

Väylämiehet – vesirakentamisen monitaiturit

Merimies, rakennusmies, maalari, muurari, sähkömies ja kirvesmies. Väylämiehet ovat vesistönhoidon monitaitureita, joiden on hallittava töissään useita taitoja. Väylänhoitajilta vaaditaan myös periksiantamattomuutta ja rohkeutta: korkein linjataulu, jota Meritaidon väylänhoitajat kiipeävät, on 45 metriä korkea. Uskaltaisitko itse kavuta?

TEKSTI JA KUVAT: **Saana Lamminsivu**

Aurinko helottaa taivaalta, tuulee etelästä. On juuri seläläinen päivä, kun maakravut astuvat laivaan ja ihastelevat merimiehen työn ihanuutta, oi, tätä kesän lämpöä ja luonnon kauneutta!

”Tulisivat tänne marraskuussa, kun tuulee ja kiipeät reunamerkkiä korjaamaan. Ympärilläsi on pimeys, raivoava meri ja röntä piiskaa päin kasvoja”, Meritaidon väylänhoitoalus *Meritaito 1310*:n päällikkö **Juha Kuronen** nikkaa silmää.

Merimies-Unioniin kuuluvat väylänhoitajat ja väylämestarit, eli tutummin väylämiehet, ylläpitävät ja huoltavat Suomen vesiväyliä. Kartoille merkityjä yleisiä vesiväyliä on yhteensä noin 19 500 km. Perusväylänpitöön kuuluu väylien hoito ja

kunnossapitoruoppaukset. Suurin työllistäjä ovat merenkulun turvalaitteet, eli merimerkit, joita on väylien varrella yli 33 000. Ne tarkastetaan ja huolletaan säännöllisin väliajoin. Väylänhoitajat saavat ilmoituksia vioittuneista merenkulun turvalaitteista myös suoraan aluksilta.

VAIKEA JÄÄTALVI SIIRTELI POIJUJA JA VIITTOJA PALJON PAIKOILTAAN

Viime jäätalven jälkeen väylänhoitajilla on pitänyt kiirettä. Merimerkkejä jäi talvella paljon jään alle ja ne vaurioituivat. Jäät siirtävät poijuja ja viittoja myös kauaksi paikoiltaan. Liikenneviraston palvelutavoitteen mukaan merenkulun turvalaitteet olisi asetettava takaisin paikoilleen kahden viikon kuluessa jäiden lähdöstä kyseisellä alueella.

>>

MERITAITO

on Suomen valtion omistama vesialueiden ylläpitoon ja kehittämiseen erikoistunut yritys. Meritaidon toiminta alkoi vuoden 2010 alussa, kun entisen Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto yhtiöitettiin omaksi yhtiökseen.

Meritaito on erikoistunut vesiväylien hoitoon, kanavien käyttöön ja kunnossapitoon, merenmittaukseen, öljyntorjuntaan, vesirakentamiseen, vesiväylien suunnitteluun sekä muoviputki viittojen ja -poijujen valmistamiseen. Vuoden 2011 alusta suuret väylänhoitoalukset (mm. Seili, Letto, Oili 1, jne.) siirtyivät Arctia Shippingiltä Meritaidolle, minkä ansiosta yritys pystyy huoltamaan nyt monipuolisesti ja keskiteysti myös suuremmat väylänhoitokohteet.



<<

Väylänhoitaja **Reijo Nikkanen** kiipeää 10-metriseen reunamerkkiin, joka huojuu keskellä merta. Ylhäällä reunamerkissä työkalujen on pysyttävä tuulesta huolimatta kourassa.

<

Väylänhoitajan työ on jatkuvaa luonnon voimia vastaan taistelua, sillä korjattava kohde sijaitsee usein vaikealla paikalla kulkea. **Juha Kuronen** ja **Reijo Nikkanen** tikkaiden kanssa matkalla kohti töyräällä sijaitsevaa linjataulua.

∨

Väylänhoitaja **Reijo Nikkanen** korjaa jäiden särkemää lyhtyä Helsingin edustalla. Työssä avustavat kesätyöntekijät **Milla Hirvenoja** ja **Samu Kuronen**.



KATSO LISÄÄ KUVIA:
WWW.SMU.FI > NETTIJUTUT > VÄYLÄMIEHET - VESIRAKENTAMISEN MONITAITURIT

web



Väylänhoitajien työalueet ovat laajoja. Väylämiehet tekevät töitä maanantaista perjantaihin ja viikon aikana töitä voidaan tehdä useassa eri kaupungissa. Reppureissarin työ vaatii kovaa kanttia. Työpäivän pituus on kahdeksan tuntia, mutta usein sille voi tulla mittaa jopa 10- tai 12-tuntia.



