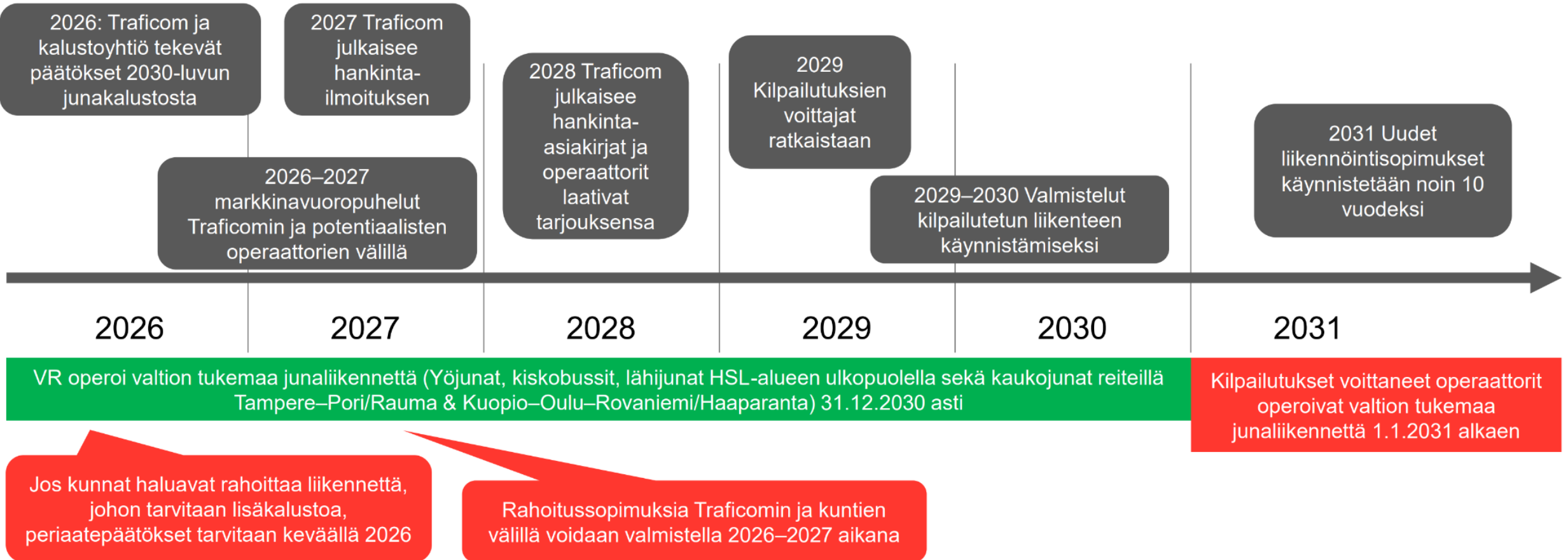


# Näkökulmia lähijunaliikennekysymykseen

*Tuomas Lohi*



# Miten Traficomin kilpailutus etenee?



# Miten Oulun seudun lähijunaliikenne toimisi?

Sm7-juna, joita tullaan käyttämään Pohjois-Suomessa

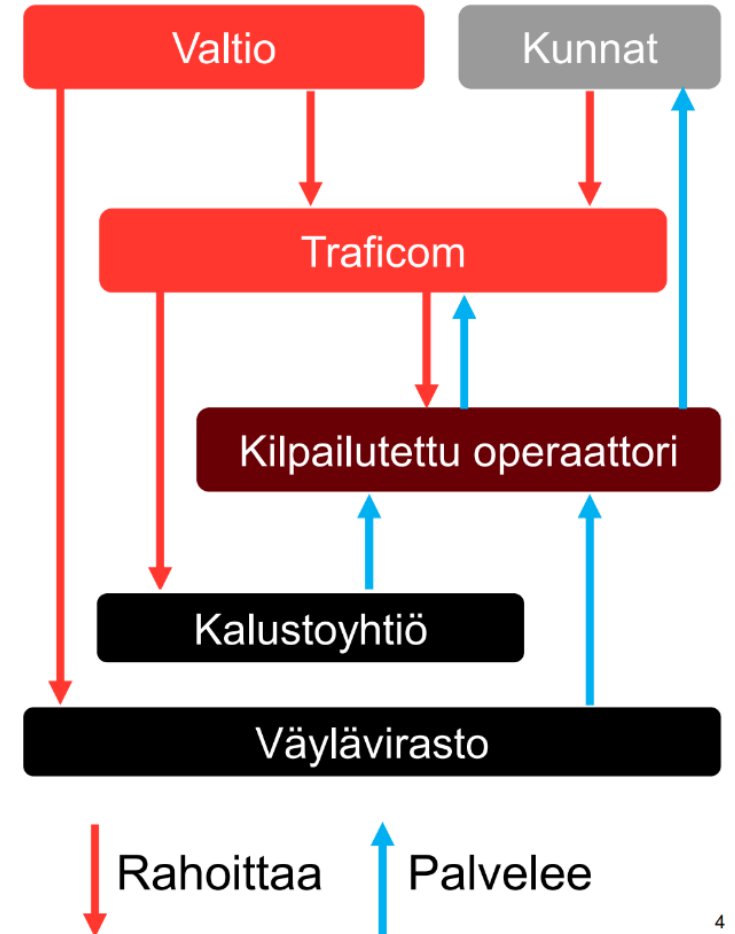
- **Kunnat** tekevät rahoitussopimuksen Traficomin kanssa – sovitaan rahoituksesta, junatarjonnasta ja lippuyhteistyöstä.
- **Traficom** sovittaa yhteen valtion ja kuntien päätökset junahankinnoista ja kilpailuttaa niiden liikennöinnin.
- **Kalustoyhtiö** hankkii ja omistaa Traficomin liikenteen edellyttämän kaluston (sekä valtion että kuntien rahoittaman)
