

SITO TÄNÄÄN

SITO -YHTIÖIDEN TIEDOTUSLEHTI

Numero 22, joulukuu 2003

Suunnittele hyvin, säästät rahaa

Ratahallintokeskus hallinnoi Suomen rataverkkoa ratoineen, laitteineen, maa-alueineen ja rakennuksineen – tasearvoltaan kerrassaan 2589 miljoonan euron omaisuutta. Siihen kuuluu lähes 9000 kilometriä rataa, yli 2600 rakennusta, siltoja ja tunneleita, mutta myös 4000 tasoristeystä, joista suurin osa pääradoilla.

► Rautateiden renessansista puhutaan nyt, samoin kuin 30 vuotta sitten, sanoo Ratahallintokeskuksen investointijohtaja **Kari Ruohonen**. Jälleen on ratarakenteiden uusimisen aika. Mutta nyt ymmärretään entistä paremmin, että investoinnit ovat sijoituksia tulevaisuuteen, eivät kuluja.

Jos päätöksiä olisi tehty nykyisen tietämyksen pohjalta, olisi esimerkiksi Helsingin-Turun oikorata, Elsa, ehdottomasti rakennettu. Voi vain kuvitella, millainen olisi sen myötä ollut Turun, Salon ja Lohjan alueen kehitys nykyiseen verrattuna!

Ympäristöajattelu vaikuttaa voimakkaasti toimiimme ja antaa niille laajaa hyväksyttävyyttä. Vastaamme siihen mm. sähköistämällä parhaillaan Pohjois-Suomen rataverkkoa. Siinä yhteydessä radat ja ratapihat uudistetaan.

Turvallisuus on toinen tärkeä toiminnan lähtökohta. Koko henkilöliikenne ja valtaosa tavaraliikenteestä kulkee vuoden 2005 lopulla radoilla, joiden turvallisuuden takaa automaattinen kulunvalvonta. Tasoristeykset ovat yhä ongelma – ennen muuta suomalaisten tienkäyttäjien



Ratahallintokeskuksen investointijohtaja Kari Ruohonen

uhmapäisyys, jonka seurauksena onnettomuusluvut ovat selvästi korkeammat kuin muualla Euroopassa.

Miten "kone" toimii?

Investointijohtaja Ruohonen tuli toimeensa kaksi vuotta sitten JP-Transplan -yhtiön varatoimitusjohtajan tehtävistä. Hänen lajinsa on geotekniikka. Työ Ratahallintokeskuksessa on avartanut ja rikastanut kokeneen konsultin näkemystä. Yhteiskunnan monimuotoisten tarpeiden huomioonottamisen lisäksi on ollut tärkeää

oppia liikenteen kokonaisuuden hallintaa – miten "kone" toimii.

Käytännössä tämä merkitsee esimerkiksi sitä, että uudella, innovatiivisella liikennejärjestelyllä saadaan sama hyöty kuin rataoikaisusta, josta näin voidaan luopua. Vastaavasti tarkoin mietitty ratahanke jakaa hyötyjä monille tahoille. Tästä on erinomainen esimerkki Keravan – Lahden oikorata. Se luo uusia edellytyksiä koko Itä-Suomen liikenteelle, mutta samalla vapauttaa pääradan kapasiteettia. Vielä kolmanneksi se avaa uuden käytävän pääkaupunki-

seudun kasvupaineen tasaamiseksi. – Suunnittele hyvin, säästät rahaa, kiteyttää johtaja Ruohonen.

Tätä kokonaisuuden näkemistä ja sen myötä rohkeaa innovatiivisuutta hän odottaa konsulteilta, niin tyytyväisiä kuin konsulttien palveluksiin yleisesti voidaankin olla.

EU ja kilpailu tulevat

Euroopan Unioni tuo lähivuosina oman mausteensa rautatiepolitiikkaamme. Perusteilla on erityinen rautatievirasto, jonka tehtävä on lisätä yhteentoimivuutta rautatietaitosten välillä.

