



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven kaupunginhallitus: Raideriformi uudistus

2.2.2026

Liikennejärjestelmäpäällikkö Eero Kauppinen



Esityksen sisältö

1. Henkilöjunaaliikenne nykyisin Tampereen kaupunkiseudulla
2. Raidereformi mistä kyse?
3. Mistä Ylöjärvi ja muut seudun kunnat tulevat päättämään vuoden 2026 ~~alus~~ syyskuussa?

HENKILÖJUNALIIKENTEEEN NYKYTILA TAMPEREEN SEUDULLA

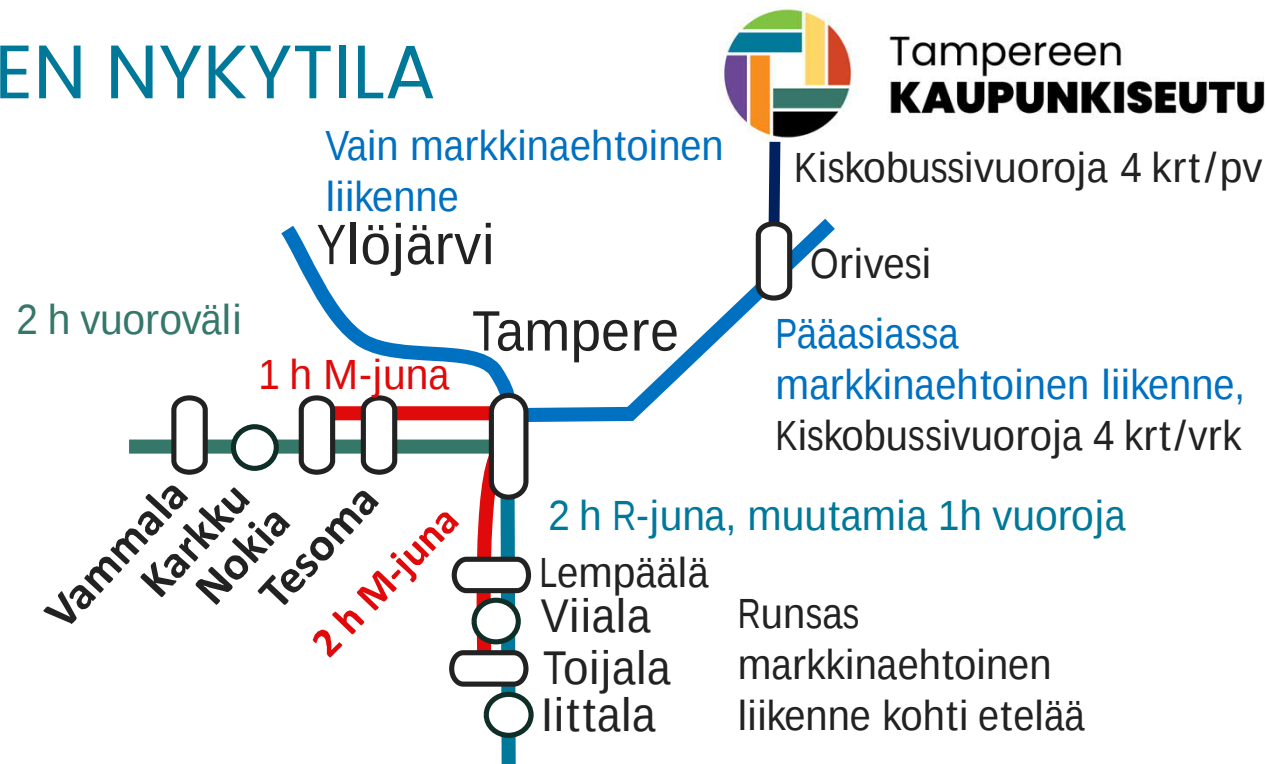
Nykyinen junaliikenne Tampereen kaupunkiseudulla muodostuu **ostoliikenteen ja markkinaehtoisen** liikenteen yhdistelmästä.

Oriveden suunnan liikenne muodostuu pääasiassa markkinaehtoisesta liikenteestä (1-2h) ja kiskobussiliikenteestä 4 krt/vrk.

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 M-junaliikenteen nettokustannukset kunnille on noin 1 M€/vuosi, 500.000 matkaa/v (Nysse-liput), joka jakaantuu 4 eri kunnalle (Nokia, Tampere, Lempäälä ja Akaa)

Seudullinen rakennesuunnitelma 2040+ perustuu raideliikennneratkaisuun



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

ELINKEINOT JA YHTEYDET

Ylöjärvi

Nokia

Kangasala

Orivesi

Lempäälä

Lähijuna-
liikennettä joka
ratasuuntaan
Tampereelta

Toimisto- ja toimitilarakentaminen

- Kehitetään monipuolisen palvelujen ja työpaikkojen alueena. Vahvistetaan toimistotarjontaa.
- Varmistetaan kysyntää vastaava toimistotarjonta.

Työpaikka-, teollisuus- ja logistiikkatoimintojen kehittäminen

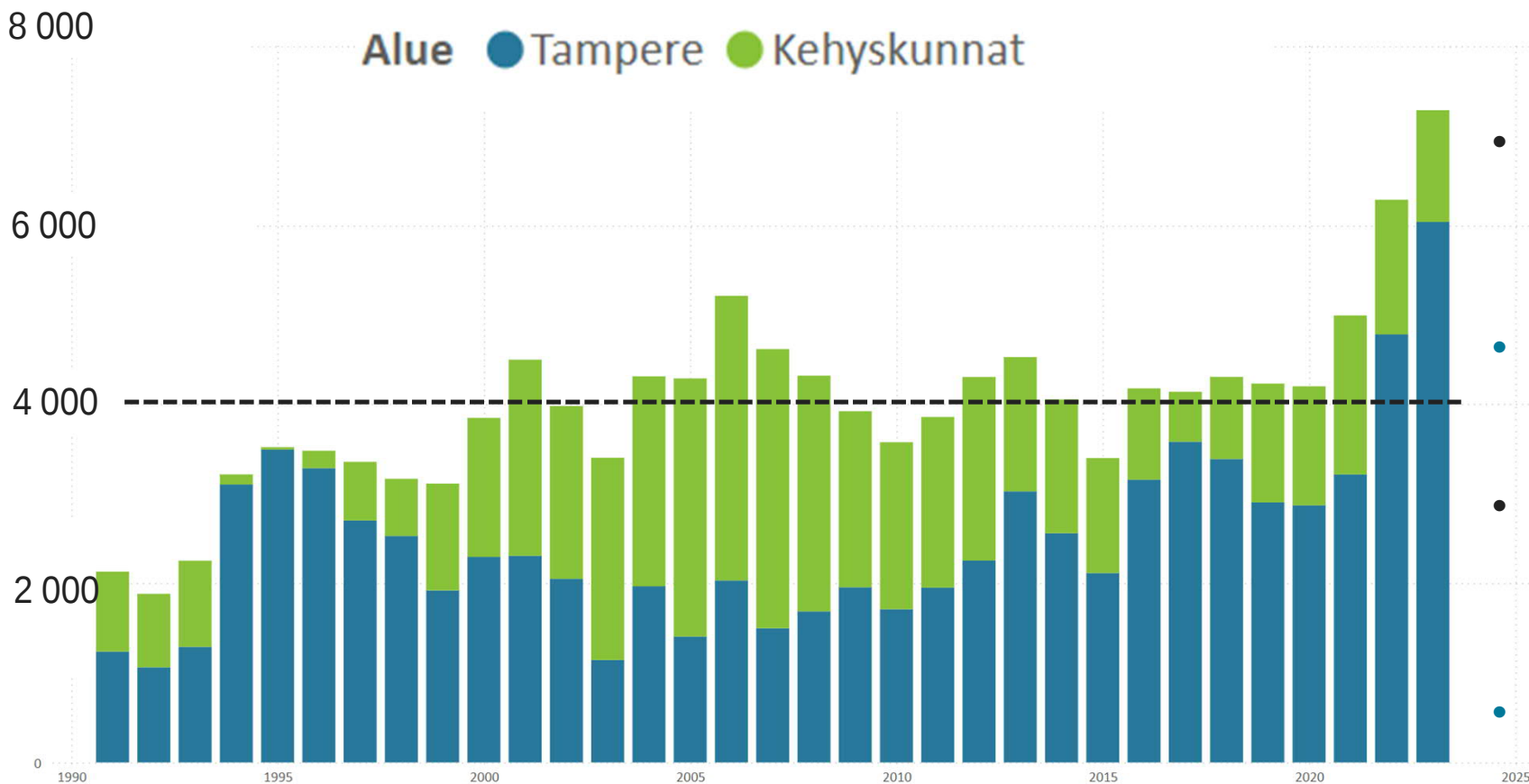
- Seudullisesti merkittävien työpaikkatoimintojen yhteistyö- ja kehittämisalueet
- Teollisuuden ja työpaikkatoimintojen alueena kehitettävä alue
- Tutkittava teollisuuden ja työpaikkatoimintojen alue

Liikennejärjestelmän kehittäminen

- Uusi raitiotieyhteys
- Uusi tieyhteys
- Kehitettävä lähijunaliikenteen seisakeverkosto ja palvelutaso
Verkostolla tutkitaan seuraavia seisakeita:
Epiä, Messukylä, Ruutana, Sääksjärvi, Amuri, Hakkari-Moisio, Harjuniitty, Kalkku, Kalkunvuori, Kulju, Lakalaiva, Lielähti, Rantaperkiö, Siuro, Teivo-Mäkkylä, Ylöjärven keskusta, Vanattara, Vatiala ja Vehmainen
- Uusi ratayhteys
- Uusi Järjestelyratapiha
- Kehitettävä valtakunnallinen ratayhteys
- Kehitettävä valtakunnallinen tieliikenneyhteys
- Lentokenttä
- YKR-taajama, 2021 (SYKE)
- Vesi

Toteutunut väestönkasvu Tampereen kaupunkiseudulla

- Tampereen kaupunkiseudulla asuu yli 420 000 ihmistä
- Viime vuodet ovat olleet ennätysellisiä kasvuvuosia seudullisesti.
- Kasvu on keskittynyt Tampereelle etenkin viime vuosina.
- Seudullinen kasvu on yli 80 % sijoittunut kestävän kasvun alueelle.
- Lähijuna on seudullinen ratkaisu.



