



Aika 20.04.2026, klo 17:00

Paikka Kempeletalo, valtuustosali

Käsiteltävät asiat

- § 19 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen**
- § 20 Pöytäkirjantarkastajien valitseminen**
- § 21 Osallistuminen lähijunaliikenteen käynnistämiseen ja rahoitukseen**
- § 22 Ilmoitusasiat**
- § 23 Valtuutettujen tekemät kysymykset**



Osallistujat

Jarmo Haapaniemi, puheenjohtaja
Laura Kantomaa, sihteeri
Kari Ahola
Keijo Alahuhtala
Asko Alasalmi
Meri Autio
Jouko Etelä
Tiina Gallén
Tarja Hackzell
Pia Hanski
Pirjo Heikkinen
Minna Huusari
Anne-Mari Jaara
Sari Janatuinen
Pasi Jarva
Anja Joensuu
Kaisu Juvani
Pasi Kallankari
Kauko Karhumaa
Mari Koivumaa
Pekka Kälkäjä
Laura Kämäräinen
Sanna Laine
Suvi Maijala
Janne Malkamäki
Tuukka Myllymäki
Johanna Ohukainen
Antti Ollikainen
Sini Pekkala
Sari Perälä
Teemu Pääkkö
Johanna Sankilampi
Minna Siira
Ahti Tahkola
Ilkka Tahkola
Valtter Tahkola
Simo Tolonen
Tommi Torvikoski
Mari Tulla
Tarmo Turunen
Armi Kallio, nuorisovaltuuston edustaja
Juho Leppänen, talousjohtaja
Tuomas Lohi, kunnanjohtaja
Miiia Marjanen, elinvoimajohtaja
Tuomo Perälä, tekninen johtaja
Sara Suvanto, nuorisovaltuuston edustaja
Jyri Ulvinen, sivistysjohtaja
Virpi Uutela, varhaiskasvatuksen johtaja



§ 19

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Kuntalain 94 §:n 4 momentin mukaan valtuuston kokouskutsu on lähetettävä vähintään neljä päivää ennen kokousta. Samassa ajassa on kokouksesta tiedotettava yleisessä tietoverkossa. Kokouskutsu voidaan lähettää sähköisesti, jos kunta huolehtii, että tähän tarvittavat tekniset välineet ja yhteydet ovat käytettävissä.

Hallintosäännön 21 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan kokouskutsu valtuuston kokoukseen on lähetettävä erikseen kullekin valtuutetulle sekä niille, joilla on kokouksessa läsnäolo- ja puheoikeus. Samassa ajassa on kokouksesta annettava yleisesti tieto julkisella kuulutuksella. Kokouskutsussa on ilmoittava kokouksen aika ja paikka sekä käsiteltävät asiat.

Kutsu valtuuston kokoukseen on julkaistu julkisena kuulutuksena torstaina 16. päivänä huhtikuuta 2026 sekä julkaistu samana päivänä sähköisessä kokouspalvelussa.

Valtuusto toteaa, onko kokous kokoonkutsutumistapaan ja jäsenmäärään nähden laillinen ja päätösvaltainen sekä hyväksyy kokoukselle esityslistan mukaisen asiain käsittelyjärjestyksen.



§ 20

Pöytäkirjantarkastajien valitseminen

Hallintosäännön 21 luvun 15 §:n 1 momentin mukaan kokouksesta laaditun pöytäkirjan tarkastaa vuorollaan aakkosjärjestyksessä kaksi valtuutettua kuitenkin siten, etteivät he ole samasta valtuustoryhmästä.

Valtuusto valitsee kaksi valtuutettua tarkastamaan tämän kokouksen pöytäkirjan.

Kokouksesta laadittu pöytäkirja siirretään nähtäville yleiseen tietoverkkoon kokousta seuraavana kolmantena arkipäivänä.

Pöytäkirja on tarkastettava viimeistään 22.4.2026. Tarkastettu pöytäkirja julkaistaan 23.4.2026 nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon <https://kempele.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Valtuusto>

Ehdotus

Pöytäkirjantarkastajiksi valitaan Anja Joensuu ja Pasi Kallankari.



