



OULUN SEUDUN LÄHIJUNALIIKENTEEEN VAIHTOEHDOT

TAUSTA-AINEISTO

WSP Finland Oy | Maaliskuu 2026



Sisällysluettelo

3. Miten lähijunaliikenne järjestettäisiin?

4. Miksi valtio on miettimässä junaliikennettä juuri nyt?
5. Miten Oulun seutu liittyy suunnitelmiin juuri nyt?
6. Miten Traficom in kilpailutus etenee?
7. Voiko lähijunaliikenteen käynnistämisestä päättää myöhemmin?
8. Voisiko Oulun seutu järjestää junaliikennettä ilman yhteistyötä valtion kanssa?
9. Miten Oulun seudun lähijunaliikenne toimisi?
10. Millä lipuilla pääsisi lähijunien kyytiin?
11. Millaisia junia Oulun seudulla käytettäisiin?
12. Miltä Sm7 näyttää sisältä?
13. Voisiko Oulun seudulla käyttää pienempiä lähijunia?

14. Mitkä ovat lähijunaliikenteen kehittämisen vaihtoehdot?

15. Junaliikenteen vaihtoehdot Oulu–Liminka 2030-luvulle
16. VE1 Ei hankita uusia vuoroja
17. VE2 Hankitaan yksittäisiä lisävuoroja
18. VE3 Lisäjuna ja tunnin vuoroväli Liminkaan
19. Mahdolliset tunnin vuorovälin aikataulut
20. Tunnin vuorovälin kustannukset
21. Millaisia vaikutuksia tunnin vuorovälillä olisi?
22. Lähijunaliikenteen mahdollisuudet – iso kuva
23. Millaisia matkustajamääriä voisi olla odotettavissa
24. Miten bussiliikennettä kannattaisi kehittää?

25. Miten kustannukset jaettaisiin ja miten niistä tulisi päättää?

26. Miten kustannukset jaettaisiin?
27. Miten kustannukset ajoittuvat?
28. Millainen päätös tarvitaan?

29. Muuta taustatietoa

30. Epävarmuuksia VR:n markkinaehtoiseen liikenteeseen liittyen
31. Miten muut kunnat tukevat junaliikennettä?
32. Millaisia kustannusriskejä liittyy lähijunaliikenteen rahoittamiseen?



MITEN LÄHIJUNALIIKENNE JÄRJESTETTÄISIIN?

TAUSTA-AINEISTO

WSP Finland Oy | Maaliskuu 2026

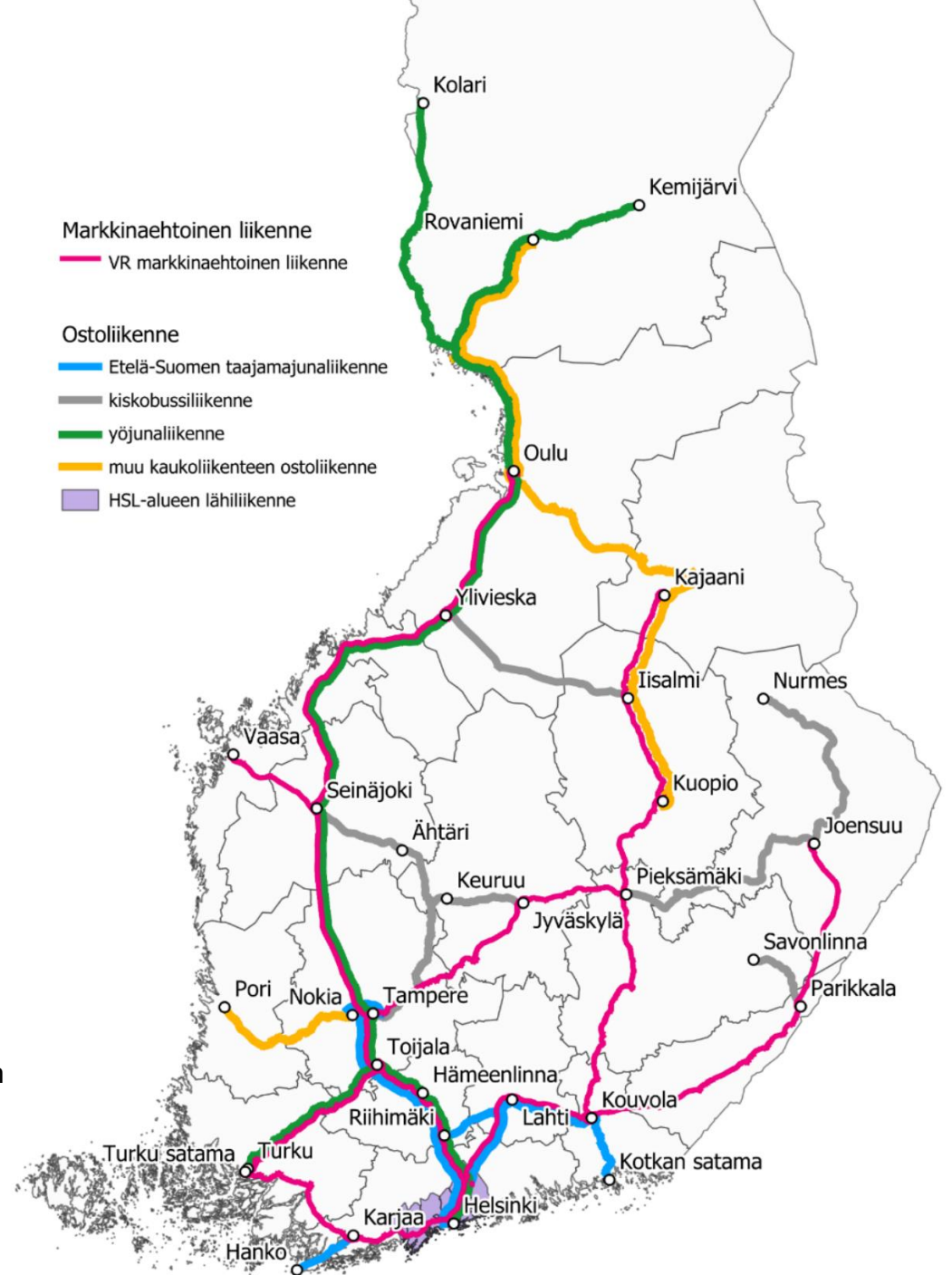


Miksi valtio on miettimässä junaliikennettä juuri nyt?

Traficom järjestää parhaillaan valtion junaliikennehankintojen kilpailutusta 2030-luvuksi. Tällä hetkellä valtio tukee VR:n liikennettä noin 35 miljoonalla eurolla vuodessa. Tuki perustuu suorahankintasopimukseen, joka on neuvoteltu vuosille 2022–2030. Aiempina vuosina, kun VR:llä oli virallisestikin yksinoikeus henkilöjunaliikenteeseen, VR:n kannattamattomat reitit ovat olleet osin tuettua liikennettä ja osin velvoiteliikennettä.

Valtion tukemia reittejä ovat Etelä-Suomen lähijunaliikenne HSL-alueen ulkopuolella, sähköistämättömien rataosien kiskobussiliikenne, yöjunaliikenne ja kaukojunien ostoliikenne väleillä Tampere–Pori ja Kuopio–Oulu–Rovaniemi. Lisäksi valtio on päättänyt tukea junaliikennettä Raumalle 2027 alkaen ja Haaparantaan 2026 alkaen.

Jatkossa valtio ei voi enää neuvotella VR:n kanssa suorahankintasopimuksia EU-sääntelyn vuoksi. Jatkossa kynnsarvon (yli 7,5 M€/v) ylittävät hankinnat tulee kilpailuttaa. Valtion junahankintojen kilpailuttaminen edellyttää suuria muutoksia liikenteen järjestämiseen. Ostoliikennereittien kalusto siirretään VR:n omistuksesta valtion kalustoyhtiöön, jotta kaikille operaattoreille voidaan tarjota kalusto tasavertaisesti. Samanlaisia muutoksia tullaan tekemään esimerkiksi varikoihin ja muihin teknisempiin tai taloudellisiin toimiin.

