



Kokkolan ja Vartiuksen raja-aseman välillä on kaksi vaihtoehtoista kuljetusreittiä: toinen kulkee Oulun ja toinen Iisalmen kautta. Oulun kautta kulkevan reitin pituus on noin 460 km ja Iisalmen kautta kulkevan reitin noin 440 km. Päärata Kokkolan ja Oulun välillä kuuluu TEN-T-verkon ydinverkkoon ja pääväyläasetuksen mukaisiin rautateiden pääväyliin sekä tavara- että henkilöliikenteen profiililla. Muilta osin radat kuuluvat TEN-T-verkon kattavaan verkkoon ja rautateiden pääväyliin tavaraliikenteen profiililla. Nämä eri reitit muodostavat tavaraliikenteessä verkollisen kokonaisuuden ja reittien kehittäminen liittyy toisiinsa.

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET

Pääradan Kokkola-Oulu -väli on erittäin vilkkaasti liikennöity henkilö- ja tavaraliikenteen rataosa. Oulu-Kontiomäki -välillä liikennöi transitoliikenteen junia, muita tavaraliikenteen junia ja myös henkilöliikennettä. Kontiomäki-Vartius -välillä on transitoliikennettä. Iisalmen kautta kulkeva reitti on tärkeä teollisuuden eri alojen näkökulmasta. Iisalmi-Kontiomäki-Oulu - ja Ylivieska-Iisalmi -väleillä on myös henkilöliikennettä. Pääradalla akselipaino on 25 t. Muilla osuuksilla akselipaino on 22,5 t. Tavaraliikenteessä kaikilla reiteillä ennustetaan kasvua, eniten Oulun kautta kulkevalla reitillä. Päärataosuudella ennustetaan myös merkittävää kasvua henkilöliikenteessä.

Kokkola-Ylivieska -väli on kaksiraiteinen jo nykytilanteessa erityisesti vilkkaan tavaraliikenteen vuoksi. Kokkola-Yksipihlaja -välillä on esillä erilaisia parantamistarpeita. Kokkolan ratapihan turvalaitteiden uusiminen on käynnissä.

Ylivieskan ja Oulun välillä nopea henkilöliikenne ja runsas tavaraliikenne pitkin junineen luovat haasteita rataosan kapasiteetille. Väliä on parannettu osana Seinäjoki-Oulu -hanketta, mutta kehittämistarpeita on edelleen, riippuen liikenteen kehityksestä. Henkilöjunien ja tavaraliikenteen merkittävämpi kasvun tulisivat vaatimaan kaksoisraiteen rakentamista Ylivieskan ja Oulun välille. Kaksoisraidetta voidaan rakentaa vaiheittain. Erityisesti tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa ensivaiheessa myös pienemmin toimin.

Yksiraiteisella Oulu-Kontiomäki-Vartius -välillä ongelmia ovat aiheuttaneet erityisesti pitkien kohtauspaikkojen pitkät välimatkat. Kapasiteettia lisäävien kohtauspaikkojen kehittämiselle on myönnetty vuonna 2020 teollisuuden investointeihin liittyvä rahoitus. Yhteyksien toimivuutta parantaisi edelleen Oulun kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka. Oulun kolmioraide mahdollistaisi liikennöinnin Ylivieskan suuntaan ilman Oulun ratapihoilla tarvittavaa junien kääntöä. Oulu-Vartius -välillä on lisäksi peruskorjaustarpeita. Käynnissä olevia hankkeita ovat myös Oritkarin kolmioraide Oulussa ja Oulun ratapihan turvalaitteiden uusiminen. Oulun ratapihoilla on lisäksi muita tarpeita peruskorjauksesta kehittämiseen.

Reitti Ylivieskasta Iisalmeen ja Kontiomälle on yksiraiteinen. Rataosien Iisalmi-Ylivieska ja Siilinjärvi-Ruokosuo sähköistys on käynnissä kuten myös Iisalmen kolmioraiteen rakentaminen. Jatkokehittämisen osalta on laadittu suunnitelmia liikennepaikkojen kehittämisestä. Yhteydellä Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki on myös peruskorjaustarpeita.

Oulu-Kontiomäki -reitin ja Kontiomäki-Iisalmi-Ylivieska -reitin jatkokehittämisistä on tehty hankearviointi, jossa välien kehittämistä on vertailtu toisiinsa. Tuloksena suositellaan Oulun kolmioraiteen ja Heikkilänkankaan liikennepaikan muodostaman hankekokonaisuuden toteuttamista transireitin kehittämiseksi. Kontiomäki-Iisalmi -välin toimivuutta voidaan parantaa lisäksi yksittäisen liikennepaikan kehittämisellä.