27.1.2026

Vuosittaiset matkustajamäärät (kauko- ja lähijunaliikenne)



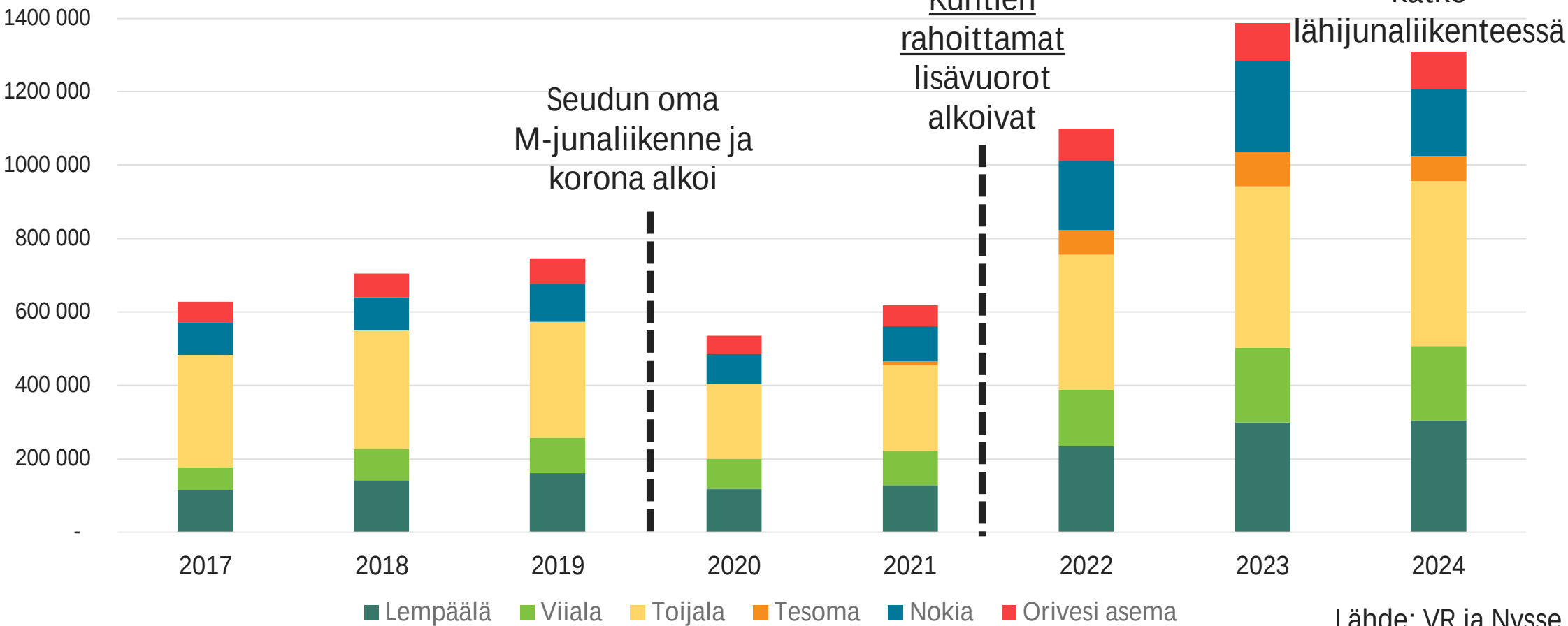
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

V. 2024 Nokian
suunnalla yli 3 kk
katko

Kuntien
rahoittamat
lisävuorot
alkoivat

Seudun oma
M-junaliikenne ja
korona alkoi

lähijunaliikenteessä

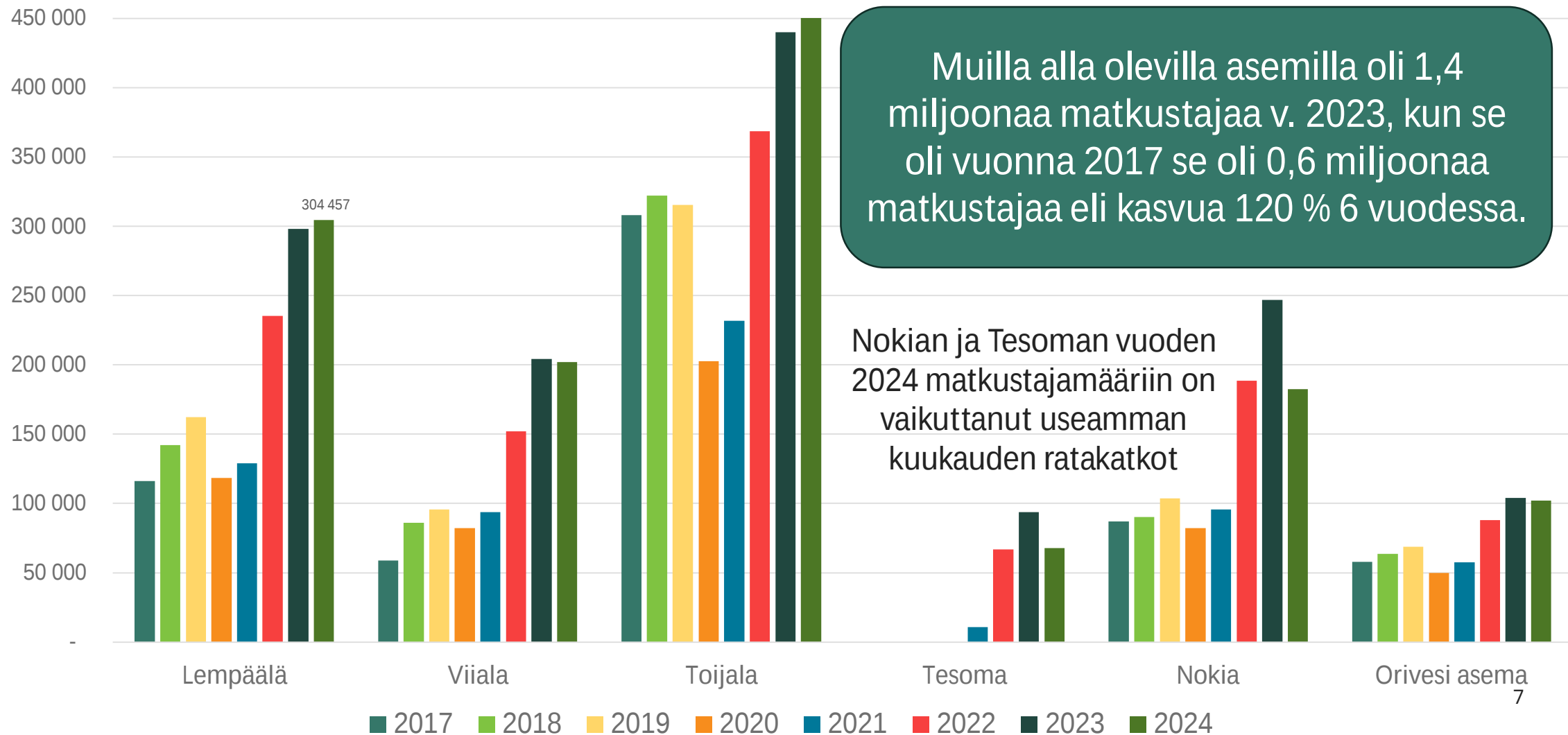


Lähde: VR ja Nysse

Vuosittaiset matkustajamäärät



Tampereen
KAUPUNKISEUTU





Tampereen **20**^{*vuotta*}
KAUPUNKISEUTU

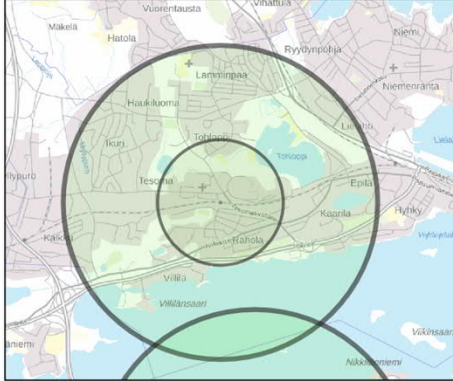
Asemanseutujen väestötarkastelut

Jussi Välimäki 26.1.2026

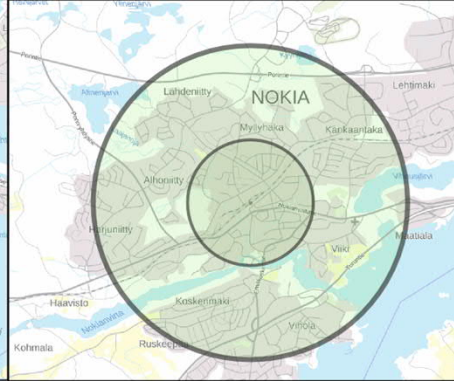
Kangasala | Lempäälä | Nokia | Orivesi | Pirkkala | Tampere | Vesilahti | Ylöjärvi

