

SISÄLTÖ:

- Puheenjohtajan mietteet, sivu 1
- Tapahtumia 2007, sivu 2
- Laidunkauden avajaiset, sivu 2
- Opintomatka Volognaan, sivu 2
- Messumatka Berliiniin, sivu 2
- Liikenne- ja viestintä ministeriön loppuraportti, sivut 3 ja 4
- Jussin palsta, sivu 5 ja 6
- Hallituksen yhteystiedot, sivu 7

VR Sähkötekniset -STY ry

TIEDOTUS

3/ 2008

22.6.2008



Ω

Ω

Puheenjohtajan mietteet

Edellistä tiedotetta Vapun tienoilla oli tiedossa että Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä julkaisi raporttinsa "radanpidon töiden toimintamallin kehittäminen" toukokuussa. Raportti julkaistiin juhannuksen alla ja mielestäni siinä kehitetään muutakin kuin radanpidon töiden kehittämistä. Mietinnössä otettiin kantaa VR Radan omistamaan raskaan kaluston käyttöön, liikenteenpohjauksen omistussuhteisiin, RHK:n roolin kehittämiseen ja ratapihojen ja maa-alueiden omistus järjestelyihin. Palaan raporttiin tiedotteen sivulla 3 ja 4 tarkoituksena pohdiskella hieman miten raportti vaikuttaa yhdistyksemme jäsenistöön ja sitä kautta yhdistykseemme. Esityksellä on vaikutusta vähintäänkin välillisesti yhdistyksemme kohtalaisen laajasti jakaantuneeseen jäsenkenttään. Jäsenistöä on tällä hetkellä 298 ja se on jakaantunut seuraavasti; kahteen virastoon, kolmeen VR konsernin tytäryhtiöön ja yksittäisinä jäseninä kuuteen eri yritykseen.

Sinällään voi todeta ja toistaa sen että ratamaailmassa töitä riittää ainakin rakentajille. Normaaliaskareiden lisäksi on lentokenttärataa ja Länsi-Metroa. Suomen rataverkosta yli 1000 km on yli-ikäistä jossa taloudellinen ja tekninen käyttöikä on ylittynyt. Mistähän tekijöitä löytyy kun esimerkiksi Venäjän ulkoministeri Putin on esitellyt liikenneinfra budjettiaan (lähde Arvopaperi lehti 6-7/2008) vuosille 2010-2015. Budjetissa tavoitteena on rakentaa 1000 km uutta rautateitä, 17 000 km maanteitä ja yli 100 lentokenttää sekä satamien vuosikasiteetti kaksinkertaistaa. Suosittelemalla lapsilleen tai lapsenlapsilleen infra-alaa ja lisämausteena Venäjänkielen opinnoilla täydennettynä niin lähitulevaisuudessa töitä riittää.

Tätä taustaa vasten oli huono että opintomatka Volognaan ei löytynyt ihan riittävästi lähtijöitä. Kiinnostuneita oli kuitenkin siinä määrin että yritämme yhteistyössä muiden teknisten alan yhdistysten kanssa uudistaa matkaa ensi keväänä. Matka-ajankohta voisi siirtää toukokuulle. Muutenkin eri rautatiealan toimijoiden yhdessä toimiminen olisi toivottavaa. Puheenjohtajalla on ajatuksena yhteistoimintaa kehitellä ja selvittää millaisia minkälaisia näkemyksiä asian tiimoilta löytyy ensi syksyn aikana.

Lopuksi toivotan Teille, arvon jäsenet, oikein mukavan ja virkistävää kesää 2008.

Arto Isomäki
Puheenjohtaja

PS. Huomio myös että tiedote on luettavissa myös STY:n nettisivuilta osoitteesta <http://www.vrsty.fi/>. Tosin kesätiedotteen sinne siirtäminen viivästyy lomien vuoksi mutta kannattaa sivuihin tutustua. Sieltä löytyy tietoa yhdistykseemme toiminnasta.

