



## Väylävirasto Trafikledsverket

**Ratasuunnitelman**  
hyväksymisesitys

13.2.2026

Liite 1 1 (27)

VÄYLÄ/6673/02.01.00/2023

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom  
PL 320  
00059 TRAFICOM

### **Kontiomäen raakapuuterminalin laajennus; Paltamo**

Väylävirasto lähettää otsikossa mainitun ratasuunnitelman hyväksyttäväksi.

#### **Suunnitelman esittely**

Suunnitteluhanke sijoittuu Paltamon kuntaan Kontiomäen liikennepaikalle, joka kuuluu rataosaan 005 Pieksämäki-Kontiomäki. Suunnittelukohteena on Kontiomäen raakapuuterminalin alue, jota laajennetaan vastaamaan kasvaviin raakapuun kuormauksen kapasiteettitarpeisiin. Suunnittelukohteesta on laadittu vuonna 2023 kehittämisselvitys "Kontiomäen liikennepaikan kehittäminen" Väyläviraston toimeksiannosta.

Raakapuuterminalia laajennetaan jatkamalla nykyisiä kuormausraiteita R883 ja R884 siten, että raitteilla voidaan yhtäaikaaisesti kuormata neljää raakapuujunarunkoa. Jatkettavat kuormausraiteet varustetaan turvalaittein ja raiteiden päät sähköistetään. Laajennettavalle alueelle suunnitellaan kuormaus-tiet ja varastoalueet. Raiteen 884 itäpuolella sijaitsevalle nykyiselle valaisemattomalle varastoalueelle ja uudelle varastoalueelle suunnitellaan valaistus. Alueen nykyisiä tiejärjestelyjä muutetaan tarvitta-valta osin ja suunnittelussa huomioidaan alueen kiinteistöille kulku siten, että terminaalialueelle ohja-taan vain kuormausliikennettä.

Ratasuunnitelmassa on arvioitu vaikutukset meluun, tärinään ja luonnonoloihin. Vaikutuksista on laa-dittu erillisinä selvityksinä meluselvitys ja luontoselvitys. Ratasuunnitelmassa ja sen ratkaisuihin on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon maanomistusolosuhteet.

#### **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Ratasuunnitelman suunnitelmaselostuksessa on esitetty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitel-man ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden huomioon ottaminen.

13.2.2026

## Hankkeen toteutus

Ratasuunnitelman rinnalla on laadittu rakentamissuunnitelma ja hankkeen rakentaminen voi alkaa vuonna 2026.

Hankkeen tämänhetkinen kustannusarvio on noin 23,68 milj. € (MAKU 145 (2020=100)).

Ratasuunnitelman vaiheistuksen kustannusarviot ovat (MAKU 145, 2020=100):

- Vaihe 1: 14,32 milj. € (alv 0 %)
- Vaihe 2: 2,94 milj. € (alv 0 %)
- Vaihe 3: 9,46 milj. € (alv 0 %)

Vaiheistamalla toteutettuna koko hankkeen kustannusarvio on 26,72 milj. € (alv 0 %).

## Kaavoitus

Suunnittelualueella voimassa olevat kaavat on esitetty alla olevissa taulukoissa.

### Maakuntakaavat

| Kmv                  | Kaavan nimi                                | Kaavatunnus | hyväksymis<br>pvm. | huom. |
|----------------------|--------------------------------------------|-------------|--------------------|-------|
| 658+300 -<br>661+450 | Kainuun maakun-<br>takaava 2020            | ei tiedossa | 7.5.2007           |       |
| 658+300 -<br>661+450 | Kainuun 1. vaihe-<br>maakuntakaava         | ei tiedossa | 19.3.2012          |       |
| 658+300 -<br>661+450 | Kainuun kaupan<br>vaihemaaakunta-<br>kaava | ei tiedossa | 1.12.2014          |       |
| 658+300 -<br>661+450 | Kainuun tuulivoi-<br>mamaakunta-<br>kaava  | ei tiedossa | 30.11.2015         |       |
| 658+300 -<br>661+450 | Kainuun vaihe-<br>maakuntakaava<br>2030    | ei tiedossa | 16.12.2019         |       |

### Paltamo

#### Yleiskaavat

| Kmv                  | Kaavan nimi                 | Kaavatunnus | hyväksymis<br>pvm. | huom.                      |
|----------------------|-----------------------------|-------------|--------------------|----------------------------|
| 658+300 -<br>661+450 | Kontiomäen<br>osayleiskaava | ei tiedossa | 21.10.1985         | ei oikeusvaikuttei-<br>nen |

13.2.2026

**Asemakaavat**

| Kmv                  | Kaavan nimi                                                          | Kaavatunnus | hyväksymis<br>pvm. | huom.         |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------|---------------|
| 658+300 -<br>659+040 | Korttelit 4 ja 5<br>sekä osa rautatie-<br>aluetta                    | ei tiedossa | 16.5.1988          | indeksi nro 1 |
| 659+040 -<br>659+650 | Asemakaava, Ase-<br>matie-Lepääläntie<br>ja osa rautatiealu-<br>etta | ei tiedossa | 20.12.1974         | indeksi nro 4 |
| 658+540 –<br>659+640 | Kontiomäen ase-<br>makaava, asema-<br>alueen asemakaa-<br>van muutos | ei tiedossa | 17.9.2014          | indeksi nro 8 |

**Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) -menettely**

Hankkeessa ei ole sovellettu ympäristövaikutusten arviointi menettelyä (YVA).

**Yleissuunnitelma**

Hankkeesta ei ole laadittu yleissuunnitelmaa, koska hankkeen vaikutukset ovat vähäiset.

**Aiemmat voimassa olevat ratasuunnitelmat**

Hankkeesta ei ole laadittu muita ratalain mukaisia suunnitelmia.

**HYVÄKSYMISESITYS**

Väylävirasto esittää hyväksyttäväksi Kontiomäen raakapuuterminaalin laajennus, 28.2.2025 päivätyn ja 30.10.2025 muutetun ratasuunnitelman seuraavasti:

**Rautatie**

Ratasuunnitelma sijoittuu rataosalle Oulu-Kontiomäki 2105 (R891), Kontiomäki-Vartius-  
raja 2106 (R892) ja Kontiomäki ratapiha 2108 suunnitelmakarttojen R213-1A, R213-2A  
ja R213-3 mukaisesti.

| Rata-km           | Pituus [km] | Raiteisuus     | Huom/Piirustus                                     |
|-------------------|-------------|----------------|----------------------------------------------------|
| 658+500 – 661+450 | 2,95        | 1–12 raiteinen | 2106 Pituusmittaraide ja<br>2108, R213 1A, 2A ja 3 |
| 917+360 – 917+760 | 0,4         | 1              | 2105, R213-2A                                      |

Rautatien poikkileikkaukset tyyppipoikkileikkauksien R215 1-5 mukaisesti.

13.2.2026

Rautatien korkeusasema pituusleikkauksien R214 1-8 mukaisesti.

### **Liikennepaikat**

| Liikennepaikat |                |                                                                                               |                  |
|----------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Rata-km        | Liikennepaikka | Toimenpide                                                                                    | Huom/Piirustus   |
| 658+786        | Kontiomäki     | Raakapuun kuormausalueen laajentaminen, raiteistomuutokset, turvalaite- ja sähköratamuutokset | R213 1A, 2A ja 3 |

### **Rautatiealue**

Rautatiealue suunnitelmakarttojen R213-1A, R213-2A ja R213-3 mukaisesti.

### **Käyttöoikeus rataverkon haltijalle rautatiealuetta varten**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### **Rautatiealueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset**

Suoja-alue ulottuu 30 metriä radan keskilinjasta radan molemmin puolin suunnitelmakarttojen R213-1A, R213-2A ja R213-3 mukaisesti.

Suunnitelmalla ei varata alueita radan myöhempää leventämistä varten.

### **Rautateiden hallinnolliset muutokset**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### **Radan kunnossapitotarpeisiin perustettavat oikeudet**

Teiden käyttöoikeudet radan pysyviin kunnossapitotarpeisiin perustetaan seuraaville yksityisille, radan varren huoltoteille sekä olemassa oleville liittymille alla olevan taulukon ja piirustusten R213 1A, 2A ja 3 mukaisesti:

| Rata-km, vas./oik.                            | Tien tunnus | Kunta   | Toimenpide/tarve                     | Piirustus                |
|-----------------------------------------------|-------------|---------|--------------------------------------|--------------------------|
| 659+060 – 660+470 oik. (tiepaalutus 900-2180) | Y1          | Paltamo | Käyttöoikeus nykyiselle yksityiselle | R213-1A, R213-2A, R213-3 |

13.2.2026

| Rata-km,<br>vas./oik.                              | Tien tunnus | Kunta   | Toimenpide/tarve                                                                                    | Piirustus |
|----------------------------------------------------|-------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 659+233, oik                                       | Y2          | Paltamo | Käyttöoikeus ainoastaan radanpidon tarpeisiin yksityistieltä Y1 kuormausalueelle                    | R213-1A   |
| 659+848, oik                                       | Y3          | Paltamo | Käyttöoikeus ainoastaan radanpidon tarpeisiin yksityistieltä Y1 kuormausalueelle ja huoltotielle H1 | R213-2A   |
| 659+900 –<br>660+270 oik. (tie-<br>paalutus 0-335) | Y7          | Paltamo | Käyttöoikeus yksityistieltä Y1 yksityistielle Y7                                                    | R213-2A   |
| 659+888 –<br>660+118, oik                          | H1          | Paltamo | Käyttöoikeus yksityistieltä Y3 huoltotielle H1                                                      | R213-2A   |

Y = yksityistie  
H = huoltotie

### Rakentamisen ajaksi perustettavat oikeudet

Ratatyössä syntyvien maa-ainesten sijoittaminen. Maamassat jäävät alueelle pysyvästi.

| Sijoitusalue                             | Kunta   | Täyttö [m³] | Piirustus |
|------------------------------------------|---------|-------------|-----------|
| Maisemahoidollinen täyttö (maisemavalli) | Paltamo | 10 850 m³   | R213-2A   |

Työn ajaksi haltuun otettavat alueet piirustusten R213-2A mukaisesti. Maa-aineksen sijoitusalueelle johtavan yksityistien rakentamiseen ja käyttöön perustetaan radan rakentamisen ajaksi oikeus työnaikaiseen tasoristeykseen km 659+847 piirustuksen R213-2A mukaisesti.