Asemanseutujen väestötarkastelussa käytetty aluerajaukset

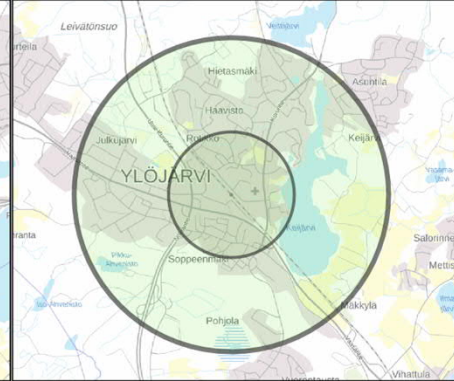
Tesoma



Nokia

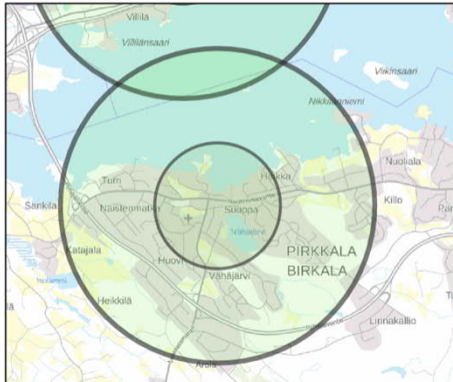


Ylöjärvi

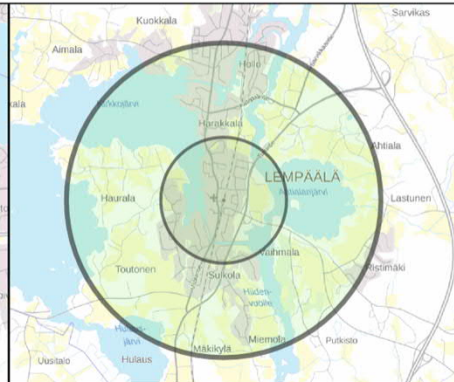


Sisempi vyöhyke 1 km
Ulompi vyöhyke 2,5 km

Pirkkala



Lempäälä



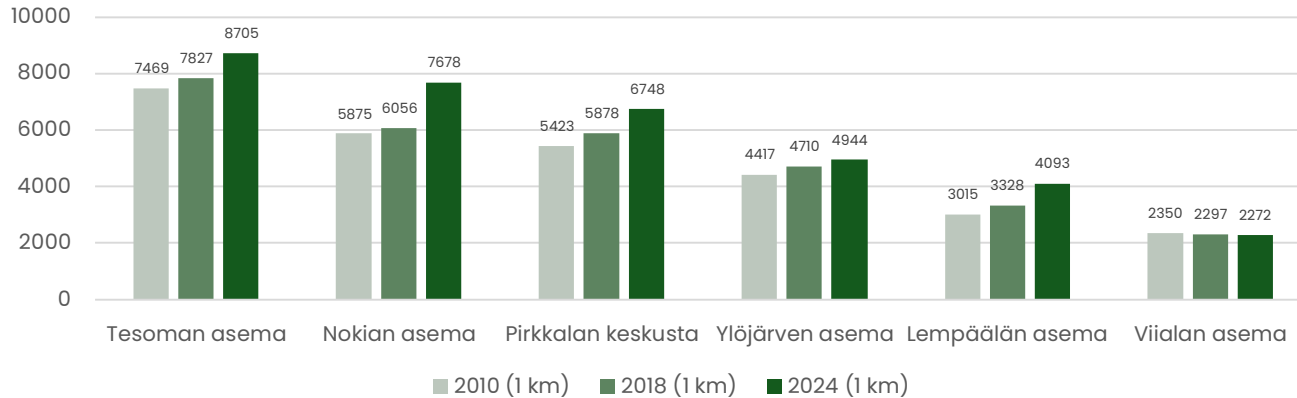
Viiala



Taustakartta: MML, 2026

Väestönkehitys asemanseuduilla ja keskustoissa 2010 –2024

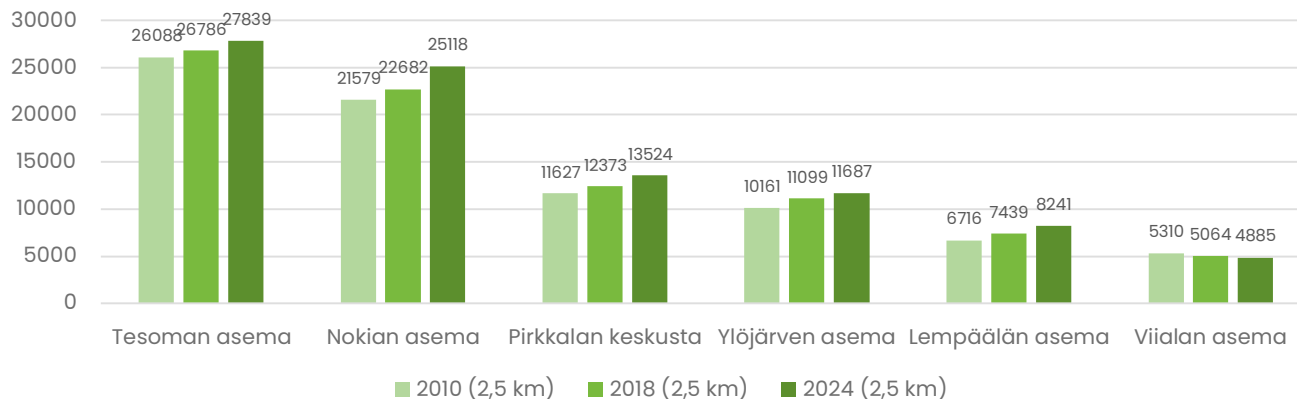
Väkiluku noin 1 km:n etäisyydellä* asemasta/ keskustasta



Väestönkasvu % 2010-2024 (1 km)

- Lempäälä: + 35,8 %
- Nokia: + 30,7%
- Pirkkala: + 24,4 %
- Tesoma: + 16,5 %
- Ylöjärvi : + 11,9 %
- Viiala: - 3,3 %

Väkiluku noin 2,5 km:n etäisyydellä* asemasta/ keskustasta



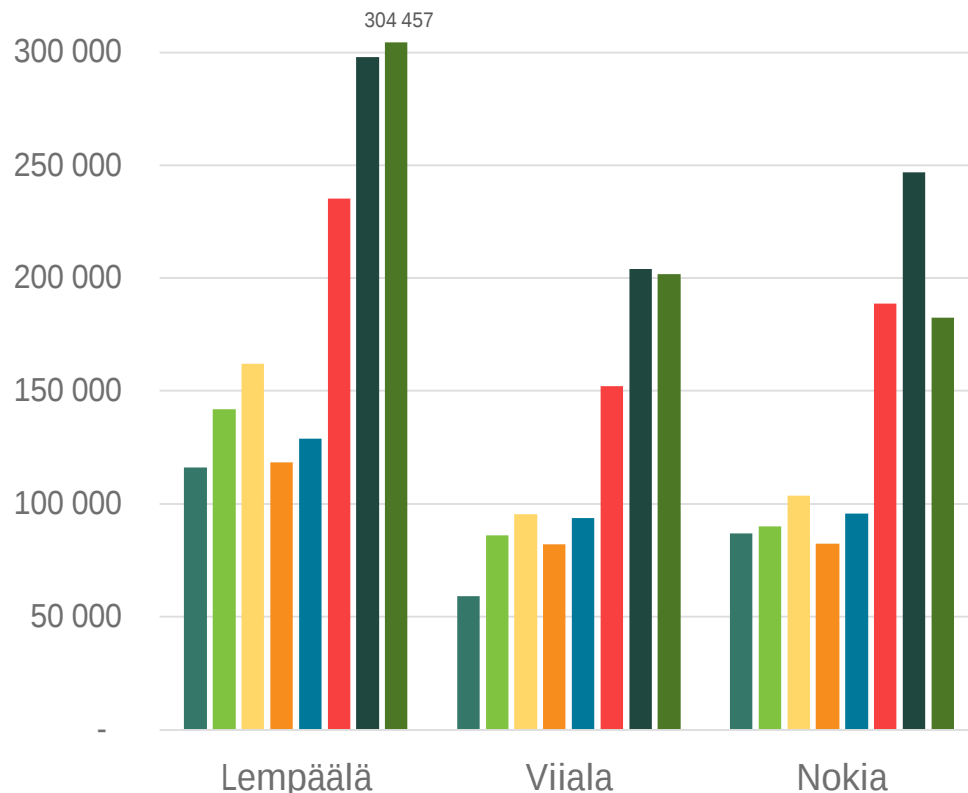
Väestönkasvu % 2010-2024 (2,5 km)

- Lempäälä: + 22,7 %
- Nokia: + 16,4,7%
- Pirkkala: + 16,3 %
- Ylöjärvi: + 15,5 %
- Tesoma : + 6,7 %
- Viiala: - 8,0 %

Huomioita matkustajamääristä ja asemanseutujen kasvusta



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Väestönkasvu % 2010-2024 (1 km)

- Lempäälä: + 35,8 %
- Nokia: + 30,7%
- Viiala: - 3,3 %

Väestönkasvu % 2010-2024 (2,5 km)

- Lempäälä: + 22,7 %
- Nokia: + 16,4,7%
- Viiala: - 8,0 %

Asemanseudun väestönkasvu on epäilemättä lisännyt voimakkaasti myös asemien matkustajamääriä.

Erittäin mielenkiintoisena huomiona Viialan seisakkeen matkustajamäärät ovat 5 vuodessa yli tuplaantuneet, vaikka väestö asemanseudulla on vähentynyt.

Lähijuna on kilpailukykyinen liikkumisväline seudullisesti. Lähijunayhteys vahvistaa kuntien keskustojen kehitystä merkittävästi.

Asemanseudut ovat kehittyneet ja kehittyvät edelleen



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Kuva: Oriveden uudistettu asema.
MAL4-sopimuksella rahoitettu pysäköintialueen uudistus.

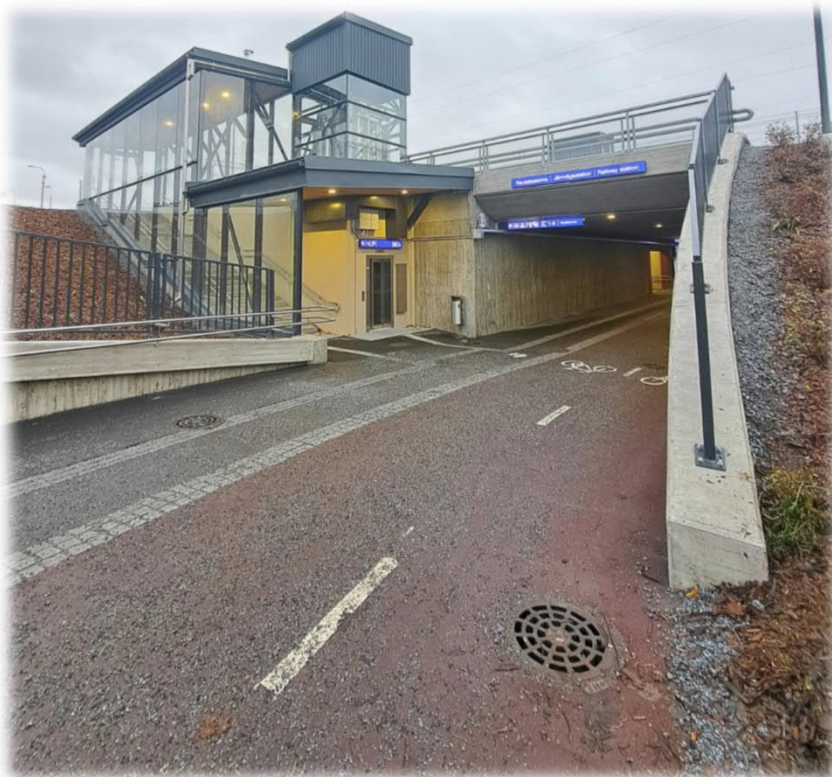


Kuva: Lempäälän asema. MAL4-sopimuksella
rahoitettu reunalaiturien pidentämiset.

