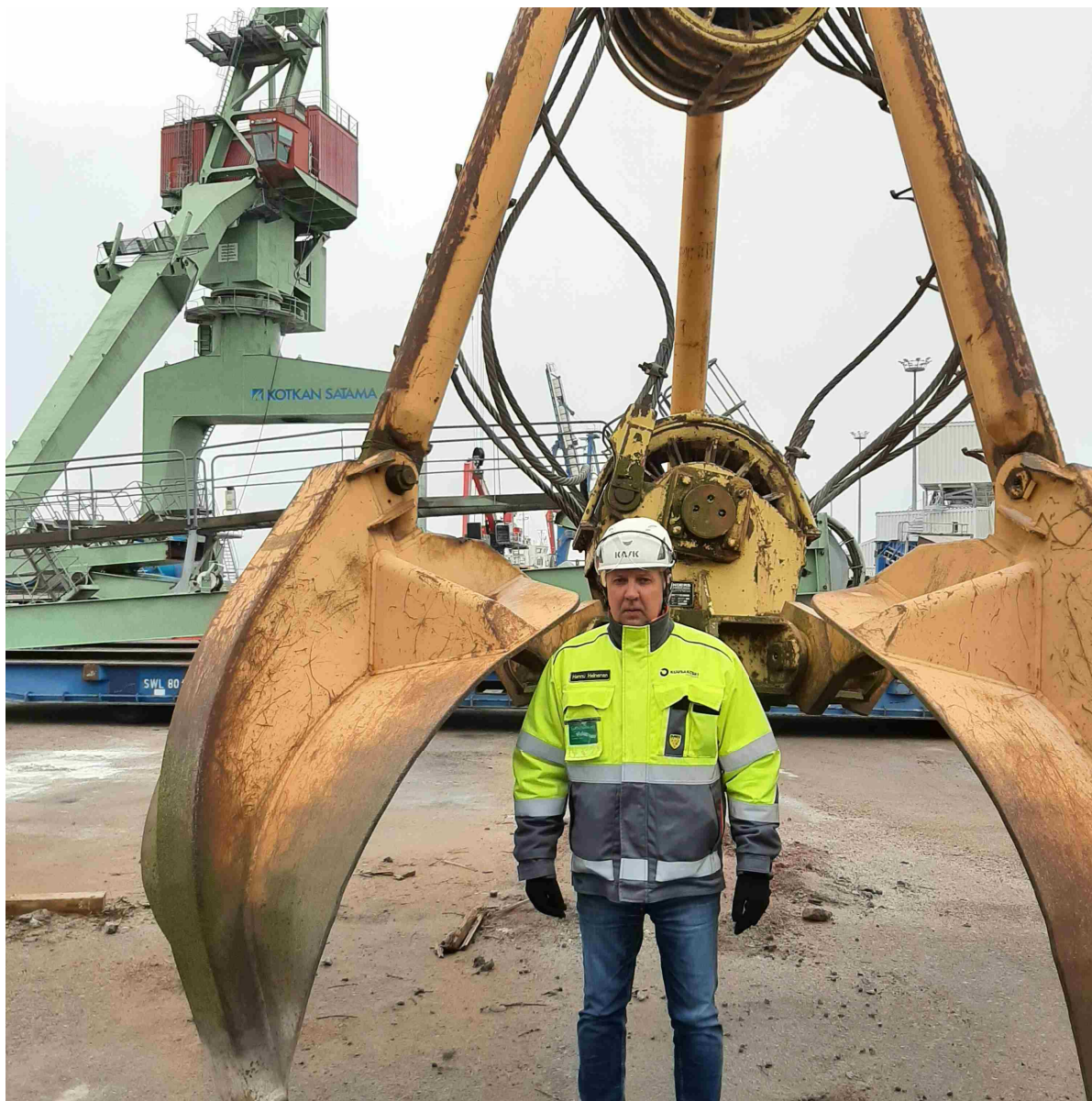


Kuusakoski purkaa kolme Kotkan satamanosturia

9.6.2021



Purettavien nosturien metalli saa uuden elämän laakeri- auto- ja konepajateollisuuden tuotteissa.

