

NYSSE

Raidereformi ja Tampereen seudun lähijunaliikenteen suunnittelu 2030-luvulle

Tampereen kaupunginhallitus 08.12.2025



Raidereformi Mistä kyse?

- Jatkossa valtion ostama henkilöjunaliikenne on kilpailutettava. **EU asetus** (1370/2007) edellyttää, että **valtion ostama henkilöjunaliikenne tulee pääsääntöisesti kilpailuttaa** nykyisen sopimuksen päättyessä vuoden 2030 lopussa.
 - Valtio on tähän asti neuvotellut ostoliikenteen palveluista suoraan VR:n kanssa ja VR on vastannut palveluista kokonaisvaltaisesti, aina kaluston huollosta lipunmyyntiin asti.
- **Raidereformi** on **Orpon hallitusohjelman** keskeisiä uudistuksia. **Raidereformin valmistelua ohjaa valtioneuvosto eli hallitus.**
 - Kilpailutusta varten osa VR:n omistamista junista eriytetään **uuteen kalustoyhtiöön**, jotta kilpailuttamiselle on edellytykset. Uusi kalustoyhtiö on jo perustettu.

28.11.2025

Arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen

Kilpailutuksen valmistelu ja palveluiden kilpailuttaminen vie useita vuosia aikaa

**Henkilöjuna-
liikenteen
palvelut**

Markkinaehtoinen liikenne

Nykyinen valtion ostoliikenteen sopimuskausi päättyy 2030

Valmistautuminen kilpailutuksiin

2023-



Analyysi ja
suunnittelu

2024–2025



Valmiuksien
luominen

2026–2028



Kilpailutukset

2029–2030



Siirtymäkausi

2031-



Käynnistäminen
ja seuranta

8-10 vuoden sopimuksia

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

Raidereformi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- **Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta TALPO päätti 16.6.2025**, että valtio jatkaa julkisesti kustannetun henkilöjunaliikenteen eli ostoliikenteen kilpailutuksen valmistelua.
- Ministerivaliokunta linjasi, että 2030-luvulla alkava henkilöjunaliikenteen **ostoliikennekokonaisuus on yhtä laaja kuin tällä hetkellä**. Tavoitteena on, että tulevaisuudessa junalla voi matkustaa yhtä laajasti kuin nytkin.
- Nykyinen **ostoliikennesopimus VR:n kanssa päättyy vuoden 2030 lopussa**. Uusi sopimuskausi on määrä aloittaa 1.1.2031. Sopimus kestäisi väh. **10 vuotta** eli koko 2030-luvun ainakin vuoteen **2041 asti**.

Osana ostoliikenteen kilpailutusta on mahdollista hankkia myös uutta lähijunaliikennettä. Esimerkiksi kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla olisi mahdollisuus hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat. **Kuntien tulee tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä.**

Tampereen kaupunkiseudun kannalta on huomioitava, että valtio kustantaa 2030-luvulla sen lähijunaliikenteen, jonka nykyisinkin kustantaa eli **osan R- ja M-junaliikenteestä** (ks. Seur. sivu). Lähtökohtaisesti kaikki lisäliikenne eli tarjonnan laajentaminen viikonlopuille, nykyisten vuorovälien tihentäminen tai uusien reittien avaaminen olisi siis kuntien maksettava.

HENKILÖJUNALIIKENTEN NYKYTILA (VEO) TAMPEREEN SEUDULLA

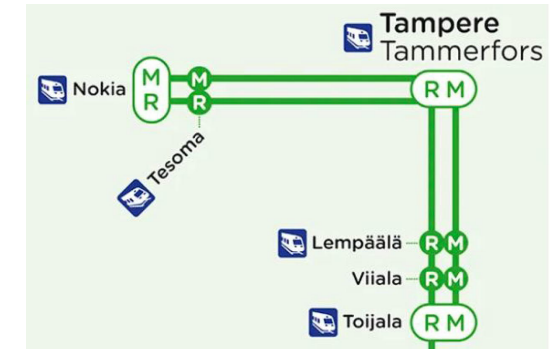
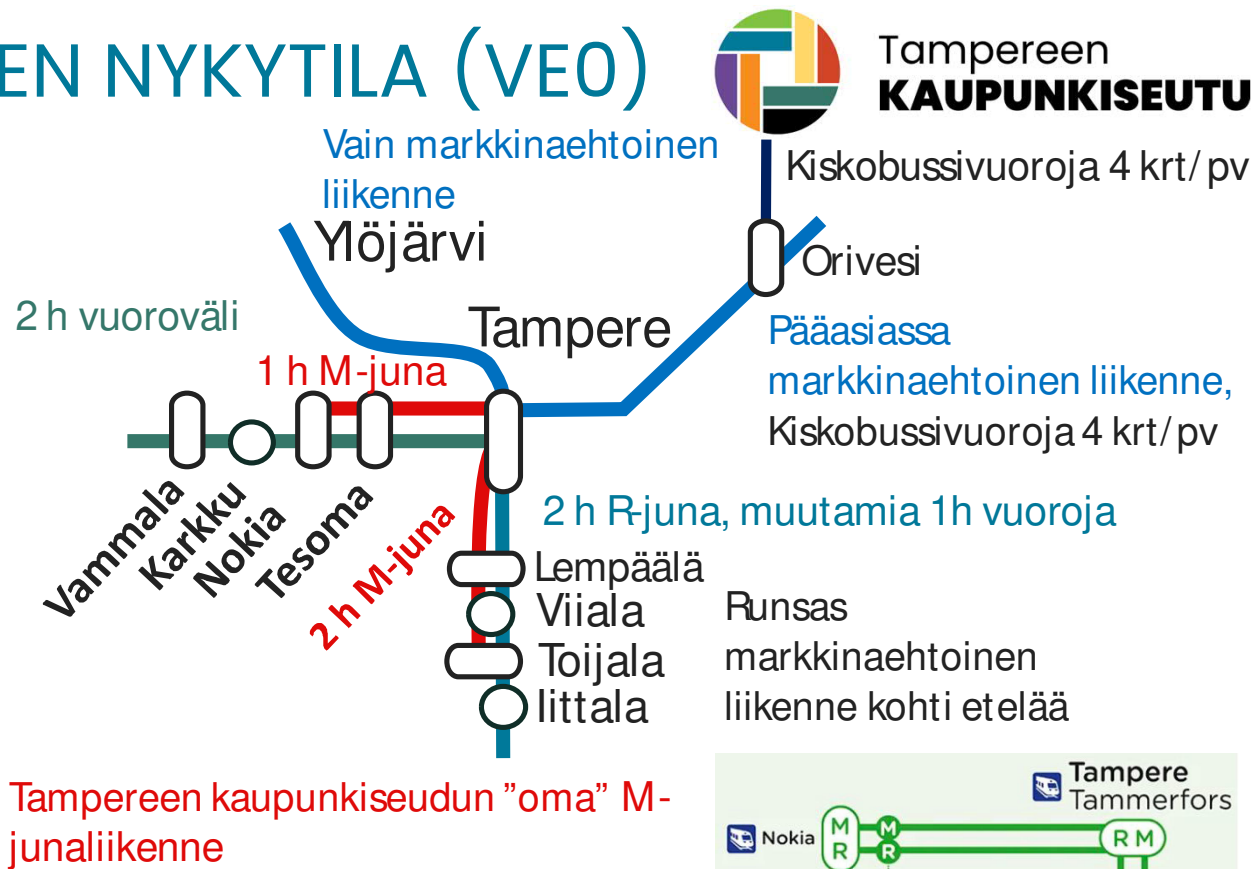
Nykyinen junaliikenne Tampereen kaupunkiseudulla muodostuu **ostoliikenteen ja markkinaehtoisen** liikenteen yhdistelmästä.