Asemanseudut ovat kehittyneet ja kehittyvät edelleen



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Kuva: Nokian uusi asema. Avattiin 11/2025.
MAL4-sopimuksen hanke.

27.1.2026

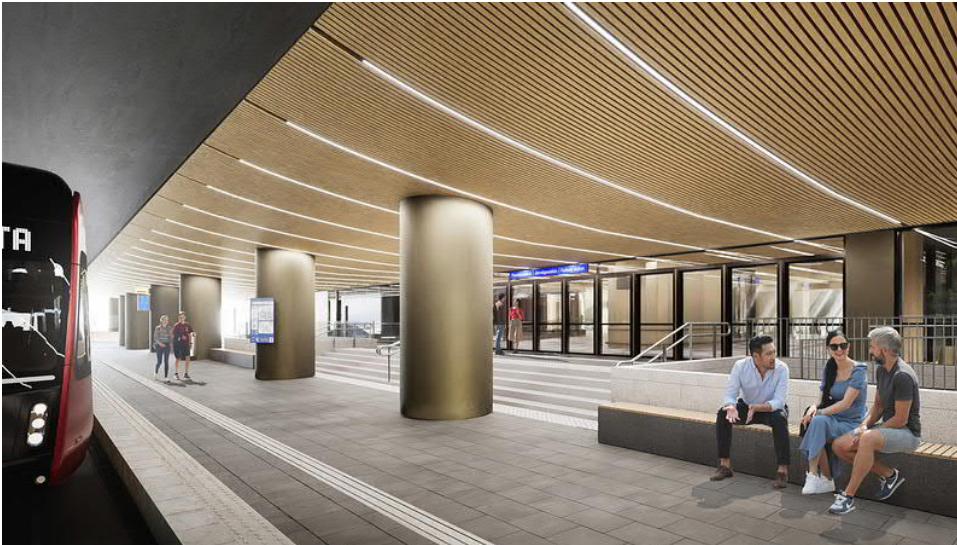


Kuva: Tampereen Tesoman uusi seisake avattiin vuonna 2021.
MAL4-sopimuksen hanke. Kuva: Väylävirasto

Asemanseudut kehittyvät

Tampereen aseman jatkokehitys on suunnitteilla

Tampereen aseman remontti ja uudistus on rakenteilla



Kuva: Tampereen rautatieasemalta suoraan
ratikan kyytiin 2030-luvulla.



Tampereen asemakeskus, kuva: Studio
Libeskind & ARCO Architecture Oy

Pendelöinti kaupunkiseudulla, 2023



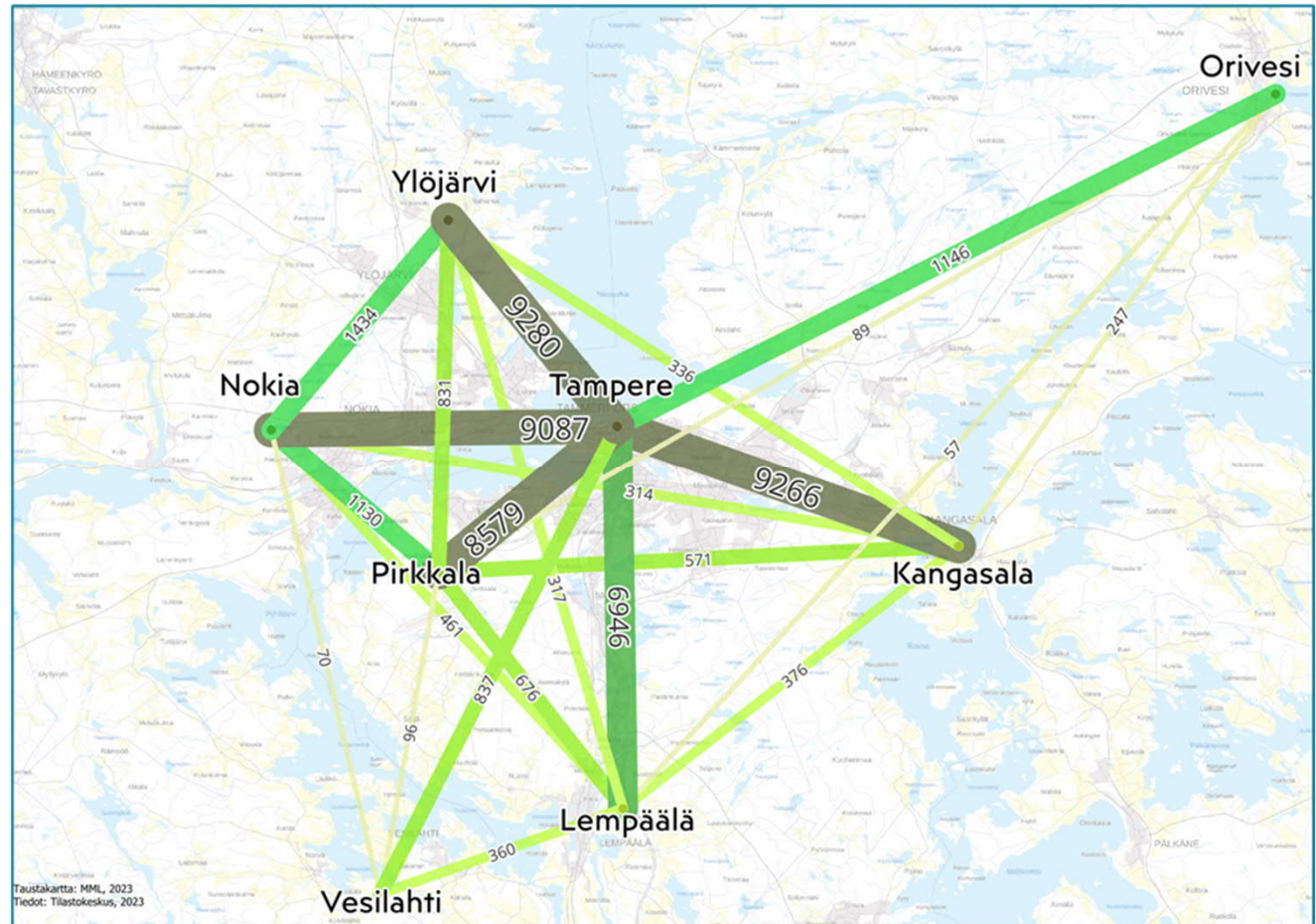
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vahvimmat pendelöintivirrat ovat:

- **Tampere-Ylöjärvi**
- Tampere-Kangasala
- Tampere-Nokia
- Tampere-Lempäälä

Ylöjärvi-Tampere-välillä pendelöi noin **9280** työllistä.

Nopea ja houkutteleva yhteys parantaa saavutettavuutta, mikä parantaa työmarkkinoiden toimivuutta ja lisää tuottavuutta.

