

Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki –ratahanke Kainuun näkökulmia

Tämä ratahanke on Kainuun ollut Kainuun ratayhteyksien parantamisen **kärkihanke** viime vuosina. Yhteyden parantaminen vaikuttaa myönteisesti Kontiomäki-Oulu –yhteyden käytettävyyteen sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, kun raskasta transitoliikennettä Vartius-Kokkola väliltä saadaan siirtymään lisalmen kautta kulkevalle reitille. Yhteyden kehittäminen samalla parantaa Kainuun junaliikenteen toimivuutta Savon radan kautta pääkaupunkiseudulle. Hankkeen kannattavuuden uudelleen arviointi on kiireellinen ja välttämätön. **Ilmastonäkökulman lisäksi** Kainuun näkökulmasta huomioon otettavia seikkoja tällöin ovat mm. seuraavat tekijät:

- **Henkilöjunaliikenteen** täsmällisyyden parantuminen **Savonradalla** (ml. Kontiomäki - Oulu)
 - uudet liikennepaikat Savonradalle
 - juna-aikatauluihin on liikennöitsijä varannut pelivaraa häiriötilanteiden varalta; uusien liikennepaikkojen toteuttamisen jälkeen pelivaran määrää voidaan vähentää, jonka seurauksena matka-aika lyhentyy Savonradalla ja Kajaani-Oulu yhteysvälillä
- **Henkilöjunaliikenteen** kehittäminen **Kajaani-Oulu** mahdollistuu (Kainuun ja Oulun tavoite)
 - pitkien tavarajunien väheneminen Kontiomäki - Oulu väliltä (Holmin selvitys, TEM 2019)
- **Hyödyt tavaraliikenteelle**
 - kalustokierto (tyhjä vaunut) tehostuu, kun voidaan kuljettaa lisalmen kautta
 - mahdollistavatko VR:n uudet SR-3 veturit (Vectron) malmikuljetukset kahdella veturilla Kontiomäki-lisalmi yhteysvälillä (jyrkät mäet),
- Nykyisen transitoreitin **pullonkaulojen** välttäminen
 - Muhoksen ja Oulun alueella raskaiden tavarajunien aiheuttamia tärinäongelmia
 - nopeusrajoitukset ≥ 3000 tonnin junille 45 km/h ja 60 km/h
 - tärinäongelmat vähenevät, jos liikennettä ajetaan lisalmen kautta
 - huonokuntoiset sillat Kontiomäki-Oulu yhteysvälillä
 - Vaalansalmen ja Kiehimäjoen ratasillat, nopeusrajoitukset 80 km/h ja 50 km/h
 - siltojen uusiminen; aikataulu ja kustannukset
 - huoltovarmuusnäkökulma; vakavien häiriötilanteiden riski
 - vaihtoehtoisen kuljetusreittimahdollisuuden turvaaminen ja tarpeellisuus
- **Liikennetarpeiden kasvunäkymien päivittäminen**
 - Kostamuksen pellettikuljetusten volyyymi
 - Kainuusta satamiin (Oulu, Kokkola) kuljetusten tarve:
 - Kuhmo Oy:n ja Pölkky Oy:n (lähin vientisatama Oulu) kapasiteetin kasvu,
 - Terrafamen kuljetustarpeet lisalmen kautta;
 - mahdolliset KaiCell Fibers Oy:n sellun kuljetukset Paltamosta (alk. 2022/23)
 - Puuraaka-aineen lisääntyvät kuljetukset nykyisille tehdaspaikoille
 - Stora Enson kapasiteetin kasvu Oulussa
 - mahdollinen Metsä Groupin tuotantokapasiteetin ja puunkäytön kasvu
 - Kainuuseen suunnitellaan ja rakennetaan lisää terminaalikapasiteettia Suomussalmelle ja Hyrynsalmelle
 - Puuraaka-aineen lisääntyvät kuljetukset uusille tehtaille (Paltamo, Kuopio)
 - Kajaani – Oulun henkilöliikenteen kasvattaminen
- Strategisen liikennesuunnittelun näkökulma: lisää **synergiaa** pääradan ja Savon radan välille

Lähteitä:

Rautateiden verkkoselostus 2019, Liite 3H 7(7), päivitetty 29.3.2019

Väylä (2019). Kokkola – Vartius –väliln ratayhteydet. 15.3.2019

Väylä (2019). Ylivieska – Iisalmi – Kontiomäki –toiminnallisuuden parantaminen. Väylä, suunnittelukohde 4/2019.

TEM (2019). Pohjoisen ja itäisen Suomen junaliikenteen vaikutukset alueen elinvoimaan ja matkailun kehittämiseen. Pasi Holmin selvitys. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:19.

Liikennevirasto (2018). Oulun raiteiston tarveselvitys. Tuomo Lapp & Pekka Iikkanen.

Liikennevirasto (2018). Ratakapasiteettikannattavuuden tarkastelu. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 59/2018. Juha Tervonen & Jyrki Rinta-Piirto.

Liikennevirasto (2016). Ratayhteyden Ylivieska – Iisalmi – Kontiomäki – Vartius kehittäminen.

Liikenneviraston suunnitelmia 3/2016.

VR Group. Keskeiset ratahankkeet 2015 – 2025.