

PÄÄRADAN KEHITTÄMINEN POHJOIS-SUOMESSA – VALTAKUNNALLISESTI TÄRKEÄ HANKEKOKONAISUUS!

Selvitys pääradan vaikuttavuudesta Pohjois-Pohjanmaalla ja Oulun seudulla

**Oulun seudun
kunnat**

OULU



POHJOIS-POHJANMAA
Council of Oulu Region

POHJOIS-SUOMEN KILPAILUKYKYÄ JA ELINVOIMAA EDISTETÄÄN KESTÄVÄSTI RAIDELIIKENNETTÄ KEHITTÄMÄLLÄ

Ilmastonmuutos

EU on sitoutunut vähentämään kasvihuonepäästöjään vuoteen 2030 mennessä 40 % ja vuoteen 2050 mennessä 80–95 %.

Suomen hallitusohjelmassa on tavoitteena tehdä Suomesta hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä

Talous

Asumiseen liittyvät haasteet, saavutettavuus, elinkeinoelämän korkeat logistiikkakustannukset sekä kuljetusten pullonkaulat ovat koko Suomen taloutta hidastava tekijä.

Hyvillä liikenneyhteyksillä

- luodaan otollisia sijainteja asumiselle ja yrityksille
- kehitetään kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksiä
- parannetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä

Urbanisaatio

Isot kaupunkiseudut ml. Oulu kasvavat voimakkaasti.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmät eivät vielä kaikilta osin vastaa kasvun ja kestävyiden tavoitteisiin.

Työssäkäyntialueet laajentuvat, pendelöinti lisääntyy ja kaupunkien välinen yhteistyö vahvistuu kansallisesti ja kansainvälisesti.

TEOLLISUUDEN INVESTOINNIT VAIKUTTAVAT RAIDELIIKENTEeseen

Pohjois-Suomen aluehallintovirastoon vireille tulleista ympäristölupahakemuksista arviolta yli 70 % on suurteollisuuden investointeja.

Hankkeisiin sisältyvien investointikustannusten on arvioitu olevan yhteensä noin 7 Mrd. € ja työllisyysvaikutusten merkittäviä.

Pääradan kehittäminen luo positiivista kuvaa myös aluekehittämisestä ja voi vaikuttaa investointipäätöksiin.

Vuonna 2019-2020 vireille on tulossa mm.

- St1 Biofuels bioetanoli tuotannon laajentaminen, Kajaani
- Suhangon monimetallikaivos, Rovaniemi/Ranua
- Metsä Fibre Oy Kemin tehtaiden uudistaminen/uuden tehtaen rakentaminen (YVA käynnissä)
- Sakatin kupari-, nikkeli- ja PGE-kaivos, Sodankylä (YVA käynnissä)

Lähteet: Its valtakunnalliset liikenne-ennusteet (2018), Jäämeren rata -selvitys (2018), AVI Ympäristöluvut

Sunshine Kaidi New Energy Co. Oy, Kemin biopolttoainejalostamo (päätetty 5/2018, valitettu)

- Investoinnin kokonaisarvo 900 milj. €
- Puuntarve n. 2,8 milj.m³
- Tuottaa 225 000 tonnia biopolttoainetta

Yara Suomi Oy:n Soklin kaivos Savukoskella (päätetty 6/2018, valitettu)

- Tuotanto n. 1,54 milj. tonnia/vuosi
- Rautarikastetta n. 0,3 milj. tonnia/vuosi Kokkolaan tai Ouluun laivaukseen

Boreal Bioref Oy:n biojalostamo Kemijärvi (päätetty 6/2019, valitettu)

- Raakapuuta 2,8 milj. m³ (400 000-500 000 m³ mahdollisesti Venäjältä)
- havupuusellua n. 0,5 milj. tonnia vuodessa (TransSiperia rata-Kiina tai laivaus)

KaiCell Fibers Oy:n Paltamon biojalostamo (päätös arviolta 2019)

- Tuotanto käynnistyisi 2023/24, 600 000 ADMT
- Investointi 900 milj.€

Stora Enso Oy Oulu, tuotantosuunnan muutos (päätös arviolta 2019)

- Tuotanto käynnistyisi 2020 loppuun mennessä
- Puuntarve kasvaa 0,5 milj.m³ eli 2,4 milj.m³/vuosi
- Investointi n. 350 M€ (2019-2022)

Terrafame Oy:n akkukemikaalitehdas (päätös arviolta 2020)

- Tuotanto arviolta 2021 ja tuotantomäärä n. 0,3 milj. tonnia
- Kustannusarvio 240 milj. €, vaikutus Kainuun vietiin n. 200 M€

Hannukainen Mining Oy:n Hannukaisen ja Rautuvaaran kaivos Kolarissa (päätös arviolta 2020)

- tuotanto arviolta 2023, toiminta-aika 17-20 vuotta
- Rautarikastetta n. 2 milj. tonnia/vuosi laivaus Oulussa tai Kemissä

Agnico Eagle Finland Oy, Kittilän kaivoshankkeet (päätökset arviolta 2019-20)

- n. 1,6 milj. tonnia malmin, josta n. 6 000 kg kultaa

Outokumpu Tornion tehtaiden koko tehdasalueen toimintaa koskeva uusi lupahakemus (päätös 2020/21)

- Vuonna 2018 terästoimitukset 2,448 milj. tonnia

Sotkamo Silver Oy hopeakaivoksen laajennus (päätös arviolta 2020)