Tapahtumia 2008

elokuu	14.8. laidunkauden avajaiset Pihlajasaarella, huom. siirretty ajankohta
elokuu	tiedote nro 4
syyskuu	messumatka 24 - 27.9 Berliini Innotrans 2008 (jos on jäsenistössä halukkuutta)
lokakuu	tiedote nro 5
lokakuu	syyskokous Helsinki Tallinna 16-17.10.
joulukuu	tiedote nro 6

Laidunkauden avajaiset Helsingin Pihlajasaarella torstaina 14.8.2008



VR Sähkötekniiset - STY ry

Kokoonnumme Merisatamassa klo 14.00, vene Pihlajasaareen lähtee klo 14.30.

Edestakainen matka saareen maksaa 5 euroa, eläkeläisiltä 3 euroa (satamassa kelpaa vain käteinen raha). 10 hengen sarjalippu maksaa 45 euroa, eläkeläisiltä 25 euroa, yritämme hyödyntää mahdollisuuksien mukaan näitä ryhmälennuksia.

Paluu klo 19.15 veneellä, Helsingin rautatieasemalla olemme n. klo 20.00

Merisatamaan pääsee esim. 17 bussilla rautatien pysäkillä, joka lähtee n. klo 13.48 ja on Merikadulla n. 13.46, josta n. 10 min kävelymatka Merisatamaan. Bussimatka maksaa 2.20 euroa suunta.

Ohjelmassa: mm. 5 ottelu Bombardier – maljasta, ruokailua ja rupattelua. Nautitaan upeasta luonnosta merellisissä hengessä ja mukavasta yhdessäolosta. Saarella on myös mahdollisuus uida.

Mukaan tarvittavat mahdolliset uintivälineet, muutaman euron rahaa, lisäksi paljon huumoria ja avoimen mielen.

Ilmoittautumiset ma 8.8.2008 mennessä markku.toukola@vr.fi tai puh. 040 - 866 3433

Opintomatka Vologdaan 16-20.8

Lähtijöitä olisi ollut vajaat 20 joka oli himpun verran liian vähän. Koska kuitenkin kiinnostuneita oli niin yritämme mahdollisesti toukokuussa 2009 järjestää matkaa uudelleen. Muilta osin matka-aikataulu samansuuntainen kuin elokuussa 2008 mutta tulomatkaa lisätään yöpyminen Pietarissa. Näin lyhennetään pitkää tulomatkaa.

Berliinin InnoTrans rautatiemessut 24.9. - 27.9.08

Matkalle on muutama henkilö ilmoittautunut joten ota pikaisesti yhteyttä Erkki Airaksiseen jos haluat mukaan.

Yhdistys järjestää matkan Berliinin rautatiemessuille, jos halukkaita on vähintään 10 lähtijää. Matkaohjelmalla on vain messut. Alustava aikataulu:

Lähtö ke 24.9 joko aamulla (Hki 9.40) tai illalla (Hki 17.30) lähtijöiden toivomuksen mukaan

Paluu la 27.9.aamukoneella, Helsingissä klo 14.45.

Perillä kolme (3) yötä.

Matkan hinta-arvio € 350,-. Hintaan sisältyy lento Hki - Berliini - Hki, majoitus 2 hengen huoneessa aamupalalla. Yhdenhengen huone lisämaksusta.

Hintaan ei sisälly: maakuljetuksia; lentokenttä, hotelli, messut eikä messulippuja.

Tavoitteena on kuitenkin hankkia vapaalippuja messuille.

Lisätietoja: Erkki Airaksinen, puh: (040 8)663810.

Ilmoita halukkuutesi viimeistään 12.6.2008 mennessä mieluiten sähköpostilla:

erkki.airaksinen@vr.fi. Tiedusteluja voi vieläkin Erkiltä tehdä mahtuisiko mukaan vaikka ilmoittautumisaika on jo umpeutunut.

Sähköpostiin on hyvä laittaa puh. no, mistä tavoitetaan myös työajan ulkopuolella.

Liikenne- ja viestintä ministeriön loppuraportti 35/2008, pvm18.6.2008

Lyhyt tiivistelmä ja puheenjohtajan näkemyksiä miten esitykset toteutuessaan vaikuttaisivat yhdistyksemme jäsenistöön. Raportti on kokonaisuudessaan luettavissa nettiosoitteesta http://stp.vrnetti.fi/vr/uutiset/lvm_tyoryhma_180608.htm. Toivottavasti jäsenistö tutustuu raporttiin mahdollisimman laajasti koska toteutuessaan esityksillä on vähintäänkin välillisiä vaikutuksia jäsenistön toimintaympäristöön.