### Laskuoja-alueet laskuojia tai laskujohtoja varten

Laskuoja-alueisiin perustetaan oikeus piirustusten R213 1A, 2A ja 3 mukaisesti:

| Laskuoja tai laskujohto | Piirustus        |
|-------------------------|------------------|
| Laskuoja L1             | R213-1A, R213-2A |
| Laskuoja L2             | R213-2A          |
| Laskuoja L3             | R213-2A, R213-3  |

13.2.2026

### Tasoristeykset

| Rata-km | Tasoristeys                  | Tunnus/tie           | Toimenpide                    | Huom.                                                                                                                                                                    | Piirustus |
|---------|------------------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 661+403 | Miesjoki                     | Puikkokosken-<br>tie | Poistetaan                    | Korvaava yhteys<br>Puikkokosken taso-<br>risteyksen (km<br>664+438) kautta,<br>mutta ratasuunnitel-<br>maa ei ole kuulu-<br>tettu Puikkokosken<br>tasoristeykselle asti. | R213-3    |
| 661+221 | Puutavaratie                 | Puutavaratie         | Nykyinen                      | nykyinen pp-laitos                                                                                                                                                       | R213-3    |
| 658+515 | Huoltotie rai-<br>teella 884 | KON 884              | Nykyinen                      |                                                                                                                                                                          | R213-1A   |
| 658+556 | Kuormaustie<br>eteläinen     | KON 883              | Tasoristeys-<br>kannen vaihto |                                                                                                                                                                          | R213-1A   |
| 659+105 | Kuormaustie<br>pohjoinen     | KON 883              | Poistetaan                    |                                                                                                                                                                          | R213-1A   |
| 659+233 | Ylikäytävä                   | KON 884              | Uusi                          |                                                                                                                                                                          | R213-1A   |
| 659+235 | Ylikäytävä                   | KON 883              | Uusi                          |                                                                                                                                                                          | R213-1A   |
| 659+848 | Ylikäytävä                   | KON 884              | Uusi                          |                                                                                                                                                                          | R213-2A   |
| 659+839 | Ylikäytävä                   | KON 883              | Uusi                          |                                                                                                                                                                          | R213-2A   |

Y=yksityistie;  
pp-laitos= puolipuomilaitos

### Tasoristeysten yksityistiejärjestelyt

| Rata-km | Tasoris-<br>teys | Tun-<br>nus/tie             | Pituus<br>[m] | Leveys<br>[m] | Päällyste | Piirustus/<br>huomautus     |
|---------|------------------|-----------------------------|---------------|---------------|-----------|-----------------------------|
| 661+403 | Miesjoen<br>tr   | Puikko-<br>koskentie<br>(Y) | 4820          | 5,0           | sora      | osittain purku/<br>nykyinen |

tr = tasoristeys  
Y = yksityistie

13.2.2026

### **Yksityisteitä koskevat muut järjestelyt**

| Rata-km              | Tun-<br>nus/tie/paalu-<br>väli | Pituus<br>[m] | Leveys<br>[m]           | Päällyste      | Piirustus/<br>huomautus     |
|----------------------|--------------------------------|---------------|-------------------------|----------------|-----------------------------|
| 659+000-<br>660+448  | Y1 (plv 900-<br>2180)          | 1280          | 6,5/8,0                 | kestopäällyste | R213-1A, R213-2A,<br>R213-3 |
| 659+233              | Y2 (plv 0-166)                 | 166           | 6,5/7,0                 | kestopäällyste | R213-1A                     |
| 659+848              | Y3 (plv 0-185)                 | 185           | 6,5/7,0                 | kestopäällyste | R213-2A                     |
| 661+403              | Y4 (plv 0-70)                  | 70            | 5,5                     | sora           | R213-3                      |
| 661+403              | Y5 (plv 0-75)                  | 75            | 5,5                     | sora           | R213-3                      |
|                      | Y6 (plv 0-60)                  | 60            | 4,5                     | sora           | R213-2A                     |
| 659+900 –<br>660+270 | Y7 (plv 0-335)                 | 335           | 8,0...7,5/<br>7,5...7,0 | kestopäällyste | R213-2A                     |
| 659+888-<br>660+118  | H1 (plv 0-239)                 | 239           | 4,0                     | sora           | R213-2A                     |

Y = yksityistie

H = huoltotie

Päätöksellä perustetaan tarvittavat oikeudet ennestään oleviin yksityisiin teihin.

Valtio rakentaa liittymät ja korvaavat yksityiset tiet sekä katkaisee päätöksen vastaiset liittymät kustannuksellaan. Liittymät katkaistaan, kun korvaavat yhteydet on järjestetty.

### **Maantiet**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### **Sillat**

Suunnittelualueella sijaitsee nykyinen silta O-4823. Sillalle ei ole esitetty toimenpiteitä.

### **Tunneli**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### **Tukimuurit**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

### **Meluntorjuntatoimenpiteet**

Toimenpiteiden tyyppi, esteiden sijainti ja korkeudet suunnitelmakarttojen, poikkileikkausten ja alla olevan taulukon sekä piirustuksen R213-2A mukaisesti.

13.2.2026

| Rata-km,<br>vas./oik.          | Esteen tunnus ja tyyppi | Korkeus radan<br>korkeusviivasta | Piirustus/huom. |
|--------------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------|
| R891: 917+824-<br>917+970, oik | M1, meluvalli           | 2,2 - 3,1 m                      | R213-2A         |

#### **Runkomeluntorjuntatoimenpiteet**

Ei toimenpiteitä.

#### **Tärinäntorjuntatoimenpiteet**

Ei toimenpiteitä.

#### **Rautatiealueelta purettavat rakennukset**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

#### **Lunastuksen laajentaminen**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

#### **Pohjaveden suojaus**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

#### **Tällä hyväksymisesityksellä esitetään korvattavaksi**

Ei koske tätä ratasuunnitelmaa.

### **HYVÄKSYMISESITYKSEN INFORMATIIVINEN OSA**

#### **Haltuunotto**

Rautatietarkoituksiin tarvittavat alueet ja oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa. Haltuunotto antaa radanpitäjälle säädetyt oikeudet käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin.

#### **Huoltoteinä käytettävät katualueet, joista sovitaan kuntien kanssa erikseen**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

#### **Katusuunnitelmalla hyväksyttävä silta, katu tai muu rakenne**

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.



13.2.2026

## **Kustannukset**

Koko ratasuunnitelmaosuuden kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 23,68 milj. euroa (MAKU 145 (2020=100, alv. 0 %). Paltamon kunta ei osallistu kustannuksiin.

Ratasuunnitelman vaiheistuksen kustannusarviot ovat (MAKU 145, 2020=100):

- Vaihe 1: 14,32 milj. € (alv 0 %)
- Vaihe 2: 2,94 milj. € (alv 0 %)
- Vaihe 3: 9,46 milj. € (alv 0 %)

Vaiheistamalla toteutettuna koko hankkeen kustannusarvio on 26,72 milj. € (alv 0 %).

## **Vastuut ja velvoitteet**

Kuormausalueen sekä yksityisteiden Y1-Y3, Y7 ja H1 kunnossapidosta vastaa Väylävirasto.

Suoja- ja näkemäalueilla olevan kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamisesta on ranpitäjän ensin ilmoitettava kiinteistön omistajalle.

## **Kuulemismenettely**

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä on kuulutettu Valtion liikenneväylien suunnittelu -järjestelmässä 20.2. - 21.3.2024. Kuulutus on lisäksi julkaistu Kainuun Sanomat -lehdessä 21.2.2024.

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuus mielipiteen lausumiseen asiasta.

Hankkeesta on pidetty yleisötilaisuus Kontiomäen koululla 20.8.2024. Yleisötilaisuudesta on ilmoitettu Valtion liikenneväylien suunnittelu -järjestelmässä 6.8.2024. Ilmoitus on lisäksi julkaistu Kainuun Sanomat -lehdessä 7.8.2024.