Outokumpu kuonasulatto

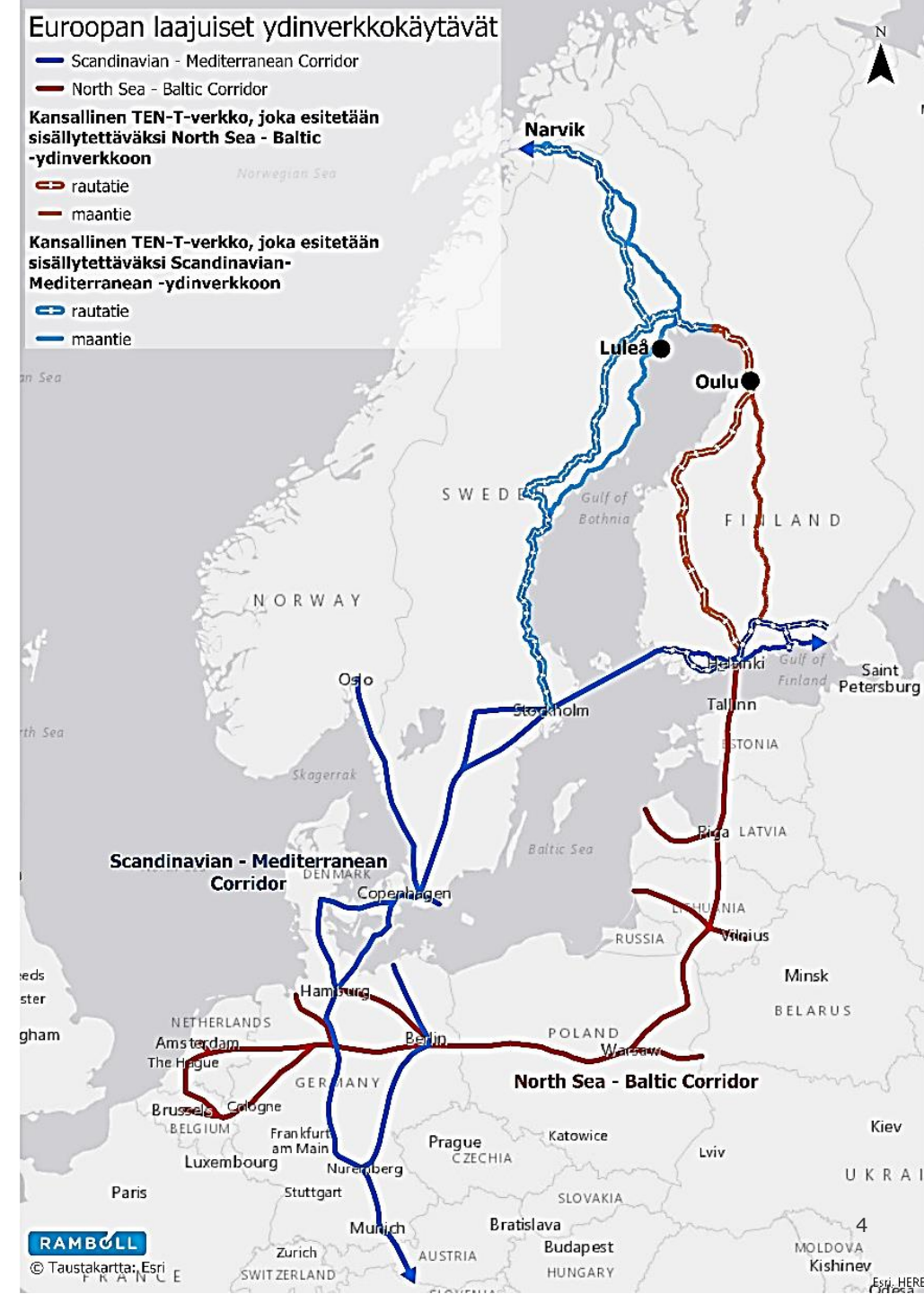
EUROOPAN LAAJUISTEN TEN-T YDINVERKKOKÄYTTÄVIEN LAAJENTAMINEN POHJOISEEN

Euroopan komissio on avasi 16.10.2019 liikennesektorille monivuotisen työohjelman (MAP) rahoitushaun. CEF Liikenne 2019 MAP -haku aika päättyy 26.2.2020. Rahoituksen tavoitteena on edistää Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) investointeja. Hankkeen tulee alkaa viimeistään 6 kk kuluessa hakemuksen jättämisestä ja valmistua viimeistään 31.12.2023.

Rahoitushaun avautumisen ja hakuajan päättymisen välinen aika on yleensä erittäin lyhyt. Jotta EU-rahoitus varmistettaisiin potentiaalisille hankkeille, olisi hankkeiden valmius oltava hyvä ennen haun avautumista. Ennakkosuunnittelua olisi siis hyvä pitää jatkuvasti yllä.

- TEN-T-verkosto koostuu vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta (core network) ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta (comprehensive network).
- TEN-T-verkon tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista. TEN-T ydinverkkoon on valittu yhdeksän multimodaalista ydinverkkokäytävää (core network corridor).
- Euroopan komissio on esittänyt 6.6.2018 Connecting Europe Facility (CEF) -ohjelman uudistamista osana EU:n seuraavaa vuosien 2021-2027 budjettikautta. Uudistuksessa huomioitaisiin mm. North Sea-Baltic -ydinverkkokäytävän laajentaminen pohjoiseen Suomesta Oulun kautta Ruotsin Luulajaan yhdistäen Suomen rautatieverkon ydinverkkokäytävään.

