

RAUTATEIDEN DIPLOMI-INSINÖÖRIT RDI r.y.:n 60-VUOTISTAIPALEELTA (Tapio Peltohaka)

Yhdistyksen perustaminen

Valtionrautateilla palveli vuonna 1950 noin 100 diplomi-insinööriä. He pitivät tarpeellisena oman yhdistyksen perustamista edistämään diplomi-insinöörien ammatillista kehitystä ja valvomaan heidän etujaan. Tässä tarkoituksessa kutsuttiin koolle valmistava kokous 16. päivänä helmikuuta 1950. Perustava kokous pidettiin samana vuonna 17. päivänä huhtikuuta, jolloin yhdistys, silloiselta nimeltään Valtionrautateiden diplomi-insinöörit, päätettiin perustaa ja hyväksyttiin sen säännöt. Tästä sai siis alkunsa nyt jo 60 vuoden ikään ehtinyt diplomi-insinöörien oma yhdistys. Teknisten järjestäytyminen rautateilla on tosin paljon vanhempaa, sillä Rautatie-tekniikat ry, joka aikaisemmin hoiti myös korkeakouluinsinöörien asioita, perustettiin 1910-luvun lopulla. Lisäksi useat rautateiden diplomi-insinöörit kuuluivat alansa valtakunnallisiin yhdistyksiin.

Yhdistyksen perustavaan kokoukseen osallistuneet ovat sittemmin aktiivisesti osallistuneet yhdistyksen toimintaan. Täten on paikallaan julkaista nimiluettelo perustavassa kokouksessa mukana olleista: Grundström, Heikuri, Heinonen, Hytönen, Jokinen, Kahrola, Ketonen, Lamminpää, Lehtonen, Lindholm, Luhtinen, Mäki-Mattila, Ortola, Paqvalén, Peitsara, Pere, Piironen, Puolanne, Routio, Salminen, Säntti, Tamminen, Toivanen, Turunen ja Viluksela. Perustavassa kokouksessa yhdistykselle valittiin hallitus, jonka tärkeimpiä tehtäviä olivat yhdistyksen rekisteröinti, neuvottelujen hoitaminen rautatiehallituksen palkkaluokitusneuvotteluissa ja valtioneuvostolta neuvotteluoikeuden hakeminen rautatiehallituksen kanssa. Yhdistys merkittiin yhdistysrekisteriin 22. päivänä joulukuuta 1950 ja samalla vahvistettiin sen säännöt. Neuvottelukelpoiseksi rautatiehallituksen kanssa yhdistys pääsi valtioneuvoston 8.3.1951 tekemän päätöksen perusteella.

Perustavassa kokouksessa johtaja Viluksela ehdotti harkittavaksi oman äänenkannattajan perustamista yhdistykselle. Mainittakoon täten, että nyt ilmestyvä 60-vuotisjulkaisu on kahdeksas diplomi-insinöörien yhteistyön tuloksena syntynyt julkaisu.

Yhdistyksen nimi on matkan varrella muuttunut kaksi kertaa. Alkuperäinen nimi oli Valtionrautateiden diplomi-insinöörit VRDI r.y.. Kun organisaatiot muuttuivat ja osa jäsenistä oli muualta kuin VR:n piiristä poistettiin nimen alusta Valtion-sana. Vuonna 2003 poistettiin myös nimen lyhenteestä V-kirjain, jolloin nykyiseksi nimeksi tuli Rautateiden diplomi-insinöörit RDI r.y.. Vuoden 2009 lopussa jäseniä olikin jo neljässä VR:n yhtiössä, neljässä muussa yhtiössä ja kahdessa virastossa.

Jäsenistö

Yhdistyksen perustavassa kokouksessa oli läsnä 25 diplomi-insinööriä. Kokouksen päätöksen mukaisesti ryhdyttiin toimenpiteisiin kaikkien Valtionrautateiden diplomi-insinöörien saamiseksi yhdistyksen jäseniksi. Vuoden 1950 loppuun mennessä olikin yhdistyksen jäsenmäärä noussut

68:aan. Jäsenistön lukumääräistä kehitystä kuvaa seuraava taulukko:

Vuosi	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Jäseniä	68	120	115	124	136	171	198	177	140	125	138	152	172

Kulunut viimeisin viisivuotiskausi osoittaa jäsenmäärän saavuttaneen sen pisteen, jossa korkeasti koulutetun henkilökunnan lisääminen on välttämätöntä pelkästään jo kilpailukyvyynkin säilyttämiseksi nyt yhtiömuodossa toimivissa rautatieyhtiöissä. Siitä huolimatta VR:n koko henkilökunnan määrän supistamiseen on edelleen paineita. Korkeamman teknologian osuus on kuitenkin jatkuvasti lisääntynyt, joten diplomi-insinöörien määräkin on kasvanut, eikä enää ole voitu noudattaa pitkään aiempina vuosina toteutettua ”juustohöyläperiaatetta” henkilökuntaa vähennettäessä. Oman lisänsä henkilöstöpolitiikkaan on tuonut mukaan suurten ikäluokkien eläköityminen, joka on pakottanut myös lisäämään osaavan, hyvin koulutetun henkilökunnan rekrytointia.

Yhdistyksen hallitus ja toimihenkilöt

Yhdistyksen puheenjohtajina ja hallituksen muina jäseninä ovat olleet eri vuosina seuraavat diplomi-insinöörit:

Puheenjohtajina ovat toimineet A. Peitsara 1950, E. Mäki-Mattila 1951-1955, R. Hytönen 1956-1961, U. Laitinen 1962-1963, E. Lehtonen 1964-1967, E. Suominen 1968-1981, M. Ahola 1982-1985 ja A. Kukkola 1986-1995, T. Peltohaka 1996-2007 ja M. Pyy 2008-.