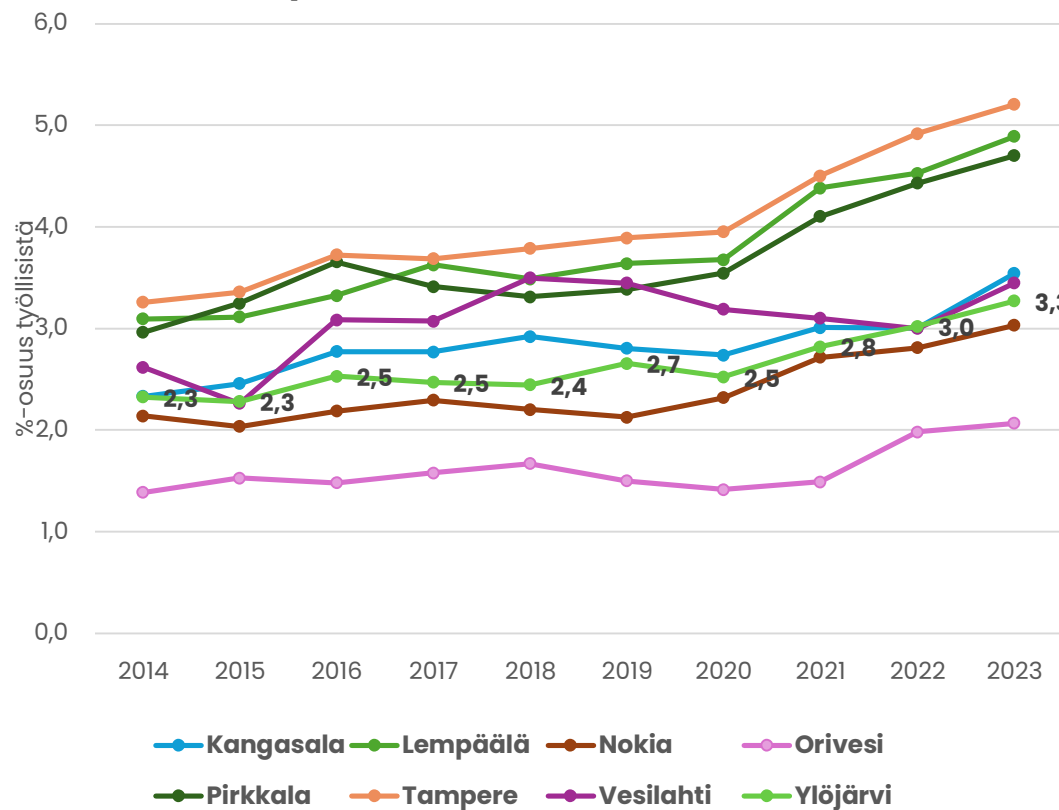


Ulospendelöinti kaupunkiseudun ja muun Suomen välillä 2014–2023



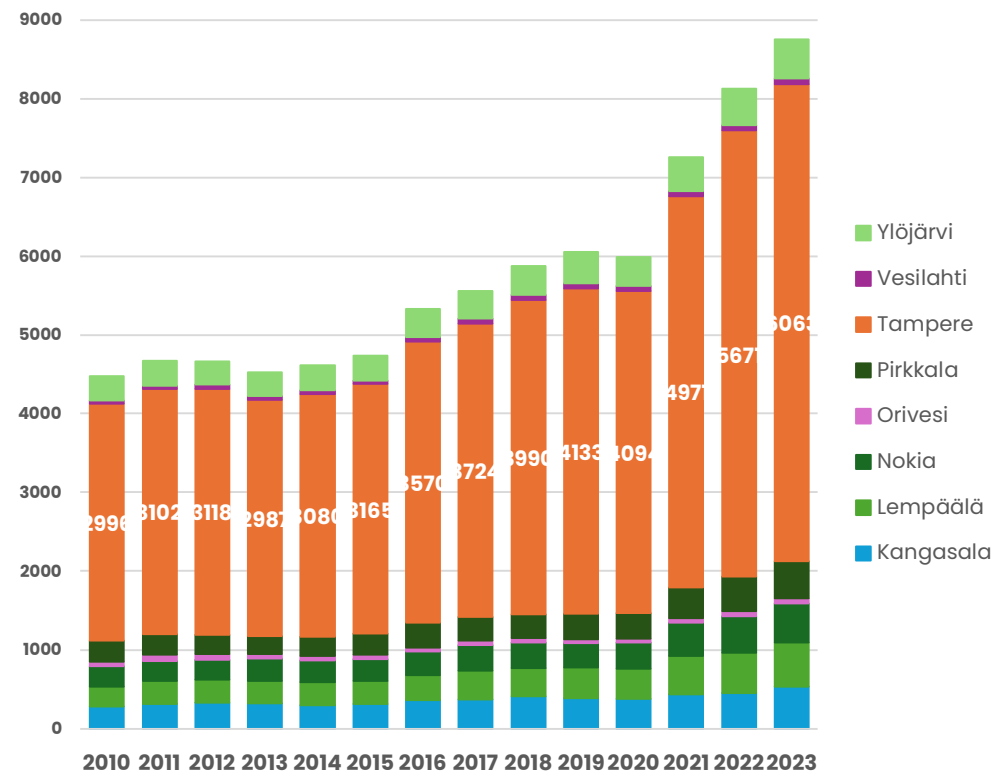
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Uudellamaalla työskentelevien osuus (%)
työllisistä kunnittain 2010–2023



27.1.2026

Uudellamaalla työskentelevien määrä kunnittain
2014–2023



*Mukana maakunnat, joiden ja Tampereen kaupunkiseudun välillä eniten pendelöintiä



Raidereformi

Mistä kyse?



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- 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.

Arvioitu aikataulu ja prosessin eteneminen

Kilpailutuksen valmistelu ja palveluiden kilpailuttaminen vie useita vuosia aikaa



8-10 vuoden sopimuksia

Raidereformi

- **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 syyskuussa 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.

Poliittinen ratkaisu on Tampereen seudulle raskas torjuntavoitto, mutta koko Suomelle ratkaisu on huono.

Raidereformi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ratasuunta	Nykyisin valtion kustantama henkilöjunaliikenne (jatkossakin siis valtion kustantamaa)	Nykyisin kuntien kustantama henkilöjunaliikenne (jatkossakin siis kuntien kustantamaa)
Lännen (Porin)	• Porin henkilöjunaliikenne 2h vuorovälillä • Nokian M- ja R-junaliikenteen vuoropareista 7/17 eli noin <u>41 %</u>	• Nokian M- ja R-junaliikenteen vuoropareista 10/17 eli noin <u>59 %</u>
Pohjoisen (Seinäjoen) suunta	Vain yöjunaliikennettä	-
Idän (Oriveden) suunta	Vain kiskobussit (4 vuoroparia)	-
Etelän (Helsingin) suunta	• R-junaliikenne kokonaan eli 12 vuoroparia • M-junaliikenteen vuoropareista 2/7 eli <u>29 %</u> • Yöjunaliikenne	• M-junaliikenteen vuoropareista 5/7 eli <u>71 %</u> (<u>mukaan myös Toijala</u>)

Myös kaikki tavoiteltu uusi lähijunaliikenne tulisi siis lähtökohtaisesti kokonaan kuntien maksettavaksi valtioneuvoston päätöksen mukaisesti!

Nykyisin M-junaliikenteen nettokustannukset kunnille on noin 1 M€/vuosi, 500.000 matkaa/v (Nysse-liput), joka jakaantuu 4 eri kunnalle.

Kalustokysymys

- Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kesäkuussa 2024 tekemän linjauksen mukaan kalustoyhtiön perustamisen lähtökohta on nykyinen ostoliikennekokonaisuus.
 - Jos lisäkalustoa tarvitaan, se otetaan huomioon kilpailutuksen jatkovalmistelussa.
 - Lisäkaluston tarpeen arvioinnissa otetaan huomioon kalustokierron mahdollisuudet sekä jo nyt tulossa oleva uusikalusto.
- VR:n Sm7-hankinta sisältää myös optiotilausmahdollisuuden.
 - **Optio 1: Eräpäivä 30.6.2026.** Minimitilausmäärä 1 juna. Toimitusaika 15–24 kk.
 - **Optio 2: 1.7.–2026–2032. Minimitilausmäärä 5 junaa.** Hinta kasvaa, toimitusaika 18–36 kk.
 - **Optio 3: 2032–2036.** Minimitilausmäärä 10 junaa. Hinta kasvaa, toimitusaika 36–48 kk.
- Kunnat kustantaisivat lähijunakaluston kustannuksen **liikennöintisopimuskauden** ajalta. Lähtökohtaisesti lähijunien käyttöikä on 40–50 vuotta.



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

27.1.2026



Kuva 1: Sm2-juna (käytössä pääosin M-junaliikenteessä ja toisinaan R-junaliikenteessä).

Kuva: Eero Kauppinen 2024

Kuva 2: Sm4-juna (käytössä R- ja M-junaliikenteessä). Kuva: Eero Kauppinen 2024



Kuva 3: Sm7-juna Kuva VR

Uusia Sm7-lähijunia on jo saapuneet Suomeen varusteltavaksi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Uudet Sm7 tulevat liikennöintiin vuoden 2026 aikana.

Sm7 on 107 m pitkä, ja kyytiin mahtuu lähes 800 matkustajaa yli kolme kertaa enemmän kuin yhteen Tampereen raitiovaunuun.

Kuvat. VR: 2025.