- **Operaattori** ajaa kalustoyhtiön junilla Traficomin määrittämällä 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

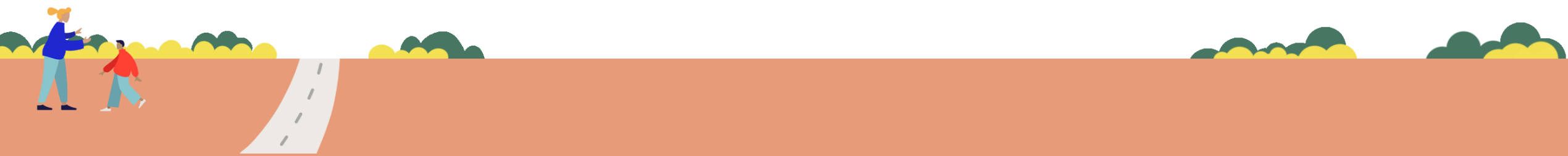
Päätöksenteko  
(rahoituspäätökset)

Tilaaaja  
(hankinta)

Operaattorit  
(liikennöinti)

Taustatoimijat  
(fasilitaattorit)



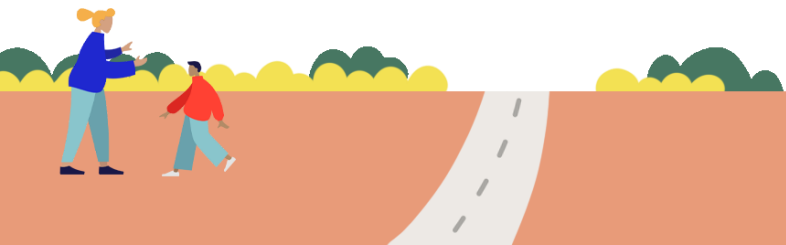


# Onko Oulun seutu mukana Traficomin kilpailutuksessa?

*Traficom haluaa huhtikuun aikana tiedon siitä, onko Oulun seutu hankkimassa lisäkalustoa vaativaa liikennettä (lähijunaliikenne), jotta tämä pystytään huomioimaan kilpailutuksessa. Oulun, Kempeleen ja Limingan on siis päätettävä, halutaanko kaksoisraideosuudella toteuttaa lähijunaliikennettä 2030-luvulla vai ei?*