Hallituksen muina jäseninä ovat toimineet I. Hirvisalo, P. Turunen, R. Lujanen, E. Lamminpää, H. Säntti, A. Jokinen, N. Vartiainen, H. Kaila, E. Piironen, E. Puikkonen, O. Routio, V. Marola, M. Laamanen, V-M.Herranen, E. Timgren, J. Kaljala, J. Toivanen, T. Laine, R. Grundström, K. Salerma, P. Helenius, H. Lindholm, V. Kantamaa, V. Kovanen, M. Leppänen, T. Hulkkonen, P. Karola, E. Tiihonen, S. Kähkönen, K. Salmenkylä, R. Holmala, J. Salomaa, P. Rantala, Y. Matikainen, M. Vasara, K. Haanpää, J. Borgman, S. Ronni, O. Niemimuukko, P. Hirvonen, H. Mantere, R. Mieho, O. Vanninen, H. Kerminen, A. Tawast, A. Kukkola, M. Lahti, J. Kaksonen, J. Paavilainen, T. Kolunen, J. Saranto, L. Matikainen, J. Korhonen, M. Ahola, P. Kangasluoma, J. Rönngqvist, M. Aura, J. Mälkiä, K. Toivola, O. Aitakangas, M. Sihvonen, L. Peltola, S. Pitkämäki, K. Fagerholm, T. Peltohaka, J. Männikkö, P. Kuokkanen, H. Alanko, J. Kekäle, J. Mattsson, J. Toikka, J. Ronni, T. Kosonen, P. Toivonen ja R. Parkkila.

Sihteerinä ovat toimineet A. Jokinen, R. Hytönen, U. Laitinen, E. Puikkonen, V-M. Herranen, J. Kaljala, H. Koski, T. Nuutinen, T. Hulkkonen, P. Rantala, R. Lehto, K. Sorjonen, K. Hassinen, P. Hirvonen ja M. Maijala.

Sihteerin ja taloudenhoitajan tehtävät oli aluksi yhdistetty, mutta vuodesta 1962 alkaen ne jaettiin eri henkilöille. Yhdistyksen taloudenhoitajina ovat tämän jälkeen toimineet M. Hanninen, L. Laukkanen, P. Hirvonen, J. Ronni ja T. Kosonen.

Tilintarkastajina ovat toimineet mm. P. Toivonen, J. Rönngqvist ja J. Toikka.

Uutena ilmiönä viime vuosikymmenellä on ollut yhdistysten näkyminen myös omilla nettisivuilla. RDI on osallisena kahdella nettisivustolla, eli RTL:n www.rautatietekniikka.fi sivulla ja VDL:n sivulla www.vdl.fi.

Yhdistyksen suhteet muihin järjestöihin

Heti yhdistyksen perustamisesta lähtien oli eri yhteyksissä esillä yhdistyksen liittyminen Valtion Diplomi-insinöörien Liittoon ja asiaa käsiteltiin vuoden 1951 vuosikokouksessa, mutta asia jäi tällöin ratkaisematta. Vasta vuoden 1963 vuosikokouksessa valtuutettiin yhdistyksen hallitus suorittamaan liittyminen VDL:ään, joka hyväksyi anomuksen 13.12.1963.

Aina vuoteen 1955 saakka yhdistys toimi yksin, tehden jäsenistöä koskevia taloudellisia ehdotuksia VDL:lle ja saaden äänensä kuuluville neuvotteluissa rautatiehallituksen kanssa. Mainitun vuoden alusta alettiin VR:n koko teknikkokunnan piirissä kehittää yhteisen liiton aikaansaamista. Diplomi-insinöörien keskuudessa suoritettiin jäsenäänestys, jonka tuloksena todettiin, että sanotunlaisen liiton perustamista kannatettiin lähes yksimielisesti. Liiton perustava kokous pidettiin 12.11.1955 ja liitto rekisteröitiin 5.12.1955 nimellä Rautatien Teknillisten Yhdistysten Liitto.

Vuonna 1955 alkanut edelleen järjestäytyminen jatkui seuraavana vuonna, jolloin tuli esille Teknillisten Liiton liittyminen Rautatievirkamiesliittoon ja sitä tietä Virkamiesliittoon. Pyrkimyksenä oli liittyminen sellaiseen järjestöorganisaatioon, jonka ”virkatie” ylttäisi mahdollisimman pitkälle. Asiaa harkittiin perusteellisesti mutta nopeasti, ja harkintavaiheeseen liittyi tälläkin kertaa jäsenäänestys. Diplomi-insinöörien kokouksessa 11.5.1956 päätettiin kannattaa Teknillisten Liiton liittymistä RVL:ään.

Teknillisten Liitto hyväksyttiin RVL:n jäseneksi liittokokouksessa 2.6.1956. Tämän jälkeen huomattava tapahtuma on ollut vuoden 1970 aikana syntynyt uusi organisaatioryhmitys. Yhdistys erosi 30.6.1970. Rautateiden Teknillisten Yhdistysten Liitosta, ja täten päättyi 14 vuotta kestänyt RVL/VL -linja. Yhdistys liittyi 21.9.1970 VR Teknillisten jäseneksi ja siirtyi täten VTK-linjalle. Valtion Teknillisten Keskusliitto (VTK) oli perustettu v. 1965 (nimenmuutos v.1997, Tekniikan ja Tiedon Toimihenkilöt TTT ry) sekä VR Teknilliset VRT ry v.1970. VRT:n nimi muutettiin uuden vuosituhannen puolella Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry:ksi, koska nimi ei enää vastannut liiton jäsenrakennetta. Keskusjärjestötasolla VTK kuului suurimpana jäsenjärjestönä julkisen alan STTK-J -järjestöön, joka muutti vuoden 2000 alussa nimensä Palkansaajajärjestö Pardiaksi.

Liittoportaiden luottamus- yms. tehtävissä yhdistyksen jäseniä on toiminut seuraavasti:

Valtion Diplomi-insinöörien Liitto: puheenjohtajana Y. Matikainen, A.Kukkola ja T. Peltohaka. Toisena varapuheenjohtajana J. Toivanen, E. Lehtonen, E. Suominen, K. Salerma ja A. Kukkola sekä hallituksen jäsenenä P. Hirvonen, A. Kukkola, K. Toivola, L. Peltola, P. Kuokkanen, T. Peltohaka ja M. Pyy.

Rautateiden Teknillisten Yhdistysten Liitto: Puheenjohtajana A. Kauppinen, E. Piironen, J. Toivanen ja E. Nieminen sekä hallituksen jäsenenä R. Hytönen, E. Koponen, E. Ruohonen, L. Lindholm, U. Laitinen, E. Lehtonen, E. Suominen ja T. Hulkkonen.

Rautatievirkamiesliitto: Hallituksen jäsenenä A. Kauppinen, J. Toivanen, E. Piironen ja L. Lindholm.

Virkamiesliitto: Hallituksen jäsenenä A. Kauppinen ja J. Toivanen.