Lähde: Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T (Väylä)



RAUTATIEN HENKILÖ- JA TAVARALIIKENNEVIRRRAT

Päärata erottuu erityisesti henkilöliikenteen osalta. Seinäjoki ja Oulu välillä vuosittaiset matkamäärät ovat noin 1–2 milj. Matkamäärien ennustetaan kasvavan 40–45 % vuoteen 2030 mennessä.

Valtakunnallisesti tavaraliikenteen toiseksi korkeimmat tonnimäärät ovat välillä Kokkola–Oulu n. 6.1–7.5 milj. t/vuosi). Määrien odotetaan kasvavan noin 10 % vuoteen 2030 mennessä.

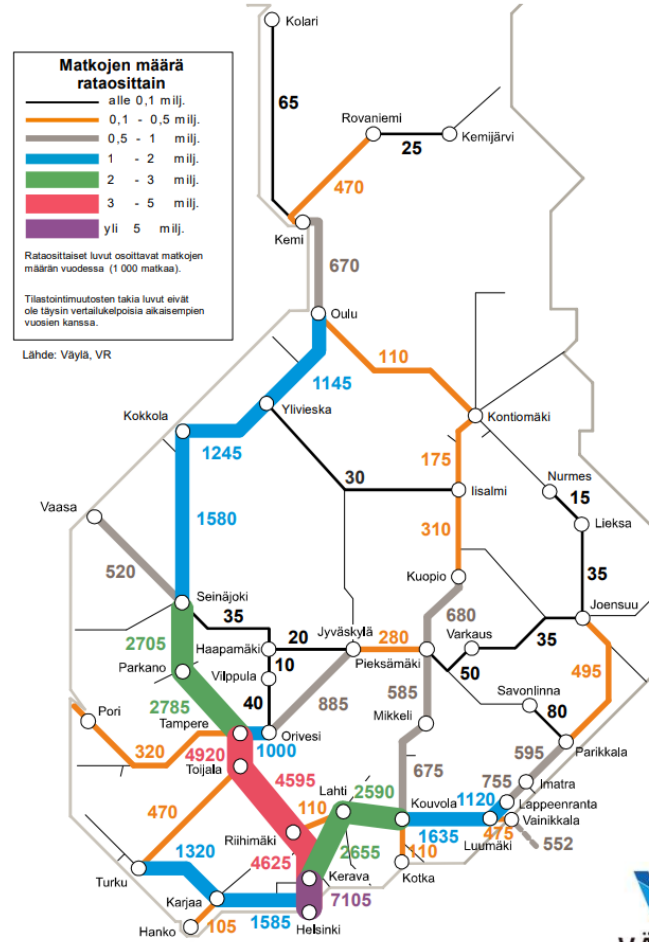
Vaikka osa liikenteestä on läpikulkua, tarjoaa sijoittuminen keskeisten liikenne- ja logistiikkavirtojen varrelle mahdollisuuksia liiketoiminnalle ja palveluille.

Henkilö- ja tavaraliikenteellä on vaikutusta toisiinsa. Syksyllä 2018 Oulu-Kokkola yhteysväliä kulki päivittäin yhteensä 37 henkilö- ja tavarajunaa. Noin 40 junaa/vrk yksiraiteisilla osuuksilla toimii rajana, jolloin alkaa syntyä negatiivisia vaikutuksia junaliikenteen välityskykyyn ja liikenteen kyky palautua häiriötilanteista alkaa olla rajoittunutta. Kaksoisraiteelle on kiireellinen tarve.

Lähteet: Toiminnalliset alueet ja kasvuvyöhykkeet Suomessa, valtakunnalliset liikenne-ennusteet, Tampere-Oulu nopeudennostoseelvitys 4/2019

Henkilöliikenteen matkat vuonna 2018

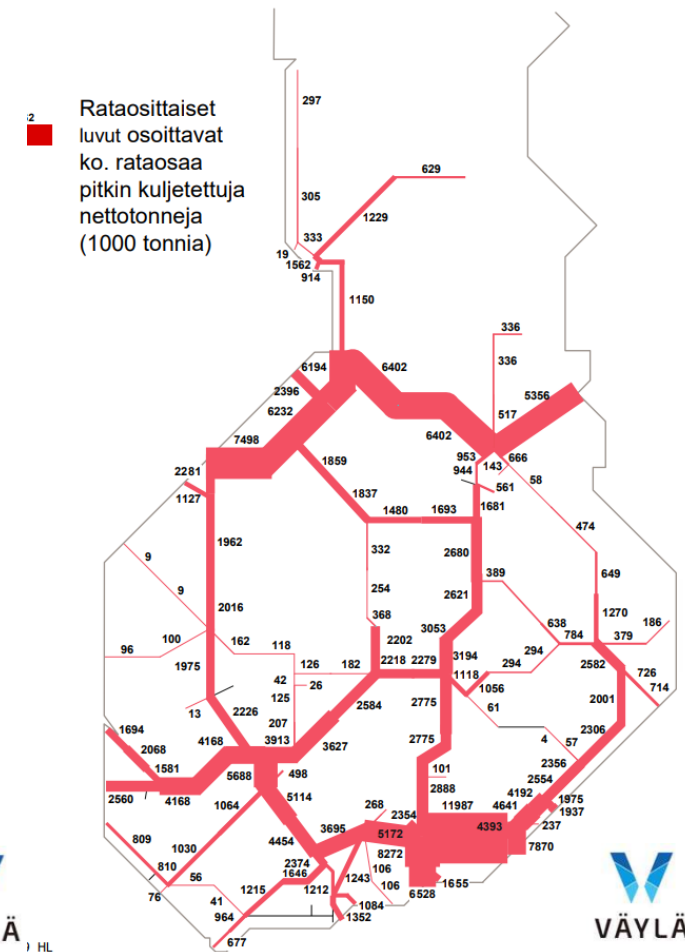
Kaukoliikenne 13,584 milj. matkaa



22.5.2019 HL

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2018

Yhteensä 40,7 miljoonaa tonnia ja 11,175 mrd tonninkm



Henkilöliikenteen matkat vuonna 2018 ja tavaraliikenteen kuljetusvirrat vuonna 2018 rautateillä (Väylä).