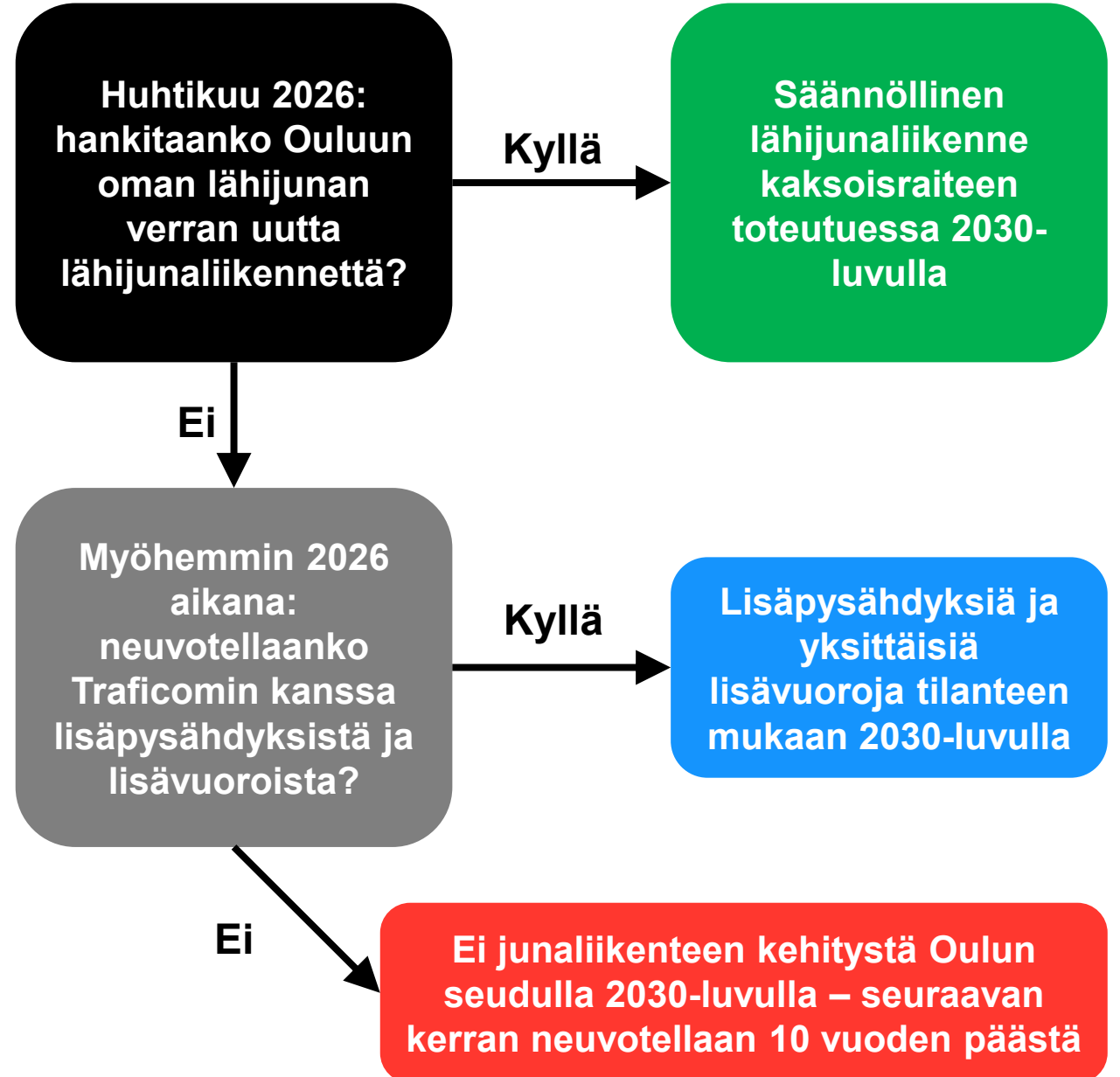


Miten Oulun seutu liittyy suunnitelmiin juuri nyt?

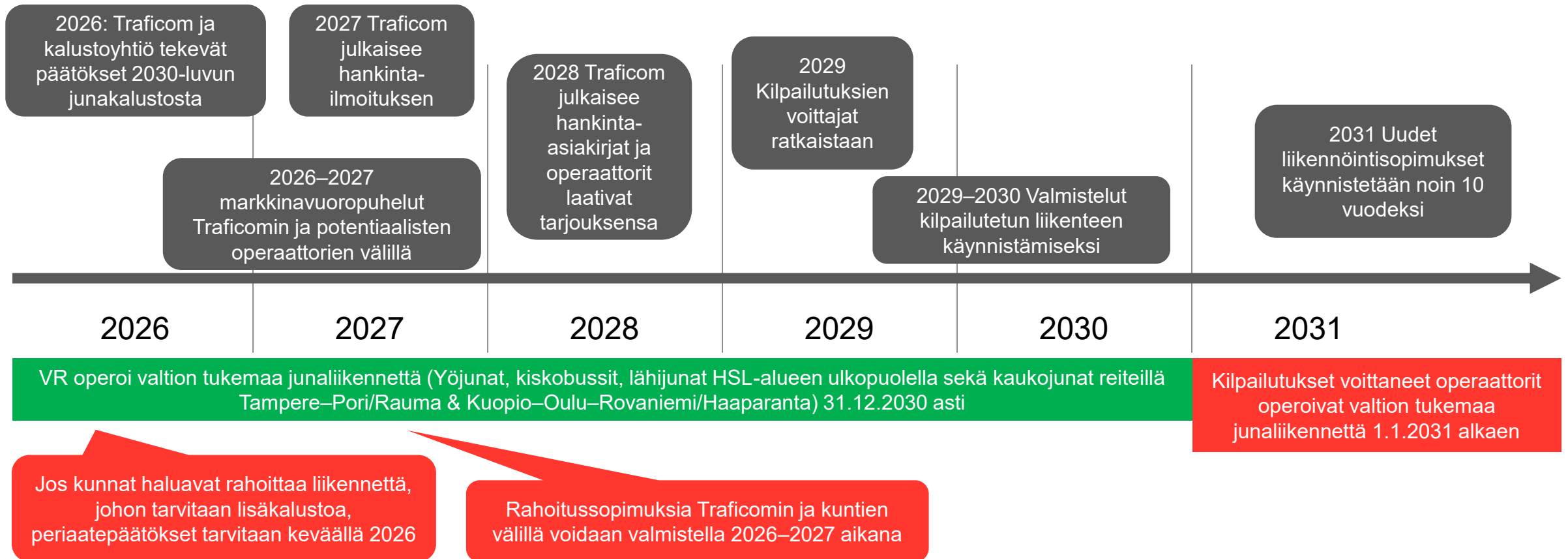
Oulun seudun kunnille on tarjottu mahdollisuutta osallistua valtion junaliikennehankintaan, jos kunnat rahoittavat itse mahdollisen lisäliikenteen. Valtion talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti kesäkuussa 2025, että valtion tukee jatkossakin nykyistä junaliikennettä, eikä laajenna taikka supista junaliikennehankintoja – pois lukien muutamat erikseen neuvotellut lisäykset.

Suunnitellessaan 2030-luvun kilpailutettua junaliikennettä Traficom tulee tehdä jo tänä vuonna päätökset reiteillä käytettävästä kalustosta. Tätä varten Traficom tarvitsee tiedon, kuinka monta junayksikköä tarvitaan esim. Pohjois-Suomen reiteille.

Oulun seudulla on pitkään selvitetty lähijunia, ja prosessi saavuttaa nyt huippunsa. Kunnille on avattu mahdollisuus käynnistää säännöllinen lähijunaliikenne 2030-luvulla. Jos siihen suuntaan halutaan edetä kuntarahoitteisesti, päätös tiheästä liikenteestä tulisi tehdä huhtikuussa 2026, jotta Traficom ehtii tehdä tarvittavat kalustohankinnat. Jos tähän ei päädytä, voidaan myöhemmin vuoden 2026 aikana neuvotella mahdollisista pienemmistä kuntarahoitteisista lisäyksistä ostojunaliikenteeseen.



Miten Traficomin kilpailutus etenee?

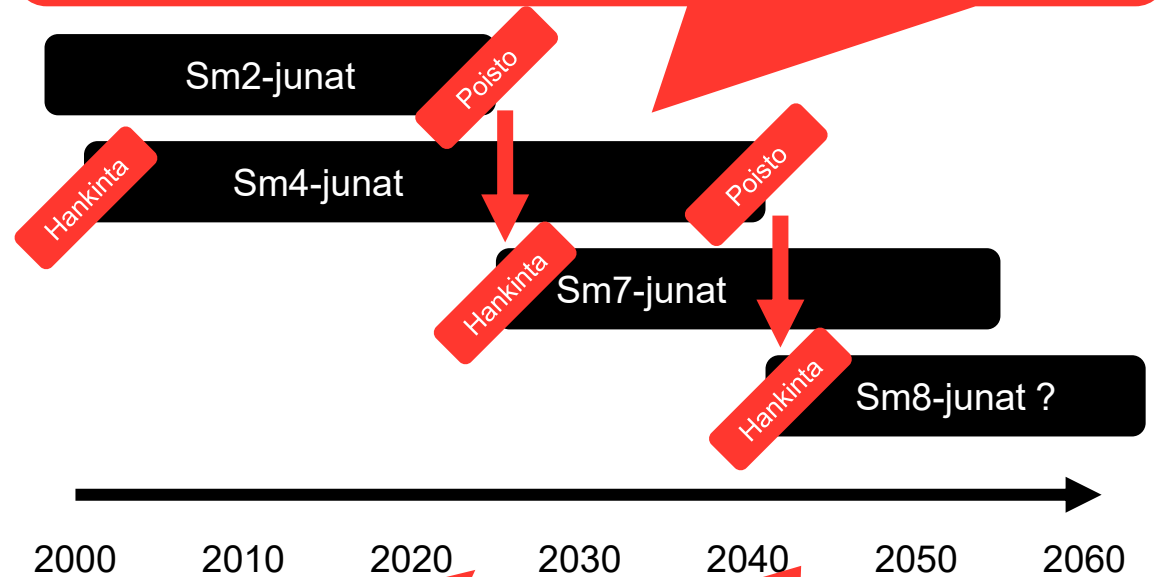


Voiko lähijunaliikenteen käynnistämistä päättää myöhemmin?

Mahdollisesti – mutta ei välttämättä

- Nyt vuonna 2026 on harvinainen mahdollisuus päättää lähijunaliikenteen käynnistämisestä, kun valtio on hankkimassa uutta kalustoa Pohjois-Suomen junaliikenteeseen. Käynnissä olevaa isoa kalustohankintaa on tarvittaessa helppo kasvattaa yhdellä tai muutamalla junalla Oulun seudun tarpeisiin.
- Junakaluston saatavuus on keskeisin pullonkaula uudelle lähijunaliikenteelle. Kalustovalmistajilla on täydet tilauskirjat, eivätkä heitä ole vuosiin kiinnostanut myydä pieniä junamääriä (alle 10 junaa) Suomeen. Suomalaiset junat vaatisivat paljon teknisiä poikkeusratkaisuja (raideleveys, talviolosuhteet, junan leveys), joita ei ole kannattavaa tehdä pienelle junahankinnalle.
- Jos junaliikennettä halutaan käynnistää myöhemmin, seuraava aikaikkuna tulisi seuraavan isomman kalustohankinnan yhteydessä. Tällä hetkellä ei ole tiedossa, milloin valtio seuraavan kerran hankkii uutta junakalustoa. Jos uutta kalustoa hankitaan seuraavan kerran esimerkiksi 2040-luvulla, se on seuraava ajankohta, jossa Oulun seudulle voidaan hankkia lähijunia.

Junakalustoa hankitaan Suomessa noin 20 vuoden välein, kun elinkaarensa päässä olevia junia korvataan uusilla. Tällä hetkellä Sm7-junat korvaavat vanhoja Sm2-junia. Seuraavaksi vanhimmat junat ovat Sm4-junia, joita korvaava kalusto hankitaan mahdollisesti 2040-luvun alussa.



Hyviä ajankohtia uusien liikenteiden käynnistämiseksi:
2020-luvun loppu tai 2040-luvun alku

Voisiko Oulun seutu järjestää junaliikennettä ilman yhteistyötä valtion kanssa?

Ei suositeltava kehityspolku

Junaliikenteen hankkiminen yhteistyössä valtion kanssa on suositeltavaa. Kunnat voivat tällöin välttää paljon hallinnollista työtä, jota olisi vaikea tehdä itse.