Se toimii myös turvallisuusviranomaisena ja luo laatukriteereitä sekä rataverkolle että kalustolle. Yhteentoimivuus koskee mm. turvalaitteita ja sähköistystä, jotta operaattorit – rautatieyhtiöt – voivat kehittää niiden mukaisesti omia toimintojaan. Euroopan valtavrasta poikkeava raidelevytemme on yhteentoimivuudelle erityinen haaste.

Suomen tavaraliikenne avautuu kilpailulle v. 2008, mutta mahdollisesti jo 2006. Vielä on vaikea ennustaa, mitä kilpailun vapautuminen merkitsee Suomelle. Ratahallintokeskuksen vastuulla on yhteensopivuuden varmistaminen ja mm. liikenteen ohjauksen järjestäminen. On myös varauduttava priorisointiin, jos kapasiteetti-ongelmia ilmenee, pohtii johtaja Ruohonen.

Oma VR-yhtiömme on vahva, mutta on hyvä muistaa, että Ruotsissa kilpailevia rautatieyhtiöitä on useita ja mm. Saksassa parisataa! Voi olla, että tässä suhteessa lähenemme rautateittemme ensimmäisiä vuosikymmeniä, jolloin yksityiset sijoittajat ja rautatieyhtiöt loivat pohjan nykyiselle kiskoliikenteelle. ■

Haastattelu: Eero Tuurna

SITO

SITO TÄNÄÄN

Sito-yhtiöiden tiedotuslehti
Numero 22
Joulukuu 2003

Suunnittele hyvin,
säästät rahaa
*Investointijohtaja Kari
Ruohosen haastattelu*

Sitkeys palkitaan
Porvoossa:
Uuden ajan upea silta
kulttuurimaisemaan
*Kunnallistekniikan
pääliikö
Leila Puumalaisen
haastattelu*

Kuvia Siton kesäjuhlista

Matti Nikupeteri
Uusia käyttösovelluksia
Centroidin internet-
kartastoille

Ulla-Kirsti Juntila
Keskustojen kehittä-
minen – jatkuva
prosessi

Tiina Kähö
Ympäristötieto hallin-
taan – Merenkulkulai-
tokselle rakennetaan
ympäristöjärjestelmää

Uutisia
Sito-konsulttien
organisaatiouudistus

Nimityksiä

*Päätoimittaja Erkki Jännes
Toimittaja Marita Laatikainen
Pohjantie 12 A, 02100 Espoo
Puhelin (09) 476 111
Faksi (09) 47 611 511
www.sito.fi
etunimi.sukunimi@sito.fi
Lehtemme on luettavissa
kotisivuiltamme www.sito.fi*



Porvoon ydinkeskustaan, herkkään kansallismaisemaan rakennettava Aleksanterinkadun silta on suunniteltu mahdollisimman kevytrakenteiseksi ja maisemaan sopivaksi.



Leila Puumalainen

Aleksanterinkadun silta

Jännitetty betoninen jatkuva laattasilta

Jännimitat 33 + 44 + 34 = 112 m

Hyötyleveys 20,7 m

Pääsillan alittavat laiturisillat (2 kpl)

- teräsbetoninen jatkuva laattasilta
- jännimitat 5,8+5 x 6,5 + 5,8 m = 44,1 m
- hyötyleveys 4,5 m

Massamääriä:

- Pääsillan kansirakenne:
- betoni K50 2400 m³
 - betoniteräs 149 000 kg
 - jänneteräs 72 000 kg

Teräsbetonipaalutusta
yhteensä n. 8600 m

Teräspalkkipaalutusta n. 650 m

Graniittiverhoilua n. 1000 m²

Valaisimia n. 150 kpl

Urakkahinta n. 6,5 M€



Aleksanterinkadun sillan peruskivi
muurattiin 1.10.2003.
Tilaisuuteen osallistuivat Sitosta
toimitusjohtaja Erkki Jännes ja
osastopääliikö Pekka Mantere.



Sillan arkkitehtisuunnittelusta vastaava arkkitehti Mikko Kaira toteaa siltakannen raudoitustyön edistyvän hyvää vauhtia.

