

Liminka-Oulu kaksoisraide

Liminka–Oulu-osuudelle suunnitellaan kaksoisraide Tampereen ja Oulun välisen radan välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamisen helpottamiseksi. Suunnittelukohde on osa Tampere–Oulu-suunnitteluhanketta ja Oulun seudun MAL-sopimusta.

Nykytila

Rataosuuden Liminka–Oulu pituus on noin 27 kilometriä. Vuonna 2020 valmistuneessa Tampere–Oulu-tarveselvityksessä rataosuus on tunnistettu keskeiseksi välityskykyä heikentäväksi pullonkaulaksi. Lisäksi rataosuudella on pehmeikoista johtuvia värinäongelmia sekä melua. Osuudella on useita pistemäisiä kohtia, joissa junien nopeutta on alennettu.

Nykytilassa rataosalla on suuri merkitys niin tavarä- kuin henkilöliikenteenkin kannalta. Tavarajunien määrä Tampere–Oulu-rataosalla on suurin Kokkolan ja Oulun välillä, jolla Liminka–Oulu-rataosuuskin sijaitsee. Liikenne suuntautuu pääosin Kokkolan, Raahen ja Oulun satamiin sekä Pietarsaaren Alholmaan. Rautatiekuljetukset ovat satamien ja tuotantolaitosten toiminnan kannalta välttämättömiä. Henkilöliikenne rataosuudella on Helsingistä Tampereen kautta pohjoiseen kulkevaa liikennettä, jonka määräasema on joko Rovaniemellä tai Oulussa. Tampereen ja Oulun välillä kulki keväällä 2024 yhteensä 25 henkilöliikenteen junaa vuorokaudessa.

Seinäjäki–Oulu-ratahankeessa vuosina 2007–2017 perusparannettiin koko rataosan alus- ja päällysrakenne sekä poistettiin tasoristeykset. Lisäksi välille Kokkola–Ylivieska rakennettiin uusi kak..

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Liminka–Oulu-välille laaditaan kaksoisraiteen ratasuunnitelma. Kaksoisraiteen lisäksi välille suunnitellaan tarvittavat sillat, muut taitorakenteet sekä tarvittavat tie- ja katuylhteydet. Suunnittelun pohjana toimii vuonna 2010 laadittu yleissuunnitelma.

Kaksoisraiteen suunnittelun tavoitteena on parantaa rataosan välityskykyä sekä sujuvoittaa nopean henkilöliikenteen ja hitaamman tavaraliikenteen yhteensovittamista sekä mahdollistaa 200 km/h nopeus. Lisäksi pyritään vähentämään Liminka–Oulu-välillä esiintyviä melu- ja värinäongelmia suunnitelmien laajuuden mahdollistamalla tavalla.

Päivitetty: 23.9.2025

Linkki hankesivuille:

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



Aikataulu

- Suunnittelu toteutetaan vuosien 2022-2024 aikana
- Rakentamissuunnitteluvalmius 2025

Kohteen rakentamisesta ei ole tehty päätöstä.

Kustannukset

Ratasuunnitelman mukainen rakentamisen kustannusarvio on 212 M € (MAKU 145, 2020=100), josta valtion osuus on 199 M€. Limingan kunnan osuus on 4,19 M€ ja Kempeleen kunnan osuus 3,82 M€.

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 puolet suunnitteluhankkeen kustannuksista. Suunnitteluhankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 6,8 M€.



Keskeiset vaikutukset

- Rataosan välityskyky paranee
- Rataosan häiriöherkkyys vähenee
- Rataosuudella esiintyvät melu- ja värinäongelmat vähenevät suunnitelmalaajuuden mahdollistamassa mittakaavassa

Tampere–Oulu-hankearvioinnissa on tehty vaikutusarviointi sekä hyöty-/kustannuslaskelma. Hankearvioinnissa esitetyt vaihtoehdot eroavat kuitenkin suunnitteluhankkeen hankekokonaisuuksista. Tampere–Oulu-hankearvioinnissa Liminka–Oulu kaksoisraiteen sisältävä vaihtoehto VE1a H/K-suhde on 0,05.

Riskit

Rakentamisen aikaiset riskit liittyvät nykyisen raiteen stabiliteetin vaarantumiseen kaivuutöiden yhteydessä. Käytön aikaiset riskit liittyvät rataosuuden värinäongelmaan. Raskaan transitoliikenteen loppumisen myötä värinäongelmat ovat poistuneet mutta hankkeessa toteutettavat värinäsuojuskohteet kattavat vain osan riskikohteista alueilla, joihin rakennustyöt kohdistuvat. Hankkeeseen ei sisälly nykyisen radan parantamistoimenpiteitä.

Hankearvioinnin epävarmuuksista suurin liittyi lähijunaliikenteen määriin ja kasvupotentiaaliin.

Tarkempaa vaikutustietoa

Vuonna 2025 tehdyssä päivitetyssä Liminka–Oulu kaksoisraiteen hankearvioinnissa käsiteltiin neljä vaihtoehtoa: Vertailuvaihtoehto VE0: Liminka–Oulu yksiraiteinen, VE 1 Liminka–Oulu kaksoisraide, VE2: Liminka–Oulu kaksoisraide sekä Kankaan ja Hirvinevan liikennepaikkojen kehittäminen, VE3: Liminka–Oulu kaksoisraide sekä lähijunaliikenteen seisakkeiden rakentaminen Liminkaan, Tupokseen ja Kaakkuriin.

Hankkeen tavoitteet, kuten rataosuuden välityskyvyn lisääminen, liikenteen sujuvoittaminen ja häiriöherkkyiden vähentäminen toteutuvat kaikissa vaihtoehdoissa. Hankearvioinnin perusteella hanke ei ole kuitenkaan yhteiskunnallisesti kannattava. Hyöty-kustannussuhde jää negatiiviseksi kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa. Myöskään herkkyystarkasteluissa tutkituilla muuttujilla ei havaittu merkittävää vaikutusta hankkeen kannattavuuteen. Hankkeen kannattamattomuutta selittävät suurilta osin mittavat investointikustannukset ja rakentamiseen liittyvät päästöt, sekä merkittävästi kasvavat ylläpitokustannukset. Saavutetut maltilliset aikahyödyt eivät riitä kattamaan näitä kustannuksia. Lisäksi vaihtoehdossa VE3 lähijunaliikenteen lipputulot eivät riitä kattamaan sen liikennöintikustannuksia.

Hankearvioinnin tulosten perusteella voidaan todeta, että hankkeen suunnittelun aloittamisen jälkeen tapahtuneiden toimintaympäristön muutosten myötä kaksoisraiteen toteuttamista ei voi perustella liikenteellisesti tai yhteiskuntataloudellisesti ilman junamäärien merkittävää kasvua. Hankkeen liikenteelliset perusteet ovat paremmat, jos rataosan tavarajunamäärät joskus palautuvat vähintään vuotta 2022 edeltävälle tasolle, kaukojunaliikenteessä tapahtuu merkittävää vuoromäärien kasvua tai Oulun ja Limingan välille päätetään toteuttaa säännöllistä ja tiheää lähijunaliikennettä.

Lisätietoa

Väylävirasto, Projektipäällikkö Eero Virtanen, p. 029 534 30 17
Väylävirasto, Yksikönpäällikkö Anna Miettinen, p. 029 534 3837