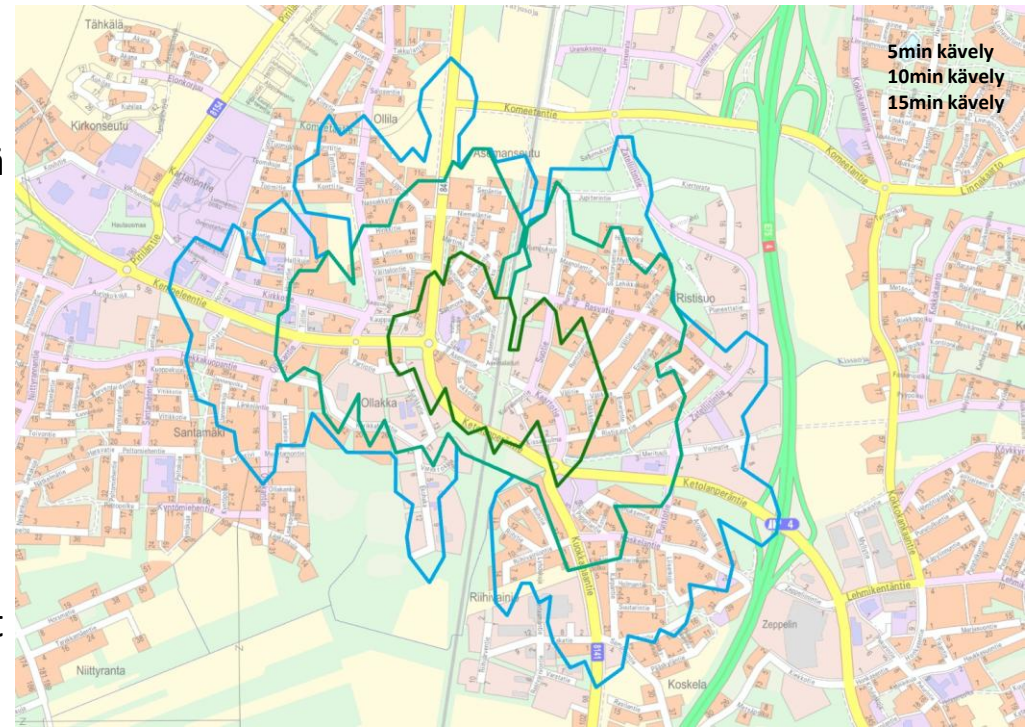
# Mikä tukisi lähijunaliikenteen käynnistämistä? 1/2

- Lähijunaliikenteen edistäminen on Kempele-sopimuksen linjan mukaista: 1) Arvot: rohkeus, 2) Tavoitteet: Maankäytön, rakentamisen ja liikenteen ratkaisut tukevat kestävästä kehityksestä → mittari: Lähijuna- ja raideliikennehankkeiden eteneminen
- Valtio uskoo raideliikenteeseen, ja sen potentiaalin myös Oulun seudulla, ja investoi kaksoisraiteeseen Liminka-Oulu 200 miljoonaa euroa (2026-2031). Kaksoisraide luo seudun kunnille mahdollisuuden käynnistää lähijunaliikenne alueella. Seudun kunnat ovat vuosikymmeniä lobanneet tätä mahdollisuutta valtion suuntaan. Valtio on tehnyt ratkaisut, nyt on seudun kuntien vuoro järjestää rataosuudelle liikenne.
- Lähijunaliikenne on merkittävä alueellinen strateginen linjapäätös, joka määrittelee vahvasti seudun liikenne- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tulevana vuosikymmeninä. Kempeleen kaavalliset valmiudet ja kehittämissiisiot tukevat junaliikenteen kehittämistä jo nyt (asemanseudun ympärillä olevat asuinalueet ja -kaavat, työpaikka-alueet (mm. Zatielliitti, Ollakan alue).
- Oulun seudun MAL-sopimuksessa (Maankäyttö, asuminen, liikenne) seudun kunnat ovat yhdessä valtion kanssa sitoutuneet kehittämään kestävien kulkutapojen osuutta liikenteestä ja edistämään mm. lähijunaliikenteen kehittämistä. Lähijunaliikenne tuo joukkoliikenteen kehittämiseen kokonaan uuden elementin Oulun seudulle nykytilanteeseen nähden.
- Lähijunaliikenne vaikuttaa positiivisesti Oulun seudun elinvoimaan, pitovoimaan ja vetovoimaan pitkässä juoksussa (vrt. Tampereen seutu). Ilman rohkeita ratkaisuja Oulun seudun kehitys jää muista seuduista jälkeen. Lähijunaliikenne on yks iso uusi mahdollisuus seudun kehittämiseksi. Onko meillä varaa jättää tämä kortti katsomatta? Konsultin arvion mukaan seuraavan kerran Pohjoisen Suomen junapäätöksiä tehdään 2040-luvulle tai myöhemmin.



