



RAUTATIEALAN UNIONI

JÄSENLEHTI 1/2020 WWW.RAURY.FI

*Seppo Juselius eteni  
tsupparista liittojohtajaksi:*

# KORJAUSVELKA PITÄÄ HOITAA ENNEN UUSIA ISOJA RATAHANKKEITA

→ 8

OPERAIL ALOITTA  
KULJETTAJIEN  
REKRYTOINNIN  
SUOMESSA

→ 11

RAIDELIIKENTEESÄ  
ON TULEVAISUUS

→ 19

TALVIPÄIVÄT  
TAHKON UPEISSA  
MAISEMISSA

→ 24

# LEEVI 7 VUOTTA, SIIVOOJA

**KOULUTUS:**  
Päiväkoti 2014–2017  
Esikoulu 2017–2018

**TYÖKOKEMUS:**  
Siivoojana tehtaassa 2018–

sask®

Lapsityö maailmassa vähenee,  
kun aikuisilla on reilut työehdot.  
Katkaise köyhyyden kierre.

[sask.fi/lahjoita](http://sask.fi/lahjoita)



4 PUHEENJOHTAJALTA

6 LUOTTAMUKSELLA  
Vesa Laitinen

10 LUOTTAMUKSELLA  
Markku Lehtinen

12 TYÖSUOJELU  
Toni Nokkala

14 LUOTTAMUKSELLA  
Lea Sahala

35 RISTIKKO

8 Seppo Juselius  
TSUPPARISTA  
LIITTOJOHTAJAKSI  
50 vuotta rautateillä

11 OPERAIL ALOITTA  
KULJETTAJIEN  
REKRYTOINNIN SUOMESSA

19 VIERAILIJAN KYNÄSTÄ  
kansanedustaja Suna Kymäläinen:  
Raideliikenteessä on tulevaisuus

16 Jere Muuriasniemi:  
SÄÄNNÖT SYNNISSÄ  
Mayday, mayday, mayday

20 EUROOPAN UNIONIN  
VIHREÄN KASVUN  
OHJELMA

## TÄSSÄ NUMEROSSA

24 RAU TALVIPÄIVÄT 2020  
Talvipäivät vietettiin Tahkon  
upeissa maisemissa

26 RAU  
KOULUTUSKALENTERI  
VUODELLE 2020

28 KESÄN 2020  
LOMAPAIKKAHAKU  
Haku päättyy 31.3.2020

29 TUETUT LOMAT  
Eläkeläisille ja työttömille  
suunnatut tuetut lommat haussa

30 PERTSAN PAKINAT  
Riistokapitalismiyrittäjät

## PÄÄKIRJOITUS

### SOPIMISEN SIETÄMÄTÖN RASKAUS

Tätä työmarkkinakierrosta on leimannut työnantajien voimakas ideologinen ajattelu ja vaikeus sopia jopa pienistä työntekijän asemaa parantavista asioista. Väliaikaiseksi tehty kiky-ratkaisu on muuttunut yllättäen pysyväksi ja sen kumoamiseksi on työnantaja vaatinut uusia heikennyksiä.

Toisaalla tässä lehdessä neuvottelupäällikkömme Seppo Juselius kuvailee, miten kiky-sopimus oli hyvin raastava eikä ay-liikkeellä ollut neuvotteluväriä pakolakiensa edessä. Hänen mukaansa nykyinen tes-kierros on ollut vielä tiukempi ja työnantajajärjestöjen kontrolli vielä kovempi.

Kaiken taustalla jatkuu hyvin resursoitu taistelu työntekijöiden järjestäytymisasteen murentamiseksi jäsen jäseneltä ja liitto liitolta. Voisi tietysti kysyä, pitäisikö jonkin viranomaisen puuttua Yleisen työttömyyskassan YTK:n laveaan markkinointiin.

SAK:n edustaja totesi hiljan, että keskusjärjestön hallitus on valmis esittämään työnantajaliitoille, että työehtoneuvotteluiden koordinaatioon sitoudutaan nyt ja tulevilla sopimuskiirroksilla.

SAK:n tavoitteena on yleisemmin rakentaa ja sopia uusi toimintamalli, joka on kaikkien hyväksyttävissä. Tämä on hyvä tavoite ja toivottavasti Etelärannan työn-

antajalinnakkeessa otetaan tämä ajatus vakavaan pohdintaan.

Solidaarisuuteen perustuva koordinoitu malli voisi SAK:n mukaan muodostaa uuden Suomen mallin. Mallissa kunnioitettaisiin viennin päänavausta. Palkansaajat sitoutuisivat pitämään kansantalouden kantokyvyn mukaan tehtyä päänavausta ohjenuorana alakohtaisille sopimuksille.

Tätä kirjoittaessani on voimassa RAU:n julistama ylityö- ja vuoronvaihtokielto tes-neuvottelujen vauhdittamiseksi. Toivottavasti tätä lukiessasi neuvottelut on saatu maaliin ilman uusia työtaisteluita ja raulaisilla on uusi sopimus.

*Pekko Oksanen, päätoimittaja*

**Tero Palomäki**  
puheenjohtaja  
Rautatiealan Unioni RAU ry



## ONKO SUOMI LAMASSA VAI RIKKI?

**T**yöehtosopimuskierron on ollut poikkeuksellisen vaikea kuten ennakoitiin. Sopimuksia ei synny helposti. Toimialasta ja työehtosopimuksesta riippumatta työnantajapuoli on torjunut työntekijäpuolen esitykset jyrkällä ja joustamattomalla asennoitumisella.

Neuvotteluja käydään kuin Suomi olisi syvässä lamassa ilman näkymää ulos, vaikka näin ei ole. Yritykset tekevät hyvää tulosta, mutta se halutaan jakaa kokonaan palkkioina johtajille ja osinkoina omistajille. Tavallisen palkansaajan tulee olla tyytyväinen siihen, että hänellä on työpaikka. Jokainen pienen pienikin työehtojen parannusehdotus on se viimeinen naula arkkuun, joka suistaa Suomi Oy:n hallitsemattomaan luisuun.

Tässä arvomaailmassa, jossa neuvotteluaan, ei ole ihme ettei edes laihoja tuloksia tule kuin työtaistelujen tai niiden uhan kautta.

Teollisuudessa on ratkaisuja löytyneet kuukausien ja monien vaiheiden jälkeen

eikä ilman lakkoja ja työsulkuja ole selvitty. Palkkaratkaisut eri malleilla näyttävät olevan kahdelle vuodelle laskettuna noin 3,2%. Kahdestakymmenestä neljästä tunnista on käyty kovaa väantöä. Katkeraa kalkkia on niety puolin ja toisin.

Viimeaikaisissa teollisuuden ratkaisuisa on nähty, että kiky-tunteja on vaihdeltu johonkin muuhun, kuten koulutuspäivään, joka ylittää normaalin säännöllisen työajan ilman ylityökorvausta ja joidenkin lisäpalkkioiden korottamatta jättämiseen yms.

Sitä samaa tarjotaan nyt meidän pöydissämme. Pitäisi ostaa kikyn 24 tuntia pois, joko pienemmällä palkankorotuksella tai muilla joustoilla, jotka eivät ole missään suhteessa siihen, että ne annettiin huonoina aikoina vastikkeetta pois. Sitä perustellaan sillä, että niin muut ovat tehneet. Kustannukset eivät voi kasvaa vientiteollisuutta enempiä tai maailma romahtaa.

Muutenkin tilanne on hyvin kummallinen. Olemme liittokierroksella, mutta palkanmaksukyky ei määräydy toimialan

tuottavuuden mukaan, vaan se määritellään jossain ihan muualla. Se mitä työntekijät sopivat jossain saksassa tai Kreikassa ja sen jälkeen kotimaan vientiteollisuudessa määrittelee meidän palkankorotusvaramme toimialasta riippumatta ja valtakunnansovittelija vahtii tätä yhdessä Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n kanssa.

Rautatiealan Unioni RAU julisti ylityö- ja vuoronvaihtokiellon alkamaan 17.2.2020. Toivottavasti ratkaisu on löytynyt ennen kuin tämä lehti tulee painosta ulos.

### 12-VUOTINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Liikenne- ja viestintäministeriö LVM on asettanut parlamentaarisen yhteistyöryhmän valmistelevaan Suomen ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Valmisteluun osallistuvat kaikki eduskuntapuolueet. Puolueiden tulisi sitoutua siihen kolmeksi hallituskaudeksi.

Pitkäjänteisellä suunnitelmalla tavoitellaan liikennejärjestelmän kehityksen ennakoitavuutta ja liikennehankkeiden rahoitusta. Suunnitelma koskee kaikkia kulkumuotoja ja se antaa lähtökohdat koko Suomen liikenneverkon ja liikenteen palveluiden suunnitteluun vuosille 2021-2032.

Raideliikenteen suosion kasvu ja ilmastomuutoksen torjunta edellyttävät merkittäviä investointeja raideliikenteeseen. Kehittämissuunnitelmassa tulee olla rautateiden investointiohjelma, pysyvä tasokorotus perusväylänpidon rahoitukseen ja kokonaistaloudellisesti perusteltu näkemys rautatiekilpailusta sekä voimakas sitoutuminen rautatieliikenteen turvallisuuteen.

Politiikka on tänä päivänä varsin riitaista yhteisten asioiden hoitamista. Toivotaan että tämä on aihe, joka yhdistää ihmisiä yli puoluerajojen eikä sillä tehdä sitä jatkuvaan kaikkea vastustavaa oppositiopolitiikkaa. Suomi tarvitsee EU-rahaa näihin hankkeisiin ja lyhytnäköisellä yhden hallituskauden liikennepolitiikalla me emme saa mitään aikaan. Siltarummut vain pärisevät.

## HSL-KILPAILUTUS OSOITTA SUOMEN RAUTATIEMARKKINOIDEN TEHOKKUUDEN

**R**autatiealan Unionin RAU:n puheenjohtaja Tero Palomäki toteaa, että HSL-kilpailutus osoittaa Suomen rautatiemarkkinoiden tehokkuuden. Tarjouksen teki vain kaksi yhtiötä, vaikka alun perin kiinnostuneita oli seitsemän.

- Isot kansainväliset operaattorit kuvittelivat tulevansa monopolin pöhöttämälle neitseellisille markkinoille mutta hyvin pian selvisi että Suomessa on hyvin tehokkaat rautatiemarkkinat.

- Yksi kerrallaan kilpailijat tippuivat matkasta laskentojen edetessä niin että jäljelle jäi lopulta vain kaksi.

Palomäen mukaan on mielenkiintoista nähdä mitä tällä saavutettiin.

- Kilpailua on valmisteltu lähes kaksikymmentä vuotta eikä se ole ollut ilmaista puuhaa ulkomaisine konsulttifirminoineen ja muine kuluineen.

- Jos junaliikenteen liikennöitsijä vaihtuu kilpailun seurauksena, nykyinen HSL:n lähijunaliikennettä tuottava henkilöstö siirtyy liikenneuutuksessa uudelle liikennöitsijälle vanhoina työntekijöinä.

Palomäen mukaan sellainen riski tieteenkin on, että tarjous on laskettu nykyistä merkittävästi pienemmällä työntekijämäärällä, mistä seuraa YT-neuvottelut.

- Tässä mallissa, jossa liikenteenjärjestäjä antaa kaluston, kilpaillaan käytännössä pelkästään henkilöstökuluilla.



Vesa Laitinen  
valtakunnallinen pääluottamusmies  
Finrail



# RAJATON MÄÄRÄ RATATÖITÄ

- UHKA VAI MAHDOLLISUUS  
TURVALLISELLE LIIKENTEELLE?

Liikenteenohjaus kipuilee suurien ratatöiden määrän kanssa, eikä turhaan. Ratatöiden lisääntyminen, niiden pirstoutuminen aliorakoina ja järjestelmien vaatimuksien lisääntyminen aiheuttaa harmaita hiuksia kaikille liikenteenohjaajille riippumatta ohjauksen sijainnista. Se, että pilotinomaisesti joissain paikoissa työvuoroihin sitoutuvan henkilöstön määrää vähennetään, ei ainakaan helpota työntekijöiden jaksamista yhä kauempana siintävän eläkkeen toivossa.

## MIKSI RATATYÖT AIHEUTTAVAT HARMAITA HIUKSIA?

Kun ratatöitä tehdään, aiheutetaan aina jotain toimintaa ja suunnittelua, joka poikkeaa aikataulun mukaisesta liikenteestä. Liikennesuunnittelu toteuttaa suurimmalta osin urakoitsijoiden toiveet työn ajankohdasta ja sijoittumisesta, toki jo aiemmin urakoitsijoiden kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta.

Onko työ liikenteenkeskeytystä vaativaa vai onko kyseessä liikenteen ehdoilla toteutettava työ? Joskus vaan arkirealismi ja toteuttamista vaativat työt ovat voimakkaassa ristiriidassa. Esimerkkinä työ, jossa varsinainen työ tapahtuu työlle varatulla raiteella, mutta työn edistymisen tarvitsee kiskojen yli jatkuvasti tapahtuvia ylityksiä tarvikkeiden kuljetusta varten. Työnjohto maastossa vaatii koko ajan kaikkien raiteiden varaamista ratatöitä varten, mutta junienkin pitäisi kulkea. Joku seisoo aina jossain, joko työmaa odottamassa kuljetusta raiteiden yli tai juna opastimen takana. Kenelläkään ei ole

kivaa, työnjohtajalla jonka urakka kusee, veturinkuljettajalla joka jää aikataulutaan myöhään tietämättä edes syytä, monelta suunnalta tulevassa paineessa toimivalla liikenteenohjaajalla.

Ongelma on kaikkien yhteinen ja pitäisi-kin miettiä kuinka moisesta kaikkia osapuolia raastavasta tilanteesta päästäisiin eroon? Jos sitten kovassa paineessa tapahtuu virhe, alkaa työnantaja selvittämään, kuka on syyppää? Ainakin tutkinnan ajan ja tutkinnan vuoksi työstä vapautuksen ajan kyllu työntekijä löysässä hirressä epäiltyjen penkillä. Oli sitten kyseessä liikenteenohjaaja, kuljettaja tai ratatyöstä vastaava.

## KUINKA TILANNETTA VOISI HELPOTTAA?

Epäinhimillinen työtaakka, tarkkuutta ja huolellisuutta vaativa työ, jatkuva paine, laajenevat ohjausalueet, taukojen vähyys ja/tai puuttuminen, monipolviset ohjeet esim. raidejärjestyksessä ratatöiden yhteydessä. Kuinka voitaisiin helpottaa näitä liikenteenohjaajan jokapäiväisessä työssä tutuksi tulevia asioita? Onko psykososiaalista kuormitusta tutkittu? Järjestelmäkehitys on varmasti yksi tulevaisuudessa helpottavia tekijöitä mutta kuinka asiaan voitaisiin reagoida jo nyt?

Tulevaisuudessa toteutuvat investoinnit ja niiden helpottava vaikutus ei auta liikenteenohjaajan työtaakkaa vielä pitkään aikaan. Ratkaisua on varmasti mietitty usein ja useilla kokoonpanolla mutta todelliset työtaakkaa tai jaksamista helpottavat esitykset loistavat poissaololaan. Usein jo tauotuksen lisääminen toisi vaadittavaa jaksamista mutta ongelman

juurisyyhyyn sillä ei olisi vaikutusta. Kaaos vain jakautuisi useamman henkilön harteille mutta liikenteeseen ja ratatöihin tämä ratkaisu ei toisi helpotusta.

Olisiko ratkaisua siis etsittävä jostain muustakin suunnasta? Onko ratatöiden määrää syytä rajoittaa ja näin parantaa kulloisten radalla töitä tekevien ja siellä liikkuvien yksiköiden palvelutasoa? Samalla kaaos vähenisi, kuorma tasaantuisi, eikä yllättäviä tilanteita pääsisi yhtä usein tapahtumaan. Vai onko vielä keksimättä keino, joka auttaisi jokaista?

## TIETO ON VALTAA

Kun ratatöitä ja liikennettä sovitaan yhteen, on tieto valtaa. Tiedon käsittely ja jakaminen ottaa järjestelmäkehityksen kautta ensiaskeleita. Uudet järjestelmät ja sovellukset alkavat tuottaa kaikille tietoa, miksi hommat seisovat ja miten homma etenee. Nyt asiat eivät ole näin.