Jos kunnat järjestäisivät junaliikenteen itse kilpailuttaen, niiden tulisi perustaa uusi rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisinen ja hoitaa kaikki tehtävät itse, kuten esimerkiksi Helsingin seudulla toimitaan. Kuntien tulisi ostaa omat junat, perustaa oma kalustoyhtiö, palkata 5–10 ihmistä hoitamaan junaliikenteen sopimusjärjestelyjä ja kilpailuttaa liikenne onnistuneesti. Hallinnollinen taakka kasvaisi hyvin suureksi liikenteen mittakaavaan nähden, jos kunnat ylipäättään onnistuisivat hankkimaan tarvittavan osaamisen ja kaluston. Oulua suuremmilla Tampereen ja Turun seuduilla on päätetty, että he eivät tavoittele junaliikenteen järjestämistä itse näistä syistä.

Junaliikennettä voisi myös hankkia kilpailuttamatta. Järjestelyssä kunnat perustaisivat hyvin kevyen toimivaltaisen viranomaisen ja ostaisivat junaliikenteen kokonaispalveluna esim. VR:ltä tai Suomen Lähijunat Oy:ltä. Suorahankintasopimus on Oulun mittakaavassa mahdollinen sääntelyn puolesta, mutta ei suositeltavaa. Suorahankinnalla kunnat olisivat riippuvaisia yhden yrityksen toiminnasta, varsinkin jos yritys omistaisi junakaluston. Riskit operaattorin ylihinnittelulle tai liikenteen katkeamiseen kiistatapauksissa ovat suuria.

Suosittelava, koska:

- + vähiten huono vaihtoehto
- + valtio vastaa puitteista

Valtion toimivalta

- + Ei hallintokustannuksia
- + Volyymisynergiat
- Aikataulujäykkyys

Kilpailutus

- + Markkinahinta
- + Määritysvapaus
- Raskas hankinta

Traficom
kilpailutus 2031
alkaen

Valtio ei tee enää
suorahankintoja
2030-luvulla

Paikallinen
kilpailutus

Paikallinen
suorahankinta

Suorahankinta

- + Ketterä hankinta
- Riippuvuussuhde
- Ylihinnittelun riski

Vältettävä, koska:

- Hyvin suuret kiinteät kustannukset
- Liian vähän kilpailutettavaa

Paikallinen toimivalta

- + Aikatauluvapaus
- Kalusto- ja hallintohaasteet

Vältettävä, koska:

- Riippuvuussuhde yhteen yritykseen
- Ylihinnittelun riski

Miten Oulun seudun lähijunaliikenne toimisi?

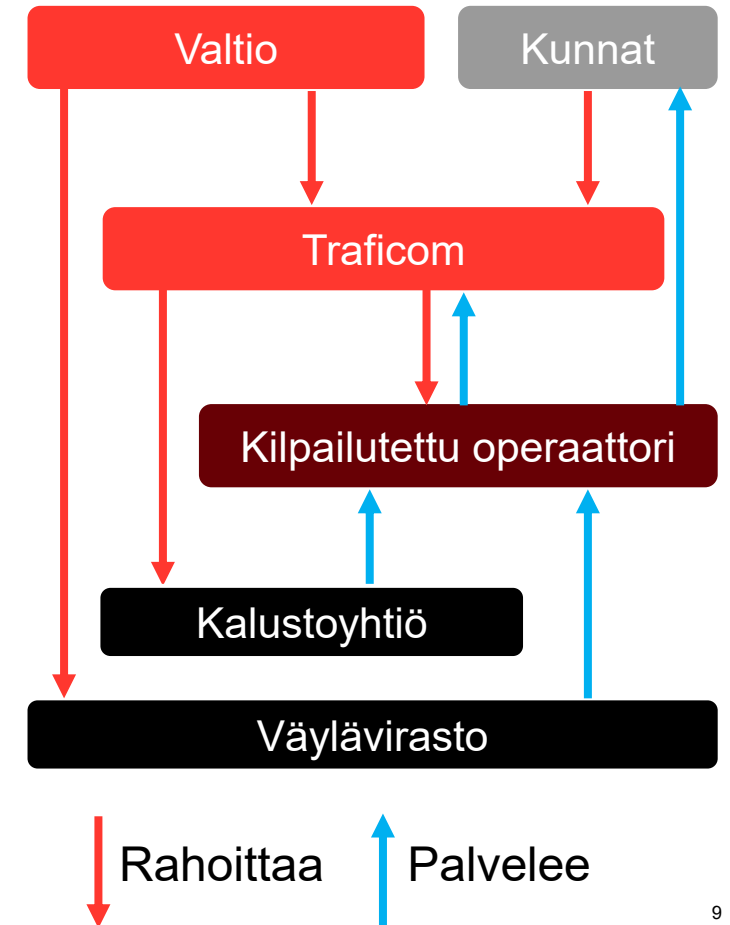
- **Kunnat** tekevät rahoitussopimuksen Traficomin kanssa – sovitaan rahoituksesta, junatarjonnasta ja lippuyhteistyöstä.
- **Traficom** sovittaa yhteen valtion ja kuntien päätökset junahankinnoista ja kilpailuttaa niiden liikennöinnin.
- **Kalustoyhtiö** hankkii ja omistaa Traficomin liikenteen edellyttämän kaluston (sekä valtion että kuntien rahoittaman)
- **Operaattori** ajaa kalustoyhtiön junilla Traficomin määrittämillä aikatauluilla, kerää lipputulot Traficomin määrittämällä lippujen hinnoilla ja lipputyypeillä sekä laskuttaa alijäämän Traficomilta
- **Väylävirasto** kehittää ja ylläpitää ratainfraa – esim. toteuttaa valtion kaksoisraiteen tai MAL-seisakkeet

Päätöksenteko
(rahoituspäätökset)

Tilaja
(hankinta)

Operaattorit
(liikennöinti)

Taustatoimijat
(fasilitaattorit)



Millaisilla lipuilla pääsisi lähijunien kyytiin?

- Lähijunien lippuina käytettäisiin samoja lippuja kuin muussakin Oulun seudun kuntien järjestämässä joukkoliikenteessä, eli OSL:n lipputuotteita.
- OSL:n lipuilla matkustaminen voidaan ottaa käyttöön myös valtion rahoittamilla junavuoroilla muilla ratasuunnilla, jos Traficomien kanssa näin sovitaan.
- Samojen lipputuotteiden käyttö varmistaa, että vaihdolliset matkat bussilla ja junalla ovat mahdollisimman sujuvia ja lähijunista saadaan siten kaikki hyöty irti.
- Lippujen tarkastamisesta vastaa konduktööri.



Voi ostaa kertalipun

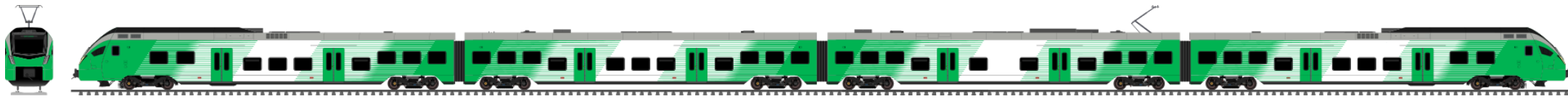
- OSL-sovelluksella
- Lähimaksulla
- OSL-kortille ladatulla arvolla
- OSL-lippuja myyviltä R-kioskeilta
- Kuljettajalta.

Lähimaksulla voit maksaa vain oman matkan. [Lue lisää lähimaksusta OSL:n busseissa.](#)

Linja-autossa kuljettaja myy kertalippuja käteismaksulla. Käteisellä ostetusta kertalipusta peritään **yölisä** eli kaksinkertainen hinta kello 23.00-4.30. Varaathan tasarahat.

Kertalippu on voimassa heti ostohetkestä 90 minuuttia.

Asiakasryhmä	OSL-sovelluksella OSL-kortin arvolla ja R-kioskilta	Lähimaksulla	Kuljettajalta käteisellä
Aikuinen	2,60 €	2,60 €	5,00 €
Lapsi 7-16 v	1,30 €	2,60 €	2,00 €
Nuori 17-24 v	2,60 €	2,60 €	5,00 €
Seniori 65 v täyttänyt	1,95 € * / 2,60 €	2,60 €	5,00 €



Millaisia junia Oulun seudulla käytettäisiin?

- Pohjois-Suomen ostojunaliikenteessä (Kuopio–Oulu–Rovaniemi & Oulun seutu) on käytännössä päätetty käyttää Sm7-kalustoa.
- Sm7-junat ovat nelivaunuisia ja 110 metriä pitkiä. Niitä on hankittu Etelä-Suomeen 20 kpl. Tilattuja junia rakennetaan parhaillaan. Hankinnassa on optiot 50 junalle, ja osana näitä optioita hankitaan uusia junia Pohjois-Suomeen.
- Sm7-junat ovat teknisiltä ratkaisuiltaan samankaltaisia kuin Helsingin seudun liikenteen (HSL) Sm5-junat, jotka ovat olleet toimivia Suomen olosuhteissa.
- Sm7-junien etuna ja haasteena on niiden suuri koko Oulun seudun mittakaavaan verrattuna: hyvin suurellekin matkustajajoukolle voidaan taata istumapaikka ja pyöränkuljetusmahdollisuus. Toisaalta odotettavissa on myös paljon tyhjiä penkkejä, joiden ajamisesta syntyy ylimääräisiä kustannuksia.



Ominaisuus	Sm7
Pituus	110 metriä
Määrä	Tilattu 20 kpl, optioita 50 kpl
Huippunopeus	160 km/h
Käyttöönotto	2020-luvun lopussa
Elinkaari	+30 vuotta
Istumapaikkamäärä	365
Matkustajakapasiteetti	Noin 700 seisomapaikat mukaan lukien
Hankintahinta	12,5 M€/kpl

Miltä Sm7 näyttää sisältä?

Alla esitetään kuvia Etelä-Suomeen hankittujen Sm7-junien sisätiloista. Traficom ja kalustoyhtiö eivät ole vielä tehneet päätöksiä, miten Pohjois-Suomeen hankittavat Sm7-junat sisustetaan.



