



# OULUN SEUDUN LÄHIJUNALIIKENTEN VAIHTOEHDOT

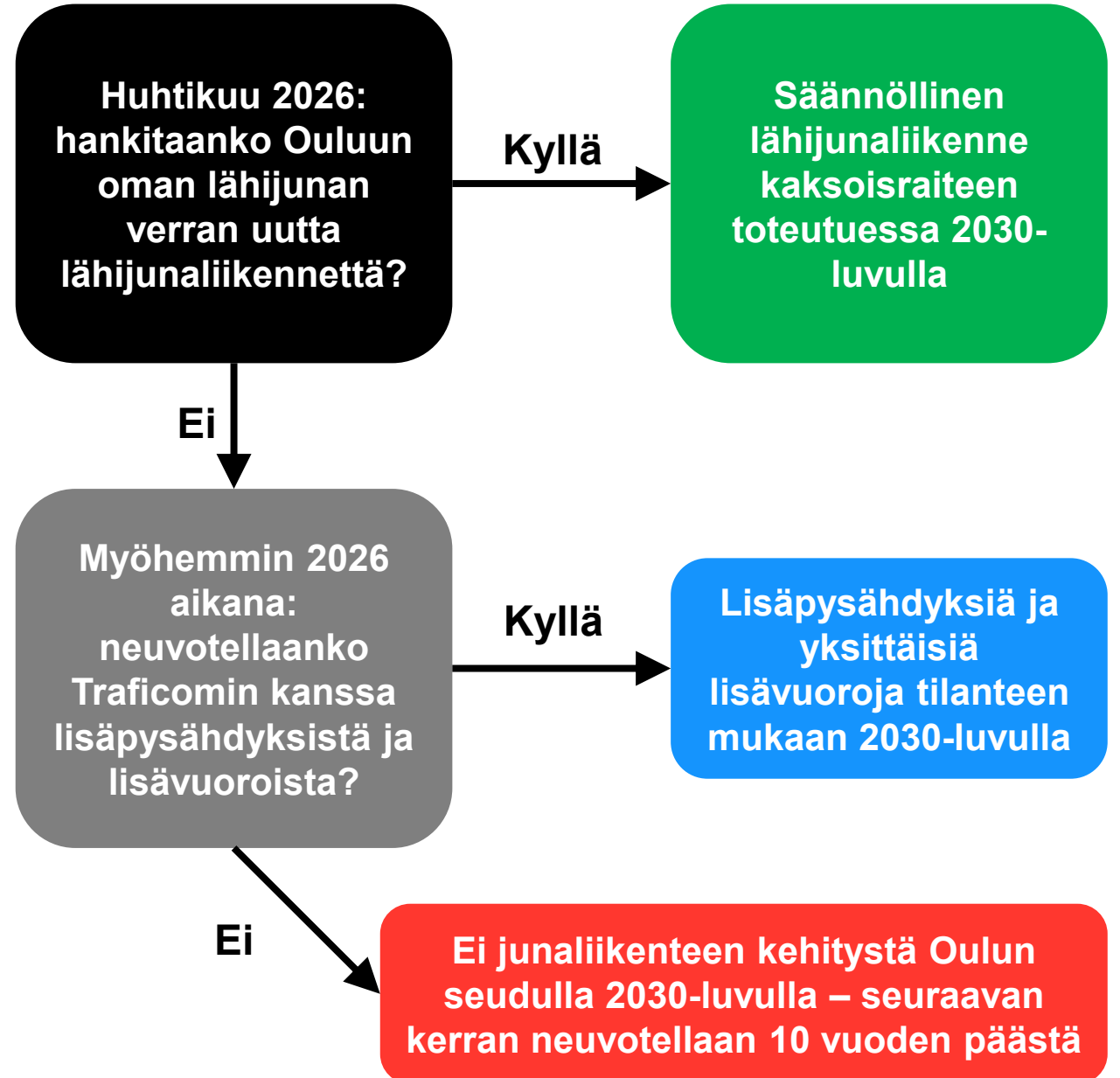
**ESITYSAINEISTO**

WSP Finland Oy | 9.3.2026



# Missä ollaan nyt?

- Traficom järjestää parhaillaan valtion junaliikennehankintojen kilpailutusta 2030-luvuksi
  - Kilpailutus koskee niitä reittejä, joita valtio tukee: esim. Kuopio–Oulu–Rovaniemi/Haaparanta & yöjunat
- Traficom haluaa huhtikuussa tiedon siitä, onko Oulun seutu hankkimassa lisäkalustoa vaativaa liikennettä, jotta tämä voidaan huomioida hankinnassa
  - Traficom päättää kesällä 2026 2030-luvun kalustosta
- Oulussa on pitkään selvitetty lähijunia, ja prosessi saavuttaa nyt huippunsa: päätettävä, halutaanko toteuttaa lähijunaliikennettä 2030-luvulla
  - Taustalla MAL tavoitteet junaliikenteen kehittämiseksi



