

Arvoisa vastaanottaja

KEMIN RATAPIHAN TURVALLISUUS – RADAN YKKÖSRAITEEN YLITYS TURVALLISUUSRISKI

Kemin ratapihan turvallisuus on aiheuttanut vuosien aikana useita vaaratilanteita matkustajille. Kemin lisääntyvä ulkomaalaisten turistien määrä lisää myös onnettomuusriskejä. Matkustajien opastuksessa ja informaatiossa on myös selkeitä puutteita, jotka tulisi ehdottomasti korjata.

Vaaratilanteita aiheuttavat erityisesti tilanteet, jossa juna saapuu etelän suunnasta raiteelle kaksi, jolloin matkustajien on ylitettävä ykkösraide asemarakennuksen ja keskustan suuntaan pääsemiseksi. Etelän junasta Kemiin jäävä matkustajamäärä voi nousta parhaimmillaan jopa 100 matkustajaan. On syntynyt tilanteita, jossa etelän junalla saapuvat matkustajat joutuvat ylittämään ykkösraiteen pohjoisesta tulevan junan lähestyessä Kemin asemaa. Junan nopeus lähellä olevan sillan kohdalla on 60 km/h, jolloin ykkösraiteen ylittävien matkustajien reagointi-aika lähestyvään junaan jää lyhyeksi ja aiheutuu todellinen vaaratilanne (**Kuva 7**).

Junien kohtaamisia on Kemin asemalla normaalisti kaksi vuorokauden aikana

- klo 22.34 Helsinkiin menevä juna ja klo 22.20 Helsingistä saapuva juna
- klo 16.33 Ouluun menevä juna ja klo 16.31 Rovaniemelle menevä juna

Esitämme riskien eliminoimiseksi ja asiakaspalvelun parantamiseksi seuraavia toimenpiteitä

1. Ratojen alituksen rakentaminen ykkös- ja kakkosraiteen välille

Ensisijaisesti turvallisin, asiakasystävällisin ja sujuvin vaihtoehto kokonaisuuden kannalta on ratapihan alituksen rakentaminen ykkös- ja kakkosraiteen väliin, mikä varmistaa matkustajien turvallisuuden ja sujuvan juniin pääsyn. Nykyisten ratapihan pohjois- ja eteläpään merkittyjen radan ylityspaikkojen käyttäminen kakkosraiteelle/ kakkosraiteelta merkitsee kohtuuttoman pitkiä kulkumatkoja erityisesti liikuntarajoitteisille ja ikääntyneille sekä matkustajille, joilla on paljon matkatavaroita mukana. Erityisesti talvisin pitkä kulkuyhteys on todella hankala. Alituksen rakentamisella vältettäisiin junien kohtaamispaikkojen siirto toiseen kohtaamispaikkaan esim. Laurilaan, mikä merkitsisi matkaketjujen matka-aikojen pidentämistä.

2. Kohtaavien junien kohtaamispaikkojen uudelleen määrittäminen

Junien kohtaamiset on mahdollista ohjata Laurilaan, jolloin vältetään tilanne, että henkilöjunat kohtaisivat Kemin ratapihalla. Nykyisten riskien eliminoimiseksi tämän vaihtoehdon käyttöönotto tulisi selvittää heti, vaikkakin ratkaisu tulisi aiheuttamaan jonkin asteista matka-aikojen pidentymistä koko matkaketjussa.

Etelästä päin tulevat Helsingin junat tulisi ohjata aina raiteelle yksi, koska näiden junien matkustajamäärät ovat yleensä suurimmat. Junien raidekapasiteettia käyttää ja koordinoi Finnrail Oy liikenneviraston toimeksiannosta.

3. Muut matkustajien turvallisuutta ja informaatiota parantavat toimenpiteet

Radan ylityspaikkojen nykyistä selkeämpi merkitseminen ja matkustajien ohjaaminen radanylityksessä

Radan ylityspaikat on opastettu nuolitauluilla ratapihan pohjois- ja eteläpäässä (**Kuva 1**). Lumikasat aiheuttavat usein ongelmatilanteita, jolloin matkustaja ei havaitse selkeästi radan ylityspaikkaa (**Kuva 1**). Radan ylityksen pohjoispään aita tulee jatkaa ylityspaikkaan saakka ja ylityspaikasta vielä eteenpäin niin, ettei radanylitys ole muuten mahdollista kuin käyttämällä merkittyä ylityspaikkaa ja että radanylitys on mahdollisimman selkeä. (**Kuva 1**) Sekä pohjois- että eteläpään radan ylityskohdat tulee myös merkitä entistä selkeämmin isommilla opasteilla sekä lankutuksella. Eteläpään radan ylityspään aidoitus on riittävä (**Kuva 2**).

Opaste- ja näyttötaulut

Kemin ratapihalla asemarakennuksen edessä on yksi informaatiotaulu saapuvista ja lähtevistä junista (**Kuva 8**). Matkustajilla on usein epätietoisuutta saapuvan junan aikataulusta sekä mille raiteille ja mille vyöhykkeelle juna saapuu. Näyttötauluja (**Kuva 8**) tarvitaan kaksi lisää sekä pohjois- että eteläpään raiteen ylitysten lähelle. Opastetauluja (**Kuva 3**) tarvitaan lisää etelä- ja pohjoispuolelle molempia raiteita, yhteensä niitä tulisi olla 6 kpl.

Lisäksi aseman bussipysäkille tarvitaan selkeämpi opastus, asianmukainen bussikatos, aikataulut ym. informaatio, esim. kuten kuvien 4-6 opasteissa, jotka ovat asemarakennuksen vierellä. Opasteiden koko tulisi olla myös riittävä niin raide kuin muidenkin opasteiden osalta. Nykyiset opasteet ovat pieniä, jolloin niitä ei helposti havaitse.

Kemin aseman turvallisuus- ja asiakaspalvelutason on vastattava muiden asemien ja nykyaikaista turvallisuus- ja palvelutasoa. Tällä hetkellä Kemin aseman turvallisuusriskit radan ylityksen osalta ovat kestäättömät. Myöskin opastuksen, informaation sekä asiakaspalvelun näkökulmasta järjestelyt ovat puutteelliset. Nykyisellä toiminnan tasolla on ajan kysymys, milloin onnettomuusriskit realisoituvat.

MERI-LAPIN KEHITTÄMISKESKUS



Markku Hukkanen
seutupäällikkö

Kuva 1: Kemin aseman pohjoispuolen ykkös- ja kakkosraiteen ylitys



Kuva 2: Kemin aseman eteläpuolen ykkös- ja kakkosraiteen ylitys



Kuva 3: Opastetaulu



Kuvat 4-6: Opastetaulut asemarakennuksen vieressä



Kuva 7: Etäisyys radan ylityspaikasta katvealueeseen eli sillan



Kuva 8: Näyttötäulu asemarakennuksen vieressä