Sitkeys palkitaan Porvoossa:

Uuden ajan upea silta kulttuurimaisemaan

Porvoo on 30 vuoden kamppailun tuloksena saamassa uuden uljaan maamerkin, Porvoonjoen ylittävän Aleksanterinkadun sillan. Ainutlaatuinen silta, joka nähtävyytenä asettuu vanhan Porvoon punamulta-aittojen, tuomiokirkon ja J. L. Runebergin talon rinnalle, on merkkitapaus myös historialtaan: lukemattomien valitusten, viivytysten ja selvittelyjen kohde.

► “On kuin pitkältä maratonilta saapuisi voittajana maaliin – raahautumalla, mutta voittajana kuitenkin, sanoo projektista lähes kolmen vuosikymmenen ajan vastannut Porvoon kunnallistekniikan päällikkö **Leila Puumalainen**.

Siltaa tarvitaan, ei liikennettä

Porvoonjoen ylittää kaksi siltaa: vuonna 1958 valmistunut Mannerheiminkadun silta, joka halkoo keskeltä Porvoon kaupungin, sekä vanhan kaupungin puolella v. 1858

rakennettu siltavanhus. Kasvaneita liikennetarpeita ja kaupungin laajenemisyrittämiä eivät nämä sillat enää mitenkään kyenneet täyttämään.

“Kaikki olivat samaa mieltä siitä, että uusi silta tarvitaan, mutta samalla vastustettiin sen mukanaan tuomia liikennehaittoja, kiteyttää Siton rakenneosaston osastopäällikkö **Pekka Mantere**, joka on vastannut uuden sillan suunnittelusta ja mitoituksesta.

Sito mukaan kuvaan

Hanke pantiin alulle jo 1970-luvulla. Perussuunnitelma oli valmis 1978, jonka jälkeen alkoi kansalaistoiminta – hankkeen jarrutus. Päätäjiin vaikutettiin mm. kansalaisadressilla, johon nimiä oli kerätty – naapurikuntia myöten – yli 5000! Monien vaiheiden, kansalaistapaamisten, lähetystöjen, ja kaikkien mahdollisten sijoitusvaihtoehtojen selvittelyjen jälkeen järjestettiin v. 1991 siltakilpailu. Tehtävän jatkokehittelyyn yhteydessä suunnitteluvastuu siirtyi Sitolle. Projektin arkkitehdiksi tuli **Mikko Kaira**.

1990-luvun puoliväliin tultaessa projekti oli jo pitkällä. Varsinkin siltasuunnitelmasta tehty pienoismalli vakuutti Porvoon päättäjät: me haluamme juuri tällaisen sillan. Mutta tarjouskilpailun

ratkaisuvaiheessa valtuustokäsittelyssä, kuntaliitoksen johdosta hanke jälleen pysähtyi.

“Ilman Leila Puumalaisen sitkeyttä tämä hanke olisi tuskin lainkaan toteutunut, arvioi osastopäällikkö Mantere. Niin moneen kertaan projekti haudattiin – mutta aina uudestaan tuli Leilan soitto: kaivakaapa mapit taas esille!

Silta yhdistää vanhaa ja uutta

Sillasta on tulossa nähtävyyksiä porvoolaisille ja Porvoon kävijöille. Kokonaan valkoinen silta kaartuu joen yli. Sillan leveyden on määrännyt Aleksanterinkadun leveys, 21 metriä. Kadun varrella kasvat puut ovat antaneet puolestaan mitat kevyen liikenteen avarille tiloille. Sillan valaisinpylväät jatkavat kadun puurivistöä. Näin silta sopeutuu ympäristöönsä, komeaan jokimaisemaan ja yhdistää luontevasti vanhan puukaupunginosan joen vastarannalla olevan uuteen Länsirannan puukaupunginosaan.

“Yhdistää, mutta ei riitele”, sanoo Leila Puumalainen.

“Torilla” ja laiturilla

Jalankulun väljyyteen ja viihtyisyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Tuloksena on ainutlaatuinen, torimainen siltaympäristö

tyylikkään valaisiminen ja penkkeineen, joilla istuen voi ihailla jokimaisemaa. Tiemäinen silta ei ole lainkaan, “autostradasta” puhumattakaan. Sillan alittava kevyenliikenteen väylä on sekin ratkaisuna ainutlaatuinen. Ollaan laiturilla veden päällä häiritsemättä herkkää jokinäkymää.