# Miksi lähijunaliikenne? Miksi se on niin vaikeaa?

## Miksi lähijunia halutaan?

- Lähijunaliikenne edistää asemanseutujen maankäytön kehittymistä ja kestävästä yhdyskuntarakentamista.
- Aukkaiden, vierailijoiden ja pendelöivien liikkumisen helpottaminen – junat ovat mukavuudeltaan ja turvallisuudeltaan ylivoimainen matkustusmuoto
- Elinkeinoelämän tarpeet sujuvista liikenneyhteyksistä, jotta yritykset ja työntekijät voivat valita sijaintinsa vapaasti
- Kaikki Suomen kunnat, jotka ovat 2000-luvulla rahoittaneet lähijunaliikennettä, ovat lisänneet tai lisäämässä rahoitusta liikenteen laajentamiseksi

## Mikä tekee lähijunaliikenteen hankinnasta vaikeaa?

- ~~Ratainfra on kallista~~ → valtio rahoittaa kaksoisraiteen
- 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



# Miten Oulun seudun lähijunaliikenne toimisi?

Sm7-juna, joita tullaan käyttämään Pohjois-Suomessa

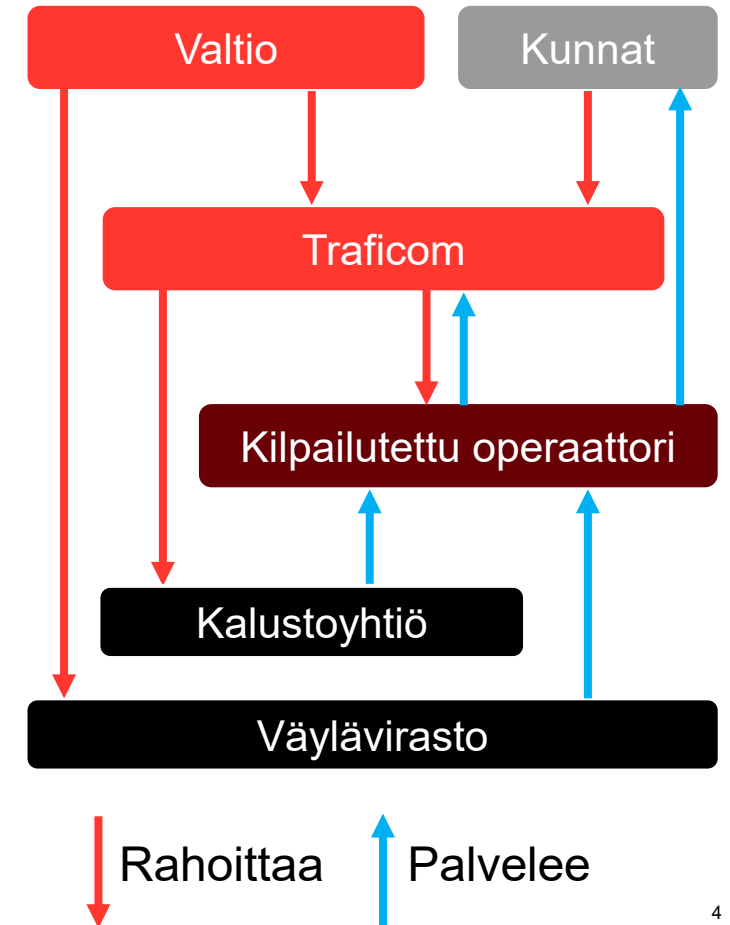
- **Kunnat** tekevät rahoitussopimuksen Traficomin kanssa – sovitaan rahoituksesta, junatarjonnasta ja lippuyhteistyöstä.
- **Traficom** sovittaa yhteen valtion ja kuntien päätökset junahankinnoista ja kilpailuttaa niiden liikennöinnin.
- **Kalustoyhtiö** hankkii ja omistaa Traficomin liikenteen edellyttämän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