Kuljettajat ja ratatöitä tekevät ovat melkoisen tietämättömiä toisistaan ja toistensa vaikutuksesta omiin töihinsä. Tiedon jakaminen kaikille vähentää liikenteenohjaukselle tulevien ”turhien” kyselyjen määrää ja osaltaan helpottaa liikenteenohjauksen työtä tehden kaikkien osapuolten toiminnasta sujuvampaa ja ennakoitavampaa. Pienellä asialla voi olla kokonaisuuden kannalta suuri vaikutus!

Kaikesta huolimatta kevät on jo ovella, muuttolinnot saapuvat ja veneet lasketaan vesille. Toivotaan kevään ja kesän keleistä suopeita.

Vesku



## TÄRINÄÄ HILLITSEVÄT NOPEUS- RAJOITUKSET VOIMAAN

Väylä on tehnyt päätökset raskaan junaliikenteen nopeusrajoituksista Lohjan, Vihdin, Porin, Ulvilan, Nakkilan, Muhoksen ja Kouvolan alueilla. Nopeusrajoitukset tulevat voimaan 29.3. Raskas junaliikenne on aiheuttanut radan lähellä olevissa asunnoissa tärinää.

Väylä lähetti alkuvuodesta lausuntokierrokselle suunnitelmansa raskaan junaliikenteen (yli 3000 t) nopeusrajoituksista. Nopeusrajoitukset tulevat voimaan sellaisenaan Porissa, Ulvilassa, Nakkilassa, Muhoksella, Kouvossa ja Vihdissä sekä alun perin kaavailtua jonkin verran pidempänä Lohjalla.

Lausunnoissa rajoituksiin suhtauduttiin pääosin positiivisesti. Osa kunnista toivoi pidempiä nopeusrajoitusalueita, mutta liikennöitsijät taas esittivät huolensa rajoituksista. Päätöksissä huomioitiin esille tuodut riskit junien mahdollisista mäkiin jäämisistä.

## NOPEUSRAJOITUKSET OVAT VOIMASSA TOISTAISEKSI

Nopeusrajoitusalueet määriteltiin huomioiden asukastiheys alle 300 metrin etäisyydellä radasta, maapohja sekä radan liikennöitävyys. Käytännössä alueet ovat kuitenkin noin 500 metriä pidempiä molemmissa päissä, koska vauhtia voi kasvattaa vasta viimeisen vaunun poistuttua rajoitusalueelta, rautatieliikennejohtaja Markku Nummelin sanoo.

## VÄYLÄ JATKAA ALUEILLA TEHTÄVIÄ TÄRINÄMITTAUKSIA

Koeajoissa saatujen tulosten perusteella nopeuden pudottaminen 50km/h vähentää tärinää merkittävästi, mutta haluamme saada seurantatietoa nopeusrajoituksen vaikutuksista ja jatkamme teknisten ratkaisujen kehittämistä.

## ETUI JÄRJESTÄÄ HENKILÖSTÖ- KOULUTUSTA AY-TOIMIJOILLE

European Trade Union Institute ETUI on Euroopan ammatillisen yhteisjärjestön EAY:n itsenäinen tutkimus- ja koulutuskeskus. ETUI järjestää vuosittain kymmeniä laadukkaita, lyhytkestoisia henkilöstökoulutuksia ajankohtaisista ay-aiheista eri puolilla Eurooppaa.

-Haluaisitko osallistua koulutukseen, syventää osaamistasi ja verkostoitua eurooppalaisten ay-kollegojen kanssa?

Kurssille hakeminen on helppoa. Työväen Sivustysliitto auttaa sinua hakuprosessissa. Tälle sivustolle (tsl.fi/koulutus/etui) on koottu tietoa ETUI:n tulevasta kurssista, hakuohjeet, perustietoa ETUI:sta ja sen kurssikäytännöistä sekä ETUI:n kurseille osallistuneiden haastatteluja.

## NÄIN HAET ETUI:N KURSSILLE

Kun löydät ETUI:n kurssikalenterista sinua ja organisaatiotasi kiinnostavan kurssin, sovi mahdollisesta osallistumisesta esimiehen kanssa. Jos olet liittosi luottamusmies tai muu aktiivi, kysy liitostasi mahdollista taloudellista tukea kurssille. Pyydä hakulomake kurssikalenterin yhteydessä olevalla lomakkeella. Hakulomake ohjeineen lähetetään sinulle sähköpostilla.

## TYÖVUOROJEN SOPIMINEN MUUTOKSESSA

Säännöllisen epäsäännöllinen vuorotyö asettaa kohtuullisen haasteen veturinkuljettajan arkeen ja työvuorojen sisällöllä on suuri merkitys asiaan. Pääluottamusmies Markku Lehtisen mukaan asiakkaat sekä ratainfra määrittelevät sen millaisilla aikatauluilla junat kulkevat.

- Näistä sitten aletaan tekemään meille työvuoroja. Työehtosopimuksessa on määrätty perusehdot, jonka mukaan toimitaan. Luottamusmiehillä on tämän lisäksi sopimusoikeus työvuoroihin sekä työvuoroluetteloihin ja näillä sopimusmekanismeilla pyritään välttämään epätarkoituksenmukaisia työvuoroja.

-Monesti sopimisella vältetään turha lepo tai tiukka työvuoro ja saadaan kevy-

Saat ETUI:n koulutusosastolta sähköpostitse vahvistuksen kurssille pääsytäksi sekä infopakettin kurssiin liittyvistä käytännön asioista. Tutustu infopakettiin huolellisesti ja vastaa sähköpostitse mahdollisiin käytännön asioita koskeviin kyselyihin.

Viime kädessä ETUI:n koulutusosastolla on oikeus päättää, keitä kurssille hyväksytään. Joillekin kurseille on runsaasti tulijoita, jolloin ETUI:ssa valitaan kurssille osallistujat painottaen kurssilaisten taustojen moninaisuutta (esim. osallistujan kotimaa, sukupuoli, ammattiliitto, aikaisempi kurssiaktiivisuus).

Kun saat tiedon pääsytäksi kurssille, järjestä matkustus kurssipaikalle työnantajasi matkustusohjeiden mukaisesti. Älä siis varaa matkoja ennen kuin olet saanut ETUI:n koulutusosastolta vahvistuksen pääsytäksi kurssille.

Joillekin kurseille ETUI maksaa jälkikäteen kuitteja vastaan kurssilaisten matkakustannukset turistiluokassa. Tiedon mahdollisesta matkakulujen korvaamisesta saat ETUI koulutusosastolta sähköpostitse, kun saat vahvistuksen osallistumisestasi kurssille.

empi tehtävä vaikkakin ehkä pidempi työvuoro. Raha ei saa olla sopimisen motiivi!

Lehtinen kertoo, että jaksosta viisi alkaen on irtisanottu kaikki työvuorosopimukset muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

-Nyt näemme miltä maailma näyttää, kun kaikki työvuorot ovat työehtosopimuksen mukaisia ilman sopimista. Tästä on hyvä lähteä miettimään, miten jatkossa sovitaan asioista. Luottamusmiesten kesken olemme asiasta paljon keskustelleet ja paljon on vielä keskusteltavaa. Toivotavasti myös omissa osastoissa keskustele telette avoimesti aiheesta ja muodostatte oman kantanne.

# TSUPPARISTA LIITTOJOHTAJAKSI

SEPPO JUSELIUKSEN 50-VUOTINEN  
TYÖURA SUOMEN RAUTATEILLÄ



**R**autatiealan Unionin RAU:n neuvottelupäällikön Seppo Juseliuksen työura rautateillä lähti käyntiin, kun koulupoikana vuonna 1970 piti hakea kesäduunia.

-Oli kuuma Woodstock-kesä Suomessa. Pääsin tsuppariksi rautatiehallitukseen. Rautateillä työskennellyt faija hommasi duunin silloin ja parina muuna kesänä.

Juselius muistelee, että rautatiehallituksen työpaikka oli 3. kerroksessa eli samassa kerroksessa jossa hän lopetti ns. virkamiesuransa vuonna 2006. Varsinaisena virkamiehenä hän oli tosin vuoteen 1995 asti, koska tuolloin työnantaja vaihtui yhtiöittämisen myötä nykyiseksi VR-yhtymäksi.

Ympärivuotiset työt alkoivat 1976 armeijan jälkeen, kun Juselius sai asemamiehen pestin Helsingissä.

-Sitten näin ilmoituksen hausta virkamiesharjoittelijaksi, suuntana junansuorittajan (nyk. liikenteenohjaaja) tehtävät.

Juselius pääsi ylimääräiseen 3. luokan virkaan.

-Silloin ei ollut vakituisia tarjolla. Kävin erilaisia VR:n kursseja ja valmistuin. Olin niissä hommissa kymmenisen vuotta.

-Sitten minua pyydettiin ns. viikkovaroitukseen, joka on nykyisin liikennesuunnittelua. Teimme sitä Etelä-Suomeen.

Tämän jälkeen Juselius siirtyi junaturvallisuusasiantuntijaksi.

- Ensin oli Helsingin liikennepiirissä. Hain rautatiehallitukseen ja aloitin liikennetarkastajana.

## KULUNVALVONNAN RAKENTAMISTA VAUHDITTIVAT 90-LUVUN ALUN ONNETTOMUUDET

Juseliuksen työtehtäviin kuului kulunvalvonta rautatiehallituksen turvallisuusyksikössä ja erityisvastuuna turvalaitteet.

-1990-luvun alkupuolella alettiin rakentaa kulunvalvontaa. JKV-järjestelmää. Tämä työ kesti osaltani vuoteen 2006.

-Muutama vakava onnettomuus, kuten Jyväskylä ja Jokela vauhdittivat kulunvalvontaa.

Suomessa alettiin ensin kokeilla ruotsalaista järjestelmää, jolle koepätkä Lahti-Kouvola -välille (vain tähän suuntaan).

-Se oli hyvä rataosuus lähellä Helsinkiä eikä sillä ollut liikaa liikennettä. Järjestelmän toimitti ruotsalainen firma.

Juselius oli asiantuntijana projektissa ympäri Suomea.

-Vastasin testaamisesta yhdessä insinöörien kanssa.

Juseliuksen mukaan kulunvalvontaa alettiin rakentaa eurooppalaisittain jälkijunassa, vaikka jo 80-luvulla sitä kokeiltiin.



-Ajateltiin, ettei meillä ole yhtä paljon junaliikennettä vaikkapa Keski-Eurooppaan verrattuna. Onnettomuudet toivat sitten rahaa hankkeeseen.

Juselius muistuttaa, että muualla Euroopassa kulunvalvontaa on käytetty iät ja ajat, ihan yksinkertaisista mekaanisista laitteista alkaen.

-Kulunvalvontaa tehtiin hyvin eri-ikäisiin turvalaitteisiin. Siinä huomasi erot eri puolella Suomea.

-Esimerkiksi Helsingissä mietittiin kannattaako ratapihalle asentaa kulunvalvontaa koska turvalaitteet ovat niin vanhoja. Ne ovat yhä käytössä.

Juseliuksen mukaan vanhat asenlaitteet pitäisi uusia samalla, kun ratatöitä tehdään.

-Korjausvelka pitäisi muistaa ennen kuin uusia isoja ratahankkeita käynnistetään.

Juselius toteaa, että eri-ikäiset laitteet toimivat hieman tavoin ja että liikenteenohjauksessa kaikki näkyvät samanlaisina monitorilla.

Melkein koko kulunvalvontajärjestelmä oli otettu käyttöön 2006, kun Juselius siirtyi Rautatievirkamiesliittoon RVL:ään liittosihteeriksi.

-Olin ennen liittouraa luottamusmiehenä ja osaston pääluottamusmiehenä.

-Aloin kiinnostua liiton toiminnasta. Sitten avautui liittosihteerin tehtävä, jossa

korostuivat edunvalvonta ja neuvottelut.

Kun Tarja Turtiainen lopetti puheenjohtajana 2013, Juselius suostui olemaan vajaan kauden puheenjohtajana.

-Palasin sitten liittosihteeriksi.

Juselius muistelee, että ensimmäisissä tes-neuvotteluissa saimme helposti läpi palkankorotuksia ja tekstiparannuksia.

-Viimeisen tupon jälkeen työnantajan linja koveni selvästi, kun EK alkoi kontrolloida neuvotteluja. Pahin olivat neuvottelut, joissa meille saneltiin kiky.

-Kiky-sopimus oli hyvin raastava eikä meillä ollut neuvotteluvarama pakkolakien edessä. Nykyinen tes-kierros on ollut vielä tiukempi ja työnantajajärjestöjen kontrolli on ollut vielä kovempi.

## SEURAAJAHAKU KÄYNNISTYMÄSSÄ

Seppo Juselius jää eläkkeelle tänä vuonna ja hänen seuraajansa haku alkaa lähiviikkoina. Hänen tehtäviinsä kuuluvat mm. RAU:n työehtosopimustoiminta, päivittäinen edunvalvonta, jäsenneuvonta sekä yhteyshenkilönä toimiminen oikeudellisissa kysymyksissä.

Juseliuksen erityisalaa ovat olleet entiset RVL:n sopimukset. Lisäksi hän on sijaistanut tarvittaessa puheenjohtajaa ja toiminnut hallituksen sekä edustajiston hallinnollisena sihteerinä.

Markku Lehtinen  
pääluottamusmies  
VR-Yhtymä, veturinkuljettajat



## JARRUJEN ETÄOHJAUS

Veturinkuljettajan työ ei ole koskaan ollut pelkästään junan ajamista, vaikka se meidän pääasiallista työtä onkin. Meille uutena koh- tuullisen merkittävänä asiana tulee junien jarrujentestaukset sekä liikennöintitar- kastukset muuallakin kuin RO+ työsken- telyssä. Tämä on herättänyt ymmärrettä- västi myös keskustelua asian tiimoilta.

Ensin hiukan taustaa mistä tämä tuli. Rajapintaprojekti nimellä kulkenut asia esiteltiin 9.10. 2017 liiton puheenjohtajal- le sekä pääluottamusmiehelle ja projektin tarkoitus oli tarkastella eri ammattikun- tien tehtävä rajoja konsernissa. Asia altis- tettiin liiton valtuustolle, jonka päätök- sellä lähdettiin neuvottelemaan asioiden etenemisestä. Lähtökohtana projektille oli, että työt tehdään kulloiseenkin tilan- teeseen vapaalla ja kustannustehokkaim- malla resurssilla. Projekti jakaantui no- peasti neljään eri osa-alueeseen: jarrujen etäohjaus, ajaminen ajopöydän hallinta- laitteilla, varikkoalueilla tapahtuva kalus- ton siirrot ja loppukäyttäjäkunnossapito.

Jarrujen etäohjaus -ryhmässä käsitel- tiin toimintamallia, jossa yksi henkilö voi tehdä kahden henkilön sijaan jarrujen- testauksen ja liikennöintitarkastuksen. Ajopöydän hallintalaitteilla ajo käsitteli vaihtotyönjohtajan oikeutta ajaa aina ha- ludessaan RO-laitteiston sijaan ajopöydän hallintalaitteilla. Kalustonsiirrot varik- koalueella käsitteli uutta pienimuotoista kuljettamista eli käytännössä asentajien siirto-oikeutta liikenteenohjauksen kak- kosluokan alueella ja loppukäyttäjäkun- nossapidon osalta tarkasteltiin huoltojen tekemistä paikoissa, missä ei normaalisti huoltoja tehdä.

Paljon oli erilaisia uhkakuvia ilmassa omien töiden vähenemisen muodossa. Näitä hoidettiin lukuisissa alatyöryhmien kokouksissa sekä ohjausryhmän kokouk- sissa, joka kokoontui kahdeksan kertaa. Asiaa käsiteltiin useaan otteeseen myös liiton hallituksen kokouksissa. Lopulli- nen päätös rajapintaprojektin hyväksy- misestä tehtiin valtuuston kokouksessa 25.-26.4. 2018 siten, että ensimmäisenä päivänä asia käytiin läpi ja seuraavana päivänä ”rajapintasopimus” hyväksyttiin äänestyksen jälkeen. Näin valtuustoedus- tajilla oli aikaa miettiä asiaa rauhassa yö yli sekä keskustella muiden edustajien kanssa. Tällä sopimuksella turvattiin ve- turinkuljettajan työn säilyminen ja työ- määrän kasvaminen. Tämä lienee sellaista edunvalvontaa, miten asioita pitää ajatella hoidettavan.