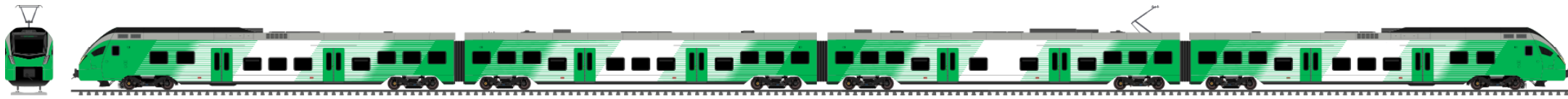
Junan kummassakin päädyssä on 12 kpl pöydillä ja käsinojilla varustettuja istuimia.



Junan toisen ja kolmannen vaunun keskiosissa on tilaa pyörätuolilla, polkupyörällä tai muilla apuvälineillä liikkuville sekä esteettömät WCt.



Suurin osa junasta on sisustettu istuinryhmillä, joissa on 3 + 2 istuinta rinnakkain ja edeltävät rivit ovat vastakkain.



Voisiko Oulun seudulla käyttää pienempiä lähijunia?



Oulun seudun lähijunaliikenteen suunnittelussa on pohdittu, voisiko Oulun seudulle järjestää Sm7-junia pienempiä lähijunia. Esimerkki pienemmästä junasta on Sm4-juna, joka on puolet pienempi ja siten mittakaavaltaan sopivampi Oulun seudulle.

Sm4-junien käyttö Oulun seudulla ei kuitenkaan ole toimiva ratkaisu. Tällä hetkellä Sm4-junien käyttö on rajattu Etelä-Suomeen. Jos Sm4-junia käytettäisiin Oulun seudulla, liikenteessä käytettävälle junalle tulisi varata oma varajunayksikkönsä, jottei junan rikkoutuessa tarvitse odottaa korvaavaa junaa Helsingistä asti. Lisäksi nykyiset Etelä-Suomen varikot jäisivät liian kauaksi, joten Oulun seudun Sm4-junille pitäisi varata omat varaosavarastot ja kunnossapito-osaaminen Pohjois-Suomeen.

Sm7-junan käyttö tulee yllättäen halvemmaksi ja toimivammaksi, kun yksi kuntarahoitteinen Sm7-juna on helppo lisätä valtion laajempaan kokonaisuuteen. Tällöin kuntarahoitteiseen liikenteeseen ei tarvita omaa varakalustoa tai muita kunnossapitoratkaisuja. Lisäksi saman junakaluston käyttö mahdollistaa operatiivisen joustavuuden, kun samoja junia voidaan käyttää eri Pohjois-Suomen reiteillä.

Lisäksi on hyvä tunnistaa, että valtio ei ole vielä päättänyt, kuinka pitkään Sm4-junien käyttöä jatketaan. Muita lyhyempiä junia ei ole tarjolla, sillä vanhemmat Sm2-junat ovat elinkaarensa päässä ja Sm5-junat ovat varattu HSL:n liikenteeseen. Valtio ei ole suunnitellut uusien lyhyempien sähkömoottorijunien hankintaa.

Vaihtoehto	Ei kunta-rahoitteista junaliikennettä	Kunnat rahoittavat yhden Sm7-junan ja sen liikenteen	Kunnat rahoittavat Sm4-junaliikennettä
Pohjois-Suomen ostojunakalusto	9 Sm7-junaa	10 Sm7-junaa (1 kuntarahoitteinen)	9 Sm7-junaa 2 Sm4-junaa (kuntarahoitteisia)
Päivittäin liikennöivä junakalusto	7 Sm7-junaa	8 Sm7-junaa (1 kuntarahoitteinen)	7 Sm7-junaa 1 Sm4-juna (kuntarahoitteinen)
Varakalusto	2 Sm7-junaa	2 Sm7-junaa	2 Sm7-junaa 1 Sm4-juna (kuntarahoitteinen)
Oulun varikon varaosavarastot ja kunnossapito-osaaminen	Vain Sm7-junille	Vain Sm7-junille	Sm7- ja Sm4-junille



MITKÄ OVAT LÄHIJUNALIIKENTEN KEHITTÄMISEN VAIHTOEHDOT?

TAUSTA-AINEISTO

WSP Finland Oy | Maaliskuu 2026



Junaliikenteen vaihtoehdot Oulu–Liminka 2030-luvulle

1. Ei hankita uusia junavuoroja, neuvotellaan lisäpysähdyksistä

Kunnat päättävät olla rahoittamatta junaliikennettä. Kempeleessä pysähtyy joitakin VR:n markkinaehtoisia kaukojunia. Oulun pohjoispuolella voi pysähtyä valtion rahoittamat ostoliikennejunat, jos niin sovitaan Traficomien kanssa.

2. Hankitaan yksittäisiä lisävuoroja

Kunnat rahoittavat joitakin lähijunavuoroja sen mukaan, miten valtion liikenteen kalustolla ehtii ajaa valtion rahoittamien vuorojen välissä.

3. Hankitaan tunnin vuorovälin liikenne

Kunnat sitoutuvat rahoittamaan yhden ”oman” junayksikön hankinnan ja sen liikenteen, millä voidaan toteuttaa tunnin vuoroväli Liminka–Oulu.

	VE1 Lisäpysähdykset	VE2 Lisävuorot	VE3 Lisäajuna
Investoinnit	Esim. lin seisake (MAL-hanke)	Limingan seisake (MAL-hanke)	Oulu-Liminka kaksoisraide (eduskunta päättänyt rahoituksen) & Kaakkurin (5 M€), Tupoksen (5 M€) ja Limingan seisakkeet (MAL)
Uudet junavuorot	Ei uusia vuoroja, nykyjunille lisäpysähdykset esim. lissä	2–6 vuoroparia	Tunnin vuoroväli eli esim. 16 vuoroparia
Brutto-kustannukset	Ei tiedossa, oletettavasti vähäiset	Esim. 0,5–1,0 M€/v	3,0–3,5 M€/vuosi
Netto-kustannukset	Ei tiedossa, oletettavasti vähäiset	Alle 1 M€/vuosi jaettuna Oululle, Kempeleelle ja Limingalle	Alle 2,5 M€/vuosi jaettuna Oululle, Kempeleelle ja Limingalle
Riskejä	Kuinka monta lisäpysähdystä nykyiset junat ehtivät tekemään?	Kaukojunien myöhästymiset johtavat lisävuorojen peruutuksiin ja kaukojunien aikataulumuutokset voivat estää lisävuorojen ajamisen	Tarve sitoutua liikenteen hankintaan vähintään 10 vuodeksi

VE1 Ei hankita uusia vuoroja

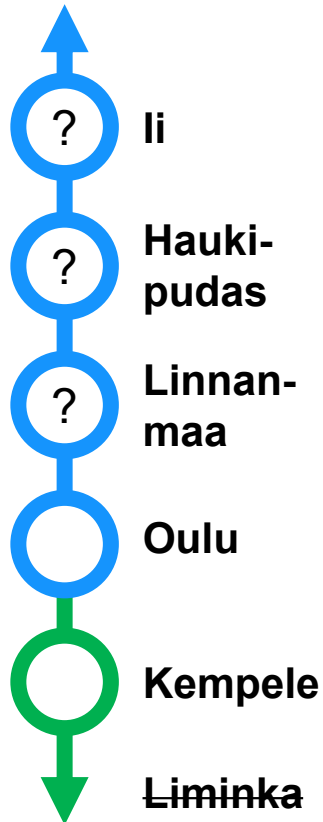
Oulun eteläpuolella ei ole junaliikennettä, johon kunnat voisivat vaikuttaa. Junat ovat VR:n markkinaehtoista kaukoliikennettä, jonka pysähtymispaikoista päättää yksin VR.

Oulun pohjoispuoleisille ostoliikennejunille voi lisätä pysähdyksiä, jos niistä sovitaan Traficomien kanssa ja uudet seisakkeet toteutuvat. Neuvottelut lisäpysähdyksistä esimerkiksi Linnanmaalla, Haukiputaalla tai lissä eivät ole vielä edenneet kovin pitkälle, ja niitä voidaan jatkaa myöhemmin 2026 aikana.

Nykyisestä vuorotarjonnasta rakentuu harvaa liikennettä, joka soveltuu paremmin kaukojuna-liityntään kuin seudun sisäiseen matkustukseen.

Oheisessa aikataulussa on esitetty karkealla tarkkuudella mahdollisia pysähdysaikoja lissä. Taulukossa ei ole huomioitu mahdollisia Oulu–Haaparanta-junia, koska niiden tulevista aikatauluista ei ole vielä tietoa. Haaparannan junista muodostuu 2–3 uutta junavuoroa Oulun pohjoispuolelle, ja näilläkin junilla voinee neuvotella lisäpysähdyksistä.

Rovaniemi/
Haaparanta



li	Haukipudas	Linnanmaa	Oulu	Junan reitti
~07:16	?	?	07:36	Rovaniemi–Oulu
~11:10	?	?	11:40	Rovaniemi–Oulu
~15:03	?	?	15:23	Rovaniemi–Oulu
~17:42	?	?	18:02	Rovaniemi–Oulu
~20:04	?	?	20:24	Yöjuna Rovaniemeltä
~23:20	?	?	23:40	Yöjuna Kemijärveltä

Oulu	Linnanmaa	Haukipudas	li	Huomioita
04:52	?	?	~05:12	Yöjuna Kemijärvelle
08:26	?	?	~08:46	Yöjuna Rovaniemelle
12:20	?	?	~12:40	Oulu–Rovaniemi
14:27	?	?	~14:47	Oulu–Rovaniemi
17:53	?	?	~18:13	Oulu–Rovaniemi
20:24	?	?	~20:44	Oulu–Rovaniemi

Ei esitetty niitä yöjunia, jotka eivät kulje joka päivä, taikka tulevia Haaparannan junia, joiden aikatauluista 2030-luvulla ei ole tietoa

VE2 Hankitaan yksittäisiä lisävuoroja

- Kun nykyiset Oulun läpi kulkevat kaukojunat pilkotaan markkinaehtosiin kaukojuniin ja ostoliikennejuniin, ostoliikennejunat voisivat ehtiä ajamaan joitakin vuoropareja Oulun seudulla.
- Jos kaukoliikenteen aikataulut eivät muutu 2030-luvulle, kunnat voisivat rahoittaa esimerkiksi muutamia vuoropareja aamuun ja ehkä yhden iltaan.
 - Riski: jos kaukojunat myöhästelevät tai niiden aikataulut muuttuvat, lähijunaliikenteen vuorot peruuntuvat tai niitä ei voida järjestää
- Yhden arkipäivisin ajettavan vuoroparin bruttokustannus on 0,2 M€/v, netto hieman vähemmän lipputulosten jälkeen. Vuoromäärästä riippuen Oulun, Limingan ja Kempeleen tulisi sopia yhteensä 0,5–1,0 M€/v rahoituksesta.

