



## Tampere-Seinäjoki-Oulu-rata ja Oulu-Kemi-Tornio -rata

**Yhteysvälikortti 10/2021**

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 tavaraliikenne-profiililla. Tampereelta Seinäjoelle on 159 km, Seinäjoelta Ouluun 335 km, Oulusta Kemiin 105 km ja Kemistä Tornioon Ruotsin rajalle 29 km. Tampere-Oulu -väli kuuluu Päärataan 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 noin tunti. Seinäjoki-Oulu -välillä henkilöjunien vuoroväli on kahdesta kolmeen tuntia. Oulu-Rovaniemi -välillä junia on noin kolmen tunnin välein. Kolariin on kulkenut junia muutama vuoro suuntaansa päivässä. Kokkolan ja Oulun väli on koko maata tarkastellen 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 ratakapasiteetti on päivällä säännöllisessä käytössä. Liikenteen yksittäisiä junia suurempi kasvu edellyttää lisäraiteen rakentamista. Rakentamista voi vaiheistaa. Erityisesti tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa ensivaiheessa myös pienemmin toimin. Tampereen päässä lisäraidetarpeet liittyvät myös lähijunaliikenteen kehittämistavoitteisiin. Tampereen ja Seinäjoen välillä on käynnissä turvalaitteiden uusimishanke. Järjestelmä on tullut elinkaarensa päähän ja on häiriöaltis.

Seinäjoki-Kokkola -välillä kaksoisraiteelle ei ole nähtävissä selviä tarpeita vielä lähivuosisikymmeninä. Kokkola-Ylivieska -välillä jo olemassa oleva kaksiraiteinen osuus mahdollistaa liikenteen kehittämistä.

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, riippuen liikenteen kehityksestä. Henkilö- ja tavaraliikenteen merkittävämpi kasvu vaatisi kaksoisraiteen rakentamista Ylivieskan ja Oulun välille. Erityisesti tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa ensivaiheessa myös pienemmin toimin.

Oulun ja Kemin Laurilan välillä esillä olevia kysymyksiä ovat radan peruskorjaukset, tasoristeysturvallisuuden parantaminen, osittainen nopeudennosto, akselipainojen nosto sekä kapasiteetin lisääminen. Kapasiteettia lisääville liikennepaikkojen

rakentamiselle on myönnetty vuonna 2020 teollisuuden investointeihin liittyvä toteutusrahoitus. Rata Laurilasta Tornioon on sähköistämätön ja välillä on tasoristeysturvallisuuden parantamistarpeita. Sähköistäminen ja parantaminen on saanut rahoitusta vuonna 2021.

Tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä parantavia hankkeita ovat Oulun eteläinen kolmioraide ja jo rahoitusta saanut Oulun Oritkarin kolmioraide. Kokkolassa ja Oulussa on käynnissä ratapihojen turvalaitteiden uusimishankkeet, joskin molemmilla ratapihoilla on myös muitakin tarpeita. Erilaisia ratapihojen peruskorjaus- ja kehittämistarpeita on Kemissä, Kokkolassa, Oulussa ja Seinäjoella.

Tampereen ja Oulun välillä henkilöjunien korkein sallittu nopeus on pääosin 200 km/h ja muuten pitkälti 160 km/h. Oulun ja Laurilan välillä nopeustaso 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 noin 3 h 45 min. Parhaiten matka-aikoja lyhennetään näillä väleillä tulevaisuudessa kaksoisraiteiden yhteydessä tehtävillä samanaikaisilla nopeustason nostoilla.

### TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

Eri yhteysvälien esillä olevia keskeisiä toimenpiteitä ja kustannusarvioita (MAKU 120, 2015=100):

- Kokkolan ratapihan henkilöliikennejärjestelyt (14 M€, yhteishanke kaupungin kanssa, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Oulun eteläinen kolmioraide (20 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Tampere, Asema - Lielähti -välin lisäraide (70 M€).
- Tampere, Lielähti - Seinäjoki -väli lisäraide (700 M€, mahdollista vaiheistaa, kustannus ei sisällä samanaikaista nopeudennostoa).
- Ylivieska-Oulu -välin lisäraide (600 M€, mahdollista vaiheistaa, kustannus ei sisällä samanaikaista nopeudennostoa).
- Oulu - Kemi, Laurila -välin toimenpiteet (peruskorjaus 110 M€, muilta osin täsmentymätön).
- Ratapihojen peruskorjausten, parantamisen ja kehittämisen kokonaiskustannusarviot ovat täsmentymättömiä.