Nokian suunnan vuorotarjonta muodostuu Porin IC-junaliikenteestä (2 h), M-junaliikenteestä (1 h), ja kahdesta R-junan vuoroparista. Vuoroväli 0,5–1 h näiden yhdistelmänä, joka on maksimi, jonka nykyinen ratainfra mahdollistaa.

Etelän suunnan vuorotarjonta muodostuu runsaasta markkinaehtoisesta liikenteestä ja R- ja M-junien yhdistelmästä, jolloin vuoroväli on ostoliikenteellä 1 h, ja markkinaehtoisella liikenteellä 1–2 h, josta yhdistelmänä saadaan **0,5–1 h vuoroväli**.

Ylöjärven suuntaan vain markkinaehtoista liikennettä.

Nykyisin Nokia, Tampere, Lempäälä ja Akaa kustantavat yhteensä 1,2 M € vuodessa M-junaliikenteen lisävuoroista.



Kuva 1. Lähijunaliikenne Tampereen kaupunkiseudulla vuonna 2025.

Uusien MAL5-seisakkeiden käyttöönotto

Uusien seisakkeiden käyttöönoton osalta voidaan tehdä seuraavat johtopäätökset:

- Epilän ja Sääksjärven seisakkeet on otettavissa käyttöön nykyiselle lähijunaliikenteelle ja niiden toteuttamista on hyvä edistää
- Harjuniityn seisakkeelle ei voi toteuttaa tiheää lähijunaliikennettä ennen lisäraideinvestointeja
- Ylöjärven, Messukylän ja Ruutanan seisakkeita ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa nykyliikenteelle, eli niiden toteuttaminen vaatii uutta lähijunalinjaa. Toisaalta jos Orivedelle ja Ylöjärvelle löytyy valmius lähijunaliikenteen käynnistämiseen, kaikki seisakkeet on syytä toteuttaa.

28.11.2025

Seisake	Käyttöönottomahdollisuus nykyisille ostoliikennejunille	Käyttöönottomahdollisuus kaukojunille	Käyttöönoton edellytykset
Sääksjärvi	Voidaan ottaa käyttöön kaikille nykyisille R- ja M-junille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, jos operaattori näkee pysähdysten kannattavaksi	-
Epilä	Voidaan ottaa käyttöön kaikille nykyisille M-lähijunille Ei tarkoituksenmukaista lisätä Porin ja Rauman junille	Rataosalla ei markkinaehtoista kaukoliikennettä	-
Harjuniitty	Mahdollista lisätä Porin ja Rauman junien pysähdyspaikaksi Ei mahdu nykyisiin M-junien kierrosaikoihin	Rataosalla ei markkinaehtoista kaukoliikennettä	Kaksoisraide Lielahdesta vähintään Tesomalle M-junaliikenteen lisävuorotarjonnan
Ylöjärvi	Rataosalla ei nykyisin ostoliikennettä	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, jos operaattori näkee pysähdysten kannattavaksi	Vaatii uutta lähijunalinjaa
Messukylä	Voidaan ottaa käyttöön kiskobusseille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, jos operaattori näkee pysähdysten kannattavaksi	Vaatii uutta lähijunalinjaa
Ruutana	Voidaan ottaa käyttöön kiskobusseille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, jos operaattori näkee pysähdysten kannattavaksi	Vaatii uutta lähijunalinjaa

Tunnistettut lisäliikennevaihtoehdot



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaihtoehtojen pohjalla on nykyinen ostoliikenne, johon on lisätty tarjontaa eri tavoin Ylöjärven, Oriveden ja Toijalan ratasuunnille nykyinfran mahdollistamissa rajoissa. Tarkasteluun ei ole otettu vaihtoehtoja, joiden kalustokierrot eivät ole tehokkaita tai vuoroväleistä muodostuu liian epätasaisia.

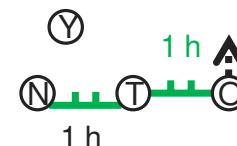
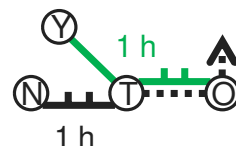
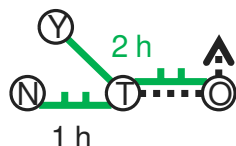
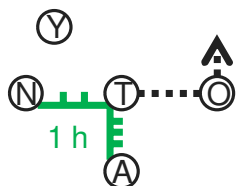
Lisäksi työssä on tunnistettu mahdolliseksi uudistaa liikennettä siten, että nykyinen Toijala–Nokia-liikenne käännettäisiin Toijala–Ylöjärvi-liikenteeksi ja vastaavasti Oriveden ja Nokian välille toteutettaisiin uusi heilurilinja. Tämä on kuitenkin suljettu pois tarkasteluvaihtoehdoista.

Vaihtoehto	Lisäliikenteen kuvaus
VE0+	Nykyiset liikennehankinnat laajennettuna viikonlopuille.
VE1A	Uusi linja Ylöjärvi–Orivesi 2 h vuorovälillä 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Tampere–Nokia
VE1B	Uusi linja Ylöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä
VE2	Porin junien jatkaminen Orivedelle Tampere–Orivesi 1 h vuoroväli 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Tampere–Nokia
VE3	Turun suunnan lähijunaliikenne 1 h vuorovälillä

Tunnistettut lisäliikennevaihtoehdot



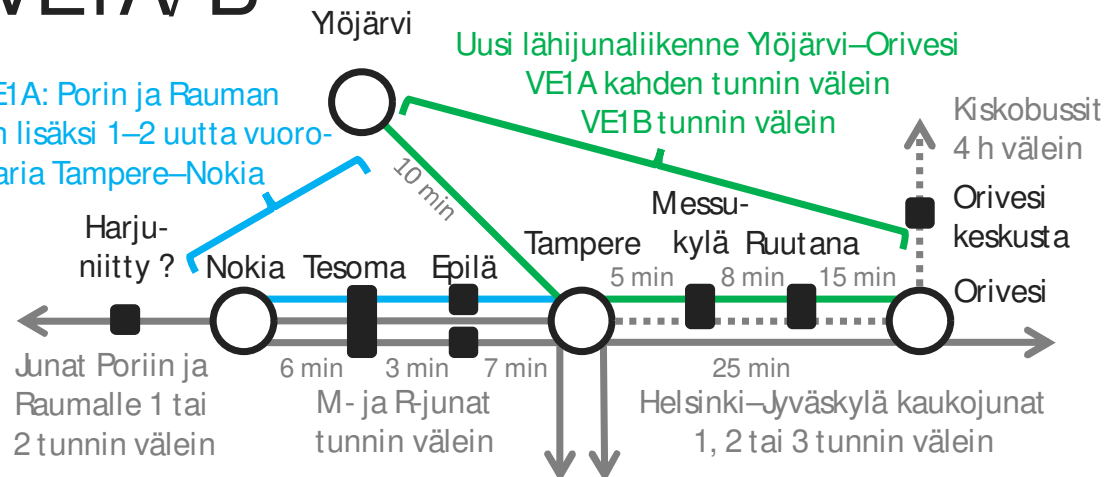
Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Vaihtoehto	VE0+	VE1A	VE1B	VE2	VE3
Kuvaus	Nykyiset M-junaliikennehankinnat laajennettuna viikonlopuille	Uusi linja Yöjärvi–Orivesi 2 h vuorovälillä + 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Nokialle	Uusi linja Yöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä (vuorotarjonta vajaampi aamuisin)	Tampere–Orivesi 1 h vuoroväli Porin junien jatkoilla + 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Nokialle	Turun suunnan lähijunaliikenne 1 h vuorovälillä
Yhdistettävyyys	Yhdistettävissä kaikkiin	Yhdistettävissä VE0+ ja VE3 kanssa			Yhdistettävissä kaikkiin
Poissulkevuus	Ei poissulje muita	Valittava yksi vaihtoehdosta VE1A, VE1B ja VE2			Ei poissulje muita
Lisäkalusto	Ei lisäkalustotarvetta	Ei lisäkalustotarvetta, jos hyödynnetään Porin junia aamuruuhkan jälkeen			3-4 Sm7-junaa
Jatkotoimenpiteet			Linjan toimivuus varmistettava		Sidoksissa Varsinais-Suomen päätöksiin
Nokian tarjonta	27 vuoroparia	28-29 vuoroparia	27 vuoroparia	28-29 vuoroparia	Ei vaikutusta
Yöjärven tarjonta	Ei lähijunia	8 lähijunavuoroparia	12 lähijunavuoroparia	Ei lähijunia	Ei vaikutusta
Oriveden suunnan tarjonta	Ei lähijunia Kiskobussit+kaukojunat	8 lähijunavuoroparia Kiskobussit+kaukojunat	14 lähijunavuoroparia Kiskobussit+kaukojunat	17 lähijunavuoroparia kaukojunat	Ei vaikutusta
Toijalan suunnan tarjonta	19 lähijunavuoroparia Kaukojunat	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	34 lähijunavuoroparia Kaukojunat

VE1 A/ B

VE1A: Porin ja Rauman junien lisäksi 1–2 uutta vuoroparia Tampere–Nokia



VE2

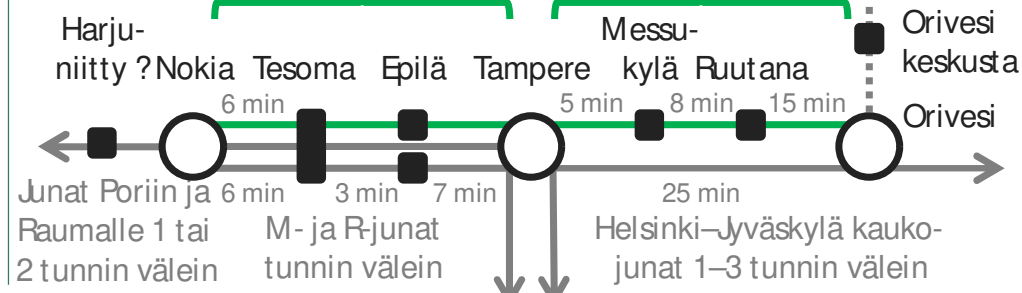


Tampereen
KAUPUNKISEUTU

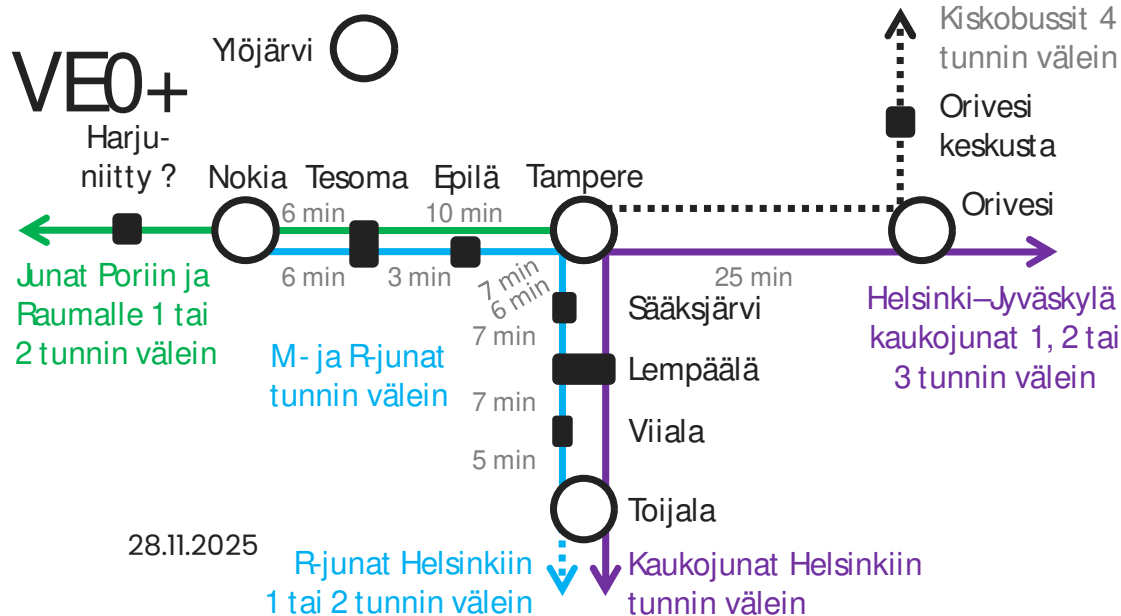
Porin ja Rauman junien lisäksi 1–2 uutta vuoroparia Tampere–Nokia

Uusi lähijunaliikenne Tampere–Orivesi tunnin välein

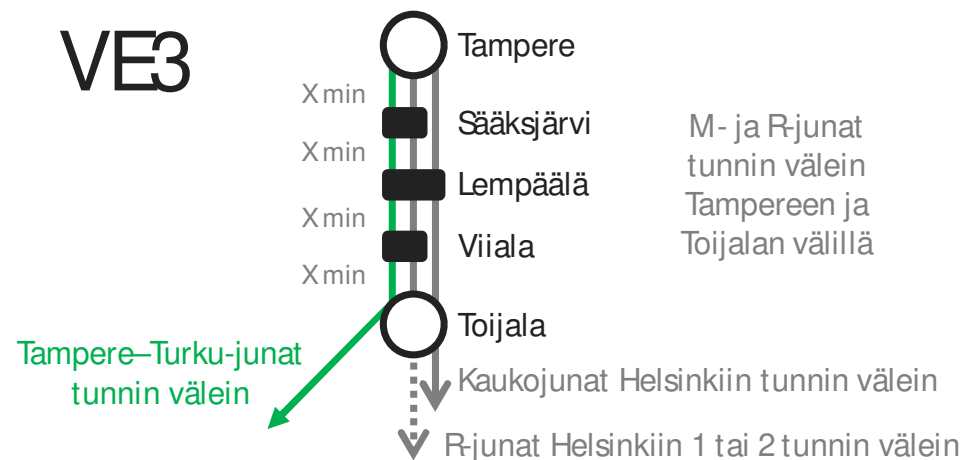
Kiskobussit 4 h välein



VE0+



VE3



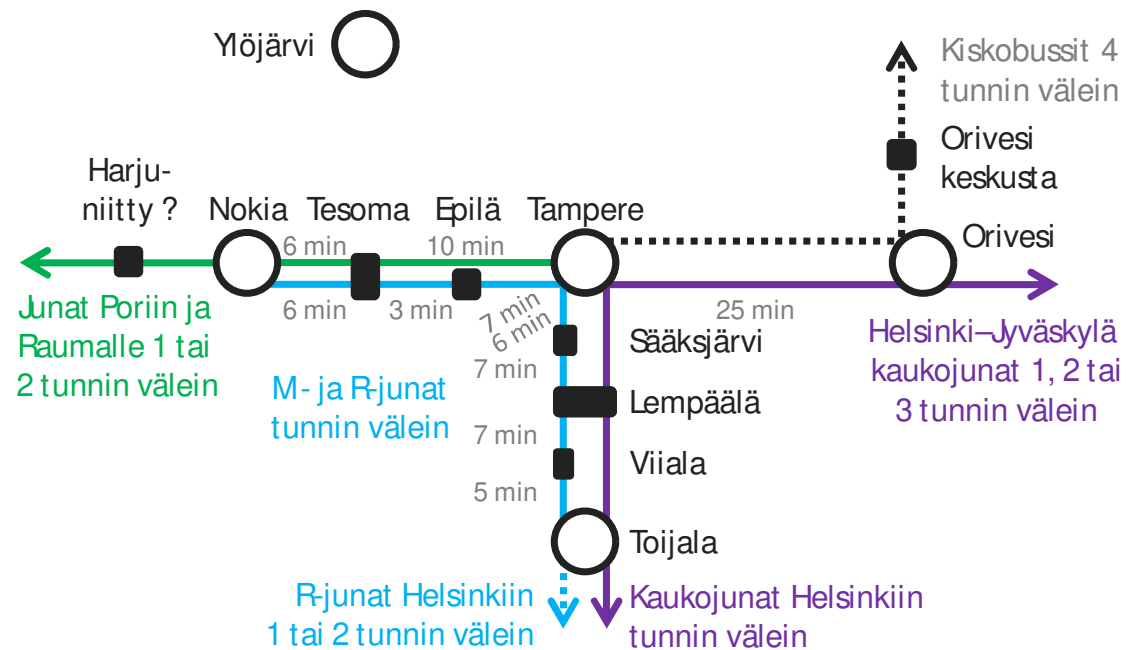
VE0+ Nykytarjonta 2030-luvulla

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja ja:

- **Laajennetaan M-junaliikenne viikonlopuille**
- **Epilän ja Sääksjärven seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty**

Jos markkinaehtoisessa liikenteessä ei tapahdu muutoksia, arkipäivien vuorotarjonta säilyy nykyisellä tasolla.

Messukylän ja Ruutanan seisakkeita ei oteta käyttöön, koska kaukojunat eivät pysähtyisi niillä ja kiskobussien vuorotarjonta ei perustele seisakkeiden toteuttamista.



VE1A Ylöjärvi–Orivesi

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Ylöjärven ja Oriveden välille kahden tunnin vuorovälillä.**
- **Tihennetään iltaruuhkan liikennettä Tampere–Nokia 1–2 uudella vuorolla.**

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan toteutetaan, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- **Porin liikenteessä käytettäviä yksiköitä liikennöidään aamun jälkeen Ylöjärvi–Orivesi sekä Tampere–Nokia.**

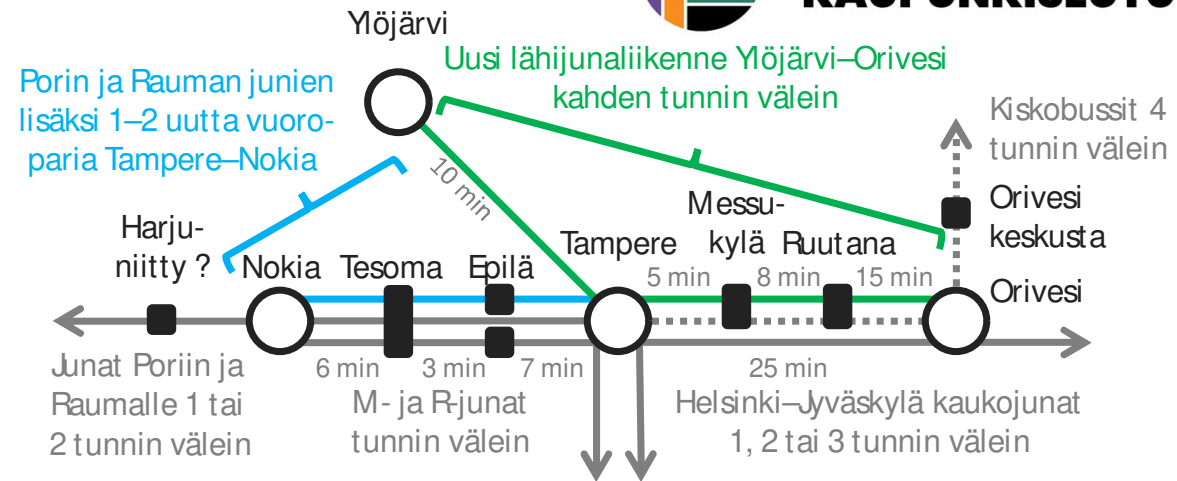
Uuden liikenteen kalustokierrot ovat yhdistettävissä Porin junien kalustokiertoon, jolloin säästetään kalustohankinnoilta. Tämä tosin johtaa harvempaan ja epäsäännölliseen vuorotarjontaan aamuisin.

Ylöjärven suunnasta on 5–10 min vaihto Toijalan suunnan M-juniin (mutta ei Toijalasta Ylöjärven suuntaan!) ja 30–40 min vaihtoaika kaukojuniin.

28.11.2025



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Vertailu nykyiseen	VE0+	VE1A
Ylöjärvi–Tampere tarjonta	-	8 vuoroparia/päivä
Ylöjärvi–Tampere vuoroväli	-	2 h
Tampere–Nokia tarjonta	27 vuoroparia/päivä	28–29 vuoroparia/päivä
Tampere–Nokia vuoroväli	Aamuruuhkasuuntaan 0,5 h, muutoin vähintään 1 h	Ruuhkasuuntaan 0,5 h, muutoin vähintään 1 h
Tampere–Orivesi päivittäinen vuorotarjonta	4 kiskobussivuoroparia 10 kaukojunavuoroparia	4 kiskobussivuoroparia 10 kaukojunavuoroparia 8 lähijunavuoroparia
Tampere–Orivesi vuoroväli	Ruuhkasuuntaan 1 h, muutoin 1, 2 tai 3 h	0,5–2 h

VE1B Ylöjärvi–Orivesi

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Ylöjärven ja Oriveden välille tunnin vuorovälillä.**

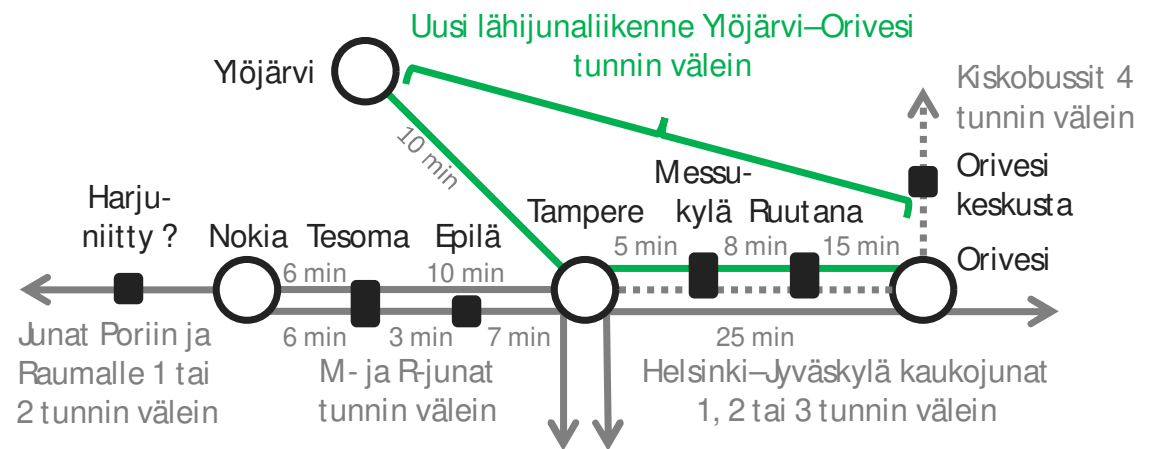
Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- **Porin liikenteessä käytettäviä yksiköitä liikennöidään aamun jälkeen Ylöjärven ja Oriveden välillä.** Suunniteltu junaliikenne ei tarvitse lisäkalustoa.

Uuden liikenteen kalustokierrot ovat yhdistettävissä Porin junien kalustokiertoon, jolloin säästytään kalustohankinnoilta. Tämä tosin johtaa harvempaan ja epäsäännölliseen vuorotarjontaan aamuisin.

Ylöjärven suunnasta on 5–10 min vaihto Toijalan suunnan lähijuniin (mutta ei Toijalasta Ylöjärven suuntaan!) ja 30–40 min vaihtoaika kaukojuniin.

28.11.2025



Vertailu nykyiseen	VE0+	VE1B
Ylöjärvi–Tampere tarjonta	-	12 vuoroparia/päivä
Ylöjärvi–Tampere vuoroväli	-	Klo 06–13: 2 h Klo 13–21: 1 h
Tampere–Orivesi päivittäinen vuorotarjonta	4 kiskobussivuoroparia 10 kaukojunavuoroparia	4 kiskobussivuoroparia 10 kaukojunavuoroparia 14 lähijunavuoroparia
Tampere–Orivesi vuoroväli	Ruuhkasuuntaan 1 h, muutoin 1, 2 tai 3 h	0,5–1 h, paitsi klo 9 vuoropari puuttuu

VE2 Porin junien jatko Orivedelle

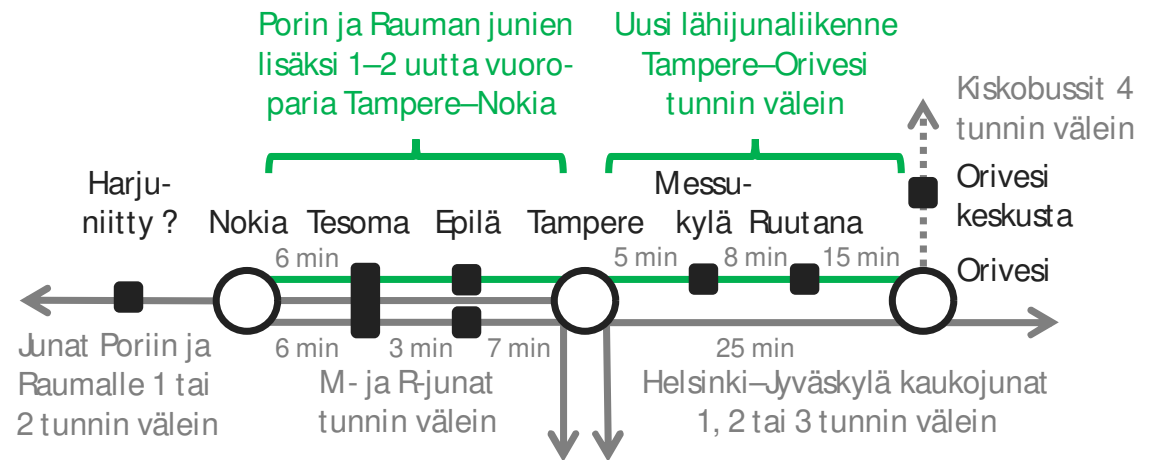


Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **Tihennetään iltaruuhkan liikennettä Tampere–Nokia 1–2 uudella vuorolla.**
- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Tampereen ja Oriveden välille tunnin vuorovälillä.**

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Epilän, Messukylän ja Ruutanan seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- **Porin junaliikennettä jatketaan Orivedelle.** Lisäksi Porin liikenteessä käytössä olevaa Sm7-kalustoa käytetään muihin uusiin Nokia/Tampere–Orivesi-vuoroihin. Suunniteltu junaliikenne ei tarvitse lisäkalustoa.
- **Kiskobussit lyhennetään** välille Orivesi–Keuruu/Jyväskylä. Kiskobusseista on hyvä vaihtoyhteys kauko- ja lähijuniin.



Vertailu nykyiseen	VE0+	VE2
Tampere–Nokia tarjonta	27 vuoroparia/päivä	28–29 vuoroparia/päivä
Tampere–Nokia vuoroväli	Aamuruuhkasuuntaan 0,5 h, muutoin vähintään 1 h	Ruuhkasuuntaan 0,5 h, muutoin vähintään 1 h
Tampere–Orivesi päivittäinen vuorotarjonta	4 kiskobussivuoroparia 10 kaukojunavuoroparia	17 lähijunavuoroparia 10 kaukojunavuoroparia
Tampere–Orivesi vuoroväli	Ruuhkasuuntaan 1 h, muutoin 1, 2 tai 3 h	1 h läpi päivän

VE3 Tampere–Turku-juna

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Tampereen ja Turun välille tunnin vuorovälillä.**

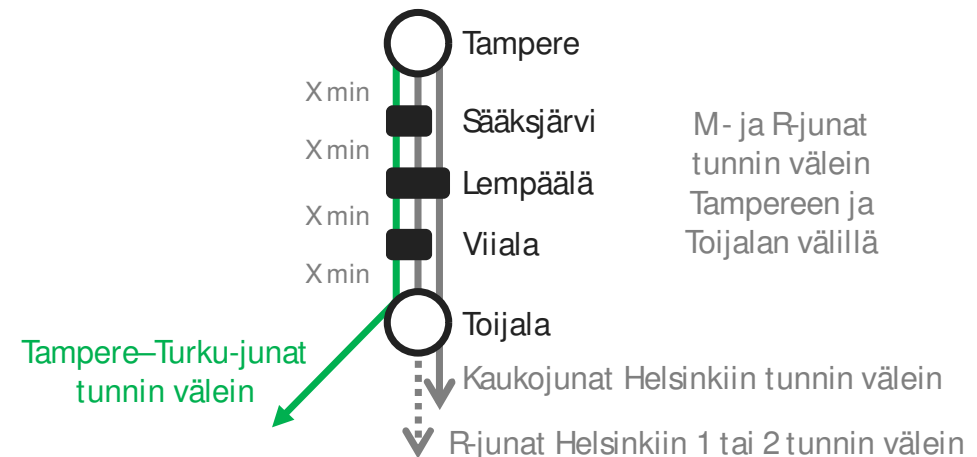
Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- **Sääksjärven seisake otetaan käyttöön.**
- **Turun markkinaehtoinen kaukojunaliikenne korvataan lähijunaliikenteellä.** Liikenteeseen tarvitaan 4 uutta Sm7-junayksikköä. Lisäksi hyödynnetään yöjunien päivävaunuja ja veturia osassa vuoroja.

Liikenteellä on seuraavia vaikutuksia:

- Väliasemilta toteutuu vaihdoton yhteys Turun suuntaan ja tarjonta tihenee kaikilta asemilta.
- Tampereen ja Toijalan välinen lähijunaliikenne tihentyy tunnin vuorovälistä vaihtelevaan 20/40 minuutin vuoroväliin.
- Turun ja Porin suunnan junat voidaan yhdistää lisäten vaihdottomia matkustusmahdollisuuksia.

28.11.2025



Vertailu nykyiseen	VE0+	VE3
Tampere–Toijala päivittäinen vuorotarjonta	10 kaukojunavuoroparia 19 lähijunavuoroparia	10 kaukojunavuoroparia 34 lähijunavuoroparia
Tampere–Toijala vuoroväli	1 h	Vaihteleva 20/ 40 min

Traficomien liikennöintikustannusten laskentaperiaatteet Sm7-kalustolle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kilometrikustannusten laskentaperusteet:

- Energiakustannukset perustuen Väylän yksikköarvojen määritykseen Sm4-kaluston osalta. Sm7 on laskettu pituuden suhteessa Sm4-kalustoon ja olettaen 60 % parempi energiatehokkuus.
- Kunnossapitokustannukset laskettu perustuen nykykaluston kunnossapitokustannuksiin ja laajennettu pituuden suhteessa muille kalustotyypeille

Tuntikustannusten laskentaperusteet:

- Kuljettaja laskettu olettaen 6 k€ kuukausipalkka, 40 % työnantajan sivukuluja ja saatavissa oleva työaika)
- Konduktööri laskettu olettaen konduktööri kaikille vuoroille (muuten samat oletukset kuin kuljettajalla, mutta 3,5 k€/kuukausipalkka)
- Lisäksi operaattorin 2,5 % voittomarginaali

Kiinteiden kustannusten laskentaperusteet:

- Sm7 12,5 M€ hankintahinta jaettuna 30 vuodelle
- Sm4 investointi sisältäen 1M€ hankintahinta, 0,5 M€ digiratalaitteet, 2,5 M€ elinkaaren jatko ja 0,15 M€ projektikustannuksia eli 4,15 M€ hankintahinta jaettuna 10 vuodelle
- Rahoituskustannukset 5 % korolla ja 10/30 vuoden tasaerälainalla
- Arvaus varikon käyttömenoista, 500 €/vaunometri/vuosi
- Arvaus varikon pääomakustannuksista, 1 500 €/vaunometri/vuosi

	Sm7	Sm4
Kilometrikustannukset yhteensä	3,759 €/km	2,632 €/km
Josta energiakustannukset	0,871 €/km	0,693 €/km
Josta käyttövalmiushuolto, vauriokorjaukset ja kevyt kunnossapito	1,60 €/km	1,05 €/km
Josta raskashuollot	0,88 €/km	0,64 €/km
Tuntikustannukset yhteensä	129,82 €/h	129,82 €/h
Josta kuljettaja	81,99 €/h	81,99 €/h
Josta konduktööri	46,66 €/h	46,66 €/h
Josta operaattorin voittomarginaali	+2,5 %	+2,5 %
Kiinteät kustannukset	1,034 M€/yksikkö/v	0,768 M€/yksikkö/v
Josta hankintahinta	0,42 M€/yksikkö/v	0,59 M€/yksikkö/v
Josta rahoituskustannukset	0,40 M€/yksikkö/v	0,35 M€/yksikkö/v
Josta varikon käyttömenot	0,055 M€/yksikkö/v	0,027 M€/yksikkö/v
Josta varikon pääomakustannukset	0,165 M€/yksikkö/v	0,081 M€/yksikkö/v

Nettokustannukset kunnittain

Nettokustannusarviot kunnittain on laadittu seuraavilla oletuksilla:

- Kustannukset jaetaan kuntien välillä 20 % asukasluvun suhteessa ja 80 % asemien etäisyyksien suhteessa kuten M-junaliikenteessä nykyisin (sis. myös VE3:n)
- Lipputuloina oletettu VE0–VE2 20 %, joka on suoraan vähennetty kuntien bruttokustannusosuudesta. VE3 lipputulot perustuvat nykyisiin Tampere–Turku-kaukojunaliikenteen lipputuloihin
- VE2 on oletettu kiskobussiliikenteen katkaisu Orivedelle ja valtion rahoitus 4 lähijunavuoroparille

Kustannukset on esitetty kahden eri laskelman vaihteluvälinä. Molemmat laskelmat perustuvat Traficomien laskentaperiaatteisiin.

- Pienempi arvio perustuu valtion ostoliikenteen Sm7-kaluston käyttöön siten, että valtio ei peri kunnilta kalustokustannuksia. (pois lukien VE3 uusi liikenne, jossa ei ole tällaista vaihtoehtoa)
- Suurempi arvio perustuu seudun täysin itse rahoittaman Sm4-kaluston käyttöön.

	Tampere	Lempäälä	Akaa	Nokia	Ylöjärvi	Orivesi	Kangasala
VE0	0,2–0,4 M€/v	0,1–0,2 M€/v	0,3–0,4 M€/v	0,3–0,4 M€/v	-	-	-
VE0+	0,4–0,5 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,5–0,6 M€/v	-	-	-
VE1A (sis. VE0+)	0,7–0,9 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,6–0,7 M€/v	0,4–0,6 M€/v	0,5–0,6 M€/v	0,3–0,4 M€/v
VE1B (sis. VE0+)	0,8–1,1 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,5–0,6 M€/v	0,7–1,1 M€/v	0,7–1,1 M€/v	0,4–0,6 M€/v
VE2 (sis. VE0+)	0,8–1,0 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,6–0,7 M€/v	-	0,7–1,2 M€/v	0,4–0,7 M€/v
VE3 (sis. VE0+)	0,6–0,7 M€/v	0,5–0,6 M€/v	1,0–1,1 M€/v	0,5–0,6 M€/v	-	-	-
VE3+VE1A (sis. VE0+)	0,9–1,1 M€/v	0,5–0,6 M€/v	1,0–1,1 M€/v	0,6–0,7 M€/v	0,4–0,6 M€/v	0,5–0,6 M€/v	0,3–0,4 M€/v
VE3+VE1B (sis. VE0+)	1,0–1,3 M€/v	0,5–0,6 M€/v	1,0–1,1 M€/v	0,5–0,6 M€/v	0,7–1,1 M€/v	0,7–1,1 M€/v	0,4–0,6 M€/v
VE3+VE2 (sis. VE0+)	0,9–1,2 M€/v	0,5–0,6 M€/v	1,0–1,1 M€/v	0,6–0,7 M€/v	-	0,7–1,2 M€/v	0,4–0,7 M€/v

Nettokustannukset kunnittain

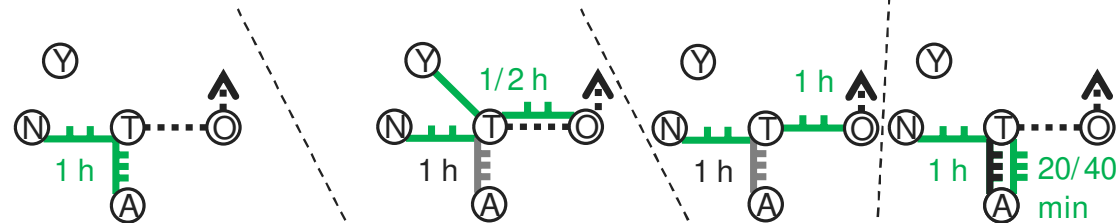


Nettokustannusarviot kunnittain on laadittu seuraavilla oletuksilla:

- Kustannukset jaetaan kuntien välillä 20 % asukasluvun suhteessa ja 80 % asemien etäisyyksien suhteessa kuten M-junaliikenteessä nykyisin.
- Lipputuloiksi on oletettu VE0–VE2 20 %, joka on suoraan vähennetty kuntien bruttokustannusosuudesta. VE3 lipputulot perustuvat nykyisiin Tampere–Turku-kaukojunaliikenteen lipputuloihin
- VE2 on oletettu kiskobussiliikenteen katkaisu Orivedelle ja valtion rahoitus 4 lähijunavuoroparille

Kustannukset on esitetty kahden eri laskelman vaihteluvälinä. Molemmat laskelmat perustuvat Traficomien laskentaperiaatteisiin.

- Pienempi arvio perustuu valtion ostoliikenteen Sm7-kaluston käyttöön siten, että valtio ei peri kunnilta kalustokustannuksia. (pois lukien VE3 uusi liikenne, jossa ei ole tällaista vaihtoehtoa)
- Suurempi arvio perustuu seudun täysin itse rahoittaman Sm4-kaluston käyttöön.



	VE0 (arki)	VE0+ (joka päivä)	VE1A (2 h) (sis. VE0+)	VE1B (1 h) (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)	VE3 (sis. VE0+)
Tampere	0,2–0,4 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,7–0,9 M€/v	0,8–1,1 M€/v	0,8–1,0 M€/v	0,6–0,7 M€/v
Lempäälä	0,1–0,2 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,5–0,6 M€/v
Akaa	0,3–0,4 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,4–0,5 M€/v	0,4–0,5 M€/v	1,0–1,1 M€/v
Nokia	0,3–0,4 M€/v	0,5–0,6 M€/v	0,6–0,7 M€/v	0,5–0,6 M€/v	0,6–0,7 M€/v	0,5–0,6 M€/v
Ylöjärvi	-	-	0,4–0,6 M€/v	0,7–1,1 M€/v	-	-
Orivesi	-	-	0,5–0,6 M€/v	0,7–1,1 M€/v	0,7–1,2 M€/v	-
Kangasala	-	-	0,3–0,4 M€/v	0,4–0,6 M€/v	0,4–0,7 M€/v	-

	VE3+VE1A (sis. VE0+)	VE3+VE1B (sis. VE0+)	VE3+VE2 (sis. VE0+)
Tampere	0,9–1,1 M€/v	1,0–1,3 M€/v	0,9–1,2 M€/v

Kuntien päätöksenteon riippuvuudet

Nykyinen M-juna (Ve0, Ve0+, Ve3)	Uusi lähijunalinja (Ve1A, Ve1B)	Ve2
Nokia Tampere Lempäälä Akaa	Ylöjärvi Tampere Kangasala Orivesi	Kangasala Tampere Orivesi Nokia

NYSSE

Kiitos!