Liminka	Kempele	Oulu	Huomioita
~06:20	~06:35	~06:45	Mahdollinen lisävuoro
~07:48	07:58	08:08	Nykyinen yöjuna
~08:30	~08:40	~08:50	Mahdollinen lisävuoro
~09:30	~08:40	~08:50	Mahdollinen lisävuoro
?	11:31	11:42	Nykyinen VR:n juna*
?	14:12	14:22	Nykyinen VR:n juna*
~17:25	~17:35	~17:45	Mahdollinen lisävuoro
?	19:32	19:41	Nykyinen VR:n juna*
?	22:05	22:15	Nykyinen VR:n juna*
?	00:06	00:16	Nykyinen VR:n juna*

Oulu	Kempele	Liminka	Huomioita
05:21	05:30	?	Nykyinen VR:n juna*
~05:50	~06:00	~06:10	Mahdollinen lisävuoro
~08:00	~08:10	~08:20	Mahdollinen lisävuoro
~09:00	~09:10	~09:20	Mahdollinen lisävuoro
09:16	09:24	?	Nykyinen VR:n juna*
13:33	13:41	?	Nykyinen VR:n juna*
16:11	16:19	?	Nykyinen VR:n juna*
~16:55	~17:05	~17:15	Mahdollinen lisävuoro
20:55	21:05	~21:15	Nykyinen yöjuna

? = lisäpysähdykset VR:n päätettävissä

* VR voi muuttaa nykyisiä pysähdyspaikkoja milloin vain

VE3 Lisäjuna ja tunnin vuoroväli Liminkaan

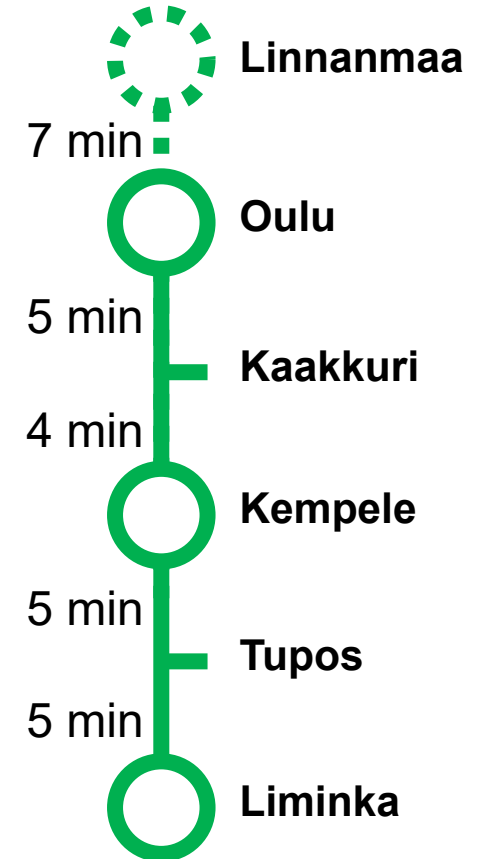
Jos kunnat sitoutuvat rahoittamaan yhden junayksikön hankinnan ja sen liikenteen (brutto 3,0–3,5 M€, netto 2,5 M€/v tai alle), Oulussa voidaan käynnistää ”kunnollinen” lähijunaliikenne.

Säännöllinen lähijunaliikenne edellyttää kaksoisraidetta. Tunnin vuorovälin vuorotarjonta ei mahdu nykyiselle yksiraiteiselle radalle. Toisaalta ilman lähijunaliikennettä valtion rahoittama kaksoisraide jäisi lähes tyhjäksi. Kaksoisraidetta suunniteltiin ennen Ukrainan sotaa, jonka myötä venäläiset transitokuljetukset Kokkolan satamaan päättyivät. Nykyiset liikennemäärät ovat sellaisia, että ne mahtuisivat jatkossakin yksiraiteiselle radalle. Kaksoisraide toki parantaa liikenteen toimintavarmuutta, mutta hyöty on vähäinen suhteessa investoinnin suuruuteen.

Tarkastelu on rajattu Oulun ja Limingan välille, koska sen ehtii ajamaan edestakaisin yhdessä tunnissa. Jatkamisen Oulun pohjoispuolelle tunnin vuorovälillä edellyttäisi toista junayksikköä, mikä tuplasi kustannukset. Tunnin vuorovälin

tavoitteesta ei kannata joustaa. Niissä eurooppalaisissa kohteissa, joissa uusi lähijunaliikenne on käynnistetty menestyksekkäästi, liikennettä on ajettu säännöllisesti vähintään tunnin vuorovälillä. Jos vuorotarjonta on harvempaa tai epäsäännöllisempää, liikenne ei ole matkustajille kovin houkuttelevaa.* Oulun pohjoispuolelta myös puuttuu kaksoisraide.

Jatkosuunnittelussa voidaan tarkentaa mahdollisuuksia jatkaa osaa vuoroista esim. Tuiraan tai Linnanmaalle hyödyntäen valtion juna. Tämä voidaan toteuttaa siten, että yksittäisinä tunteina Oulu–Liminka-juna jatkaakin Linnamaan kautta valtion rahoittamille reiteille, ja Kuopiosta, Rovaniemeltä tai Haaparannasta tuleva valtion juna jatkaa Oulu–Liminka-reitille. Alustavasti tällaisille jatkovuoroille voisi olla mahdollisuuksia ainakin aamuisin.



Liminka–Oulu yht. 19 min

Mahdolliset tunnin vuorovälin aikataulut

Tarkemmat aikataulutarkastelut on tehty jo Liminka-Oulu-kaksoisraiteen hankearvioinnissa, jossa suunniteltiin seuraava aikataulurakenne:

- Limingasta lähdöt 11 yli tasan, saapuu Ouluun puolelta
- Oulusta lähdöt 40 yli tasan, saapuu Liminkaan minuuttia vaille tasan

Pysäkkivälit ovat aika tasaisesti 5 minuutin pituisia. Aikataulurakenteessa olisi tilaa vielä ehkä yhdelle lisäpysähdykselle. Junan pääteasemilla kääntöön on varattu 10 min. Kääntöaikaan sisältyy teknisen minimikäntöajan lisäksi hieman ajantasausaika, jotta aikataulurakenne ei ole liian häiriöherkkä.

Viereisessä taulukossa esitetään alustava aikataulurakenne pohjoisen suuntaan. Vuoropareja on alustavasti 16 arkipäivisin. Vuoromäärää voidaan kasvattaa tai pienentää tarpeen mukaan aikaistamalla tai myöhentämällä liikenteen aloitus- ja lopetusaikoja. Lisäksi tarkemmassa suunnittelussa aikataulua voidaan ”siirtää” eteen- tai taaksepäin aikaistamalla tai myöhentämällä lähtöminuutteja kaikilla asemilla.

Taulukossa on esitetty myös, miten mahdollisia Linnanmaan jatkoja voisi olla mahdollista toteuttaa hyödyntämällä valtion junia – jos kaukojunaliikenteen aikataulut eivät muutu nykyisestä.

Liminka	Tupos	Kempele	Kaakkuri	Oulu	Linnanmaa	Huomioita
07:11	07:16	07:21	07:25	07:30	Onnistunee	Lähijuna
~07:48	-	07:58	-	08:08	Onnistunee	Nykyinen yöjuna
08:11	08:16	08:21	08:25	08:30	Onnistunee	Lähijuna
09:11	09:16	09:21	09:25	09:30	Ehkä?	Lähijuna
10:11	10:16	10:21	10:25	10:30	-	Lähijuna
11:11	11:16	11:21	11:25	11:30	Ehkä?	Lähijuna
?	-	11:31	-	11:42	?	Nykyinen VR:n juna*
12:11	12:16	12:21	12:25	12:30	-	Lähijuna
13:11	13:16	13:21	13:25	13:30	Ehkä?	Lähijuna
?	-	14:12	-	14:22	?	Nykyinen VR:n juna*
14:11	14:16	14:21	14:25	14:30	-	Lähijuna
15:11	15:16	15:21	15:25	15:30	-	Lähijuna
16:11	16:16	16:21	16:25	16:30	-	Lähijuna
17:11	17:16	17:21	17:25	17:30	Ehkä?	Lähijuna
18:11	18:16	18:21	19:25	18:30	-	Lähijuna
19:11	19:16	19:21	19:25	19:30	Ehkä?	Lähijuna
?	-	19:32	-	19:41	?	Nykyinen VR:n juna*
20:11	20:16	20:21	20:25	20:30	-	Lähijuna
21:11	21:16	21:21	21:25	21:30	-	Lähijuna
?	-	22:05	-	22:15	?	Nykyinen VR:n juna*
22:11	22:16	22:21	22:25	22:30	-	Lähijuna
?	-	00:06	-	00:16	?	Nykyinen VR:n juna*

? = lisäpysähdykset VR:n päätettävissä

* VR voi muuttaa nykyisiä pysähdyspaikkoja milloin vain

Tunnin vuorovälin kustannukset

Alustava arvio bruttokustannuksista 16 vuoroparin liikenteelle välillä Oulu–Liminka tunnin vuorovälillä on 3,0–3,5 miljoonaa euroa vuodessa. Liikennöintikustannukset on laskettu samoilla periaatteilla kuin Traficom ja muiden kaupunkiseutujen laskemat. Arvio jakautuu seuraaviin eriin:

Varsinaiset operointikustannukset ovat 1,9 M€/v. Ne sisältävät ns. kilometrikustannukset 1,0 M€/v, joihin sisältyy ajoenergia, ratamaksut ja kaluston kunnossapito sekä junahenkilöstön kustannukset 0,9 M€/v, joihin sisältyy kuljettajan ja konduktöörin palkat. Operointikustannukset ovat suuria verrattuna muuhun joukkoliikenteeseen, sillä junahenkilöstön kustannukset ovat lähes kaksinkertaisia esim. bussiliikenteeseen verrattuna. Lisäksi pitkän elinkaaren pitkissä junissa on paljon kunnossapidettävää.