Kun Porvooseen rakennetaan siltoja vuosikymmenien välein, hankkeeseen kannattaa jotain satsatakin, lohkaisee Leila Puumalainen. Ensi syksynä, lokakuun lopussa liikenteelle avautuva silta onkin osa Suomen toiseksi vanhimman kaupungin uutta profiilia.

“Demokratia on hidastanut työtä, mutta taannut sen, että kaikki vaihtoehdot on huolella selvitetty. Monenlaista on koettu, mutta aina uudelleen on “noustu tuhasta”, sanoo projektin sitkeä vetäjä. Jos matkan varrella onkin vaikeuksia koettu, on voimavarana ollut kitkaton yhteistyö arkkitehtien ja suunnittelijoiden kanssa. Sillä on ollut suuri merkitys tällä maratonilla. ■

Eero Tuurna



*Sito kesäjuhlat
vietettiin tänä vuonna
Tervasaaren aitassa
vaihtelevassa elokuun
säässä: aluksi paistoi
aurinko ja lopuksi
satoi kaatamalla.*



Uusia käyttösovelluksia Centroidin internet-kartastoille

Internetissä toimivat karttajärjestelmät tarjoavat aivan uudenlaisia mahdollisuuksia tiedon hallintaan. Uusimpia toteutuksia ovat olleet Tuusulan karttapohjainen liikenneturvallisuuskysely sekä Kairossa järjestettävän kansainvälisen kongressin opastus.

► Projektit perustuvat avoimeen Java Applet -teknologiaan. Käyttäjälle riittää liittymäksi normaali selainohjelmisto. Ratkaisu on tehokas ja nopea ja se soveltuu suurille käyttäjämäärille. Tähän Centroidissa kehitettyyn tekniikkaan perustuvia internetkarttapalveluja on toimitettu Suomessa yhteensä yli 80 asiakkaalle: kaupungeille, seutukunnille ja muille julkishallinnon asiakkaalle. Esimerkkejä toimituksistamme löytyy osoitteesta <http://demo.centroid.fi/>.

Koululaisille helppokäyttöinen karttaliittymä

Centroid Oy on toimittanut ensimmäisen internetissä toimivan, karttapohjaisen tiedonkeräysjärjestelmän Tuusulan kunnalle. Kyselyllä kerätään tietoa kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmaa varten. Kysely palvelee samalla liikennekasvatusta osana ympäristö- ja luonnontieteiden opetusta.

Tuusulan koululaiset vastasivat kyselyyn opettajan ohjauksessa. Sovelluksen avulla he syöttivät kartalle koulureittinsä sekä vaaralliseksi kokemansa kohteet. Tiedot kerätään tietokantaan, josta niitä voidaan käyttää niitä erilaisten karttapohjaisten analyysien tekemiseen. Tulokset voidaan julkaista teemakarttoina samassa karttapalvelussa. Vuosittain toistettavalla kyselyllä voidaan seurata liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteiden vaikutuksia.



Matti Nikupeteri
insinööri
GIS-konsultti
Vapaa-aika kuluu
pääasiassa Media-
tekniikan opintojen
parissa.

Tuomalan koulun opettajan **Ari Turusen** mukaan karttapalautteen tekeminen sopii hyvin jo 9-10 vuotiaiden lasten opetukseen. Haasteena on ollut ylityöllistettyjen opettajien valmiudet uusien toimintamallien käyttöönotossa. Tuusulan kunnaninsinööri **Antti Kalliomäki** kertoi, että uudesta palvelusta on tiedotettu laajasti koulujen rehtoreille syksyn aikana, mutta useissa kouluissa tietojen tal-

lentaminen on vielä kesken.

Kunnan muutkin toimialat, kuten kaavoitus, suunnittelu ja kunnossapito voivat kerätä tietoa karttasta apuna käyttäen. Sen avulla voidaan hakea pistemäisiä, viivamaisia tai aluemaisia kohteita. Sito-yhtiöiden monipuolinen asiantuntemus on käytettävissä kyselyjen tekemisessä ja analysoinnissa.