Veturinkuljettajien suorittamat jarru- jentarkastukset tulevat isommissa mää- rissä lisääntymään tämän vuoden aikana ja tässä tarvitsee seurata, että siitä an- nettava työaika riittää ja edellytykset yli- päättään työntekemiseen ovat kunnossa. Luonnollisesti alkuun työn suorittaminen ottaa enemmän aikaa ja varmasti nopeu- tuu pikkuhiljaa, kun sitä on tehnyt jonkin aikaa.

Suojavarustuksesta on keskusteltu työ- suojelutoimikunnassa, jossa varustukseksi päätettiin veturiin sijoitettava sadetakki ja suojatakki. Näiden lisäksi henkilökoh- tainen kolhukypärä välissä käytäessä ja nilkkoja tukevat kengät.

### PSYKOSOSIAALINEN KUORMITUS

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on tar- kastuskertomuksissaan vuosina 2014 ja

2018 on todettu veturinkuljettajilla psy- kososiaalisia kuormitustekijöitä, kun aikaa työn kunnolla ja turvallisesti te- kemiseen ei ole eivätkä työskentelyolo- suhteet ole olleet kunnossa. Vuoden 2019 aikana junaliikennöinnissä pidettiin tur- vallisuukselinikoita paikkakunnilla, joiden kuljettajille on sattunut enemmän rauta- tiepoikkeamia tai työtaturmia. Tapaa- misten tarkoitus on ollut löytää juurisyi- tä näille tapahtumille ja tapaamisissa on esille noussut myös samoja asioita, joiden aluehallintovirasto on todennut tarkas- tuskertomuksissa aiheuttavan psykolo- gista kuormitusta.

Veturinkuljettajan perustehtävänä tar- vitsee pitää ajotehtävän hoitamista enna- koiden sekä turvallisesti. Ajamisen oheen meille kuljettajille on tullut työtä, joka vie keskittymistä varsinaisesta ajamisesta pois ja kuormittaa psykososiaalista vire- ystila. Määräaikais- sekä kertauskoulu- tukset on siirtyneet pääosin verkossa teh- täväksi itseopiskeluksi, jonka me koemme riittämättömäksi osaamistason ylläpitä- miseksi.

Tästä aiheutuu kuormittavuutta, kun oma osaaminen koetaan riittämättömäk- si työn suorittamiseen. Veturinkuljettajan työ on äärimmäisen turvallisuuskriittistä työtä, jossa korostuu osaaminen ja vire- ystila. Näihin asioihin pitää saada paran- nusta aikaiseksi, vaikka siitä kustannuk- sia tuleekin. Kalliimmaksi tulee kuitenkin se, mikäli jotain sattuu. Tätä kirjoittaessa on vielä Aluehallintavirastolla menossa Valmeri-kysely meidän työn kuormitta- vuudesta. Toivottavasti tähän mahdolli- simman moni vastasi, niin saamme laa- jamman näkemyksen asioiden tilasta.

Hyvää alkanutta vuotta kaikille!

Markku

## OPERAIL FINLAND ALOITTA A KULJETTAJ IEN REKRYTOINNIN SUOMESSA

Operail on Viron valtion omistama kansainvälinen rautatielogistiikkayh- tiö. Operailin keskeisinä toimialoina ovat tavarankuljetus sekä rautatiekaluston vuokraus, rakentaminen ja korjaus.

Infrastruktuurin hallinta ja rahtiliiken- teen hoitaminen olivat pitkään Eesti Rau- dtee AS:n tehtävinä, mutta vuonna 2009 nämä alat jaettiin kahden tytäryhtiön kes- ken. Rahtiliikenteen hoitamista alkoi har- joittaa AS EVR Cargo. Vuonna 2012 AS EVR Cargo päätettiin erottaa erilliseksi yhtiök- si. Vuonna 2018 yhtiö sai uuden nimen AS Operail.

Operail työllistää lähes 700 ihmistä eri puolilla Viroa. Operail Finland Oy aloittaa kuljettajien rekrytoinnin tämän kevään aikana Suomessa.

### VAHVA ASEMA VIRON TAVARAJUNALIIKENTEESSÄ

Operaililla on pitkä kokemus eri tuoteryh- mien kuljettamisesta sekä Viron sisäisessä liikenteessä että kauttakuljetuksissa Viron kautta. Konttikuljetusten lisäk- si yhtiö kuljettaa päivittäin öljyliusketta, lannoitteita, puuta, kookkaita koneita ja paljon muuta. Vuonna 2018 tavaraliiken- teen määrä oli 13,4 miljoonaa tonnia, joka muodosti 99 % koko Eesti Raudteen rata- verkon tavaraliikenteestä. Operailin ve- turikantaan kuuluu yli 80 reittiliikenteen veturia ja vaihtoveturia.

Lisäksi yhtiö vuokraa asiakkailleen vetu- reita ja vaunuja. Vuokrattavat vaunut ovat lähinnä avovaunuja, korkealaitaisia avo- vaunuja, katettuja vaunuja, Hopper-va- nuja sekä säiliövaunuja. Operail-konserni on viimeisen puoleltoista vuoden aikana investoinut yli 100 miljoonaa euroa vau-



nujen vuokraustoimintaan ja hankkinut kyseisen ajan kuluessa 1 500 uutta vaunua, jotka on annettu vuokralle kansainvälisil- le asiakkaille. Konsernin vaunukantaan kuuluu yhteensä yli 3 500 erityyppistä vaunua, joista 2 300 on annettu vuokralle ja 1 200 on sen omassa käytössä.

Operailin kaluston huoltoa, tarkastus- ta ja korjausta tehdään yhtiön Tapan ja Muugan varikoilla. Vuodesta 2017 lähtien Tapassa on rakennettu C30-M-mallisia vetureita. C30-M on monikäyttöinen ve- turi, joka on tarkoitettu ennen kaikkea vaihtojen ja paikalliskuljetusten hoitami- seen. Veturin rakentamisessa käytetään General Electricin C30-veturien kestäväää runkoa, ajo-ominaisuuksiltaan hyvää ja varmatoimintaista pyörästöä sekä CZ Lo- kon suunnittelemaa ja Siemensin ja Ca- terpillarin rakentamia moduuleita, jotka asennetaan Tapassa valmisteltuun run- koon.

C30-M-veturi on EU-hyväksytty. Kuu- siakselisen veturin paino on 138 tonnia ja akselikuorma 23 tonnia. Siinä on vaihto- virralla/tasavirralla toimiva dieselsähköi- nen voimansiirto. Veturiin on asennettu Caterpillar 3512C HD -dieselmoottori, jonka teho on 1 550 kW (2 079 hv) ja huip- punopeus 100 km/h.

### KYMMENILLÄ MILJONILLA KALUSTOA SUOMEEN

Operail ilmoitti lokakuussa 2019 perus- taneensa Suomeen Operail Finland Oy -nimisen tytäryhtiön, joka alkaa harjoit- taa rahtiliikennettä Suomen rataverkolla. Operail investoi markkinoille tulon en- simmäisessä vaiheessa liki 50 miljoonaa euroa kaluston hankintaan ja rautatieyh- tiötoiminnan edellyttämän infrastruk- tuurin perustamiseen.

Alkuvaiheessa Suomen rahtiliikennettä tullaan hoitamaan yhdeksällä dieselvetu- rilla, jotka pystyvät liikennöimään koko Suomen rataverkolla. General Electricin uusilla Powerhaul-dieselvetureilla on suuri vetovoima ja niissä on taloudellinen moottori.

Operail harjoittaa Suomen markkinoilla vaunujen vuokrausta ja on tehnyt Suo- men suurimpien metsäkonsernien kans- sa pitkäaikaiset sopimukset 195 uuden hakevaunun vuokrauksesta. Sopimusten arvo on yli 10 miljoonaa euroa. Suomeen on perustettu Operailin tytäryhtiö Operail Leasing Finland Oy.

**Toni Nokkala**  
päätoiminen työsuojeluvallutettu  
VR-Yhtymä, veturinkuljettajat



## DRX TILANNEKATSAUS

**A**tte Heikkinen projekti-päälliköksi Junaliikennöinnin vetokalustoyksikköön. Atte tuli marraskuun alussa 2019 VR:lle Bosch Rexroth Oy:ltä. Hän oli projektipäällikön tehtävissä aiemminkin ja vastasi asiakasprojektien läpiviennistä Suomessa ja Ruotsissa. Hän on toiminut aiemmin usealla toimialalla, mutta raideliikenne-maailma on hänelle uusi. Nyt Atte on otanut vastuun dieselveturihankintaprojektista.

Dieselveturihankintaprojekti etenee määrittelyjen osalta. Henki neuvotteluissa on ollut erinomainen ja käyttäjien näkemyksiä on kuunneltu. Ratkaisuihin on päästy vaikuttamaan aidosti. Veturista on tehty mockup, jossa voidaan todentaa todellisessa mallissaan kulkeminen veturin portaissa ja liikkuminen konehuoneen ympärillä ohjaamoon. Ohjaamo on rakennettu oikeassa mittakaavassa.



Tulevasta veturista tehty mockup on toteutettu oikeassa mittakaavassa.

Ajopöydän ratkaisuihin on päästy vaikuttamaan toimittajan asettamat rajoitukset huomioiden. Kuljettajien edustus projektin tässä vaiheessa on ollut suurempi kuin koskaan aiemmin. Myös Logistiikan kuljettajia on useita mukana. Mielestäni osoitus projektin tärkeydestä, ja että tähän vaiheeseen aidosti panostetaan. Toivottavasti tällä asialla on vaikutusta myös positiivisesti lopputulokseen!

### KALUSTOASIAA

Sr3 veturin turvalaitepolkimen muutostyö toteutetaan yhteen veturiin. Polkimen jäykkyydestä on tullut kuljettajilta palautetta. Yhdessä työfysioterapeutin kanssa on tehty esitys kytkimen muuttamisesta ergonomisesti paremmaksi. Turvalaitepoljin on hiukan alkuperäistä leveämpi ja jousivastusta on pienennetty. Muutoksen toimivuudesta pyydetään palautetta kuljettajilta, jotta voidaan miettiä toteutusta muihinkin vetureihin.

### VARUSTE ASIAA

Vetureihin sijoitetaan polvipituiset sadetakit koko L ja XXL. Tulevaisuudessa liikennöintitarkastuksien lisääntyessä, suojavaateasia on noussut nyt kuljettajien toimesta esiin muutenkin. Nykyinen ohjeistus on arvioitu sopivaksi, kunnes muuttuva tilanne on nostanut asian pohdittavaksi. Asiaa käsitellään työsuojelutoimikunnassa, jossa on maantieteellisesti kattava edustus. Nykyinen ohje ja näkemys perustuu siihen, että pääsääntöisesti työvuorossa on valta osa, junan ajamista.

Liikennöintitarkastusta varten en toivo jouduttavan ainakaan kantamaan erillistä varustekassia mukana, jo muutenkin suuren kannettavan taakan lisäksi. Tietenkin suojavaatteita voisi käyttää koko työvuoron ajan, sen jatkuessa esim. matkustajaliikenteessä, muttei tämäkään kaikkien mielestä ole paras malli. Voimassa olevan ohjeen mukaan kuitenkin toimitaan ja jos siihen muutoksia tulee, niin toimitaan sen mukaan. Suojavaatteet tulee määrittää todellisen tarpeen mukaan, tehtävään liittyvät riskit huomioituna.

Toni



## BRITANNIA RAKENTAA 125 MILJARDIN EURON LUOTIJUNARADAN

Iltalehden mukaan Britannia rakentaa 125 miljardin euron luotijunaradan. Britannian hallitus hyväksyi maan historian kalleimman rautatiehankkeen tiistaina.

High Speed 2 (HS2) -luotijunayhteys yhdistää ensin Lontoon maan toiseksi suurimpaan kaupunkiin Birminghamiin ja jatkuu sitten Manchesteriin sekä Leedsiin.

Lehti kertoo, että uusi rata lisää nopeuden lisäksi matkustajakapasiteettia.

- Rata suunnitellaan niin, että sitä voi liikennöidä molempiin suuntiin jopa 14 junaa tunnissa.

Junien on määrä liikennöidä korkeimmallaan noin 300 kilometrin tuntinopeudella. Lontoon ja Birminghamin välinen matka nopeutuu tunnista ja 21 minuutista 45-52 minuuttiin.



## SUURNOPEUSJUNA KUIHDUTTAA LENNOT ITALIASSA



Tekniikka & Talous kertoo, että yhä useampi matkustaa Italiassa esimerkiksi Rooman ja Milanon väliä junalla.

- Kymmenen vuoden aikana junan markkinaosuus on kasvanut Rooman ja Milanon 36 prosentista 67 prosenttiin. Samaan aikaan lentokoneen osuus on pudonnut 52 prosentista 21 prosenttiin.

Lehti muistuttaa, että Italiassa otettiin kymmenen vuotta sitten käyttöön **Freciarossa**-junabrändi.

- Virtaviivaiset punaiset junat kulkevat 300 kilometrin tuntivauhtia. Rooman ja Milanon välin voi matkustaa junalla jopa alle kolmessa tunnissa.

## OPERAILIN SUUNNITELMISSA LNG- JA VETYVETURIT



Virolainen Operail on viime vuoden aikana pystynyt edistämään multimodaalikuljetuksia rautateillä, mikä on parantanut liikenneturvallisuutta maanteillä ja vähentänyt kuljetusalan ympäristövaikutuksia.

Vuoden aikana on tieliikenteestä siirtynyt rautateille 4 500 kontillista tavaraa. Vuoden 2020 tavoitteena on 26 000 rekkakuorman korvaaminen ympäristöä vähemmän kuormittavilla rautatiekuljetuksilla.

Ympäristövaikutusten vähentämiseksi Operail on aloittanut Baltian ensimmäisen reittiliikenteen LNG-veturin kehittämisen. LNG-veturin käyttö säästää nykyiseen verrattuna vähintään 30 % polttoainekustannuksia. Moottorin päästöissä on 20 % vähemmän hiilidioksidia ja jopa 70 % vähemmän rikkidioksidia.

Ensimmäinen LNG-veturi valmistuu keväällä 2020 ja sillä tehdään ensimmäiset koeajot kesällä 2020. Tarvittavien hyväksyntöjen jälkeen veturi aloittaa säännöllisen liikennöinnin loppuvuodesta 2020. LNG-veturin lisäksi Operail on alkanut kartoittaa vetyveturien rakentamisen ja käytön mahdollisuuksia, jotta rautatieliikenne olisi jatkossa entistä kestävämmällä pohjalla.

Lea Sahala  
valtakunnallinen päluottamusmies  
VR-Yhtymä toimisto- ja asiakaspalvelutehtävät



## TYÖHYVINVOINTI

Sana, jota viljellään ahkerasti työpaikoilla. Sen eteen tehdään töitä ja kuvitellaan sen olevan juuri oman työpaikan valttikortti. Siitä kirjoitetaan. Siitä puhutaan jokaisessa yksikössä.

Helposti voisi kuvitella, että työhyvinvoinnin perusedellytys on työntekijöiden luoma keskeinen ilmapiiri. Itse olen eri mieltä. Vastuu työpaikan hyvinvoinnista on työnantajalla. Siitä suurimman paineen kantaa esimies. Ja hänen esimiehensä. Esimiestaito on sellainen, jota ei voi kirjoista opiskella. Sen voi oppia vain kokemusten kautta tai se on ominaisuus. Yleensä parhaat esimiehet eivät halua esimiestehtävään, koska tietävät, mitä se oikeasti on. Johtaminen ei tapahdu ylhäältä vaan samalta tasolta työntekijöiden kanssa.

Työntekijän ja esimiehen erottaa toisistaan vain se, että esimies edustaa työnantajaa ja tekee päätökset oman direktiivaltansa sekä saamiensa raamien sisällä.

Hyvän esimiehen tunnusmerkistö on periaatteessa hyvin yksinkertainen. Hän osaa kuunnella, pitää sen, mitä lupaa, osaa seisoa päätöstensä takana, niiden huonojenkin ja tärkein: osaa seisoa alaistensa takana ja olla ylpeä omasta porukastaan sekä parantaa heidän mahdollisuuttaan tehdä tuottavaa työtä.