Kunnanhallitus, § 134, 13.04.2026
Valtuusto, § 21, 20.04.2026

§ 21

Osallistuminen lähijunaliikenteen käynnistämiseen ja rahoitukseen

244Dno-2026-242

Kunnanhallitus, 13.04.2026, § 134

Valmistelijat / lisätiedot:

Laura Kantomaa, hallintojohtaja, laura.kantomaa@kempele.fi

Liitteet

- 1 Liite 1 Näkökulmia lähijunaliikennekysymykseen.pdf
- 2 Lähijunaliikenneaineisto 1
- 3 Lähijunaliikenneaineisto 2

Kempeleen henkilöliikenneasema on rakennettu ja avattu uudelleen junaliikenteelle vuonna 2016. Lisäksi valtio on päättänyt käynnistää Liminka-Kempele-Oulu - kaksoisraiteen rakentamisen, ja osoittanut siihen 200 miljoonaa euroa tuleville vuosille. Rakennustyöt ovat käynnistymässä, ja osana kaksoisraideinvestointia Kempeleen kohdalla toteutetaan mm. mittava Ketolanperätien ylikulkusillan purku- ja muutosinvestointi vuosien 2026-2027 aikana. Kaksoisraiteen toteuttaminen avaa mahdollisuuden lähijunaliikenteen käynnistämisen välillä Liminka-Kempele-Oulu.

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 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 lähijuna. 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 kulkeva 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.

Näkökulmia lähijunaliikenteeseen Kempeleen osalta on koottu liitteessä 1: "Näkökulmia lähijunaliikennekysymykseen". Näkökulmat tiivistetysti:

- Lähijunaliikenteen edistäminen on sekä strategisen Kempele-sopimuksen että kuntien ja valtion välisen Oulun seudun MAL-sopimuksen linjan mukaista. Lähijunaliikenteen käynnistämisen mahdollistaa käytännössä valtion jo päättämä investointi kaksoisraiteeseen välille Liminka-Kempele-Oulu (200 miljoonaa euroa, 2026-2031). Kyseessä on kauaskantoinen ja merkittävä kuntakohtainen ja alueellinen strateginen linjapäätös, joka määrittelee vahvasti seudun liikenne- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tulevina vuosikymmeninä. Lähijunaliikenteen arvioidaan lisäävän keskusta-alueiden houkuttelevuutta, edistää erityisesti asemanseutujen maankäytön kehittämistä, kestävää yhdyskuntarakentamista ja vahvistaa Oulun seudun elinvoimaa, pitovoimaa ja vetovoimaa. Se tuo myös uuden mahdollisuuden seudun työ- ja vapaa-ajanmatkaliikenteeseen ja edistää kestävästä liikkumisesta. Lähijunaliikenne



parantaa Kempeleen saavutettavuutta ja helpottaa asukkaiden, vierailijoiden ja pendelöivien liikkumista. Kempeleen kaavalliset valmiudet sekä keskustan ja asemanseudun kehittämissuunnitelmat tukevat junaliikenteen kehittämistä.

- Lähijunaliikenteen käynnistämiseen liittyy myös huolia ja haasteita. Esillä ovat olleet muun muassa kysymykset, riittävätkö matkustajavolyymit mielekkään lähijunaliikenteen järjestämiseen? Miten lähijunan saavutettavuus ja käytettävyys toimii? Juna on nopea, mutta jäykkä ja sidottu rataan. Miten liikennöinti junalle tapahtuu, ja junalta eteenpäin? Mistä ja mihin junalla pääsee, eli kuinka tiheä pysäkkiverkosto lähijunaliikenteelle rakentuu? Miten liikennöinnistä syntyvä uusi vuosittainen kustannustaakka saadaan katettua?