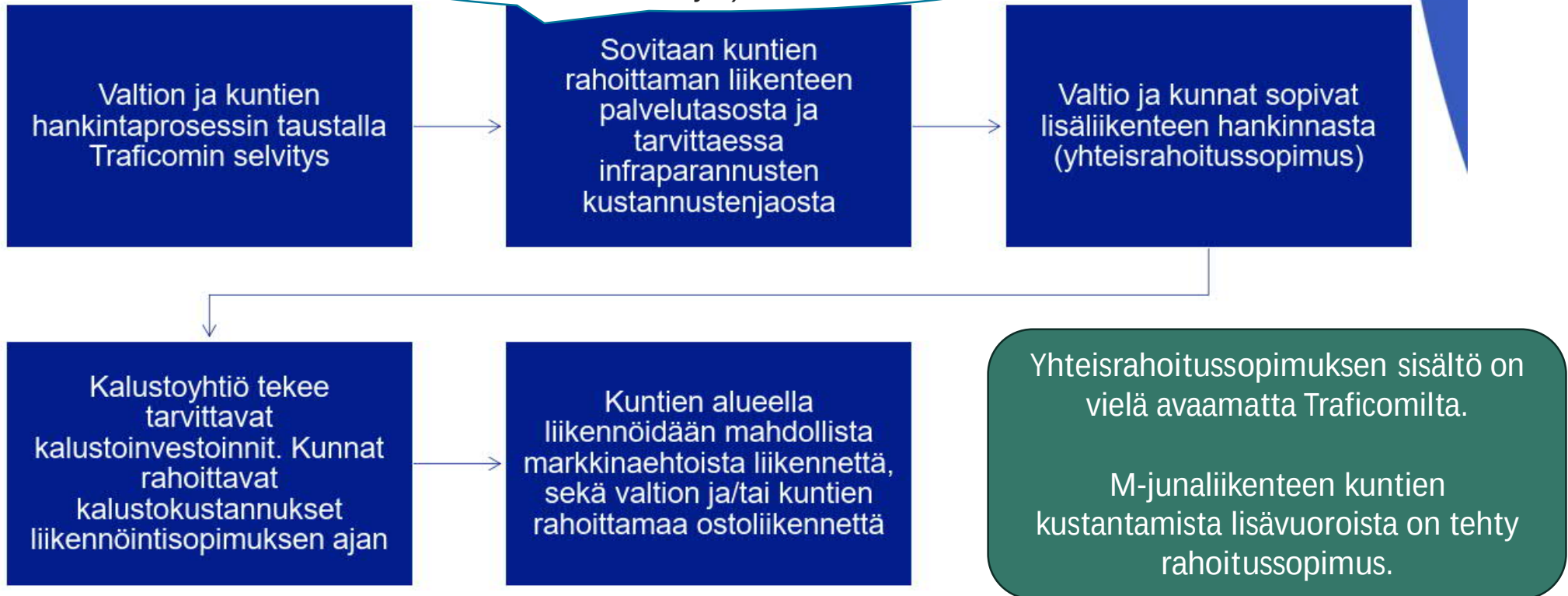


27.1.2026



Kunnat rahoittavat lisäliikennettä, joka kilpailutetaan osana valtion hankintaa

Uudet MAL5-seisakkeet (mm.
Ruutana, Messukylä), ei lisäraiteita



Kuntien päätösaikataulu

Uusi tarkennettu aikataulu LVM:ltä

- **Syyskuu 2026. *Kuntien päätökset lisäliikenteen hankinnasta.***

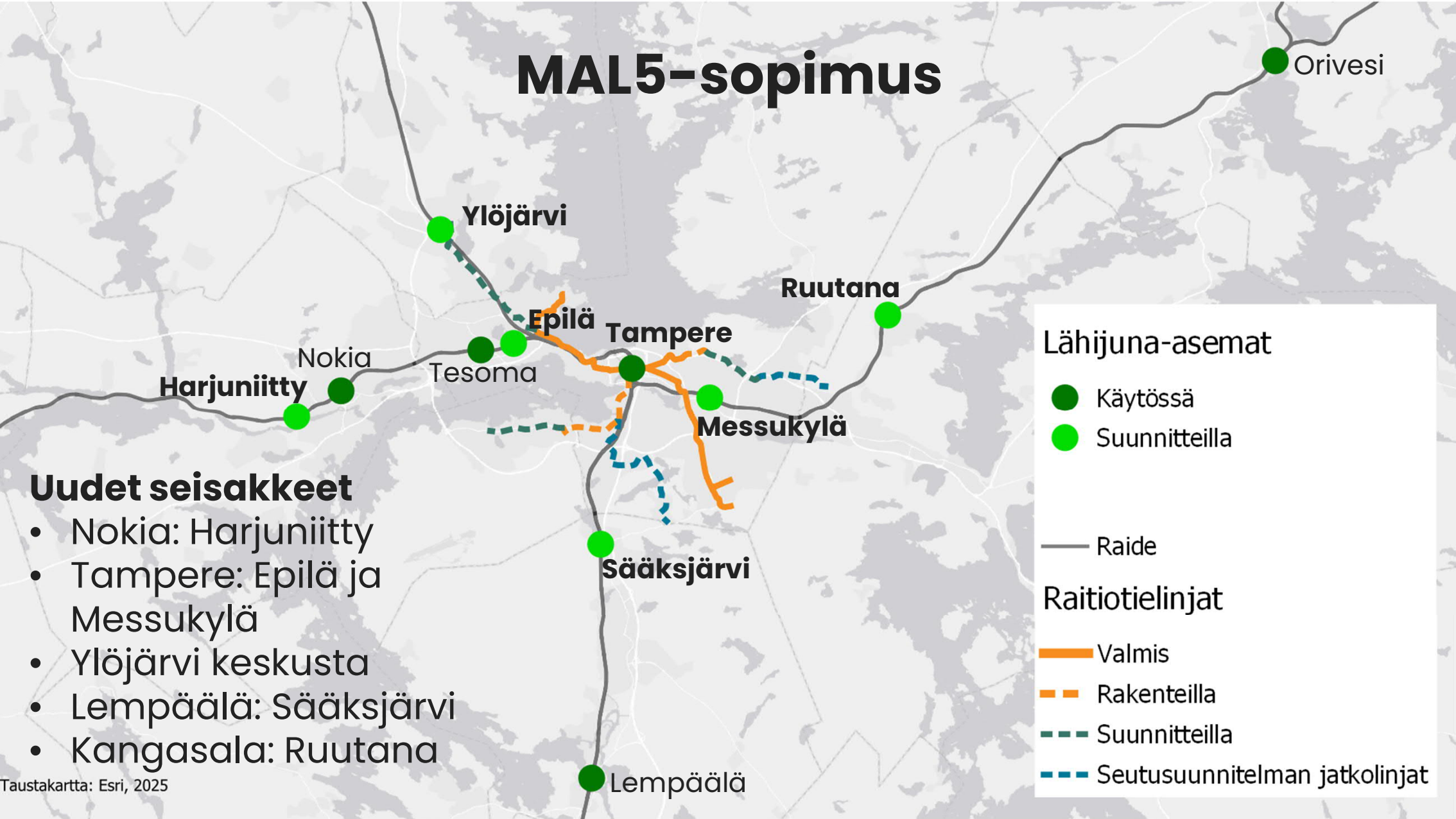
- ***Tässä vaiheessa lisäliikenteen hintaa ei voida tarkasti määrittää.*** Kaikkien selvitysten tulokset ovat arvioita. Lopullisten kustannusten osalta on huomioitava myös, että liikenteen rahoittaja eli **kunnat vastaavat lipputuloriskistä.**
- Käynnistetään valmistelu sopimuksista koskien kuntien rahoitusta Traficomin kilpailuttamalle alueelliselle lisäliikenteelle, sekä sen vaatimalle kalustolle.
- **Kunnat tekevät päätökset lisäliikenteen rahoituksesta perustuen bruttokustannuksiin.**

MAL5-sopimus

Uudet seisakkeet

- Nokia: Harjuniitty
- Tampere: Epilä ja Messukylä
- Ylöjärvi keskusta
- Lempäälä: Sääksjärvi
- Kangasala: Ruutana

Taustakartta: Esri, 2025



Lähijuna-asemat

- Käytössä
- Suunnitteilla

— Raide

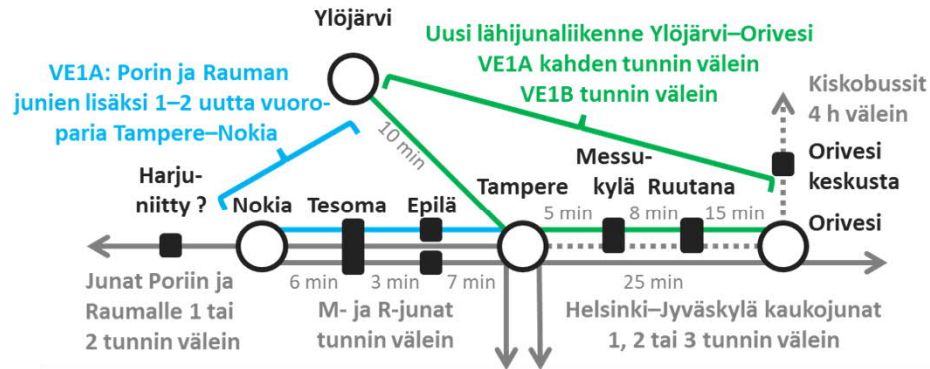
Raitiotielinjat

- Valmis
- - - Rakenteilla
- - - Suunnitteilla
- - - Seutusuunnitelman jatkolinjat

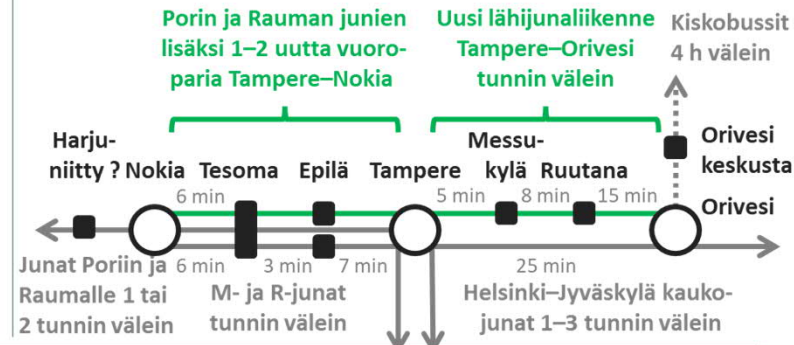
Tampereen seudun 2030-luvun henkilöjunaliikenteen vaihtoehdot

"Ylöjärvi-Orivesi"

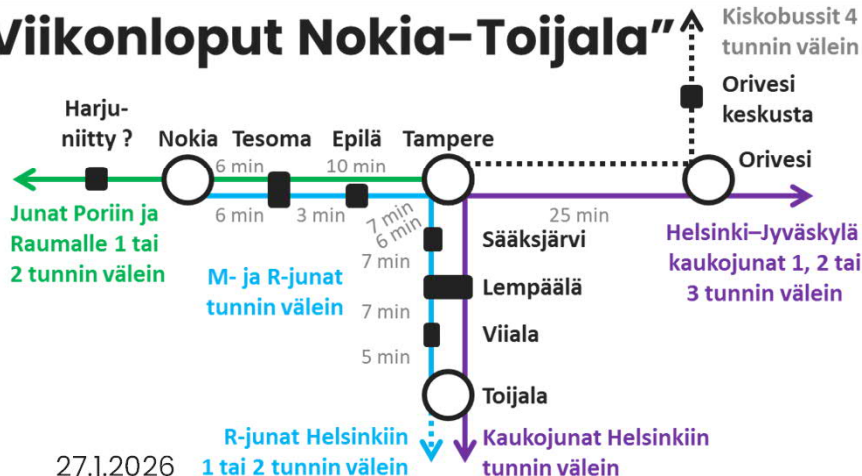
Ve1B toimivuus
varmistettava



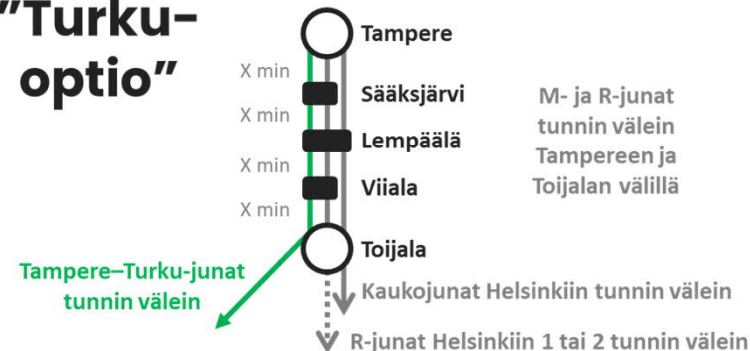
"Nokia-Orivesi"



"Viikonloput Nokia-Toijala"



"Turku-optio"



27.1.2026



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

M-junaliikenteen kuntien kustantamien vuorojen kustannusjakomalli, sovittu 2021

- **Liikennöintikustannukset**

- **20 % asukasluvun perusteella**

- junamatkustajan kohdekunnan saavutettavuushyödyt ja liikenteellisten haittojen väheneminen
 - tarkkaa kohdentumista vaikea arvioida

- **80 % rataosuuden perusteella**

- junamatkustajan kotikunnan maankäyttö- ja saavutettavuushyödyt
 - kunnan kauimmaisen aseman etäisyys Tampereen päärautatieasemasta
 - Tampereen päärautatieasema on neutraali

- **Kertyneet lipputulot kohdistetaan kunnille**

- kannuste markkinoida
 - Tampereen päärautatieaseman lipputulot kohdistetaan Nokian, Tesoman, Lempäälän ja Akaan asemille

- Yksinkertainen malli



Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen lisäysvaihtoehdot 2030-luvulle

Vuosittaiset nettokustannusarviot Ylöjärvelle

- **Ve1A** (noin 2 h vuoroväli jokainen päivä) noin **0,5–0,6 M€/vuosi**
 - 8 lähijunavuoroparia
- **Ve1B** (noin 1 h vuoroväli jokainen päivä, vuorotarjonta vajaampi aamuisin) noin **0,8–1,2 M€/vuosi**
 - 12 lähijunavuoroparia

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
VE3 + Ve0+	Turun suunnan lähijunaliikenne 1 h vuorovälillä

VE1A/B:ssa Ylöjärvi kustaisi aikalailla saman verran kuin Orivesi lähijunavuoroista kustannusjakomallin vuoksi.

VE1A Ylöjärvi–Orivesi

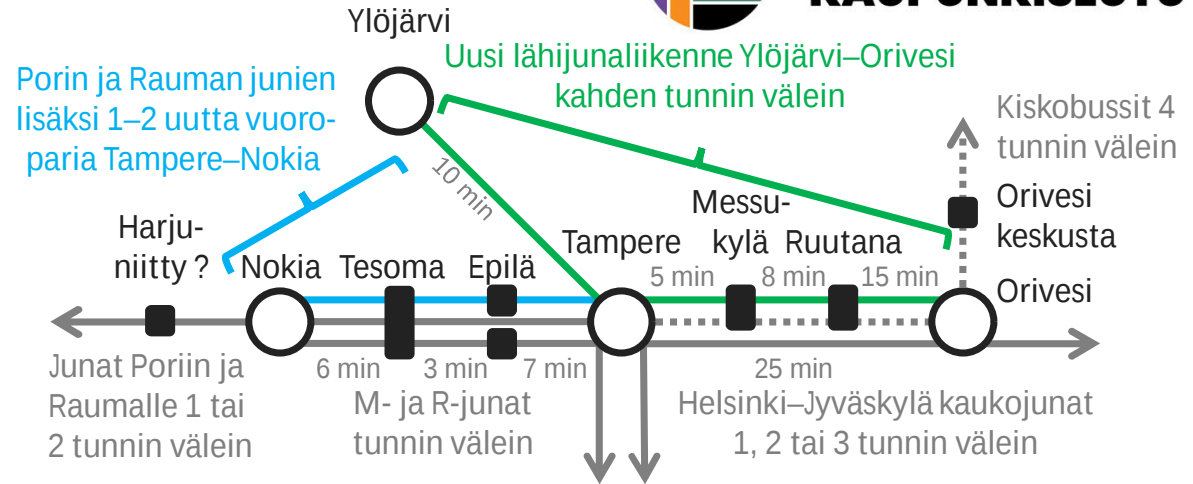
Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **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.

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



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 1h
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 Aikataulu Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kalusto	Ylöjärvi	Tampere	Messukylä	Ruutana	Orivesi	Huom
Sm4	06:34	06:44				Liityntä kaukojuniin
IC		07:06	-	-	07:30	
Sm4	<u>07:15</u>	<u>07:26</u>	<u>07:31</u>	<u>07:39</u>	<u>07:53</u>	Juna tulee Porista
Kiskobussi		08:06	X	X	08:31	
IC		09:06	-	-	09:31	
Sm4	<u>09:15</u>	<u>09:26</u>	<u>09:31</u>	<u>09:39</u>	<u>09:53</u>	
IC		11:06	-	-	11:30	
Sm4	<u>11:15</u>	<u>11:26</u>	<u>11:31</u>	<u>11:39</u>	<u>11:53</u>	
IC		12:06	-	-	12:31	Aikaistettu 6 min
Kiskobussi		12:10	<u>12:15</u>	<u>12:23</u>	12:37	Myöh. 4 min
Sm4	<u>13:15</u>	<u>13:26</u>	<u>13:31</u>	<u>13:39</u>	<u>13:53</u>	
IC		15:06	-	-	15:31	
Sm4	<u>15:15</u>	<u>15:26</u>	<u>15:31</u>	<u>15:39</u>	<u>15:53</u>	
IC		16:06	-	-	16:31	
Kiskobussi		16:13	<u>16:18</u>	<u>16:26</u>	16:41	Aikaistettu 3 min
IC		17:06	-	-	17:29	
Sm4	<u>17:15</u>	<u>17:26</u>	<u>17:31</u>	<u>17:39</u>	<u>17:53</u>	
IC		18:06	-	-	18:31	
Sm4	<u>19:15</u>	<u>19:26</u>	<u>19:31</u>	<u>19:39</u>	<u>19:53</u>	
IC		20:06	-	-	20:31	
IC		21:06	-	-	21:31	
Sm4	<u>21:13</u>	<u>21:24</u>	<u>21:29</u>	<u>21:37</u>	<u>21:51</u>	
Kiskobussi		22:03	<u>22:08</u>	<u>22:16</u>	22:31	Aikaistettu 4 min

Kalusto	Orivesi	Ruutana	Messukylä	Tampere	Ylöjärvi	Huom
Sm4				05:55	06:05	
IC	06:26	-	-	06:50		
Sm4				<u>06:50</u>	<u>07:00</u>	
Kiskobussi	07:14	<u>07:29</u>	<u>07:37</u>	07:42		Myöh. 1-2 min
IC	07:25	-	-	07:49		
Sm4	<u>08:00</u>	<u>08:14</u>	<u>08:21</u>	<u>08:27</u>	<u>08:37</u>	
IC	08:25	-	-	08:49		
Sm4	10:00	<u>10:14</u>	<u>10:21</u>	<u>10:27</u>	<u>10:37</u>	
IC	10:23	-	-	10:49		
Kiskobussi	11:15	<u>11:30</u>	<u>11:38</u>	11:43		
IC	11:26	-	-	11:50		
Sm4	12:00	<u>12:14</u>	<u>12:21</u>	<u>12:27</u>	<u>12:37</u>	
Sm4	<u>14:00</u>	<u>14:14</u>	<u>14:21</u>	<u>14:27</u>	<u>14:37</u>	
IC	14:27	-	-	14:51		
Kiskobussi	15:18	<u>15:33</u>	<u>15:41</u>	15:46		Myöh. 3-4 min
IC	15:26	-	-	15:50		
Sm4	<u>16:00</u>	<u>16:14</u>	<u>16:21</u>	<u>16:27</u>	<u>16:37</u>	
IC	17:25	-	-	17:49		
Sm4	<u>18:00</u>	<u>18:14</u>	<u>18:21</u>	<u>18:27</u>	<u>18:40</u>	Myöh. 3 min
IC	19:23	-	-	19:49		
Kiskobussi	19:27	19:41	19:48	19:55		
Sm4	<u>20:00</u>	<u>20:14</u>	<u>20:21</u>	<u>20:27</u>	<u>20:37</u>	
IC	20:26	-	-	20:50		
Sm4	<u>22:00</u>	<u>22:14</u>	<u>22:21</u>	<u>22:26</u>		

27.1.2026

Selite: Kuntarahoitteiset vuorot & Uudet vuorot

Sm4 on M-junaliikenteessä käytettävä yksikkö

Sm7 # X ovat R-junaliikenteessä käytettäviä yksiköitä

Sm7 # 1–5 ovat Porin ja Rauman liikenteessä käytettäviä yksiköitä

VE1B Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

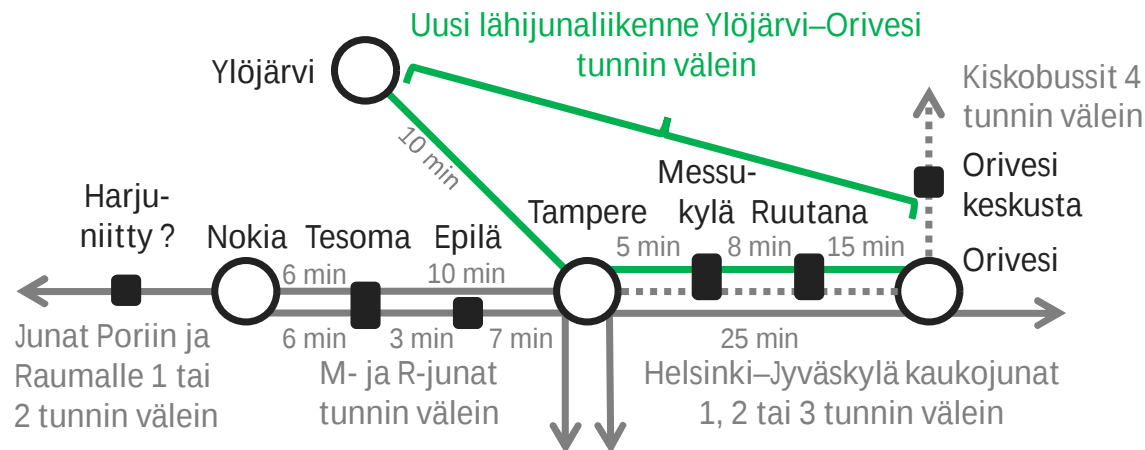
Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

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

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty.

