Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki toiminnallisuuden parantaminen

08/2016

Hankkeen lähtökohtana on ollut mahdollistaa Vartiuksen raja-asemalta Kokkolan satamaan kulkevan transitoliikenteen siirto nykyiseltä Oulun kautta kulkevalta reitiltä Iisalmen kautta kulkevalle reitille. Transitojunien siirto edellyttää Ylivieska–Iisalmi-rataosalle muutoksia. Rataosan sähköistämistä, Iisalmen kolmioraiteen rakentamista ja transitojunien kohtaamisen mahdollistavien pitkien liikennepaikkojen rakentamista Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-välille.

NYKYTILA

Ratayhteys Ylivieskasta Iisalmen kautta Kontiomäelle (263 km) on yksiraiteinen. Iisalmi–Kontiomäki-väli on sähköistetty. Rataosalla kuljetetaan etupäässä kaivosten tavara- ja rikastekuljetuksia, mutta myös kemianteollisuuden ja kemiallisen metsäteollisuuden tuotteita sekä raakapuuta.

Uusimman tavaraliikenteen ennusteen mukaan Ylivieska–Iisalmi-rataosan tavaraliikenne tulee vähenemään selvästi (ennuste v. 2025 1,8 milj. tonnia), kun se vuonna 2010 oli 2,0 milj. tonnia. Tähän vaikuttavat mm. Siilinjärveltä Kokkolaan satamaan kuljetettavan pasutteen määrän väheneminen sekä Pyhäkummun kaivoksen ehtyminen. Laaditun ennusteen lähtökohtana oli Talvivaaran kaivostoiminnan jatkuminen

HANKE JA TAVOITTEET

Vuonna 2014 valmistunut Ratasuunnitelma sisälsi Iisalmi–Ylivieska-välin sähköistyksen ja sen aiheuttamat muutokset nykyisille liikennepaikoille, kolmioraiteen rakentamisen Iisalmelle sekä uusien liikennepaikkojen rakentamisen. Ratasuunnitelmasta toteutettaisiin Ylivieska-Iisalmi sähköistys, Iisalmen kolmioraide ja uudet 925 m pitkät liikennepaikat sekä välisuojastuspiteiden lisäykset. Hankkeen tavoitteena on Ylivieska–Oulu ja Oulu–Kontiomäki-rataosien välityskyvyn parantaminen sekä transitoliikenteen kilpailukyvyn parantaminen ohjaamalla Vartiuksen ja Kokkolan sataman välinen transitoliikenne Iisalmen kautta kulkevalle reitille. Suunnittelua on jatkettu päivittämällä Vartius–Kontiomäki–Oulu–Ylivieska-välin vertailuvaihtoehdon kapasiteettitarkasteluja, jotta saadaan käsitys miten transitoliikenne mahtuu sinne. Kapasiteettitilanteen varmistuttua on laadittu uusi HK-laskelma.



AIKATAULU

- Ratasuunnitelma on valmistunut elokuussa 2014 ja on hallinnollisessa käsittelyssä Liikennevirastossa.
- Hankearvioinnin päivitys on valmistunut keväällä 2016.

KUSTANNUKSET

Alkuperäisen ratasuunnitelman kustannusarvio on 125 Milj. € (MAKU 130, 2010=100) ja hyötykustannussuhde h/k 0,43.

Kevennetty vaihtoehto, jossa on vähemmän uusia liikennepaikkoja. Kustannusarvio 97 Milj. € (MAKU 112, 2010=100) ja hyötykustannussuhde h/k 0,74.

Oulun reitin kehittäminen, jossa on mukana Oulun kolmioraide. Kustannusarvio 41 Milj. € (MAKU 112, 2010=100) ja hyötykustannussuhde h/k 1.5.

VAIKUTUKSET

- ⊕ Edistää rautatiekuljetusten kilpailukykyä
- ⊕ Ylivieska-Iisalmi-rataosan sähköistys vähentää junaliikenteen hiilidioksidipäästöjä
- ⊖ Junaliikenteen kasvu lisää junaliikenteen melu- ja tärinähaittoja.

Lisätietoja: Liikennevirasto, Apulaisjohtaja Siru Koski, p.0295343816
Liikennevirasto, Projektipäällikkö Jouni Juuti, p.0295343810