VR-Teknilliset VRT ry (nykyinen nimi Rautatiealan teknisten liitto RTL ry): Puheenjohtajana P. Rantala, Y. Matikainen, M. Vasara, O. Niemimuukko, T. Peltohaka ja J. Mattsson sekä hallituksen jäsenenä T. Hulkkonen, M. Vasara, J. Salomaa, K. Hassinen, S. Ronni, R. Mieho, M. Ahola, A. Kukkola, L. Matikainen, A. Tawast, T. Peltohaka, K. Toivola, L. Peltola, P. Kuokkanen, V. Pitkänen, J. Mattsson, M. Aura, S. Pitkämäki ja P. Pirttikoski. Myös VRT/RTL:n erilaisissa toimikunnissa on vuosien varrella tehty paljon töitä eri henkilöiden voimin, joista mainittakoon J. Toikka (koulutus- ja sosiaalivaliokunta).

Valtion Teknillisten Keskusliitto (nykyinen nimi Tekniikan ja Tiedon Toimihenkilöt TTT ry): Hallituksen jäsenenä P. Rantala, K. Salerma ja Y. Matikainen sekä liittovaltuuston jäsenenä E. Suominen, M. Ahola, A. Kukkola ja T. Peltohaka.

Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen Keskusliitto: Hallituksen toisena puheenjohtajana Y. Matikainen.

Tässä yhteydessä on syytä mainita myös merkittävä yhteistyö Rautatietekniikka-lehteä julkaisevan neuvottelujärjestömme Rautatiealan teknisten liiton (RTL) kanssa, sillä jo yli kahdenkymmenen vuoden ajan RDI:n jäsenkunnalla on ollut merkittävä rooli julkaisutoiminnassa paitsi kirjoittajina myös toimituskunnassa. Lehden toimituskunnan pitkäaikaisina jäseninä ja toimittajina ovat olleet Matti Maijala ja Tapio Peltohaka.

Luottamusmiestoiminta

Luottamusmiestoiminta alkoi vakiintua vasta -70 luvun alkuvuosilta. Tähän lienee osaltaan vaikuttanut uuden kokoomajärjestön VR teknilliset VRT ry:n perustaminen rautateille vuonna 1970 teknistä henkilökuntaa yhdistäväksi tekijäksi. Kun VRT:n piirissä luottamusmiesten tarve tiedostettiin, niin alayhdistykset halusivat luonnollisesti saada kukin omat edustajansa luottamusmiesjärjestelmään. Alkuvaiheessa luottamusmiesten toiminta painottui enemmän yksittäisten jäsenten asioiden ajamiseen palkka-, työehto- ja henkilökohtaisissa ongelma-asioissa. Vuosien varrella toiminta on kuitenkin laajentunut käsittämään kokonaisvaltaisemmin edunvalvontaa siten, että kaikenlaisessa sopimustoiminnassa on oltu vahvasti mukana. Tällöin ovat keskeisesti olleet kyseessä esim. tulopoliittiset neuvottelut sopimuksineen ja erilaiset palkkausjärjestelmiin liittyvät asiat. Hyvänä esimerkkinä mittavasta osallistumisesta oli VR:n piirissä -90 -luvulla tapahtunut Columbus-palkkausjärjestelmän kehitystyö, jossa luottamusmiesten mukanaolo oli yhdistyksen kannalta ratkaisevan tärkeää ja vaati heiltä mittavan työpanoksen. Palkkausjärjestelmän kehitystyö aloitettiin vuonna -91 laatimalla tehtäväkuvauksia ja koepisteytyksiä eri järjestelmillä. Työ kesti vuosikautia ja lopulta päädyttiin em. järjestelmään. Työn tärkeys korostui siinä vaiheessa, kun huomattiin, ettei kehitteillä ollut palkkausjärjestelmä lainkaan soveltunut diplomi-insinööreihin/arkkitehteihin eikä muihinkaan akateemisen loppututkinnon suorittaneille. Yhdistyksen hallituksen päätöksellä voitiin sitten irrottautua järjestelmästä, joka sittemmin valittiin kylläkin rakennusmestareiden, teknikoiden ja opistoinsinöörien palkkausjärjestelmäksi. Vielä vuonna -97 yritettiin palkkausjärjestelmää luoda kokeiluprosjektissa, mutta sekin epäonnistui. Sen jälkeen sovittiin otettavaksi käyttöön ”henkilökohtaiset palkat”.

Koska rautateillä työskenteli sekä virkasuhteisia, että työsuhteisia, oli molemmille ryhmille valittava omat luottamusmiehensä. Virkasuhteisten pääluottamusmiehinä ovat olleet O. Laitinen, V. Tuorila ja T. Peltohaka (Ratahallintokeskuksessa). Työsuhteisten pääluottamusmiehinä ovat olleet J. Salomaa, K. Toivola, T. Peltohaka, L. Peltola, P. Kuokkanen, J. Mattsson, J. Äikäs ja S. Pitkämäki. Muina alueellisina omaa toimialuetta hoitaneina luottamusmiehinä ovat toimineet J. Salomaa, M. Vasara, K. Toivola, S. Ronni, P. Toivonen, S. Pitkämäki, L. Peltola, V. Pitkänen, J. Mattsson, J. Äikäs ja P. Kuokkanen.

VRT/RTL:n piirissä oli pitkään haluttu myös päätoimista luottamusmiestä, joka olisi ollut kaikille alajärjestöille yhteinen. Kun yleisenä ohjeena päätoimisuudelle työmarkkinoilla oli vähintään 500 henkilön edunvalvonta, niin vihdoin vuonna -96 saatiin neuvoteltua yksi päätoiminen luottamusmies; olihan VRT:n piirissä silloin sentään yli 800 henkilöä. Tehtävää hoiti alussa E. Luoto ja vuoden 2008 syksystä lähtien E. Helkiö.

Rautatieviraston luottamusmiehenä on toiminut P. Pirttikoski.

Ratahallintokeskuksen johtokunnassa ovat henkilöstön edustajina toimineet T. Peltohaka ja M. Pyy.

Ratahallintokeskuksen YT-TS – toimikunnan puheenjohtajana on toiminut T. Peltohaka ja jäsenenä M. Pyy.

Rautateiden matkailuyhdistyksen (RMY) hallituksessa on toiminut M. Maijala.

Tapio Peltohaka on toiminut pääjohtaja H. Roosin säätiön hallituksen jäsenenä ja varapuheenjohtajana.

