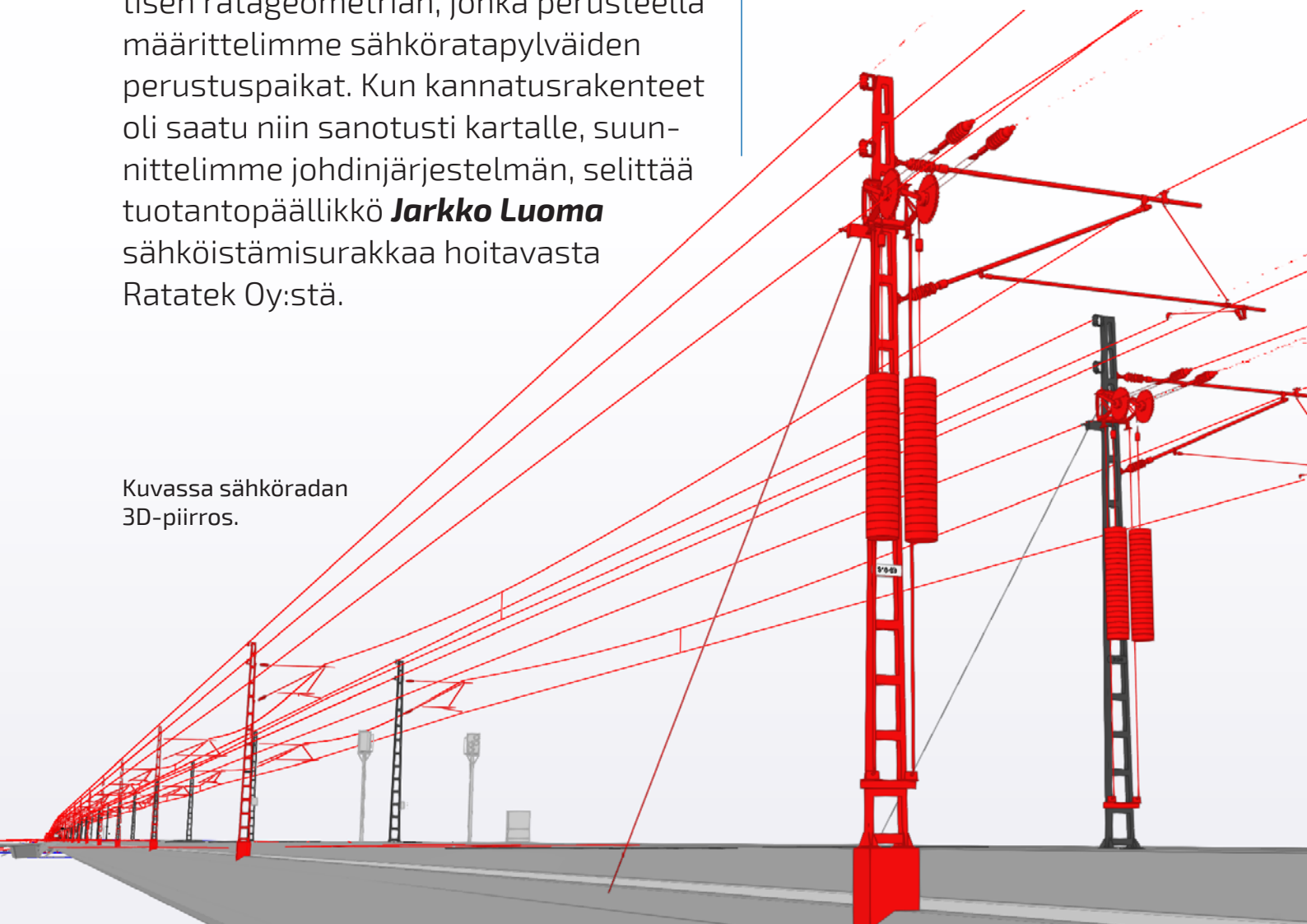
Miten kaksoisraiteen sähköistäminen etenee, JARKKO LUOMA?