Päätöksenteko  
(rahoituspäätökset)

Tilaaja  
(hankinta)

Operaattorit  
(liikennöinti)

Taustatoimijat  
(fasilitaattorit)



# 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 ostoliikennejunia, jos niin sovitaan.

## 2. Hankitaan yksittäisiä lisävuoroja

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

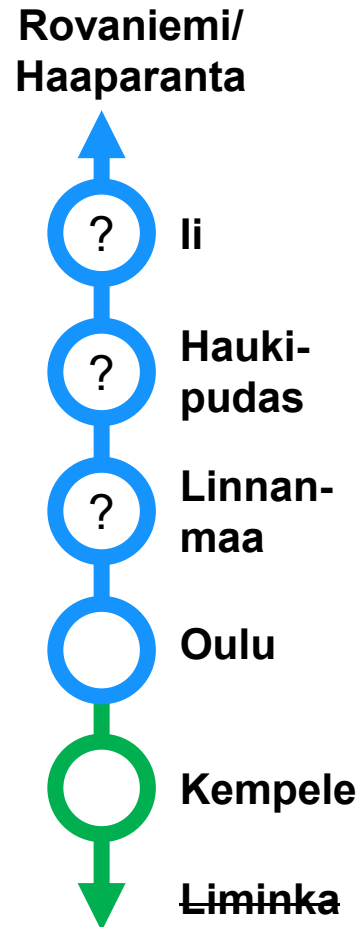
## 3. Hankitaan tunnin vuorovälin liikenne

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

	VE1 Lisäpysähdykset	VE2 Lisävuorot	VE3 Lisäjuna
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.
- Nykyisestä vuorotarjonnasta rakentuu harvaa liikennettä, joka soveltuu paremmin kaukojuna-liityntään kuin seudun sisäiseen matkustukseen.



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 Yksittäiset lisävuorot

- 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 lipputulojen 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*

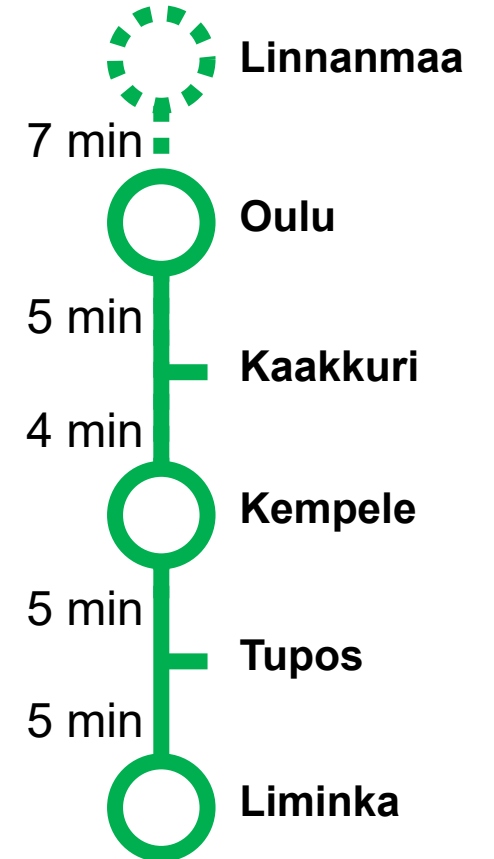
Oulu	Kempele	Liminka	Huomioita
05:21	05:30	?	Nykyinen VR:n juna*
~05:50	~06:00	~06:10	Mahdollinen lisävuoro
~08:00	~08:10	~08:20	Mahdollinen lisävuoro
~09:00	~09:10	~09:20	Mahdollinen lisävuoro
09:16	09:24	?	Nykyinen VR:n juna*
13:33	13:41	?	Nykyinen VR:n juna*
16:11	16:19	?	Nykyinen VR:n juna*
~16:55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