Suunnitelmasta on pyydetty lausunnot Paltamon kunnalta, Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksilta, Kainuun liitolta, Kainuun museolta, VR Yhtymä OY:ltä, Fenniarail OY:ltä, North Rail OY:ltä, Kainuun pelastuslaitokselta, Metsä Groupilta, UPM-Kymmene Oyj:ltä, Stora Ensolta, Telia Oyj:ltä, Cinia Oy:ltä, Kajave Oy:ltä, Kaisanet Oy:ltä sekä Fintraffic Oy:ltä.

Lisäksi niille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, on varattu tilaisuus muistutuksen tekemiseen. Suunnitelman nähtäville asettamisesta on ilmoitettu kirjeitse niille kiinteistön omistajille, joiden kiinteistöstä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suojat- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus (tieoikeus, laskuoja) tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen. Kiinteistön omistaja- ja osoitetiedot on selvitetty Maanmittauslaitoksen ylläpitämästä kiinteistörekisteristä. Yritysten osoitetiedot on selvitetty yritystietojärjestelmästä.

13.2.2026

Koska nämä rekisterit ovat virallisia tietokantoja, pitää Väylävirasto tekemäänsä selvitystä riittävänä.

Suunnitelman nähtävilläolosta on kuulutettu Valtion liikenneväylien suunnittelu -järjestelmässä. Kuulutus on julkaistu 17.3.2025 ja suunnitelma-aineisto on ollut sähköisesti nähtävillä 17.3.2025 - 16.04.2025. Kuulutus on lisäksi julkaistu lehti-ilmoituksella 18.3.2025 Kainuun Sanomat -lehdessä. Kuulutuksesta on ilmoitettu Paltamon kunnan sekä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun ELY-keskusten verkkosivuilla.

Suunnitelman nähtävilläolon jälkeen muistutuksen nro 7. johdosta tehty suunnitelma-muutos työnaikaisten kulkuyhteyksien siirtämiseksi pois Kuusistontieltä Paltamon kunnan katuverkostolle Puutteenperäntielle on esitelty erikseen Paltamon kunnalle. Paltamon kunta toi esittelyn yhteydessä ilmi, että rautatien länsipuolella suunnitellun meluvallin kohdalla on tehty liito-oravahavaintoja vuonna 2015. Tämän johdosta kesällä 2025 laadittiin täydentävät luontoselvitykset kyseiselle alueelle. Suunnitelmaa muutettiin luontoselvitysten tulosten pohjalta meluvallin osalta. Muutokset sijaitsevat kokonaisuudessaan Paltamon kunnan omistamilla kiinteistöillä. Suunnitelmamuutoksista on pyydetty lausunnot Kainuun ELY-keskukselta ja Paltamon kunnalta.

## **Muistutukset**

Suunnitelmasta on tehty 7 muistutusta. Kaikki muistutukset on jätetty Paltamon kunnan alueella.

**1. Muistuttaja 1** huomauttaa muistutuksessaan, että Miesjoen tasoristeyksen poistaminen lisää huomattavasti liikennettä Wilderness Vuokatti Oy:n omistaman Puikkokosken kämpän piha-alueen läpi. Lisäksi korvaava tieyhteys Puikkokoskentien ja Vartiustien (Vasikkasuontie) välillä ei vastaa kunnoltaan ja rakenteiltaan Puikkokoskentietä.

Lisäksi muistuttaja huomauttaa hänelle aiheutuvista lisäkustannuksista huoltoliikenteen aiempaa pidemmän ajomatkan tiettyinä vuodenaikana katkeavan kulkuyhteyden takia.

Paltamon kunta on todennut, että tasoristeyksen poistamisen vuoksi suunnitelmaan on osoitettu korvaava yhteys VE0 pohjoisen suunnasta Vartiuksen tieltä. Puikkokoskentie palvelee pääasiassa metsätaloutta ja Puikkokosken kämpän liikennettä sekä toimii kunnan vedenottamoille yhteytenä. Kunnan näkemyksen mukaan suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 on periaatteessa riittävä ja ei aiheuta kohtuuttoman suurta matkan lisääntymistä mm. Puikkokosken kämpälle. Suunnitelmassa esitetty yhteys VE0 voi tuoda kuitenkin turvallisuusriskejä etenkin kämpän toiminnalle.

Kunta toteaa, että suunnitelman mukainen VE1 kiertotieratkaisu olisi etenkin turvallisuuden kannalta suositeltava.

Väylävirasto toteaa, että suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 ei nykytilanteeseen verrattuna lisää huomattavasti liikennettä Wilderness Vuokatti Oy:n omistaman

13.2.2026

Puikkokosken kämpän piha-alueen läpi, koska nykyinen Puikkokosken kämpän ohi kulkeva liikenne siirtyy kokonaisuudessaan korvaavalle yhteydelle VE0 Vasikkasuontielle. Jatkossa Puikkokosken kämpän ohittaa vain se osa liikenteestä, joka aiemmin on suuntautunut Miesjoen tasoristeykselle Puikkokosken kämpän länsipuolelta. Mahdolliset kiertohaittakorvaukset käsitellään ratatoimituksessa.

Korvaava tieyhteys VE0 Vasikkasuontie välillä Puikkokoskentie - Kt89 Vartiuksentie kunnostetaan tarvittavilta osin. Toimenpiteet suunnitellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

**2. Muistuttaja 2** on muistutuksessaan vaatinut, että Vartiusradan tasoristeysturvallisuuteen ja Puikkokosken kämpän piha-alueen turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Lisäksi kiinnitetään huomiota teiden kuntoon erityisesti kelirikkoaikana ja Puikkokosken sillan kestoon tulevaisuudessa.

Paltamon kunta on todennut, että ratasuunnitelmassa Miesjoen tasoristeyksen poistamisen vuoksi on osoitettu korvaava yhteys VE0 pohjoisen suunnasta Vartiuksen tieltä. Puikkokoskentie palvelee pääasiassa metsätaloutta ja Puikkokosken kämpän liikennettä sekä toimii kunnan vedenottamoille yhteytenä. Kunnan näkemyksen mukaan suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 on periaatteessa riittävä. Suunnitelmassa esitetty yhteys VE0 voi tuoda kuitenkin turvallisuusriskejä etenkin kämpän toiminnalle ja nostaa mahdollisesti metsänhoito ja hakkuu kustannuksia.

Kunta toteaa, että suunnitelman mukainen VE1 kiertotieratkaisu olisi etenkin turvallisuuden kannalta suositeltava.

Väylävirasto toteaa, että suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 ei nykytilanteeseen verrattuna lisää huomattavasti liikennettä Wilderness Vuokatti Oy:n omistaman Puikkokosken kämpän piha-alueen läpi, koska nykyinen Puikkokosken kämpän ohi kulkeva liikenne siirtyy kokonaisuudessaan korvaavalle yhteydelle VE0 Vasikkasuontielle. Jatkossa Puikkokosken kämpän ohittaa vain se osa liikenteestä, joka aiemmin on suuntautunut Miesjoen tasoristeykselle Puikkokosken kämpän länsipuolelta. Puikkokosken siltaa Puikkokoskentiellä käyttää jo tälläkin hetkellä alueen puutavaraliikenne. Puikkokosken sillan kunnossapito on yksityistien omistajan vastuulla.

Mahdolliset kiertohaittakorvaukset käsitellään ratatoimituksessa.

Korvaava tieyhteys VE0 Vasikkasuontie välillä Puikkokoskentie - Kt89 Vartiuksentie kunnostetaan tarvittavilta osin. Toimenpiteet suunnitellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Kontiomäki-Vartius -radalla sijaitsevan Puikkokosken tasoristeyksen turvallisuus on arvioitu riskienarvioinnilla turvallisemmaksi kuin poistettava Miesjoen tasoristeys. Kontio-

13.2.2026

mäki-Vartius -radan junaliikenne on tällä hetkellä erittäin vähäistä. Puikkokosken tasoristeyksen näkemät ovat määräysten mukaiset. Tasoristeykseen asennetaan STOP-merkit ja tasoristeyskansi uusitaan.

3. **Muistuttaja 3** on muistutuksessaan vaatinut, että kyseisen tasoristeyksen poistaminen tulee järjestää siten, että muistuttajalle ei koidu kohtuutonta kiertohaittaa. Muistuttaja esittää tutkittavaksi korvaavaa reittiä muuta kautta, kuin mitä ratasuunnitelmassa on esitetty. Lisäksi muistuttaja huomauttaa hänelle aiheutuvista lisäkustannuksista tiehoitomaksujen ja taloudellisista menetyksistä joutuessaan myymään puuta kelirikkojan ulkopuolella kulkuyhteyksien kunnon takia.

Paltamon kunta on todennut, että tasoristeyksen poistamisen vuoksi suunnitelmaan on osoitettu korvaava yhteys VE0 pohjoisen suunnasta Vartiuksen tieltä. Puikkokoskentie palvelee pääasiassa metsätaloutta ja Puikkokosken kämpän liikennettä sekä toimii kunnan vedenottamoille yhteytenä. Kunnan näkemyksen mukaan suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 on periaatteessa riittävä. Suunnitelmassa esitetty yhteys VE0 voi tuoda kuitenkin turvallisuus riskejä etenkin kämpän toiminnalle ja nostaa mahdollisesti metsänhoito ja hakkuu kustannuksia.

Kunta toteaa, että suunnitelman mukainen VE1 kiertotieratkaisu olisi etenkin turvallisuuden kannalta suositeltava.