Uuden, 19 kilometriä pitkän Joutseno–Imatran tavara-asema-kaksoisraide-osuuden sähköistysurakka on aloitettu reilu vuosi sitten.

- Saimme suunnittelun tueksi teoreettisen ratageometrian, jonka perusteella määrittelimme sähköratapylväiden perustuspaikat. Kun kannatusrakenteet oli saatu niin sanotusti kartalle, suunnittelimme johdinjärjestelmän, selittää tuotantopäällikkö **Jarkko Luoma** sähköistämisorakkaa hoitavasta Ratatek Oy:stä.

Radan sähköistäminen kulkee käsi kädessä radan rakentamisen kanssa: kun kaksoisraide valmistuu 2023, valmistuu myös sähköistämisorakka.

Kuvassa sähköradan 3D-piirros.



Uudelle kaksoisraideosuudelle rakennetaan peräti 434 uutta perustusta ja pylvästä, sekä niihin kaikkiin uudet johtimet.

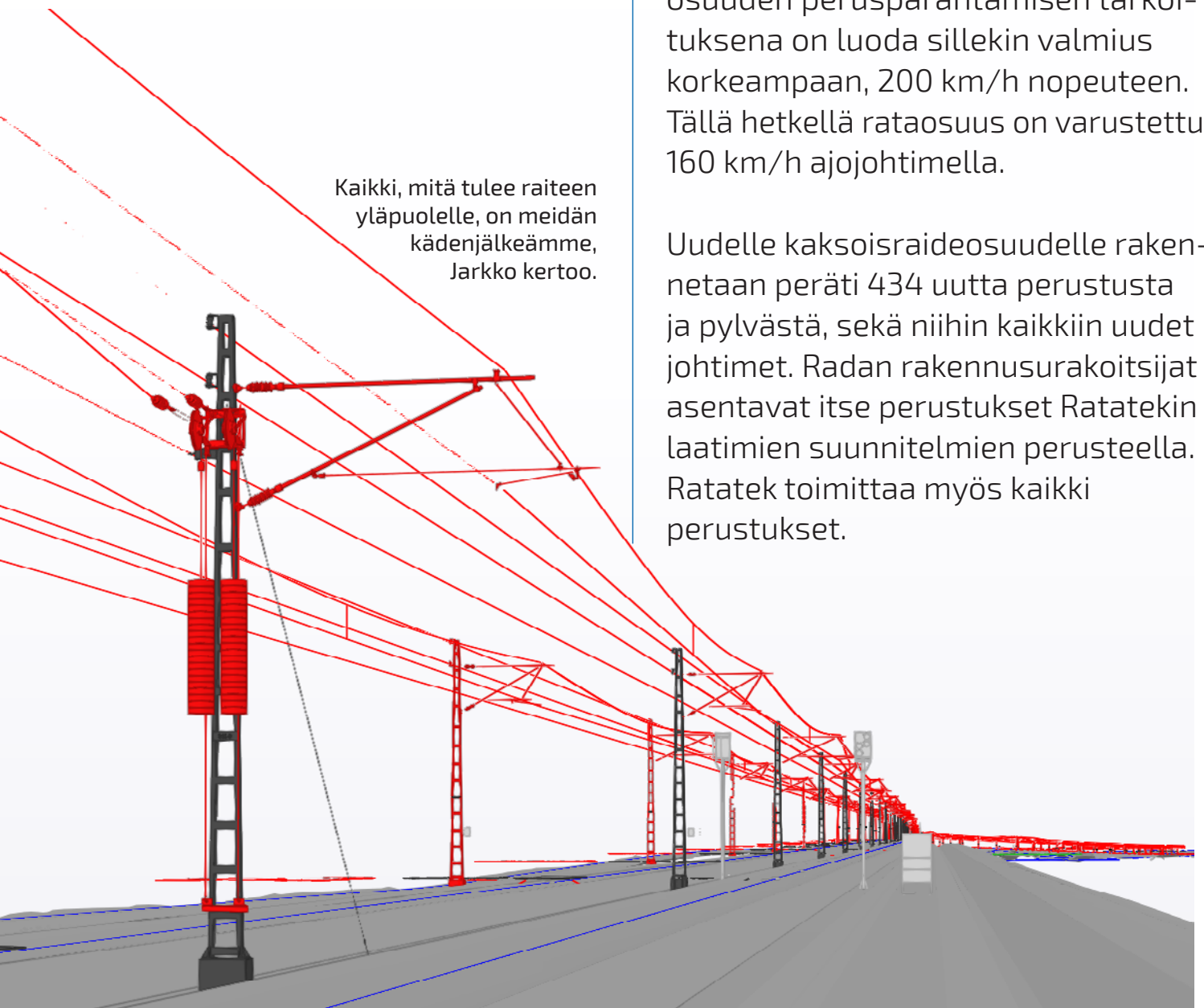
Kaikki, mitä tulee raiteen yläpuolelle, on meidän kädenjälkeämme, Jarkko kertoo.