Yksinkertaista. Mutta tuntuu olevan niin hirtittävän vaikeaa. Syyttely ja syiden ja vastuun vierittäminen jollekin muulle tuntuu vain olevan niin perin yleistä. Kau-

nistellaan omaa tekemistä ja syytetään muita omista virheistä. En yritäkään sanoa, että työntekijät eivät tätä tekisi. Kuitenkin esimies on se, jonka pitäisi nähdä kaiken tämän läpi ja tuntea omat alaisensa.

Tasapuolinen kohtelu on monelle esimiehelle erittäin vaikea toteutettava. Jos haluaa päästä helpolla, sanoo vain kaikille ja kaikelle ei. Tasapuolista, eikö? Tasapuolinen kohtelu kun pitää sisällään sen, että edelleen olisi tunnettava omat alaisensa ja heidän henkilökohtaiset ominaisuutensa. Tasapuolisuus kun on aika persoonakohtaista. Ei kaikille voi sanoa, että jokaisen on oltava etätöissä yhtenä päivänä viikossa. Joku voi haluta tehdä töitä vain ja ainoastaan työpaikalla. Toiselle voi taas olla tuottavampaa tehdä töitä kotona. Tai aamulla klo 5 tai illalla klo 20. Tasapuolisuutta on nähdä jokaisen henkilökohtainen tarve.

Jos työpaikalla on selkeitä laiminlyönnejä, kiusaamista tai sellaista, jonka perusteella työntekijä ei enää täytä niitä edellytyksiä, että hän voisi työskennellä työpaikalla, on tästäkin esimies vastuussa. Epäkohtiin on vaan puututtava. Asiat pitää hoitaa työpaikan sääntöjen, työehtosopimusten ja lain ehdoin.

Valitettavasti minulla on ikävä ajatus kuvitelmasta, että työilmapiiri paranee, kun pistetään pystyyn 8. luvun YT:t ja vähennetään sopivasti väkeä. Näin päästään niistä hankalista, ilmapiiriä haittaavista,

työntekijöistä eroon.

Yllätys on suuri, kun työilmapiiri ei näin kivalla tempulla parantunutkaan. Voi olla, että käykin päinvastoin. Jäljelle jäävä porukka saattaa voida entistä huonommin, työn tuottavuus laskee ja kaikkien työssä viihtyminen huononee.

Työaikaa lisäämällä tai vähentämällä ei saada säästöjä aikaan. Työntekijöitä vaihtamalla ei saada aikaan työtyytyväisyyden paranemista. Kaikki lähtee kuitenkin esimiehistä.

Työhyvinvointi ei välttämättä parane työpaikkaa vaihtamalla. Saattaa olla yllätys, että samat ongelmat tulevat eteen uudessa työpaikassa.

Voisi listata, mitä hyvä esimies ei tee: hän ei vähättele alaisiaan, ei kiittaa ongelmia olankohautuksella, ei välttele kohtaamista, ei juoruile työntekijänsä henkilökohtaisista asioista, ei puhu negatiiviseen sävyyn eikä ainakaan huuda tai sulje ketään ulkopuolelle.

Loppuun voisi todeta: työilmapiirin parantaminen vaatii työtä, kovaa työtä. Mutta sen takia esimiehillä yleensä on parempi palkka ja paremmat tulospalkkiot. Siihen ei riitä bannerit, jotka pyörivät näyttötaululla: tehdään yhdessä hyvä työpaikka. Ihan kuin vastuuta sysättäisiin jonnekin ja jollekin. Muulle. Kuka se muu on?

Lea



## VALTIO JA KUNNAT SOPUUN SUURTEN RAIDEHANKKEIDEN EDISTÄMISESTÄ

Valtio ja kunnat ovat päässeet yhteisymmärrykseen Suomi-radan ja Turun tunnin junan hankeyhtiöiden perustamisesta sekä eri osapuolten rahoitusosuuksista. Molemmille hankkeille haetaan EU:n CEF-rahoitustukea (CEF, Connecting Europe Facility).

Olen erittäin tyytyväinen siitä, että näiden hankkeiden suunnittelu päästään nyt aloittamaan ja näin moni kunta on sitoutunut hankkeisiin. Nopeat raideliikenneyhteydet helpottavat työssäkäyntiä ja ovat aivan välttämättömiä hankkeita siirtymisessä kohti kestävästä liikkumista. Nyt saatu sopu mahdollistaa sen, että voimme hakea hankkeisiin EU:lta tukea jo helmi-kuun lopulla päättyvässä haussa, liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (sd.) sanoo.

### LOPULLISET PÄÄTÖKSET KEVÄÄN AIKANA

Osakassopimusten lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiöiden perustaminen edellyttävät vielä valtion, kuntien ja Finavian päätöksentekoa. Valtio käsittelee

asiaa talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa maaliskuussa 2020. Kuntien päätöksenteko tapahtuu helmi-huhtikuussa 2020.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä selvitys ja vertailu itäisen nopean yhteyden linjauksesta. Tätä raideyhteyttä edistetään yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa.

### HANKEYHTIÖISSÄ ON MUKANA YHTEENSÄ 25 KAUPUNKIA JA KUNTAA

Päätös hankeyhtiöstä on ensimmäinen konkreettinen askel kohti Tampereen ja Helsingin välisen raideosuuden kapasiteetin kasvattamista ja päätös aloittaa koko pääradan kehittämistyön. Pääradan kehittäminen on ilmastoteko. Pääradan tulevaisuus on lähes kohtalon kysymys koko maamme talouskasvulle. Pääradan varrella syntyy puolet Suomen BKT:sta. Kyse on koko Suomen talouskasvusta ja sen kehittämisestä. Tällä hetkellä Tampereen ja Helsingin väliselle rataosuudelle ei ole mahdollista lisätä raideliikennettä, koska kapasiteettia ei ole. Tarvitaan uutta, jotta Suomi-radan varrella sijaitsevien kaupunkien yhteyksiä ja osuuden kautta

muualle Suomeen kulkevia jatkoyhteyksiä voitaisiin lisätä, nopeuttaa ja kehittää, Tampereen pormestari Lauri Lyly pohtii.

Turun tunnin juna mahdollistaisi nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välillä sekä lähiliikenteen kehittämisen Kirkkonummen ja Lohjan sekä Vihdin suuntaan. Salo-Turku kaksoisraide mahdollistaisi enemmän junia ja junien kohtaamisen välillä Salo-Turku sekä lähiliikenteen Turku-Salo välille.

Turun tunnin junan toteutus käynnistyy Espoon kaupunkiradasta, joka olisi tärkeä askel kohti vähäpäästöisemmin liikkuvaa Espoota. Kaupunkiradan suunnitelmat ovat olleet valmiina jo vuodesta 2014 ja radan käyttöönotto on mahdollista 4-5 vuoden päästä toteutuspäätöksestä, jolloin hyödyt Etelä-Suomen kasvun ja ilmastotavoitteiden kannalta alkaisivat konkretisoitua varsin nopeasti, Espoon kaupunginjohtaja Jukka Mäkelä miettii.

### SUOMI-RADAN SUUNNITTELUKUSTANNUKSIKSI ON ARVIOITU 150 MILJOONAA EUROA

Yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkeva Lentorata sekä jatkoyhteys Tampereelle. Jatkoyhteys voidaan toteuttaa joko uutena ratalinjauksena Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle tai kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä (3. ja 4. lisäraide sekä radan oikaisut).

Suomi-radan rakennuskustannuksiksi on arvioitu n. 4,6-5,75 miljardia euroa.

Turun tunnin junan jäljellä olevat, hankeyhtiön toimesta tapahtuvan, suunnitellun kustannukset on arvioitu noin reilun 75 miljoonaan euroon, josta Espoo-Salo-oikoradan suunnittelukustannukset ovat noin 60 miljoonaa euroa ja Salo-Turku-kaksoisraiteen noin 15 miljoonaa euroa.

Alustava arvio rakennuskustannuksiksi nykyhinnoin Turun tunnin junalle on noin 2,76 miljardia euroa.





## SÄÄNNÖT SYYNISSÄ

Jere Muuriasniemi  
epävirallinen valvoja

# SÄÄNNÖT SYYNISSÄ

UUSI VUOSI, UUDET KUJEET, MUTTA EDELLEEN SAMAT VANHAT ONGELMAT UUSISSA RAUTATEIDEN TURVALLISUUSOHJEISSA. VALTION RATAVERKON HALTIJA VÄYLÄVIRASTO UUSII KAKSI KERTAA VUODESSA OHJEEN **JUNALIIKENTEEN JA VAIHTOTYÖN TURVALLISUUSSÄÄNNÖT (JT)**. PUMASKAN LUKEMINEN AIHEUTTAA NAURUKOHTAUKSIA, RAIVOA, HÄPEÄÄ JA MYÖS SURUA - ONKO RAUTATIETURVALLISUUDEN OHJEET TODELLA TÄLLÄ TASOLLA?

### DO YOU SPEAK FINGLISH?

Viestintä muuttui JT:n uudessa painoksessa, kun OPE-YTE:stä otettiin käyttöön hätäviesti MAYDAY. Virkamiehet lukivat asetusta vain rivien välistä: MAYDAY-termiä ei tarvitse käyttää, jos junassa on käytössä hätäpuhelutoiminto. Väylä edellyttää Virve-puhelimilta hätäpuhelutoimintoa ja Virve-verkko mahdollistaa hätäviestit. EU-säädos ei vaadi edes hätäviestin toistamista, koska sen tarkoitus on antaa kiireellisiä toimintaohjeita, jotka liittyvät rautateiden turvallisuuteen.

Väylä kuitenkin määrää toistamaan hätäviestin kokonaisuudessaan, ja jos vastaanottaja ei tämän jälkeenkään ymmärrä viestiä, on toistamista jatkettava hamaan tulevaisuuteen. Tämän jälkeen liikenteenohjaus kuittaa hätäviestin. Toivottavasti kuittaa ei tarkoita tässä samaa kuin toistaa.

Hätätilan viestintäohje kuorutettiin runsaudella: on rautatiehätäpuhelu, hätäviesti MAYDAY-horinoineen ja Vaara-opaste. Konfliktit riivaavat ohjetta: ensin annetaan mahdollisuus käyttää muun liikenteen varoittamiseen rautatiehätäpuhelua tai hätäviestiä, mutta jo seuraavassa kohdassa määrätään käyttämään molempia. Hätäviesti on ilmoitus hädästä, mutta sillä muu liikenne ei vielä pysähdy.

Vasta vaihtoehto C eli vanha tuttu Vaara-opaste keskeyttää liikenteen. Miksi rataradioviestinnän esittelybrosyyrissä ammoniakivaunun vuodosta ilmoitetaan hätäviestillä, kun oikea ja nopein tapa liikenteen välittömään keskeyttämiseen olisi Vaara-opaste? Ohjetyöryhmä ja moni kuljettaja on pudonnut kärryiltä näin monimutkaisen ohjeen kanssa, mikäli ikinä kyytiin on päässytäkään.

Väyläviraston dokumentit Rautatietointojen turvallisuusjohtamisjärjestelmän käsikirja, JT, Radanpidon turvallisuusohjeet ja Rautateiden verkkoselostus määräävät, että viestinnässä käytetään Suomen kieltä. MAYDAY tai 1.6.2020 rautateiden puhevestinnässä käyttöön otettavat osittaiset kansainväliset aakkoset eivät ole Suomen kieltä. Perusteluksi ei riitä se, että lentoliikenne ja puolustusvoimat käyttävät niitä. Ilmailun aakkoset ovat ilman ääkkösiä, joten Väylän perustelut sakkaavat pahasti.

Millähän tavalla nämä instanssit edes liittyvät rautateiden puheviestintään Suomessa? Ei voida vedota edes unionin rajat ylittävään rautatieliikenteeseen, koska



Juutee  
2020

Suomen ainoa EU:n raja-asema on Tornio ja rajan takana odottaa eri raidelevyys ja sähköjärjestelmä. Miksi OPE-YTE:n määräyksiä lomakkeista tai junan pysäyttämistä liikenteenohjauksen ilmoituksia vastaanotettaessa ei oteta käyttöön? Mikä sellainen EU-säädos on, jonka velvoitavuutta tulkitaan vaihtelevasti? Rautaturvallisuus perustuu nykyään täysin rautateiden haltijoiden ja rautatieyritysten omiin turvallisuusjohtamisjärjestelmiin, joten tuntuu melko kummalliselta, ettei niitäkään noudateta säästöjen laadinnassa.

Viestintä on taitolaji, koska viestien täytyy olla yksiselitteisiä. Teneriffalla vuonna 1977 KLM:n ja PanAm:n jumbot törmäsivät toisiinsa ja 583 ihmistä kuoli. Syynä oli lennonjohdon ja lentäjien väliseen viestintään liittyvä väärinkäsitys, jonka ymmärtämistä hankaloitti vahva aksentti. Nyt rautateille halutaan väkisin tilanne, jossa puhutaan kahta eri kieltä sekaisin eikä aksentilta voida välttyä aakkosten ääntämisessä. Onko kaksikielinen viestintä enää yksiselitteistä? EU-asetus sallii kansallisten sääntöjen soveltamisen molessakin asiassa ja yksi näistä on turvalli-

MAYDAY!  
MAYDAY!  
MAYDAY!

suuteen liittyvän viestinnän terminologia. Jotain hyvääkin uusi JT tarjoaa viestintään liittyen: liikennöintiin liittyviä tunnuksia ja raiteiden numeroita ei enää tarvitse luetella numero kerrallaan. Lieneekö vaikuttimena tähän odottamattomaan järjen puuskaan ollut se, että vanha määräys hankaloitti suuresti liikenteenohjauksen tunnusten lausumista, joka olisi pitänyt tehdä kirjain ja numero kerrallaan suomalaisia radioaakkosia käyttäen. Tätä määräystä ei juurikaan noudatettu. Liikenteenohjauksen kutsutunnukset - ei siis nimet - selviävät liikenteenohjauksen yhteystiedoista.

### HÄIRIÖTILASSA

Suomelle on tavarajunien kohdalla jostain käsittämättömästä syystä myönnetty pysyvä erityisvapaus olla käyttämättä loppuopasteita. Kaikesta muusta paitsi yritysjohtoon holtittomasta rahankäytöstä kiukutteleva elinkeinoelämä on ilmeisesti saanut koputeltua hintalapun turvallisuudelle. Vuonna 2011 kuljettaja menehtyi törmättyään pimeässä ilman loppuopasteita ja heijastimia olevan tavarajunan perään Siurossa. OTKES totesi tutkintaraportissaan, ettei törmäystä todennäköisesti olisi tapahtunut, jos vaunun päädyssä olisi ollut edes heijastimet. Kak-siraiteisella radalla äkkiä pimeydestä esiin

putkahtava, samaan suuntaan kulkevan tavarajunan pimeä perä on nopeamman junan kuljettajalle aina yhtä hätkähdyttävä kokemus, vaikka eri raiteilla ollaankin.

Henkilöjunien osalta Suomelle myönnetty erityisvapaus loppuopasteisiin liittyvästä toimintahäiriöstä päättyi vuoden 2018 lopussa, mutta tätäkään säädöstä ei noudateta. Junan näkyvyys ei kuulu sallitaviin kansallisiin sääntöihin. Kun kyse on huonoimmillaan ihmisen hengestä, ollaan tottelemattomia EU:n suuntaan.

JT:n luku yksikön evakuoinnista kuuluu sarjaan aivopierut. Kuljettajan tehtävät rajoittuvat vain viestintään rautatieliikenteen harjoittajan vastatessa kaikesta muusta. Matkustajat kulkevat junilla eikä yksiköillä, joten evakuointi-luvun voisi poistaa JT:stä kokonaan.

Junanumero ei kerro junasta enää mitään, joten tarvitaan tieto junatyypistä. Matkustajajuna-kategoriassa tyhjävau-nujuna eroaa kuljettajan kannalta matkustajia kuljettavasta junasta. Jostain syystä junatyypien kirjainlyhenteiden selityksiä ei ole JT:ssä. Ne löytyvät vain Ratakapasiteetin hakuohjeesta. Täysin käsittämättömään kulunvalvonnan toimintahäiriöiden kuvaukseen - joista osa on myös laitteen ominaisuuksia - uhra-taan JT:ssä palstamillimetrejä. Eikö kulunvalvonta ole häiriötilassa silloin, kun se ei anna irrottaa jarruja? Punainen lanka

pitäisi olla se, ettei liikennöinti ilman toimivaa kulunvalvontaa ole sallittua kuin liikenteenohjauksen luvalla.