Keväällä 2021 HaminaKotka Satama Oy päätti luopua omasta nosturitoiminnastaan, ja kolme vanhaa satamanosturia jäivät tarpeettomiksi.

”Vastuullisuus ja kestävä kehitys ovat meille tärkeitä arvoja. Halusimme kierrättää vanhat nosturit turvallisesti ja kestävästi. Valitsimme kumppaniksemme Kuusakosken, jonka kanssa olemme aiemminkin tehneet yhteistyötä, ja Kuusakoski on nytkin osoittautunut tehokkaaksi ja luotettavaksi kumppaniksi”, kertoo toimitusjohtaja **Kimmo Naski** HaminaKotka Satamasta.

Toukokuun alussa ensimmäinen kolmesta 80-luvulla rakennetusta satamanosturista oli jo purettu, ja toista oltiin purkamassa. Kolmas nosturi puretaan elokuussa.

”Satamanosturit ovat pääasiassa rautaa, ja siten hyvin kierrätyskelpoisia”, kertoo Kuusakosken asiakaspäällikkö **Hannu Heinonen**.

Valtavat metallikappaleet kuljetettiin lavettivaunulla Kuusakosken Kotkan-toimipisteeseen, jossa ne polttoleikattiin tehdaskokoon.

”Sopivia paloja ovat metri kertaa metri kertaa alle puoli metriä, tai vaihtoehtoisesti puolitoistametriä kertaa puoli metriä kertaa puoli metriä”, kertoo Hannu Heinonen. Tällaiset palat sopivat suoraan Ovakon terästehtaan sähköuuniin.

”Sulatuksen, valun, valssauksen ja jatkojalostuksen jälkeen teräs toimitetaan laakeri-, autoteollisuus- ja

konepajateollisuusasiakkaillemme ympäri maailmaa”, kertoo hankintapäällikkö **Pekka Karvonen** Ovakolta.

Kuusakosken toimittamalla romumateriaalilla on vuosien ajan ollut tärkeä rooli Imatran terästehtaan tuotannossa, ja yhteistyö on ollut kitkatonta.

”Ovakolle kestävä kehitys ja tuotteidemme pieni hiilijalanjälki ovat tärkeitä. Kun erikoisterästemme raaka-aine on suomalaista romua, joka tulee pelkästään kotimaisilta romuntoimittajilta, kuten Kuusakoskelta, kuljetusten ilmastokuormitus on vähäinen ja tuotteidemme hiilijalanjälki säilyy ainutlaatuisen pienenä. Meidän tuotannossamme kierrätystalous ja vastuullisuus ovat todistetusti totta eikä vain ajan hengen mukaista sanahelinää”, huomauttaa Karvonen.



Ei mikään pieni projekti

Ensimmäinen kolmesta 65 metriä pitkstä nosturista painoi 330 tonnia, josta vastapainon osuus oli 40 tonnia. Satamanosturi koostuu pääosin raudasta, kun taas vastapainon materiaalina on betoni, johon ainakin ensimmäisessä nosturissa oli sekoitettu metallihauleja. Kuusakosken prosesseissa betoni ja metallihautit saatiin erotettua ja kierrätettyä omina jakeinaan.

”Vastapaino on todella vaikea purkaa, sillä sen ripustuskorkeus on n. 30 metriä ja se voi painaa jopa 70 tonnia. Nosturin vastapainon lisäksi täytyy purkaa puomin vastapaino, joka on n. 40 metrin korkeudella, mutta painaa yleensä vähemmän.”, kertoo projektista käytännössä vastannut **Matti Kuivasniemi**.

Kuivasniemellä on takana kymmeniä vastaavia purkuprojekteja ja yli 30 vuoden ura Kuusakoskella. Tämän projektin hän tuli tekemään keikkana eläkkeeltä. Kokenut ammattilainen painottaa, että turvallisuus on tällaisissa projekteissa ensiarvoisen tärkeää: ”Korkeus ja painavat tavarat asettavat omat haasteensa, ja turvavarustuksen ja valppauden on oltava ensiluokkaista. Polttoleikatessa syttymät ovat mahdollisia öljyn ja kaapeleiden johdosta, ja valmius sammuttaa niitä on oltava koko ajan.”