

Osallistuminen lähijunaliikenteen käynnistämiseen ja rahoitukseen

KH 20.04.2026 § 82

Valmistelija

Kunnanjohtaja Pekka Rajala, p. 050 312 5000, pekka.rajala@liminka.fi

Valtion alueellisen junaliikenteen kilpailutus Oulun seudulla

Traficom järjestää parhaillaan valtion junaliikennehankintojen kilpailutusta, jossa nykyinen henkilöjunaliikenne kilpailutetaan uuden sopimuskauden alkaessa vuoden 2031 alusta. Pohjois-Suomessa kaikki henkilöjunaliikenne Oulusta pohjoiseen ja itään on pääsääntöisesti ostojunaliikennettä. Tulevasta ostoliikennekokonaisuudesta valtio on päättänyt rahoittaa nykyistä vastaavan liikennekokonaisuuden sekä tänä vuonna käynnistyvän Oulu-Haaparanta henkilöjunaliikenteen. Osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta kuntien on mahdollista hankkia uutta lähijunaliikennettä kuntarahoitteisesti. Traficom edellyttää, että kuntien tulee tehdä sitovat päätökset lähijunaliikenteen kaluston hankinnasta ja rahoittamisesta huhtikuun 2026 aikana. Mahdollisten kaukoliikenteen lisävuorojen ja -pysähdysten osalta voidaan päätökset tehdä myöhemmin.

Oulun seudulla on tavoiteltu lähijunaliikenteen käynnistämistä.

Lähijunaliikennettä on selvitetty ja suunniteltu yhteistyössä valtion kanssa useissa selvityksissä. Oulun seudun maankäytön-, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksessa vuosille 2024–2035 on kirjattu, että lähijunaliikenteeseen edetään vaiheittain. MAL-sopimuksessa on varattu lin ja Limingan seisakkeiden suunnitteluun ja toteutukseen yhteensä 7,4 miljoonaa euroa, josta valtion osuus on maksimissaan 3,7 miljoonaa euroa. Oulun seudun MAL-sopimuksessa tavoitteeksi on kirjattu, että lähijunaliikennettä pilotoidaan asemien infrastruktuurin valmistuttua. Lisäksi Oulun seudun maankäyttöä kehitetään asemien läheisyydessä ja tehokkaan joukkoliikenteen alueella.

Junaliikenteen vaihtoehdot Oulu–Liminka 2030-luvulla

Oulun seudun kuntien päätöksenteon tueksi on selvitetty keväällä 2026, millaisia liikennekokonaisuuksia voitaisiin toteuttaa uuden sopimuskauden alkaessa vuoden 2031 alusta.

Nykyvaihtoehdon lisäksi on selvitetty kolmea muuta vaihtoehtoa, jotka ovat:

1. Kaukojunaliikenteen lisäpysähdykset lissä, 1-8 vuoroparia päivässä. Kustannukset vähäiset.
2. Kaukojunaliikenteen lisävuorot Oulun ja Limingan välillä, 2-6 uutta vuoroparia nykyliikenteen lisäksi. Kustannusarvio bruttokustannukset 0,5–1,0 M€/v, jonka nettokulut jakautuu Oululle, Kempeleelle ja Limingalle.
3. Tunnin vuorovälillä kulkeva Oulu-Kempele-Liminka lähijunaliikenne. Kustannusarvio 3,0-3,5 miljoonaa euroa vuodessa. Nettokustannukset noin 2,5 miljoonaa euroa vuodessa jaettuna Oululle, Kempeleelle ja Limingalle.

Edellä esitetyt vaihtoehdot eivät ole toisiaan poissulkevia. Tämä päätös koskee vaihtoehtoa kolme. Mahdollisten kaukoliikenteen lisävuorojen ja -pysähdysten osalta seudun kunnat jatkavat neuvotteluja Traficomien kanssa.

Mahdolliset uudet seisakkeet (esimerkiksi Kaakkuri, Tupos) kunnissa eivät edellytä uusia kustannusneuvotteluja. Mikäli junakalustoa hankitaan jatkossa lisää, tulee kustannusten jaosta tämän osalta käydä erilliset neuvottelut rahoittavien kuntien kesken.

Päätös lähijunaliikenteen kaluston hankinnasta ja rahoittamisesta
Vaihtoehto kolme (3.) koskien tunnin vuorovälillä kulkevaa Oulu-Kempele-Liminka lähijunaliikennettä edellyttää lähijunaliikenteen kaluston hankintaa Oulun seudulle. Valtio hankkii kaluston osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta. Tämä edellyttää Oulun kaupungin sekä Kempeleen ja Limingan kuntien sitovaa päätöstä hankinnasta ja sitoutumista junaliikenteen bruttokustannusten rahoittamiseen. Arvio bruttokustannuksista on n. 3,0-3,5 miljoonaa euroa vuodessa kymmenen vuoden ajan vuodesta 2031 alkaen.

Junaliikenteen lipputulot vähennetään hankintakustannuksista kokonaisuutena. Jäljelle jäävä kustannusosuus jaetaan kolmeen yhtä suureen osaan Kempeleen ja Limingan kuntien sekä Oulun kaupungin kesken.