### MÄÄRÄYKSET SOLMUSSA

JT:n määritelmän mukaan lähtövalmius-ilmoitus on ”Rautatieliikenteen harjoittajan ilmoitus siitä, että yksikkö on valmis käyttämään rataverkkoa.” Rautatieliikenteen harjoittaja, joka viimeinkin löytyy JT:stä myös määritelmänä, on liikennöintiä rataverkolla harjoittava rautatieyrittäjä. Kuljettaja, jonka määritelmä edelleen puuttuu, ei harjoita liikennöintiä. Lähtövalmius- tai lähtöpoikkeusilmoituksen antaminen ei siis kuulu kuljettajan tehtäviin. Vai kuuluuko? Liikenteenohjaukselle suunnatussa määräyksessä Rautatieliikenteenohjauksen käsikirja Väylävirasto lähestyy asiaa täysin eri kulumasta: ”Lähtövalmiusilmoitus saadaan pääosin KUPLA-järjestelmän avulla kuljettajan toimesta.”

Lähtövalmius- ja lähtöpoikkeusilmoitus tehdään jostain syystä aina yksiköstä. Yksikön määritelmää JT:ssä ei tietenkään ole. Junaliikenne on ”Liikennöintimuoto, jossa noudatetaan junaliikenteestä annettuja määräyksiä ja ohjeita. Yksikkö muutuu junaksi, kun lähtövalmiusilmoitus on vastaanotettu.” Olisi ihan ymmärrettävä asia ilman viimeistä virkettä, joka todistaa



myös sen, että tässä vaiheessa liikennöintiin timuoto vaihtuu. Selitystä sialle tuskin kannattaa kysyä tämän ohjeen laatijalta, mutta teksti aiheuttaa mielenkiintoisia tilanteita.

Jos juna ei voi noudattaa aikataulun mukaista lähtöaikaa, se muuttuu lähtöpoikkeusilmoituksen jälkeen vaihtotyöyksiköksi, kunnes uusi lähtövalmiusilmoitus on vastaanotettu. Lähtö- ja määräpaikan välillä kulkusuuntaa vaihtava juna muuttuu kesken matkan ohjaamon vaihdon ajaksi yksiköksi, koska kulkusuunnan muutoksen jälkeen lähtövalmiusilmoitus annetaan juuri äskettäin opitusti yksiköksi eikä junasta. Esimerkiksi Tampereella tämä toistuu kymmeniä kertoja vuorokaudessa. Kuitenkaan peräyttämisen jälkeen ei edellytetä lähtövalmiusilmoitusta, vaikka kulkusuunnan muutos tässäkin tapahtuu. Vain junaa peräytetään, joten lähtövalmiusilmoituksen- ja junaliikenteen nykyiset määritelmät tekisivät sen antamisesta mahdotonta. Voisiko asiasta määrätä enää epäselvemmin?

Selataan JT:tä hieman eteenpäin kohtaan Junan lähtö: nyt lähtövalmiusilmoitus annetaan junasta. Rautatieliikenteenohjauksen käsikirja on tällä kertaa samaa mieltä ja kertoo lisäksi, että myös lähtöpoikkeusilmoitus annetaan junasta. JT:n kohdassa ”Junaliikenne ja junan tunnuksella tehtävät vaihtotyöt” lähtö- ja määräpaikan välillä liikutaan pelkällä veturilla saapuvaan tai lähtevään junaan kohdentuvassa vaihtotyössä. Jos siis Tampereella kulkusuunnan muutoksen yhteydessä liikutaankin pelkällä veturilla vaihtotyönä junarungon päästä toiseen, juna on koko ajan olemassa? Nopea pikakelaus: määritelmässä juna syntyy vasta lähtövalmiusilmoituksen jälkeen, jonka antoi rautatieyrittäjä tai kuljettaja hieman ohjeesta riippuen, mutta juna voi myös olla olemassa ennen lähtövalmiusilmoitustakin.

JT:n ohje liikennöintiin Olli-Porvoo rataosalla ei jätä enää mitään satutuman varaan: lähtövalmiusilmoitus annetaan hieman sijainnista riippuen junasta ja yksiköstä. Toisin ohje on laadittu niin epäselvää terminologiaa käyttäen, ettei saa selvyttä siitä, ollaanko junaliikenteen vaihtotyön määräysten piirissä. JT 2005 määritteli lähtövalmiusilmoituksen näin: ”Kuljettajan tai junamiehistön liikenteenohjaukselle antama ilmoitus junan lähtövalmiudesta.” Ei sen tarvitse olla tämän vaikeampaa.

#### VAIHTOTYÖTIVOLI

Tivolin valot vain vilkkuvat JT:n vaihtotyö-luvussa, jonka nykyinen sekasotku pitäisi kokonaan kirjoittaa uudestaan - ja tällä kerralla ilman junaliikenteen asioita. Kulunvalvonta mainitaan useita kertoja, mutta selkeästi ei määrätä, milloin on sitä käytettävä ja missä tilassa sen milloinkin on oltava. Paikallislupa-asiasta puuttuu itse ohje kokonaan. Rautatieliikennepaikkojen välinen vaihtotyö on käsitteenä merkillinen, koska muuten kuin kuljettajan pätevyysvaatimuksen osalta on täytettävä lähes junan vaatimukset. Onko tämä jonkun käsitys turvallisuudesta?

Ennen avustettiin junaa, nyt avustetaan yksikköä ja avustaminen on vaihtotyötä ilman poikkeuksia. Entä jos avustettaessa vetämällä kitka tai vetokyky ei riitä mäen päälle asti ja jäädään mäkeen? Vain junaa peräytetään, joten työntäminen on ainoa mahdollisuus hakea uutta vauhtia. Mikäli avustettava yksikkö on avustajan perässä veturit edellä, alkaa pieni jumppatuokio: avustettavan yksikön veturi/-t on laitet-

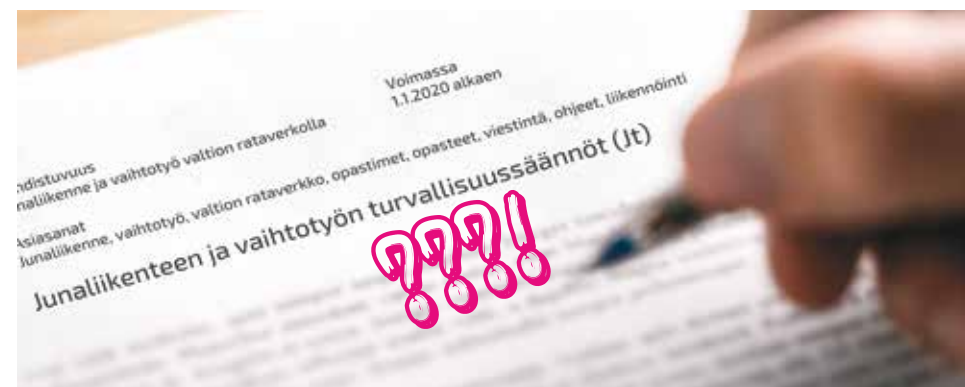
JUNA?  
VAIHTOTYÖ?  
YKSIKÖ?

tava työntämisen ajaksi hinauskuntoon ja toisen jt-pätevän on siirryttävä yksikön toiseen päähän vaihtotyön johtajaksi ja pimeällä myös valaisijaksi. Kävelymatkaa edestakaisin saattaa tulla parikin kilometriä. Sama koskee työntämällä avustavaa yksikköä, jossa vaunut on perässä. Aina ei välttämättä avusteta edes saman yhtiön kalustoa. Rautatieyrittäjillä saattaa olla vaihtotyöstä omia lisäohjeita, jotka voivat olla ristiriidassa keskenään. Avustaminen vaatii yksityiskohtaisen ohjeen, jota kaikki noudattavat. Junaliikenteen ja vaihtotyön määräysten raja on JT:ssä hyvin häilyvä. Tästä syystä vaihtotyöyksiköäkin peräytetään nykyään sujuvasti. Kun termit veivataan tarpeeksi, mikään määräyksissä tai käytännössä ei enää osu kohdalleen.

#### NO EI SILLÄ SITÄ TARKOITETTU

Liikennöintiin liittyvät määräykset eivät ole merkittävästi muuttuneet sitten Junaturvallisuussäännön 2005, mutta kirjallinen sisältö on osittain tuulesta temmattua tarinointia. Asiat on levitetty eri ohjeisiin kuin katkaistulla haulikolla olisi yritetty tarkkuusammuntaa. Samaa tarkoitavasta asiasta löytyy ohjeesta riippuen useita erilaisia termejä ilman määritelmiä. Käytetään sanamuotoja, joilla määräyksen sisältö muuttuu aivan toiseksi kuin on tarkoitettu.

JT sisältää myös hämmästyttävän paljon ohjeita ilman varsinaista sisältöä. Merkillinen linjaus, koska kyseessä on - tai ainakin pitäisi olla - ohje liikennöintiin valtion rataverkolla. Sekavuuden tunnetta lisää se, etteivät JT:n tekstit ole ristiriidassa pelkästään sen eri kappaleiden välillä, vaan usein myös muiden Väylän antamien määräysten sekä kaiken aikaisemmin opetetun kanssa. EU-säädösten velvoittavuuskin tuntuu vaihtelevan kuin kitka kiskon pinnalla. Jostain syystä Väylän määrittelemät pätevyysvaatimukset eivät koske ohjeiden laatijoita. Tähän on saatava muutos. Tässä jutussa käytetyt esimerkit ovat vasta ohjetunkion pinnan hellävaraista pöyhintää. Vanhan sanonnan mukaan paskan tuntee jo hajusta eikä tästä ohjeläjästä ainakaan väkevyttä puutu.



Suna Kymäläinen

Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja kansanedustaja (SDP)



## RAIDELIIKENTEESSÄ ON TULEVAISUUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajana pidän rataverkoston kehittämistä Suomessa erittäin tärkeänä. Näenkin, että raideliikenteen tulevaisuusnäkyvät ovat maassamme erinomaiset. Yhä nopeammat ja paremmat toimivat junayhteydet mahdollistavat joustavamman liikkumisen, laajemmat työssäkäyntialueet, aiempaa paremman alueellisen saavutettavuuden sekä liikenteen päästöjen vähentämisen.

Sanna Marinin (sd.) johtama hallitus on ohjelmassaan parlamentaarisen sopimuksen mukaisesti sitoutunut tekemään Suomesta hiilineutraalin yhteiskunnan vuoteen 2035 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää merkittäviä päästövähennyksiä erityisesti liikenteen saralla, sillä liikenne tuottaa noin viidennes Suomen kokonaispäästöistä. Liikenteen päästöjä ollaankin puolittamassa vuoteen 2030 mennessä.

On tutkittu, että yksi perävaunurekka tuottaa saman verran päästöjä kuin 5000 henkilöautoa. Koska valtaosa liikenteen päästöistä aiheutuu tieliikenteestä, liikennettä tulee ohjata mahdollisimman paljon pois kumipyöriltä - ennen kaikkea raiteille. Paremmat raideyhteydet tuovat tulevaisuudessa myös yhä enemmän vaihtoehtoja yksityisautoilulle yhä laajemmilla alueilla.

Varsinkin nopeiden junayhteyksien suuret raidehankkeet ovat viime kuukausina olleet huomion kohteena. Hallitus on juuri saanut vahvistettua hankeyhtiöt Turun tunnin juna ja Suomi-rata -raidehankkeiden suunnitteluun. Näin Suomi ehtii myös hakemaan EU:n CEF-rahoitusta hankkeille. Kaakkois-suomalaisena kansanedustajana minulle on erityisen tärkeää, että myös nopeaa raideyhteyttä Helsingistä Itä-Suomeen aletaan mahdollisimman pian rakentaa. Hallitusohjelman mukaisesti myös itäistä nopeaa rataa edistetään.

Sen osalta poliittiset päätökset ja linjat tulossa tekemään, kun liikenne- ja viestintäministeriön selvitys Itäradan vaikutusarvioista valmistuu.

Raideliikennettä kehitetään muun liikenteen ohella hallitusohjelman mukaisesti 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman puitteissa. Suunnitelma mahdollistaa laajemman kokonaiskuvan ja suunnittelun sekä hankkeiden ajoittamisen pidemmälle aikavälille, mikä näkyy myös kustannuksissa ja isompien investointien läpiviemisessä koko maassa. Näin Suomen väyläverkkoa voidaan ylläpitää ja kehittää pitkäjänteisesti ja tasapainoisesti. Vaikka suurilla raidehankkeilla on erityinen rooli alueiden tulevaisuuden ja elinvoimaisuuden kannalta, on painopisteen oltava nykyisen verkon ylläpitämisessä ja kehittämisessä. Pidän erittäin tärkeänä, että Suomen rataverkosta pidetään huolta alueellisesti tasavertaisesti.

Suna Kymäläinen

**Mika Horelli**  
Vapaa toimittaja ja kirjeenvaihtaja  
Brüssel, Belgia

## EUROOPAN UNIONIN VIHREÄN KASVUN OHJELMA LUPAA LISÄÄ RAHAA RAUTATEILLE

**E**uroopan unionin uusi, saksalaisen Ursula von der Leyenin johtama komissio julkisti ensi töikseen 11. joulukuuta 2019 kunnianhimoisen vihreän kasvun ohjelmansa, jonka tavoitteena on tehdä Euroopasta ensimmäinen hiili-neutraali maanosa vuoteen 2050 mennessä. Osana ohjelmaa rautateiden merkitys maanosan liikennetarkoituksissa tulee korostumaan ohi kaikkien muiden liikenne-muotojen. Vaikka sähkö tekee parhaillaan vauhdilla tuloaan kumipyöräliikenteeseen, sillä ei vielä pitkään aikaan päästä korvaamaan päästöjä tuottavaa teknologiaa merirahtiliikenteessä eikä varsinkaan lentoliikenteessä.

Ensimmäisen vaiheen suurimpina tavoitteina pidetään Euroopan rautatieliikenteen kansainvälistämistä niin, että esimerkiksi aikataulut ja lipunmyynti suunniteltaisiin koko maanosan eikä vain kansallisten tarpeiden perusteella. Toistaiseksi rautatieliikenteessä liput on yleensä ostettava kuhunkin maahan erikseen ja kansallisten junaoperaattorien aikataulujen yhteensopimattomuus saattaa jättää matkustajat tuntikausiksi laitureille sään armoille odottamaan jakoyhteyksiä.

### RAIL BALTICA LIITTÄÄ BALTIAN MUUHUN LÄNSI-EUROOPPAAN

Lähinnä Suomea eurooppalaisen rautatieliikenteen suurhanke on suurimmaksi osaksi EU:n rahoittamaksi suunniteltu 5,8 miljardin euron Rail Baltica. Liikenne luotijunayhteydellä Tallinnasta Baltian halki Varsovaan on nykyisten kaavailujen mukaan tarkoitus aloittaa vuonna 2026, mutta radan valmistumista hidastavat monet poliittiset kiistat. Baltiassa riidel-

lään edelleen radan linjauksesta ja Puolan irtautuminen EU:n oikeusvaltiositoumuksista saattaa merkittävästi hidastaa radan eteläisimmän, Liettuan rajalta Varsovaan ulottuvan rataosuuden rahoittamista EU:n varoilla.

Samaan aikaan piirustuslaudalla on Tanskan ja Saksan välille suunniteltu 18 kilometrin pituinen Fehmernin rautatie- ja autotunneli, joka lyhentäisi neljän ja puolen tunnin junamatkaa Kööpenhaminasta Hampuriin kahteen ja puoleen tuntiin. 7,2 miljardin euron hintaiseksi arvioiden tunnelin rakennustöiden on suunniteltu alkavan 2020.