## Mikä tukisi lähijunaliikenteen käynnistämistä? 2/2

- Lähijunaliikenne edistää asemanseutujen maankäytön kehittymistä ja kestävästä yhdyskuntarakentamista.
- Lähijunaliikenne voi osaltaan edistää investointien liikkeellelähtöä etenkin radanvarren yritys- ja asuinrakentamisessa, ja siten voi edistää myös maanarvon säilymistä tai nousua radan varressa ja asema-alueiden ympäristössä. Lähijunan mahdollisuuksia aletaan nähdä ja ajatella aktiivisesti vasta, kun liikenteen käynnistämisestä on tehty päätös ja se tulee varmuudella toteutumaan.
- Muualla Suomessa on havaittu, että tarjonta luo kysyntää. Kaikki Suomen kunnat, jotka ovat 2000-luvulla rahoittaneet lähijunaliikennettä, ovat lisänneet tai lisäämässä rahoitusta liikenteen laajentamiseksi.
- Lähijunaliikenne tuo uuden mahdollisuuden seudun työ- ja vapaa-ajanmatkaliikenteeseen ja edistää kestävästä liikkumisesta. Säännöllinen lähijunaliikenne voi vahvistaa myös Kempeleen keskusta-alueen vetovoimaa. Lähijunaliikenne parantaa Kempeleen saavutettavuutta ja helpottaa asukkaiden, vierailijoiden ja pendelöivien liikkumista.
- Sujuva ja mahdollisimman monipuolinen mahdollisuus liikkua on kilpailuetu, jota on vaikea jälkikäteen rakentaa. Kunta ja seutu, joka uskoo omaan tulevaisuuteensa, houkuttelee myös muita uskomaan siihen. On helppo laskea kustannukset, mutta vaikeampi on laskea, mitä maksaa jäädä jälkeen. Menestyvä kunta tai kaupunkiseutu ei synny itsestään, vaan se tehdään yksittäisillä päätöksillä, investoinneilla ja rohkeudella valita tulevaisuus silloinkin, kun se tuntuu kalliilta. Uskalluksen puute ja mahdollisuuksien laskeminen läpi sormien varmistaa vain sen, että kaikki uuden tuoma potentiaali ja lisäarvo jää saamatta.



# Mitä huolia / haasteita lähijunaliikenteen käynnistämiseen liittyy?

- Volyymit. Mistä volyymit lähijunaan, ketkä sitä käyttäisivät? Väestökehitys on hidastunut seudulla. Oulun seudun väestöpohja on verrokkiseutuja vähäisempi. Yhden junan kapasiteetti n. 350 istumapaikkaa, saman verran seisomapaikkoja. Täyttöaste jäänee väistämättä vähäiseksi.
- Junan saavutettavuus/käytettävyys. Juna on nopea, mutta jäykkä ja sidottu rataan. Miten liikennöinti junalle tapahtuu, ja junalta eteenpäin? Asuinalueet eivät tällä hetkellä tue taajaa ja päivittäistä lähijunaliikennettä. Bussilla pääsee lähelle palveluja ja päätepestettä. Kempeleessä joukkoliikenne toimii pääosin hyvin.
- Mihin junalla pääsee? On koko hankkeen kannalta kriittinen kysymys, millainen lähijunapysäkkiverkosto radan varteen syntyy, siis kuinka monen ihmisen ulottuvilla lähijuna realistisesti on päivittäisliikenteen näkökulmasta. Riittävän tiheä pysäkkiverkko luo mahdollisuuden mahdollisimman monelle hyödyntää realistisesti lähijunaa.
- Talous. Miten liikennöinnistä syntyvät kustannukset saadaan katettua? Kaksoisraiteen rakentamisen myötä Kempeleen osalta infrainvestoinnit tulevat isolta osin tosin joka tapauksessa tehtäväksi. Itse liikennöinnin taloudelliset riskit jäävät kokonaisuudessaan kunnille. Kustannukset jaetaan kuntien kesken tasan niin, että jokainen kunta osallistuu kustannuksiin 1/3 osuudella. Konsultin arvion mukaan kokonaisrahoitustarve on nettona ~2,5 M€/v tai alle. Yksityiskohdista riippuen kuntakohtainen osuus on 0,5–1,0 M€/v.
- Junaliikenne on kallista. Yhden junan liikennöinti on noin 10 kertaa kalliimpaa kuin yhden bussin liikennöinti → iso taloudellinen päätös. Junakalusto on kallista ja pitkäikäistä → hankittava julkisomistukseen, jos sen liikennöintiä haluaa kilpailuttaa. Operaattorimarkkina on jäykkä → yhteistyö valtion kanssa on ainoa tehokas tapa hankkia liikennettä, edes Turussa tai Tampereella ei uskota seudullisiin junaliikennehankintoihin
- Kempeleessä pysähtyvät jo kaukojunat. Liikenne Ouluun ja takaisin on kohtuullinen, tosin aikataulut sidoksissa kaukoliikenteeseen ja niiden mahdollisiin häiriöihin.