Kairon opaskartta internetissä

ENTER 2004 on 11:s kansainvälinen matkailun teknologiaan ja sähköiseen liiketoimintaan keskittyvä kongressi, joka järjestetään 26-28. tammikuuta 2004 Kairossa. Centroid toteutti kongressin internetissä toimivan opaskartaston, jossa on esitetty lentokentän, hotellien, kongressikeskuksen ja tärkeimpien nähtävyyksien sijainnit. Kartta-aineiston on toimittanut Egyptin ympäristö- ja kaukokartoituskeskus. Karttasto on linkitetty ENTER 2004 pääsivun kautta osoitteesta <http://www.ifitt.org/enter>.

Centroid karttastoja voidaan käyttää Kairon esimerkin tapaan erilaisten tapahtumien opastukseen joko perustamalla uusi karttapalvelu tai hyödyntämällä olemassa olevaa palvelua. ■



Oppilaat piirtävät kartalle koulureittinsä, kulkutapansa ja reitin varrella olevat vaaralliset kohteet

Järjestelmän pääkäyttäjä voi ladata tiedot edelleen käytettäväksi. Oppilaskohtaisia reittejä ja vaaranpaikkoja voidaan selata koulun ja luokan mukaan tai karttarajauksella



Ulla-Kirsti Junttila
taiteen lisensiaatti
konsultti
ympäristön ja
ympäristötuotteiden
suunnittelu
Harrastaa puutarhan-
hoitoa ja lukemista.

Kaupunkien parannushankkeet käynnistyivät Euroopassa 1960-luvulla. Silloin kävelykadut nähtiin keinona pelastaa kaupunkien keskustat, jotka liikenteen kasvun seurauksena olivat muuttuneet kaoottisiksi. Kävelykatujen ja laajojen kävelykeskustojen avulla pyrittiin lisäämään keskusta-alueiden vetovoimaisuutta. Keskustojen monikäyttöä ja viihtyisyyttä pyrittiin parantamaan varaamalla ajoneuvoliikenteeltä vapautunut tila ennen muuta vapaa-ajan- ja virkistyskäyttöön.

► Pohjoismaiden vanhimmat kävelykeskustat ovat jo kokeneet useampia saneerausvaiheita. Kööpenhaminan kävelykatu Strøget rakennettiin aivan ensimmäisten joukossa 1960-luvun alussa. Strøgetin ympäristön konttorisoituminen ja kadun ilmeen muuttumiseneksikauppojen ja halpojen vaatekauppojen leimaamaksi sai suunnittelijat 1980-luvulla huomamaan, että toimiva kävelykeskusta vaatii jatkuvaa valppautta. Kööpenhaminassa ryhdyttiinkin kävelykeskustan laajentamisen yhteydessä ohjaamaan alueen



Maanalainen pysäköinti vapauttaa Kotkan torin autoista. Tuleva kävelykatu liittyy torin ja kauppakeskuskorttelin uudelleenlaiseksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

Keskustojen kehittäminen – jatkuva prosessi

toiminnallista kehitystä keskustan vetovoimaisuuden ja elävyyden, erityisesti asuntojen säilyttämiseksi. Myös rakennetun ympäristön laatua kohennettiin johdonmukaisesti mm. muuttamalla vanhoja betonipäällysteitä korkeatasoisiksi luonnonkivipäällysteiksi.

Suomessa tehtiin ensimmäiset päätökset kävelykaduista jo 1960-luvulla, mutta kehitys on ollut paljon hitaampaa kuin muissa Pohjoismaissa. Keskustojen kehittäminen käynnistyi meillä varsinaisesti vasta 1990-luvulla. Monissa suomalaisissa kaupungeissa eletään vielä kävelykeskustojen ensimmäistä vaihetta, mutta edessä on väistämättä sama prosessi kuin muuallakin maailmassa. Toteutetut kävelyalueet ovat osoittaneet, että kauniit kiveykset eivät takaa toimivaa kävelykatua. Kadun fyysisen rakenteen muuttaminen jalankulkijalle sopivaksi mahdollistaa toiminnalliset muutokset, mutta ne käynnistävät myös uudentyyppisen kaupunkielämän, jonka tarpeita suunnittelijan on usein mahdotonta ennakoita.