Kempeleessä lähijunaliikenteen käynnistämistä on käsitelty kunnanhallituksen, valtuustoryhmien puheenjohtajien ja johtavien viranhaltijoiden kokouksessa 9.3.2026, valtuustoseminaarissa 23.3.2026, seudun kuntien poliittisen johdon ja kuntajohtajien kokouksessa 25.3.2026 ja valtuuston ylimääräisessä iltakoulussa 7.4.2026.

Ehdotus

Esittelijä: Tuomas Lohi, kunnanjohtaja

Kunnanjohtaja:

Kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta päättää lähteä yhdessä Oulun kaupungin ja Limingan kunnan kanssa hankkimaan lähijunaliikennettä 2030-luvulle yhden junakaluston verran osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta. Kempeleen kunta sitoutuu rahoittamaan kolmasosan (1/3) kaikista lähijunaliikenteen operoinnin ja kaluston bruttokustannuksista. Kuntien rahoittaman junaliikenteen lipputulot vähennetään kustannuksista kokonaisuutena. Lisäksi Kempeleen kunta valtuuttaa osaltaan Oulun kaupunginhallituksen käymään tarkempia neuvotteluja Traficomien kanssa. Lisäksi Oulun seudun kunnat neuvottelevat seuraavalla MAL-sopimusneuvottelukierroksella suuremmasta joukkoliikennetuesta, joka huomioi lähijunaliikenteen.

Päätös

Kokouksessa täydennetty päätösesitys:

Kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta päättää lähteä yhdessä Oulun kaupungin ja Limingan kunnan kanssa hankkimaan lähijunaliikennettä 2030-luvulle yhden junakaluston verran osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta. Kempeleen kunta sitoutuu rahoittamaan kolmasosan (1/3) kaikista lähijunaliikenteen operoinnin ja kaluston bruttokustannuksista. Kuntien rahoittaman junaliikenteen lipputulot vähennetään kustannuksista kokonaisuutena. Lisäksi Kempeleen kunta valtuuttaa osaltaan Oulun kaupunginhallituksen käymään tarkempia neuvotteluja Traficomien kanssa. Lisäksi Oulun seudun kunnat neuvottelevat seuraavalla MAL-sopimusneuvottelukierroksella suuremmasta joukkoliikennetuesta, joka huomioi lähijunaliikenteen.

Keskustelun aikana tehdyt muutosesitykset:

Valtter Tahkola esitti, että kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta ei osallistu lähijunahankkeeseen. Pirjo Heikkinen ja Ilkka Tahkola kannattivat Valtter Tahkolan esitystä.

Koska asiassa tehtiin kannatettu muutosesitys, siirryttiin asiasta äänestämään.



Puheenjohtaja esitti, että äänestys toimitetaan avoimesti nimenhuutoäänestyksenä. Esitys hyväksyttiin. Äänestysjärjestyksenä puheenjohtaja esitti, että äänestys suoritetaan pohjaesityksen ja kannatetun muutosesityksen välillä. Äänestyksessä pohjaesityksen kannalla olevat äänestävät JAA ja Tahkolan esitystä puoltavat äänestävät EI. Tämä äänestysjärjestys hyväksyttiin.

Äänestyksen tulos:

JAA: Alahuhtala Keijo, Jarva Pasi, Ollikainen Antti, Pekkala Sini, Torvikoski Tommi

EI: Gallén Tiina, Heikkinen Pirjo, Joensuu Anja, Ohukainen Johanna, Tahkola Ilkka, Tahkola Valtter,

Äänestyksessä annettiin yhteensä 11 ääntä.

JAA 5 ääntä

EI 6 ääntä

TYHJÄ 0 ääntä

Äänestyksen perusteella hyväksytty päätösesitys on, että kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta ei osallistu lähijunahankkeeseen.