Väylävirasto toteaa, että mahdolliset kiertohaittakorvaukset käsitellään ratatoimituksessa.

Korvaava tieyhteys VE0 Vasikkasuontie välillä Puikkokoskentie - Kt89 Vartiuksentie kunnostetaan tarvittavilta osin. Toimenpiteet suunnitellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

4. **Muistuttaja 4** muistutus koskee Miesjoen tasoristeyksen poistamista. Suunnitelmassa osoitettu kiertotie vaikuttaa muistuttajan kiinteistölle pääsyyn, puutavaran kuljettamiseen ja liikenneturvallisuuteen.

Lisäksi muistuttaja kiinnittää huomiota Vartiusradan tasoristeysturvallisuuteen, viitostien heikkenevään turvallisuuteen Vartiustien liittymän kohdalla sekä Puikkokosken kämpän piha-alueen turvallisuuteen. Lisäksi muistuttaja kiinnittää huomiota teiden kuntoon erityisesti kelirikkoaikana ja Puikkokosken sillan kestoon tulevaisuudessa.

Paltamon kunta on todennut, että ratasuunnitelmassa Miesjoen tasoristeyksen poistamisen vuoksi on osoitettu korvaava yhteys VE0 pohjoisen suunnasta Vartiuksen tieltä. Puikkokoskentie palvelee pääasiassa metsätaloutta ja Puikkokosken kämpän liikennettä sekä toimii kunnan vedenottamoille yhteytenä. Kunnan näkemyksen mukaan suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 on periaatteessa riittävä. Suunnitelmassa esitetty

13.2.2026

yhteys VE0 voi tuoda kuitenkin turvallisuusriskejä etenkin kämpän toiminnalle ja nostaa mahdollisesti metsänhoito ja hakkuu kustannuksia.

Kunta toteaa, että suunnitelman mukainen VE1 kiertotieratkaisu olisi etenkin turvallisuuden kannalta suositeltava.

Väylävirasto toteaa, että mahdolliset kiertohaittakorvaukset käsitellään ratatoimituksessa.

Esitetty ratkaisu ei nykytilanteeseen verrattuna lisää huomattavasti liikennettä Puikkokosken kämpän piha-alueen läpi, koska nykyinen Puikkokosken kämpän ohi kulkeva liikenne siirtyy kokonaisuudessaan korvaavalle yhteydelle VE0 Vasikkasuontielle. Jatkossa Puikkokosken kämpän ohittaa vain se osa liikenteestä, joka aiemmin on suuntautunut Miesjoen tasoristeykselle Puikkokosken kämpän länsipuolelta.

Puikkokosken siltaa Puikkokoskentiellä käyttää puutavaraliikenne jo tälläkin hetkellä. Puikkokosken sillan kunnossapito on yksityistien omistajan vastuulla.

Valtatien 5 ja Vartiuksentien Kt89 liittymä on tavanomainen päätieverkon liittymä. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue on lausunnossaan todennut, että sillä ei ole huomautettavaa ratasuunnitelmasta.

Korvaava tieyhteys VE0 Vasikkasuontie välillä Puikkokoskentie - Kt89 Vartiuksentie kunnostetaan tarvittavilta osin. Toimenpiteet suunnitellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Kontiomäki-Vartius -radalla sijaitsevan Puikkokosken tasoristeyksen turvallisuus on arvioitu riskienarvioinnilla turvallisemmaksi kuin poistettava Miesjoen tasoristeys. Kontiomäki-Vartius -radan junaliikenne on tällä hetkellä erittäin vähäistä. Puikkokosken tasoristeyksen näkemät ovat määräysten mukaiset. Tasoristeykseen asennetaan STOP-merkit ja tasoristeyskansi uusitaan.

**5. Muistuttaja 5** on muistutuksessaan ottaa kantaa Miesjoen tasoristeyksen poistamiseen ja kiertoyhteyteen. Muistuttaja esittää, että VE 1 olisi järkevin metsänhoidon taloudellisuuden, teiden kunnon ja turvallisuuden kannalta.

Paltamon kunta on todennut, että

Tasoristeyksen poistamisen vuoksi suunnitelmaan on osoitettu korvaava yhteys VE0 pohjoisen suunnasta Vartiuksen tieltä. Puikkokoskentie palvelee pääasiassa metsätaloutta ja Puikkokosken kämpän liikennettä sekä toimii kunnan vedenottamoille yhteytenä. Kunnan näkemyksen mukaan suunnitelmassa osoitettu korvaava yhteys VE0 on periaatteessa riittävä. Suunnitelmassa esitetty yhteys VE0 voi tuoda kuitenkin turvallisuus riskejä etenkin kämpän toiminnalle ja nostaa mahdollisesti metsänhoito ja hakkuu kustannuksia.

13.2.2026

Kunta toteaa, että suunnitelman mukainen VE1 kiertotieratkaisu olisi etenkin turvallisuuden kannalta suositeltava.

Väylävirasto toteaa, että mahdolliset kiertohaittakorvaukset käsitellään ratatoimituksessa.

Esitetty ratkaisu ei nykytilanteeseen verrattuna lisää huomattavasti liikennettä Puikkokosken kämpän piha-alueen läpi, koska nykyinen Puikkokosken kämpän ohi kulkeva liikenne siirtyy kokonaisuudessaan korvaavalle yhteydelle VE0 Vasikkasuontielle. Jatkossa Puikkokosken kämpän ohittaa vain se osa liikenteestä, joka aiemmin on suuntautunut Miesjoen tasoristeykselle Puikkokosken kämpän länsipuolelta.

Puikkokosken siltaa Puikkokoskentiellä käyttää puutavaraliikenne jo tälläkin hetkellä. Puikkokosken sillan kunnossapito on yksityistien omistajan vastuulla.

Valtatien 5 ja Vartiuksentien Kt89 liittymä on tavanomainen päätieverkon liittymä. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue on lausunnossaan todennut, että sillä ei ole huomautettavaa ratasuunnitelmasta.

Korvaava tieyhteys VE0 Vasikkasuontie välillä Puikkokoskentie - Kt89 Vartiuksentie kunnostetaan tarvittavilta osin. Toimenpiteet suunnitellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Kontiomäki-Vartius -radalla sijaitsevan Puikkokosken tasoristeyksen turvallisuus on arvioitu riskienarvioinnilla turvallisemmaksi kuin poistettava Miesjoen tasoristeys. Kontiomäki-Vartius -radan junaliikenne on tällä hetkellä erittäin vähäistä. Puikkokosken tasoristeyksen näkemät ovat määräysten mukaiset. Tasoristeykseen asennetaan STOP-merkit ja tasoristeyskansi uusitaan.

**6. Muistuttaja 6** muistutuksessaan toivoo koko kiinteistöä lunastettavaksi. Kyseessä on pieni maa-alue, jolle ei ole järkevää käyttöä jatkossa. Kiinteistöllä aiemmin sijainneet rakennukset on tuhopoltettu, jäljellä voi olla raunioita.

Paltamon kunta on todennut, että kiinteistö sijoittuu osittain puutavaraliikennetien ja lumen sijoitusalueelle. Kunta toteaa, että kiinteistö voisi olla järkevä lunastaa kokonaan muistutuksen mukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että se ei voi ratasuunnitelmassa esittää lunastettavaksi alueita, joita se ei tarvitse radanpitoon. Muistuttaja voi ratatoimituksessa esittää kyseisen kiinteistön lunastamista.

**7. Muistuttaja 7** Muistuttaja tuo esille, että Kuusistontie on lakkautettu maanmittaus-toimituksessa Puutteenperäntien jälkeiseltä osuudelta, eikä sille osuudelle voida esittää

13.2.2026

työnaikaista käyttöoikeutta. Muistuttaja ei hyväksy työmaaliikennettä asuinrakennuksensa ohitse. Nykyisellä Karhuntiellä on 12 tn painorajoitus ja tien varrella asuu lapsiperheitä.

Paltamon kunta on todennut, että työnaikainen liikenne aiheuttaa haittaa ja turvallisuusriskejä suunnitelmassa esitetyn reitin varrella oleville asuinkiinteistöille. Haitta on kuitenkin tilapäistä. Kunta toteaa, että häiriötä voidaan vähentää nopeuksia alentamalla ja pölynsidonnalla. Rakentamisen aikaisille kulkuoikeuksille pitää olla ja hakea tarvittavat luvat ja oikeudet.

Väylävirasto toteaa, että se on muuttanut ratasuunnitelmaa muistutuksen takia. Ratasuunnitelmasta on poistettu työnaikainen käyttöoikeus sekä nykyisen Kuusistontien osuudella, että muistuttajan mainitsemaalla Kuusistontien maanmittaustoimituksessa lakautetulla osuudella.