? = lisäpysähdykset VR:n päätettävissä

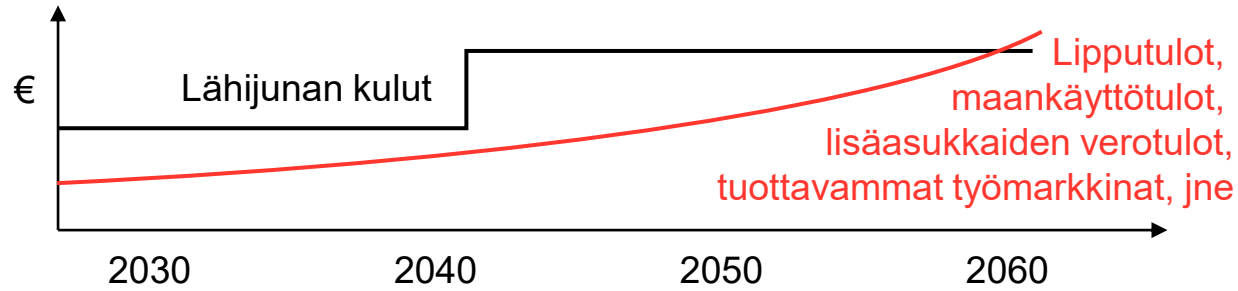
\* VR voi muuttaa nykyisiä pysähdyspaikkoja milloin vain

# VE3 Lisäjuna ja tunnin vuoroväli Liminkaan

- Jos kunnat sitoutuvat rahoittamaan yhden junayksikön hankinnan ja sen liikenteen (brutto 3,0–3,5 M€, netto alle 2,5 M€/v), Oulussa voidaan käynnistää ”kunnollinen” lähijunaliikenne.
- Säännöllinen lähijunaliikenne edellyttää kaksoisraidetta. Toisaalta ilman lähijunaliikennettä valtion rahoittama kaksoisraide jäisi lähes tyhjäkäytölle.
- Tarkastelu on rajattu Oulun ja Limingan välille, koska sen ehtii ajamaan edestakaisin yhdessä tunnissa. Jatkaminen Oulun pohjoispuolelle tunnin vuorovälillä edellyttäisi toista junayksikköä, mikä tuplaisi kustannukset. Oulun pohjoispuolelta myös puuttuu kaksoisraide.
- Jatkosuunnittelussa voidaan tarkentaa mahdollisuuksia jatkaa osaa vuoroista esim. Tuiraan tai Linnanmaalle hyödyntäen valtion junia (hetkellisesti kaksi junaa, onnistunee aamuisin).