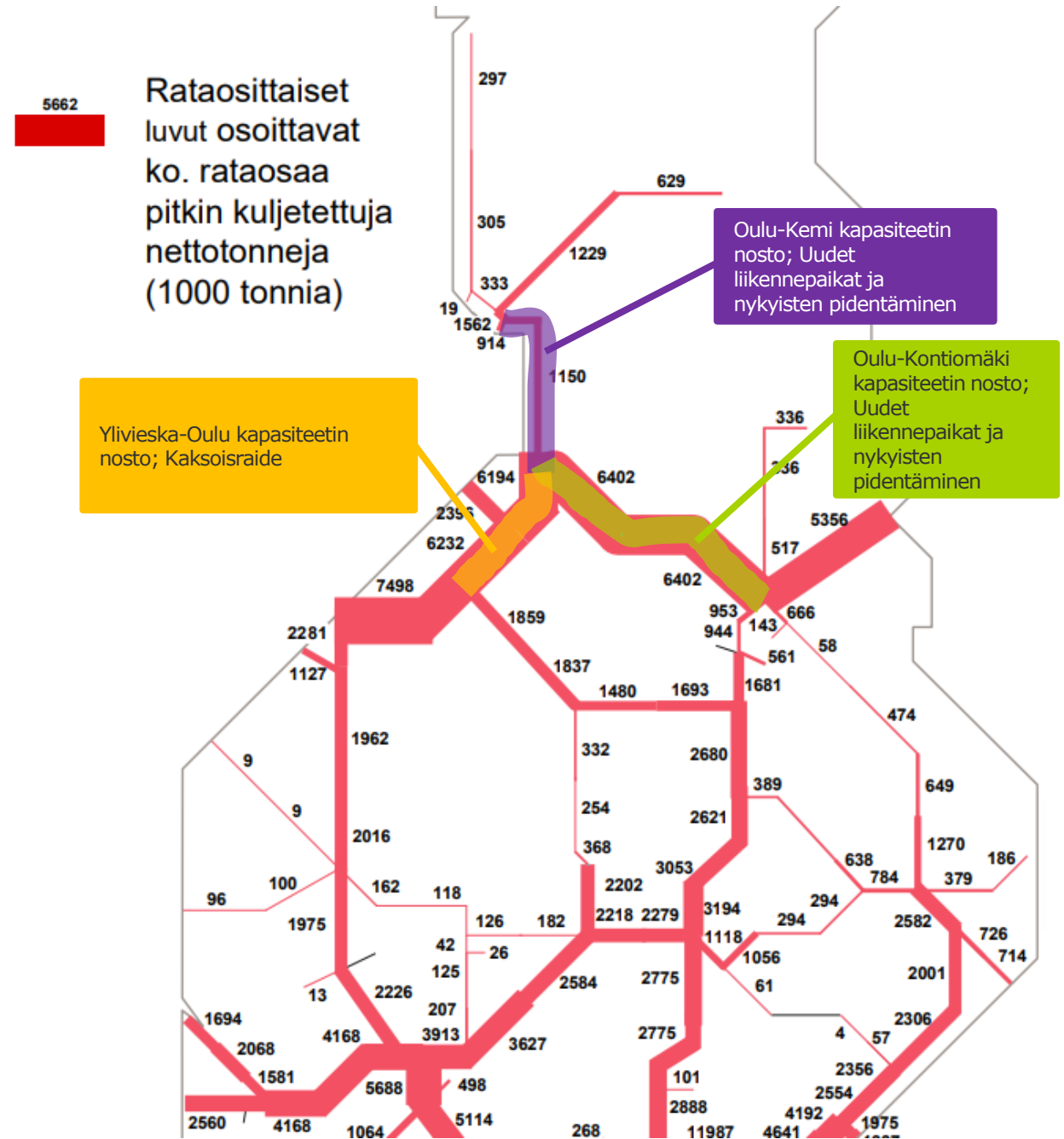
KAPASITEETTIONGELMAT OULU-LIMINKA-YLIVIESKA

Rataosuus on erittäin tiheästi liikennöity ja junien suuret nopeuserot tekevät radasta häiriöherkän

Kaksoisraideosuudet mahdollistavat liikenteen kasvun ja parantavat häiriönsietokykyä. Tavoitteena on kaksoisraide Oulusta etelään (Oulu-Liminka) ja jatko Ylivieskaan.

Nykytilanteessa uusien junien sijoittaminen on mahdollista lähinnä rajoitetusti päiväsaikaan, minkä jälkeen radan liikenne on entistä häiriöherkempää.