Kokonaisrahoitustarve on nettona n. 2,5 miljoonaa euroa vuodessa. Kuntakohtaiseksi osuudeksi jää arviolta noin 0,8 miljoonaa euroa vuodessa. Lopulliset kustannukset määräytyvät valtion ostoliikenteen kilpailutuksen myötä.

Maankäytön ja liikenteellinen potentiaali

Toimiva lähijunaliikenne kaupunkiseudulla edellyttää ja mahdollistaa asemien lisäämisen ja niiden maankäytön kehittämisen sekä liikennöinnin laajentamisen erityisesti Oulun kaupungin osiin. Tämä edistää asemanseutujen maankäytön kehittymistä ja kestävästä yhdyskuntarakentamista sekä yritysten kasvua ja investointeja asemanseuduilla. Lisäksi asukkaiden liikkuminen helpottuu asemien läheisyydessä.

Kysymys on kaupunkiseudun kasvuun, ja moderniin sekä liittyvästä valinnasta. Halutaanko kuntien kasvua 2030 luvulla ohjattavan radanvarteen? Valtio toteuttaa lisäksi Liminka-Oulu kaksoisraiteen. Valtio yhdessä kaupungin kanssa investoi myös Oulun henkilöratapihaan ja Limingan ja lin asemapaikkoihin. Lisäksi Oulun kaupunki on päättänyt kehittää aseman seutua. Nämä ovat merkittäviä ja toteutuvia investointeja junaliikenteen kehittämiseen ja sujuvoittamiseen Oulussa ja Oulun seudulla.

Aikaisemmissa selvityksissä mahdollisiksi lähijuna-asemiksi on tarkasteltu Oulun osalta Kaakkuria, Limingantullia, Oulun keskustaa, Tuiraa, Koskelaa, Linnanmaata, Ritaharjua, Kelloa, Haukiväylää ja Haukipudasta. Voimassa olevassa Uuden Oulun yleiskaavassa edellä mainituista on osoitettu asemavarauksina Kaakkurin/Oulunportin ja Ritaportin seisakkeet. Uusien asemien käyttöönotto edellyttää varauksia yleiskaavoihin ja asemakaavoihin. Uusien seisakkeiden toteuttamisen arvioidut kustannukset ovat noin 5 miljoonaa euroa seisakkeelta. Kustannukset voivat vaihdella suuresti ja tarkentuvat rakentamissuunnittelun myötä. Seisakkeiden osalta rahoitusta on mahdollista neuvotella osana MAL-sopimusta..

Tupoksen asemapaikan toteuttaminen osana seuraavaa MAL - sopimuskautta on osa tuota kokonaisuutta. Limingan osalta on olemassa päätös asemakaavan laatimisesta Tupokseen, johon sisältyy Tupoksen

asemapaikka. Asemapaikka tulee olla valmis kun lähijunaliikenne alkaa. Tämä siksi että vain siten lähijunaliikenteestä saadaan maksimaalinen hyöty ja nykyisiä joukkoliikennevuoroja voidaan osin lakkauttaa ja muuttaa syöttöliikennemuotoon.

Lähijunaliikenne tukee ja täydentää nykyistä joukkoliikennejärjestelmää, mutta edellyttää myös muutoksia nykyiseen joukkoliikenteen syöttöliikenteeseen. Junaliikenne nopeuttaa matkustusta verrattuna nykyiseen linja-auto linjastoon, mikä lisää houkuttelevuutta. Limingan osalla muutos on merkittävä sillä matka-aika kutistuisi 45 minuutista-tunnista noin 17 minuuttiin. Junaliikenteellä on positiivisia ilmastovaikutuksia ja se tukee ilmastotavoitteiden saavuttamista Oulussa ja Oulun seudulla.

Lähijunaliikenteen riskit liittyvät erityisesti mm. matkustajamäärien vähäisyyteen ja sen myötä arvioituja korkeampiin kustannuksiin sekä asemanseutujen toteutukseen niiden edellyttämän infran ja maankäytön osalta.

Toimivallan peruste

Kuntalaki 39 §

Esittelijä

Kunnanjohtaja Rajala Pekka

Päätösehdotus

Kunnanhallitus esittää kunnanvaltuustolle, että:

Limingan kunta päättää lähteä yhdessä Oulun kaupungin ja Kempeleen kunnan kanssa hankkimaan lähijunaliikennettä 2030-luvulle yhden junakaluston verran osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta.

Limingan kunta sitoutuu rahoittamaan kolmasosan (1/3) kaikista lähijunaliikenteen operoinnin ja kaluston bruttokustannuksista. Kuntien rahoittaman junaliikenteen lipputulot vähennetään kustannuksista kokonaisuutena.

Lisäksi valtuutetaan Oulun kaupunginhallitus käymään tarkempia neuvotteluja Traficommin kanssa. Lisäksi Oulun seudun kunnat neuvottelevat seuraavalla MAL-sopimusneuvottelukierroksella suuremmasta joukkoliikennetuesta, joka huomioi lähijunaliikenteen.

Kokouskäsittele

Teemu Sanaksenaho saapui kokoukseen klo 14.28.

Jukka Kemppainen esitti, että asia jätetään pöydälle. Puheenjohtaja totesi, että Kemppaisen esitystä ei kannatettu.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi esityksen yksimielisesti.

KV 27.04.2026
268/00.04.01/2026

Kokouskäsittele

Päätös