### HYPERLOOP EI OLE ENÄÄ VAIN FANTASIAA, ENSIMMÄISIÄ PUTKIA RAKENNETAAN JO NYT

Perinteiseen rautatieteknologiaan perustuvien hankkeiden ohella maailmalla yhä näkyvämmiksi ovat nousseet kokonaan uudentyyppisiin ratkaisuihin perustuvat visiot. Pisimmällä on amerikkalaismiljardööri Elon Muskin visioima Hyperloop. Sen teknologia perustuu levitaation ja tyhjiöputken hyötyjen yhdistämiseen. Käytännössä magneettien varassa leijuvien vaunukap-



*Rail Baltica on Baltian maiden, Puolan ja Suomen yhteinen liikennehanke, jossa rakennetaan Euroopan unionin tuella uusi noin 1 000 kilometrin pituinen ratayhteys Tallinnasta Baltian maiden läpi Puolan Varsovaan. Lisäksi hankkeeseen liittyy meritieyhteys tai rautatietunneli Tallinnasta Helsinkiin.*



*Hyperloop on nopea ihmisten tai tavaroiden kuljetustapa tyhjiössä tai lähes tyhjiössä putkessa kulkevassa kapselissa. Virgin Hyperloop One on tehnyt sopimuksen Maharashtran osavaltion kanssa hyperloop-radon rakentamisesta Intiaan.*

sien suunnitellaan liukuvan tyhjiössä jopa tuhannen kilometrin nopeudella.

Hyperloopin ei ole tarkoitus korvata perinteisiä rautateitä vaan pikemminkin tarjota vaihtoehto mannerten sisäisille lentoreiteille suurten asutuskeskusten välillä. Hyperloop One -yhtiön kaavailujen mukaan esimerkiksi parhaimmillaan kapselit taittavat muutamissa kymmenissä minuuteissa keskustasta keskustaan matkat, joihin lentokoneella nykyään kuuluu lentokenttämatkoineen ja -muodollisuksineen tunteja. Esimerkiksi Los Angelesin ja San Franciscon välinen matka taittuisi 36 ja New Yorkin ja pääkaupunki Washingtonin välinen matka 29 minuutissa. New Yorkin ja Los Angelesin välinen matka taittuisi neljässä ja puolessa tunnissa.

Vaikka hanke kuulostaa utopialta, se on jo toteutuksessa. Ensimmäisenä maailmassa Virgin Hyperloop One -yhtiö on tehnyt sopimuksen Maharashtran osavaltion kanssa Intiassa Hyperloop-yhteyden rakentamisesta Mumbain ja Punen välille. Yhteys on tarkoitus avata vuonna 2024. Euroopan ensimmäistä Hyperloop-koerataa testataan parhaillaan Ranskan Toulousessa.

Suomessa Hyperloopin toteuttamismahdollisuuksia on tutkittu. Tekesin ja konsulttiyhtiö Rambollin huhtikuussa 2017 Salon kaupungille tekemässä selvityksessä arvioitiin mahdollisuutta yhdistää Helsinki ja Tukholma Salon ja Turun kautta Hyperloop-yhteydellä. Hankkeen hinnaksi arvioitiin noin 19 miljardia euroa. Pääkaupunkien välinen matka-aika olisi raportin mukaan vajaat puoli tuntia.

### TANSKALAINEN MANYONE SUUNNITTELEE MAAILMANLAAJUISTA LEVITAATIOJUNAVERKKOJA

Hyperloop on lajissaan ensimmäinen täysin uuden sukupolven teknologiaan perustuva maaliikennetarkaisu, jota on todella ryhdytty viemään kokeiluja pidemmälle. Se ei kuitenkaan ole lajissaan ainoa. Tanskalainen Manyone-teknologiafirma on tuonut keskusteluun suunnitelmansa maailmanlaajuisesta

AeroSlider-magneettijunateknologiasta, jossa junat liukuvat parinkymmenen metrin korkeudessa tasaisin välimatkoin asennettujen magneettipylonien varassa parhaimmillaan noin 800 kilometrin tuntinopeudella. Kunnianhimoisessa suunnitelmassa AeroSlider-junien yhdistäisi kaikki maailman suurimmat metropolit, kunhan niiden välistä löytyy reitti, joka ei ylitä meriä ja vuoristoja. Matka esimerkiksi Moskovasta Kiinan Shanghaihin kestäisi vain kaksitoista tuntia.



*Tanskalainen Manyone-teknologiafirma on tuonut keskusteluun suunnitelmansa maailmanlaajuisesta AeroSlider-magneettijunateknologiasta, jossa junat liukuvat parinkymmenen metrin korkeudessa tasaisin välimatkoin asennettujen magneettipylonien varassa parhaimmillaan noin 800 kilometrin tuntinopeudella.*



## RAU:N MOTORISTIEN KOKOONTUMINEN JA BEACHVOLLEY-KISAT

31.7-2.8.2020 TAMPEREELLA

Tampere toivottaa kaikki tervetulleeksi motoristien 30. kokoontumiseen.

Paikkana kaupungin klassikko Hotelli Rosendal Pyynikin rannassa.

Avajaistilaisuus pe klo 17.00.

Lauantaina pelataan beach volley kisat klo 11.00 alkaen. Kentät hotellin lähimaastossa.

Lisätietoja Lassi Heinisuo p. 050-5951269 tai sposti lassi.heinisuo@gmail.com

Ilmoittautuminen myös tapahtumaan liiton sivujen kautta tapahtumat osiossa.

Huonevaraukset suoraan hotelliin puhelimitse, s-postilla tai suoraan sivulta [www.scandichotels.fi/?bookingcode=BVET310720](http://www.scandichotels.fi/?bookingcode=BVET310720)

121€ yhden hengen huone /yö,  
141€ kahden hengen huone /yö

Käytä varaustunnusta BVET310720  
Ko. varaus voimassa 10.6 asti

Lauantaina yhteinen buffetillallinen 25 €, ilmoita ruokailusta allekirjoittaneelle 10.6. mennessä

Lisätietoja Markku Leiponen p. 040-5645590 sposti markku.leiponen@kolumbus.fi

## KOKOUSHKUTSU

RAU LÄNSI-SUOMEN OSASTO RY  
SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN VUOSIKOKOUS

pe 13.03.2020 klo 19.30

Majurisauna, Satakunnankatu 23, 33210 Tampere

Sääntömääräisiä asioita, hyvää seuraa  
ja hyvät tarjoilut!

Tervetuloa!

RAU L-S toimikunta

## RAUTATIELÄISTEN VAKUUTUSKASSA TURVAN KASSANKOKOUS

Rautatieläisten Vakuutuskassa Turvan varsinainen kassankokous pidetään perjantaina 24.4.2020 klo 12 alkaen Helsingissä Katajanokalla Viking Line m/s Gabriella-laivan kokoustilassa, Katajanokanlaituri 8 (Mastokatu 1), 00160 Helsinki.

Kokouksessa käsitellään sääntöjen 44§:n edellyttämät asiat sekä mahdolliset sääntömuutokset.

Osallistumisoikeus määräytyy sääntöjen 38 §:n mukaisesti ja valituille edustajille lähetetään henkilökohtainen kutsu.

Tilinpäätöstä koskevat asiakirjat ovat nähtävillä 15. - 23.4.2020 virka-aikana kassan toimistolla, os. Ratamestarinkatu 11 (8.krs), 00520 Helsinki.

Helsingissä 21.2.2020, Hallitus

## KURSSITAPAAMINEN

VETURINKULJETTAJAKURSSI 1973 - 1974

Kokoonnumme muistelemaan menneitä ja tapaamaan tuttuja keskiviikkona 19.8.2020

Vanajanlinnaan Hämeenlinnassa.

Ilmoittautumiset ja lisätiedot Juhani Pollarille  
puh 0400 705827, viimeistään viikolla 14 huhtikuun alussa.

Tervetuloa! J Pollari

## HENKIVAKUUTUS KERTOO ROHKEUDESTA

Jari kuoli kesällä. Mä yritin olla rohkea, kun kerroin lapsille, mutta romahdin.

Hautajaisten jälkeen meidän yksitoistavuotias sanoi, että isi oli ollut rohkea, kun se uskalsi ajatella kuolemaa, että sen perhe voi jäädä yksin ja otti henkivakuutuksen.

En tiedä mistä se oli sen kuullut, mutta se oli oikeassa siinä, että Jarin rohkeus turvaa meidän perhettä edelleen.

[if.fi/henkivakuutus](http://if.fi/henkivakuutus)

Vakuutuksen myöntää Keskinäinen Vakuutusyhtiö Kaleva.

Kuoleman ennakointi on mahdotonta, mutta läheisten toimeentulon varmistaminen helppoa. Laske yllättävän edullinen hinta järjestöjäsenen henkivakuutukselle verkossa vaikka heti.



## TALVIPÄIVÄT 2020

Irma Wiita  
RAU:n vapaa-ajan toimikunnan  
puheenjohtaja

# RAU:N TALVIPÄIVÄT 2020

TALVIPÄIVILLÄ TARJOLLA  
REIPASTA LIIKUNTAA JA YHDESSÄOLOA  
TAHKON UPEISSA MAISEMISSA

RAU:N TOISIA TALVIPÄIVIÄ VIETETTIIN 31.1-2.2. TAHKOLLA. TAHKON RINTEET JA TAHKO SPA:N PALVELUT OLIVAT AKTIIVISESSA KÄYTÖSSÄ, KUN 165 RAU:N JÄSENTÄ KOKOONTUI YHTEEN VIETTÄMÄÄN VIIKONLOPPUA.

**P**erjantaina keilattiin noin 125:n henkilön voimin. Kisassa oli oma sarja naisille ja miehille. Osa otti keilauksen harjoittelun merkeissä, mutta kyllä joukossa oli kilpailuhenkisiä keilaajia. Keilaamaan pääseminen on näillä talvipäivillä aina haastavaa, osa haluaisi osallistua keilakisaan ja ehtiä laskettelemaan eikä tämä yhtälö ikävä kyllä voi aina toteutua. Rajoituksia tuo keilaajien suuri määrä ja keilahallin aukioloajat.

### KEILAUKSEN TULOKSET:

#### Naiset

Titta Sutinen 244 p  
Maija-Riikka Kyröläinen 143 p  
Minna Kuikka 123 p

#### Miehet

Paavo Häkli 226 p  
Teemu Hauhia 199p  
Jaakko Vuorjoki 192 p

Perjantaina nautimme illallisen seisovasta pöydästä ja keilauksen jälkeen jokunen henkilö saattoi eksyä läheiseen Karhu-baariin karaoken pariin tai läheiseen yökerhoon Piazzalle.



Kuva Pekko Oksanen

### LAUANTAINA RUNSAASTI OHJELMAA

Lauantaina Tahko Span Ravintola Riemu tarjosi maukkaan aamupalan, jonka jälkeen oltiinkin valmiina päivän aktiviteetteihin.

Osa meni vesijumppaan, osa rinteeseen, osa pilatekseen ja myös Amazing Race Tahko -kisaan riitti osallistujia. Tässä kisassa suunnistettiin joukkueena rastilta rastille valokuvan perusteella ja jokaisella

rastilla oli joukkueelle tehtävä. Viimeinen rasti oli Karhu-baarissa ja täällä joukkue sai vielä mahdollisuuden bonuspisteeseen esiintymällä yhdessä. Kisan voiton vei joukkue **Päälliköt (Juulia Kolehmainen, Pekka Hetta, Pekka Romu, Sami Pitkänen ja Tuomo Huttunen)**

Iltapäivän päätteeksi oli vielä karaoke-kisa. Alkuun näytti osallistumishalukkuus heikolta, mutta lopulta useampi laulaja päätti esiintyä ja hyvä niin, esityksiä oli



kuvat Pekka Romu

oikein mukava kuunnella ja tuomaroida. Tuomareiden lahjontaa ei ollut erikseen kielletty, mutta rehellistä porukkaa nämä laulajat, ei yritystäkään lahjonnan suuntaan.

Kisassa oli päätetty valita vain voittaja eikä siinä ollut erillisiä sarjoja. Vaikka erillisiä sarjoja ei ollut niin tuomarit päättivät kisan aikana antaa kaksi erityismainintaa. Ensimmäinen meni **Pekka Hetalle**, jolla näytti olevan niin kivaa esiintyessään, että ihan väkisin pyrki hymyilyttämään yleisöä ja ei, tässä ei hymyily esitykselle vaan esiintyjän iloisuudelle. Seuraava erityismaininta meni **Jukka Märsynaholle** parhaasta silmäpelistä tuomariston kanssa. Ollisikohan tuossa ollut hieman lahjontayritystä?

Kisan voiton vei **Milla Kokko-Redding** Abban kappaleella S.O.S. Millalle RAU:n voittoreppu tuli kuulemma todella tarpeeseen.

Eriytyisen iloisia tuomaristo oli osallistuvien veturinkuljettajien määrästään, laulajia tuntui kuljettajien joukossa olevan enemmänkin.

### ILLALLISEN TEEMANA FANTASIA

Lauantain juhlaillallisella oli teemana Fantasia ja oli ilo huomata, että osa talvipäivien vieraista oli ottanut teeman haltuun ja panostanut sen mukaiseen pukeutumiseen.

RAU:n Pohjois-Suomen osaston liikenteenohjaajat olivat ottaneet teeman haltuun "StarWars gone wrong" teemalla. Tämän lisäksi oli mm. Zorro, hiipivä krapula, täydellinen nainen, haltija, pokemonkouluttaja & pikachu, mies Bahamalta sekä monta muuta hienoa asua. Kiitos kaikille, jotka teemaan satsasivat.

Viikonlopun kisojen palkintojen jako suoritettiin illallisen alussa. Tahko Spa lahjoitti meille kaksi 2-4 henkilön kahden

päivän majoitusta, jotka arvottiin osallistujien kesken. Arvonnan jälkeen pääsimen nauttimaan Ravintola Riemun maittavasta illallisesta. Ihan hieman mainintaa illallisesta: alkupalana mustajuurikeittoa ja rapeaa tattia, pääruokana härkää tournedos, tryffeli-perunakakkua ja paistettua siitakesientä, jälkiruokana suklaakakkua ja vadelmasorbettia. Lopuksi tietenkin kahvi/tee avecin kera. Hyvää oli.

Sunnuntain aamiaisen jälkeen oli kotiinlähden aika.

### TOIVEITA OSALLISTUJILLE

Lopuksi haluan esittää hieman toiveita jatkoa ajatellen. Kaikki varmaan ymmärtävät jo omassa taloudessaan, että turhasta ei halua/kannata maksaa. Näin ollen ei kannata näissä tapahtumissakaan varata osallistumista kaikkeen mahdolliseen, vaan keskittyä siihen mitä todella haluaa tehdä.

Turha esimerkiksi ottaa lippua pilatekseen, vesijumppaan ja johonkin muuhun aktiviteettiin, jos aikoo olla koko päivän rinteessä tai vastaavasti turha ottaa kahden päivän rintelippua, jos kuitenkin laskettele vain yhtenä päivänä. Saisimme tuollaisella suunnittelulla pidettyä kustannuksia alhaisempina eikä olisi korotuspaineita tapahtuman jäsenhintaan.

Kiitoksia kaikille osallistuneille, näitä tapahtumia on äärettömän mukava järjestellä, kun väki lähtee mukaan ja viihtyy. Mikäli jollakulla on hyviä ideoita talvi/kesäpäiviin liittyen, niin niitä voi kauttani laittaa toimikunnalle. Myös kaikenlainen palaute on tervetullutta.

Kesäpäivät ovat vuorossa 2021 ja talvipäivät sitten taas 2022. Tapaamisiin tapahtumissa!

Vapaa-ajan toimikunnan puolesta,  
**Irma Wiita**





Koulutussopimuksen mukainen koulutus vuodelle 2020.

VR Yhtymä Oy, Fenniarail Oy ja Finrail Oy

**RAUTATIEALAN UNIONIN JÄRJESTÄMÄ KOULUTUS**

**Koulutus:** Luottamusmiesten ja varaluottamusmiesten koulutus  
**Osallistujat:** plm, lm, varalm  
**Ajankohta:** 17.-18.3.2020

**Koulutus:** Luottamusmiesten ja työsuojeluvaltuutettujen koulutus  
**Osallistujat:** plm, lm, tsv, vara tsv, varalm tarvittaessa  
**Ajankohta:** 13.-14.10.2020

**Koulutus:** Ammattikohtaisten luottamusmiesten kouluspäivät  
**Osallistujat:** Vk plm, plm ja lm/varat tarvittaessa  
**Ajankohta:** 2 päivää, ajankohta sovitaan myöhemmin

**Koulutus:** Hallitus + plm, seminaari  
**Osallistujat:** Hallituksen kokousosallistujat/varat tarvittaessa, plm  
**Ajankohta:** 1 päivä, ajankohta sovitaan myöhemmin

**Koulutus:** Osastojen puheenjohtajien päivät  
**Osallistujat:** Osastojen puheenjohtajat, plm  
**Ajankohta:** 1 päivä, ajankohta sovitaan myöhemmin

**KILJAVAN OPISTON KURSSIT** (osallistujat PLM, LM, TSV, osastojen PJ)

19/2020

22527	Päätuottamusmiesten täydennyskurssi	04.05.-06.05.
22528	Luottamusmiesten peruskurssi	04.05.-08.05.
22531	Puheenjohtaja- ja sihteerikurssi	04.05.-08.05.
22532	Minä ja työyhteisöni muutoksessa: työpsykologian kurssi	04.05.-08.05.
22538	Työoikeuden peruskurssi	04.05.-08.05.