Kävelykeskusta voi myös olla erilainen, siitä Esplanadi Helsingissä on hyvä esimerkki. Puiston saneeraus ja Pohjoisesplanadin jalkakäytävän levennys ovat luoneet Esplanadista viehättävän jalankulkualueen, joka tarjoaa paljon monipuolisempia virkistysmahdollisuuksia kuin perinteiset

kaupalliset kävelykadut. Suunnittelijoiden pöydillä ei olisi voitu ennakoida sellaista kaupunkielämää, joka on spontaanisti syntynyt Esplanadilla sen saneerauksen jälkeen. Mutta Esplanadi toimii, kaupunkilaiset ovat ottaneet sen omakseen. Usein käy huomommin ja siksi on tärkeää seurata jatkuvasti keskustaluojien kehitystä ja pyrkiä tarvittaessa vaikuttamaan siihen.

Tiedon ja kokemuksen lisääntyminen ja asenteiden pehmeneminen jyrkästä ajoneuvoliikenteen ja jalankulun vastakkainasettelusta on vapauttanut suunnittelun etsimään uusia toiminnallisia ratkaisuja. Esimerkiksi levennetty jalkakäytävä ja ajoneuvoliikenteen

osittainen rajoittaminen voi tuottaa toimivia jalankulkualueita, jos jalankulkijan turvallisuus on muutoin huomioitu suunnittelussa. Hyviä esimerkkejä ovat Helsingin ja Lahden Aleksanterinkadut. Suunnittelijoiden kyky seurata kaupunkielämän kehitystä ja rohkeus etsiä erilaisia toiminnallisia ratkaisuja kunkin paikkakunnan omista lähtökohdista, tuottaa myös erilaisia fyysisen ympäristön ratkaisuja. Ne voivat lisätä kaupunkikeskustojen omaleimaisuutta ja kiinnostavuutta. ■

Ulla-Kirsti Junttila



Kampintori, Helsinki

Ympäristötieto hallintaan – Merenkulku- laitokselle rakennetaan ympäristöjärjestelmää

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi laitostensa ympäristöjärjestelmät ja ympäristöasioiden hallinnan vuoden 2004 aikana. Ministeriön tulosohjaus ja ympäristöjärjestelmien arviointi asettaa haasteita eri laitosten, myös Merenkululaitoksen ympäristöasioiden kehittämiseksi.



Tiina Kähö
*Ins. AMK,
ryhmäpäällikkö
ympäristöselvitykset*

► Merenkululaitoksessa ympäristöjärjestelmän kehittäminen jakautuu kahteen osaan. Ensimmäisessä vaiheessa keväällä 2003 tunnistettiin laitoksen merkittävimmät ympäristönäkökohdat sekä laadittiin ympäristöpolitiikka. Se hyväksyttiin elokuussa. Syksyllä käynnistyi järjestelmätöiden toinen vaihe, jossa laaditaan konkreettinen ympäristöohjelma erikseen kullekin Merenkululaitoksen toiminnolle. Tämän avulla ympäristöjärjestelmä voidaan toteuttaa yhtenäisesti Merenkululaitoksen

kaikissa yksiköissä. Ohjelman on määrä valmistua keväällä 2004.

Merenkululaitoksen perustehtävä on huolehtia merenkulun sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Turvallisuustavoitteeseen kuuluu luontevasti myös ympäristöriskien vähentäminen ja ympäristönsuojelun edistäminen. Merenkululaitoksen edistyksellinen tekniikka parantaa meriturvallisuutta. Suu-

rimmat ympäristöriskit liittyvätkin Merenkululaitoksen ulkopuoliseen toimintaan. Tuoreessa muistissa on mm. viimetalvinen kohu yksirunkoisten tankkereiden liikkumisesta umpeen jäätyneellä Suomenlahdella riskeistä.