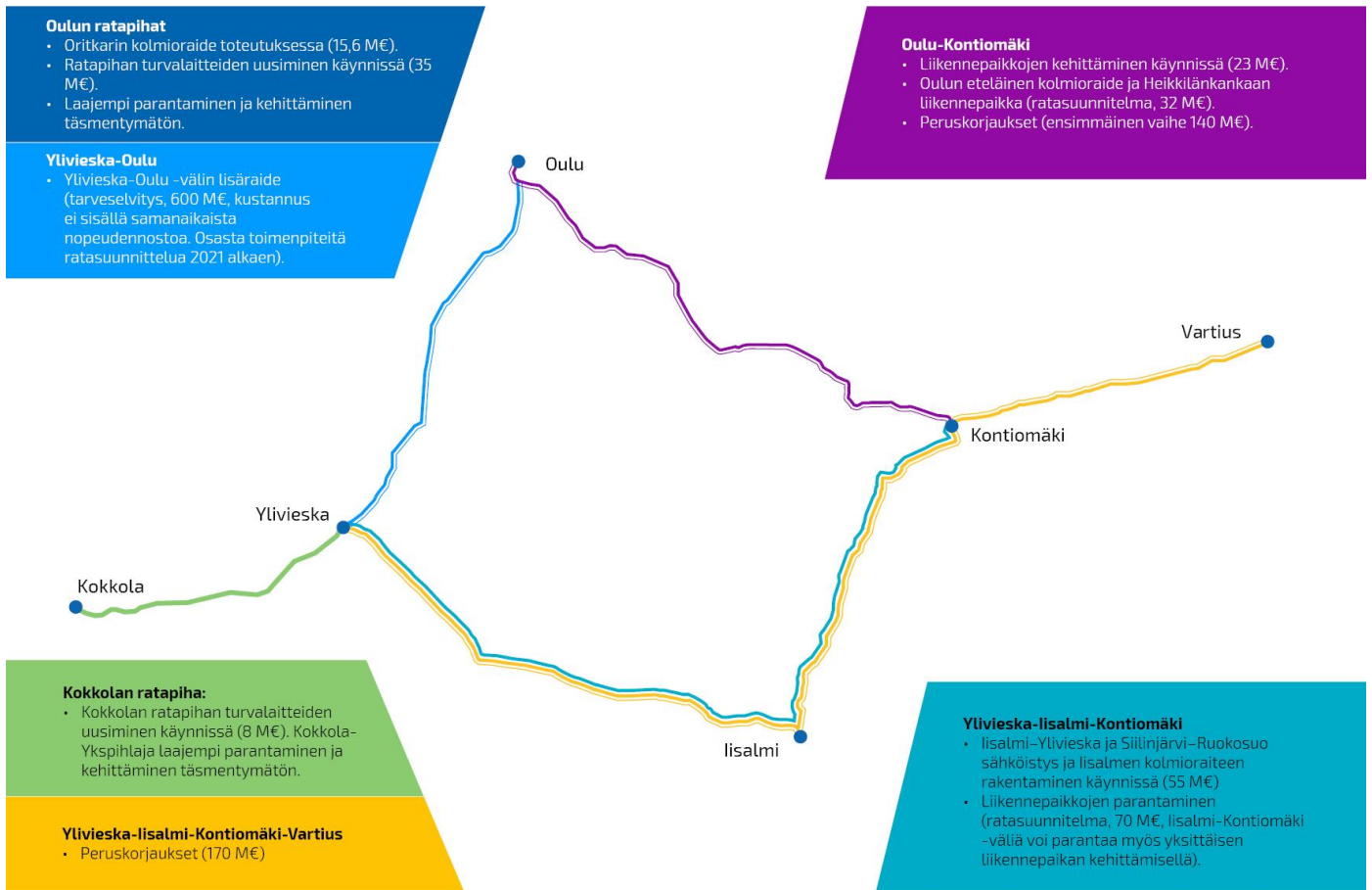
TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

Eri yhteysvälien esillä olevia keskeisiä toimenpiteitä ja kustannusarvioita (MAKU 120, 2015=100):

- Oulu-Kontiomäki -yhteyden parantaminen (Oulun kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka, 32 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Oulu-Kontiomäki -välin peruskorjaukset (ensimmäisessä vaiheessa, ilman ratapihoja 140 M€, lisäksi olemassa akselipainon nostotarve 25 t)
- Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki-Vartius -välin peruskorjaukset (170 M€, ensimmäisessä vaiheessa tarpeet kohdistuvat Iisalmi-Kontiomäki -välille).
- Ylivieska-Oulu -välin lisäraide (600 M€, mahdollista vaiheistaa, kustannus ei sisällä samanaikaista nopeudennostoa).
- Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki -välin liikennepaikkojen parantaminen (70 M€, Iisalmi-Kontiomäki -väliä voi parantaa myös yksittäisen liikennepaikan kehittämisellä).
- Oulun ratapihojen sekä Kokkola-Yksipihlaja -välin peruskorjauksen, parantamisen ja kehittämisen kokonaiskustannukset ovat täsmennyttömiä.

VAIKUTUKSET

- + Peruskorjaukset säilyttävät liikennöintiolosuhteet.
- + Lisäraiteet, kolmioraiteet ja liikennepaikkojen kehittäminen parantavat tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä sekä mahdollistavat liikenteen kasvun.
- + Lisäraiteet mahdollistavat henkilöjunaliikenteen kasvun.
- + Oulun ratapihojen kehittäminen mahdollistaa myös maankäytön tehostamisen.
- + Rautateiden kilpailukyky liikenne- ja kuljetusmuotona kasvaa edistämällä myös ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Korkeita kustannuksia.



SUUNNITELMATILANNETTA JA MAHDOLLINEN TOTEUTUSVALMIUS

- **Oulu-Kontiomäki** -yhteyden parantamisesta (Oulun kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka) tehty ratasuunnitelma. Hanke on suunnitelmien puolesta toteutusvalmiudessa. Hanke investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Rataosien peruskorjauksista** on tehty tarveuistioita.
- Koko **Ylivieska-Oulu** -välin kehittämiseksi tarvittavien suunnitelmien (yleissuunnitelma, ratasuunnitelma) laatiminen veisi yhteensä arviolta vähintään 8 vuotta. Pienempien kokonaisuuksien suunnittelua voidaan tehdä nopeamminkin ja mahdollisen ensimmäisen vaiheen kehittämistoimenpiteistä 2021 alkaen ratasuunnittelua (Liminka-Oulu -kaksoisraide, Kankaan ja Hirvinevan liikennepaikat).
- **Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki** -välin liikennepaikkojen parantamisesta on tehty ratasuunnitelma.