Jarkon mukaan suunnittelutyö on käytännössä tehty, vain kääntöorsi- ja ripustussuunnittelu on vielä viimeistelemättä. Urakan turvallisuus-suunnitelmat on myös laadittu, ja rakentamiselle saatiin aloituslupa marraskuun puolessavälissä.

Sähköistysurakalla halutaan nostaa junien nopeuksia

Kaksoisraiteen uudelle rataosuudelle tulee kokonaisuutena uusi sähköistys, mutta myös vanhaan osuuteen tehdään perusparannuksia. Vanhan osuuden perusparantamisen tarkoituksena on luoda sillekin valmius korkeampaan, 200 km/h nopeuteen. Tällä hetkellä rataosuus on varustettu 160 km/h ajojohtimella.

Uudelle kaksoisraideosuudelle rakennetaan peräti 434 uutta perustusta ja pylvästä, sekä niihin kaikkiin uudet johtimet. Radan rakennusurakoitsijat asentavat itse perustukset Ratatekin laatimien suunnitelmien perusteella. Ratatek toimittaa myös kaikki perustukset.



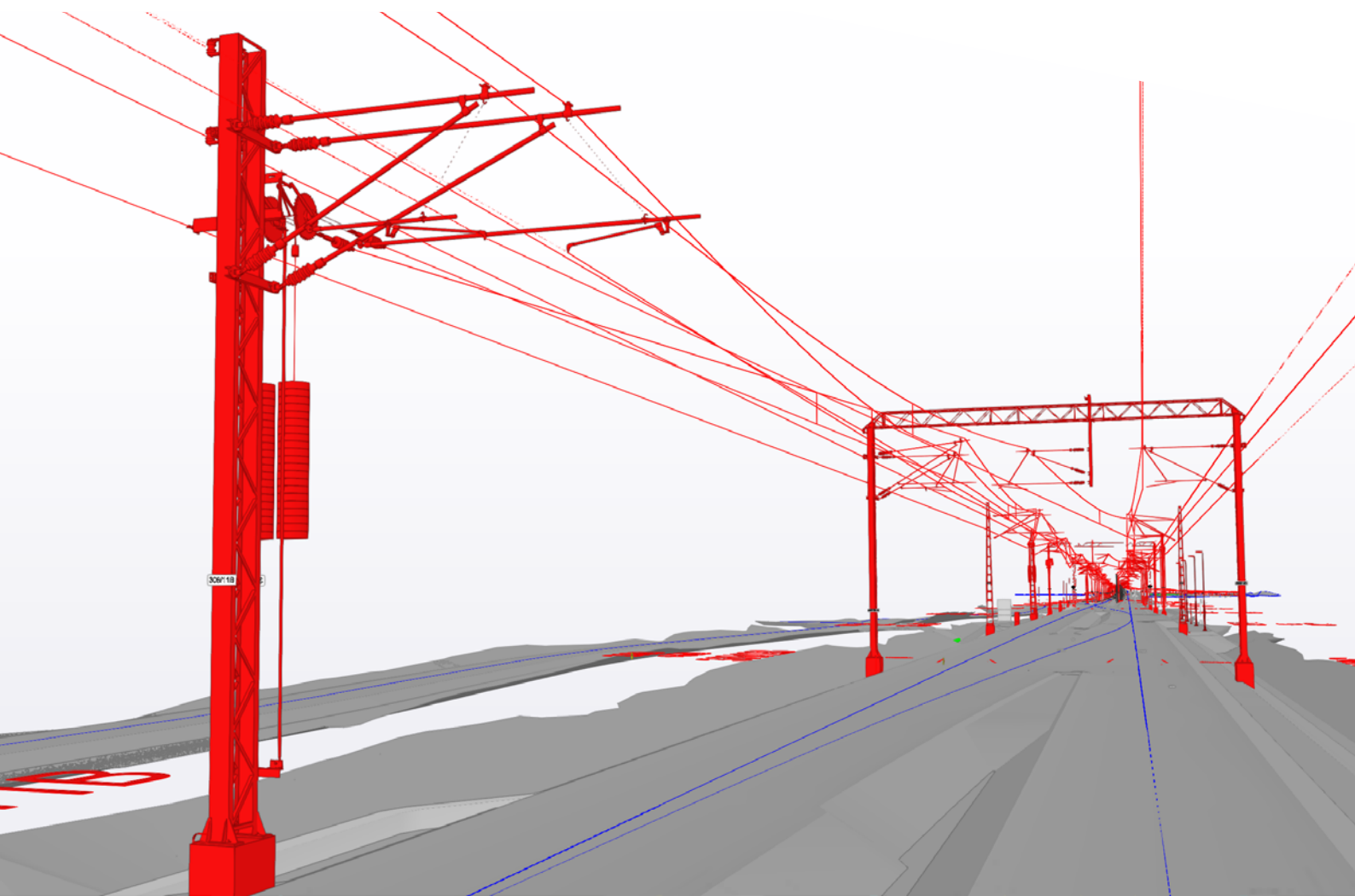
Ennen kuin uusia rataosuuksia voidaan ottaa käyttöön, pitää turvalaitteiden ja sähköradan olla valmis.

Sähköistämismurakka pitää tehdä tiiviissä yhteistyössä radan päällysrakenteen ja turvalaitteiden rakentamisen kanssa.

- Kaikki, mitä tulee raiteen yläpuolelle, on meidän kädenjälkeämme. Kääntöorret ja ripustimet valmistetaan tehtaallamme Nurmijärvellä, ja ne toimitetaan esikasattuina työmaalle, Jarkko kertoo.

Yhteistyö muiden toimijoiden kanssa on tärkeää

Sähköistäminen ja radanrakentaminen etenevät rinta rinnan. Sähköistämismurakka pitääkin tehdä tiiviissä yhteistyössä radan päällysrakenteen ja turvalaitteiden rakentamisen kanssa. Luonnollisesti myös rakennusurakoitsijoiden kanssa on myös sovittava töiden yhteensovittamisesta.

