

Lielähti–Lakiala kaksoisraide

Tampereen ja Ylöjärven välille osuudelle Lielähti–Lakiala suunnitellaan kaksoisraide. Suunnittelukohde sisältää kaksoisraiteen yleissuunnittelun ja ympäristövaikutusten arvioinnin. Suunnittelu on osa Tampere–Oulu-suunnitteluhanketta.

Nykytila

Rataosuus Lielähti–Lakiala on reilu 15 km pitkä ja se sijaitsee Tampere–Seinäjoki rataosan eteläpäässä Tampereen Lielahden ja Ylöjärven Lakialan välillä. Tampere–Seinäjoki rataosa on matkustajamääriltään Suomen toiseksi vilkkain rataosa. Matkustajamäärien on ennustettu kasvavan vuoden 2019 tilanteesta 11 % vuoteen 2030 mennessä ja 26 % vuoteen 2050 mennessä. Rataosan kapasiteetti nykytilassa on täynnä.

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Suunnittelukohde sisältää Lielähti–Lakiala osuuden kaksoisraiteen yleissuunnitelman sekä ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA). Osuudelle suunnitellaan nykyisen radan yhteyteen kaksoisraide sekä siihen liittyvät sillat, muut taitorakenteet ja tarvittavat tiejärjestelyt. Suunnittelun pohjana toimii Tampere–Oulu-välin tarveselvitys ja osuudelle tehty aluevaraussuunnitelma.

Hankkeen tavoitteena on helpottaa henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista, parantaa väistämis- ja ohitusmahdollisuuksia, vähentää rataosan häiriöherkkyyttä ja kasvattaa kapasiteettia. Pitkällä tähtäimellä mahdollistetaan junamäärien lisääminen sekä parannetaan koko Tampere–Seinäjoki-rataosan välityskykyä.

Päivitetty: 10.3.2026

Linkki hankesivuille:

<https://vayla.fi/ratasuunnittelu-tampere-oulu-lielahti-lakiala>



Aikataulu

- Suunnittelu toteutetaan vuosien 2023–2024 aikana
- Ratasuunnitteluvalmius 2025

Kustannukset

Lielähti–Lakiala-kaksoisraiteen toteuttamisen yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio on 198 M€ (MAKU 145, 2020=100).

Tampere–Oulu-hankkeen suunnittelusta on sovittu Oulun seudun MAL-sopimuksessa 2020–2031. Sopimuksen mukaisesti hankkeessa tehdään suunnittelua Tampere–Oulu-tarveselvityksen osoittamista, saavutettavuutta parhaiten tukevista toimenpiteistä enintään 5 M€. Tampere–Oulu-suunnitteluhankkeelle on myönnetty myös EU:n CEF-rahoitusta 2,5M€. Ratasuunnittelu Tampere–Oulu suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ovat 6,8 M€. Suunnitteluhanke on kokonaisuudessaan valmistunut.

Hankkeen sijainti Suomen kartalla



Keskeiset vaikutukset

- Rataosan välityskyky paranee
- Rataosan häiriöherkkyys vähenee
- Pitkällä aikavälillä matka-ajat lyhenevät
- Pitkällä aikavälillä junamääriä voidaan kasvattaa

Riskit

Hankkeen merkittävimmiksi riskiksi on tunnistettu Keijärven ja Lepojärven pengertämisen tekninen toteutettavuus sekä niihin liittyvät ympäristövaikutukset. Myös vieraslajien leviämisen estämiseen on kiinnitettävä rakentamisen aikana huomiota.

Ajoneuvoliikenteen tai jalankulun/pyöräilyn ajautuminen rata-alueelle on tunnistettu merkittävimmäksi käytön aikaiseksi riskiksi.

Tarkempaa vaikutustietoa

Koko Tampere-Oulu suunnitteluhankkeesta on tehty vuonna 2021 valmistunut hankearviointi. Suunnittelu perustuu rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Hankkeen kohde kuuluu TEN-T ydinverkkokäytävään ja toimenpiteet tukevat rataosan palvelutason nostoa. Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä vahvasti.

Tampere-Oulu suunnitteluhanke parantaa pitkällä aikavälillä Tampereen ja Oulun välisiä matka-aikoja ja tekee siten junamatkustamisesta varteenotettavamman kulkutavan kaupunkien välillä. Samalla radan varrella olevien kaupunkien ja kuntien saavutettavuus paranee.

Hankkeella ei ole vaikutusta Tampere-Seinäjoki-välin tasoristeysten määrään, joten rautatieliikenteen onnettomuuksiin hankkeella ei ole vaikutusta. Tieliikenteen onnettomuuksia hanke vähentää kaikissa vaihtoehdoissa tieliikenteen ajoneuvosuoritteen vähenemisen myötä. Hankearvioinnin mukainen onnettomuuskustannussäästö koko VE1:lle on 0,4 M€.

Kannattavuuslaskelmassa ympäristövaikutukset on otettu huomioon tieliikenteen päästöjen vähenemisenä. Sähkövetoinen junaliikenne oletetaan päästöttömäksi, joten hankkeella on vaikutusta ainoastaan tieliikenteen päästöihin. Kaikissa hankevaihtoehdoissa ajoneuvosuorite vähenee, kun matkustajia siirtyy juniin tieliikenteestä ja näin ollen myös tieliikenteen päästöt vähenevät. Ajoneuvosuoritteen vähenemisestä aiheutuva päästökustannusten muutos on hankearvioinnin mukaisesti 0,1 M€.

Lisätietoa

Väylävirasto, Projektipäällikkö Eero Virtanen, p.029 534 3017
Väylävirasto, Yksikönpäällikkö Anna Miettinen, p. 029 534 3837