Yhdistyksemme jäsenistö on jakaantunut seuraavasti; kahdessa virastossa, kolmessa VR konsernin tytäryhtiössä ja kuudessa eri yrityksessä. Näin ollen raportin vaikutukset ovat eri tyyppisiä erilaisen työyhteisötaustan omaaville yhdistyksenämme jäsenille.

Työryhmä ehdottaa seuraavaa;

Radanrakentamisen raskaan kaluston poolin muodostaminen

Työryhmä ehdottaa, että radanrakentamisen raskaalle erityiskalustolle perustetaan pooli. Poolista voivat kilpailutukseen osallistuvat yhtiöt vuokrata kalustoa yhtäläisin ehdoin. Poolin toiminta ja organisointi ei raportista selviä mutta RHK:n rooli poolin toiminnan ohjauksessa vahvistuisi. Ajatus on hyvä koska näin toimien varmistettaisiin raskaan konekaluston käyttöaste pysyminen korkeana ja toimiminen kustannustehokkaasti. Henkilöstövaikutukset ovat hyvin vähäiset. Poolimalli kiristäisi ratarakentamisen ja kunnossapidon kilpailua mutta ei suoranaista vaikuttaisi yhdistyksemme jäsenistöön.

Liikenteenohjauksen siirtäminen uuteen valtio-omisteiseen yhtiöön

VR-konsernin liikenteenohjaus henkilöstöineen (n. 400–500) tulisi siirtää perustettavaan valtio-omisteiseen yhtiöön. Puheenjohtajan näkemyksen mukaan asia ei ole ajankohtainen. Tällä hetkellä Suomessa toimii yksi operaattori ja kovin nopeasti operaattoreiden määrä ei oleellisesti kasva. Pääosin yksiraiteisella rataverkolle ei taida kovin monta operaattoria mahtuakaan. Uuden yhtiön perustaminen aiheuttaa vääjäämättä lisäkuluja. Esimerkiksi yhtiöön on palkattava toimitusjohtaja ja hallitus sekä huomioitava monta muutakin toimintaa. Tosin jossain vaiheessa tämäkin valtio-omisteinen yhtiö on myytävissä joten voisi se olla pidemmässä juoksupuussa hyvä sijoituskohde. Jos liikenteenohjaus on (olisi) pakko erottaa niin tuntuisi enemmänkin mielekkäältä yhdistää se johonkin muuhun jo nykyisellään toimivaan samantyyppiseen ohjausyksikköön. Varmasti erityyppisiä olemassa olevia yksiköitä löytyy.

Jäsenistön kannalta toimenpide enemmänkin lisää kuin vähentää työmahdollisuuksia.

RHK:n roolin kehittäminen

RHK vahvistaa organisaatiossaan osaamista ja tietämystä rataverkon kunnosta. Ratarekisterin tietojen tulee olla ajantasaisia, ja tietokantaan tulee taata kaikille rautatieliikennettä harjoittaville tasapuolinen pääsy.

Tämän voi lukea myös moitteeksi virastoa kohtaan. Onko jossain sellainen käsitys että osaamista ei nykyisellään ole. Puheenjohtajan käsitys on että kun virastoja (esim. tiehallinto, ratahallinto, merenkulkuhallinto ja auto- ja rekisterihallinto) kaavaillaan yhdistettäväksi niin sieltä uskoisi lisäsynergiaa löytyvän. Lisäksi valtiohallinnon tuttavuustoimenpiteiden aikakaudella henkilöstöresurssien määrän kasvattaminen lienee vähintäänkin ongelmallista, ellei jopa mahdotonta. Jotenkin koen tämän kehittämisen uhkana yhdistyksemme kannalta. Jos (kun) tämä toteutuu niin kuinkahan hyvin sähköisen alan henkilöstö saa äänensä kuulumaan?