20/2020

22535	Yksityisyyden suoja ja työelämä	11.05.-12.05.
22534	Paikallinen sopiminen	11.05.-13.05.
22533	Työsuojelun peruskurssi	11.05.-15.05.

38/2020

22559	Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus työpaikalla	14.09.-15.09.
22562	Tuottavuus ja hyvinvointi: työsuojelun täydennyskurssi	14.09.-15.09.
22563	Taloudenhoitajien täydennyskurssi	14.09.-16.09.
22564	Kokoustoiminnan kurssi	14.09.-16.09.
22557	Työsuojelun peruskurssi	14.09.-18.09.
22558	Neuvottelutaidon kurssi	14.09.-18.09.
22561	Kuukauden kurssi 2. viikko	14.09.-18.09.
22560	Työsuojelulainsäädännön kurssi	16.09.-18.09.

41/2020

22572	Työsuojelun jatkokurssi 2. jakso	05.10.-09.10.
22573	Luottamusmiesten jatkokurssi 2. jakso	05.10.-09.10.
22579	Työoikeuden peruskurssi	02.11.-06.11.
22581	Kuukauden kurssi 4. viikko	02.11.-06.11.

47/2020

22582	Yritys ja yhteisö muutoksessa: yhteistoimintatiedon kurssi	16.11.-18.11.
22587	Toimivat ja terveelliset työajat	16.11.-18.11.

48/2020

22584	Luottamusmiehen työsuojelutieto	23.11.-24.11.
22583	Riskien hallinta työssä: työsuojelun täydennyskurssi	24.11.-26.11.

# KESÄN 2020 LOMAPAIKKAHAKU

HAKU YLLÄKSELLE JA SAARISELÄLLE 2.5. – 29.8.2020 JA  
HIMOKSELLE 4.5. – 30.8.2020. HAKUAIKA PÄÄTTYY 31.3.2020.

Lomaosakkeita voivat käyttää Rautatiealan Unionin työssä olevat ja eläkeläisjäsenet seurueineen.

Viikkovuokra kesällä Ylläksellä ja Saariselällä on 310 € sekä Himoksella 450 €. Vuokra-aika Lomahovissa ja Kelotähdessä on viikko (la klo 14–la klo 10), Juhlahovissa 6 vrk (ma klo 14–su klo 24).

Golfkaudella Himoksen huoneistossa on yrityspelioikeus kahdelle pelaajalle. Lemmikien pito on kielletty muissa paitsi Lomahovin F-huoneistossa.

Asukkaat huolehtivat itse vuoteiden peitauksesta ja siivouksesta. Vuodevaatteet ja kylpypyyhkeet sisältyvät viikkovuokraan.

Tarkemmat huoneistotiedot liiton nettisivuilta [www.raury.fi/vapaa-ajantoiminta/lomapaikat/](http://www.raury.fi/vapaa-ajantoiminta/lomapaikat/)

Lomapaikkoihin haetaan Verkkoasiointin <https://verkkoasiointi-vml-fi.pwire.fi/> kautta. Hakuaajan päättymiseen mennessä tulleista hakemuksista suoritetaan arvonta, jonka perusteella viikot täytetään.

**Lomapaikan saaneille ilmoitetaan tekstiviestillä arpaonnen suosineen.** Varmista hakemusta tehdessäsi Verkkoasiointin

Perustiedot-välilehdeltä tai mobiilisovelluksesta, että puhelinnumerosi on oikea. Lomaviikon kohteen ja ajan jäsen käy itse katsomassa Verkkoasiointin <https://verkkoasiointi-vml-fi.pwire.fi/lomamokit/vahvistetut-lomamokkivaraukset/>

**Mikäli arpaonne ei ole suosinut, lähetetään tekstiviesti,** jossa ilmoitetaan vapaaksi jääneet viikot.

Hyväksytyille hakijoille lähetetään n. 2 kuukautta ennen lomaviikkoa lasku sähköpostilla.



## YLLÄS LOMAHOVI

HIIHTÄJÄNTIE 2, 95980 YLLÄSJÄRVI  
KOLME REILUN SADAN NELIÖN  
SUURUISTA KOLMEKERROKSIKSA  
HUONEISTOA, JOISSA KUSSAKIN ON  
MAKUUTILAT JA VARUSTEET 8:LLE.



## SAARISELKÄ KELOTÄHTI

REVONTULENTIE 1 A 47,  
99830 SAARISELKÄ  
84 M2 HUONEISTOSSA ON MAKUUTILAT  
JA VARUSTEET 6-8 HENKILÖLLE.



## HIMOS JUHLAHOVI

GOLFARINKUNNAS 1, 42100 JÄMSÄ  
80 M2 HUONEISTOSSA ON MAKUUTILAT  
JA VARUSTEET 6 HENKILÖLLE.

# TUETUT LOMAT HAUSSA ELÄKELÄISILLE JA TYÖTTÖMILLE

Rautatiealan Unioni on varannut vuodelle 2020 Hyvinvointilomat ry:n järjestämille tuetuille lomille useita paikkoja. Lomat on suunnattu eläkeläisille ja työttömille.

Lomat järjestetään Lomakeskus Huhmarissa. Huhmari sijaitsee Polvijärvellä, n. 30 minuuttia Joensuusta. Lomakeskuksessa on mahdollisuudet erilaisiin aktiviteetteihin vesijumpasta saunajoogaan ja lavatansseihin. Haettavat lomat löydät oheisesta taulukosta.

## HINTA SISÄLTÄÄ

- viisi täysihoitovuorokautta (aamiainen, lounas, päivällinen)
- majoitus kahden hengen huoneissa
- yhteistä ohjattua ohjelmaa kaksi kertaa päivässä paitsi tulo- ja lähtöpäivänä

## KUINKA HAEN?

Lomille haetaan sähköisellä lomakkeella. Lomajakso on avoimessa haussa Hyvinvointilomat ry:n kotisivuilla osoitteessa [hyvinvointilomat.fi/Hae\\_lomalle](http://hyvinvointilomat.fi/Hae_lomalle). RAU:n nimeä listassa ei näy. Haku toimii vain taulukoissa mainittuina hakuaikoina.

Tuetun loman voi saada vain joka toinen vuosi. Jos olet ollut tuetulla lomalla viimeksi vuonna 2018, voit saada tuetun loman seuraavan kerran vuonna 2020.

Loman ajankohta	Loman nimi	Hinta	Kohdennettu	Hakuaika
18.5.-23.5.2020	Työttömien loma	50 eur/ 5 vrk	työttömille	1.3.-31.3.2020
24.5.-29.5.2020	Sydänloma	100 eur/ 5 vrk	eläkeläisille	1.3.-31.3.2020

**Työttömien loman** tavoitteena ovat psyykkisen ja fyysisen hyvinvoinnin tukeminen ja vahvistaminen, arjen hallinta, vertaistuki, ryhmäytyminen, yksinäisyyden torjuminen sekä uusien ystäväyssuhteiden luominen.

**Sydänlomalla** käsitellään sydämen terveyden merkitystä toimintakyvyn ylläpitämiseen, saadaan vertaistukea muilta lomalaisilta sekä ryhmäytymisen avulla torjutaan yksinäisyyttä.



**TARKEMMAT HUONEISTOTIEDOT:**  
[HTTPS://WWW.RAURY.FI/VAPAA-AJANTOIMINTA/LOMAPAIKAT/](https://www.raury.fi/vapaa-ajantoiminta/lomapaikat/)

**SÄHKÖINEN HAKEMUS LOMAPAIKKOIHIN:**  
[HTTPS://VERKKOASIOINTI-VML-FI.PWIRE.FI/](https://verkkoasiointi-vml-fi.pwire.fi/)

**Kesän 2020  
lomapaikkahaku  
päättyy  
31.3.2020**

**Pertti Kekäläinen**  
Veturinkuljettaja, eläkkeellä  
Imatra  
kuvat Freepik.com



# RIISTOKAPITALISMIYRITTÄJÄT

TIETENKIN JOKAINEN, ASIAAN VIHKIYTYMÄTÖN PALKANSAAJA SIUNAILEE VAIN OMAA SURKEAA KOHTALOAAN KIKY- JA PALKKATUSKISSAAN. VAAN MILLAISTA OLISI OLLA YRITTÄJÄ JA VIELÄ ULKOMAALAINEN, KUN SIVISTYMÄTÖN KANSANOSA ANTAA RASISMINSA JA TYHMYYTENSÄ KUKKIA JA NÄKEVÄT VAIN RIISTON SOKEUDESTAAN HUOLIMATTA.

## AATE ILMAN AJATUSTA

Pesunkestävä **Pelle Peruspersu** on käynyt tehoairopesun eikä usko muuhun kuin omiin mustavalkoisiin pätkäuniin, tietämättä mitä on olla Suomessa ulkomaalainen yrittäjä. Hänen mielestään yrittäjä on muutenkin jo ”riistäjä” joka mieliteko on kusettaa ja kurittaa rehtiä työmiestä.

Yrittäjä makaa talvet Caymansaarella rahasäkkiensä vieressä ja hoitaa bisnekset sähköisesti ja laittaa kehnosti palkkaamansa pikkupomonsa taistelemaan tuleen omasta puolestaan. Joopa, lisäksi työmiehen mielestä hänelle kuuluu palkkaa kymppi kottaraispöntöstä mikä sen hinta on kaupassa, sillä hänhän on sen pöntön työajalla rakentanutkin! Aika pönttö ajatus, mutta tällaisen aatteen Karl Marx kehitti ja tätä hulluutta alettiin kutsua sosialismiksi.

Olisi pitänyt heti katkaista Marxilta kaula, niin kymmenet miljoonat ihmiset olisivat säästäneet päänsä ja partureilla oli-

si töitä riittänyt jo monessa polvessa eli päässä.

Bolsevismin hulluus loi valehtelua, rikollisuutta ja valtion terroria jonka jälkimainingeissa maailma keinuu vielä monta sukupolvea.

Neukkulassa talouskomissio päätti tuotantolaitosten suoltamien tavaroiden hinnan kuten palkatkin, ne olivat vuosikymmenet samat. Tehtaan johto vaan kiemurteli Stalinin verikoirien pelossa, kun kustannukset ylittivät kirkkaasti myyntitulot. Heille valtio kuitenkin maksoi erotuksen sen minkä maksoi ja jaksoi aikansa. Viimein 70 vuoden jälkeen moinen hulluus tuli matkansa päähän, kun enää ei riittänyt öljyrahat ja ulkomaanvelka. Leijonanosan vei myös loputon asevarustelu jossa ihmispolo jäi toiseksi, häntä ei liioin varusteltu mutta häneltä varastettiin.

Ikiliikkuja olisi keksitty jos sammoista ongittaisiin enemmän rahaa kuin sinne on laitettu, siksi lintupöntön rakentajalle ei voi sitä kymppiä maksaa. Pöntönrakenta-

jat saa vain osan sillä kulut ja myyntivoitto yrittäjälle on otettava huomioon, lapsikin sen ymmärtää.

Siksi ns.punapääoma meiltä katosi vähitellen 90-luvun laman jälkeisissä mainingeissa sillä jopa demarikin tajusi ettei tyhjistä voi nyhjäistä. Enää ei ole punapääomaravintoloita, joissa työmies voi käydä törsäämässä vähäiset varansa ja kasvattaa omiensa tuottoa. Työmiehen oli pakko ymmärtää, että ravintolatoiminnan ylläpito on mielettömän kallista eikä se onnistu kuin suuriin sarviinsa uskovalta yrittäjältä. Niillä säästyneillä voimilla työmies istui muutaman kauden oppositiossa ja jaksoi räksyttää niille jotka jaksavat yhä yrittää.

Lisäksi tosi työmies ostaa porvarilta vain kaikkein välttämättömimmän vaikkei rahasta olisikaan kiinni, aate estää elättämästä yrittäjäporvaria. Täysin järjetön ajattelutapa, mutta jokainen rakentaa itse oman kurjuutensa!

## MATEMATIIKAN LAIT VEROTTAJALLA JA ILMAN

Eräs puolittutu yrittäjäpariskunta täällä kotikaupungista perusti vuosia sitten pitserian. Kotimaassa Irakissa, tuuli toi mukanaan ohjuksia ja koti mahtui viimein selkäreppuun, loput ovat erämaan tomuna kuten kadonnut sukukin. Kaikkien sotien äidin arkkitehti, Saddam Hussein, alkoi hävittää kurdeja ja silloin nopeimmat saivat siivet alleen. Viimein Saddam ongittiin maan alta kuin rotta kolostaan ja ripustettiin kaulastaan roikkumaan valoon ja auringonpaisteeseen, mutta monta kotia oli jo tuhattu. Tänne Suomeen oli tultava, ensimmäisten joukossa, ”riistämään” ja kiusaamaan patalaiskaa työmiestä joka ei jaksa edes hakea pitsaansa, vaan saa sen kätevästi soittamalla kotiin tuotuna.

He tekevät kaksin 7 päivää viikossa 12h työpäivää aamusta iltaan, veivätkö he kylmästi jonkun kotimaisen työpaikan vai hyppäsivätkö pakon edessä johonkin suureen tuntemattomaan?

Pakolaisiksi eivät suostuneet vaan opetelivat äidinkiellemme ja oudot tapamme. Maksavat yrityksen vuokran, sähkön, veden, lämmön, vakuutuksen, verot, kaluston ja koneet+laitteet itse.

Yhteiskuntamme ei auta, mutta halua osan vielä tuloista kuten tavalliselta palkansaajaltakin. Missä kohti he sitten ”riistävät” ja ketä? Ketään ei kannata palkkata kulujen takia vaikkei tyhmä peruspuukonheiluttaja suostu tätä uskomaan.

Heillä normaali pitsa maksaa 6 euroa ja runsas metsästäjänleike 10e, onko näissä hinnoissa kenties se hirvittävä ”riisto”? Suinkaan einokset eivät heille tule Allahin lahjana tai Pyhästä Hengestä, vaan nekin on itse haettava ja maksettava. Tätäkään työmies ei jaksaa ymmärtää, kun ei tarvitse.

Paikkakunnallamme on n.10 samankaltaista yritystä jotka myös ulkomaalaisten ylläpitämiä ja hinnatkin samat. Muutama ketjuravintola täällä myös on joissa pitsan hinnat lähes kolmenkertaiset.

Tunnen montakin yrittäjää jotka kaikki allekirjoittavat, että jo alakoulussa matematiikasta ja uskonnosta oltava kymppi-

pi kuten voimistelusta niin jaksaa laskea, uskoa, hypätä ja kumartaa. Verottaja ja ay-liike ne pahimmat peikot jotka kaatavat kaiken kuin dominopalikat jos niikseen tulee. Yrittäjän varauduttava ensimmäinen 3 vuotta olemaan palkatta, kunnes homma alkaa pyöriä tai välttämättä ei koskaan. Palkansaajalle tili on maksettava aina ajoissa tai lorut on luettu ja verottaja haluaa ennakkoveron omista tuloista heti, ettei vaan jää osattomaksi ennen konkurssia.

Vaikka maassa onkin kova työttömyys niin silti rehellistä, osavaa ja kunnollista työntekijää on erittäin vaikeaa löytää. Kunnolliset ja ammattitaitoiset osaajat on nypitty aikaa sitten tästä suuresta työtömiä armeijasta, pullamössöduunari ei pysty ilman äitiään edes kahviaan keittämään.