Lähde: Pohjois-Suomen infratarpeet rataverkolla, VR Transpoint Rautatielogistiikka 25.10.2019



KAKSOISRAITEEN RAKENTAMINEN POISTAISI TÄRINÄN AIHEUTTAMAT ESTEET MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISELLE

Nykyisen rataverkon aiheuttama tärinä on este Oulun seudun maankäytön kehittämiseksi. Esteenä se on erityisesti pääradan vaikutusalueella, jonne olisi tarve keskittää maankäyttöä.

Junaliikenteen aiheuttama tärinä olisi mahdollista poistaa kaksoisraiteen rakentamisella. Uuden tärinävapaan rataosuuden rakentaminen mahdollistaisi nykyisen radan peruskorjauksen tärinävapaaksi. Raskaimpien tavarajunien siirtäminen kulkemaan paalulaatan päällä kulkevaa raidetta pitkin vähentäisi huomattavasti tärinää.

Tärinän aiheuttamat rajoitukset riippuvat maaperästä. Tärinän poistuessa maankäytön kehittämiseksi ja tiivistämiseksi vapautuu uutta potentiaalia.

Lähde: A-Insinöörit (2019). Kempeleen taajaman osayleiskaava tärinäselvitys.

Esimerkki Kempele

Nykytilanteessa kunnantalon alueen osalta tärinäluokan D ylärajaa vastaava etäisyys on n. 40 metriä, luokan C ylärajaa vastaava etäisyys n. 90 metriä ja luokan B ylärajaa vastaava etäisyys n. 200 metriä.



NYKYTILANNE; PUNAINEN = EI SUOSITELLA ASUMISTA

Skenaarioissa ilman raskaimpia tavarajunia tai uuden lisäraiteen toteutuksen jälkeen tärinäluokan C ylärajaa vastaava etäisyys on enimmillään noin 20 metriä.



KAKSOISRAIDE PAALULAATALLA; PUNAINEN = EI SUOSITELLA ASUMISTA

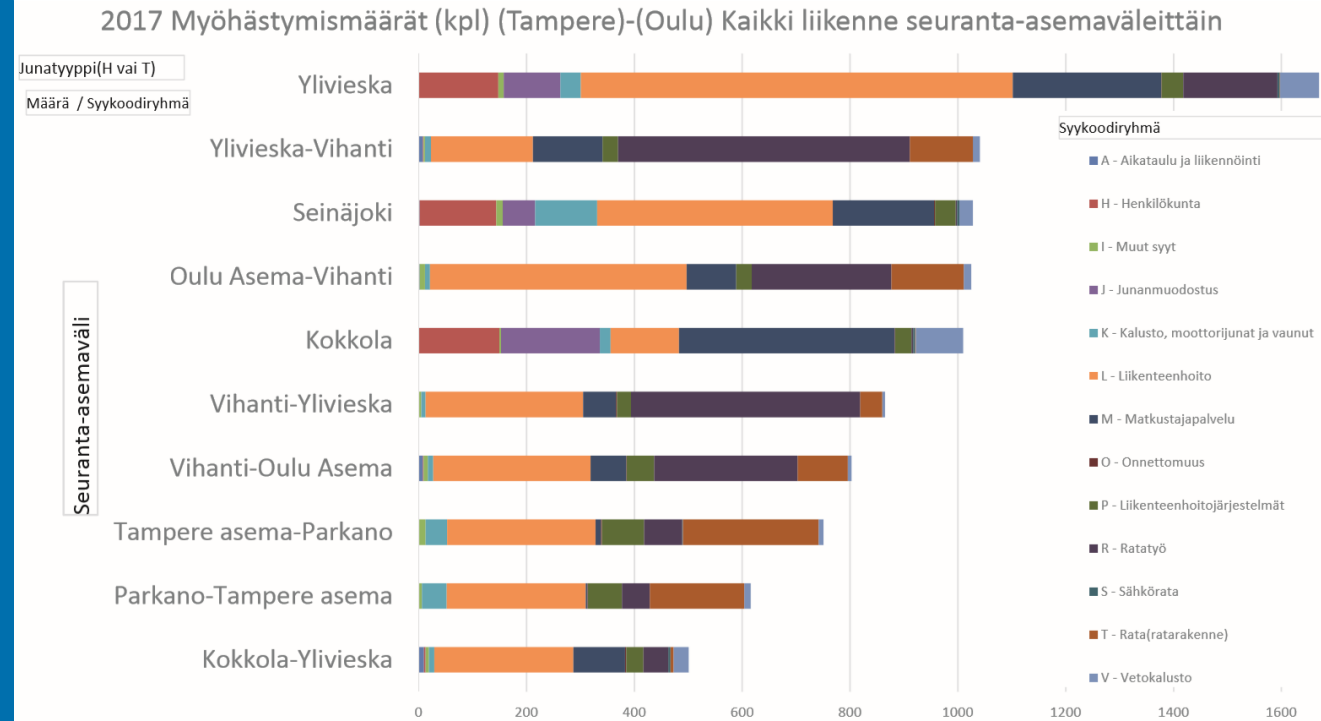
KAKSOISRAIDE VÄHENTÄISI OULU-YLIVIESKA RATAOSUUDEN HÄIRIÖHERKKYYTTÄ

Vuoden 2017 täsmällisyys- ja myöhästymisluvut ovat hälyttäviä. Rataosalla Ylivieska-Vihanti-Oulu on suurin myöhästymismäärä. Ylivieska liikennepaikkana sijoittuu valtakunnallisesti noin 20. sijalle myöhästymismäärien suuruuden mukaan. Koko Tampere-Oulu-välillä myöhästymisiä on noin 13 000 kpl, joka on noin 8,3 % koko Suomen myöhästymismäärästä.