# Väestön painopisteet tulevaisuudessa

Asukkaat

	2021	Suunnite	Nykytila
Kävelyvyöhykkeellä	1600	3600	1850
Pyöräilyvyöhykkeellä	11600	13100	11650
Kävely- ja pyöräilyvyöhyke	13300	16700	13500

10 min  
kävelyvyöhyke

2500 m:n  
pyöräilyvyöhyke

## Väestön painopisteet esitetyn maankäytön mukaan.

Kempeleen keskustan kehitysnäkymät vahvistavat painopistettä lähellä asemaa. Uusien kasvualueiden kehitys pohjoisessa ja luoteessa laajentaa ja voimistaa keskustaa, vaikka niiden suora potentiaali asema-alueen kehittymiselle on matala.

## Keskeisimmät kehittämiskohteet rata-alueella



# KEMPELE

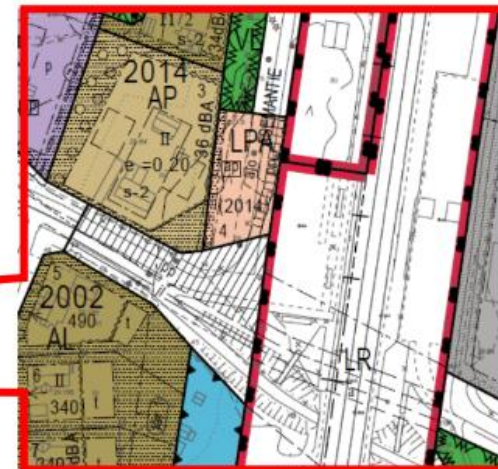
### Rumparipuiston AKK

- Paikallista merkitystä
- Korostuu Zateeliitin yritysalueen rakentuessa ja maankäytön tiivistyessä