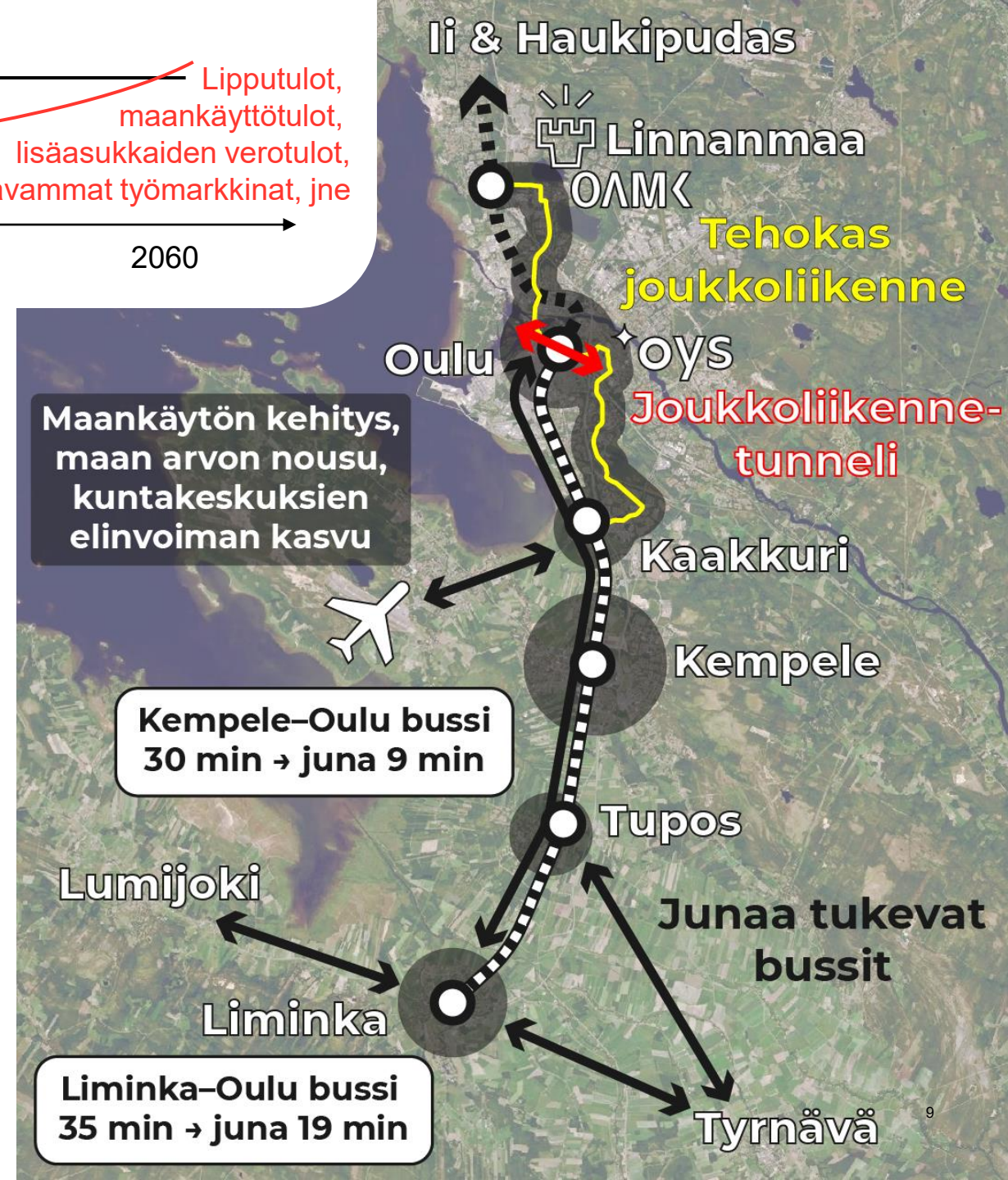


**Liminka–Oulu yht. 19 min**



# Lähijunan mahdollisuudet – iso kuva

- Oulun seutu ottaa ”seuraavan askeleen”
- Juna muodostaa selkärangan, jonka varteen voidaan ohjata kestävä yhdyskuntarakennetta ja houkutella asukkaita
- Joukkoliikenne nopeutuu, kilpailukyky vs. autot parantuu ja joukkoliikenteestä rakentuu helppokäyttöinen verkosto
- Pitkällä aikavälillä maksanee itsensä ja muodostuu itsestänselvyydeksi – esim. odotettavissa halu tihentää 30 min vuoroväliin ja jatkaa pohjoisemmaksi 2040-luvulla
- Vrt. jos lähijunaa ei hankittaisi – mikään ei muutu
  - Kaupunkirakenteen ohjaus? Joukkoliikenteen kehitys? Kaksoisraiteen ja seisakesuunnitelmien hyödyntäminen?



# Keskusteltavaksi: käynnistetäänkö säännöllinen lähijunaliikenne 2030-luvulla?

- **Jos halutaan tunnin vuoroväli**, tarvitaan periaatepäätös huhtikuussa 2026 Oululta, Kempeleeltä ja Limingalta.
- Kokonaisrahoitustarve on nettona ~2,5 M€/v tai alle. Yksityiskohdista riippuen kuntakohtainen osuus on 0,5–1,0 M€/v.
- Jatkosuunnittelussa voidaan tarkentaa lipputuloarviota, bussiliikenteen sopeuttamista, junaliikenteen vuoromäärää ja jatkoja Linnanmaalle, liikenteen aloitusvuotta jne.
- **Jos ei haluta tunnin vuoroväliä**, kevään aikana voidaan tarkentaa vaikutusarvioita yksittäisistä lisävuoroista – aikataulut, kustannukset, lipputuloarviot, jne.
- Rahoitustarve riippuu vuoromäärästä, mutta suuruusluokka on 0–0,5 M€/v/kunta
- Myöhemmin 2026 aikana voidaan päättää, edetäänkö lisävuorojen hankintaan vai ei.

Suomen kunnista Siuntio käyttää suhteessa eniten rahaa junaliikenteeseen: HSL-kuntaosuus on 1,5 M/€ per 6 000 asukasta. HSL:n junaliikenteen bruttokustannus on ~100 M€/v.

9 000 asukkaan Orivesi on päättämässä 1,2 M€/v rahoituksesta tunnin vuorovälin liikenteeseen. Tampereen seutu rahoittaa junia 2020-luvulla nettona 1 M€/v, tulevaisuudessa enemmän.