Palkat, virat ja eläkkeet

Vuosikymmenien alkupuolella virkojen ja palkkojen käsittely oli hyvin byrokraattista ja keskitettyä. Palkkaratkaisut tehtiin keskusjärjestöjen ja valtion työmarkkinalaitoksen kanssa aika lailla oman työpaikan ulkopuolella ja lopputulos oli valtiolla usein myös aika sattumanvarainen. Virkahierarkia oli pitkään tarkkaa ja virkoja jaettiin paljolti virkaikään perustuen. 90-luvulla alkoi VR:llä voimakas kehitys virkojen hävittämiseksi. Toisaalta oli vastassa valtion yleinen pyrkimys säilyttää virkavastuukysymysten takia kuitenkin tietty määrä virkoja. Esim. vuonna 1990 tehtiin viroista runsaasti siirtoja työsuhteeseen. Ilmeisesti virkojen ei katsottu soveltuvan liikelaitosmalliin. Siirroissa oli usein porkkanana pieni palkankorotus. Samalla koko virkajärjestelmä jäädytettiin, eikä uusia virkoja enää perustettu puhumattakaan että avautuviin olisi ketään nimitetty. Kun virkoja sitten oli riittävästi kerääntynyt ”hyllylle”, niitä lakkautettiin useissa erissä järjestöjen kanssa käytyjen neuvottelujen jälkeen. VR:n yhtiöitys vuonna 1995 poisti loputkin virat ja niitä siirrettiin tarvittavilta osin perustettuun uuteen virastoon Ratahallintokeskukseen. Siitä tulikin 100 % virkasuhteinen organisaatio (55 henkilöä v. -95). Eräs parhaista palkkaratkaisuista saatiin talouden ylikuumenemisvuonna -89, jolloin valtion palkkojen jälkeenjääneisyyttä tutkineen ns. Niitamon komitean työn pohjalta saatiin peräti 37 kuoppakorotusta. Niiden kustannusvaikutus oli 4,87 %. Takaiskuja tuli sitten heti -90 luvulla, jolloin palkankorotukset olivat pieniä ja esim. vuonna -93 ei jaettu yleiskorotuksia lainkaan. Ohjepalkat pidettiin ennallaan 1.5.1991 - 31.10.1993 välisen ajan.

90-luvun alkupuoli oli 80-luvun lopun talouden ylikuumenemisen takia raskasta aikaa. Valtion eläke-etuja heikennettiin useaan eri otteeseen; ensin vuonna -92 ja toisen kerran v. -95 alusta. Lopputuloksena oli yksityisen sektorin etuja vastaava järjestelmä (eläkeikä 65 v ja eläke 60 %). Vanhoille työntekijöille räätälöitiin kuitenkin eräitä siirtymäsäädöksiä. Sittemmin 2000-luvun alun suuressa eläkeremontissa eläkkeelle pääsy tehtiin liukuvaksi aina 68 vuoden ikään asti ja myös eläkekertymät heikentyivät viimeisiä työvuosia lukuun ottamatta. Pitkään työuraan päätyville eläketasoon tuli merkittävä lisäys ja eläke määräytyvätkin jatkossa koko työuran palkkojen mukaan.

Vuosina -92 ja -93 asetettiin valtiovallan taholta lisäksi runsaasti erilaisia säästötavoitteita ja veroluonteisia maksuja joiden vaikutukset olivat palkansaajan kannalta kipeitä. Esim. vuonna -92 asetettiin 4 % säästötavoitteet ja koko tulopoliittinen ratkaisu oli miinusmerkkinen. Säästöjen toteuttaminen varmistettiin erillisellä 2-vuotisella lailla virkamiesten lomauttamisesta. Lisäksi asetettiin 2 % ”raippavero” ja 1,5 %:lla korotettu sairausvakuutusmaksu. Vuonna -93 tilinauhassa näkyi veroluonteisia ylimääräisiä maksuja peräti 8,4 % ja kun sen lisäksi huomioidaan kunnallisveron korotukset ja 2 - 4 % lainavero, niin palkansaaja tunsu itsensä elävänä nyljetyksi. VR:llä säästötavoitteet varmistettiin henkilökuntaa vähentämällä, jolloin moneen eri otteeseen uhannut lomautus voitiin välttää. Esim. vuonna -93 eläkeputkeen saatiin siirrettyä yli 600 henkilöä. Näistä diplomi-insinöörejä ei kuitenkaan ollut kuin 1. Sama tahti jatkui myös vuosina -94 ja -95, jolloin yhdessä rekrytointikiellon kanssa henkilömäärä lähti merkittävään laskuun. Osa säästöistä saatiin kun aika moni vaihtoi vapaaehtois pohjalla lomarahojaan vapaaseen. Kaikkien rakastama kesätyöaika, joka oli kolmena kuukautena tunti talviaikaa lyhyempi, menetettiin ilman kompensatioita vuoden -94 kesästä alkaen. Samalla alettiin jo vuodesta -93 alkaen hakemaan joustoa työntekoon liukuvan työajan avulla.

Valtion palkkojen jälkeenjääneisyyttä tutkittiin jälleen vuonna -99 ns. Valpas-työryhmässä, joka totesi ongelman olevan edelleen olemassa varsinkin ylempien ja johtavien toimihenkilöiden osalta. Tämän työryhmän työn perusteella tapahtuville palkkojen korjauksille annettiin aikaa 3 vuotta. Vuosina 2000–2010 palkkojen kehitys oli alkuvuosina laimeaa. Suhdanteet kuitenkin paranivat erityisesti vuosikymmenen loppupuolella, jolloin palkat kehittyivät varsinkin virastopuolella hyvin ja etenkin vuosina 2007–2008. Ilmiö johtui ainakin osittain Columbus-Pro- palkkausjärjestelmän käyttöönotosta vuonna 2004 virastopuolella. Uutena ilmiönä olivat myös ns. tasa-arvoerät, joilla pyrittiin tasoittamaan eri sukupuolten välisiä palkkaeroja. Miesvaltaisena alana tällä ei rahallisesti ollut RDI:n jäsenistölle suurta merkitystä. VR:n puolella uutuuksena tulivat vuonna 2005 käyttöön tulospalkkiot. Seuraavana vuonna esille otettiin ajatus henkilöstörahaston perustaminen osana kannustusjärjestelmää. Asia saatiinkin toteutukseen varsin nopeasti.

Toimintaa järjestöorganisaatio- ja sopimusasioissa

Yhdistyksen päätäntävaltaa on kuluneella 60-vuotiskaudella jouduttu käyttämään sekä vuosi-, että ylimääräisten kokousten yhteydessä. Ylimääräisiä kokouksia on ollut kaikkiaan kymmenenä vuonna.