Toinen suuri kustannuserä muodostuu liikenteessä käytettävän kaluston pääomakustannuksista. Yhden junan ja sen varakalusto-osuuden hankintakustannukset ovat 1,0 M€/v, kun 12,5 M€ hankintahinnan jakaa 30 vuoden elinkaarelle. Traficom käyttää laskelmissaan toistaiseksi 5 % korko-oletusta.

Lisäksi kustannuksissa on varattu 0,3 M€/v kuntarahoitteen liikenteen osuudeksi varikko-kustannuksista. Pohjois-Suomen varikkoratkaisusta ei ole päätöksiä, joten kyseessä on karkea oletus. Traficom halunnee periä myös joitakin hallinnollisia kustannuksia, mutta niiden suuruudesta ei ole tietoa.

Eri epävarmuuksien vuoksi laskelmaan on sisällytetty 0,5 M€/v riskivarausta, jota voisi myös hyvässä tapauksessa käyttää laajentamaan liikennettä hieman suunnitellusta. Lähijunaliikenteen kustannuksia lähentää lipputulot ja mahdolliset säästöt bussiliikenteestä. Maltillisilla oletuksilla nämä tulot ja säästöt voisivat olla 1,0 M€/v, jolloin lähijunaliikenteen nettokustannusarvio on 2,5 M€/v.

Kustannuserä	Kustannus
Ajoenergia, ratamaksut ja kaluston kunnossapito	-1,0 M€/v
Junahenkilöstö, kuljettaja & konduktööri	-0,7 M€/v
Kalustokustannus, sisältäen 10 % varakalustojyvityksen	-1,0 M€/v
Varaus varikkokustannuksille	-0,3 M€/v
Riskivaraus / liikennöintiaikojen laajennus / yksittäisten vuorojen jatkot Linnanmaalle	-0,5 M€/v
Bruttokustannukset yhteensä	-3,5 M€/v
Maltillinen lipputulo-oletus	+0,5 M€/v
Mahdolliset säästöt bussiliikenteestä, esim.	+0,5 M€/v
Nettokustannusarvio	-2,5 M€/v

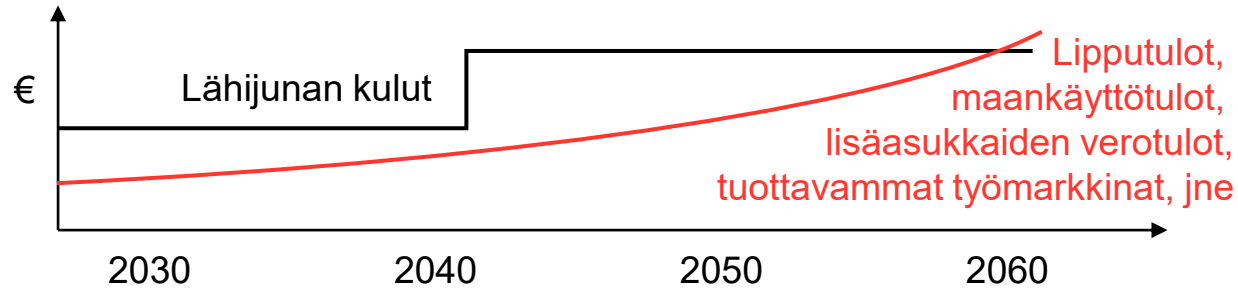


MILLAISIA VAIKUTUKSIA TUNNIN VUOROVÄLIN LÄHIJUNILLA OLISI?

TAUSTA-AINEISTO

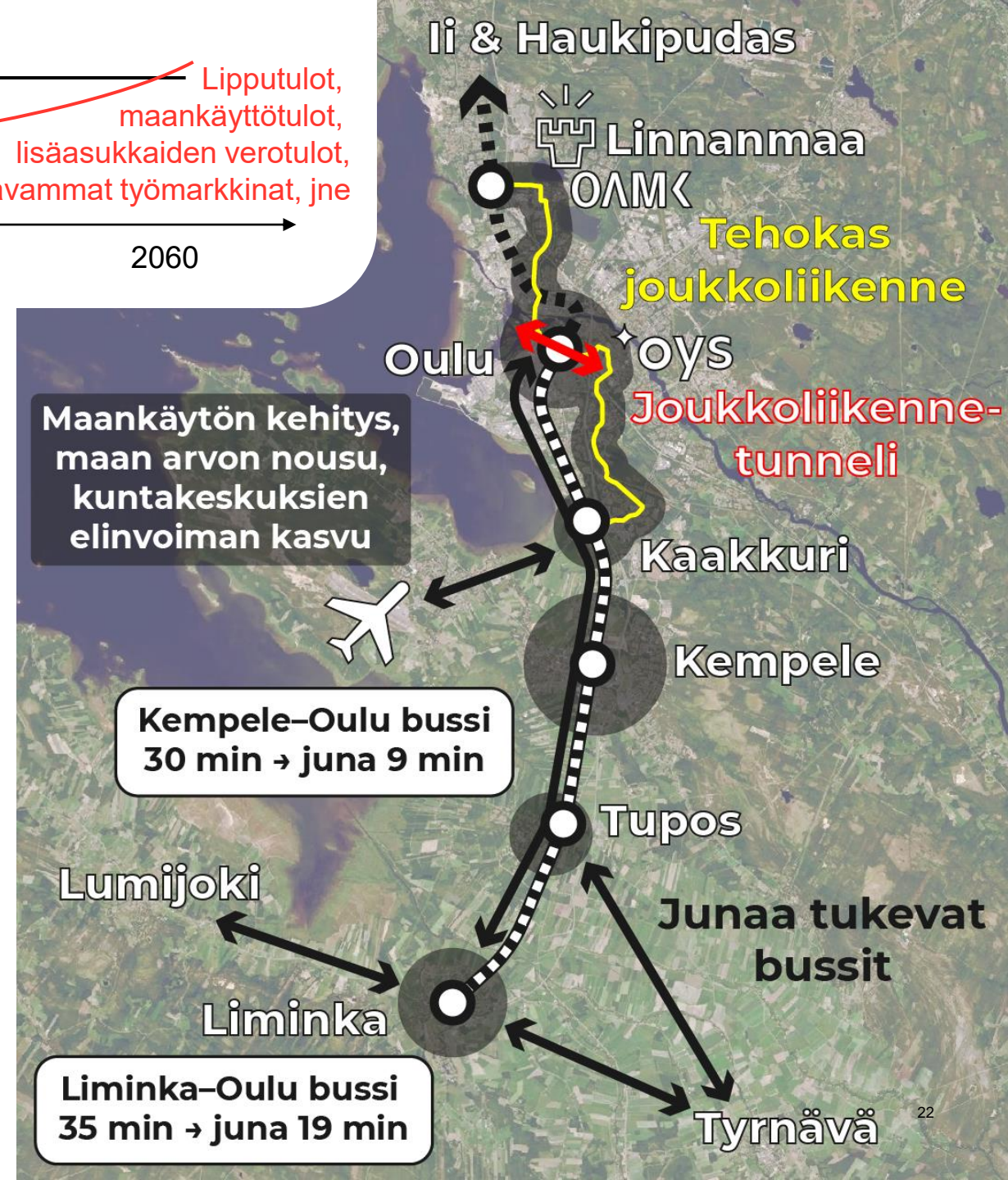
WSP Finland Oy | Maaliskuu 2026





Lähijunan mahdollisuudet – iso kuva

- Oulun seutu ottaa ”seuraavan askeleen”
- Juna muodostaa selkärangan, jonka varteen voidaan ohjata kestävää yhdyskuntarakennetta ja houkutella asukkaita
- Joukkoliikenne nopeutuu, kilpailukyky vs. autot parantuu ja joukkoliikenteestä rakentuu helpokäyttöinen verkosto
- Pitkällä aikavälillä maksanee itsensä ja muodostuu itsestäänselvyydeksi – esim. odotettavissa halu tihentää 30 min vuoroväliin ja jatkaa pohjoisemmaksi 2040-luvulla
 - Hyvä tunnistaa, että kaikilla muilla seuduilla, joissa kunnat ovat rahoittaneet raideliikennettä 2000-luvulla, liikennettä on lähes jatkuvasti laajennettu tai lisätty
- Vrt. jos lähijunaa ei hankittaisi – mikään ei muutu
 - Kaupunkirakenteen ohjaus? Joukkoliikenteen kehitys? Kaksoisraiteen ja seisakesuunnitelmien hyödyntäminen?



Millaisia matkustajamääriä voisi olla odotettavissa?

Matkustajamäärien ennakointi on hankalaa, koska tähän tarkoitukseen ei ole käytössä hyviä liikenne-ennustemalleja. Aiemmat mallinnukset ovat tuottaneet vaihtelevia tuloksia. Traficomien raportti 08/2022 arvioi koko Liminka–li välin tunnin vuorovälille noin 1 000 matkaa vuorokaudessa, kun taas Väyläviraston raportissa 79b/2021 vastaava arvio oli 26 000.

Konsultin asiantuntija-arvio on, että realistinen odotus päivittäiselle matkustajamäärälle Oulun ja Limingan välisessä tunnin vuorovälin lähijunaliikenteessä voisi olla 2 000 matkaa päivässä. Rohkeammilla oletuksilla vuorokauden nousijamäärä voisi olla 3 500, mutta tuskin sitä korkeampi. Viereisessä taulukossa esitetään, matkamäärät voisivat jakautua asemien välillä. Vuositasolla vastaavat luvut olisivat 500 000–1 000 000 matkaa vuodessa.

Kolmen kunnan välisiä pendelöijä on noin 10 000, minkä lisäksi kuntien välillä tehdään opiskeluun tai vapaa-aikaan liittyviä matkoja. Nykybusseilla matkustaa paljon opiskelijoita ja vähemmän työssäkäyviä, joista nopea lähijunaliikenne voisi löytää uusia matkustajia. Jos arvioidut matkamäärät jakaa asemien lähiympäristön asukasmäärällä, junamatkoja olisi noin 0,03–0,06 asukasta kohden. Vuonna 2025 Oulun seudulla oli 11,6 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuodessa ja määrä on kasvanut vuosittain noin 7 %.

