

Rata Tampereelta Seinäjoen, Oulun ja Kemin kautta Tornioon kuuluu TEN-T-verkon ydinverkkoon. Asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväylyistä ja niiden palvelutasosta koko rata-väli on määritelty pääväyliin sekä henkilö- että tavaraliikenneprofiililla. Tampereelta Seinäjoelle on 159 km, Seinäjoelta Ouluun 335 km, Oulusta Kemiin 105 km ja Kemistä Tornioon Ruotsin rajalle 29 km. Tampere-Oulu -väli kuuluu myös Pääraataan ja sitä kutsutaan Pohjanmaan radaksi. Se on myös yksi matkustajamääriltään vilkkaimmista rataosista. Kuljetuksia on merkittävän paljon Kokkolan ja Oulun välillä.

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET

Tampere-Seinäjoki -välillä henkilöjunien vuoroväli on yhdestä kahteen tuntia. Seinäjoki-Oulu -välillä henkilöjunien vuoroväli on kahdesta kolmeen tuntia. Oulu-Rovaniemi -välillä junia on noin kolmen tunnin välein. Kolariin kulkee junia muutama vuoro suuntaansa päivässä. Kokkolan ja Oulun väli on koko maata tarkastelleen yksi kuormitetuimmista tavaraliikenteen käyttämistä radoista. Matkustajaliikenteessä on odotettavissa kasvua, erityisesti Tampere-Oulu -välillä. Rataosan varrella on merkittäviä satamia, joilla keskeinen vaikutus tulevaisuuden kuljetustarpeisiin ja myös transitoiliikenteeseen. Akselipaino Tampereen ja Oulun välillä on 25 t, muulla osuudella 22,5 t.

Rata on pääosin yksiraiteista. Kaksiraiteista osuutta on Tampereella, Seinäjoki-Lapua -välillä ja erityisesti vilkkaan tavaraliikenteen vuoksi Kokkola-Ylivieska -välillä. Seinäjoki-Oulu -välillä on ollut käynnissä hanke, jossa on mm. nostettu nopeustasoa ja rakennettu kaksoisraideosuuksia.

Tampereen ja Seinäjoen välillä radan kapasiteetti on nykyisellä liikennemäärällä täysin käytössä. Junamäärien kasvu edellyttää kaksoisraiteen toteuttamista. Tampereen ja Ylöjärven välillä lisäraide- ja lähijunaliikenteen kehittämiskysymyksiin. Tampereen ja Seinäjoen välillä on käynnissä turvalaitteiden uusimishanke. Järjestelmä on tullut elinkaarensa päähän ja on häiriöaltis.

Seinäjoki-Kokkola -välillä henkilöjunien maltillinen lisääminen on nykyinfralla mahdollista, mutta junamäärän voimakas kasvattaminen vaatii kaksoisraidetta. Ylivieskan ja Oulun välillä nopea henkilöliikenne ja runsas tavaraliikenne pitkin junineen luovat haasteita rataosan kapasiteetille. Väliä on parannettu osana Seinäjoki-Oulu -parantamishanketta, mutta kehittämistarpeita on edelleen. Henkilöjunien määrän kasvattaminen yhdessä tavaraliikenteen kasvun kanssa tulee vaatimaan kaksoisraiteen rakentamista Ylivieskan ja Oulun välille.

Oulun pohjoispuolella tasoristeykset pitää parantaa tai poistaa määräysten mukaisesti vuoden 2030 loppuun mennessä. Oulusta Kemin Laurilaan ja myös Torniossa on päällysrakenteen uusimistarvetta. Oulun ja Laurilan välillä tarvittaisiin korkeampaa akselipainoa. Oulun pohjoispuolella rata ei ole tällä hetkellä kapasiteetin suhteen kriittinen, joskin esiin on tulleet tarpeita kaksoisraideosuuksille (ensimmäisenä Kemi-Laurila). Oulu-Laurila -välin kapasiteettia on uudelleenarvioitava, mikäli liikenne lisääntyy esim. puu- tai kaivosteollisuuden investoinneista johtuen. Rata Laurilasta Tornioon on sähköistämätön.

Tavaraliikenteen toimintaedellytysten kannalta tarvittavia hankkeita ovat Oulun eteläinen kolmioraide ja Oulun Oritkarin kolmioraide. Ratapihojen kehittämistarpeita on erityisesti Oulussa, mutta myös Kemissä, Torniossa ja Kokkolassa. Oulun eteläinen kolmioraide mahdollistaa myös Oulun ratapihan kehittämisen ja Oritkarin kolmioraide tehokkaasti liikennöinnin pohjoisesta Oritkarin satamaan ja teollisuuslaitoksille.

Tampereen ja Oulun välillä henkilöjunien korkein sallittu nopeus on pääosin 200 km/h. Oulun ja Laurilan välillä nopeus on 140 km/h ja Laurilasta Tornioon 120 km/h. Tampereen ja Seinäjoen välillä matka-ajat ovat lyhimmillään vähän yli 1 h. Tampereen ja Oulun välillä matka-aika on lyhimmillään hieman alle 4 h. Tarvetta olisi nopeammille yhteyksille. Matka-aikojen lyhentämismahdollisuudet ja tarvittavat toimenpiteet vaativat jatkotarkasteluja.

TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

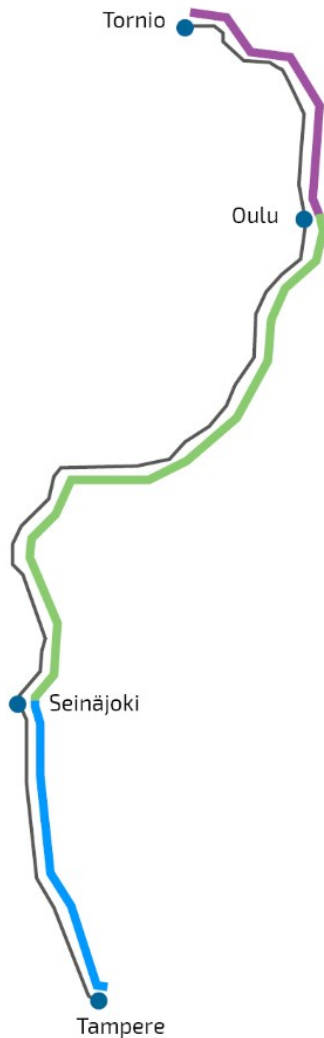
Yhteysvälin kehittämistarpeet ja kustannukset koostuvat seuraavasti:

- Tampere-Seinäjoki turvalaitteiden uusiminen (70 M€), kohteelle osoitettu rahoitus LTAE2019
- Tampere-Seinäjoki -välin kehittäminen, lisäraide (n. 800 M€)
- Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteiden uusiminen sekä Kokkolan ratapihan turvalaitteiden uusiminen (43 M€), kohteille osoitettu rahoitus LTAE2019
- Seinäjoki-Oulu -välin puuttuvat kaksoisraiteet, toteutus mahdollinen vaiheittain (keskimääräisellä km-kustannuksella 1,4 mrd. €)
- Oulun kolmioraideet (34 M€) ja Oulun ratapihat (50 M€)
- Oulu-Tornio -välin ja liikennepaikkojen peruskorjaukset, parantaminen ja kehittäminen (yht. 200 M€)

VAIKUTUKSET

- + Peruskorjaukset ja turvalaitteiden uusiminen säilyttävät liikennöintiolosuhteet.
- + Lisäraiteet mahdollistavat henkilöjunaliikenteen kasvun. Tampereen seudulla ne mahdollistavat myös lähijunaliikenteen kehittämisen.
- + Lisäraiteet, kolmioraideet ja liikennepaikkojen kehittäminen parantavat tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä mahdollistavat liikenteen kasvun.
- + Oulun ratapihojen kehittäminen mahdollistaa myös maankäytön tehostamisen.
- + Tasoristeyturvallisuus paranee.
- + Laurila-Tornio -välin sähköistys parantaa raideliikenteen toimintaedellytyksiä, myös kansainvälisesti sekä vähentää liikenteen päästöjä.
- + Rautateiden kilpailukyky liikenne- ja kuljetusmuotona kasvaa edistämällä myös ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- +/- Matka-aikojen lyhentäminen vaatii lisää selvityksiä.
- Kehittämisen kustannukset ovat korkeat.

ALUSTAVA KEHITTÄMISPOLKU



Oulu-Tornio

- Välin ja liikennepaikkojen parantaminen ja kehittäminen (eritasoisia selvityksiä tehty/ tekeillä yht. 200 M€)

Oulu

- Ratapihojen kehittäminen (selvityksiä tehty, 50 M€)
- Kolmioraiteet (ratasuunnitelma tekeillä, yht. 34 M€)
- Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteiden uusiminen (saanut rahoituksen 2019 alkaen, 35 M€)

Seinäjoki-Oulu

- Kokkolan ratapihan turvalaitteiden uusiminen (saanut rahoituksen 2019 alkaen, 8 M€)
- Väliin puuttuvat kaksoisraiteet (alustava ys ja YVA tehty 1,4 mrd. €)
- Matka-aikojen lyhentämismahdollisuudet, toimenpiteet ja kustannukset vaativat jatkotarkasteluja

Tampere-Seinäjoki

- Tampere-Seinäjoki-välin turvalaitteiden uusiminen (saanut rahoituksen 2019 alkaen, 70 M€)
- Tampere-Seinäjoki-välin kehittäminen, lisäraiteet (koko välin tarveselvitys tehty, Tampere-Ylöjärvi-väliltä tehty myös aluevaraussuunnitelma, 800 M€)

Tampere-Seinäjoki-Oulu ja Oulu-Kemi-Tornio	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Tampere-Seinäjoki, turvalaitteiden uusiminen	70 M€																					
Tampere-Seinäjoki, kehittäminen, lisäraide*		YS ja YVA						RaS														
Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteet sekä Kokkolan ratapihan turvalaitteet	43 M€																					
Seinäjoki-Oulu, kehittäminen, lisäraide**		YS						RaS														
Oulun kolmioraiteet (kaksi eri hanketta)		RaS																				
Oulun ratapihat		Par.slma																				
Oulu-Kemi-Tornio***																						

	Esiselvitys
	Yleissuunnitelma/ YVA
	Ratasuunnitelma
	Parantamissuunnitelma
	Mahdollinen rakentamisaika
	Hallinnollinen käsittely

* Suunnittelua ja kehittämistä voi vaiheistaa. YVA:n tarpeet tarkentuvat jatkossa

** Suunnittelua ja kehittämistä voi vaiheistaa. YVA tehty.

*** Sisältää erilaisia toimenpiteitä. Erilaisia ja eritasoisia selvityksiä tehty ja tekeillä.

Jana-aikataulu on suuntaa-antava esitys tarvittavien suunnitteluvaiheiden ja toteutuksen kestosta (vuote Vuodelle 0 merkityt suunnitelmat tai rakentamiset ovat käynnissä vuonna 2019.

Muilta osin hankkeiden jatkosuunnittelusta tai toteutuksesta ei ole päätöksiä.