Väylänhoitaja **Ralf Niemi** pohjatutkimustoissa Kalasataman edustalla Helsingissä. Meritaidon henkilöstö on erikoistunut tekemään monenlaisia väyläurakoita.

> >

Etenkin viime talvena urakka oli haastava – ja jopa mahdotonta toteuttaa aikataulussa yhä pienemmäksi käyneillä resursseilla.

ENEMMÄN TÖITÄ, VÄHEMMÄN TEKIJÖITÄ

Meritaidon henkilöstö on vähentynyt merkittävästi vuosien varrella. Esimerkiksi eläkkeelle jääneiden tilalle ei ole palkattu uusia osajia. Vaatimaan ammattiin tarvittaisiin kuitenkin nopeasti uusia tekijöitä kasvamaan, sillä väylämiesten keski-ikä on korkea. Vaikka väylämiesten määrä on vähentynyt, työn määrä ja palvelunopeusvaatet ovat kasvaneet. Suomenlahdella sijaitse aiemmin useita väylänhoitoasemia, nyt niitä on enää jäljellä vain muutamia. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että väylämiesten on huolehdittava pienemmällä resursseilla laajemmista alueista kuin aiemmin. Merialueilla kauppamerenkulun väylät ovat erityisen haastavia: siellä merimerkit on saatava kuntoon ja paikoilleen mahdollisimman pian, jotta suuret kauppalaivat tai tankkerit eivät ajaudu väyliltä ulos.

”KUIN TIKUN NOKASSA KIIKKUISI”

Väylänhoitajien työkohteet sijaitsevat usein vaikeissa paikoissa saapua, kuten karikoilla, matalilla väyliä reunoilla ja jylhillä saarilla. Tuuli, pimeys ja sade – muodossa tai toisessa – ovat enemmän sääntö kuin poikkeus väylänhoitajan ammatissa. Kelin mukaan on arvioitava, voiko paikkaan kyseisellä hetkellä rantautua.

”Työ on jatkuvaa luonnonoloja vastaan taistelemista. Työpäivän pituus on 8 tuntia,

mutta ne voivat helposti venähtää 12-tuntiksi”, toteaa Suomen väyliä jo 34 vuotta huoltanut väylänhoitaja **Reijo Nikkanen**.

Olkoonpa korjattava merenkulun turvalaite millainen tai missä tahansa, väylämiehen on huolehdittava sen toiminnasta. Haastavimmat merimerkit huoltaa ja korjata seisovat keskellä aavaa merta. Tuulessa huojuvaan ”tikun” nokkaan, eli reunamerkkiin kapuaminen vaatii rohkeutta. Aivan pääkkö ei kuitenkaan auta olla, vaan jokainen työkohde vaatii aina arvion siitä, voidaanko sitä kyseissä olosuhteissa huoltaa.

”Joskus sitä on pitänyt kyllä kerran -kaksi miettiä, uskaltaako sitä kavuta kymmeniä metrejä korkeaan reunamerkkiin, kun on ollut oikea myräkkä päällä”, Kuronen ja Nikkanen katsovat toisiinsa.

KUSTANNUSTEHOKKUUDEN SEURAUKSET HUOLESTUTTAVAT

Työturvallisuuden panostaminen on vaativissa oloissa työskenteleville väylämiehille elinehto: jos hutiloidaan, voi olla ”laaki ja

Väylänhoitaja **Reijo Nikkanen** tarkistaa sektoriloiston lampun toiminnan.

vainaa”. Meritaidon väylämiehet kertovat suhtautuvansa työturvallisuuden vakavuudella ja kertovat olevansa huolestuneita alalla esiintyvistä työturvallisuuspuutteista, joita on ollut viime aikoina yhä enemmän havaittavissa. Turvallisuuspuutteet ovat heidän mielestään seurausta alan kilpailutuksesta.

Liikennevirasto avasi alan kilpailulle vajaan pari vuotta sitten ja nyt väylänhoidossa on useita toimijoita, joiden kaluston kunto ja henkilökunnan ammattitaito ovat vaihtelemaan tasoisia. Kilpailu urakoista on kiristynyt ja väylänhoitoon käytettävissä olevat rahalliset resurssit ovat vastaavasti vähentyneet vuosi vuodelta. Samaan aikaan merenkulun turvalaitteiden määrä on jatkuvasti kasvanut väyliä turvallisuusvaatimusten myötä. Meritaidon väylämiehet ovatkin huolissaan siitä, että jatkuva kustannustehokkuuden etsintä voi alkaa näkyä ennemmin tai myöhemmin Suomen vesiväyliä kunnossa ja aiheuttaa pahimmillaan jopa onnettomuuksia.

VÄYLÄNHOITO ON OSA HUOLTOVARMUUTTA

Meritaidon väylänhoitajilla on vesiväyliä hoidosta vuosikymmenten kokemus. Alusliikenteen turvallinen kulku Suomen aluevesillä on heidän mielestään huoltovarmuusasia. Ammatissa tärkeintä on ennakoiva työ: merenkulun turvalaite pyritään huoltamaan ennen kuin siinä ilmenee vikaa. Vesiväylät ovat maanteiden lailla osa Suomen perusinfraa ja ainoastaan hyvin huolletut väylät takaavat turvallisen seilaamisen Suomen merialueille ja sisävesillä.

Vesimaksua vedet silmissä

Kesä se on mennyt mukavasti. Hyviä purjehdusilmoja on pidellyt. Mikäs siinä on ollut ollessa, vaan onpa tullut yksi asia Aimon mieleen. Ja saihan se vahvistuksenkin merimiesuutisten kautta, joita suomalaisille laivoille vielä tulee.

Halutaan taas väylämaksua nostaa ja peräti toistakymmentä prosenttia! On ahneella sellainen loppu, jonka kaikki tietävät. Vaan mitenkäs se vaikuttaa ja mihin.

Aimo sattuu tuntemaan muutamia tyyppisiä, jotka tavalla tai toisella tekevät töitä maahan tulevien turistien kanssa. Joitain entisiä seilauskavereita, jotka maihin jäätyään ovat menneet töihin yrityksiin, joissa järjestetään turistien riemuksi vaikkapa kiertäjäluita Helsingissä ja muualla. Aimo tuntee myös sellaisia, jotka myyvät ulkomaalaisille turisteille kaikenlaista eläkkeeseen. Ja sen verran on tullut meriä kynnettyä, että on tullut tuttuja luotseja, satamaväkeä ja muita alan ammattilaisia. Sieltä tietoa riittää. Viesti on kaikilla sama. Vähentynyt on - nimittäin laivaliikenne Suomeen. Hii-o-hoi!

Tämähän on paha juttu, ei vain merenkulun, vaan koko kansantalouden kannalta. Isot laivat kiertävät Helsingin ja menevät naapurisiin, jossa väylämaksut ovat kohtuullista luokkaa. Miksi tulla kalliiseen kaupunkiin? Ja mihin tämä kaikki vaikuttaa?

Ensinnäkin, kun eivät laivat tule, ei tule niitä kovia väylämaksujakaan. Sen pitäisi lieneä olla selvää. Kun ei kiinnity kaijaan paatti, ei tarvitse tehdä kiertäjäluita, eivätkä pirssit saa kyytejä satamasta. Ei kerro historiaa matkailijalle Helsinki-opas. Toki säästyy polttoainetta eikä ilma pilaannu, mutta paljon jää rahaa tulematta. Semmoinen turisti, joka katsoo Helsingin mereltä, ei paljoakaan tori- tai hallikauppiaita rikastuta. Ei tule tiliä Stockmannille olemattomasta ostajasta. Ei mene ravintolaan tulematon turisti. Kuinkahan paljon oikein jää rahaa saamatta siksi, että muutama monen tuhannen matkustajan risteilyalus kiertää Helsingin kaukaa?

Hii-o-hoi! Sanoo Aimo. Sitä täytyy jäädä paljon!

Jos nyt vielä korotetaan täysin järjettömästi väylämaksuja, niin mitäs sitten tapahtuu? Menevätkö laivat muualle, vaikkapa Pietariin, josta rahti tuodaan joko junalla tai rekoilla Suomeen? Kyllä uusi hallitus osaa, tuumii Aimo. Taitaa olla niin, että Suomen lipun alla on enää noin 100 laivaa ja merimiehiä seitsemäntuhatta. Taitaa olla liian pieni sakk, jotta hallitus kiinnostuisi. Nyt pitäisi kuitenkin hie-man pohtia, mitä tässä oikein tehdään ja mihin kaikki vaikuttaa.

Mutta kyllähän hölmöilyn jalo taito osataan Suomessa, ja on osattu jo kauan.

Aimo Myräkkä
Merellä