Ratapihojen ja maa-alueiden omistusjärjestelyt

Uusien rautatieliikenteen toimijoiden tulee päästä toimivaan ratajärjestelmään samoin perustein kuin vakiintuneetkin. Rautatielainsäädännön mukaan VR:n on tarjottava ratapihojensa alueilla olevien varikkojen sekä huolto- ja tankkauspisteiden palveluja myös muille. Niiden käyttöoikeudet ja -korvaukset pitää järjestää tasapuolisesti ja läpinäkyvästi.

Omistaja määrittää miten sen omaisuutta käytetään joten tämä ei liene kovin ongelmallinen toteutettava. Varikot huoltavat korvausta vastaan kaikkia kalustoa ja polttoainetta voi ostaa rahalla. RHK hallinnoi leijonan osan rataverkosta joten koneiden säilytyspaikat on jo nykyisellään RHK:n "peukalon" alla.

Raidetöihin soveltuva konekalusto määrä tuskin kovin merkittävästi muuttuu suuntaan tai toiseen joten puheenjohtajan käsityksen mukaan näillä järjestelyillä ei ole kovin merkittävää vaikutusta yhdistyksemme jäsenistöön.

Radanpidon kilpailuttamisohjelman kehittäminen

RHK kehittää radanpidon kilpailutusohjelmaa niin, että se sisältää pitkäjänteisen hankintaohjelman. Palveluntuottajien pitää voida luottaa siihen, että urakat ovat useampivuotisia ja että niitä tulee tarjolle vuosittain, jolloin radanpidon kalustoon ja osaamiseen on mahdollista investoida.

Tämän suuntainen kehittyminen on ollut toiveena jo jonkin aikaa. Jotenkin on tuntunut että pitkäjänteinen ja tavoitteellinen radanpito valtion budjetoinnista lähtien on ollut puutteellista. Ymmärtämystä ja sympatiaa lupauksien muodossa on saatu mutta lopullisessa rahanjaossa on rautatiemaailma jäänyt nuolemaan näppejä. Tosin valtiolla taitaa rahareikiä löytyvän joten tilanteen merkittävään muutokseen on vaikea uskoa.

Yksittäisiä huomioita raportista

Työryhmän näkemyksen mukaan rataverkon omistaminen kuuluu luontevasti julkishallinnolle. Perusteluina mm on että jo verkoston arvo ja siihen liittyvät riskit ovat niin suuret että muita luontevia omistustahoja ei ole. Tähän näkemykseen on helppo yhtyä mutta toisaalta nähtiin että rautatiemarkkinoilla eri toimijoita pitää pysyä tarkastelemaan erillisinä yksikköinä, ei yhtenä suurena rautatieyrityksenä. Joopa, mitenkähän se tapahtuu jos (kun) toimijat ovat esimerkiksi isoja pörssiyrityksiä vaikka olisivat eri toimijoita? Läänäkyvyydenlaita taitaisi olla vähän niin ja näin?

Työryhmä toi esiin huolensa myös rapistuvaan suuntaan kehittyvästä rataverkosta. Yli 1000 km rataverkosta on yli-ikäistä. Samoin ongelmana on edelleen se että 90% rataverkosta on yksiraiteista. Tämä hankaloittaa verkon peruskunnostusta ja myös liikennöintiä.

Resurssien osalta työryhmä näki suurimpana ongelmana kone kaluston. Päälysrakenneosaamisen lisäksi tarvitaan turvalaite- ja sähköosaamista mutta niiden hankintaa ei nähty yhtä suurena ongelmana kuin konekaluston saatavuutta.

Työryhmä näki myös että kokonaisuudessaan Suomen radanpidon markkinoiden kilpailurakenne on vielä kehitysvaiheessa. Markkinoita hallitsee valtio-omisteiset Destia ja VR Rata yli 60% osuudella kokonaismarkkinoista. Kilpailu on sinällään jo radanpidon töissä avautunut ja kunnossapidossa loppuosaltaan on avautumassa. Tapa miten kilpailu on infrahankeissa (mukaan lukien myös tie- ymv hankkeet) avautunut on yllättänyt useat tahot. Valtio-omisteiset yhtiöt, niin Destia Oy kuin VR Rata Oy, ovat pärjänneet hyvin. Miksi eivät olisi, onhan molemmilla yrityksillä ollut käytössään ammattitaitoinen, osaava ja motivoitunut henkilökunta. Puheenjohtaja ei näe mitään ongelmaa siinä että valtion (veronmaksajien) omistamat yhtiöt ovat osaavia ja tehokkaita ja menestyvät kilpailussa

Raportti kokonaisuudessaan on löydettävissä netistä osoitteesta http://stp.vrnetti.fi/vr/uutiset/lvm_tyoryhma_180608.htm .



JUSSIN PALSTA

Turku 12.06.2008

Ursininkatu 3 B 30, 20100 TURKU

gsm 0400 485 282

Email: juhani.pitkanen@pp3.inet.fi

STY kirja no 4

Yhdistyksen hallitus on päättänyt, että menneisyys – tulevaisuus sarjassa toimitetaan vielä yksi kirja. Kirjan toteutusta varten on nimetty ohjausryhmä yhdistyksen puheenjohtajan Arton johdolla. Suomen rautateiden lisäksi pyritään myös Euroopan rautateiden sähkö- ja teletekniikan visioista kertomaan. Uusimpana aiheena vaikuttaa sisältöön myös VR Rata Oy:n tulevaisuus. Mikäli Sinulla on kirjaan sopivaa materiaalia niin ota yhteys. Yhteystiedot ovat yllä.



Museovaliokunta kokoontui 04.06.2008

Kokoonnuttiin Alppilassa

Kokous pidettiin Alppilan kalliosuojassa, jossa Raiderere ry:llä on käytettävissä tiloja turvalaitteiden esittelylaitteiston kokoamiseen.

Nurmes ARD

Reima Hyvärinen hoitaa Nurmeksen keskuksen siirtämisen Alppilaan. Raiderere avustaa kuorman purkamisessa ja varastoimisessa Alppilassa. Tutustumiskäynnille mennään kesä-heinäkuussa ja että samalla otetaan ensimmäinen tavaraerä Helsinkiin eli releistöt. Lisäksi tarvitaan 3 henkilöä paikan päällä auttamaan purussa.

Toinen reissu pyritään tekemään mahdollisimman pian 1. reissun jälkeen ja järjestelyt aloitetaan kun 1. reissu on tehty. Toinen kuorma on mekaanisia osia. Painavin osa on välilyöntikenttä, joka pitäisi tuoda yhtenä pakettina, paino maks 200kg, eli nostoon tarvitaan vähintään 4 henkilöä ja kuormaliinat.

Toisella reissulla tarvitaan aluksi 2 hlöä (kaapeloinnin purku) ja lopuksi 4 hlöä (nosto yms.).

Mikäli Sinulla on mahdollisuus auttaa ota yhteys Reimaan puh. (03) 363 8814 tai gsm 040 778 8283.

Suomen rautatiet 150 v – 2012 – näyttely

Anders Järvenpää alusti asian. Projektille on hankinnassa puolipäiväinen projektikoordinaattori, Koko asia nytkähtäneenä eteenpäin kun VR:n uusi tiedotusjohtaja aloittaa toimensaan. Anders tiesi kertoa että museon lisärakennuksen alkusuunnitelma tehtäisiin mahdollisesti VR:n toimesta, myöhemmin mukaan tulisi oma arkkitehti jolla suunnittelu viedään loppuun. STY / RRRY:n konttikuutiota näyttelyyn pitäisi ideoida erillisessä kokouksessa. STY/RRRY:llä on merkittävä asema näyttelymateriaalin suhteen. Näyttely koostuisi joistakin toimivista laitteista sekä staattisista esineistä. Myös Nurmeksen ARD, sekä siihen mahdollisesti liitettävä selektorilaitte kuuluivat näyttelyyn toimiviin laitteisiin.

LME:n rautatietoinnot myyty yhdysvaltalaiselle yhtiölle, jolta voitaisiin nykyisiä suhteita hyödyntäen kysyä avustusta. Esim. ARD-keskuksen siirrettävän alustan rakentamiseksi. Samoin tietysti Suomen Siemens turvalaiteteknisen näyttelyn avustamisessa.