Laitoksen oman toiminnan merkittävimpiä ympäristövaikutuksia ovat päästöt ilmaan ja veteen sekä energiankulutus ja ongelmajätteet. Merenkulupiireissä ympäristöasiat ovat konkreettisia ja arkipäiväisiä. Esimerkkinä on ongelmajätteiden käsittely: paristoja ja akkuja kuluu jatkuvasti. Määrät ovat pieniä, mutta päivittäisen käsittelyn vaikutukset kertautuvat ja voivat muodostua huomattaviksi. Ympäristövaikutuksia liittyy sekä maalla liikkuviin kulkuneuvoihin että vesillä liikkuvaan kalustoon, jotka kuluttavat polttoainetta ja aiheuttavat päästöjä. Olennaista on kaluston ikä ja kunto. Uusi kalusto on teknikaltaan ympäristöystävällisempää kuin vanha.

Ympäristöteot lähtevät tiedoista, taidoista ja asenteista. Henkilöstön ympäristötietoisuus onkin ratkaisevan tärkeää ympäristöasioiden hoidossa. Merenkululaitoksen henkilöstö on

erittäin ympäristötietoista, mikä todettiin viime keväänä tehdyssä ympäristökatselmuksessa. Nyt laadittava järjestelmä tehdään tiiviissä yhteistyössä henkilöstön kanssa. Menetelmänä käytetään keskusteluseminaareja ja haastattelutilaisuuksia.

Merenkululaitoksen toiminnot eroavat toisistaan huomattavasti, joten erilaiset ympäristönäkökohdat sekä vaikutusten luonne painottuvat myös eri tavoin. Laitoksella on useita erilaisia rooleja: viranomaisena, tilaajana ja tuottajana. Suoria ympäristövaikutuksia syntyy selvemmin väylänpidosta, merikartoituksesta, talvimerenkulusta sekä meriliikenteen ohjauksesta.

Merenkululaitoksen uusi organisaatio astuu voimaan vuoden 2004 alusta. Omiksi liikelaitoksiksi eriytyvät luotsaus- ja varustamoyksiköt ovat mukana ympäristöjärjestelmätöissä vuoden 2004 alkuun saakka. Tämänkin jälkeen ne jatkavat ympäristötavoitteiden toteuttamista omissa toiminnassaan. ■

Tiina Kähö

Projektiryhmä Saimaan kanavan museon pihalla Lappeenrannassa. Henkilöt vasemmalta oikealle: Taina Klinga, Mirja Ikonen, Tiina Kähö, Seppo Piironen, Jouko Penttinen, Olli Holm, Juhani Laaksonen, Frank Eriksson, Vilho Asunmaa ja Venla Hiironen.



*Toivotamme asiakkaillemme
Rauballista Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta*



Olemme tänä jouluna lahjoittaneet joulukortteihin varatut rahat Invalidiliitolle.

Nimityksiä

Nimityksiä Sito-yhtiöissä:

Insinööri **Matti Nikupeteri** on aloittanut Centroid Oy:ssä paikkatietoalan vanhempana konsulttina 1.8.2003. Hänen erikoisalaansa ovat paikkatietoalan internet-ratkaisut, kaavoitus ja ympäristösuunnittelu.

Diplomi-insinööri **Jarkko Ryyppö** on aloittanut Centroid Oy:ssä paikkatietoalan konsulttina 1.8.2003. Hänen erikoisalaansa ovat paikkatietoalan internet-ratkaisut sekä Java-ohjelmointi.

Maisema-arkkitehti **Reetta Nissilä** on aloittanut Sito-konsultit Oy:ssä konsulttina 18.8.2003. Hänen erikoisalaansa ovat maisema- ja ympäristösuunnittelu sekä maisemaselvitykset.

Taiteen liseniaatti **Ulla-Kirsti Junttila** on aloittanut Sito-konsultit Oy:ssä konsulttina ja erikoisasiantuntijana 1.9.2003. Hänen erikoisalaansa ovat public design, ympäristösuunnittelu ja kaupunkikuvalliset asiantuntija- ja kehittämistehävät. Hän on työskennellyt aiemmin Helsingin kaupungin rakennusvirastossa.