## **Lausunnot**

**Paltamon kunta** on 29.4.2025 antamassaan lausunnossaan ilmoittanut, että

1. Paltamon kunta on julkaissut Väyläviraston toimittamat kuulutukset kunnan sähköisellä ilmoitustaululla; aloittaminen 20.2.2024 ja ratasuunnitelman nähtävillä-olo kuulutus 17.3.2025.
2. Hankkeen ratasuunnitelmaluonnosten avoin esittelytilaisuus järjestettiin Kontiomäen koululla 20.8.2024. Yleisötilaisuudessa oli paikalla myös kunnan kaavoittaja. Kunnan edustajat ovat osallistuneet ratasuunnittelun aikana suunnitteluratkaisujen läpikäymiseen ja vaihtoehtoihin kuntapalavereissa.
3. Suunnitelma toteuttaa ja tukee liikennejärjestelmäsuunnitelmaa Kontiomäen ollessa logistinen solmupiste, josta haarautuu raideyhteys viiteen suuntaan: Ouluun, Helsinkiin, Vartiuksen rajanylityspaikalle, Vuokatin kautta Nurmekseen ja pohjoiseen Pesiönkylän terminaaliin Suomussalmelle.
4. On tärkeää, että Kontiomäen ratapihan suunnittelussa huomioidaan tarpeellisilta osin Kontiomäki-Vuokatti -rataosuuden sähköistäminen ja yhteysvälin toivottu henkilöjunaliikenteen käynnistyminen. Lisäksi suunnittelussa on tarpeen huomioida myöhemmin toteutuva Vuokatti-Joensuu -radan sähköistys ja henkilöjunaliikenteen käynnistyminen.
5. On tärkeää, että eurooppalaisen raidelevyyden ratayhteyden ulottaminen Suomeen käynnistyy ensi vaiheessa pohjoisesta Haaparanta-Torniosta Suomen puolelle Ouluun ja myöhemmin siitä edelleen merkittäviä poikittaisyhteyksiä pitkin itäiseen Suomeen Kontiomäkeen. Viiden radan risteysasemana Kontiomäestä on

13.2.2026

mahdollista toteutua vielä nykyistä merkittävämpi logistinen keskusasema. Rata-  
pihan suunnittelussa ja jatkoselvityksissä on tarpeen tarkastella ja huomioida tar-  
peellisilta osin myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tavoitteet.

6. Kunta on toimittanut ratasuunnitelmaan voimassa olevat kaavat. Ajantasa-ase-  
makaavayhdistelmä ja jäljennökset alkuperäisistä kaavoista. Suunnitelma ai-  
neisto on ajantasainen kaavoituksen osalta.
7. Paltamon kunta ei ole valmis luovuttamaan omistuksessaan olevaa maa-aluetta  
korvauksetta. Paltamon kunta katsoo, että maan luovutuksen tulee perustua ar-  
vioituun käypään hintaan.
8. Paltamon kunnalla ei ole huomautettavaa ratasuunnitelman siltoihin, meluestei-  
siin, tukimuureihin ja muihin rakenteet eikä maa-ainesten ottopaikkoihin, sijoi-  
tusalueisiin, kiertoteihin, varastoalueisiin tai varattavien yksityisten teiden teke-  
miseen ja/tai käyttöön.
9. Paltamon kunnan omistuksessa olevien kunnallistekniikan rakenteiden ja johto-  
jen
10. sijaintien muutoksista on käyty keskustelut suunnittelun aikana. Suunnitelman  
mukaiset muutokset kunnallistekniikkaan ovat hyväksyttävissä. Paltamon kunta  
ei ole osallistumassa kunnallistekniikan siirtokustannuksiin.
11. Kustannusjakoehdotuksessa ja hyväksymisehdotuksessa siirtokustannuksia ei ole  
osoitettu Paltamon kunnalle, joten kunta hyväksyy kustannusjakoehdotuksen.
12. Rakentamisen aikana on huomioitava ja tiedotettava kunnallistekniikan muutok-  
sista aiheutuvat mahdolliset katkokset vesihuoltojärjestelmään.

**Paltamon kunta** on nähtävilläolon jälkeisiä suunnitelmamuutoksia koskevassa  
19.12.2025 antamassaan lausunnossaan ilmoittanut, että

- Paltamon kunta ei ole valmis luovuttamaan omistuksessaan olevaa maa-aluetta  
korvauksetta rautatie tarkoituksiin. Paltamon kunta lausuu, että maan luovutus  
tulisi perustua arvioituun käypään hintaan.
- Paltamon kunta näkee suunnitelman mukaisen meluvallin riittävänä vähentä-  
mään melumallinuksen mukaista melua Kuusikkoniementien varrella olevalla  
asuinrakennukselle ja eikä siitä ole huomautettavaa.
- Paltamon kunnalla ei ole huomautettavaa ratasuunnitelmaan sisältyviin rautatien  
rakentamisen ajaksi varattaviin maa-ainesten sijoitusalueisiin, kiertoteihin tai va-  
rattavien yksityisten teiden tekemiseen ja/tai käyttöön.



13.2.2026

- Paltamon kunnan omistuksessa olevien kunnallistekniikan rakenteiden ja johtojen sijaintien muutoksista on käyty keskustelut suunnittelun aikana. Myös muutetun suunnitelman mukaiset muutokset kunnallistekniikkaan ovat hyväksyttävissä.

Rakentamisen aikana on huomioitava ja tiedotettava kunnallistekniikan muutoksista aiheutuvat tilapäiset katkokset vesihuolto järjestelmään.

Suunnitelman mukaan meluvalleja tai maamassoja ei ole tulossa Paltamon kunnan omistamien kunnallisteknisten johtojen päälle. Kunta kuitenkin huomauttaa, että maamassoja ei tule sijoittaa kunnallistekniikan johtojen päälle myöskään rakentamisena aikana.

Väylävirasto toteaa, että

1. Väyläviraston kuulutukset on julkaistu Paltamon kunnan sähköisellä ilmoitustaululla asianmukaisella tavalla.
2. Paltamon kunta on osallistunut suunnitteluun ja yleisötilaisuuteen asianmukaisella tavalla.
3. Puutavaraterminaalien ja alueen tieyhteyksien yhteensovitus jatketaan rakentamissuunnitelmavaiheessa yhdessä Paltamon kunnan kanssa.
4. Mainittujen rataosuuksien mahdollinen sähköistäminen on huomioitu. Kontiomäen puutavaraterminaalien toteuttaminen ei kuitenkaan vaikuta henkilöliikenteeseen eikä mainittujen rataosuuksien sähköistämiseen.
5. Eurooppalaiseen raideleveyteen siirtyminen ei sisälly tähän hankkeeseen.
6. Väylävirastolla ei ole huomauttamista Paltamon kunnan asiakohdasta antamaan lausuntoon.
7. Maa-alueiden lunastuskustannukset ja -korvaukset käsitellään ratatoimituksessa.
8. Väylävirastolla ei ole huomauttamista Paltamon kunnan asiakohdasta antamaan lausuntoon.
9. Väylävirasto toteuttaa kunnallistekniikan muutokset omalla kustannuksellaan.
10. Väylävirasto toteuttaa radan rakentamisen omalla kustannuksellaan.
11. Paltamon kuntaa informoidaan rakentamisen aikana kunnallistekniikan muutoksista ja mahdollisesti aiheutuvista katkoksista vesihuoltojärjestelmään.

13.2.2026

Väylävirasto toteaa suunnitelmamuutoksiin annetun lausunnon osalta, että kunnan omistuksessa olevien maa-alueiden lunastusten kustannukset käsitellään ratatoimituksessa. Väylävirasto toteaa lisäksi, että maamassoja ei sijoiteta kunnallistekniikan johtojen päälle rakentamisen aikana ja muutoksista aiheutuvista katkoksista vesihuoltojärjestelmään tiedotetaan asianosaisia.

**Kainuun liitto** on ilmoittanut pitävänsä positiivisena, että merkittävää Kontiomäen liikennepaikkaa ja solmukohtaa kehitetään. Ratasuunnitelma on laadittu selkeästi ja siinä on huomioitu Kainuun maakuntakaavat pääosin riittävästi. Kainuun liitto tarkentaa, että Kainuun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa uudistetaan ja tavoitteena on sen hyväksymiskäsittely syksyllä 2025.

Kainuun liitto pyytää korjaamaan ratasuunnitelman aineistoihin, että Kainuussa on voimassa kuusi maakuntakaavaa:

- Kainuun maakuntakaava 2020, hyväksytty maakuntavaltuustossa 7.5.2007 ja Valtioneuvosto on vahvistanut maakuntakaavan 29.4.2009 (valtioneuvoston päätös YM3/5222/2007). Kaava on saanut lainvoiman KHO:n päätöksillä 13.10.2009 ja 20.2.2013.
- Kainuun 1. vaihemaakuntakaava, hyväksytty maakuntavaltuustossa 19.3.2012 ja se on vahvistettu ympäristöministeriössä 19.7.2013 (ympäristöministeriön päätös YM2/5222/2012). Korkein hallinto-oikeus hylkäsi ympäristöministeriön vahvistuspäätöksestä tehdyt valitukset 16.2.2015. Lainvoimainen.
- Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava, hyväksytty maakuntavaltuustossa 1.12.2014 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 7.3.2016. Lainvoimainen.
- Kainuun tuulivoimamaakuntakaava, hyväksytty maakuntavaltuustossa 30.11.2015 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 31.1.2017. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi ympäristöministeriön vahvistuspäätöksestä tehdyn valituksen 21.5.2019. Lainvoimainen.
- Kainuun vaihemaakuntakaava 2030, hyväksytty maakuntavaltuustossa 16.12.2019. Lainvoimainen.
- Kainuun tuulivoimamaakuntakaava 2035, hyväksytty maakuntavaltuustossa 12.12.2023. Maakuntahallitus on 12.02.2024 (§ 26) päättänyt määrätä maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla maakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Muutoksenhakuviranomainen voi kieltää maakuntakaavan hyväksymispäätöksen täytäntöönpanon. Maakuntakaava tulee voimaan, kun päätöksestä on kuulutettu maakuntakaavan alueeseen kuuluvissa kunnissa, niin kuin kunnalliset ilmoitukset niissä julkaistaan (maankäyttö- ja rakennusasetus 93 §). Kainuun liitto on kuuluttanut maakuntakaavan voimaan tuloa 6.3.2024.