Niissä on käsitelty palkkaus- tai järjestöorganisaatiokysymyksiä. Vuoden 1958 ylimääräisen kokouksen syynä oli yhdistyksen sääntöjen muuttaminen, ja vuonna 1969 pidetyn kokouksen aiheena oli järjestäytyminen. Tässä kokouksessa jäsenistö päätti erota RTYL:stä, ellei RTYL eroa Rautatievirkamiesliitosta vuoden 1970 RTYL:n liittokokoukseen mennessä, tai muuten katkaise yhdistyksen järjestäytymistä Rautatievirkamiesliittoon ja edelleen Virkamiesliittoon. Syynä tähän oli Valtion Teknillisten Keskusliiton (VTK) määrätietoinen pyrkimys päästä neuvottelevaksi

keskusjärjestöksi. Koska Virkamiesliitto vastusti voimakkaasti VTK:n pyrkimyksiä, VTK kehotti jäsenliittojensa kautta teknillisiä yhdistyksiä ja teknillisiä virkamiehiä eroamaan VL:stä, mikä sitten tapahtuikin 1970, kuten edellä on mainittu. Palkkakysymyksiä hoidettaessa on jäsenistöltä kerätty eropaperit neljä eri kertaa, mutta ainoastaan vuonna 1961 nämä myös jätettiin sisään. Ratkaisuun päästiin kuitenkin ennen niiden voimaan astumista ja noin kolme viikkoa irtisanomisesta ne peruutettiin. Huomattavin tapahtuma yhdistyksen olemassaoloaikana oli v. 1973 käyty työtaistelu, joka vakavasti koetteli yhdistyksemme kestävyyttä. Pitkään kytenyt työmarkkinapoliittinen kiista Valtion Teknillisten Keskusliiton oikeudesta itsenäisesti neuvotella ja sopia virkasuhteisten jäsentensä palvelussuhteen ehdoista kärjistyi avoimeksi työtaisteluksi keväällä 1973, kun valtiovalta osaksi muiden työmarkkinajärjestöjen painostuksen vuoksi ei suostunut VTK:n oikeutettuihin vaatimuksiin saada sopia omista asioistaan. Lakko alkoi 9.5.1973 ja päättyi 1.6.1973. Lakon tuloksena saavutettiin teknillisten virkamiesten kannalta neuvottelu-, sopimus- ja sovittelujärjestelmään huomattavia parannuksia.

Olennaista osaa palkkauskysymyksissä ovat näytelleet yhdistyksen jatkuvasti laatimat esitykset jäsentensä palkka- ja virkajärjestelyistä aina kulloinkin käytettävissä olevia 'kanavia' myöten. Varsin huomattava oli yhdistyksen osuus v. 1967 voimaantulleessa S-palkkausten aikaansaamisessa suurelle osalle VR:n diplomi-insinöörejä.

Vuoden 1983 ylimääräisen kokouksen syynä oli uhkaava työtaistelu, sillä VTK oli pyytänyt yhdistyksiltä työtaisteluvaltuuksia saadakseen sopimukset mahdollisimman hyväksi. Sopimus kuitenkin syntyi ja työtaistelulta vältyttiin. Seuraavan vuoden alussa STTK:n hallitus irtisanoi sopimuksen, joka koski VTK:n neuvottelu- ja sopimusoikeutta valtion virkaehtojärjestelmässä. Aiemmin oli vastaava sopimus Kuntien Teknillisten Keskusliiton KTK ry:n osalta irtisanottu. STTK vaati täysiä neuvottelu- ja sopijaoikeuksia koko STTK-laisen julkisen sektorin osalle. STTK:n hallitus myönsi lakkoluvan sekä VTK:n että KTK:n koko jäsenkunnalle. Tähän asti oli sekä VTK:lla että KTK:lla ollut irtisanottujen sopimusten mukaan noin 10 vuoden ajan ns. yhtymisoikeus, joka saatiin vuoden 1973 lakon jälkeen. Yhtymisoikeuden aikana ei VTK ole voinut vaikuttaa kaikkiin haluamiinsa palvelussuhdeasioihin. STTK:n koko julkisella sektorilla oli jäseniä yli 27000. Näin suuri palkansaajaryhmä oli ollut eriarvoisessa asemassa muihin palkansaajiin nähden julkisen sektorin sopimus- ja neuvottelutoiminnassa. STTK:n vaatimukset tasavertaisesta sopimus- ja neuvotteluasemasta olivat täten oikeutettuja. Kuntapuolen uuden pääsopimuksen syntyminen näytti todennäköiseltä. VTK:lla oli täten erinomainen tilaisuus käyttää tilannetta hyväkseen ja ryhtyä kaikkiin käytettävissä oleviin toimiin pääsopijaoikeuskysymyksen ratkaisemiseksi. STTK oli valmis käyttämään koko järjestövoimansa turvatakseen STTK:n julkiselle sektorille täydet sopimus- ja neuvotteluoikeudet. Edellä mainittu tilanne oli aiheena yhdistyksen ylimääräiseen kokoukseen tammikuussa 1984. Teknisten neuvottelu-oikeuskiista ratkesi lopulta STTK-laisten voittoon. Kaikki neljä palkansaajajärjestöä (SAK, Akava, TVK ja STTK) hyväksyivät lopullisesti uuden pääsopimuksen, jonka mukaan STTK-J käy neuvotteluja edustamiensa teknisen alan virkamiesten alayhdistysten puolesta. STTK-J luotiin pelkäksi neuvottelujärjestöksi, joten varsinainen edunvalvontatyö keskittyi VTK-tasolle. Julkisen sektorin pääsopijaoikeudet voimistivat entisestään kaikkien teknisten toimihenkilöiden edunvalvontatyötä ja vaikuttivat sillä tavalla jokaisen STTK:oon järjestäytyneen teknisen tulevaisuuteen. Kun STTK:n ja VTK:n asema voimistui ja vaikutusmahdollisuudet valtion virkamiesten palvelussuhteen ehtojen ajamisessa kehittyivät STTK:n pääsopijaoikeuden myötä, vahvistui samalla VTK-laisten työsuhteisten neuvotteluasema.

Uusi pääsopimus tuli voimaan 1.7.1985. VTK:lle STTK-J:n pääsopija-asema merkitsi uutta haastetta ja tasavertainen asema antoi hyvän lähtökohdan uudelle toimintamallille. 1990-luvun loppupuolella alkoi kehitys johtaa ”talokohtaiseen” järjestäytymiseen. Diplomi-insinöörien osalta se merkitsi entisen koulutus pohjaisen kokoomajärjestön Valtion diplomi-insinöörien liiton (VDL) muuttumista aatteelliseksi tarkkailujärjestöksi, jolloin sen merkitys lähinnä mielipiteiden ja kokemusten vaihdon kannalta koettiin edelleen tärkeäksi. VR:n piiristä TTT:n (ent. VTK) sisään neuvottelujärjestöksi leivottiin VR Teknilliset, jonka kautta edunvalvonta keskusjärjestöjen suuntaan on sittemmin hoidettu. TTT:n suoria jäseniä ovat nykyisin RTL:n muodostavat Rautateiden diplomi-insinöörit RDI ry, Rautatietoimialan Rakennusmestarit ja Insinöörit AMK ry ja Rautatiealan Tekniset ja Insinöörit AMK ry. RTL:n edunvalvonnan piirissä on viime vuosina ollut noin 700–800 jäsentä ja niistä diplomi-insinöörejä on ollut noin 150.

Vuonna 2005 TTT:n toimintaa supistettiin ja henkilökunta siirtyi pääosin Pardian (entinen STTK-J) palvelukseen. TTT:stä muodostettiin kevyellä organisaatiolla toimiva vaaliliitto. Liittojen täydellisen sulautumisen esti erimielisyys jäsenmaksujen määräytymisperusteista, sekä suurimman liiton aseman menettämisestä aiheutuneet huolet monissa alajärjestöissä. Organisaatioiden yhdistämismahdollisuuksia selvitetään jatkossakin. Järjestömallin suurin muutos Pardiassa oli toimialakohtaisten edunvalvontaorganisaatioiden käyttöönotto vuoden 2005 alusta. Tällöin esim. virastoille ja yhtiöille/liikelaitoksille tuli erillisiä vastuullisia edunvalvontatiimejä, joissa punaisena lankana oli toimialojen samankaltaisuus.

Tällä hetkellä Pardian (entinen STTK-J) jäsenmäärä on 60 000 paikkeilla ja sen suurin jäsenjärjestö on edelleen Tekniikan ja Tiedon Toimihenkilöt TTT ry noin 13 000 jäsenellä.

Jäsenistöön vaikuttaneet organisaatiomuutokset

Yhdistyksen 60-vuotistaival täyttyi 17.4.2010. Verrattaessa nykyistä tilannetta kymmenen vuoden takaiseen 50-vuotisjuhlien aikaiseen tilanteeseen voidaan kirjata moniakin muutoksia. VR:n organisaatiota on muutettu tulosvastuuta korostavaan suuntaan, ja henkilökuntaa on vähennetty. VR:stä tuli vuoden 1990 alusta liikelaitos ja vuoden 1995 heinäkuun alusta suoritettiin yhtiöitys. Liikelaitosmalliin ei VR:n johdon taholta tunnutta olevan tyytyväisiä sillä malli ei tuntunut antavan riittäviä toimintavaltuuksia, vaan oli aika tavanomaista, että toimintaa pyrittiin ohjaamaan myös laitoksen ulkopuolelta. Vuonna -93 asetettiin sitten työryhmä selvittämään yhtiöitystä. Yhtiöitysneuvotteluissa käytiin kova kädenvääntö kaikkien rautateiden piirissä toimineiden ammattijärjestöjen ja VR:n johdon kesken. Silloisella VR:n pääjohtajalla Eino Saarisella oli todellinen näytön paikka onnistua tässä tehtävässä. Rautateiden järjestöt olivat kaikki yhtiöitystä vastaan ja työtä tehtiin kovasti sekä eduskunnan, että liikenneministeriön suuntaan. Kun valtiovalta ja VR:ltä saatiin riittävät takuut siitä, ettei työsuhteiden ehtoja oleellisesti heikennetä ja eläkekysymykset turvataan, voitiin asiassa lopulta tehdä ns. yhtiöityssopimus, jonka allekirjoittivat 11.5.1994 kaikki viisi rautateilla toimivaa ammattijärjestöä. Yksi näistä oli VR Teknilliset VRT ry, jonka puheenjohtajana tällöin oli DI Tapio Peltohaka. Eläkekysymys ratkaistiin erillisen eläkesäätiön avulla, johon valtiovalta antoi tarvittavan pääoman suuruudeltaan 1750 Mmk.

Oman erityiskysymyksensä muodostivat osalla diplomi-insinööreistä olleet ns. S (sopimus)-palkat, joissa oli eläkkeelle pääsyehdoja viran lakkautuessa. Kun eläkeoikeus sitten väistämättä laukesi, jäivät monet vanhemmista diplomi-insinööreistä eläkkeelle, ja erityisesti ne joiden eläkevuodet olivat jo

täynnä. Monet kuitenkin jatkoivat uraansa joko konsultteina, tai muiden työnantajien palveluksessa. Tämä ammattitaidon katoaminen tuntui tietenkin pitkään haitalliselta VR:n sisällä.

Konserniyhtiöksi muodostettiin VR-Yhtymä Oy ja sen alle liikennettä hoitava VR Osakeyhtiö ja radan rakentamista ja kunnossapitoa hoitava Oy VR-Rata Ab. Viranomais toimintoja, rakennuttamista ja rautatieomaisuutta hoitamaan ja hallinnoimaan perustettiin Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, Ratahallintokeskus, johon henkilökunta saatiin pääasiassa VR:n puolelta. VRDI:n jäsenistä sinne siirtyi 10 henkilöä ja viraston vahvuus oli alussa 52 henkilöä. Vuosien varrella viraston työntekijöiden määrä kasvoi yli sadan ja vuonna 2005 lisättiin osastojen alle yksiköt toimintojen pitämiseksi hallitummin johdettavina. Jäsenistön hajautuminen jatkui vuonna 2006, kun perustettiin EU:n vaatimuksesta uusi rautateiden turvallisuustehtäviä hoitava elin, jonka nimeksi tuli Rautatievirasto. Alussa pääosa henkilöstöstä muodostui Ratahallintokeskuksen turvallisuusyksikön asiantuntijoista (n. 15), ja siellä olleista matkalipun tarkastajista (n. 35). Alussa rekrytoitiin asiantuntijoita lisää noin 20 talon ulkopuolelta. Viraston alueellistamisesta käytiin kova väantö, mutta lopulta se sai kuitenkin jäädä Helsinkiin. Myöhemmin matkalippujen tarkastus siirrettiin YTV:n vastuulle.