Dipl.ins. **Teuvo Leskinen** on aloittanut Sito-konsultit Oy:n palveluksessa 3.11.2003. Leskinen toimii projektipäällikkönä ja asiantuntijana erilaisissa liikenteen selvityksissä ja suunnitelmissa. Hänen erityisvastuualueitaan ovat joukko-liikenne ja liikenneturvallisuus.

Sito-konsultit Oy:n organisaatiota uudistettiin 1.11.2003. Yhtiö jakautui neljään, tiiviissä yhteistyössä toimivaan ryhmään: Liikenne- ja väyläsuunnittelu, Liikenne- ja infraselvitykset, Kaupunki- ja ympäristösuunnittelu sekä Ympäristöselvitykset.

► Yhtiön johtamisesta vastaa strategiaryhmä, johon kuuluvat toimitusjohtaja **Kimmo Anttalainen** sekä johtajat **Ray Ottman** ja **Tapio Puurunen**.

Liikenne- ja väyläsuunnittelun ryhmäpäällikkönä toimii

ins. Rauno Tuominen ja apulaisryhmäpäällikkönä dipl.ins. **Seppo Veijovuori**. Ryhmän toimialaan kuuluvat mm. esisuunnitelmat (kehittämissuunnitelmat ja -selvitykset, tarveselvitykset, toimenpidesuunnitelmat), yleissuunnitelmat, ratojen suunnittelu ja junaliikenteen selvitykset, projektin johto ja konsultointi sekä suunnitteluttaminen.

Liikenne- ja infraselvitykset -ryhmän päällikkö on dipl.ins. **Markus Väyrynen** ja apulaisryhmäpäällikkö on dipl.ins. **Teuvo Leskinen**. Ryhmän toimialoihin kuuluvat mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmat, tieverkkosuunnitelmat, liikenteen hallinta, liikenneturvallisuus, toimintalinjat, joukkoliikenne, kevyt liikenne, hoito ja ylläpito, infra t&k ja t&k -koordinointi sekä tele.

Kaupunki- ja ympäristösuunnittelun ryhmäpäällikkö on

arkkitehti **Jari Mäkynen** ja apulaisryhmäpäällikkönä toimii taiteen liseniaatti **Ulla-Kirsti Junttila**. Tämän ryhmän toimialoihin kuuluvat ympäristösuunnittelu (keskustat, väyläympäristöt), ulkotilojen ja kalusteiden muotoilu, meluselvitykset ja meluntorjunnan suunnittelu, maankäytön suunnittelu, kaavoitus, puistot ja viheralueet, esteettömyys sekä visualisointi.

Ympäristöselvitykset -ryhmän päällikkö on ins. (AMK) **Tiina Kähkö** ja apulaisryhmäpäällikkö VTm sosiologi **Maarit Wiik**. Ryhmän toimialoihin kuuluvat mm. ympäristöselvitykset, t&k, YVAt, sosiaalisten vaikutusten arviointi, elinympäristöt, koulutus, GIS, toimintajärjestelmät (laatu-ympäristö-turvallisuus-toiminta), seuranta tutkimukset, ympäristöluvat sekä t&k -koordinointi. ■

Strategiaryhmä

Kimmo Anttalainen – Tapio Puurunen – Ray Ottman

Liikenne- ja väyläsuunnittelu	Liikenne- ja infraselvitykset	Kaupunki- ja ympäristösuunn.	Ympäristöselvitykset
Rauno Tuominen Seppo Veijovuori	Markus Väyrynen Teuvo Leskinen	Jari Mäkynen Ulla-Kirsi Junttila	Tiina Kähkö Maarit Wiik
Jan-Erik Berg Heikki Haila Maija Ketola Ari Koota Erika Mäisti Ray Ottman Elina Sala	Juho Hannukainen Laura Hiltunen Jussi Nykänen Tapio Puurunen Juho Siipo	Minna Hakola Ivo-Ott Hirvesoo Timo Karjalainen Sami Luoma Niina Meronen Pasi Myyryläinen Reetta Nissilä Timo Urala Jouko Waris	Kimmo Anttalainen Hanna Huhta Timo Huhtinen Emmi Jouslehto Taina Klinga Keijo Koskinen Jari Mannila Liisa Sierla