Selvennyksenä Kainuun liitto toteaa, että Kontiomäen raakapuuterminaalien laajennuksen suunnittelussa on tarpeen tunnistaa seuraavat maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset:

- Liikenteen yhteistyökäytävä lk, jota koskee suunnittelumääräys
- Taajaman alakeskus a, jota koskee suunnittelumääräys

13.2.2026

- Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet M, jota koskee suunnittelumääräys
- Valtakunnallisesti merkittävä maantie/runkoverkko, jota koskee suunnittelumääräys
- Merkittävästi parannettava päärata ja liikennepaikka (Kontiomäki), jota koskee suunnittelumääräys
- Parannettava yhdysrata/sivurata ja liikennepaikka
- Päärata ja liikennepaikka, jota koskee suunnittelumääräys
- Yhdysrata/sivurata ja liikennepaikka
- Logistiikka-alue lo, jota koskee suunnittelumääräys
- Valtakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen kohde tai alue, jota koskee suunnittelumääräys
- Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde tai alue, jota koskee suunnittelumääräys
- Luonnonsuojelualue tai -kohde, jota koskee suunnittelumääräys
- Pohjavesialue, jota koskee suunnittelumääräys
- Tuuli- ja rantakerrostuma ge-2, jota koskee suunnittelumääräys
- Turvetuotantoon soveltuva alue tu-1, jota koskee suunnittelumääräys
- Ampumarata ea, jota koskee suunnittelumääräys
- Ampumaradan ohjeellinen melualue me/a, jota koskee suunnittelumääräys

Selvennyksenä Kainuun liitto toteaa, että Kontiomäen raakapuutermiinalin laajennukseen liittyvät muun muassa liikenneturvallisuutta, maa-ainesten ottotoimintaa sekä muinaisjäänöksiä ja muuta arkeologista kulttuuriperintöä koskevat koko maakuntakaava-alueen yleiset suunnittelumääräykset.

Kainuun liitto toteaa, että Kontiomäen raakapuutermiinalin laajennus on maakuntakaavan mukainen. Kainuun liitolla ei ole muuta lausuttavaa ratasuunnitelmasta.

Väylävirasto toteaa, että ratasuunnitelman suunnitelmaselostukseen on aiemmin mainittujen kahden maakuntakaavan lisäksi täydennetty tiedot myös muista neljästä maakuntakaavasta.

**Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue** on ilmoittanut, että sillä ei ole huomautettavaa ratasuunnitelmasta.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen antamaan lausuntoon.

**Kainuun ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue** on 29.4.2025 antamassaan lausunnossa ilmoittanut seuraavaa:

13.2.2026

*Luonnonsuojelu ja vesilaki*

Hankkeessa on tehty perusteelliset selvitykset luontoarvoista. Selvitysten perusteella hankkeella ei ole haitallisia vaikutuksia luontotyypeille ja lajistolle.

Ratasuunnitelmassa on selvitetty vesilain 2 luvun 11 §:n mukaiset pienvedet. Suunnitelmassa ei ole esitetty pienvesiin kajoavia toimenpiteitä eikä niiden ominaispiirteitä muuttavia vaikutuksia.

*Alueidenkäyttö*

Suunnitelmaselostuksessa on käsitelty kaavoitustilannetta. Kainuun maakuntakaavan osalta tarkennettakoon, että Kainuussa on voimassa kuusi (vaihe)maakuntakaavaa. Todettakoon, että näillä muilla kuin selostuksessa esitetyillä maakuntakaavoilla ei ole vaikutusta hankkeen toteuttamiselle.

Voimassa olevassa Kainuun maakuntakaavassa Kontiomäen ratapiha-alue on osoitettu logistiikka-alueeksi (lo). Merkinnällä lo on osoitettu maakunnallisesti merkittävät tavara-liikenteen terminaalialueet. Merkinnän suunnittelumääräyksen mukaan Kontiomäen asema-alueen läheisyyteen on varattava riittävä alue kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten terminaalialuetta varten siihen liittyvine raide- ja laiturialueineen sekä sujuva pääsy yleiseltä tie- ja rataverkolta. Kainuun ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vireillä oleva ratasuunnitelma on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen ja tukee kaavan suunnittelumääräyksen tavoitteita. Suunnitelmakarttojen (mm. R213-2) mukaan osa raakapuutermiinalin laajennusalueesta sijoittuu voimassa olevan asemakaava-alueen ulkopuolelle. Koska alueella ei ole sellaista oikeusvaikutteista yleiskaavaa, joka tulisi huomioida ratasuunnitelman yhteydessä, Kainuun ELY-keskus ei näe estettä suunnitelman hyväksyttävyydelle, vaikka koko raakapuutermiinalin aluetta ei ole asemakaavoitettu.

*Meluvaikutukset*

Meluselvityksessä on todettu, että meluhäiriötä syntyy Puutteenperäntien asuinalueelle ja että merkittävä osuus asemakaava-alueen melualueella sijaitsevista asuinrakennuksista on nykyisin asumattomia. Puutteenperäntien varsi on kaavoitettu asumiselle (AR, AH) Paltamon kunnanvaltuuston vuonna 2014 hyväksymän asemakaavamuutoksen yhteydessä. Mikäli asuinrakennukset ovat nykyisin asumattomia, voimassa oleva asemakaava mahdollistaa edelleen rakennusten käyttämisen kaavassa osoitettuun käyttötarkoitukseen. Tämä tulee huomioida ratapihan meluvaikutuksia arvioitaessa. Ratasuunnitelmien mukaan melusuojausta esitetään vain yhden asuinrakennuksen kohdalle (radan ja Kuusistontien varressa sijaitsevan asuinrakennuksen väliin).

*Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)*

Suunnitelmissa on huomioitu Kontiomäen RKY alue riittävällä tavalla, eikä hankkeella nähdä olevan merkittäviä vaikutuksia RKY alueen arvoihin.

*Pohjavesi ja maaperä*

13.2.2026

Suunnitelmaselostuksen mukaan alueella ei ole pohjavettä lähellä pintaa. Mikäli alueelta joudutaan pumppaamaan kuivatusvesiä (pohjavettä) yli 100 m<sup>3</sup>/vrk, on siitä tehtävä ilmoitus Kainuun ELY-keskukselle.

Onnettomuuksiin varautumisessa on suunniteltava sammutusvesien tai -vaahtojen hallinta. Sammutusvedet tai -vaaho tulee pystyä padottamaan siten, ettei niistä aiheudu ympäristön pilaantumista.

Mikäli rakentamisen aikana tapahtuu maaperän tai pohjaveden pilaantumista, on aiheuttajan ryhdyttävä puhdistustoimiin. Ympäristönsuojelulain 133 §:n mukaan se, jonka toiminnasta on aiheutunut maaperän tai pohjaveden pilaantumista, on velvollinen puhdistamaan pilaantuneen maaperän ja pohjaveden (pilaantunut alue) siihen tilaan, ettei siitä voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle. Mikäli maarakentamisen aikana havaitaan pilaantuneen maaperän tai pohjaveden puhdistamisen tarve tai mikäli puhdistamisen tarve on ennakolta tiedossa, tulee puhdistamisesta tehdä Kainuun ELY-keskukselle ympäristönsuojelulaki 136 §:n mukainen ilmoitus.

**Kainuun ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue** on nähtävilläolon jälkeisiä suunnitelmamuutoksia koskevassa 10.12.2025 antamassaan lausunnossa ilmoittanut seuraavaa:

Ratasuunnitelmassa meluvalliin/-esteeseen oli tehty muutoksia (osittain liito-oravahavaintojen takia). Kainuun ELY-keskuksen näkemyksen mukaan suunnitelmamuutos parantaa suojattavan asuinrakennuksen tilannetta. Tällä uudella meluvalliin/-esteen muotoilulla ei ole vaikutuksia viereiseen maakunnallisesti arvokkaaseen Puutteenperän rautatieläisten asuinalueeseen eikä valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY-kohde), Kontiomäen rautatieasemaan, joka on tuhoutunut tulipalossa.

Ratasuunnitelman nähtävillä olon jälkeen suunnittelun yhteydessä on käynyt ilmi, että ratasuunnitelmassa esitetyn meluvallin alueella on vuonna 2015 tehtyjä havaintoja liito-oravan esiintymisestä. Hankealueella on tästä johtuen tehty täydentäviä luontoselvityksiä kesällä 2025 radan länsipuolella melu- ja maisemavallin suunnittelua varten. Laajennusalueen luontoselvityksessä selvitysalueella on todettu arvokkaana luontokohteena korpialue, joka on selvityksen mukaan vesitaloudeltaan luonnontilainen ja kasvillisuudeltaan edustava. Suunniteltu meluvalli sijoittuu suurelta osin korpikohteen päälle. Luontotyyppinä korpi ei kuitenkaan ole erityisen suojelun piirissä.