Yrittäjän on maksettava juhlapyhä-, arkipyhä- ja pyhäkorvaukset myös ateistille kuten kaikkiin uskontokuntiin kuuluville. Miksei vielä samantien muslimien, hindujen, budhalaisten yms kaikenkarvaisten uskontokuntien juhlapäivien tuplakorvauksia, tavallisia arkipäiviä ei enää liioin jäisikään! Jos duunari ei kerran usko uskontoihin niin poistattekoon häneltä pyhäntunnitkin, se olisi oikeudenmukaista ja demokraattista, eipä hänen tarvitse maksaa kirkollisveroakaan kuten muut!!

## KOVAT TUNNIT, KOVAT MAKSUT

Kuvitellaan yhteiskunta pyörittämään tätä ko.yritystä, niin saadaan riisto loppumaan. Ensiksi palkkattava 10 henkeä töihin, palkkakulut näille vuodessa n. 420 000e. Kiinteistökulut 60 000e ja vakuutukset + terveydenhuolto 20 000e. Lisäksi verot, sähköt, elintarvike yms juoksevat maksut 150 000e, saattaa olla reilusti jopa alakanttiin. Tilitoimiston menot oli unohtua ja YEL eli oma eläke. Alle 650 000e vuosikuluilla yhteiskunta tai veroparatiisissa viihtyvä yrittäjä ei pyöritä tätä firmaa, miljoonakin saattaa mennä vuodessa, eikä saata sekään riittää.

Kymmenen hengen työpanos viikossa on 10 kpl kahdeksan tunnin työpäivää eli 80h.

Tarve on 12h\*7=84h, joten 4h miinuksella viikossa, kun henkilöstö ei riitä. Kaksi henkeä leipoo ja paistaa koko ajan, yksi kassalla, samalla myy kahvia ja tekee yms pikkuhommia. Neljäs kurja ajaa autolla ympäri kaupunkia, jonkun pitäisi olla pomona ja pohjimmainen kurja siivoaa yöllä päivän sotkut.

Ehkä kelvolle sihteerillekin riittäisi töitä, mutta firman tilat alkavat käydä ahtaaksi. No, iltavuoron töihin tullessa hetken helpottaa, kun aamuvuoro vielä 4h töissä, mutta aina joku sairauslomalla tai lomalla, pekkasilla yms arkipyhävapaalla. Kesällä kolmen kuukauden aikana olisi 3 hlö koko ajan lomalla ja silti yksi kymmenestä jäisi ilman lomaa, näille palkkattava kesätyöntekijät tietty joka lisää kustannuksia. Tällä kokoonpanolla homma ei näe kevättä, vaan sysimustan syksyn.

Laskelmassa voi olla pieniä epätarkkuuksia, mutta sen verran totta ettei yhtä pitseriaa pystytä pyörittämään ilman puolihullua yrittäjää. Tai miksei, kun pit-







salätyn hinnaksi 25e ja kahvikuppi 12e mutta liikkuuko enää asiakkaat muualle kuin karkuun?

Jos kaikki tämä tuottaisi paljon voittoa, niin yhteiskuntamme olisi oivaltanut tämän aikaa sitten ja kaikilla olisi niin mukavaa, nyt vain yrittäjällä tai etenkin sillä.

Jos yhden pitsan tai ruoka-annoksen voitto olisi satumainen 10e, niin vuodessa myytävä 65000 kpl näitä tuotteita joka tekee päivässä 178kpl ja tunnissa n.15kpl. Erotuksen korvaa vuotuinen lottovoitto, perintö yms onnenpotku joilla yrittäjät elävät. Luvut vielä alakanttiin joten pitsa-uunin saranat saisi vaihtaa kerran kuussa eikä välttämättä pitsakaan ehtisi kypsyä. Kuka osaa niin voi laskea voiton 6e annokselle, viisas työtön ei edes sitä edes yritä sillä tietää sen olevan raskasta.

Edes kaikkietävä Marx ei olisi pystynyt vääntämään 6e jauholätystä kympin voittoa pikkutoveripirujensa kanssa, mutta yrittäjän on se jotenkin taiottava.

#### DEMOKRATIAN KUKKANEN, PERUSTUSLAIN 6.PYKÄLÄ

Yhdenvertaisuuslaki, eli 6.pykälä: ”Ketään ei saa ilman hyväksyttävää syytä asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielenpiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella”.

Kuitenkin heti kättelyssä lainsäätäjät unohti naiset palkkauksen takia (ei tosin VR:llä) ja samaan syssyyn vai eikö ”muun henkilöön liittyvä syy” koske yrittäjää ja anna hänelle samoja oikeuksia ”normaalin” ihmisen kanssa? Vapaita, lomina, työterveyttä yms.muuta etuja yrittäjällä ei ole kuten muilla eli oma mokasi jos annat samalla muillekin töitä, kun itsesi työllistät.

Eläinsuojelulakikin meillä on, mutta siinäkin yrittäjälle jää luu käteen koiran kanssa. Ainoastaan viikatemies kyläillessä yrittäjä on viimein henkensä heitettyään tasa-arvoinen, häntäkään ei saa

jättää kuopan reunalle tai kompostoida, jonkun on vaan maksettava sekin riemu kun toinen saa vihdoinkin levätä!

Jos yhteiskunta olisikin oikeudenmukainen ja demokraattinen niin palkkaa maksettaisiin vain tehdyistä töistä ja tunneista, pyhäisät tietysti kuuluisivat muille paitsi ateisteille. Lomarahat poistettaisiin kuten vanhempain päivärahat ja ilmainen työterveyshuolto. Näin se vain menee monessa turistikohteessa joissa henkilökunta elää pelkillä tipeillä joita nuuka suomalaisturisti ei raski kuppiin jättää... Tautot omalla ajalla eikä mistään ”saavutetuista eduista” edes uneksittaisi, ainoa saavutettu etu on oma työpaikka, kun liian monella sitä ei ole.

Yrittäjälläkin niukasti näitä etuja, ko. yrittäjäpari tekee kaiken tämän kaksin 12h päivässä ja 7 kertaa viikossa. Isäntä suhaa autolla viemässä tuotteita ja käy tukussa, rva hoitaa ruokapuolen, asiakaspalvelun ja jaksaa vielä hymyillä. Vapaita ja lomina ei ole koskaan, mutta kateellisia jotka eivät voi sietää ”ulkomaalaisia riistäjiä”. Onneksi heitä on hyvin vähän ja tämä aviopari otettu hyvin vastaan, jokainen ymmärtää, että tilaukset välillä kestää hetkellisten ruuhkan takia. Lisäksi heillä kolme alle 10v poikalasta jotka osaavat tervehtiä. Tulevia veronmaksajia, käsiä ja jalkoja joita tämä maa tarvitsee. Kannattaa aina muistaa 6e:n pitsan ääressä, että kuinka karvasta sekin olisi jossain vierassa maassa jossa työmiehellä ei olisi mitään etuja. Maassa missä et ymmärrä puheesta sanaakaan, maassa missä sinua katseltaisiin alta kulmien ja pidettäisiin vain hyväosaisena ”riistäjänä” joka on

ansainnut vain syrjintää ja väkivaltaa.

Ainahan se palkansaajaa ketuttaa porvarihallituksen nipistykset, mutta kuitenkin meillä asiat ovat vielä hyvin. Paljon on itseäänselvyyksiä joita emme ymmärrä kunnes ne viedään pois. Yrittäminen on vapaa-ajasta luopumista ja ahkeruus/rikastuminen kuin rikollista joista ollaan kateellisia. Ainoat riistäjät ovat nämä vanhushoivayhtiöt jotka jättävät hoivaamatta ja nauttivat Nordean ja Danskebankin avulla verorahojensa piilottamisesta veroparatiiseihin.

Moni on tietämättään riistäjä, sillä aina aasialaisia tuotteita ostaessasi muista, ettei heillä ole etuja ja ketään niitä valvomassa. Pikkulapset väsäävät tuotteita nälkäpalkalla kellon ympäri ja uusia kiusattavia tulossa tuhansia ellei homma miellytä. Meillä saa näitä piraattituotteita sikahallalla emmekä suinkaan ajattele kuin itseämme, pikku työläistoveri jää jalkoihin tässä kujanjuoksussa.

#### KULLAN VUOLENTAA

Yrittäjien keskiansiot ovat Suomessa 2000e bruttona kuukaudessa henkeä kohden, he ovat tämän valtion selkäranka ja osaltaan työllistäjiä. He hakevat sitä kulta-aarretta sateenkaaren päästä josta usein löytyykin vain maksamattomia veroja ja laskuja. Kuitenkin onnea myös työmiehelle joka toki on palkkansa tai eläkkeensä ansainnut.

Palkansaaja auttaa aina kaveriaan joka joutunut merihätään ja kiirehtii apuun, niin pitääkin.

Yrittäjä kiirehtii myös, mutta todistajien puutteessa mätkäyttää yrittäjäkaveriaan melalla päähän ja seuraavaksi alle vesirajaan tämän veneeseen reiän. Raakaa realismia, mutta yrittäjällä ei ole ystäviä vaan sudensilmäisiä petoja jotka tekevät sinulle saman silmäkääntötempun. Milään alalla ei pärjää hentomielinen humaani ihmisystävä, kilpailu on raakaa ja painajaista keskellä päivää.

VR:n eli valtion omaisuuden jako yrittäjille olisi sairasta poliittista peliä, joka kohtelisi kaltoin rekka- ja linja-autoliikennettä, heillekin olisi saatava kalustopankki josta maksaisivat vain käytöstä eikä muusta. Bernerin älynväläys kuin

taksiuudistuskin joka tulikin kalliimmaksi, mutta rva pissitti omiaan oikein kunnolla. Poliitikoilla 6.pykälä toimii mainiosti, heidän masinoimiensa uudistusten sakatessa he eivät itse ole siitä koskaan vastuussa, vaikka asia veisi leivän monen suusta ja vaivaa yhteiskuntaa vuosikymmenet. Valitun merkki otsassa antaa paratiisiinkin avaimet ja takaa muhkeat eläkkeet!

Matkustajaliikenne on pidettävä yhteiskunnalla, koska se sen parhaiten hoitaa. Englannissa ja Ruotsissa täräytettiin kantonon jo oikein kunnolla, meillä 700 miljoona euroa lypsävä lehmä kuristetaan hengiltä omaan häntäänsä.

Muissa asioissa yhteiskunta voisi luopuakin afääreistään yrittäjien hyväksi, kuten passiasiat yms. lupa-asiat joita valtio ei pysty pikkupaikkakunnilla itse hoi-

tamaan.

Ajatukset eivät ole omia vaan väsyneitten yrittäjien joten vastinetta en tarinaan tarvitse. Paitsi sitten kun joku on kokeillut muutaman vuoden siinä kehnosti luistavassa kelkassa, johon nämä tuttavani aikoinaan hyppäsivät olosuhteitten pakosta ilman ajatustakaan riistosta.

Suomi on yhä maailman paras maa asua ja tehdä työtä, vaikka se ei aina maistu mutta ei sen tarvitsekaan. Työntekoa on vaan siedettävä vailla riemua, mutta se takaa jatkuvuuden vaikkei siellä viihtyisikään. Annetaan arvo myös näille pienyrittäjille jotka ilman etuja ajavat itsensä loppuun, niillekin jotka ovat tulleet tänne kylmään pimeyteen vailla ystäviä.

Olkaamme toisillemme ihmisiä!





Raidepuolue.fi on sivusto suomalaisesta, kansainvälisestä – ja jopa tulevaisuuden – raideliikenteestä.

Raidepuolue tarjoaa kaikille raideliikenteestä kiinnostuneille oikeaa sekä ajantasaista tietoa helposti selattavassa ja jaettavassa muodossa.

Raidepuolueesta vastaavat Raideammattilaiset JHL ja Rautatiealan Unioni RAU. Meidän tavoitteemme on turvata suomalaisen raideliikenteen tulevaisuus.

[www.raidepuolue.fi](http://www.raidepuolue.fi)  
[www.facebook.com/raidepuolue.fi](https://www.facebook.com/raidepuolue.fi)

RISTIKKO 4 / 2019 RATKAISU

OTOT VAKIOT  
 PORARI AHTI  
 AMER IRTAIN  
 SIGHTSEEING  
 VEKARAT AARIT L A  
 ALAS KEINUA ULLAT  
 ISTUVA POSTI AAPA  
 NAUTINNAT TIMO E  
 O J TAIN KIKATTA A  
 ASUVA NAPA KAARTO  
 VENEALA UIVAT U R  
 AVAILU ERJA ALLIT  
 E KIERTOAJELULLA  
 URHO NOET ATOPIAT  
 KIIITOTIE VANUA R  
 K E BOSNIA ISUKIT  
 ONTTO KILAUS SATU  
 Ö RESU ONNET S L  
 KYSE MASI ETUVALO  
 AREENA YSIT PARIS  
 NIIN REKI ODELMAT  
 ANSIOT ENIN TAITE

**Rautatiealan unionin jäsenlehti**  
 1 / 2020

**Julkaisija**  
 Rautatiealan Unioni RAU ry  
 John Stenbergin ranta 6  
 00530 Helsinki  
[www.raury.fi](http://www.raury.fi)

**Päätoimittaja**  
 Pekko Oksanen

**Ulkoasu ja taitto**  
 Juha Vähälummukka

**Kannen kuva**  
 Pekko Oksanen

**Painopaikka**  
 Forssa Print

**Painosmäärä** 5000 kpl

**RAU-lehti 2 / 2020 ilmestyy** kesäkuussa 2020.

ISSN 2490-1652 (painettu)  
 ISSN 2669-946X (verkkojulkaisu)

RISTIKKO 1 / 2020

Palauta ratkottu ristikko 30.3.2020 mennessä joko skannattuna tai kuvana osoitteeseen rau@raury.fi tai postitse RAU ry, John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki. Liitä mukaan aina yhteystietosi (nimi, osoite ja puhelinnumero). Arvomme ristikon palauttaneiden kesken RAU:n repun. Ristikon 4/2019 arvontaan osallistui 42 jäsentä ja kannatusjäsentä. RAU:n repun voitti Liisa Simola Turusta. Onnea voittajalle!

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**

**VEDEHERRAN NIMISIÄ**

**PUUHAA RIITTÄÄ!**  
 EI PERÄTILAA

**HELPPONAKKI**

**NAKUPELLENÄ**

**LAATIKOITA**

**APARAATTI**

**TEE, KIITOS!**

**VOI KAUPPOJA**

**TUKIKÖYSI**

**NAINEN, B EDESSÄ VALTIO**

**LUMESTA KYHÄTTYJÄ**  
 PÄÄLLE SOINTU  
**OIKEA**

**PÖRSISSÄ KIHARA**

**MIES KUIN KOPTERI**  
 OTTELU  
**KIERTEIN**

**ÄYRIÄINEN**  
 OLETAMUS-VARSI-RAHASTO

**KOVA ILMAN-SUUNTA +T**

**OSU-VUUS SELKIÄ**

**RUSAHTAA**  
 SORKKA-ELÄIN

**EINO USEIN TUUILLE**  
 VIITTA

**VOI ASIAA MCCOY**

**KONKARI HYVÄ SYÖTTÖ**

**"ARVOINEN" OPEL-MALLI**

**JO-RIINISKÄ-NESSA**

**LÄHISUKUA**  
 ENNEN TALVEA MUKAVA

**KESKUS**

**PAALLE KASVATAJIA**

**SYVÄNTEITÄ VIMMA**  
 ASE-PALVELUKSESTA

**SAILYTYKSEEN**  
 SÄILYTYKSEEN

**ALZHEIMER**</



**Rautatiealan Unioni RAU ry**  
John Stenbergin ranta 6  
00530 Helsinki  
[www.raury.fi](http://www.raury.fi)

**Puheenjohtaja**  
Tero Palomäki  
09 5760 3701  
[tero.palomaki@raury.fi](mailto:tero.palomaki@raury.fi)  
044 737 9797

**Neuvottelupäällikkö**  
Seppo Juselius  
0400 737 832  
[seppo.juselius@raury.fi](mailto:seppo.juselius@raury.fi)

**Viestintäpäällikkö**  
Pekko Oksanen  
044 276 4321  
[pekko.oksanen@raury.fi](mailto:pekko.oksanen@raury.fi)

**Taluspäällikkö**  
Marko Koskela  
040 156 0092  
[marko.koskela@raury.fi](mailto:marko.koskela@raury.fi)

**Lakimies**  
Maria Säteri  
perhevapaalla