



De lyftkranar Timo Onnela har i Kaskö hamn klarar inte av de tyngsta kraftverksdelarna.
FOTO: DANIEL NISSÉN

Kranen för liten för vindkraftverk

Kaskö hamn vill vara med på ett hörn när det byggs vindkraftverk i regionen men i nuläget har man ingen lyftkran som klarar av att lossa de stora kraftverksdelarna.

I veckan har de första delarna till vindkraftverken som ska resas i Svaskulla anlänt till södra Närpes. Delarna har anlänt via hamnen i Vasa, varifrån de transporterats på gummihjul till Närpes. Betydligt närmare hade varit att ta dem via hamnen i Kaskö.

Problemet i Kaskö är att de lyftkranar som finns i hamnen inte har tillräcklig lyftkapacitet för de tunga vindkraftverksdelarna.

–Man måste beställa en mobil kran utifrån och det är lite problematiskt,

säger hamnkapten Timo Onnela.

Problemet är kostnaderna. Att hyra in en kran är dyrt och om den bara behövs någon enstaka gång blir lönsamheten en utmaning. Att köpa en kran är en miljoninvestering. –Det är klart att om det skulle fin-

nas mycket jobb för kranarna skulle det vara lättare.

Med tanke på att det potentiellt kommer att byggas en hel del vindkraftverk i Sydösterbotten under de kommande åren är det här en problematik man funderar på i Kaskö

– för man är helt klart intresserade av den trafik som vindkraftverken kunde föra med sig. Diskussioner har förts med företagen som tar in kraftverken men någon lösning har man inte kommit fram till ännu. –Vi försöker komma in på markna-

den men det är inte så lätt när vi inte har ett helhetspaket att erbjuda.

Daniel Nissén

daniel.nissen@sydin.fi
06-7848 742

Lutar åt ett lite sämre år för hamnen

Sedan den 1 september är Kaskö hamn ett aktiebolag. Trafiken ser ut att minska från i fjol.

Kaskö Hamn Ab är nu inne på sin andra verksamhetsvecka. Processen med att förvandla den kommunala hamnen till ett aktiebolag har pågått-

en längre tid och 1 september körde verksamheten igång.

Hamnkapten Timo Onnela konstaterar att det nog medfört en del förändringar när hamnen nu är ett aktiebolag och man följer de bestämmelser som gäller för sådana men den dagliga verksamheten fortsät-

ter precis som tidigare.

–Det är lite mer pappersarbete nu tills vi får bolaget att rulla in i sina nya rutiner.

2013 ökade trafiken över hamnen efter några sämre år men det här året ser ut att igen bli lite sämre.

–Det är svårt att säga ännu men to-

talt ser det ut att bli runt 1 miljon ton.

I fjol var trafiken 1,1 miljoner ton och 2012 925 000 ton.

Onnela är bolagets enda anställda. Övriga tjänster köps av Kaskö stad eller privata firmor. Kaskö stad äger alla aktier i hamnbolaget.

Daniel Nissén

Trafik i 10 år till kostar 22 miljoner euro

Kasköbanan är i stort behov av kostsamma åtgärder men är också viktig för många konstaterar Trafikverket i utredning. Fler utredningar föreslås.

I torsdags publicerade Trafikverket en utredning över de järnvägsavsnitt i Finland där trafiken är liten. En av banorna man tittat närmare på är den mellan Kaskö och Seinäjoki.

I utredningen konstateras att den 112,6 kilometer långa banan är viktig

för Kaskö hamn och för Metsä Group. Det är inte enbart koncernens verksamhetsställen i Kaskö som utnyttjar järnvägen utan Kaskö hamn är dessutom en av de huvudsakliga finska hamnar koncernen använder.

Järnvägen används vidare för att transportera råvirke från Teuva och banan är viktig för Fingrid när de transporterar större transformatorer. I utredningen sägs att Fingrid vill bygga en lastningsplats för transformatorer också i Närpes men att järnvägens skick gjort att man inte

gått vidare med projektet.

Dyrt att få i skick

Det stora problemet som utredningen pekar på är Kasköbanans dåliga skick och de stora kostnaderna för att åtgärda saken. En totalrenovering beräknas kosta mellan 100 och 125 miljoner euro. Med ett effektivt underhåll kunde banan trafikeras ännu i omkring 10 år. Det skulle kosta 22 miljoner euro utöver normala underhållskostnader.

Om järnvägsavsnittet stängs för

trafik skulle kostnaderna för banan vara 55 000 euro i året.

Antalet fel på rälsen uppges på vissa ställen vara alarmerande. Mellan Seinäjoki och Koskenkorva måste rälsen bytas ut omedelbart. Cirka 50 000 syllar ska ännu bytas ut. Själva järnvägsbanken är i bra skick men med minskat underhåll skulle skicket snabbt kollapsa.

Säkerheten vid de 163 plankorsningarna är dålig med tanke på banans ringa trafik. Säkerheten kunde förbättras kostnadseffektivt med ny

teknologi som testas mellan Toijala och Valkeakoski.

Banan trafikeras av 500 tåg i året. Trafiken till Kaskö har minskat kraftigt på senare år, från 833 ton 2007 till 193 ton 2013. Antalet vagnar har gått från 4 702 år 2009 till 1 351 i fjol.

Utredningen föreslår att Kasköbanan utreds noggrannare under 2015.

Daniel Nissén

daniel.nissen@sydin.fi
06-7848 742