Maltillisen arvion matkamäärä tuottaisi lipputuloina noin 0,5 miljoonaa euroa vuodessa, kun rohkeampi arvio vastaa noin miljoonaa euroa vuodessa.

Asema	Maltillinen arvio arkivuorokauden nousumäärästä	Rohkea arvio arkivuorokauden nousumäärästä
Oulu	1 000	1 500
Kaakkuri	250	400
Kempele	500	1 000
Tupos	100	200
Liminka	200	400
Yhteensä	2 000	3 500
Lipputulot	0,5 M€/v	1,0 M€/v

Miten bussiliikennettä kannattaisi kehittää?

Oulun, Kempeleen ja Limingan välinen joukkoliikenne järjestetään nykyisin usealla bussilinjalla, jotka palvelevat erilaisia rooleja. Oulun ja Kempeleen välisen rajan ylittää vilkkaimmillaan 10 bussia tunnissa suuntaansa. Osa näistä kulkee moottoritietä, osa radan länsipuolelta ja osa Kempeleen itäosista. Pieni osa vuoroista jatkaa etelässä Lumijoelle ja Tyrnävään asti.

Jos tunnin vuorovälin lähijunaliikennettä päätetään käynnistää, sen yhteydessä kannattaa suunnitella Oulun eteläpuolinen bussilinjasto ja aikataulut uudestaan junaan tukeutuen. Uudistetulla linjastolla voidaan toteuttaa sekä parempi joukkoliikenneverkosto että rahoittaa pieni osa junaliikenteen kustannuksista bussiliikenteen säästöillä. Mahdolliset muutokset voisivat olla seuraavanlaisia:

- Bussien reittien ja pysäkkien kehittäminen juna-asemien lähiympäristössä siten, että vaihtoyhteydet ovat sujuvia ja kauempaakin pääsee junan kyytiin
- Radan suuntaisen bussiliikenteen sopeuttaminen silloin, kun juna ja bussi olisivat toisilleen päällekkäisiä palveluita, joko katkaisemalla osa vuoroista lähimmälle juna-asemalle (esim. 53 Lumijoelta ja 54 Tyrnävältä) tai vähentämällä vuoromäärää (esim. linjoilla 50 ja 52).

Toisaalta on hyvä tunnistaa, että nykyiset bussit palvelevat erityisen hyvin opiskelijoiden liikkumista. Nämä opiskelijat ovat joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta tärkeitä asiakkaita, sillä Kelan koulumatkatuen myötä heidän matkustaminen muodostaa merkittävän osan linjojen tuloista. Useat koulut ja oppilaitokset eivät sijaitse mahdollisten lähijunaliikenteen asemien vieressä.

Nykyisiä bussilinjoja





MITEN KUSTANNUKSET JAETTAISIIN JA MITEN NIISTÄ TULISI PÄÄTTÄÄ?

TAUSTA-AINEISTO

WSP Finland Oy | Maaliskuu 2026



Miten kustannukset jaettaisiin?

Lähijunaliikenteen kustannusten jakoon on useita vaihtoehtoja. Viereiseen taulukkoon on koottu erilaisia vaihtoehtoja. Laskelmissa on oletettu, että lähijunaliikenteen nettokustannus on 2,5 M€/v.

Nykyisin Oulun seudulla joukkoliikenteen alijäämä jaetaan kuntien välillä puoliksi kuntien alueella ajettavien kilometrien mukaan ja puoliksi aamupäivän matkustajanousujen mukaan. Matkustusta on toisaalta haastava arvioida etukäteen. Konsultti ounastelee, mallin lopputulos olisi lähellä tasajakoa.

Muut jakomallit painottavat erilaisia tekijöitä. Asukasluvun mukainen jako korostaa kuntien taloudellisten hartioiden leveyttä. Etäisyyksiin tai asemien määrään perustuva jako korostaa kuntien saamia hyötyjä. Painotus asukaslukuun kasvattaa Oulun osuutta ja etäisyyteen Limingan osuutta.

Tampereen seudulla lähijunaliikenteen kustannukset jaetaan 20 % asukasluvun mukaan ja 80 % etäisyyksien mukaan. Lipputulot huomioidaan maksuosuuksissa asemien nousijamäärän mukaan, pois lukien Tampereen päärautatieaseman nousut. Helsingin seudulla joukkoliikenteen kustannukset jaetaan kuntalaisten matkustuskilometrien mukaan. Lipputulot huomioidaan kuntalaisuuden mukaan.

Ohessa esitetyt mallit eivät huomioi, miten säästöt bussiliikenteestä kohdistuvat eri kunnille. Konsultti ounastelee, että Oulu ja Kempele olisivat suurimpia hyötyjiä, kun niiden läpi kulkisi vähemmän eteläisempien kuntien busseja ja lisäksi niiden välillä lähijuna voisi korvata joitakin bussivuoroja.

Konsultin alustava suositus on, että tässä vaiheessa kustannusten jakoon varauduttaisiin tasajako-osuuksilla. Huomioiden kustannuslaskelmien epävarmuudet, kuntien olisi hyvä varautua periaatepäätöksissä 1,0 miljoonan euron vuosittaisiin kustannuksiin. Myöhemmin suunnittelua voidaan tarkentaa nykyiseen bussiliikenteen kustannusjakomalliin perustuen. Tasajakomalli on Oulun seudun olosuhteissa kohtalaisen tasavertainen, kun huomioidaan kuntien voimavarat ja erilaisten hyötyjen kohdistuminen eri kunnille.

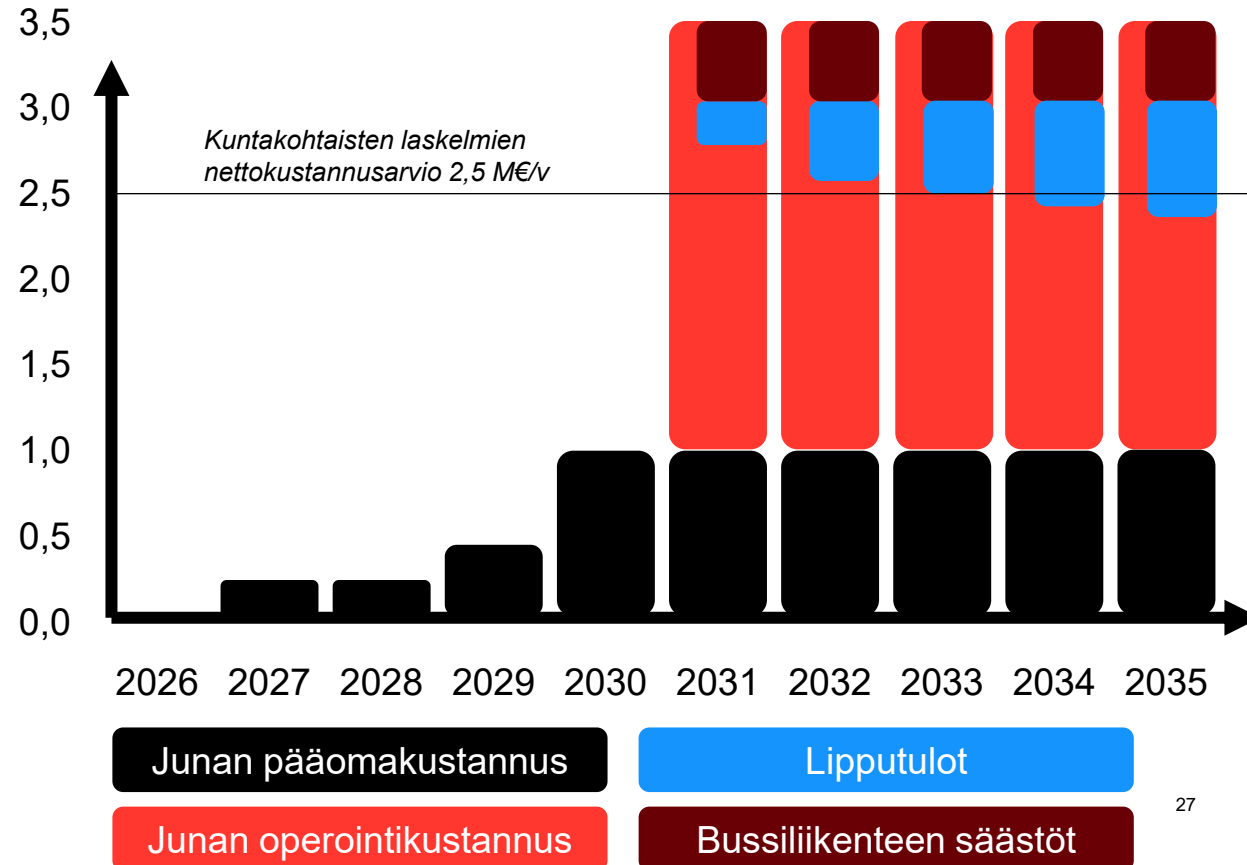
	Oulu	Kempele	Liminka
Tasajako	33 % 0,8–0,9 M€/v	33 % 0,8–0,9 M€/v	33 % 0,8–0,9 M€/v
Ratakilometrien mukaan (Kunkin kunnan alueella ajettavat junakilometrit)	35 % 0,9 M€/v	34 % 0,8 M€/v	32 % 0,8 M€/v
Aamupäivän nousijamäärien mukaan	Vaikea arvioida ennalta	Vaikea arvioida ennalta	Vaikea arvioida ennalta
Oulun malli: 50 % kilometrit ja 50 % nousut	Lienee lähellä tasajakoa	Lienee lähellä tasajakoa	Lienee lähellä tasajakoa
Asukaslukujen mukaan	88 % 2,2 M€/v	8 % 0,2 M€/v	4 % 0,1 M€/v
Etäisyyksien mukaan (Oulun asemalta kunkin kunnan kaukaisin asema)	15 % 0,4 M€/v	28 % 0,7 M€/v	57 % 1,4 M€/v
Tampereen malli: 20 % asukasluku 80 % etäisyys	30 % 0,7 M€/v	24 % 0,6 M€/v	47 % 1,2 M€/v
Asemien määrän mukaan	40 % 1,0 M€/v	20 % 0,5 M€/v	40 % 1,0 M€/v

Miten kustannukset ajoittuvat?