### VAIKUTUKSET

- + Peruskorjaukset säilyttävät liikennöintiolosuhteet.
- + Lisäraiteet mahdollistavat henkilöjunaliikenteen kasvun ja myös lähijunaliikenteen kehittämisen.
- + Lisäraiteet, kolmioraideet ja liikennepaikkojen kehittäminen parantavat tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja mahdollistavat liikenteen kasvun.
- + Matkustajien olosuhteet asemilla paranevat.
- Oulun ratapihojen kehittäminen mahdollistaa myös maankäytön tehostamisen.
- + Tasoristeysturvallisuus paranee.
- + Rautateiden kilpailukyky liikenne- ja kuljetusmuotona kasvaa edistämällä myös ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Kehittämisen kustannukset ovat korkeat.



### Oulu-Tornio

- Oulu-Laurila - välin liikennepaikkojen kehittäminen (15 M€) sekä Laurila-Tornio -välin sähköistys (10 M€) käynnissä.
- Oulu-Laurila peruskorjaus ja kehittäminen (selvitys käynnissä, peruskorjaus 110 M€, muilta osin täsmentymätön).

### Oulu

- Eteläinen kolmioraide (ratasuunnitelma tehty, 20 M€). Ratapihan turvalaitteiden uusiminen käynnissä (35 M€). Laajempi parantaminen ja kehittäminen täsmentymätön.

### Seinäjoki-Oulu

- Ylivieska-Oulu -välin lisäraide (tarveselvitys, 600 M€, kustannus ei sisällä samanaikaista nopeudennostoa. Osasta toimenpiteitä ratasuunnittelua 2021 alkaen).
- Kokkolan ratapihan turvalaitteiden uusiminen käynnissä (8 M€).
- Kokkolan ratapihan henkilöliikennejärjestelyt (14 M€, yhteishanke kaupungin kanssa).

### Tampere-Seinäjoki

- Koko välin turvalaitteiden uusiminen käynnissä (70 M€).
- Tampere, Lielähti - Seinäjoki -välin lisäraide (tarveselvitys, 700 M€, kustannus ei sisällä samanaikaista nopeudennostoa, osasta toimenpiteitä yleissuunnittelua ja ratasuunnittelua 2021 alkaen).
- Tampere, Asema - Lielähti -välin lisäraide (aluevaraus selvitys, 70 M€).

## SUUNNITELMATILANNETTA JA MAHDOLLINEN TOTEUTUSVALMIUS

- **Kokkolan ratapihan** henkilöliikennejärjestelyjä koskevasta hankkeesta on tehty esiselvitys. Seuraava vaihe on toteutus, jonka yhteydessä laaditaan rakentamissuunnitelma. Hanke investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Oulun eteläisestä kolmioraiteesta** tehty ratasuunnitelma. Hanke on suunnitelmien puolesta toteutusvalmiudessa. Hanke investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Tampere, asema -Ylöjärvi** -väliä tehty lisäraiteen aluevaraus selvitys. Asema-Lielähti -välin lisäraiteen tarpeeseen ja ajoitukseen vaikuttaa lähijunaliikenteen kehittämistavoitteet.
- Koko **Tampere-Oulu** -välin tarveselvitys valmistunut vuonna 2021.
- **Tampere-Seinäjoki** -välin kehittämisen erillinen tarveselvitys valmistunut vuonna 2019. Koko välin yleissuunnitelman, YVA:n ja ratasuunnitelman laatiminen veisivät yhteensä arviolta vähintään 8 vuotta. Pienempien kokonaisuuksien suunnittelua voidaan tehdä nopeamminkin ja mahdollisen ensimmäisen vaiheen kehittämistoimenpiteistä 2021 alkaen käynnissä yleissuunnittelua + YVA (Lielähti-Lakiala -kaksoisraide) ja ratasuunnittelua (Vahojärven liikennepaikka).
- Koko **Ylivieska-Oulu** -välin kehittämiseksi tarvittavien suunnitelmien (yleissuunnitelma, ratasuunnitelma) laatiminen veisi yhteensä arviolta vähintään 8 vuotta. Pienempien kokonaisuuksien suunnittelua voidaan tehdä nopeamminkin ja mahdollisen ensimmäisen vaiheen kehittämistoimenpiteistä 2021 alkaen ratasuunnittelua (Liminka-Oulu -kaksoisraide, Kankaan ja Hirvinevan liikennepaikat).
- **Oulu - Kemi, Laurila** -välin tarveselvitys käynnissä. Tarveselvityksessä käsitellään niin peruskorjaustarpeita kuin kehittämistarpeita. Jatkosuunnittelutarpeet määräytyvät toimenpiteiden mukaisesti.