Suunnitelmaa on muutettu nähtävillä olleesta suunnitelmasta meluvallin osalta liito-oravaselvityksen pohjalta yhteistyössä Kainuun ELY-keskuksen kanssa. Suunnitellun meluvallin itäreunalla metsässä sijaitsee vesijohdon rakentamisen myötä syntynyt aukko. Radan suuntainen osuus meluvallia on suunniteltu hyödyntäen vesijohdon takia aiemmin raivattua aukkoa kuitenkin siten, ettei valli sijaitse vesijohdon päällä eikä aukkoa tarvitse merkittävästi leventää. Vesijohtolinjan ja rautatiealueen välissä on kapea metsäkaistale,

13.2.2026

joka suunnitelman mukaan on tarkoitus säilyttää. Rautatien ja Puutteenperäntien välisellä meluvallin osuudella metsä on jo aiemmin muiden rakennushankkeiden yhteydessä poistettu suunnitellun meluvallin alueelta. Meluvalli on tällä osuudella suunniteltu tähän olevaan metsän aukkoon. Meluvalli toteutetaan hyödyntäen pääosin nykyisiä aukkoja metsässä, eikä liito-orava-alueeseen arvioida kohdistuvan vaikutuksia. Rakentamisaletta lähimpien liito-oravan havaintopuiden ympärille jätetään riittävä suojavyöhyke, jotta puiden juuristo ei vaurioidu rakentamistöiden yhteydessä. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat sekä kulkuyhteydet arvioidaan näin tulevan turvatuksi. Hankkeesta ei siten arvioida kohdistuvan vaikutuksia liito-oravalle.

Kainuun ELY-keskus katsoo, että lausuntopyynnön mukainen hankesuunnitelma perustuu riittäviin luontoarvojen selvityksiin. Selvityksen tulokset on suunnitelmassa otettu liito-oravan osalta huomioon siten, että rakentaminen ei kohdistu liito-oravan lisääntymisalueeksi todettuun metsäalueeseen eikä se myöskään vaikuta heikentävästi lajin kulkuyhteyksiin elinpiiriin sisällä ja elinpiirien välillä. Suunnitelman mukaisesta rakentamisesta ei siten aiheudu liito-oravan elinympäristöön ja lajin lisääntymispaikkoihin sellaisia muutoksia, jotka ovat luonnonsuojelulain vastaisia. Rakentamistyöt olisi kuitenkin melusta johtuvan häiriön vuoksi hyvä ajoittaa liito-oravan lisääntymiskauden ulkopuolelle. Liito-oravan lisääntymiskausi alkaa maaliskuun alussa ja kestää kesäkuun loppuun.

Hankkeen vaikutusten arvioinnin mukaan suunniteltu meluvalli sijoittuu suurelta osin korpikohteen päälle. Hanke heikentää tätä pienialaista korpea, joka on ELY-keskuksen arvioin mukaan vain osittain luonnontilainen, koska osa siitä on aikaisemmin avohakattu. Luonnontilaisin osa tästä luontotyyppistä sijoittuu liito-oravan lisääntymisalueena säästettävälle metsäalueelle, mikä siten samalla turvaa kasvillisuudeltaan edustavimman korven osa-alueen säilymistä. Suunnitelmaa voidaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan pitää myös korven huomioimisen osalta hyväksyttävänä, sillä kyseessä oleva luontokohde on avohakkuun seurauksena heikentynyt, eikä korpi ole luontotyyppinä luonnonsuojelulain tarkoittama suojeltu luontotyyppi.

Väylävirasto toteaa, että ratasuunnitelman suunnitelmaselostukseen on aiemmin mainittujen kahden maakuntakaavan lisäksi täydennetty tiedot myös muista neljästä maakuntakaavasta.

Väylävirasto toteaa, että melunsuojauksia ei toteuteta asumattomille kiinteistöille. Meluntorjunnan korkeiden kustannusten ja hankkeiden rajallisten budjettien vuoksi meluntorjuntaa joudutaan kohtuullistamaan ja priorisointi tehdään kustannus-hyöty-periaatteella huomioiden meluntorjunnan hinta ja suojattavien ihmisten lukumäärä. Todennäköisin melunsuojaurakenne kyseisten kiinteistöjen suojaamiseksi on meluseinä, jonka arvioitu kustannus 2 metriä korkeana rakenteena on 1,5 miljoonaa euroa. Meluseinä rakenteella ei välttämättä kuitenkaan saavuteta riittävää meluntason alennusta rakennusten heikkokuntoisuuden vuoksi. Vaikka meluntorjuntaa on usein yksinkertaisempaa tarkastella kiinteistöittäin, on tavoitteena kuitenkin ihmisten suojaaminen terveyshaittaa aiheuttavalta melulta. Rakennusten käyttäminen kaavassa osoitettuun käyttötarkoitukseen vaatii todennäköisesti laajoja kunnostustöitä, joiden yhteydessä voidaan huomioida

13.2.2026

ympäristön häiriöt mm. julkisivun ääneneristävyydessä. Melusuojaus toteutetaan Kuusistontien päässä yhden asutun asuinrakennuksen kohdalla.

Suunnitelman mukaan alueella kuivatetaan pelkästään radan rakennekerroksia ja hulevesiä, eikä alueelle ole tulossa syvälle maanpinnan alapuolelle ulottuvaa rakentamista. Hulevedet johdetaan viivytysaltaiden kautta laskuoihin. Sammutusveden ja -vaahdon padottaminen hallitaan viivytysallasrakenteiden avulla.

Mahdolliset esille tulevien pilaantunutta maaperää tai pohjaveden puhdistamistarvetta koskevat ohjeet sisällytetään rakentamissuunnitelmiin ja urakka-asiakirjoihin.

Väylävirasto toteaa suunnitelmamuutoksiin annetun lausunnon osalta, että suunniteltu meluvalli sijoittuu korpialueen välissä olevalle avohakkuualueelle sekä osin korpialueen itäreunalle. Nykyinen korpialue säilyy valtaosin. Kyseessä oleva luontokohde on avohakkuun seurauksena heikentynyt, eikä korpi ole luontotyyppinä luonnonsuojelulain tarkoittama suojeltu luontotyyppi. Väyläviraston näkemys on ELY-keskuksen kanssa yhteneväinen ja suunnitelma on korpialueen huomioimisen osalta hyväksyttävä.

Väylävirasto toteaa lisäksi, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat sekä kulkuyhteydet turvataan. Suunniteltu meluvalli rakennetaan liito-oravan lisääntymisalueeksi todetun metsäalueen ulkopuolelle eikä se vaikuta heikentävästi lajin kulkuyhteyksiin. Hankkeesta ei arvioida kohdistuvan vaikutuksia liito-oravalle.

**Kainuun museo** on ratasuunnitelmasta antamassaan lausunnossa ilmoittanut seuraavaa:

#### *Rakennettu kulttuuriympäristö*

Suunnittelualuerajauksen sisäpuolella ei sijaitse valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä maisemia. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävä Kontiomäen rautatieaseman alue sekä maakunnallisesti arvokas Puutteenperän rautatieläisten asuinalue. Alueen rakennuksiin ei kohdistu suunnitelmissa toimenpiteitä. Hanke vaikuttaa osaltaan näiden kohteiden lähimaisemaan, mutta Kainuun Museo katsoo, ettei raakapuutermiinalin laajentamisen aiheuttama maiseman muuttuminen kuitenkaan heikennä näiden rakennetun kulttuuriympäristön kohteiden arvoja.

#### *Arkeologinen kulttuuriperintö*

Kontiomäen raakapuutermiinalin suunnittelualueella ei sijaitse kiinteitä muinaisjäännöksiä. Peruskartassa näkyy hankealueen läheisyydessä runsaasti tervahautamerkintöjä. Museolla käytössä olevien tietojen perusteella hankealueen läheisyydessä sijaitsee ainakin kolme mahdollista muinaisjäännöstä. Nämä mahdolliset muinaisjäännökset ovat todennäköisesti tervahautoja ja näin ollen muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia.

13.2.2026

Hankealueen läheisyydessä on paljon tunnistettuja mahdollisia muinaisjäännoiksi. Mikäli hankealueen layout muuttuu, Kainuun Museo haluaa saada uudet suunnitelmat tarkastettavaksi, jonka jälkeen pystytään arvioimaan, millä tavalla muuttunut suunnitelma tulee koskemaan arkeologista kulttuuriperintöä.

Kainuun Museolla ei ole muuta huomautettavaa suunnitelmiin.

Väylävirasto toteaa, mikäli hankkeen laajuus muuttuu, on Väylävirasto yhteydessä Kainuun Museoon arkeologisten kulttuuriperintökohteiden osalta.

**Operaattori VR-Yhtymä Oy** on ilmoittanut, että ratasuunnitelman mukainen laajennus mahdollistaa huomattavan lisäyksen liikennepaikan kuormauskapasiteetissa ja tämän tulisi heijastua myös ratapihan muuhun kehittämiseen. Samassa yhteydessä tulisi raiteet 897 ja 898 varustella junakulkuteiksi, mikä toimenpiteenä olisi erittäin tärkeä jo nykytilanteessa.