Ylivieska-Oulu-välin välityskykyyn vaikuttaa merkittävästi ympäri vuorokauden liikkuvat useat raskaat ja pitkät tavarajunat, joilla on Oulun eteläpuolella tärinänopeusrajoituksia (noin 10 km), pidemmät kiihdytys- ja jarrutusajat sekä pidemmät kohtaamispaikkavälit junan pituudesta johtuen.

Erityisen positiivinen vaikutus junaliikenteen täsmällisyyteen on Liminka-Oulu kaksoisraiteella.

Lähde: Tampere-Oulu nopeudennostoseelvitys 4/2019



ORITKARIN KOLMIORAIDE OULUN SATAMAAN

Oulun liikennepaikka on henkilöliikenteen pääteasema sekä tärkeä vaihtoasema ja tavaraliikenteen valtakunnallisesti merkittävä järjestelyratapiha.

Oritkarin kolmioraide on osa vanhentuneen ja osin huonokuntoisen ratapihan muutostyötä.

Kolmioraide mahdollistaa liikennöinnin pohjoisesta ja tavararatapihalta suoraan Oritkarin teollisuusalueelle, yhdistettyjen kuljetusten terminaaliin sekä Oulun satamaan. Nykyään suora yhteys on vain etelän suunnasta, minkä takia liikennöinti pohjoisen suunnasta edellyttää edestakaista vaihtotyöliikettä haitaten alueen muuta raideliikennettä.

Hankkeen yhteydessä selvitetään VAK-raiteiden siirtomahdollisuutta nykyistä turvallisempaan paikkaan. Tarkastuksessa on havaittu VAK -raiteilla turvallisuuden kehittämistarpeita ja raiteiden päällysrakenteen käyttöikä lähenee loppua.

Kolmioraiteesta ollaan laatimassa ratasuunnitelmaa ja asemakaavan muutosta. Hankkeen kustannusarvio on noin 17,3 M€, josta Oulun kaupungin osuus on 2,4 M€.



SUOSITUKSET KEHITTÄMISTOIMENPITEIKSI

Kohti 80%
päästövähennys-
tavoitetta
vuoteen 2050
mennessä

Oulu-Liminka-Ylivieska

- Kaksoisraide
- Lähijunaliikenne
- Välityskyvyn nosto
- Nopeudennosto-
toimenpiteet

Tavaraliikenne

- Kaksoisraide
- Liikennepaikkojen
laajentaminen ja uusien
rakentaminen
- Tavaraliikennelogistiikan
kehittäminen raide- ja
autoliikenteen välillä
- Turvalaiteparannukset

Kalusto

- Yhdistettyjen kuljetusten
kehittäminen
- Nopeudennoston vaikutus
kaluston hankintaan

Asemanseudut

- Joukkoliikenteen yhteydet
raideliikenteeseen
- Asema- ja
kaupunkiseutujen
maankäytön ja
liikennejärjestelmien
kehittäminen
- Informaation
parantaminen

Oulu-Tornio-Haaparanta

- sähköistäminen

Hankeyhtiöt ja Aseman seutu Oy

Valtakunnallinen LJS

Oulun seudun MAL-sopimus

CEF/ TEN-T

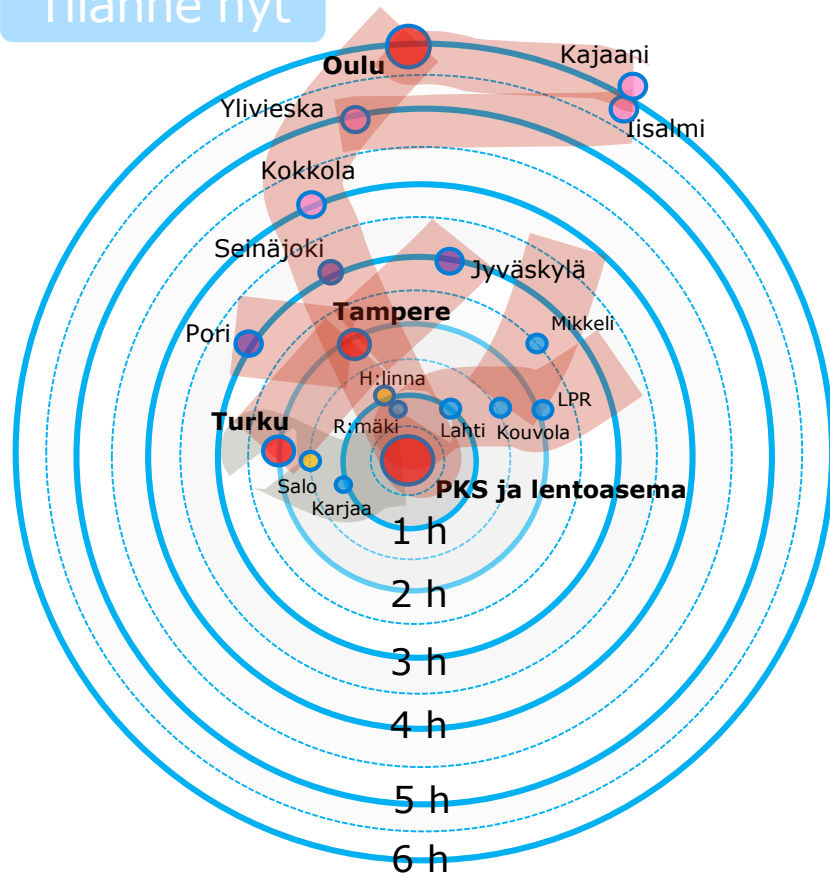
A close-up photograph of green leaves, likely from a strawberry plant, covered in small water droplets. The leaves are vibrant green and have a serrated edge. The background is dark, making the green leaves and white droplets stand out.