Valtuusto, 20.04.2026, § 21

Valmistelijat / lisätiedot:

Laura Kantomaa, hallintojohtaja, laura.kantomaa@kempele.fi

Liitteet

1 Lähijunaliikenneaineisto 2

2 Lähijunaliikenneaineisto 1

3 Liite 1 Näkökulmia lähijunaliikennekysymykseen.pdf

Kempeleen henkilöliikenneasema on rakennettu ja avattu uudelleen junaliikenteelle vuonna 2016. Lisäksi valtio on päättänyt käynnistää Liminka-Kempele-Oulu - kaksoisraiteen rakentamisen, ja osoittanut siihen 200 miljoonaa euroa tuleville vuosille. Rakennustyöt ovat käynnistymässä, ja osana kaksoisraideinvestointia Kempeleen kohdalla toteutetaan mm. mittava Ketolanperätien ylikulkusillan purku- ja muutosinvestointi vuosien 2026-2027 aikana. Kaksoisraiteen toteuttaminen avaa mahdollisuuden lähijunaliikenteen käynnistämisen välillä Liminka-Kempele-Oulu.

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 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 lähijuna. 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 kulkeva 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.



Näkökulmia lähijunaliikenteeseen Kempeleen osalta on koottu liitteessä 1: "Näkökulmia lähijunaliikennekysymykseen". Näkökulmat tiivistetysti:

- Lähijunaliikenteen edistäminen on sekä strategisen Kempele-sopimuksen että kuntien ja valtion välisen Oulun seudun MAL-sopimuksen linjan mukaista. Lähijunaliikenteen käynnistämisen mahdollistaa käytännössä valtion jo päättämä investointi kaksoisraiteeseen välille Liminka-Kempele-Oulu (200 miljoonaa euroa, 2026-2031). Kyseessä on kauaskantoinen ja merkittävä kuntakohtainen ja alueellinen strateginen linjapäätös, joka määrittelee vahvasti seudun liikenne- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tulevina vuosikymmeninä. Lähijunaliikenteen arvioidaan lisäävän keskusta-alueiden houkuttelevuutta, edistää erityisesti asemanseutujen maankäytön kehittämistä, kestävää yhdyskuntarakentamista ja vahvistaa Oulun seudun elinvoimaa, pitovoimaa ja vetovoimaa. Se tuo myös uuden mahdollisuuden seudun työ- ja vapaa-ajanmatkaliikenteeseen ja edistää kestävästä liikkumisesta. Lähijunaliikenne parantaa Kempeleen saavutettavuutta ja helpottaa asukkaiden, vierailijoiden ja pendelöivien liikkumista. Kempeleen kaavalliset valmiudet sekä keskustan ja asemanseudun kehittämissuunnitelmat tukevat junaliikenteen kehittämistä.
- Lähijunaliikenteen käynnistämiseen liittyy myös huolia ja haasteita. Esillä ovat olleet muun muassa kysymykset, riittävätkö matkustajavolyymit mielekkään lähijunaliikenteen järjestämiseen? Miten lähijunan saavutettavuus ja käytettävyys toimii? Juna on nopea, mutta jäykkä ja sidottu rataa. Miten liikennöinti junalle tapahtuu, ja junalta eteenpäin? Mistä ja mihin junalla pääsee, eli kuinka tiheä pysäkkiverkosto lähijunaliikenteelle rakentuu? Miten liikennöinnistä syntyvä uusi vuosittainen kustannustaakka saadaan katettua?

Kempeleessä lähijunaliikenteen käynnistämistä on käsitelty kunnanhallituksen, valtuustoryhmien puheenjohtajien ja johtavien viranhaltijoiden kokouksessa 9.3.2026, valtuustoseminaarissa 23.3.2026, seudun kuntien poliittisen johdon ja kuntajohtajien kokouksessa 25.3.2026 ja valtuuston ylimääräisessä iltakoulussa 7.4.2026.

Kunnanjohtaja:

Kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta päättää lähteä yhdessä Oulun kaupungin ja Limingan kunnan kanssa hankkimaan lähijunaliikennettä 2030-luvulle yhden junakaluston verran osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta. Kempeleen kunta sitoutuu rahoittamaan kolmasosan (1/3) kaikista lähijunaliikenteen operoinnin ja kaluston bruttokustannuksista. Kuntien rahoittaman junaliikenteen lipputulot vähennetään kustannuksista kokonaisuutena. Lisäksi Kempeleen kunta valtuuttaa osaltaan Oulun kaupungin hallituksen käymään tarkempia neuvotteluja Traficomien kanssa. Lisäksi Oulun seudun kunnat neuvottelevat seuraavalla MAL-sopimusneuvottelukierroksella suuremmasta joukkoliikennetuesta, joka huomioi lähijunaliikenteen.