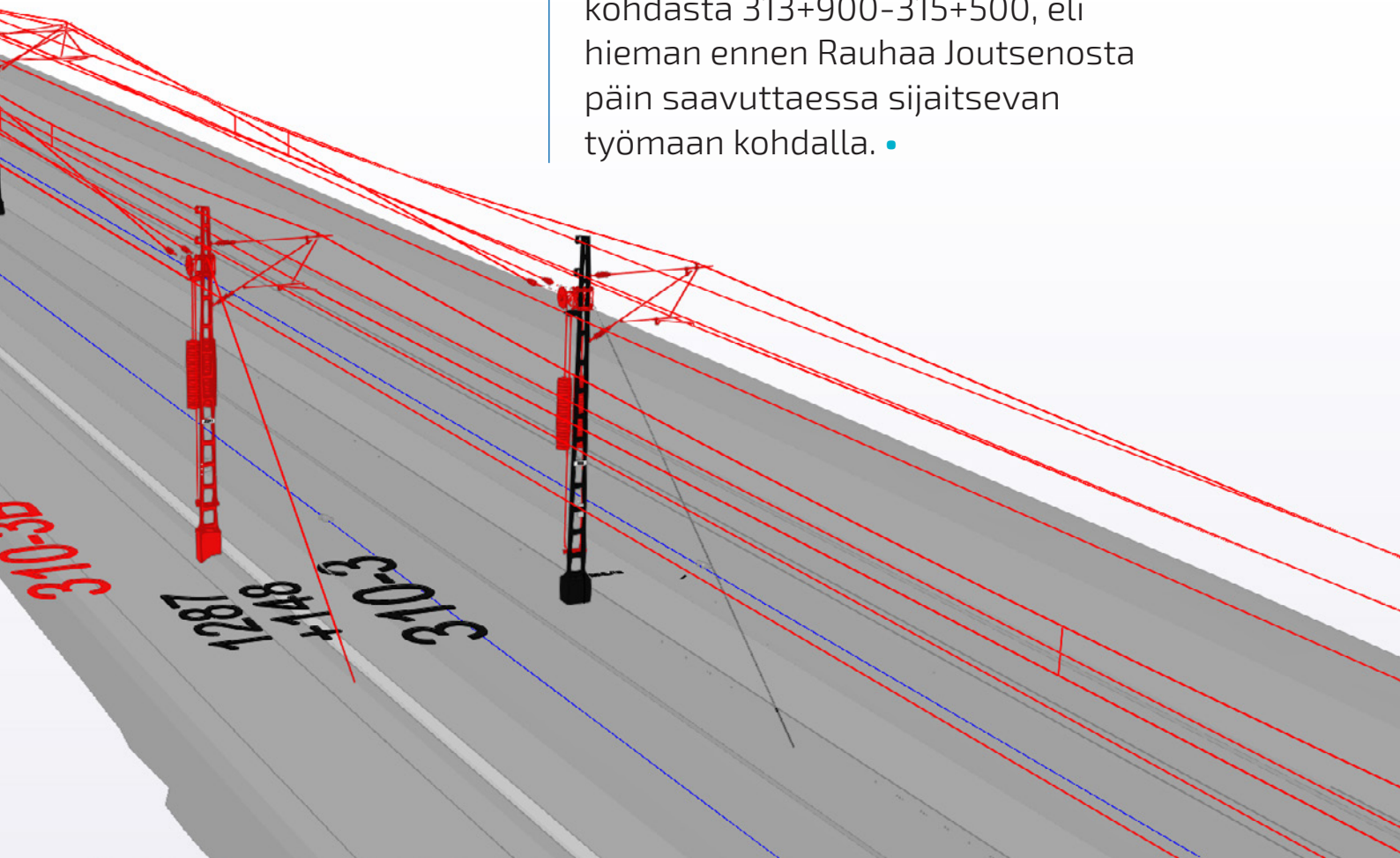


Urakka alkaa jo talvella kilometrikohdasta 313+900-315+500.

Ennen kuin uusia rataosuuksia voidaan ottaa käyttöön, pitää turvalaitteiden ja sähköradan olla valmis.

- Ennen kuin uusia rataosuuksia voidaan ottaa käyttöön, pitää turvalaitteiden ja sähköradan olla valmis. Olemme jo suunnitelleet yhteisiä pelisääntöjä, vaikka ensimmäiseen käyttöönottoon on aikaa kahdeksan kuukautta. Pienikin muutos missä tahansa tekemisessä vaikuttaa niin moneen paikkaan, että säännöllinen yhteydenpito on suorastaan pakollista. Onneksi tässä on tuttu porukka tekemässä töitä, niin tiedän, että homma sujuu, Jarkko kehuu.

Urakka alkaa jo talvella kilometrikohdasta 313+900-315+500, eli hieman ennen Rauhaa Joutsenosta päin saavuttaessa sijaitsevan työmaan kohdalla. •



Kaksoisraideosuuden itäinen urakka

Urakassa rakennetaan tietenkin itse kaksoisraide ja meluesteet, mutta siihen kuuluu myös useita siltakohteita.