Lähijunaliikenteen eri kustannuslajit kehittyvät eri tavoilla:

- Kuntarahoitteen lähijunan pääomakustannus alkaa osin juoksemaan jo 2026 kaluston tilaamisen yhteydessä. Tavanomaisesti 10–20 % kaluston hinnasta maksetaan tilauksen yhteydessä ja summa kasvaa hieman kaluston toimituksen välivaiheissa. Kunnilta odotettaisiin jo joidenkin satojen tuhansien eurojen vuosittaista rahoitusta lähivuosina. Kun juna saadaan tehtaalta, kaluston pääomakustannus tulee maksuun täysikokoisena 1,0 M€/v. Traficom edellyttäneen sitoutumista kuntarahoitteen lähijunan rahoitukseen vähintään 10 vuodeksi.
- Junan operointikustannus, eli junan liikkumiseen liittyvät kulut käynnistyvät 2031 täysikokoisina. Kulut kehittyvät liikenteen määrän mukaisesti, ja voivat siten päätösperusteisesti kasvaa tai pienentyä 2030-luvun aikana.
- Mahdolliset bussiliikenteen säästöt alkavat junaliikenteen käynnistyessä, ja niitä voidaan päätösperusteisesti kasvaa tai pienentää 2030-luvun aikana.
- Junaliikenteen lipputulot kehittyvät ajan kuluessa. On odotettavissa, että junan aloitusvuonna lipputulot ovat pienimmillään, ja ne kasvavat ajan kuluessa kuntalaisten omaksuessa juna omiin liikkumistottumuksiin ja maankäytön kehittyessä asemaympäristöissä.

Suuntaa antava esimerkkikaavio



Millainen päätös tarvitaan?

- Jos kunnat haluavat edetä tunnin vuorovälin lähijunaliikenteen hankintaan, tarvitaan **periaatepäätös** Oululta, Kempeleeltä ja Limingalta. Päätöksen keskeisin sisältö:
 - Päätetään tavoitella tunnin vuorovälin lähijunaliikenteen järjestämistä Traficomin kanssa.
 - Sitoudutaan rahoittamaan lähijunaliikenteen järjestämistä esim. korkeintaan miljoonalla eurolla vuodessa per kunta.
 - Valtuutetaan esim. kaupunginhallitus ohjaamaan tarkempia neuvotteluja liikenteestä ja rahoitussopimuksesta Traficomin kanssa.
 - Päätetään tarvittavat toimet uusien seisakkeiden edistämiseksi: Oulussa ainakin Kaakkuri ja Limingassa Tupos & keskusta.
- Jos kunnat eivät halua edetä tunnin vuorovälin lähijunaliikenteeseen, tarvitaan linjauksia siitä, miten jatkossa edetään:
 - Ovatko kunnat halukkaita jatkamaan neuvotteluja Traficomin kanssa yksittäisten lisävuorojen järjestämiseksi ilman lisäkalustoa? Ovatko kunnat valmiita rahoittamaan lisävuoroja 0–0,5 M€/v per kunta? Jos kyllä, jatketaan suunnittelua ja tuodaan myöhemmin vuonna 2026 tarkempia päätöksentekovaihtoehtoja.



MUUTA TAUSTATIETOA

TAUSTA-AINEISTO

WSP Finland Oy | Maaliskuu 2026



Epävarmuuksia VR:n markkinaehtoiseen liikenteeseen liittyen

Mahdollisuudet:

- Jos Limingan seisake toteutetaan, on mahdollista, että VR lisää sen pysähdyspaikaksi niille junille, jotka jo nyt pysähtyvät Kempeleessä
- VR voi tulevaisuudessa hieman lisätä Kempeleessä ja mahdollisesti Limingassa pysähtyvien junien määrää – VR:n pääpaino on kuitenkin nopeiden junien lisäämisessä
- Jos Linnanmaalle/Teknologiakylään toteutetaan seisake, VR saattaa pidentää markkinaehtoisia juna hieman Oulun pohjoispuolelle
- Tiheän Oulu–Liminka-lähijunaliikenteen toteutuessa Limingan houkuttelevuus pysähdyspaikkana kasvaa

Uhat:

- VR voi koska vaan poistaa pysähdykset Kempeleessä, jos VR kokee sen liiketaloudellisesti kannattavaksi muutokseksi – konsultti on tunnistanut todennäköiseksi uhaksi, että VR pyrkii vähentämään pysähdyksiä pienemmillä paikkakunnilla
- Tiheän Oulu–Liminka-lähijunaliikenteen toteutuessa Kempeleen houkuttelevuus pysähdyspaikkana voi heikentyä, jos VR näkee, että samat matkustajat voi saada kyytiin myös Limingasta hyödyntäen lähijunaa syöttöyhteytenä

Miten muut kunnat tukevat junaliikennettä?

Kunta	Vaihe	Palvelutaso	Asukasluku	Nykyinen tuki
Tampere	Nykyliikenne	Vuorovälin täydentäminen tuntiin kahdella asemalla	260 000	0,3 M€/v netto
Nokia	Nykyliikenne	Vuorovälin täydentäminen tuntiin yhdellä asemalla	36 000	0,3 M€/v netto
Lempäälä	Nykyliikenne	Vuorovälin täydentäminen tuntiin yhdellä asemalla	25 000	0,1 M€/v netto
Akaa	Nykyliikenne	Vuorovälin täydentäminen tuntiin kahdella asemalla	16 000	0,2 M€/v netto
Siuntio	Nykyliikenne	Ruuhka-aikoina tunnin vuoroväli Helsinkiin	6 000	1,5 M€/v* netto
Kauniainen	Nykyliikenne	15 min vuorovälin lähijunaliikenne	10 000	1,9 M€/v* netto
Kerava	Nykyliikenne	10 min vuorovälin lähijunaliikenne + bussit	38 461	3,9 M€/v* netto

Kunta	Vaihe	Palvelutaso	Asukasluku	Päätetty tai harkittu tuki
Naantali	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	20 000	0,37 M€/v netto
Raisio	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	26 000	0,40 M€/v netto
Turku	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	206 000	0,75 M€/v netto
Aura	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	4 000	0,26 M€/v netto
Pöytyä	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	8 000	0,28 M€/v netto
Loimaa	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	15 000	0,34 M€/v netto
Humppila	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	2 000	0,25 M€/v netto
Urdala	Päätetty	Tunnin vuoroväli Naantali–Turku–Tampere	4 500	0,26 M€/v netto
Orivesi	Esitys	Tunnin vuoroväli Tampereelle	9 000	1,2 M€/v netto
Kangasala	Esitys	Tunnin vuoroväli Tampereelle	34 000	0,7 M€/v netto
Ylöjärvi	Esitys	Tunnin vuoroväli Tampereelle	34 000	1,2 M€/v netto

*HSL-kuntaosuus, sisältää myös muun joukkoliikenteen

Millaisia kustannusriskejä liittyy lähijunaliikenteen rahoittamiseen?

2030-luvun liikennöintikustannuksia ei tunneta vielä vuosiin, sillä ne ratkeavat vasta liikenteen kilpailutuksen yhteydessä vuonna 2029. 2030-luvulla toteutuvia lipputuloja on myös haastava ennakoida, eikä bussiliikenteen sopeutuspotentiaali ole tiedossa.

Taulukossa on kuvattu epävarmuuksien taustaa, mahdollisia vaikutuksia kustannuksiin sekä kuntien vaikutusmahdollisuuksia.

Kokonaisuudessaan kuntien kustannukset voivat olla merkittävästi suurempia tai pienempiä.

Konsultin näkemys on, että jos kunnat varautuvat 3,0 miljoonan euron vuosittaiseen nettorahoitusosuuteen (1,0 M€/v/kunta) ja muut joukkoliikennejärjestelyt junan ympärille tehdään fiksusti, tuen pitäisi riittää liikenteen rahoittamiseen. Asioiden sujussa hyvin rahoitusosuus voi olla merkittävästikin pienempi.

Riski	Epävarmuus	Vaikutus	Kuntien mahdollisuus vaikuttaa riskiin
Lipputulot	Lipputuloarvio perustuu toistaiseksi yksittäisten asiantuntijoiden arvioihin, vaikka taustalla onkin selvityksiä. Liikenne-ennusteilla voisi tuottaa järjestelmällisempiä arvioita, mutta niiden uskottavuus kokonaan uudelle liikenteelle on haastavaa todentaa.	Jos lipputuloja ei olisi lainkaan, kuntien kustannukset olisivat 20 % suurempia. Jos lipputulot ovat kaksinkertaisia toistaiseksi tehtyihin maltillisiin oletuksiin nähden, kuntien kustannukset olisivat 20 % pienempiä.	Pitkällä aikavälillä lisäämällä asutusta ja matkakohteita asemien lähellä. Lyhyellä aikavälillä kehittämällä busseja junan liityntäyhteyksinä ja kehittämällä liityntäpyöräilyä.
Bussiliikenteen sopeutus	Suunnitelmaa bussiliikenteen kehittämisestä lähijunatilanteessa ei ole laadittu	Jos bussiliikennettä ei vähennetä, kuntien kustannukset ovat 20 % suurempia. Jos bussiliikennettä sopeutetaan aggressiivisesti, kuntien kustannukset voivat olla 20 % pienempiä.	Kunnat päättävät bussiliikenteen palvelutason.
Liikennöinnin kustannustaso (sähkö, palkat, varaosat, huolto, jne.)	Käytettävissä olevat tiedot liikennöintikustannuksista ovat epätarkkoja, koska toteumatiedot ovat VR:n liikesalaisuuksia, eikä ne välttämättä kuvaisi edes hyvin 2030-luvun kilpailutettua liikennettä.	Vaikutus kuntien maksuosuuksiin voi olla esimerkiksi +/- 20 %	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia
Kilpailutus	Ei ole tiedossa, kuinka hyvän kilpailun Traficom onnistuu toteuttamaan raideliikenneoperaattorien välille	Vaikutus kuntien maksuosuuksiin voi olla esimerkiksi +/- 10 %	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia
Inflaatio	Esitetyt kustannusarviot ovat 2024 kustannustasossa. 2030-lukuun mennessä on hankintojen nimellishinta kasvaa yleisen inflaation mukaisesti.	2 % inflaatio nostaisi hankinnan nimellishintaa 2030-luvulle keskimäärin 26 %.	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia