



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tampereen kaupunkiseudun 2030-luvun lähijunahankintojen suunnittelu

Raportti 26.8.2026

Aineisto käsitelty Seutuhallituksessa 17.6.2026 ja 26.11.2025 sekä
seudullisessa raidereformityöryhmässä 25.8.2026.

Kangasala | Lempäälä | Nokia | Orivesi | Pirkkala | Tampere | Vesilahti | Ylöjärvi

Sisällysluettelo

- Johdanto
- Liikennöintivaihtoehdot
 - Liikennöintivaihtoehtojen esittely
 - VE0+ Nykytarjonta 2030-luvulla
 - VE1A Ylöjärvi–Orivesi 2 h välein
 - VE1B Ylöjärvi–Orivesi 1 h välein
 - VE2 Tampere–Orivesi
 - VE2+ Ylöjärvi–Orivesi 1 h välein
 - VE3 Tampere–Turku
- Vaikutusten arviointi
 - MAL5-seisakkeiden käyttöönotto
 - Vaikutukset kaukojunaliikenteeseen
 - VR:n lausunto Oriveden pysähdyksistä
 - Liikenteelliset hyödyt
 - Kustannuslaskelmat
- Jatkotoimenpiteet



Valtion nykyinen ostojunaliikenne kilpailutetaan 2030-luvun vaihteessa. Tulevasta ostoliikennekokonaisuudesta valtio on päättänyt rahoittaa nykyisen liikennekokonaisuuden sekä lisäksi Rauman ja mahdollisesti Haaparannan ostojunaliikennettä. Valtio on myös päättänyt, että lisäliikennettä voidaan sisällyttää tulevaan hankintaan kuntarahoitteisesti. Kuntien tulee tehdä päätökset Traficomlin linjausten mukaisesti lähijunaliikenteen hankinnoista vuoden 2026 aikana.

Tampereen kaupunkiseudulla lähijunaliikenteen merkitys osana liikennejärjestelmää kasvaa nopeasti. Valtion rahoituksella pilotoitu M-junaliikenne käynnistyi vuonna 2019, paikallisliikenteen Nysse-lippujen kelpoisuus laajeni seudun junaliikenteeseen vuonna 2020, ensimmäinen lähijunaliikenteen asema Tesoma avattiin vuonna 2021 ja tarjontaa tihennettiin kuntarahoitteisesti vuonna 2022. Lähijunaliikenteen kehittämistä edelleen on selvitetty ja suunniteltu useissa selvityksissä ja uusien seisakkeiden esisuunnittelu yhdessä Väyläviraston kanssa on parhaillaan käynnissä.

Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja Nyssen päätöksenteon tueksi oli tarve selvittää, millaisia lisäliikennekokonaisuuksia voitaisiin toteuttaa osana valtion 2030-luvun ostojunaliikennehankintaa.

Tämän työn tavoitteena oli tukea Tampereen kaupunkiseudun kuntia ja Nysseä selventämällä ja syventämällä mahdollisista lisäliikennekokonaisuuksista osana valtion 2030-luvun ostojunaliikennehankintaa, jotta kunnilla on hyvät lähtökohdat osallistua neuvotteluihin valtion kanssa. Työssä selvitettiin kustannustehokkaat liikennöintimallit, kalustotarve ja Traficomlin laskentaperiaatteiden mukaiset liikennöintikustannukset näiden neuvottelujen pohjaksi.

Toimeksiannon laati 2025–2026 WSP Finland Oy, jossa työstä vastasivat Henri Miettinen, Aapo Halminen, Ilmari Paaer, Aino Lanamo, Anna Karhu ja Joel Schüle.

Esitetyt alustavat aikataulurakenteet on esitetty Väylävirastolle. Ratakapasiteettipäätökset tehdään kuitenkin vasta myöhemmin.

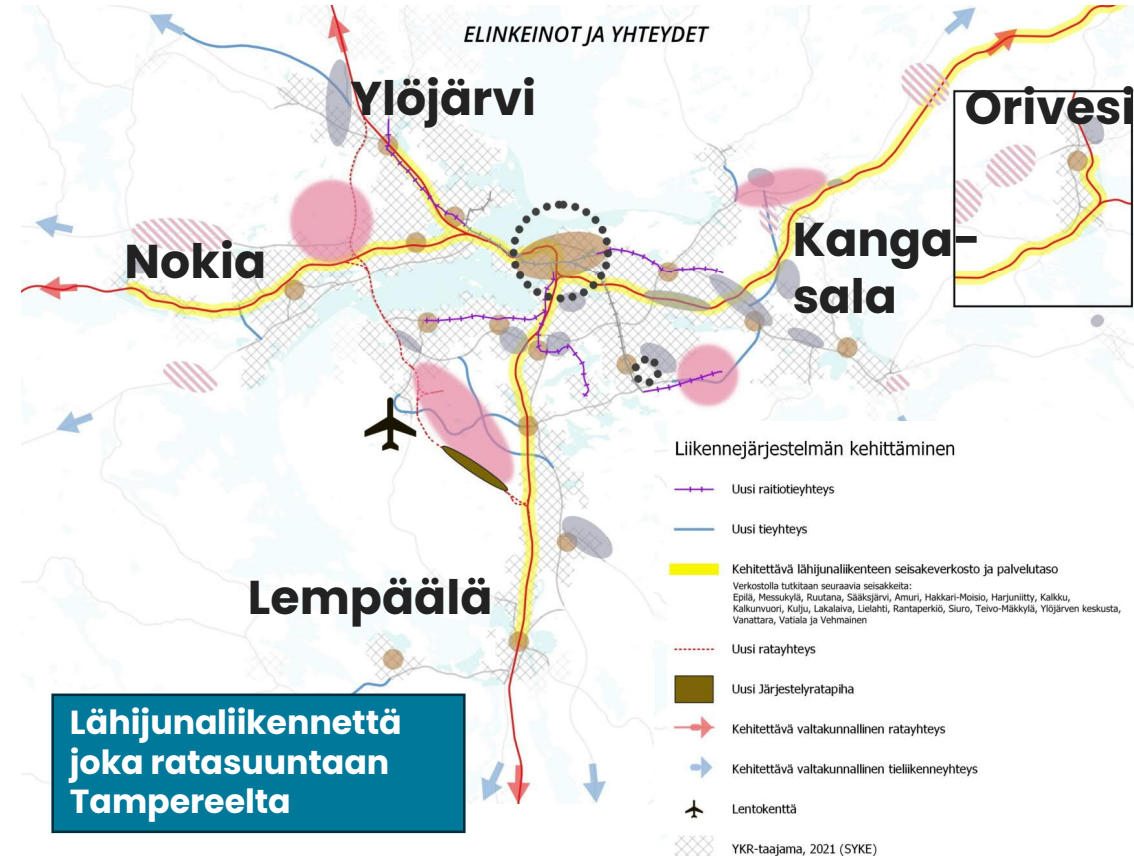
Selvityn teknistä sisältöä ovat ohjanneet Tampereen kaupunkiseudulta liikennejärjestelmäpäällikkö Eero Kauppinen ja Tampereen joukkoliikenteeltä joukkoliikennejohtaja Mika Periviita. Lisäksi selvityksen sisältöä ovat ohjanneet seudullinen raidereformityöryhmä, seudullinen kuntajohtajakokous ja seutuhallitus. Selvitystä on kommentoinut myös Akaan kaupungin edustaja.

Lähtökohdat Tampereen seudun 2030-luvun lähijunaliikenteelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- Aikaisemmat selvitykset (mm. RASU 2040+, Tampereen seudun ratakapasiteettiselvitys, lähijunaliikenteen tavoitteet ja visio, jne.)
- Kuntien ja valtion yhteinen MAL5-sopimus (2024-2027): "Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärven keskusta, Epilä ja Harjuniitty. Messukylän, Ruutanan, Epilän ja Harjuniityn seisakkeita kehitetään vain lyhyiden lähi- ja taajamajunien tarpeisiin."
- Valtion kustantamaan ostoliikenteeseen ei ehdoteta merkittäviä muutoksia. Nykymuotoinen R- ja M-junaliikenne säilyvät.
- Ratakapasiteetin rajallisuus on huomioitu selvityksessä: markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne toimii yhtä laajasti kuin nykyisin ja tavaraliikenne huomioitu.
Selvityksen liikennejärjestelmässä ei oleteta lisäraiteita jo päätettyjen hankkeiden lisäksi. Tampereen seudulla lisäraiteita tarvitaan jo nykyisen junaliikenteen kehittämiseksi pohjoisen, lännen ja etelän suuntiin.



Henkilöjunaliikenteen nykytila Tampereen seudulla



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

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.

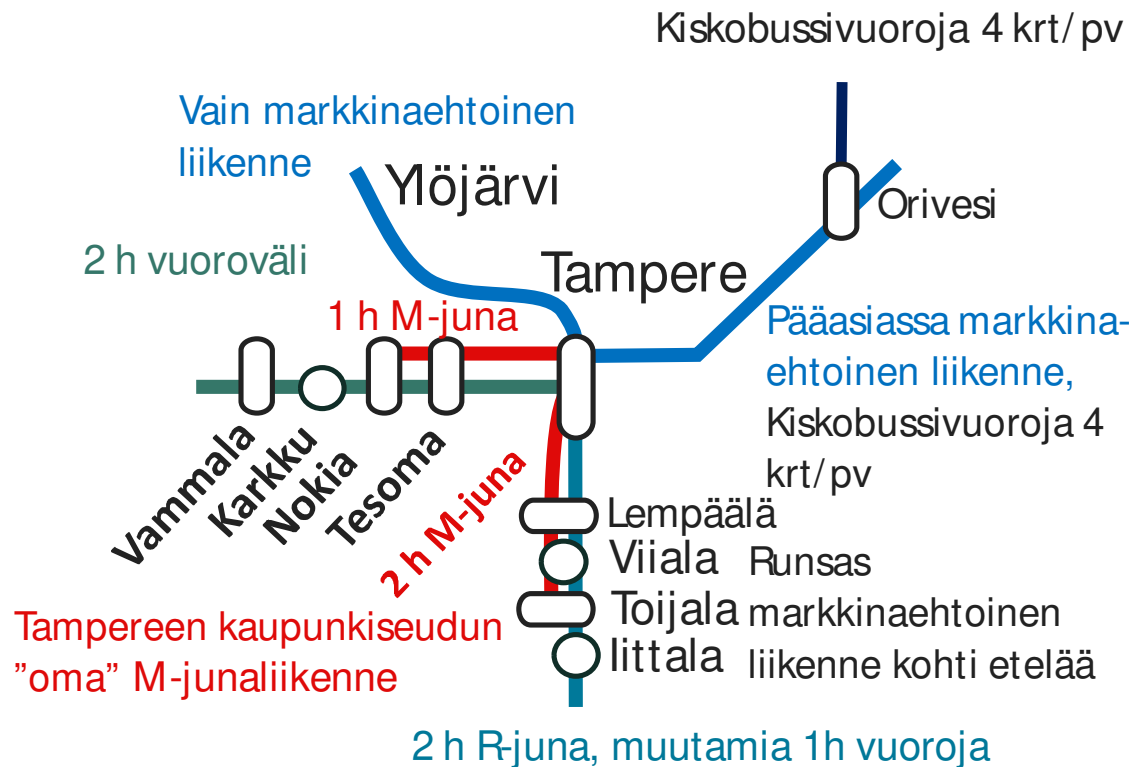
Etelän suunnan vuorotarjonta muodostuu runsaasta markkinaehtoisesta liikenteestä ja R- ja M-junien yhdistelmästä, jolloin vuoroväli on ostoliikenteellä 1 h, ja markkinaehtoisella liikenteellä 1–2 h, josta yhdistelmänä saadaan 0,5–1 h vuoroväli.

Ylöjärven suuntaan on käytännössä vain markkinaehtoista liikennettä.

Nykyisin Nokian, Tampereen, Lempäälän ja Akaan kaupungit kustantavat noin 1 M € vuodessa M-junaliikenteen lisävuoroista.

Valtion ostamaa yöjunaliikennettä pääradalla ei ole käsitelty tässä selvityksessä.

26.8.2026

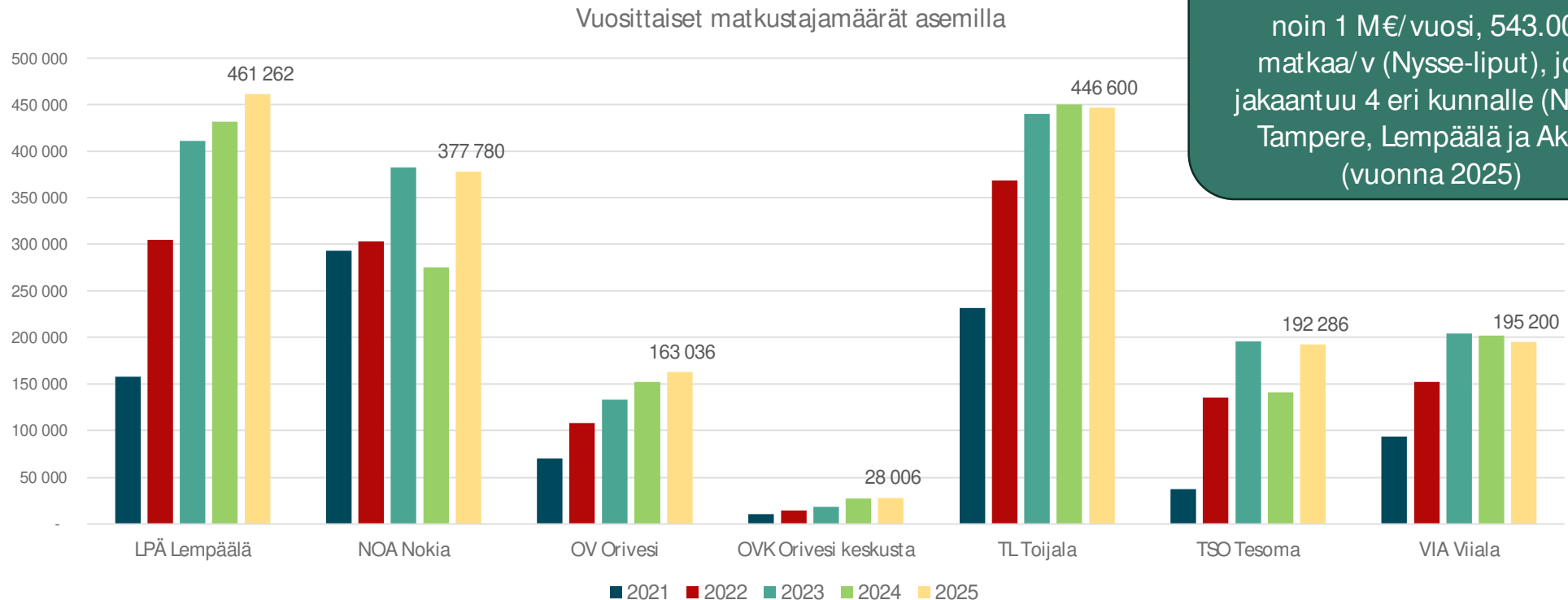


- **Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta TALPO päätti 16.6.2025, että valtio jatkaa julkisesti kustannetun henkilöjunaliikenteen eli ostoliikenteen kilpailutuksen valmistelua.**
- Nykyinen ostoliikennesopimus VR:n kanssa päättyy vuoden 2030 lopussa. Uusi sopimuskausi alkaa 1.1.2031 ja kestää ~10 vuotta eli koko 2030-luvun.
- Orpon hallituksen ministerivaliokunta linjasi 16.6.2025, että 2030-luvulla alkava henkilöjunaliikenteen ostoliikennekokonaisuus on yhtä laaja kuin tällä hetkellä.
- Osana kilpailutusta on mahdollista hankkia myös uutta lähijunaliikennettä. Kunnilla on mahdollisuus hankkia itse rahoittamaansa lisäliikennettä.
- Tampereen kaupunkiseudun kannalta on huomioitava, että valtio kustantaa 2030-luvulla sen lähijunaliikenteen, jonka nykyisinkin kustantaa eli osan R- ja M-junaliikenteestä. Kaikki lisäliikenne eli tarjonnan laajentaminen viikonlopuille, nykyisten vuorovälien tihentäminen tai uusien reittien avaaminen olisi siis kuntien maksettava.
 - Nykytilanteessa Nokian suunnalla valtio rahoittaa 7 lähijunavuoroparia (41 %) ja kunnat 10 vuoroa (59 %).
 - Nykytilanteessa Toijalan suunnalla valtio rahoittaa 14 lähijunavuoroparia (74 %) ja kunnat 5 (26 %).
 - Oriveden suunnalla valtio rahoittaa vain kiskobussiliikenteen (4 vuoroparia).
- Traficomien linjausten (tilanne 6/2026) mukaisesti kuntien tulisi tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista syksyllä 2026.
- **Markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne ei kuulu raidereformiin. Markkinaehtoisista kaukojunapysähdyksistä päättää VR, markkinaehtoisesti.**
- Vaikka ratateknisesti kaukojunapysähdykset voisivat tulla jossakin seisakkeella tai asemalla mahdolliseksi, kuten Ylöjärvellä tai Ruutanassa niin se ei tarkoita niille olisi markkinaehtoisia edellytyksiä.

Vuosittaiset matkustajamäärät asemilla (2021-2025), (nousijat, poistujat, vaihtajat)



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Nykyisin M-junaliikenteen nettokustannukset kunnille on noin 1 M€/vuosi, 543.000 matkaa/v (Nysse-liput), joka jakaantuu 4 eri kunnalle (Nokia, Tampere, Lempäälä ja Akaa) (vuonna 2025)



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Liikennöintivaihtoehdot

Tunnistettut lisäliikennevaihtoehdot



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Seuraavilla sivuilla esitetään 2030-luvulle tunnistetut lisäliikennevaihtoehdot. 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.**

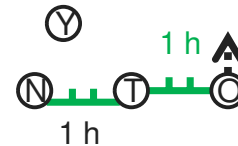
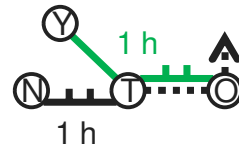
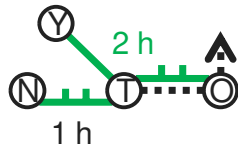
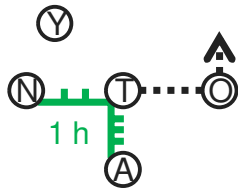
Lisäksi työssä on tunnistettu mahdolliseksi uudistaa liikennettä siten, että nykyinen Toijala–Nokia-liikenne käännettäisiin Toijala–Ylöjärvi-liikenteeksi ja vastaavasti Oriveden ja Nokian välille toteutettaisiin uusi heilurilinja. Tämä on kuitenkin suljettu pois tarkasteluvaihtoehdoista.

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

Tunnistettut lisäliikennevaihtoehdot



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



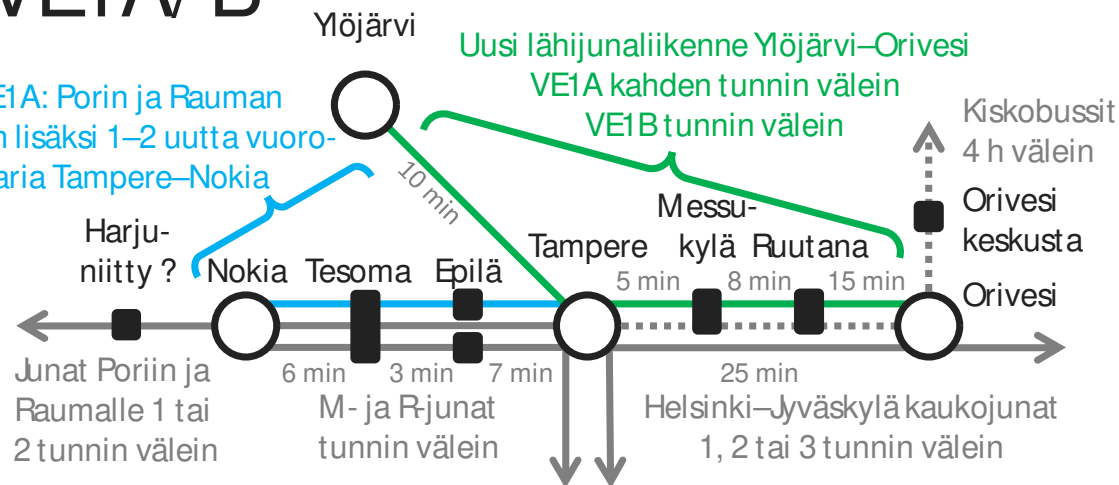
Vaihtoehto	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE1B (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)	VE2+ (sis. VE0+)	VE3 (sis. VE0+)
Kuvaus	Nykyiset M-junaliikennehankinnat laajennettuna viikonlopuille	Uusi linja Yöjärvi–Orivesi 2 h vuorovälillä + 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Nokialle	Uusi linja Yöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä (vuorotarjonta vajaampi aamuisin ja Yöjärvellä tasatunnein)	Tampere–Orivesi 1 h vuoroväli Porin junien jatkoilla + 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Nokialle	Uusi linja Yöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä (Yöjärvellä puolitunnein)	Turun suunnan lähijunaliikenne 1 h vuorovälillä
Yhdistettävyyys	Yhdistettävissä kaikkiin	Yhdistettävissä VE3 kanssa				Valittava yksi VE1–VE2
Poissulkevuus	Ei poissulje muita	Valittava yksi vaihtoehdosta VE1A, VE1B, VE2 ja VE2+				Ei poissulje muita
Lisäkalusto	Ei lisäkalustotarvetta	1 Sm4 tai Sm7-juna	2 Sm4- tai Sm7-junaa seudun omina tai osin valtion kaluston yhteiskäytöllä			4 Sm7-junaa
Nokian tarjonta	27 lähijunavuoroparia	28-29 lähijunavuoroparia	27 lähijunavuoroparia	28-29 lähijunavuoroparia	27 lähijunavuoroparia	Ei vaikutusta
Yöjärven tarjonta	Ei lähijunia Kaukojunat eivät pysähdy	8 lähijunavuoroparia Kaukojunat eivät pysähdy	12 lähijunavuoroparia Kaukojunat eivät pysähdy	Ei lähijunia Kaukojunat eivät pysähdy	16 lähijunavuoroparia Kaukojunat eivät pysähdy	Ei vaikutusta
Oriveden suunnan tarjonta	Ei lähijunia 10 kaukojunavuoroparia ja 4 kiskobussivuoroparia*, jotka pysähtyvät Orivedellä	8 lähijunavuoroparia 10 Orivedellä pysähtyvää kaukojunavuoroparia 4 kiskobussivuoroparia* kaikilla asemilla pysähtyen	14 lähijunavuoroparia 10 Orivedellä pysähtyvää kaukojunavuoroparia 4 kiskobussivuoroparia* kaikilla asemilla pysähtyen	17 lähijunavuoroparia 10 Orivedellä pysähtyvää kaukojunavuoroparia Kiskobussit on korvattu lähijunilla	15 lähijunavuoroparia 10 Orivedellä pysähtyvää kaukojunavuoroparia 1 kiskobussivuoropari Tampereelle asti, muut 3 paria päättyen Orivedelle	Ei vaikutusta
Toijalan suunnan tarjonta	19 lähijunavuoroparia Osa kaukojunista pysähtyy Lempäälässä ja Toijalassa	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	34 lähijunavuoroparia Osa kaukojunista pysähtyy Lempäälässä ja Toijalassa

26.8.2026

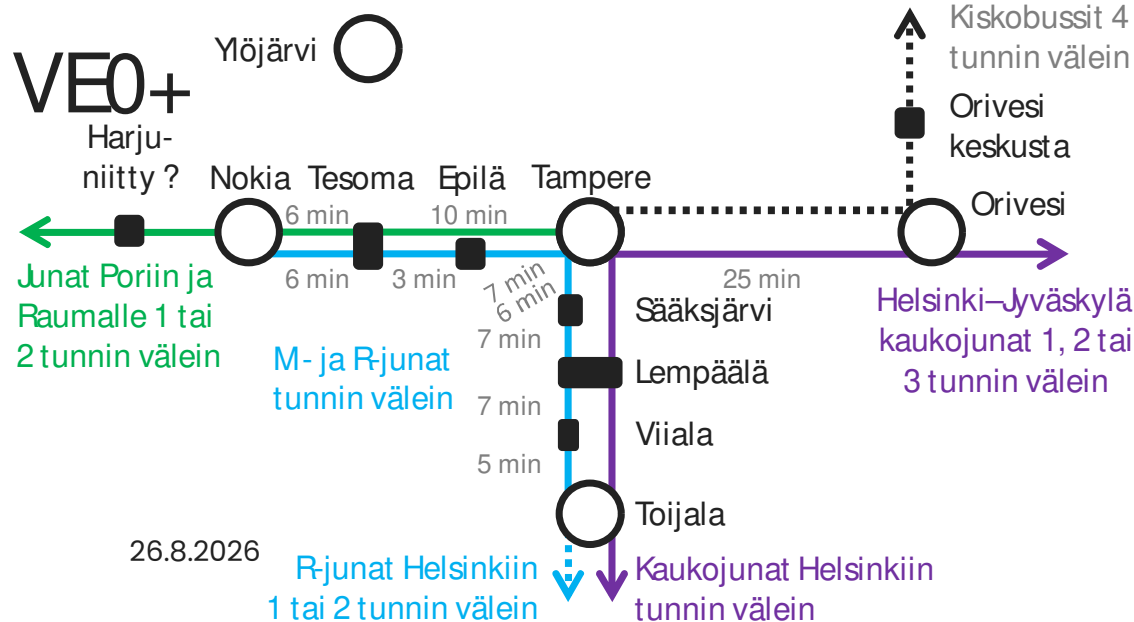
* Kiskobussivuoropareista 2/4 kulkee peräkkäin kaukojunien kanssa

VE1A/ B

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



VE0+



VE2

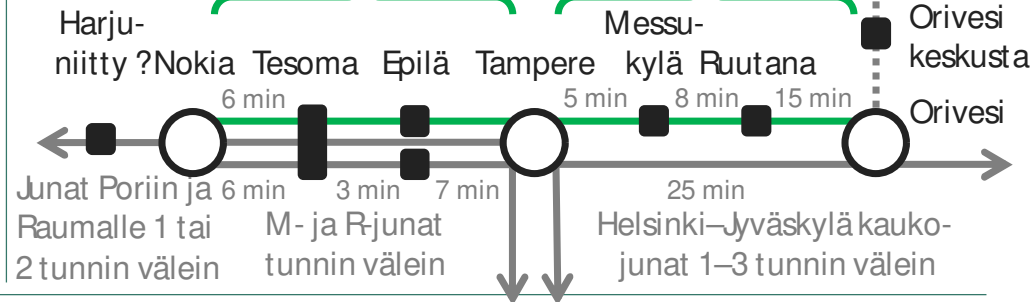


Tampereen
KAUPUNKISEUTU

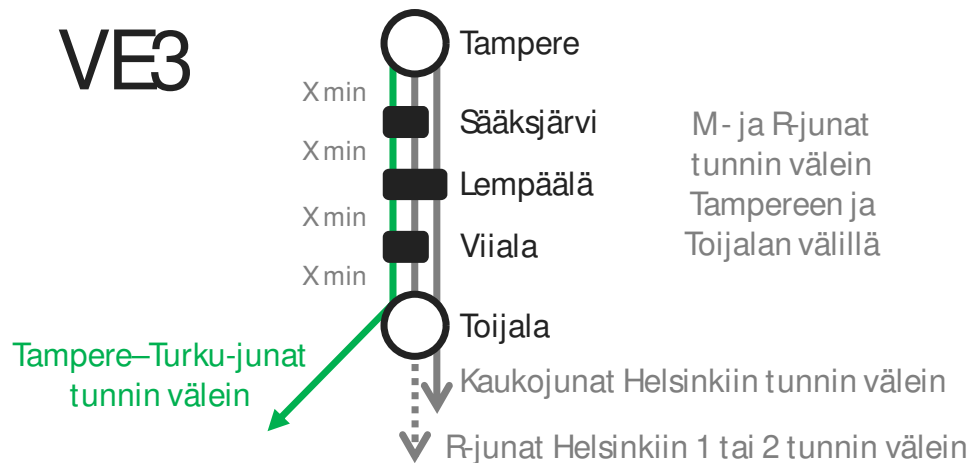
Porin ja Rauman junien lisäksi 1–2 uutta vuoroparia Tampere–Nokia

Uusi lähijunaliikenne Tampere–Orivesi tunnin välein

Kiskobussit 4 h välein



VE3





Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VEO+

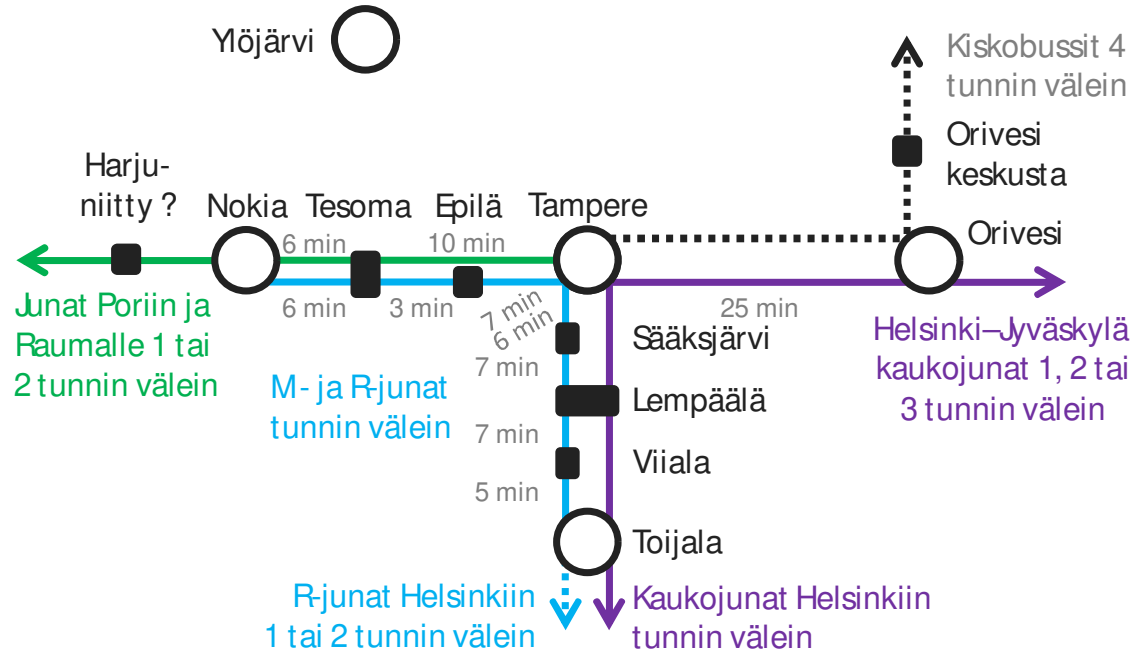
VE0+ Nykytarjonta 2030-luvulla

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.



VE0+ Nykytarjonta 2030-luvulla

Verrattuna nykytilanteeseen valtion kaluston käyttöä on tehostettu yhdistämällä Toijalan M-junien kalustokierto aamun ensimmäiseen Porista saapuvaan junaan. Yhdistämisen seurauksena kaikkea valtion rahoittamaa liikennettä Tampereen seudulla ajetaan Sm7-kalustolla.

Kuntarahoitteinen liikenne esitetään likimääräisesti mustalla ympyröinnillä alla. Kuntarahoitteinen liikenne on kiinteästi osa valtion ostoliikennettä. Kuntarahoitus tehostaa valtion rahoitteisen liikenteen kaluston käyttöä, eikä itsessään vaadi lisäkalustoa.

Kalusto	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
Sm7 (R)	Tpe-Noa	Noa-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri	Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri	Ri-Tpe	Tpe-Ri			Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri	Ri-Tpe
Sm7 (R)		Ri-Noa		Noa-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri		Ri-Noa		Noa-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri	Ri-Tpe	Tpe-Ri
Sm7 # 3		Ri-Noa	Noa-Ri										Ri-Tpe	Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Tpe		
Sm7 # 4	Pri-Tpe		Tpe-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Tpe	Noa						
Sm7 # 5		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri				
Sm7 # 6			Pri-Tpe																Tpe-Pri	
Sm7 # 7		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri						
Sm7 # 8	Rauman ja Kokemäen välinen liikenne																Rma-Tpe		Tpe-Rma	

VE0+ viikonloppuliikenne



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaihtoehdossa VE0+ viikonloppujen vuorotarjonta on alustavasti yhtä laaja kuin arkipäivisin (17 M-junaparia). Viikonloppuliikenne on mahdollista käynnistää myös rajatun tai laajemmin reunaehtojen puitteissa:

- **Jos Toijalan suuntaan hankitaan M-junat viikonlopuksi, ne on samalla hankittava myös Nokian suuntaan parittomina tunteina.**
 - Näitä vuoroja, joista eri ratasuuntien on päätettävä yhteisesti, on 8 vuoroparia. Ne käyvät Nokialla parittomina tunteina. Päätös on tehtävä yhteisesti, koska vuorot ajetaan samalla junayksiköllä
- **Parillisina tunteina Nokialla käyvistä M-junista voidaan vapaasti päättää, mitkä ajetaan.**
 - Näitä junia on 9 vuoroparia päivässä. Vuorojen ajamisesta voidaan päättää vapaasti, koska niissä käytettävä kalusto seisoo muutoin Tampereella osana R-junien pitkää kääntöaikaa.
- **Perjantaisin liikennettä voidaan jatkaa 1–3 vuorolla riippuen siitä, ajetaanko vuorot Toijalaan tai ei**
 - Jos lisävuoroja hankitaan vain Nokialta Tampereelle, tunnin vuorovälin liikennettä voi jatkaa vaikka aamuun asti. Toijalaan asti voidaan ajaa vain joka toinen tunti.

Perjantain, lauantain ja sunnuntain osalta voidaan tehdä erilaiset päätökset, esim. 1 vuoroväli la, 2 tai 4 h su ja pari lisävuoroa pe- & la-iltoihin. Yhden päivittäisen (pe tai la tai su) vuoroparin nettokustannukset ovat karkeasti 10 000 €/v.

26.8.2026

Linja	Tampere	Nokia	Nokia	Tampere	Päätösriippuvuus pe	Päätösriippuvuus la & su
M	05:39	05:55	06:03	06:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	06:39	06:55	07:03	07:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	07:39	07:55	08:03	09:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	08:39	08:55	09:03	09:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	09:39	09:55	10:03	10:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	10:39	10:55	11:03	11:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	11:39	11:55	12:03	12:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	12:39	12:55	13:03	13:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	13:39	13:55	14:03	14:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	14:39	14:55	15:03	15:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	15:39	15:55	16:03	16:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	16:39	16:55	17:03	17:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	17:39	17:55	18:03	18:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	18:39	18:55	19:03	19:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	19:39	19:55	20:03	20:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	20:39	20:55	21:03	21:18	Nykyvuoro	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	21:39	21:55	22:03	22:18	Nykyvuoro	Vapaasti päätettävissä, ajetaanko
M	22:39	22:55	23:03	23:18	Vapaasti päätettävissä	Yhteinen päätös Toijalan suunnan kanssa
M	23:39	23:55	00:03	00:18	Jos M-juna ajetaan Toijalaan asti, 23:39 ei voida ajaa ja 00:39 on yhteinen päätös Toijalan kanssa. Jos ajetaan vain Tampere–Nokia, voidaan vapaasti päättää molempien vuorojen ajamisesta	
M	00:39	00:55	01:03	01:18		

Alavaihtoehto Nokian ratasuunnalle	Nettokustannusvaikutus Tampereelle ja Nokialle, yht
E M-junia viikonloppuisin (VE0)	-
M-junat joillakin parillisilla tunneilla (1–8 junaparia la-su)	Alle 0,1 M€/v
M-junat parillisina tunteina klo 6–22 (9 junaparia la-su)	0,1–0,2 M€/v
M-junat parittomina tunteina klo 7–21 (8 junaparia la-su)	0,1–0,2 M€/v
M-junat parittomina tunteina klo 7–21 ja joillakin parillisilla tunneilla klo 6–22 (9–16 junaparia la-su)	0,2–0,3 M€/v
M-junat yhtä laajana kuin arkinen (VE0+, 17 junaparia la-su)	0,3 M€/v



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VE1A

VE1A Ylöjärvi–Orivesi

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

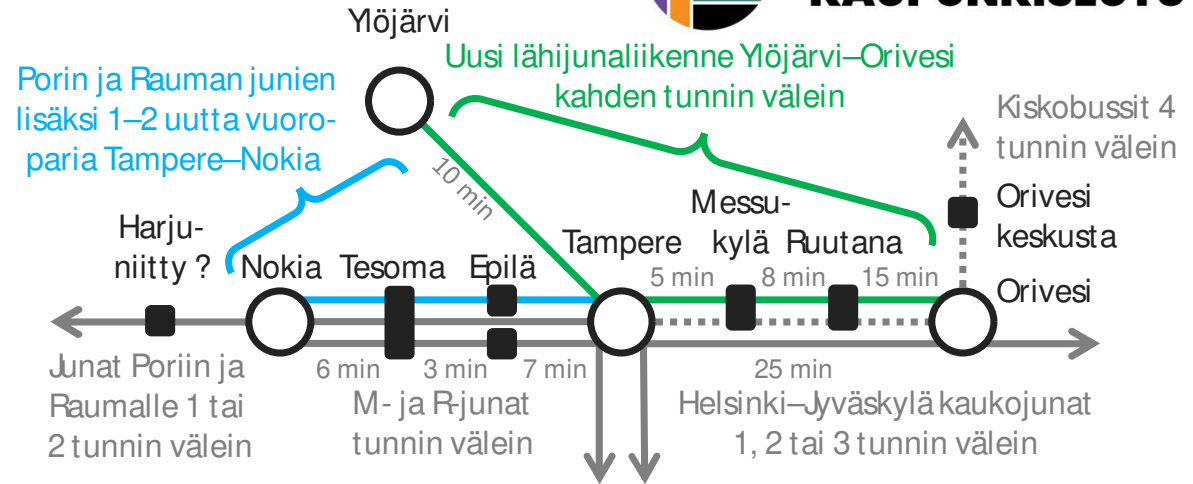
- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Ylöjärven ja Oriveden välille kahden tunnin vuorovälillä.**
- **Tihennetään iltaruuhkan liikennettä Tampere–Nokia 1–2 uudella vuorolla.**

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan toteutetaan, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- Vaatii yhden uuden junayksikön (Sm4/Sm7) liikennöimään kuntarahoitteista liikennettä Ylöjärven ja Oriveden välille.

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

Ylöjärven ja Oriveden vuoroja ajetaan yhtä laajasti viikon jokaisena päivänä. Nokian lisävuoroja ajetaan vain arkisin.



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

VE1A Kalustokierto Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven ja Oriveden välinen linja edellyttää vähintään yhtä uutta kalustoyksikköä Tampereen seudulle.

Nokian lisävuorojen kalusto perustuu nykyisen ostoliikenteen edellyttämän kaluston täysimääräiseen hyödyntämiseen. Porin, Rauman ja M-junan liikenne edellyttää nykyisillä aikatauluilla viittä junayksikköä aamuruuhkassa, mutta vain neljää yksikköä lopun päivästä. Porin ja Rauman junien kalustokierto on järjestettävissä siten, että samalla kalustolla voidaan myös toteuttaa suunnitellut lisävuorot Nokialle.

Kalustokiertoihin jää vielä hieman tyhjäkäyttöä. Pitkällä aikavälillä tämä voidaan hyödyntää tihentämällä junaliikennettä Tampereen ja Kokemäen tai Vammalan välillä, kun ratakapasiteettia Lielahdesta länteen on lisätty riittävästi uusilla kaksoisraiteilla.

Kuntarahoitteinen liikenne esitetään likimääräisesti mustalla ympyröinnillä alla. Kuntarahoitteinen liikenne on kiinteästi osa valtion ostoliikennettä. Kuntarahoitus tehostaa valtion rahoitteisen liikenteen kaluston käyttöä, eikä itsessään vaadi lisäkalustoa.

Kalusto	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
Sm7 (R/M)	Tpe–Noa	Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Tpe–Ri			Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri	Ri–Tpe	
Sm7 (R/M)		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Tpe–Ri	
Sm4 (R/M)		Ri–Noa	Noa–Ri										Ri–Tpe	Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Tpe		
Sm4 (uusi)	Tpe–Ylö–Tpe Ylö–Tpe–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ov–Tpe		
Sm7 (Pori)	Pri–Tpe	Tpe–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Tpe–Noa	Noa–Ri							
Sm7 (Pori)		Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri							
Sm7 (Pori)		Pri–Tpe								Tpe–Noa	Noa–Tpe–Noa	Noa–Tpe							Tpe–Pri	
Sm7 (Pori)		Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri								
Sm7 (Rma)	Rauman ja Kokemäen välinen liikenne															Rma–Tpe			Tpe–Rma	

26.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
Ti = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
Ylö = Ylöjärvi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VEIB

VE1B Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

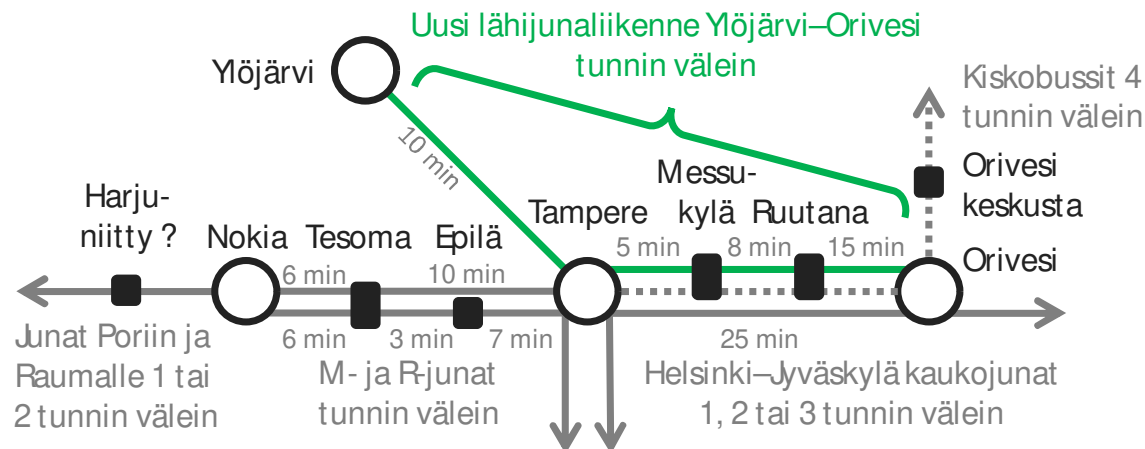
Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Ylöjärven ja Oriveden välille tunnin vuorovälillä.**
Viikonloppuisin toteutetaan 2 h vuoroväli.

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- Vaatii yhden uuden junayksikön (Sm4/Sm7) liikennöimään kuntarahoitteista liikennettä Ylöjärven ja Oriveden välille.
- **Lisätään vuoroja yhdelle Porin liikenteen yksikölle (Sm7).** Porin junayksikön käyttö kuntarahoitteiseen liikenteeseen johtaa tehokkaaseen kalustonkäyttöön, mutta toisaalta myös harvempaan ja epäsäännölliseen vuorotarjontaan aamuisin

Ylöjärven suunnasta on 5–10 min vaihto Toijalan suunnan lähijuniin (mutta ei Toijalasta Ylöjärven suuntaan!) ja 30–40 min vaihto aika kaukojuniin.
26.8.2026



Vertailu nykyiseen	VE0+	VE1B
Ylöjärvi–Tampere tarjonta	-	12 vuoroparia/päivä
Ylöjärvi–Tampere vuoroväli arkisin	-	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

VE1B Kalustokierto Ylöjärvi–Orivesi

Ylöjärven ja Oriveden välinen tunnin vuoroväli edellyttää kahta junayksikköä, joista vähintään yksi tarvitaan uutena junayksikkönä.

Toisen junayksikön järjestäminen perustuu nykyisen ostoliikenteen kaluston täysimääräiseen hyödyntämiseen. Porin, Rauman ja M-junan liikenne edellyttää nykyisillä aikatauluilla viittä junayksikköä aamuruuhkassa, mutta vain neljää yksikköä lopun päivästä. Porin ja Rauman junien kalustokierto on järjestettävissä siten, että samalla kalustolla voidaan myös toteuttaa puolet Ylöjärvi–Orivesi-liikenteestä.

Kaluston yhteiskäytön vuoksi Ylöjärven ja Oriveden välillä toteutuu tunnin vuoroväli vasta klo 11/13 alkaen. Jos Tampereen seudulle varattaisiin yksi kalustoyksikkö lisää (ja jos Ylöjärven suunnassa ei olisi hankalasti yhteensovitettavia tavarajunia klo 10 & 12), uuden liikenteen tunnin vuoroväli voisi alkaa jo varhaisaamusta.

Kuntarahoitteinen liikenne esitetään likimääräisesti mustalla ympyröinnillä alla. Kuntarahoitteinen liikenne on kiinteästi osa valtion ostoliikennettä. Kuntarahoitus tehostaa valtion rahoitteisen liikenteen kaluston käyttöä, eikä itsessään vaadi lisäkalustoa.

Kalusto	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
Sm7 (R/M)	Tpe–Noa	Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Tpe–Ri			Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri	Ri–Tpe	
Sm7 (R/M)		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe		Tpe–Ri
Sm4 (R/M)		Ri–Noa	Noa–Ri										Ri–Tpe	Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Tpe		
Sm4 (uusi)	Tpe–Ylö–Tpe Ylö–Tpe–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Tpe	
Sm7 (Pori)	Pri–Tpe	Tpe–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tpe–Noa	Noa–Ri							
Sm7 (Pori)		Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri							
Sm7 (Pori)		Pri–Tpe				Tpe–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Ylö	Ylö–Ov	Ov–Tpe		Tpe–Pri	
Sm7 (Pori)		Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri	Pri–Tpe	Tpe–Pri								
Sm7 (Rma)	Rauman ja Kokemäen välinen liikenne															Rma–Tpe			Tpe–Rma	

26.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
Tl = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
Ylö = Ylöjärvi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VE2

VE2 Porin junien jatko Orivedelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

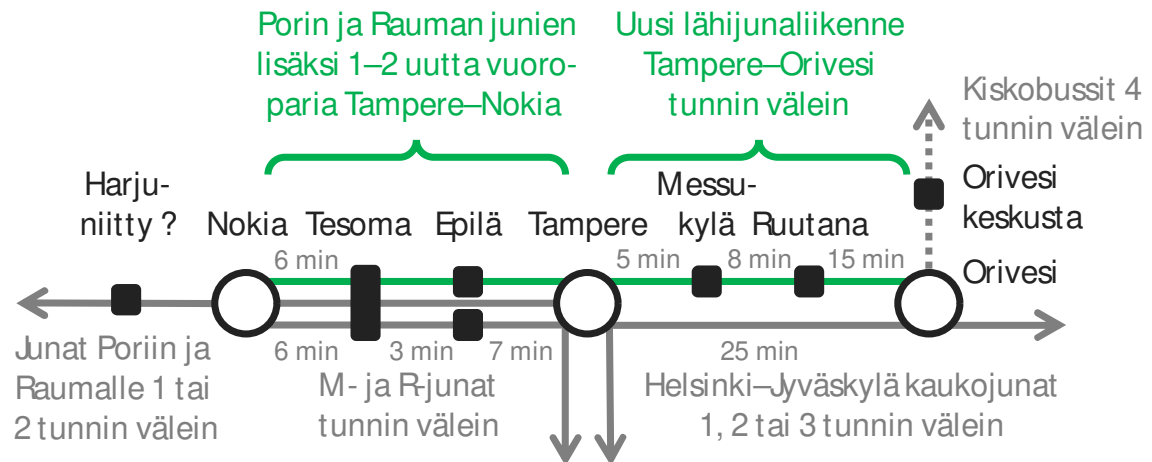
Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **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 Tampere–Orivesi-vuoroihin.
- **Vaatii yhden uuden junayksikön (Sm4/Sm7)** liikennöimään puolta nykyisistä M-junavuoroista, jotta kalustoa vapautuu Pori–Orivesi-liikenteeseen.
- **Kiskobussit lyhennetään** välille Orivesi–Keuruu/Jyväskylä. Kiskobusseista on hyvä vaihtoyhteys kauko- ja lähijuniin. Lähijunat toteutetaan niille ajoille, jolloin nykyisin kiskobussit kulkevat, eikä junien peräkkäinajo olisi mielekästä.

26.8.2026



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

VE2 Kalustokierto Pori–Orivesi

Tampereen ja Oriveden välinen tunnin vuoroväli edellyttää kahta junayksikköä, joista yksi tarvitaan uutena junayksikkönä.

Toisen junayksikön järjestäminen perustuu nykyisen ostoliikenteen kaluston täysimääräiseen hyödyntämiseen. Porin, Rauman ja M-junan liikenne edellyttää nykyisillä aikatauluilla viittä junayksikköä aamuruuhkassa, mutta vain neljää yksikköä lopun päivästä. Porin ja Rauman junien kalustokierto on järjestettävissä siten, että samalla kalustolla voidaan myös toteuttaa puolet Tampere–Orivesi-liikenteestä ja Nokian lisävuorot.

Kalustokiertoihin jää vielä hieman tyhjäkäyttöä. Pitkällä aikavälillä tämä voidaan hyödyntää tihentämällä junaliikennettä Tampereen ja Kokemäen tai Vammalan välillä, kun ratapapasiteettia Lielahdesta länteen on lisätty riittävästi uusilla kaksoisraiteilla.

Kuntarahoitteinen liikenne esitetään likimääräisesti mustalla ympyröinnillä alla. Kuntarahoitteinen liikenne on kiinteästi osa valtion ostoliikennettä. Kuntarahoitus tehostaa valtion rahoitteisen liikenteen kaluston käyttöä, eikä itsessään vaadi lisäkalustoa.

Kalusto	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
Sm7 (R/M)	Tpe–Noa	Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Tpe–Ri			Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri	Ri–Tpe	
Sm7 (R/M)		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe	Tpe–Ri	
Sm4 (R/M)		Ri–Noa	Noa–Ri											Ri–Tpe	Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Tpe	
Sm4 (uusi)		Tpe–Ov–Tpe	Tpe–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tl	Tl–Noa	Noa–Tpe–Noa	Noa–Ri						
Sm7 (Pori)	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri		Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe		Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe				
Sm7 (Pori)		Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe			Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Noa		Noa–Ov	Ov–Tpe	–Pri				
Sm7 (Pori)			Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Noa		Noa–Ov	Ov–Tpe	–Pri							
Sm7 (Pori)		Tpe–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe			Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe			Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri		
Sm7 (Rma)	Rauman ja Kokemäen välinen liikenne															Rma–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Rma	

26.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
Tl = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VE2+

VE2+ Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

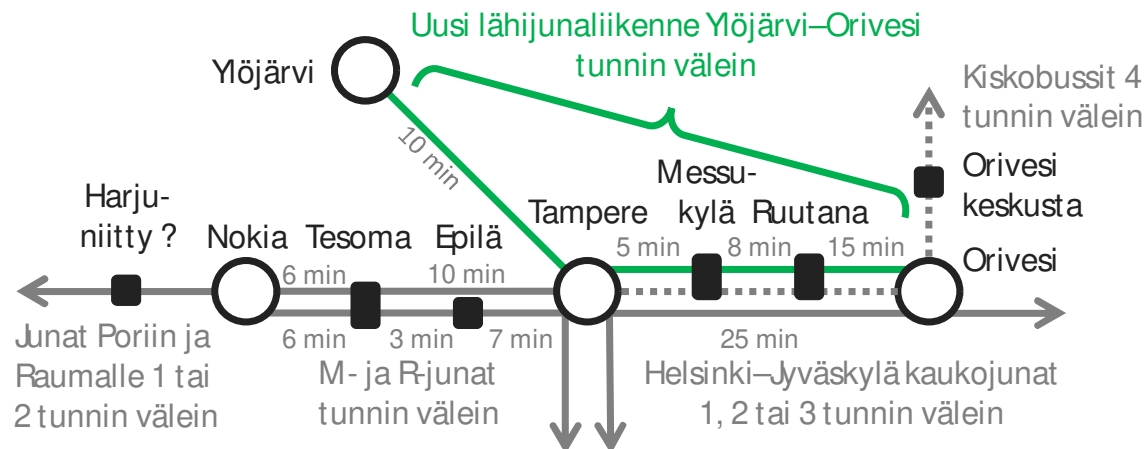
- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Ylöjärven ja Oriveden välille tunnin vuorovälillä.**
Viikonloppuisin toteutetaan 2 h vuoroväli.

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- **Vaatii kaksi uutta junayksikköä** (Sm7) liikennöimään kuntarahoitteista liikennettä Ylöjärven ja Oriveden välille.
- **Kiskobussit lyhennetään** pääosin välille Orivesi–Keuruu/Jyväskylä. Kiskobusseista on hyvä vaihtoyhteys kauko- ja lähijuniin ja lähijunat kulkevat samoina aikoina kuin kiskobussit muutoin kulkisivat.

Ylöjärven suunnasta on keskimäärin 20 min vaihto kaukojuniin Tampereella. Kaukojunista Ylöjärven suuntaan on keskimäärin 15 min vaihtoaika.

26.8.2026



Vertailu nykyiseen	VE0+	VE2+
Ylöjärvi–Tampere tarjonta	-	16 vuoroparia/päivä
Ylöjärvi–Tampere vuoroväli arkisin	-	1 h
Tampere–Orivesi päivittäinen vuorotarjonta	4 kiskobussivuoroparia 10 kaukojunavuoroparia	1 kiskobussivuoropari 10 kaukojunavuoroparia 15 lähijunavuoroparia
Tampere–Orivesi vuoroväli	Ruuhkasuuntaan 1 h, muutoin 1, 2 tai 3 h	1 h

VE2+ Kalustokierto



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven ja Oriveden välinen tunnin vuoroväli edellyttää kahta uutta junayksikköä.

Kuntarahoitteinen liikenne esitetään likimääräisesti mustalla ympyröinnillä alla. Kuntarahoitteinen liikenne on kiinteästi osa valtion ostoliikennettä. Kuntarahoitus tehostaa valtionrahoitteisen liikenteen kaluston käyttöä, eikä itsessään vaadi lisäkalustoa.

Kalusto	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	
Sm7 (R/M)	Tpe-Noa	Noa-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri		Ri-Tpe	Tpe-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri	Ri-Tpe
Sm7 (R/M)		Ri-Noa		Noa-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri		Ri-Noa		Noa-Ri		Ri-Tpe	Noa	Noa	Tpe-Ri		Ri-Tpe	Tpe-Ri
Sm4 (R/M)		Ri-Noa	Noa-Ri											Ri-Tpe	Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Tpe		
Sm7 (Pori)	Pri-Tpe		Tpe-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Ti	Ti-Noa	Noa-Tpe-Noa		Noa-Ri						
Sm7 (Pori)		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri					
Sm7 (Pori)			Pri-Tpe																	Tpe-Pri	
Sm7 (Pori)		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri		Pri-Tpe		Tpe-Pri							
Sm7 (Rma)	Rauman ja Kokemäen välinen liikenne																Rma-Tpe			Tpe-Rma	
Sm7 (Tre)	Tpe-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ylö-Tpe	
Sm7 (Tre)	Tpe-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ylö-Ov	Ov-Ylö	Ov-Tpe	

26.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
Ti = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
Ylö = Ylöjärvi
Keu = Keuruu

Jy = Jyväskylä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VE3

VE3 Tampere–Turku-juna



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

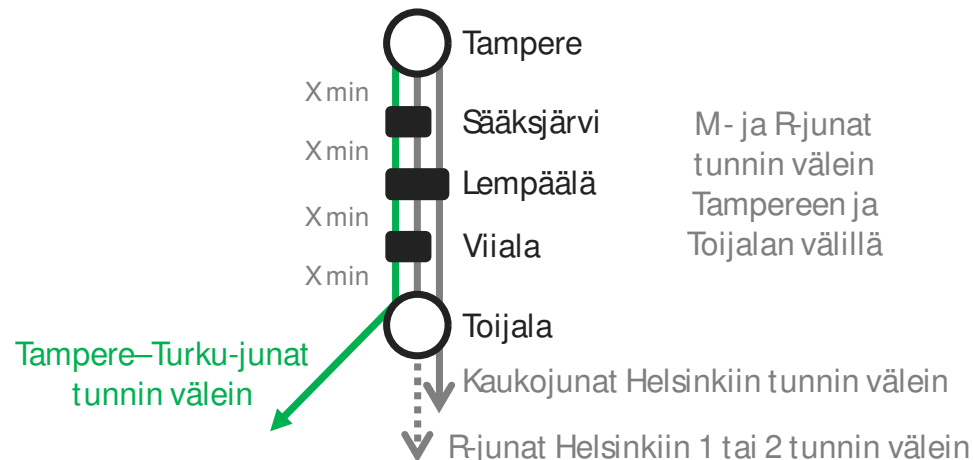
- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Tampereen ja Turun välille tunnin vuorovälillä.**

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.



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



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaikutusten arviointi

MAL5-seisakkeiden käyttöönotto



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

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.

26.8.2026

Seisake	Käyttöönottomahdollisuus nykyisille ostoliikennejunille	Käyttöönottomahdollisuus kaukojunille	Käyttöönoton edellytykset
Sääksjärvi	Voidaan ottaa käyttöön kaikille nykyisille R- ja M-junille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä. Markkinaehtoisuuden houkuttelevuus on selvittämättä.	-
Epilä	Voidaan ottaa käyttöön kaikille nykyisille M-lähijunille Ei tarkoituksenmukaista lisätä Porin ja Rauman junille	Pataosalla ei markkinaehtoista kaukoliikennettä	-
Harjuniitty	Mahdollista lisätä Porin ja Rauman junien pysähdyspaikaksi Ei mahdu nykyisiin M-junien kierrosaikoihin	Pataosalla ei markkinaehtoista kaukoliikennettä	M-junien ulottaminen Harjuniittyyn vaatii kaksoisraidetta vähintään Lielähti–Tesoma-välille.
Ylöjärvi	Pataosalla ei nykyisin ostoliikennettä yöjunaliikennettä lukuun ottamatta.	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva markkinaehtoisuuden kannalta.	Vaatii uutta lähijunalinjaa
Messukylä	Voidaan ottaa käyttöön kiskobusseille mutta vaatinee sopimuksen asiasta Traficommin kanssa.	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva markkinaehtoisuuden kannalta.	Vaatinee uutta lähijunalinjaa
Ruutana	Voidaan ottaa käyttöön kiskobusseille mutta vaatinee sopimuksen asiasta Traficommin kanssa.	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva markkinaehtoisuuden kannalta.	Vaatinee uutta lähijunalinjaa



Vaikutukset kaukojunaliikenteeseen

Ylöjärven ratasuunnalla ei muutoksia kaukojuniin

- Ylöjärven seisakkeen ja lähijunaliikenteen toteuttaminen ei hyvin todennäköisesti vaikuta kaukojunaliikenteeseen. Uusi lähijunaliikenne ei vaikuta kaukojunaliikenteen kysyntään.
- Kaukojunaliikenteen operaattori on indikoinut, ettei heitä houkuttele kaukojunien pysähdykset Ylöjärvellä **markkinaehtoisuuden vuoksi**, mikä vaikuttaa perustellulta kannalta. Ylöjärven pysähdys kasvattaisi noin 3,7 miljoonan vuosittaisen matkustajan matka-aikaa.

Oriveden ratasuunnalla ei todennäköisesti muutoksia kaukojuniin

- Oriveden suunnan lähijunaliikenteen ja uusien seisakkeiden toteuttaminen Messukylään ja Ruutanaan ei todennäköisesti vaikuta kaukojunaliikenteeseen.
- Messukylän ja Ruutanan seisakkeet eivät vaikuta riittävän houkuttelevilta kaukojunaoperaattorille.
- Kaukojunien pysähdyksiin ei ole VR:n mukaan suunnitteilla muutoksia. Oriveden kaukopysähdyksiin vaikuttaa myös Jyväskylän kaukojunaliikenteen

26.8.2026

matkustajamäärät Helsingin suuntaan. **Oriveden kaukopysähdykset ovat kuitenkin asiantuntija-arvion mukaan perusteltuja, sillä Oriveden ja Jyväskylän välisen radan yksiraiteisuuden vuoksi Oriveden pysähdysten poistaminen ei tuottaisi merkittävää matka-aikahyötyä** –erityisesti Lahdenperä–Jämsä-rataoikaisun toteuttamisen jälkeen. Oriveden pysähdyksiä perustelee myös vaihtoyhteydet väliasemille ja Haapamäen suuntaan.

Toijalan ratasuunnalla voi olla vaikutuksia kaukojuniin

- Tampereen ja Turun välisen kaukojunaliikenteen korvaaminen lähijunilla voi vaikuttaa Helsingin suunnan hitaampien kaukojunien pysähdyksiin Lempäälässä. Turun juna kulkee peräkkäin Helsingin suunnan hitaamman kaukojunan kanssa ja siten kilpailee vahvasti Tampere–Toijala–välin matkustajista. Toisaalta Turun juna ei kilpaile Lempäälän ja Helsingin välisistä matkustajista.
- Säöksjärven seisake ei vaikuta olevan riittävän houkuttelevalta markkinaehtoiselle kaukojunaoperaattorille asiantuntija-arvion perusteella, koska Lempäälän ja Tampereen asemat ovat niin lähellä.

VR:n lausunto Oriveden pysähdyksistä

Työn yhteydessä VR:ltä pyydettiin kirjallista lausuntoa seuraaviin kysymyksiin:

- Miltä näyttää Oriveden markkinaehtoisen kaukojunapysähdysten tulevaisuus?
- Onko näköpiirissä muutoksia?
- Suuri huoli on, että vähentääkö tunnin vuorovälillä kulkeva lähijuna kaukojunapysähdysä?

VR:n vastaus (5/2026):

VR:llä ei ole tällä hetkellä suunnitteilla muutoksia Oriveden kaukojunien pysähdysiin. Mahdollinen uusi lähijunalinja Orivesi–Tampere kuulostaa positiiviselta asialta junaliikenteen ja koko joukkoliikenteen kannalta sekä tietenkin Oriveden saavutettavuutta ajatellen – riippumatta siitä, kuka linjan junaoperaattoriksi kilpailutuksen kautta valikoituukaan.

Vielä on kuitenkin liian aikaista arvioida 2030-luvun markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen pysähdyspaikkoja ja -määriä. Koska kaikki Orivedellä pysähtyvät IC- ja Pendolino-vuorot ovat vuoroja vähintään Jyväskylään/Jyväskylästä, myös muiden, Orivettä suurempia paikkakuntien kysyntä vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka paljon markkinaehtoista vuorotarjontaa Oriveden kautta kulkevalla radalla on. VR toki pyrkii markkinaehtoisen liikenteen matkustajamäärän kasvattamiseen koko verkostossa ja tavoitteena on myös lisätä junavuoroja, jos kysyntä kasvaa, kuten aiemminkin on tehty.

Liikenteelliset hyödyt



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

	VE0+	VE1B	VE2	VE2+	VE3
Matka-aikavaikutus	Nykyiset matka-ajat säilyvät nykyisellä tasollaan Uusilta seisakkeilta (Epilä & Sääksjärvi) avautuu nopea, joskin myös harva yhteys Tampereen keskustaan	Uusilta seisakkeilta (Yöjärvi, Messukylä & Ruutana) avautuu nopea, joskin myös harva yhteys Tampereen keskustaan	Uusilta seisakkeilta (Messukylä & Ruutana) avautuu nopea, joskin myös harva yhteys Tampereen keskustaan	Uusilta seisakkeilta (Yöjärvi, Messukylä & Ruutana) avautuu nopea, joskin myös harva yhteys Tampereen keskustaan	Ei vaikutusta matka-aikoihin
Palvelutaso	Lähijunaliikenne laajenee jokapäiväiseksi	Oriveden suunnan junaliikenteen vuorotarjonta kaksinkertaistuu	Oriveden suunnan junaliikenteen vuorotarjonta kaksinkertaistuu	Oriveden suunnan junaliikenteen vuorotarjonta kaksinkertaistuu	Sääksjärven, Lempäälän ja Viialan junatarjonta kaksinkertaistuu, Toijalan puolitoistakertaistuu
Työmatka-yhteydet	Ei merkittävää vaikutusta	Oriveden suunnalla työmatkayhteydet Tampereelle paranevat huomattavasti	Oriveden suunnalla työmatkayhteydet Tampereelle paranevat huomattavasti	Oriveden ja Yöjärven suunnalla työmatkayhteydet Tampereelle paranevat huomattavasti	Toijalan suunnalla
Kaukojuna-yhteydet	Ei vaikutusta	Uusi syöttöyhteys Yöjärven suunnasta klo 7 lähteviin kaukojuniin	Ei vaikutusta	Yöjärvi saa syöttö- ja jatkoyhteyden Tampereen tasatuntisolmuun	Turun suunnan junaliikenne tiheenee tunnin vuoroväliin ja yhteys Turkuun avautuu Tampereen ja Toijalan välisille seisakkeille
Matkustaja-potentiaali	Vähäinen	Vähäinen	Vähäinen	Vähäinen	Kohtalainen
Liittyminen Nysse-liikenteeseen	Nokian ja Länsi-Tampereen bussiliikenne voi syöttää juniin myös viikonloppuisin Sääksjärven seisake mahdollistaa bussiliikenteen kehittämisen junaliikenteeseen tukeutuvaksi	Välillä Tampere-Orivesi juna korvaa bussilinjan 95 Välillä Tampere-Yöjärvi irrallinen osa kokonaisuutta	Välillä Tampere-Orivesi juna korvaa bussilinjan 95	Välillä Tampere-Orivesi juna korvaa bussilinjan 95 Välillä Tampere-Yöjärvi irrallinen osa kokonaisuutta	Lisävuoroilla on haastava korvata bussiliikennettä epätasaisen vuorovälin vuoksi
Maankäyttö-vaikutukset	Uusilla seisakkeilla (Epilä & Sääksjärvi) voi käynnistää maakäytön kehittämistä, joka kuitenkin kaipaa tuekseen tiheämpää junaliikennettä myöhemmin tulevaisuudessa	Uusilla seisakkeilla (Yöjärvi, Messukylä & Kangasala) voi käynnistää maakäytön kehittämistä, joka kuitenkin kaipaa tuekseen tiheämpää junaliikennettä myöhemmin tulevaisuudessa	Uusilla seisakkeilla (Messukylä & Kangasala) voi käynnistää maakäytön kehittämistä, joka kuitenkin kaipaa tuekseen tiheämpää junaliikennettä myöhemmin tulevaisuudessa	Uusilla seisakkeilla (Yöjärvi, Messukylä & Kangasala) voi käynnistää maakäytön kehittämistä, joka kuitenkin kaipaa tuekseen tiheämpää junaliikennettä myöhemmin tulevaisuudessa	Tihentyvä junaliikenne tukee Sääksjärven, Lempäälän, Viialan ja Toijalan juna-asemien merkitystä maankäytön kehityksen kiintopisteinä

Liikennöintikustannusten laskenta ja kalusto-oletukset



Vaihtoehtojen liikennöintikustannukset on laskettu viereisen taulukon yksikköarvojen mukaisesti. Yksikköarvot ja laskentaperiaatteet ovat Traficom selvityksestä Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla (5/2025).

Vaihtoehtoisissa voidaan käyttää sekä Sm7- että Sm4-kalustoa. Liikennöintikustannusten laskentaan on kuitenkin tehty alemmassa taulukossa esitetyt valinnat kalustotyyppistä ja määrästä. Vaihtoehtojen kalustovalinnat kuvaavat erilaisia valintoja eivätkä siten ole keskenään täysin johdonmukaisia.

Vaihtoehtoisissa VE0, VE0+, VE1A, VE1B ja VE2 kalusto on osin tai kokonaan yhteiskäyttöistä valtion ja kuntien välillä. Nokian ja Toijalan VE0 & VE0+ kaluston jakaminen on väistämätöntä, kun taas Ylöjärven ja Oriveden suunnan VE1A, VE1B ja VE2 kaluston yhteiskäyttöisyys on kuntien ehdotus. Työn aikana Traficom on kannattanut seudullisen kaluston hankintaa seudulliseen liikenteeseen, kuten on oletettu vaihtoehtoisissa VE2+ ja VE3.

Yhteiskäyttöisen kaluston osalta Traficom on linjannut, että kalustokustannukset jaetaan liikenteen rahoittajien välillä kaluston käytön suhteessa. Jos esimerkiksi yhtä junayksikköä käytetään arkipäivisin 4 h valtion rahoittamassa liikenteessä ja 12 h kuntien liikenteessä, kunnille osoitetaan $12/(4+12) = 75 \%$ kalustovuokrasta, sisältäen varakaluston ja varikkokustannusten jyvitykset.

Tämän työn laskelmissa on oletettu 10 % varakalustolisä vailla tarkempaa tietoa valtion suunnittelemaasta varakalustomäärästä.

	Sm7	Sm4
Kilometrikustannukset yhteensä	3,759 €/km	2,632 €/km
Henkilöstökustannukset yhteensä	129,82 €/h	129,82 €/h
Kiinteät kustannukset	1,034 M€/yksikkö/v	0,768 M€/yksikkö/v
Josta kaluston hankintahinta (30 v)	0,42 M€/yksikkö/v	0,59 M€/yksikkö/v
Josta kaluston rahoitus (5 % korko)	0,40 M€/yksikkö/v	0,35 M€/yksikkö/v
Josta varikkokustannukset	0,22 M€/yksikkö/v	0,11 M€/yksikkö/v

	Nokian ratasuunta	Toijalan ratasuunta	Ylöjärven ratasuunta	Oriveden ratasuunta
VE0	1,0 x Sm7	0,3 x Sm7	-	-
VE0+	1,0 x Sm7	0,3 x Sm7	-	-
VE1A	0,6 x Sm7	-	0,4 x Sm4	0,7 x Sm4
VE1B	-	-	0,8 x Sm4	1,4 x Sm4
VE2	0,2 x Sm7	-	-	2,0 x Sm7
VE2+	-	-	0,7 x Sm7	1,2 x Sm7
VE3	-	4,4 x Sm7	-	-

Liikennöintikustannukset ratasuunnittain



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Liikennöintikustannukset on jaettu ratasuunnittain suoritteiden mukaan. Kilometri- ja tuntisuoritteet jyvitetään kullekin rataosalle suoraan. Kalustokustannukset jaetaan sen suhteessa, kuinka suuren osan ajasta kalusto on milläkin ratasuunnalla.

Ohessa esitetyt kustannukset ovat bruttokustannuksia, eli liikenteen järjestämisestä aiheutuvat kustannukset.

VE3 kustannuksiin on laskettu suoriteperusteinen osuus Turku–Tampere–junan kokonaiskustannuksista Tampere–Toijala-väliltä.

VE2 on oletettu, että kiskobussien korvaaminen lähijunilla tuo valtion rahoituksen neljälle lähijunavuoroparille.

	VE1A	VE1B	VE2+
Ylöjärven ratasuunta	0,9 M€/v*	1,5 M€/v*	1,8 M€/v

	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Oriveden ratasuunta	1,7 M€/v*	2,9 M€/v*	3,8 M€/v	3,4 M€/v

	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)
Nokian ratasuunta	1,6 M€/v	2,0 M€/v	2,8 M€/v	2,0 M€/v

	VE0	VE0+	VE3 (sis. VE0+)
Toijalan ratasuunta	0,9 M€/v	1,3 M€/v	2,4 M€/v

* Laskettu edullisemmalla Sm4-kalustolla, jonka käytettävyys epävarmaa.

Lipputulot

Lipputulojen on arvioitu tässä työssä hyvin karkealla menetelmällä, koska lipputulojen ja matkustajamäärien arvioinnissa on paljon epävarmuuksia. Lipputuloarvioissa on hyödynnetty Nyssen pitkäaikaista kokemusta seudun joukkoliikenteen järjestämisestä ja Nyssen nousijatiloista.

Lipputulojen osalta on arvioitu, kuinka suuri osuus liikennöintikustannuksista palautuu lipputuloina. Nokian ja Toijalan ratasuunnilla on oletettu, että lipputuloina palautuu 20 %, kun taas Oriveden ja Ylöjärven suunnilla on oletettu 10 %. Nokian ja Toijalan oletus vastaa nykyistä lipputulokertymää. Oriveden ja Ylöjärven osalta on oletettu vähemmän lipputuloja, koska kyse on uudemmasta liikenteestä ja väestöpohja on hieman vähäisempi kuin Nokian ja Toijalan suunnilla. Näihin suuruusluokkiin esitetyt lipputuloarvioit on esitetty ohessa ratasuunnittain.

Vaihtoehdossa VE3 lipputulo-arvio perustuu muista vaihtoehdoista poiketen nykyisiin Turku–Tampere-kaukojunien lipputuloihin ja arvioituun Tampereen seudun osuuteen näistä lipputuloista.

	VE1A	VE1B	VE2+
Ylöjärven ratasuunta	0,1 M€/v*	0,2 M€/v*	0,2 M€/v

	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Oriveden ratasuunta	0,2 M€/v*	0,3 M€/v*	0,4 M€/v	0,3 M€/v

	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)
Nokian ratasuunta	0,3 M€/v	0,4 M€/v	0,6 M€/v	0,5 M€/v

	VE0	VE0+	VE3 (sis. VE0+)
Toijalan ratasuunta	0,2 M€/v	0,3 M€/v	Erilainen laskentatapa

* Laskettu edullisemmalla Sm4-kalustolla, jonka käytettävyys epävarmaa.

Lipputulojen vaatimat matkamäärät ratasuunnittain

Tällä sivulla havainnollistetaan, millaisia matkustajamääriä kunkin vaihtoehdon lipputuloarviot edellyttävät.

Lipputulojen edellyttämät matkustajamäärät on arvioitu olettaen yhden matkan lipputuloksi 1,5 €/matka. Tämä vastaa suuruusluokaltaan nykyisten Nysse-alueen ABC-vyöhykelippujen lipputuloja.

Vuosittaiset matkustajamäärät voi muuttaa päivittäisiksi matkustajamääräksi kertoimella 300. Eli toisin sanoen 300 000 matkaa vuodessa vastaa suuruusluokaltaan 1 000 matkaa päivässä tavanomaisena vilkkaana marraskuisena arkipäivänä.

Vaihtoehdosta VE3 ei ole esitetty vastaavaa arvioita, koska lipputulot on arvioitu poikkeavalla menetelmällä.

Esitetyt arviot ovat kunkin vaihtoehdon edellyttämiä uusia lähijunamatkoja. Vaihtoehdossa VE2 laskelma ei sisällä kiskobussiliikennettä korvaavia vuoroja, jotka oletetaan valtion rahoittamiksi vuoroiksi.

Vertailuksi voi todeta, että vuonna 2024 M-junaliikenteessä oli 120 000 matkaa Nokian suunnalla ja 90 000 Lempäälän suunnalla.

Yöjärven ratasuunta	VE1A	VE1B	VE2+	
Matkaa/vuosi	60 000*	100 000*	120 000	
Oriveden ratasuunta	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Matkaa/vuosi	120 000*	200 000*	260 000	230 000
Nokian ratasuunta	VE0	VE0+	VE1A (sis.VE0+)	VE2 (sis.VE0+)
Matkaa/vuosi	220 000	270 000	370 000	320 000
Toijalan ratasuunta	VE0	VE0+	VE3 (sis.VE0+)	
Matkaa/vuosi	120 000	170 000	Erilainen laskentatapa	

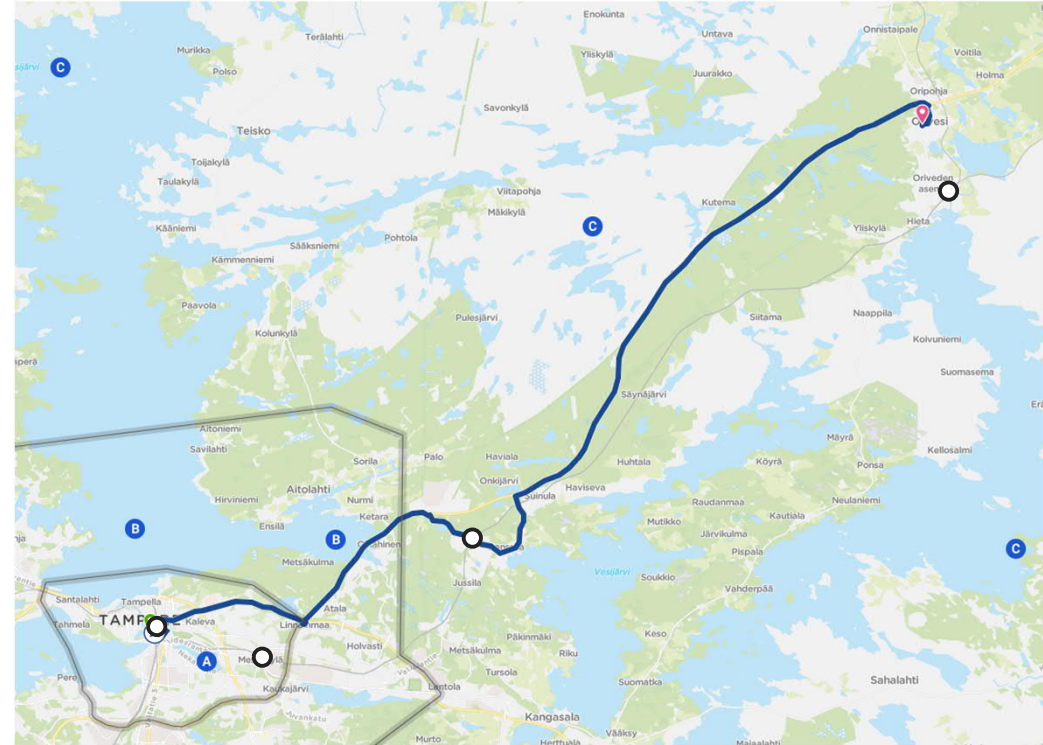
* Arvioitu edullisemmalla Sm4-kalustolla, jonka käytettävyys epävarmaa.

Bussiliikenteen säästöt

Uuden junaliikenteen suunnittelun yhteydessä on tarkistettu, johtaisivatko uudet junavuorot joukkoliikennetarjonnan päällekkäisyyksiin. Näitä päällekkäisyyksiä pyritään ehkäisemään säästämällä bussiliikenteestä, jotta uudet junaliikenteet ovat mahdollisimman kustannustehokkaita.

Nokian, Toijalan ja Ylöjärven ratasuunnilla ei ole tunnistettu sellaista juna- ja bussiliikenteen päällekkäisyyttä, jonka perusteella bussiliikenteestä voitaisiin säästää. Näillä suunnilla junat ja bussit palvelevat erilaisia matkustustarpeita. Lisäksi Nokian ja Ylöjärven suunnalla bussiliikenne on huomattavasti tiheämpää. Tunnin vuorovälin junaliikenne ei vielä perustele bussiliikenteen runkolinjojen tai ratikan liityntälinjojen harventamista.

Sen sijaan Oriveden ratasuunnalla on tunnistettu, että tunnin vuorovälin junayhteys korvaisi nykyisen linjan 95. Linjaa liikennöidään tunnin vuorovälillä ja se palvelee lähijunakäytävää. Linjan nettokustannukset olivat vuonna 2025 Kangasalle noin 70 000 € ja Orivedelle 160 000 €. Oriveden suunnan junavaihtoehtoissa oletetaan vastaavansuuruiset säästöt bussiliikenteen järjestämisestä.



Bussilinjan 95 nykyinen reitti ja Oriveden ratasuunnan nykyiset ja esitetyt asemat

Kustannusjakoperiaatteet



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tampereen seudulla vuodesta 2022 lähtien lähijunaliikenteen kuntien kustannukset jaetaan ratasuunnittain kuntien asukaslukujen ja etäisyyksien perusteella. Oheisella kaaviolla on havainnollistettu VE0+ -liikenteen kustannusjakoa. VE0+ tarkoittaa nykyisin kuntarahoitteisten M-junavuorojen rahoittamista ja M-junaliikenteen laajentamista viikonlopuille kuntarahoitteisesti.

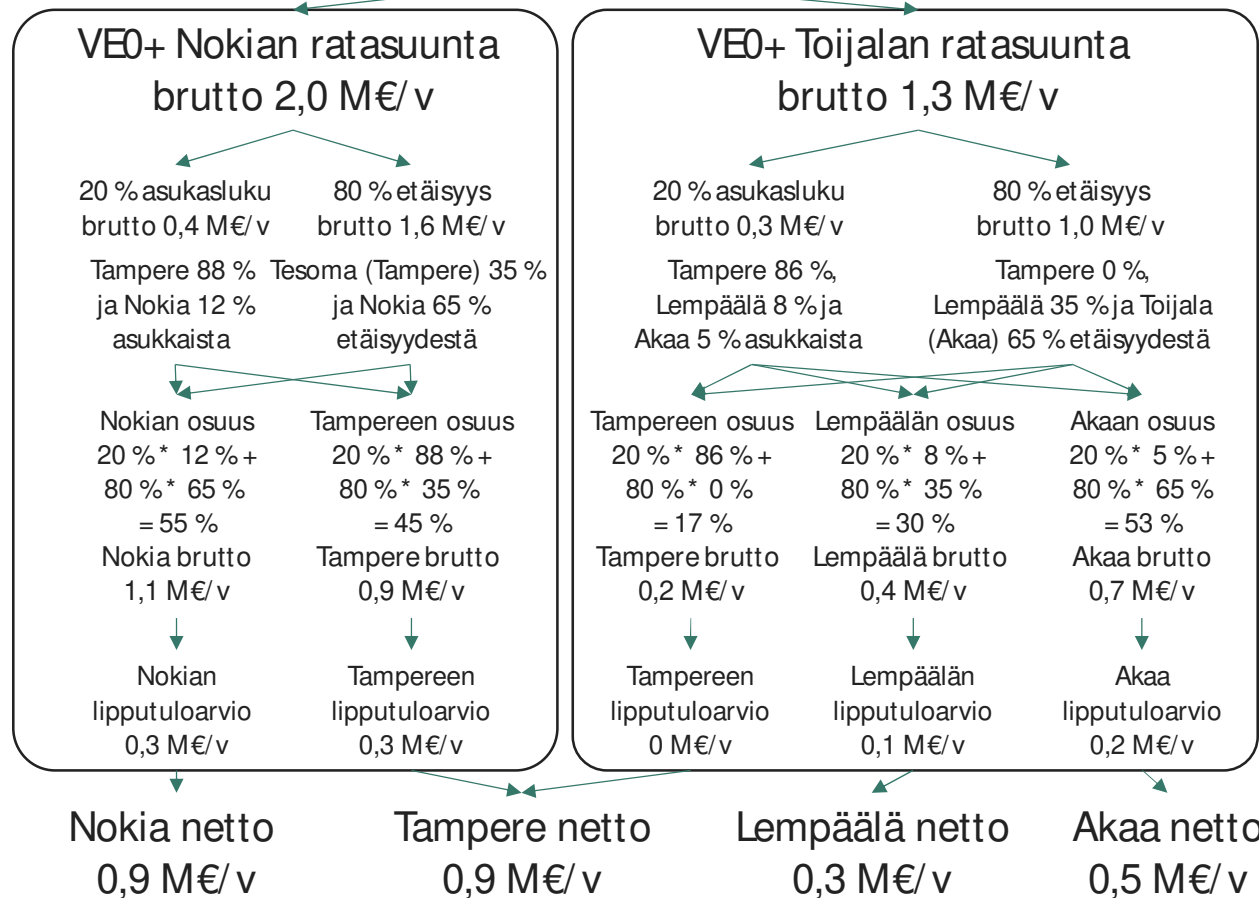
Ensin koko seudun bruttokustannukset jaetaan ratasuunnittain. Lähijunien liikennöintikilometrit, junahenkilöstön työaika ja kaluston käyttö jaetaan liikennöintiajan suhteessa. Toijalan suunnan kustannukset ovat pienempiä kuin Nokian suunnalla, koska Toijalan suunnalla suurempi osuus lähijunavuoroista on valtion rahoittamia.

Ratasuunnittain kustannuksista 20 % jaetaan asukaslukujen mukaan ja 80 % etäisyyksien mukaan. Etäisyyden perusteena on kunnan kauimmaisimman aseman etäisyys Tampereen asemasta. Toijalan suunnalla Tampere ei osallistu etäisyysjakoon, kun Tampereen alueella ei ole muita asemia.

Kuntien maksuosuuksista vähennetään kunkin kunnan asemilta kertyvät lipputulot. Tampereen aseman lipputulot jyvitetään muille asemilla muiden asemien nousijamäärien suhteessa. Lipputulojen suuruudeksi on arvioitu karkeasti 20 % liikennöintikustannuksista.

Kuntien nettomaksuosuus on bruttokustannusten ja lipputulojen erotus.

VE0+ Tampereen kaupunkiseutu
brutto 3,3 M€/v



Kustannusjakoperiaatteet



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Oheisin taulukoihin on koottu kustannusjaon perusteena käytetyt lähtöarvot.

Asukasluvut ovat Tilastokeskuksen lukuja viimeisimmälle vuodenvaihteelle eli 31.12.2025.

Etäisyydet ovat Väyläviraston julkaisusta Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.1.2024, joka sisältää olemassa olevien liikennepaikkojen etäisyydet sadan metrin tarkkuudella. Ne seisakkeet, jotka eivät ole olemassa olevia liikennepaikkoja (Messukylä & Ruutana) etäisyydet on arvioitu karttapalvelujen avustuksella tämän työn yhteydessä.

Kokonaisuudessaan kuntien rahoitusosuudet eri ratasuunnista ovat seuraavat:

- Nokian ratasuunta: Tampere 45 % ja Nokia 55 %
- Toijalan ratasuunta: Tampere 17 %, Lempäälä 30 % ja Akaa 53 %
- Ylöjärven ratasuunta: Tampere 18 % ja Ylöjärvi 82 %
- Oriveden ratasuunta: Tampere 23 %, Kangasala 24 % ja Orivesi 53 %

26.8.2026

	Asukkaita 12/ 2025	% Nokian suunnasta	% Toijalan suunnasta	% Ylöjärven suunnasta	% Oriveden suunnasta
Tampere	263 337	88 %	86 %	89 %	86 %
Nokia	36 571	12 %	-	-	-
Lempäälä	25 041	-	8 %	-	-
Akaa	16 429	-	5 %	-	-
Ylöjärvi	33 658	-	-	11 %	-
Kangasala	34 379	-	-	-	11 %
Orivesi	8 858	-	-	-	3 %

	Etäisyys	% Nokian suunnasta	% Toijalan suunnasta	% Ylöjärven suunnasta	% Oriveden suunnasta
Tampere, Tesoma	8,8 km	35 %	-	-	-
Tampere, Messukylä	4,6 km	-	-	-	7 %
Nokia	16,5 km	65 %	-	-	-
Lempäälä	21,2 km	-	35 %	-	-
Akaa	39,8 km	-	65 %	-	-
Ylöjärvi	16,6 km	-	-	100 %	-
Kangasala	16,7 km	-	-	-	27 %
Orivesi	41,1 km	-	-	-	66 %

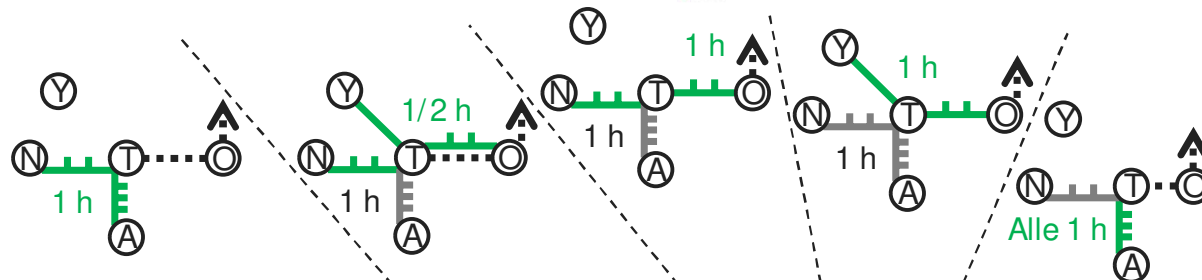
Nettokustannukset kunnittain



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

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 Toijalan ja Nokian suunnilla 20 % sekä Oriveden ja Ylöjärven suunnilla 10 %. Lipputulot on suoraan vähennetty kuntien bruttokustannusosuudesta. VE3 lipputulot perustuvat nykyisiin Tampere–Turku-kaukojunaliikenteen lipputuloihin.
- VE2 on oletettu kiskobussiliikenteen katkaisu Orivedelle ja valtion rahoitus 4 lähijunavuoroparille. VE2+ vastaavat oletukset on tehty ¾ kiskobusseista.
- Oriveden ratasuunnalla huomioitu bussilinjan 95 poistamisesta aiheutuvat säästöt VE1B, VE2 & VE2+.



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

Yhdistelmävaihtoehtojen nettokustannukset	VE3 & VE1A (sis. VE0+)	VE3 & VE1B (sis. VE0+)	VE3 & VE2 (sis. VE0+)	VE3 & VE2+ (sis. VE0+)
Tampere	1,9 M€/v*	2,0 M€/v*	2,1 M€/v	2,1 M€/v



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Jatkotoimenpiteet

Kangasala | Lempäälä | Nokia | Orivesi | Pirkkala | Tampere | Vesilahti | Ylöjärvi

Jatkotoimenpiteet

Nokian ja Toijalan ratasuunnilla kuntien päätöksentekoon esitetään nykyliikenteen rahoitusta (VE0) ja M-junaliikenteen laajentamista viikonlopuille (VE0+) 2031 alkaen.

Nokian ratasuunnalla voidaan ottaa käyttöön Epilän pysähdykset, kun uusi seisake valmistuu. M-junia voidaan pidentää Harjuniittyyn, kun Lielahdesta toteutuu kaksoisraide vähintään Tesomalle asti.

Toijalan ratasuunnalla voidaan ottaa käyttöön Säksjärven pysähdykset, kun uusi seisake valmistuu. Lisäksi on mahdollista osallistua Turun suunnan tunnin vuorovälin rahoitukseen, jos valtio sallii liikenteen hankinnan esimerkiksi seuraavalla hallituskaudella.

Ylöjärven ja Oriveden suunnilla tutkitaan liikenteen toteuttamisen mahdollisuuksia 2030-luvun

puolella välissä tai sen jälkeen yhdessä valtion kanssa Ylöjärven, Kangasalan ja Oriveden alustavien näkemysten mukaisesti. Vaihtoehdon Ve2+ aikataulurakenne on toimivin, jossa lähijunaliikenteellä olisi tunnin vuoroväli. Ruutanan, Messukylän ja Ylöjärven pysähdykset on mahdollisia seisakkeiden valmistuttua Ve2+ aikataulurakenteella.

Pidemmällä aikavälillä voidaan tavoitella lähijunaliikenteen tihentämistä Nokian suuntaan, kun Lielahdesta toteutuu kaksoisraide vähintään Tesomalle asti, ja Lempäälän suuntaan, kun Lempäälään toteutuu kolmas raide.