Vuonna 2002 LVM julkisti raportin ”Tie auki taivasta myöten”, jossa esitettiin uusi idea eri liikennemuotojen viemisestä yhteiseen virastoon. Raportin tarkoituksena oli saada aikaan keskustelu asiasta, ja jatkoa seurasi vuonna 2006, kun asia oli saatu vietyä myös Suomen valtion hallitusohjelmaan. Käynnistettiin laajempi selvitys, jossa toimeksiannossa edellytettiin tiehallinnon, ratahallinnon ja merenkulkuhallinnon viemistä yhteiseen ”Väylävirastoon”, jonka tuloksena aloitettiin vuonna 2008 uuden viraston rakentaminen. Ainoastaan tiehallinnon henkilökunta ja johto kannattivat hanketta. Ratahallintokeskuksen johto pysyi hankkeelle neutraalina ilman vastustusta, mutta henkilökunta vastusti voimakkaasti. Merenkulun puolella sekä johto, että henkilöstö vastustivat voimakkaasti hanketta. Ministeriön tahtotila oli kuitenkin niin voimakas, että lopulta virasto kuitenkin synnytetään ja se aloitti toimintansa 1.1.2010 nimellä Liikennevirasto. Viraston alkuvahvuus oli noin 710 htv. ja suurin osa henkilökunnasta tuli tiehallinnon puolelta. Samalla perustettiin myös uusi turvallisuusviranomaisen nimeltä Liikenteen turvallisuusvirasto. Siihen sijoitettiin Rautatievirasto, Autorekisterikeskus (AKE) ja tiepuolen, merenkulun ja ilmailun turvallisuustehtävät. Valtaosa henkilökunnasta tuli AKEsta, ja viraston alkuvahvuus oli noin 450 htv. Suurena ongelmana tulee olemaan osatoimintojen alueellistaminen Liikenneviraston osalta Lappeenrantaan ja Liikenteen turvallisuusviraston osalta Rovaniemelle. Henkilökunnan osalta siirtymishalukkuus osoittautui vähäiseksi. Aluevirastojen pitäisi olla täydessä toiminnassa viimeistään vuonna 2015. Oman haasteensa samaan aikaan tulee aiheuttamaan valtionhallinnolle asetetut henkilökunnan vähentämisvaatimukset ja suurten ikäluokkien siirtyminen eläkkeelle, joka vuoteen 2015 mennessä on peräti noin 40 % alkuhenkilökunnan määrästä.

Kilpailun avautuminen rautateiden rakentamisessa ja kunnossapidossa on tuonut vuoden 2000 jälkeen alalle runsaasti uusia yrittäjiä, jolloin myös työnantajien määrä on lisääntynyt. Rata Oy on kuitenkin säilyttänyt johtavan aseman alan tärkeimpänä toimijana.

Yhdistyksen tunnus

Vuoden 1982 hallitus käynnisti yhdistyksen tunnuksen ja pöytälipun suunnittelun. Asiasta oli keskusteltu jo aiemmin ja todettu tunnuksen suunnittelu tarpeelliseksi. Olihan yhdistys jo yli 30-vuotias. Vaikka tunnuksen suunnittelu lähtikin liikkeelle suhteellisen myöhään, oli sillä se hyvä puoli,

että kattojärjestö VDL ry ehti saada oman tunnuksensa ennen yhdistystämme. Tämä antoi omalla tavallaan suuntaa perusyhdistyksen tunnuksen suunnittelulle. Hallitus julkaisi tunnuksen ja pöytälipun suunnittelukilpailun syksyllä 1982. Kilpailu sai vilkkaan vastaanoton. Kaikkiaan saapui kilpailuehdotuksia 29 kpl, joista palkittiin kolme ja lunastettiin yksi. Näistä neljästä ehdotuksesta keskusteltiin vuosikokouksessa 1983 ja suoritettiin epävirallinen äänestys avuksi hallituksen myöhemmälle asian käsittelylle. Hallitus valitsi yksimielisesti kokouksessaan insinööri Veikko Wallströmin ehdotuksen yhdistyksen tunnukseksi ja pöytälipuksi. Hän suunnitteli myöhemmin samalta pohjalta yhdistyksen kirjelomakkeen ja kirjekuoren sekä leiman. Vuosikokouksen yleiskeskustelussa hallitus sai kiitosta tunnuksen ja pöytälipun suunnittelun alulle panemisesta. Hallitus laati myös pöytälipun jakosäännöt, jotka on liitetty yhdistyksen sääntökokoelmaan.

Ensimmäinen henkilökohtainen pöytälippu luovutettiin 3.1.1984 yhdistyksen perustajajäsenelle ja pitkäaikaiselle hallituksen jäsenelle johtaja Jaakko Toivaselle. Tämän jälkeen on yhdistyksen pöytälippu luovutettu ins. Veikko Wallströmille, ki Esko Suomiselle, johtaja Esa Piiroselle, rti Eino Puikkoselle, pääjohtaja Herbert Römerille, ki Mikko Aholalle, DI Reino Miehölle, suunnitteluylijohtaja Pertti Lattuselle, konepajan päällikkö Keijo Salermalle, ratainsinööri Veikko Tuorilalle, ratakeskuksen päällikkö Seppo Ronnille, ratainsinööri Palle Karolalle, ratainsinööri Olli Laitiselle ja ylijohtaja Ossi Niemimuukolle. Lisäksi pöytälippu on luovutettu Rautateiden Tekniset RT ry:lle, VR Rakennusmestarit VRR ry:lle ja Maanmittaushallinnon diplomi-insinöörit MHD ry:lle.

Yhdistyksen säännöt

Yhdistyksen muutetut säännöt hyväksyttiin yhdistysrekisteritoimistossa 26.7.1984. Uusien sääntöjen mukaan voi yhdistykseen liittyä diplomi-insinöörin tai arkkitehdin lisäksi myös diplomi-insinööriksi tai arkkitehdiksi opiskeleva henkilö. Edelleen uusien sääntöjen mukaan yhdistyksen hallitukseen kuuluu aiemman kuuden varsinaisen jäsenen ja kahden varajäsenen sijasta kahdeksan varsinaista jäsentä. Hallituksen jäsenenä voi olla myös opiskelija. Muut muutokset olivat lähinnä muototarkistuksia. Yhdeksänkymmentäluvulla sääntöjä muutettiin 7.10.1996 hyväksytyllä muutoksella. Tällöin yhdistyksen nimestä pudotettiin pois sana "Valtionrautateiden", mutta nimilyhennykseksi jätettiin kuitenkin VRDI, sillä perimmäisen historian haluttiin kuitenkin vielä jotenkin näkyvän. Muutos juonti juurensa VR:n yhtiöitykseen, jolloin oli näköpiirissä, että järjestöön olisi tarkoituksenmukaista kuulua myös muita rautatietoimialalla työskenteleviä, kuten esim. Ratahallintokeskuksessa työskentelevät tai jopa VR:n ulkopuolisissa yhtiöissä työskentelevät. Samalla yhdistyksen jäseneksi pääsyn kriteerejä laajennettiin diplomi-insinööreistä ja arkkitehdeista myös ylemmän korkeakoulu- tai yliopistotutkinnon suorittaneisiin. Jäsenistä 2/3 osan tulee kuitenkin olla DI/arkk.-tutkinnon suorittaneita. Hallituksen kokoonpano muutettiin käsittämään puheenjohtaja ja kuusi jäsentä.