Puhuttiin myös Tampereelta taltioitujen laiturinäyttöjen ja ison asemahallin näyttötaulun sekä siihen liittyvän Digital PDP tietokoneen toimintaan saattamisesta näyttelyyn. Laitetta viimeksi testattu purkamisen jälkeen kun se tuotiin museolle. Tästäkin voisi puhua lisää ideointitilaisuudessa.



Päivä piristys.....

HUONOKUULOINEN PULLONHENKI

Jorma ja Jamppa olivat golfaamassa. Jorma ihmetteli, kun Jampan vyöllä keikkui 25-senttinen puinen juna.

"Mistä sinä tuon olet saanut", Jorma kysyi.

"Sain sen pullon hengeltäni" Jamppa vastasi.

"Juku, onko sinulla pullon henki," Jorma kysyi.

"Jep, tässä se on bägissäni", sanoi Jamppa ja avasi Lasol-pullon, jolloin henki pomppasi esiin.

"Terve sulle" henki sanoi ja jatkoi: "Jos olet isäntäni kaveri, voit toivoa jotain."

Jorma mietti hetken ja pyysi sitten, että kierroksen päätyttyä häntä odottaa viisi Bemaria klubitalon parkkipaikalla..

"Toteutuu", sanoi henki ja livahti takaisin pulloon.

Jorma koetti pelata loput reiät niin vähillä yönneillä kuin mahdollista ja kiirehti 18. reiän jälkeen parkkipaikalle, jossa Lipponen, Tuomioja, Mönkäre, Kalliomäki ja Heinäluoma seisoivat.

"Mitä hittoa, sanoi Jorma, pyysin viisi Bemaria, enkä viittä demaria.

Jamppa vastasi: "Luuletko sitten, että minä pyysin 25 senttistä junaa?"



Ruotsalainen kaverilleen:

- Minulla oli huonoa tuuria sähkökatkon aikana. Jäin hissiin kolmeksi tunniksi.
- Eihän tuo vielä mitään. Minä jäin rullaportaisiin kuudeksi tunniksi.



Museovaliokunta kokoontuu Hyvinkäällä seuraavan kerran syyskuun alussa.

PUHEENJOHTAJA

Arto Isomäki
Lohkopellontie 6-10 M 00650 HELSINKI
VR-Rata Oy E-S alue, Pasila 040 86 20325 gsm
Ratapihantie 6, 00520 HELSINKI arto.isomaki@vr.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Johanna Wäre
Ryydynkatu 41 33400 TAMPERE 0307 30 508 työ
Corenet Oy 040 86 30508 gsm
Rautatiekatu 21 B, 33100 TAMPERE johanna.ware@corenet.fi

SIHTEERI

Tero Muje
Leppätie 3 11310 RIIHIMÄKI 0307 21 609 työ
Corenet Oy pääkonttori 040 86 21609 gsm
PL 488, 00101 HELSINKI tero.muje@corenet.fi

TALOUDENHOITAJA

Erkki Kallio (09) 587 5973 kot
Ohjaajantie 10 A 5 0307 26 505 työ
Corenet Oy Suunnittelu Riihimäki 00400 HELSINKI 040 86 26505 gsm
Pohjoinen Asemakatu 5, 11130 RIIHIMÄKI erkki.kallio@corenet.fi

Jäsen (matkailu)

Erkki Airaksinen
Sähkötäjänkatu 2 B 14 00520 HELSINKI (09) 142 030 kot
VR Engineering Pasila 040 86 63810 gsm
Aleksis Kiven katu 17 A, 00510 HELSINKI erkki.airaksinen@vr.fi

Jäsen (jäsentilaisuudet)

Markku Toukola
Vanhaistentie 14 T 185
VR Osakeyhtiö Helsingin varikko 00420 HELSINKI 040 86 63433 gsm
Veturitie 20, 00240 HELSINKI markku.toukola@vr.fi

Jäsen

Risto Ala - Korpela
VR-Rata Oy L-S alue 33820 TAMPERE
Veturikatu 32 040 86 30301 gsm
33820 TAMPERE risto.ala-korpela@vr.fi

Varajäsen

Jukka Salonen
Koppelonkuja 12 05860 HYVINKÄÄ (09) 5840 5154 työ
Ratahallintokeskus 040 548 7584 gsm
PL 185, 00101 HELSINKI jukka.salonen@rhk.fi