TAVOITTEISIIN PÄÄRATAA KEHITTÄMÄLLÄ
Kaksoisraiteet osuudelle
Oulu-Liminka-Ylivieska

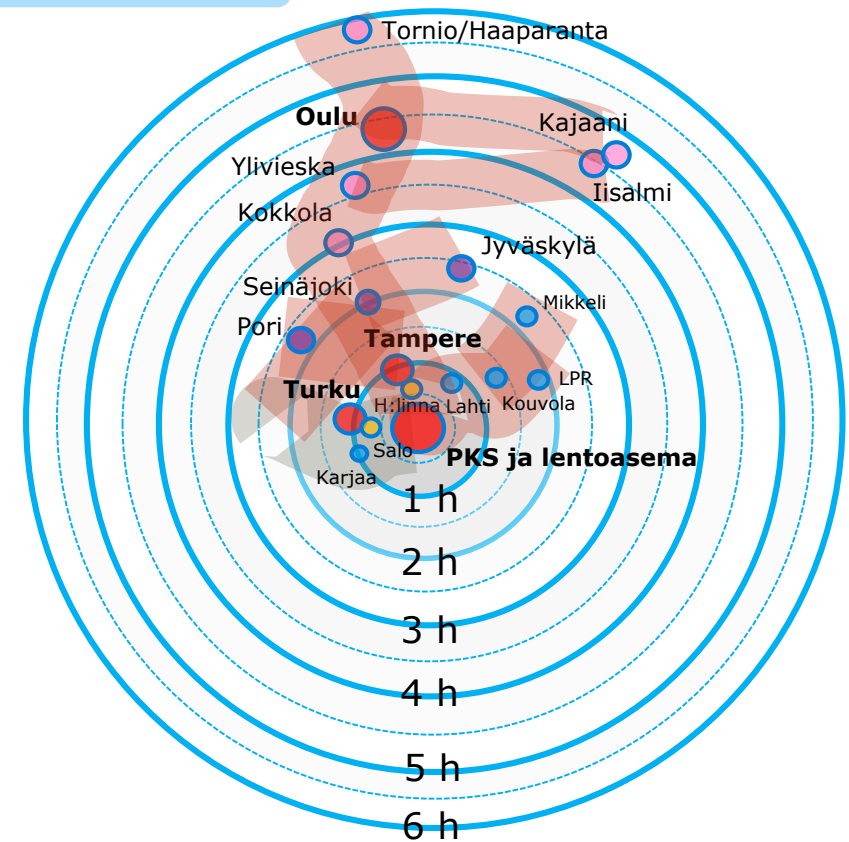
POHJOIS-SUOMEN SAAVUTETTAVUUS PARANEE

Pääradan kehittäminen parantaa Pohjois-Suomen saavutettavuutta ja yhdistää Suomen kasvukeskukset sekä keskeiset tuotantolaitokset ja logistiset solmupisteet kestäväällä tavalla.

Tilanne nyt



Tavoite



Tavoitetila

PÄÄRADAN KEHITTÄMINEN OULU-LIMINKA-YLIVIESKA VÄLILLÄ TUKEE ALUEEN ELINKEINOELÄMÄÄ JA ALUETALOUTTA

- Hankkeet saavat aikaan kasautumis- ja saavutettavuusetuja, jotka houkuttelevat yrityksiä ja vastavuoroisesti alueelle sijoittuvat uudet yritykset ja investoinnit lisäävät alueen markkinapotentiaalia
 - Hankkeiden toteuttaminen viestii siitä, että Pohjois-Suomen tulevaisuuteen panostetaan, jolloin yritykset voivat suunnitella tulevaa toimintaansa ja uusia kehittämisinvestointeja
 - Hankkeiden myönteinen vaikutus elinkeinoelämään vahvistaa myös kuntien myönteistä imagoa ja samalla se tukee alueen eri toimijoiden tahtotilaa kehittää elinkeinoelämää
 - Saavutettavuuden parantuminen vaikuttaa myönteisesti aluetalouteen lähentämällä alueita toisiinsa, edistäen alueiden välistä kauppaa, työvoiman erikoistumista ja liikkumista sekä yritysten yhteistoimintaa, kilpailua ja erikoistumista
- Hankkeiden rakentamisella on merkittävä työllistävä vaikutus Pohjois-Pohjanmaalla (noin 4 000 henkilöä), mutta huomattava osa työllisyysvaikutuksista ulottuu myös muualle Suomeen (noin 3 000 henkilöä). Työllistävyyden myötä myös Pohjanmaan kuntien kunnallisverotulot kasvavat yhteensä noin 16 M€
- Hankkeiden rakentamistoimien taloudelliset vaikutukset heijastuvat rakennusalan lisäksi etenkin teollisuuteen, liikenteeseen, energiahuoltoon ja kauppaan. Energiahuoltoa lukuun ottamatta nämä ovat toimialoja, joiden yrityksillä on eniten liikevaihtoa ja henkilöstöä Pohjois-Pohjanmaalla