Yhdistyksen muuta toimintaa

Yhdistyksen vuosikokousten ohjelmiin on sääntömääräisten asioiden lisäksi sisältynyt lähes joka kerta jokin ammattiaiheinen esitelmä. Viimeksi kuluneen 25-vuotiskauden aikana ovat omasta sektoristaan olleet kertomassa Finnre, EKE-yhtiöt, Siemens, Olivetti, Sampo-yhtiöt, ABB Strömberg/Signal, Parma, Sähköradat, IBM, Novosys, Sito, E.M. Pekkinen, Tammerneon, MCC Cad-Center, IVO, NCC-Puolimatka, VR Cargo, VR-henkilöliikenne, CM-Urakointi Oy, J-P Terasto Oy, Novomeridian Oy, YIT, Mipro Oy, Eltel Networks Oy, Sito Oy, Proxion Oy ja Algol Technics Oy.

Opintomatkoja on yhdistys järjestänyt sekä kotimaassa, että ulkomaille. Ulkomaan opintomatkoja on tehty merkittävimpien juhlavuosien yhteydessä. Yhdistyksen 35-vuotisjuhlamatka tehtiin v. 1985 junamatkana Leningradiin, jossa tutustumiskohteena oli Tosnon vaunuvarikko. Vuonna 1986 tehtiin kotimaan opintomatka Uuteenkaupunkiin Saab-Valmetin autotehtaille. Moskovan kansainväliseen rautatienäyttelyyn tutustuttiin v. 1986 kolmipäiväisellä opintomatalla, joka tehtiin lentäen. Vuonna 1988 oltiin Asko-Upon vieraina uudella InterCity-junan Cx-vaunulla, jonka istuimet ovat Asko-Upon toimittamat. Yhdistyksen täyttäessä 40 vuotta vuonna 1990, julkaistiin juhlakirja ”Tulevaisuuden tekijät” ja tehtiin opintomatka Pariisiin 9.-16.5.1990. Isäntinä olivat mm. Ranskan rautatiet (SNCF) ja Geismar. Yhdistyksen juhlavastaanotto oli 12.6.1990 Ramada President hotellissa Helsingissä.

Yhdistyksen historiassa tuli 50 vuotta täyteen 17.4.2000. Samana päivänä hallitus piti juhlakokouksen, jossa oli mukana myös perustajajäsen yli-insinööri Aimo Pere. Merkittävänä projektina toteutettiin juhlakirja ”Kehitys kulkee kiskoilla”, jonka kirjoittajina olivat alan parhaat asiantuntijat aina liikenneministeristä, VR-yhtiöiden ja Ratahallintokeskuksen johdosta sekä asiantuntijoista lähtien. Kirjoittajina oli kaikkiaan 21 henkilöä ja kirja sisälsi ammatillisia artikkeleita ja päivitetyn historiikin. Kirja julkistettiin 13.6.2010 50-vuotisjuhlavastaanotolla entisessä Helsingin Teknillisen korkeakoulun (Poli) juhlasalissa Hietalahdessa, josta jokainen sai kirjan mukaansa. Myöhemmin kirja jaettiin alan päättäjille ja asiantuntijoille.

Yhdistyksen juhlavastaanotto oli onnistunut ja arvokas 130 vieraan kera. Yhdistyksen puheenjohtaja Tapio Peltohaka piti juhlapuheen, jossa tuotiin esiin huolena mm. silloin ajankohtaisena olleet energiatilanteen kustannusvaikutukset joukkoliikenteeseen ympäristönäkökulma huomioiden, sekä ratarahoituksen riittämättömyys. Asiasta tehtiin myös lehdistötiedote. Liikenneministeri Olli-Pekka Heinonen lähetti tilaisuuteen tervehdyksensä. VR-Yhtymän tervehdyksen toi toimitusjohtaja Juhani Kopperi ja Ratahallintokeskuksen apulaisjohtaja Martti Kerosuo. Oman tervehdyksensä esitti myös eläkkeellä ollut koneosaston johtaja Jaakko Toivanen, joka oli ainoa juhlassa mukana ollut yhdistyksen perustajajäsen. Musiikkia tilaisuudessa esittivät diplomilaulaja Niklas Spångberg ja diplomipianisti Kaj Ekman. Tilaisuuden valokuvaajana toimi monia merkittäviä valokuvataiteen kilpailuja voittanut Veikko Wallström. Juhlan tapahtumat uutisoitiin Rautatietekniikka-lehden numerossa 3/2000. Juhlan tuotto (11 300 mk) lahjoitettiin kokonaisuudessaan Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiriin (HUS) lastenpsykiatrisen hoidon tukemiseen.

Yhdistyksen juhlamatka suuntautui syksyiseen Prahaan 19.–22.10.2000, jossa majoituttiin hotelli Belvedereen. Sääkin suosi matkailijoita ja lämpötila pysytteli 20 asteen tuntumassa. Matkalaisten vahvuus oli 52 henkilöä ja näistä 16 osallistui avecina. Ohjelmaan kuului mm. kaupunkikierto ja tutustuminen pariin panimoon asianmukaisine tarjoiluineen. Juhlailallisen tapahtumapaikkana oli korkealla kukkulalla sijaitseva tunnettu näköalavintola Nebozizek.

Toimintakaudella 2000–2010 yhdistys järjesti jäsenilleen teatterimatkoja mm. Tampereelle, Lahteen ja Hämeenlinnaan sekä konserttimatkan Tallinnaan. Tapana on ollut järjestää myös ekskursioita kotimaan rakennuskohteisiin, viimeksi Vuosaaren satamaradalle ja Kehäradan rakennustyömaalle.

Tätä kirjoitettaessa ovat täydessä käynnissä RDI:n 60-vuotisjuhlajärjestelyt.

Tapio Peltohaka