

Kaksoisraide lisää tavaraliikenteen kapasiteettia, Kokkolan satamassa tulevaisuuden odotukset korkealla

Julkaistu 3.7.2017

Seinäjoki-Oulu-radon parannustyöt ovat loppusuoralla. Ratahankkeen uudet kaksoisraideosuudet sujuvoittavat raideliikennettä. Kaksoisraide edistää tavaraliikenteen kilpailukykyä ja tehokkuutta, kun rataosuuden akselipainoa voidaan korottaa 25 tonniin.



Uutta kaksoisraideosuutta on rakennettu yhteensä 100 kilometriä, josta 20 kilometriä sijoittuu Seinäjoki-Lapua-osuudelle, ja 80 kilometriä Kokkola-Ylivieska-osuudelle. Kokkolan satamassa ovat odotukset korkealla, kun kaksoisraiteet otetaan käyttöön maaliskuussa 2018.

”Odotamme räjähdysmäistä kasvua tavaraliikenteeseen, kun parannetun radan koko kapasiteetti on käytössä. Se merkitsee paljon hyvää Kokkolan sataman kasvunäkymille, sekä myös paikalliselle ja valtakunnalliselle elinkeinoelämälle, ja tietysti myös henkilöliikenteelle”, sanoo Kokkolan sataman satamajohtaja **Torbjörn Witting**.

Kokkolan satama on Suomen suurin raideliikennesatama ja transitoliikennesatama. Kokkolan sataman tärkeimpiä asiakkaita ovat kaivannaisteollisuus, Venäjän transitoliikenne sekä Kokkolassa toimiva paikallinen teollisuus ja kauppa.

Raaka-aine- ja puolivalmistetavaravirtojen ohella konttiliikenne kasvaa nopeasti Kokkolan satamassa.

”Kokonaisvolyymiltaan se on pientä, mutta kasvanut tänä vuonna jo 55 prosentilla”, Witting kertoo.

Lisäkapasiteetti tuonut jo uusia sopimuksia

Tällä hetkellä Kokkolan satamasta lähtee yli kuusi miljoonaa tonnia rahtia. Sataman kapasiteetti kasvoi viime vuonna 18 prosentilla. Samoja kasvulukuja on odotettavissa myös tälle vuodelle.

”Olemme saaneet tänä vuonna uusia merkittäviä sopimuksia, mitkä eivät olisi olleet mahdollisia ilman tietoa valtion investoinneista kaksoisraiteeseen. Kun valtio on huolehtinut raitinfran kehittämisestä, olemme me puolestaan voineet investoida voimakkaasti Kokkolan kolmen sataman kehittämiseen”, Witting sanoo.

Kokkolan Kanta-, Syvä- ja Hopeakiven satamien syväväyliä ja alueita on laajennettu. Lisäksi satamiin on rakennettu varasto- ja erikoisterminaaleja. Viimeisen 12 vuoden aikana satamiin on investoitu yli 100 miljoonaa euroa.

”Uusia alueita satamiin on tullut lisää keskimäärin kaksi hehtaaria vuodessa, ja viimeisten kuuden vuoden aikana niihin on hankittu seitsemän uutta nosturia”, Witting sanoo.

Kaksoisraiteet nelinkertaistavat kapasiteetin

Liikenneviraston projektijohtaja **Tommi Rosenvall** arvioi, että teoriassa Seinäjoki-Oulu-radan uudet kaksoisraiteet nelinkertaistavat raidekapasiteetin nykyisestä. 880 miljoonan arvoisen, 10 vuotta kestänyt urakka parantaa rataosuuden kapasiteetin lisäksi raideliikenteen häiriöherkkyyttä ja turvallisuutta.

”Kaksoisraiteet tuovat rataliikenteeseen joustoa, eivätkä myöhästymiset pääse ketjuuntumaan. Myös kolme uutta ratapihaa, joissa junat voivat kohdata toisensa, vähentävät häiriöherkkyyttä”, Rosenvall sanoo.

Turvalaitejärjestelmien muutosten avulla on parannettu rataosuuden liikennöinnin sujuvuutta. Rataosuuden turvallisuutta on lisätty myös poistamalla kaikki tasonisteykset. Akselipainon nosto 22,5 tonnista 25 tonniin parantaa tavaraliikenteen tehokkuutta. Myös sähkötehon riittävyys varmistetaan junapainon kasvaessa. Rataosuuden maksiminopeuden nosto jouduttaa myös henkilöliikennettä.

”Rataosuuden maksiminopeuden nosto 140:stä 200:aan kilometriin tunnissa lisää myös henkilöliikenteen käyttäjäystävällisyyttä, kun esimerkiksi Helsinki-Oulu -välin henkilöliikennettä voidaan nopeuttaa puolella tunnilla”, Rosenvall sanoo.

335 kilometriä pitkä Seinäjoen ja Oulun välinen rata on yksi Suomen tiheimmin liikennöidyistä rataosista. Rataa käyttää valtaosa Etelä- ja Pohjois-Suomen välisestä rautatieliikenteestä, ja se on osa Euroopan laajuista rautatieverkkoa (TEN).

Tutustu hankkeeseen: <http://www.liikennevirasto.fi/skol> (<http://www.liikennevirasto.fi/skol#.WVnyGRILDI>)

Teksti Olli Manninen