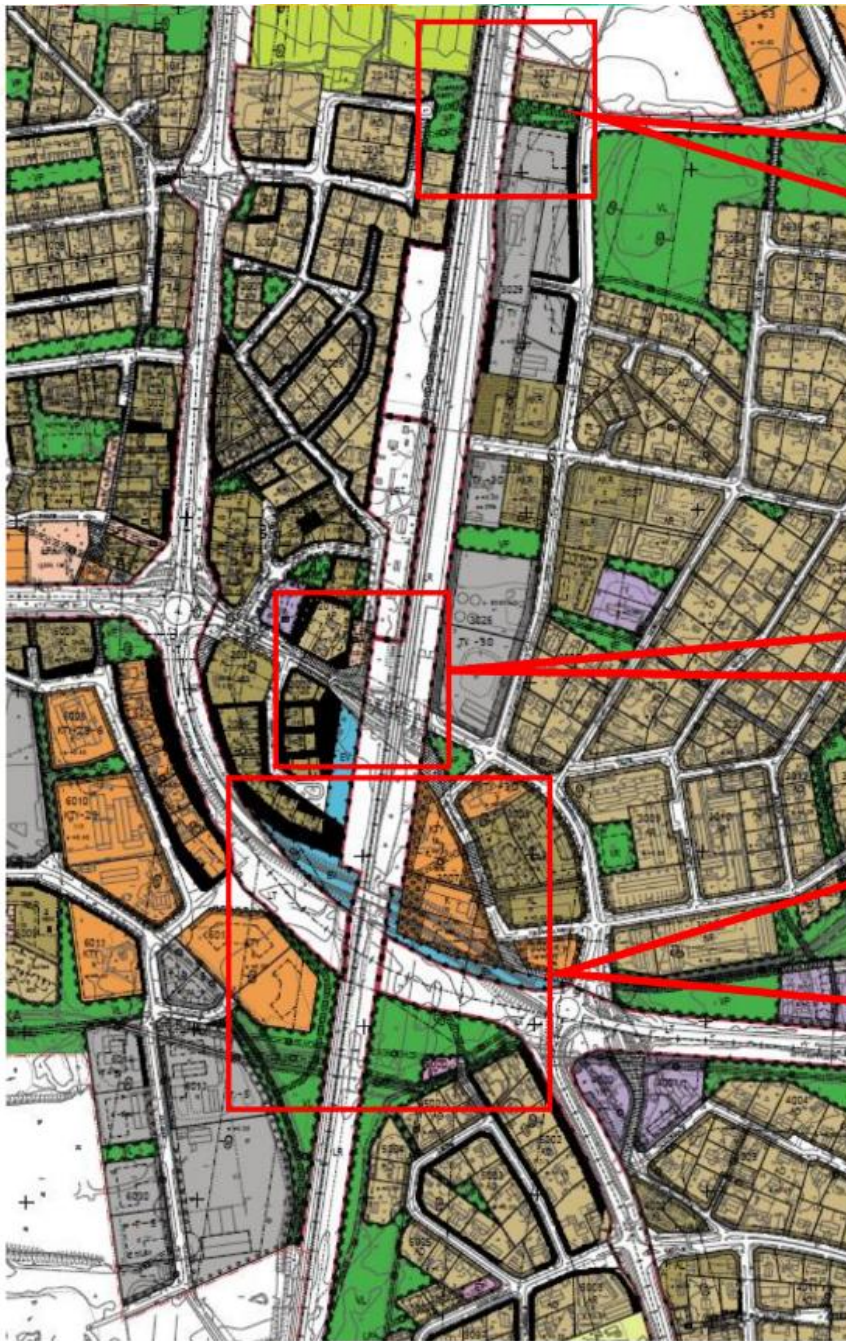
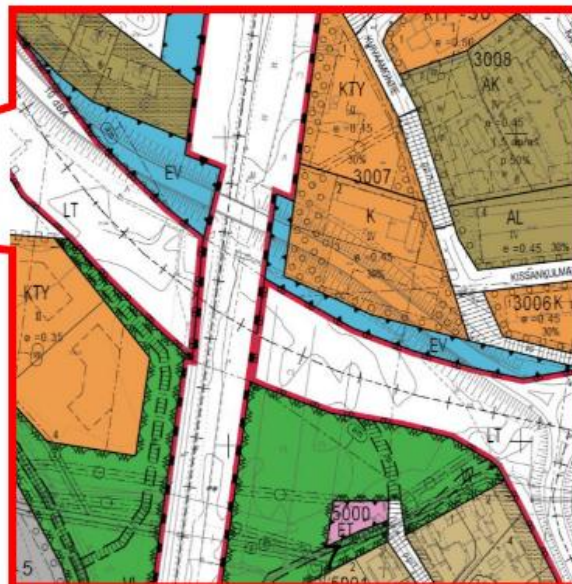
### Asemantien AKK ns. Aseman tunneli

- Keskustatoimintojen aluetta
- Liikenneselvitys 2021
- Joukkoliikenne
- Tuleva solmupiste (juna-bussi-baana)



### Ketolanperäntien AKK

- Ketolanperäntie Mt 846 on seututie
- Ketolanperäntien parantaminen, tiesuunnitelma 01/2022
- Lentokenttäyhteys
- Mt 816 Kempeleentien ts 12/2021



Luottamus

Yhteistyö



Usko tulevaisuuteen