Uusilla kuormausraiteilla tulisi minimoida kaikki ylimääräiset ylikäytävät, jotka ovat turvallisuusriski henkilöstölle. Rautatieoperaattorin näkökulmasta näille ei ole myöskään tarvetta.

Työvaiheet tulisi suunnitella erityisen huolellisesti siten, että liikenteelliset haitat minimoidaan. Työvaiheet sisältävät toimenpiteitä, jotka käytännössä katkaisevat liikenteen Kontiomäeltä täysin Oulun tai Pesiökylän/Vartiuksen suuntaan.

Turvalaitesuunnitelmassa on varmistettava, että uusilta kuormausraiteilta voidaan lähteä suoraan junana Oulun suuntaan. Raidegeometria (pystykaltevuudet jopa 12 promillea) ratapihan pohjoispuolella on senkaltainen, että kuormatun raakapuurungon siirtäminen vaihtotöinä toiselle lähtöraiteelle voi olla mahdotonta etenkin huonoissa keliolosuhteissa. Vastaavasti operointia nopeuttaisi merkittävästi myös se, jos linjalta voisi saapua suoraan kuormausraiteelle esimerkiksi siten, että junana kulkeminen loppuisi opastimelle E861 ja loppumatka kuormausraiteille kuljettaisiin vaihtotyönä.

Turvalaitesuunnitelman tulkitsemista olisi helpottanut, mikäli suunnitelma olisi ollut varustettu paikallislupa-alueiden kartalla/kaaviolla.

Uuden kuormauskentän asfaltointi tehostaisi alueen kunnossapitoa ja on myös edellytys esimerkiksi hakkeen lastaukselle.

Rakentamissuunnittelu tulisi tehdä tiiviissä yhteistyössä operaattoreiden kanssa, jotta yksityiskohdat kuten jätkänpolut, laskeutumispaikat ja paikallislupien napit saadaan sijoiteltua käyttäjien kannalta optimaalisesti.



13.2.2026

Suunnitelma-aineiston pohjalta jää epäselväksi, miten esimerkiksi liikennepaikan liikenteenhoito, linjasuuntien suojastus/kulkutieasettumisesta sekä junakulkutieraitteiden sivusuojat ja yhtäaikaaisuudet muutosratkaisussa toimivat ja mitkä ovat liikenteenhoidon kovaikutukset uudessa tilanteessa.

Kuormausraiteilla olevat peräkkäiset junarungot voivat lisätä liikennepaikan vaihtotyötarvetta, ja mikäli suunnitelmaselostuksen sivulla 12 toisessa kappaleessa mainittu kuormausraiteilla olevien lähtevien junien siirtotarve toteutuu, lisääntyy pystygeometrialtaan haastavien ratapihapäiden vaihtotyötarve oleellisesti.

VR pitää tärkeänä varmistaa, että pääraiteen junaliikennettä voidaan jatkossa hoitaa eri suunnissa ja suuntiin yhtäaikaaisesti ratapihan vaihtotyöliikenteen sekä terminaalityön paikallislupien kanssa, ilman linjaliikenteen viivytysvaikutuksia ja tarpeettomia odotte-luja.

VR ehdottaa, että rakentamisen aikaiseksi esitetty km 917+0850 tasoristeysratkaisu läpikäydään tarkemmin, jotta kyseisen mahdollisen toteutusmallin toimivuus ja turvallisuus voidaan varmistaa.

VR esittää suunnitelman turvalaiteteknistä ja liikenteenhoidollista läpikäyntiä, jotta pysäytettäisiin välttämään nykyisin Kontiomäellä esiintyvien liikennepaikan ja linjasuuntien liikennöitävyyso Ongelmien lisääntyminen tai toistuminen, sekä mahdolliset aikaa vievät ja ennakoimattomat toiminnalliset ongelmat uuden tilanteen liikenteenhoidossa.

Väylävirasto toteaa, että ratasuunnitelma ei sisällä raiteiden 897 ja 898 varustamista junakulkuteiksi, vaan asia käsitellään tarvittaessa eri yhteydessä.

Terminaalialueelle on ratasuunnitelmassa esitetty vain tarkoituksenmukaisiksi ja välttämättömiksi katsotut tasoylikäytävät.

Työvaiheiden sisältö ja toteutus suunnitellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Ratasuunnitelman mukaisesti uusilta kuormausraiteilta voidaan lähteä suoraan junana Oulun suuntaan. Ratapihan pohjoispuolen maaston korkeuserojen takia pituuskaltevuutta ei voida pienentää. Ratapihan pohjoispuolen pituuskaltevuutta on käsitelty lausunnonantajan kanssa ratasuunnitelman vuorovaikutuksen yhteydessä.

Kuormauskenttien mahdollisen asfaltoinnin hyödyt on tiedostettu, mutta asfaltointi ei ole välttämätöntä kuormaustoiminnan kannalta. Kuormauskenttien asfaltointi ei sisälly ratasuunnitelmaan. Kuormausteiden rakenne mahdollistaa asfaltoinnin toteuttamisen tarvittaessa myöhemmin.

Seuraavan suunnitteluvaiheen aikana käydään tarvittava vuoropuhelu myös operaattoreiden kanssa.

13.2.2026

Ratasuunnitelmavaiheen turvalaitesuunnitelmat ovat yleispiirteisiä suunnitelmia, joita ei hyväksytä ratasuunnitelmassa. Turvalaitesuunnitelmat ja liikenteen hoitoon liittyvät yksityiskohdat tarkentuvat seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Rakentamisen aikaiseksi esitetty km 917+0850 tasoristeysratkaisu läpikäydään tarkemmin ennen tasoristeysten rakentamista.

Mahdollisten nykyisin Kontiomäellä esiintyvien liikennepaikan ja linjasuuntien liikennöityvyysongelmat käsitellään tarvittaessa eri yhteydessä.

**UPM-Kymmene Oyj/Metsä** on ilmoittanut, että puunhankinnan kannalta Kainuun alueen raakapuun kuormauspaikat ovat tärkeässä roolissa. UPM kannattaa Kontiomäen raakapuun kuormausalueen kunnostamista ja laajentamista siten, että se mahdollistaa usean 25–30-vaunuisen raakapuujunan yhtäaikaisen käsittelyn.

Osalla suunniteltuja varastoalueiden pohjatöitä olisi tärkeää huomioida mahdollisuus myöhempään asfaltointiin (esim. mahdollista hakkeen käsittelyä varten).

Oleellinen osa toimivaa kuormauspaikkaa ovat sujuvat yli 600-metrinen raakapuujunien mahdollistavat sähköistetyt ratayhteydet etelän suuntaan. Esimerkiksi hankkeiden:

- Rataverkon suunnittelukohteet 2025: Savonrata välillä Iisalmi-Kontiomäkijatko-suunnittelu
- Hankkeet: Joensuu – Nurmes – Vuokatti - Kontiomäki rataverkon kehittämisestä (Karjalan rata)

toteuttaminen mahdollistaa Kontiomäen kuormauspaikan täysimääräisen hyödyntämisen raakapuunkuljetuksissa.

Väylävirasto toteaa, että varastoalueiden rakennekerroksissa on osalla alueista mahdollista varautua myöhemmin tehtävään asfaltointiin.

**Cinia Oy** on ilmoittanut, että ratasuunnitelman alueella sijaitsee Cinia Oy:n 6-kuituinen maanvaraisesti asennettu valokuitukaapeli. Kaapeli sijaitsee ratalinjan länsipuolella. Kaapelin tarkka sijainti pitää varmistaa maastossa tehtävällä kaapelinäytöllä ennen töiden aloittamista.

Miesjoen km 661+403 ja Puutavaratien km 661+221 tasoristeysten alueilla sijaitsevat Cinian valokuitukaapelit tulee suojata sijainnissaan. Kaapelin siirtotyöstä tulee sopia erikseen, jos kaapeli ei voi jäädä nykyiseen sijaintiinsa.

Ratalinjausten kohdalla sijaitsevat Cinian valokuitukaapelit tulee ratatyömaan toimesta suojata sijainnissaan tarvittaessa. Kaapelin siirtotyöstä tulee sopia erikseen, mikäli kaapeli ei voi jäädä nykyiseen sijaintiinsa. Kaapelin suojaamiseksi ja mahdolliselle uudelle reitille siirtämiseksi tarvittavat kaapelikanavat ja -kaivot sekä tarvittavat alitukset raken-

13.2.2026

taa ratahanke kustannuksellaan. Työmaakohtaiset Cinian kaapelin suojaus- ja siirtosuunnitelmat laatii työmaan urakoitsija ja Cinian kaapeleiden osalta ne katselmoi Tero Muje.

Cinia Oy, haluaa ilmoituksen alueella tehtävistä Cinian valokaapeliin vaikuttavista maanrakennustöistä sekä varaa osallistumisoikeuden suunnittelu- ja työmaakokouksiin.

Väylävirasto toteaa, että kaikki hankealueella tarvittavat kaapeleiden siirrot ja suojaukset sovitaan yhdessä kaapeleiden omistajien kanssa. Kaapeleiden mahdollisten siirtojen ja suojausten suunnittelusta ja toteutuskustannuksista sovitaan tapauskohtaisesti kaapeleiden sijoitussopimuksissa esitetyn mukaisesti.

Liite

Ratasuunnitelma-aineisto  
Ratasuunnitelman hallinnollisessa käsittelyssä kertynyt aineisto