PARANTUVAT LIIKENNEYHTEYDET HOUKUTTELEVAT YRITYSTOIMINTAA JA TUKEVAT ALUEIDEN KEHITTYMISTÄ

- Liikenneyhteyksiensä ja saavutettavuuden parantuminen houkuttelevat yritystoimintaa etenkin teollisuuden, kaupan ja rakentamisen toimialoilla, nämä ovat liikevaihto- ja henkilöstömäärinä mitaten Pohjois-Pohjanmaan merkittävimpiä elinkeinoelämän toimialoja
- Saavutettavuuden parantuminen johtaa asuntojen ja toimitilojen kysynnän kasvuun, rakentamiseen ja kiinteistöjen arvon nousuun. Ratahankkeet eivät välttämättä nosta kiinteistöjen arvoa merkittävästi, mutta vaikutus on kuitenkin positiivinen.
 - Pääradan hankkeet vahvistavat etenkin keskeisiä asemanseutuja luomalla edellytyksiä ja paineita maankäytön tehostamiselle
 - Vaikutus on voimakkainta Oulussa
 - Asemanseutuihin kohdistuvan vaikutuksen lisäksi hankkeet saattavat myös laajentaa rakentamisen kannattavuusrajaa. Alueilla, joilla ennen hankkeita ei ole markkinakysyntää, maan arvon nousu saattaa johtaa kysynnän muodostumiseen. Uuden maankäytön kysyntä (asunto- ja toimitila-rakentaminen) suuntautuu mahdollisesti enemmän ratahankkeiden vaikutusalueelle kuin niille alueille, joissa liikennejärjestelmä ei muutu.

PÄÄRADAN KEHITTÄMINEN OULU-LIMINKA-YLIVIESKA VÄLILLÄ VÄHENTÄÄ LIIKENTEESTÄ AIHEUTUVIA PÄÄSTÖJÄ

- Pääradan kehittämisellä on tärkeä rooli päästötavoitteiden saavuttamisessa.
- Etenkin pitkämatkan tavara- ja henkilöliikenteen siirtyminen maanteiltä raideliikenteeseen auttaa vähentämään liikenteen päästöjä. Pohjois-Pohjanmaan alueen valtateillä kulkee keskimäärin 220 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa (2018), joka on kolmanneksi eniten kaikista maakunnista.
- Ilmastonmuutoksen torjuminen edellyttää liikenteen päästöjen vähentämistä myös Pohjois-Suomessa
 - Tässä tärkeässä roolissa on kestävän liikkumisen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily ja muut ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisat kulkutavat) osuuden kasvattaminen. Tämä edellyttää mm. pitkäjänteistä maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä, kestävän liikkumisen olosuhteiden ja kilpailukyvyn parantamista, palvelujen lisäämistä ja monipuolistamista.

RADAN LAADUN PARANTAMINEN EDISTÄÄ KAUPUNKIKEHITYSTÄ

Pääradan kehittäminen

- Lyhentää matka-aikoja kaupunkikeskusten välillä
 - Rovaniemi – Oulu – Ylivieska – Kokkola – Seinäjoki – Tampere - Helsinki
- Nostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta koko ratakäytävässä ja sen vaikutusalueella
- Parantaa mahdollisuutta siirtää kuljetuksia maanteiltä raiteille. Tämä tukee myös päästötavoitteita
- Mahdollistaa junaliikenteen tarjonnan lisäämisen parantaen näin edelleen junaliikenteen houkuttelevuutta
- Vähentää tärinää mahdollistaen maankäytön kehittämisen lähemmäksi rataa. Maankäytön kehittyminen erityisesti asemien lähialueilla tuo lisää matkustajapotentiaalia junaliikenteelle ja vahvistaa asemanseutujen kilpailukykyä sekä kehittämismahdollisuuksia koko Oulun seudulla.

PÄÄRADAN KEHITTÄMISELLÄ OULU-LIMINKA-YLIVIESKA VÄLILLÄ ON SUURI MERKITYS ALUEELLISESTI JA VALTAKUNNALLISESTI

POHJOIS-SUOMELLE

- Viestii, että Pohjois-Suomen tulevaisuuteen panostetaan, jolloin yritykset voivat suunnitella tulevaa toimintaansa ja uusia investointeja
- Edistää Pohjois-Suomen kilpailukykyä ja valtakunnallisesti tasapainoista aluerakennetta
- Parantaa Pohjois-Suomen saavutettavuutta
- Yhdistää Suomen kasvukeskukset sekä keskeiset tuotantolaitokset ja logistiset solmupisteet kestäväällä tavalla
- Työllistää merkittävästi rakentamisen aikana. Rakentamistoimien taloudelliset vaikutukset heijastuvat rakennusalan lisäksi etenkin teollisuuteen, liikenteeseen, energiahuoltoon ja kauppaan.

VALTAKUNNALLISESTI

- Tukee Pohjois-Suomeen sijoittuvan teollisuuden toimintaedellytyksiä ja siten vaikuttaa positiivisesti koko Suomen vientiteollisuuteen
- Tärkeä osa päästötavoitteiden saavuttamista. Tavara- ja henkilöliikenteen siirtymisellä raideliikenteeseen on huomattava merkitys päästövähennyksiin.
- Pääverkon kehittäminen on edellytys TEN-T verkon laajentamiselle. Tulisi huomioida valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, MAL-sopimuksissa sekä ennakoivana hankesuunnitteluna.
- Tavaraliikenteen kehittämisestä on hyötyä myös henkilöliikenteelle.
- Raideliikennehankkeet vaikuttavat yritysten sijaintipaikkapäätöksiin etenkin teollisuuden, kaupan ja rakentamisen toimialoilla