Kokouksessa täydennetty päätösesitys:

Kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta päättää lähteä yhdessä Oulun kaupungin ja Limingan kunnan kanssa hankkimaan lähijunaliikennettä 2030-luvulle yhden junakaluston verran osana valtion ostoliikenteen kilpailutusta. Kempeleen kunta sitoutuu rahoittamaan kolmasosan (1/3) kaikista lähijunaliikenteen operoinnin ja kaluston bruttokustannuksista. Kuntien rahoittaman junaliikenteen lipputulot vähennetään kustannuksista kokonaisuutena. Lisäksi Kempeleen kunta valtuuttaa osaltaan Oulun kaupungin hallituksen käymään tarkempia neuvotteluja



Traficomien kanssa. Lisäksi Oulun seudun kunnat neuvottelevat seuraavalla MAL-sopimusneuvottelukierroksella suuremmasta joukkoliikennetuesta, joka huomioi lähijunaliikenteen.

Keskustelun aikana tehdyt muutosesitykset:

Valtter Tahkola esitti, että kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta ei osallistu lähijunahankkeeseen. Pirjo Heikkinen ja Ilkka Tahkola kannattivat Valtter Tahkolan esitystä.

Koska asiassa tehtiin kannatettu muutosesitys, siirryttiin asiasta äänestämään. Puheenjohtaja esitti, että äänestys toimitetaan avoimesti nimenhuutoäänestyksenä. Esitys hyväksyttiin. Äänestysjärjestyksenä puheenjohtaja esitti, että äänestys suoritetaan pohjaesityksen ja kannatetun muutosesityksen välillä. Äänestyksessä pohjaesityksen kannalla olevat äänestävät JAA ja Tahkolan esitystä puoltavat äänestävät EI. Tämä äänestysjärjestys hyväksyttiin.

Äänestyksen tulos:

JAA: Alahuhtala Keijo, Jarva Pasi, Ollikainen Antti, Pekkala Sini, Torvikoski Tommi
EI: Gallén Tiina, Heikkinen Pirjo, Joensuu Anja, Ohukainen Johanna, Tahkola Ilkka, Tahkola Valtter,

Äänestyksessä annettiin yhteensä 11 ääntä.

JAA 5 ääntä

EI 6 ääntä

TYHJÄ 0 ääntä

Äänestyksen perusteella hyväksytty päätösesitys on, että kunnanhallitus esittää valtuustolle, että Kempeleen kunta ei osallistu lähijunahankkeeseen.

Ehdotus

Esittelijä: Tuomas Lohi, kunnanjohtaja

Valtuusto päättää, että Kempeleen kunta ei osallistu lähijunahankkeeseen.

Tiedoksi

-



§ 22

Ilmoitusasiat

Valtuuston tietoon saatetaan seuraavat asiat:

1. Kunnanhallituksen päätös 31.3.2026 § 118: Nuorisovaltuuston aloite / Oppilaskuntien osallisuus koulujen päätöksenteossa
2. Kunnanhallituksen päätös 31.3.2026 § 119: Valtuustoaloite / Lasten ja nuorten harrastamisen tukeminen / Janatuinen ym.
3. Kunnanhallituksen päätös 13.4.2026 § 136: Valtuustoaloite / Vaihdevuosisoireiden tutkimus ja hoito - lisäyksesitys työterveyshuollon toimintasuunnitelmaan
4. Kunnanhallituksen päätös 13.4.2026 § 137: Valtuustoaloite / Kunnan digiriippuvuuden vähentäminen ja digitaalisen omavaraisuuden vahvistaminen



§ 23

Valtuutettujen tekemät kysymykset