Järjestimme yhdessä urakoitsijan, GRK Infran, kanssa asukkaille suunnatun infotilaisuuden Imatralla 19.11.

Tulevan kaksoisraideosuuden itäinen urakka sijoittuu Rauhan ja Imatran tavara-aseman välille.

Urakassa rakennetaan tietenkin itse kaksoisraide ja meluesteet, mutta siihen kuuluu myös useita siltakohteita. Urakassa rakennetaan Rauhan aseman, Rauhan, Poventsan, Tainionkosken ja Vuoksenniskan alikulkusillat sekä Sienimäen ylikäytäväsilta. Lisäksi Asemäen ja Korvenkannan nykyiset alikulkusillat korjataan. Lisäksi uusimme Imatran aseman nykynormit täyttäväksi. Rakennamme muun muassa uuden korkean laiturin ja hissin sekä porrasyhteyden.

Urakka käynnistyi marraskuun alussa urakkaa valmistelevilla töillä: koko urakka-alueella tehtiin puunpoistoja sekä pintamaiden poistoja. Silta-paikoilla rakennettiin työnaikaisia tukiseiniä. •

Miksi junaradalla ei saa liikkua?

Junaradalla oleskelu on ehdottomasti kiellettyä.

Sähkörata on aina hengenvaarallinen. Suurjännitteiseen sähköjohtoon ei tarvita edes kosketusta, jotta sähkötapaturma olisi mahdollinen.



Juna ei voi väistää ja sen pysähtymismatka on aina useita satoja metrejä.



Junat ovat todella hiljaisia. Kuulet lähestyvän junan vasta kun on liian myöhäistä.



4.

Liikkuvan junan aiheuttama ilmavirta kaataa radan lähellä olevan ihmisen helposti.

5.



Radalla oleskelusta tehdään aina ilmoitus hätäkeskukseen ja poliisille.



6.

Junat eivät aina kulje aikataulun mukaan, etenkin tavarajunat ja ratatyökoneet.

1.

2.

3.

URAKOITSIJOIDEN TERVEISET JOULUKUULLE

Saimaan kanavan ratasilta:

Joulukuussa jatketaan teräsrakenteen asennusta laakereille ja kannen valmistelua valukuntoon. Myös meluesteiden rakentaminen jatkuu.



Mansikkakosken ratasilta:

Joulukuussa työskennellään tuen T8 peruslaatan muotti- ja raudoitustöiden ja betonoinnin sekä tukien T1-T3 kannen raudoituksen parissa.



Alikulkusiltojen urakka:

Joulukuussa Joutsenon eteläisellä alikulkusillalla tehdään muotin purkua, Kesolantien sillalla rakennetaan meluestettä. Korvenkannantien sillalla puretaan mm. sääsuoja. Asemäen alikulkusillan kansi valetaan.



Rataurakka 1:

Joulukuussa jatketaan radan maotöiden parissa ja asennetaan sovitut sähkörataperustukset ennen kuun lopussa koittavaa joulutaukoa.



Rataurakka 2:

Joulukuussa tehdään huoltoteitä ja purettavien rakennusten purkutöitä. Lisäksi tukiseinien teko jatkuu siltapaikoilla.



KATSO MYÖS :



Teija Aution leikkimielinen
20 kysymystä -haastattelu Facebookissa
facebook.com/luumakiimatra

SEURAA HANKETTA:



facebook.com/luumakiimatra



vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke



Julkaisemme kuukausikirjeen kerran kuussa nettisivuillamme:

vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke/hankkeen-kuukausikirje

TILAA UUTISKIRJE
SUORAAN
SÄHKÖPOSTIISI!



Saat kirjeen tuoreeltaan heti
sen ilmestymisen jälkeen:
[vayla.fi/luumaki-imatra-
ratahanke/tilaa-utiskirje](https://vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke/tilaa-utiskirje)