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



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

VEIB Aikataulu Ylöjärvi–Orivesi

Selite:

Kuntarahoitteiset vuorot & Uudet vuorot

Sm4 on M-junaliikenteessä käytettävä yksikkö

Sm7 # X ovat R-junaliikenteessä käytettäviä yksiköitä

Sm7 # 1–5 ovat Porin ja Rauman liikenteessä käytettäviä yksiköitä

Punaisella merkityt vaativat lisäkalustoa



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kalusto	Ylöjärvi	Tampere	Messukylä	Ruutana	Orivesi	Huom
Sm4	06:34	06:44				Liityntä kaukojuniin
IC		07:06	-	-	07:30	
Sm4	07:15	07:26	07:31	07:39	07:53	Juna tulee Porista
Kiskobussi		08:03	08:08	08:16	08:31	
Ei kalustoa	08:18	08:29	08:34	08:42	08:56	
IC		09:06	-	-	09:31	
Sm4	09:15	09:26	09:31	09:39	09:53	
Sm7		10:26	10:31	10:39	10:53	Juna tulee Porista Ylöjärvellä ruuhka
IC		11:06	-	-	11:31	
Sm4	11:15	11:26	11:31	11:39	11:53	
IC		12:06	-	-	12:31	Aikaistettu 6 min
Kiskobussi		12:10	12:15	12:23	12:37	Myöh. 4 min
Sm7		12:26	12:31	12:39	12:53	Ylöjärvellä ruuhka
Sm4	13:15	13:26	13:31	13:39	13:53	
Sm7	14:15	14:26	14:31	14:39	14:53	
IC		15:06	-	-	15:31	
Sm4	15:15	15:26	15:31	15:39	15:53	
IC		16:06	-	-	16:31	
Kiskobussi		16:13	16:18	16:26	16:41	Aikaistettu 3 min
Sm7	16:15	16:26	16:31	16:39	16:53	
IC		17:06	-	-	17:29	
Sm4	17:15	17:26	17:31	17:39	17:53	
IC		18:06	-	-	18:31	
Sm7	18:15	18:26	18:31	18:39	18:53	
Sm4	19:15	19:26	19:31	19:39	19:53	
IC		20:06	-	-	20:31	
Sm7	20:17	20:28	20:33	20:41	20:55	
IC		21:06	-	-	21:31	
Sm4	21:13	21:24	21:29	21:37	21:51	
Kiskobussi		22:03	22:08	22:16	22:31	Aikaistettu 4 min

Kalusto	Orivesi	Ruutana	Messukylä	Tampere	Ylöjärvi	Huom
Sm4				05:55	06:05	
IC	06:26	-	-	06:50		
Sm4				06:50	07:00	
Ei kalustoa	07:00	07:14	07:21	07:27	07:37	
Kiskobussi	07:14	07:29	07:37	07:42		Myöh. 1-2 min
IC	07:25	-	-	07:49		
Sm4	08:00	08:14	08:21	08:27	08:37	
IC	08:25	-	-	08:49		
Ei kalustoa	09:03	09:17	09:24	09:29		Ylöjärvellä ruuhka
Sm4	10:00	10:14	10:21	10:27	10:37	
IC	10:23	-	-	10:49		
Sm7	11:00	11:14	11:21	11:26		Ylöjärvellä ruuhka
Kiskobussi	11:15	11:30	11:38	11:43		
IC	11:26	-	-	11:50		
Sm4	12:00	12:14	12:21	12:27	12:37	
Sm7	13:00	13:14	13:21	13:27	13:37	
Sm4	14:00	14:14	14:21	14:27	14:37	
IC	14:27	-	-	14:51		
Sm7	15:00	15:14	15:21	15:27	15:37	
Kiskobussi	15:18	15:33	15:41	15:46		Myöh. 3-4 min
IC	15:26	-	-	15:50		
Sm4	16:00	16:14	16:21	16:27	16:37	
Sm7	17:00	17:14	17:21	17:27	17:37	
IC	17:25	-	-	17:49		
Sm4	18:00	18:14	18:21	18:27	18:40	Myöh. 3 min
Sm7	19:00	19:14	19:21	19:27	19:37	
IC	19:23	-	-	19:49		
Kiskobussi	19:27	19:42	19:50	19:55		
Sm4	20:00	20:14	20:21	20:27	20:37	
IC	20:26	-	-	20:50		
Sm7	21:02	21:16	21:23	21:28	21:37	Jatkaa Poriin
Sm4	22:00	22:14	22:21	22:26		

Traficomien liikennöintikustannuslaskelmien hyödyntäminen



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- **Valtio saattaa edellyttää rahoituspäätöksien tekemistä Traficomien laskentaperusteisiin perustuen**
- **Traficomien kustannuslaskelmat voivat olla yläkanttiin:**
 - Kunnossapitokustannusten tietopohja on erityisen epävarma
 - Tampereen seudulla ei tarvita konduktööriä, jos Nyssen lipuntarkastajat voivat tarkastaa liput
 - 5 % korko on suuri, yleensä käytetty vastaavissa laskelmissa 3,5 % (perustuen hankearviointiohjeeseen)
 - Varikkoratkaisuista ei ole mitään päätöksiä tai tietoja – jos ei tehdä uusia varikkoja, ei siten ole myöskään investointeja rahoitettavana
 - Käytetyt laskentaoletukset perustuvat löyhästi ratikkavarikkojen kustannus- ja kulutasoon, koska uudehkoista junavarikoista tai niiden mittaluokasta ei ole referenssejä
- **Edellä mainitut oletukset kohtuullistaen voidaan laskea seudullinen "ala-arvio" vastineeksi Traficomien "maksimihinnalle"**
 - Näitä arvioita ei kuitenkaan hyödynnetä tässä työssä, koska neuvottelut valtion kanssa edellyttänevät Traficomien käyttämien arvioiden käyttämistä
- **Tampereen seudun kannattanee lähestyä asiaa neuvottelumielellä:**
 - Kuntien ei tulisi rahoittaa varikkokuluja tai muita hallinto- ja yleiskustannuksia, koska kuntarahoitteisen liikenteen vaikutus näihin on hyvin vähäinen

Liikennöintikustannukset yhteensä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Liikennöintikustannukset on laskettu Traficomien laskentaperiaatteiden mukaisesti.

Kaluston osalta on tehty kaksi erilaista oletusta:

- Yhdistetyt kalustokierrot, eli kustannuslaskelma perustuu yhdistettyihin kalustokiertoihin Porin Sm7-junien kanssa. Laskelma ei sisällä kalusto-, varikko- tai hallintokustannuksia. Kilometrikustannukset on laskettu Sm7-kalustolle.
- Oma kalusto, eli kustannuslaskelma perustuu "uuden" kaluston käyttöön. Laskelma sisältää kalustokustannukset, mutta ei varikko- tai hallintokustannuksia. Kalustokustannukset ja kilometrikustannukset on laskettu Sm4-kalustolle.

Edellä mainittujen eri oletuksien myötä on saatu kustannusten vaihteluväli.

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.

Seuraavalla sivulla laskelmat esitetään ratasuunnittain.

Vaihtoehto	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE1B (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)	VE3 (sis. VE0+)
Sisältö	Nykyiset M-vuorot arkisin	Nykyiset M-vuorot arkisin ja viikon-loppuisin	Nykyiset M-vuorot arkisin ja viikon-loppuisin Ylöjärvi–Orivesi 2 h välein 2 uutta vuoroa Nokialle	Nykyiset M-vuorot arkisin ja viikon-loppuisin Ylöjärvi–Orivesi 1 h välein	Nykyiset M-vuorot arkisin ja viikon-loppuisin Tampere–Orivesi 1 h välein 2 uutta vuoroa Nokialle	Nykyiset M-vuorot arkisin ja viikon-loppuisin Tampere–Turku 1 h välein
Brutto-kustannus	1,2–1,7 M€/v	2,0–2,4 M€/v	4,3–5,3 M€/v	5,4–7,1 M€/v	4,3–5,9 M€/v	5,2–5,6 M€/v

Lipputuloarviot



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Lipputulojen on arvioitu tässä työssä hyvin karkealla menetelmällä, koska lipputulojen ja matkustajamäärien arvioinnissa on paljon epävarmuuksia.

Lipputulojen osalta on arvioitu, että noin 20 % liikennöintikustannuksista palautuu lipputuloina. Tämä vastaa suuruusluokaltaan nykyistä M-junaliikenteen lipputulokertymää. Tähän suuruusluokkaan esitetyt lipputuloarviot 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
Ylöjärven suunta	0,1–0,2 M€/v	0,2–0,4 M€/v

	VE1A	VE1B	VE2
Oriveden suunta	0,3 M€/v	0,4–0,6 M€/v	0,4–0,7 M€/v

	VE0	VE0+	VE1A	VE2
Nokian suunta	0,1–0,2 M€/v	0,2 M€/v	0,2–0,3 M€/v	0,2–0,3 M€/v

	VE0	VE0+	VE3
Toijalan suunta	0,1–0,2 M€/v	0,2 M€/v	2,1 M€/v

Nettokustannukset kunnittain



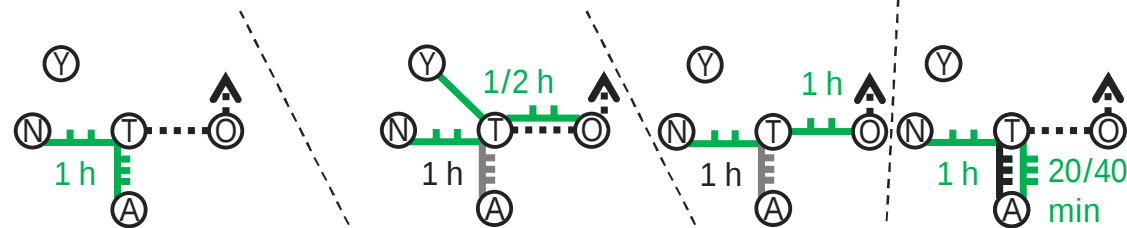
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Nettokustannusarviot kunnittain on laadittu seuraavilla oletuksilla:

- Kustannukset jaetaan kuntien välillä 20 % asukasluvun suhteessa ja 80 % asemien etäisyyksien suhteessa kuten M-junaliikenteessä nykyisin.
- Lipputuloksi 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

Vaihtoehdot perustuvat seuraaviin oletuksiin kalustokustannusten jaosta valtion kanssa:

- VE0 & VE0+ 1,15 junayksikköä valtion kanssa jaetusta 5 (+varakalusto) Sm7-yksikön kokonaisuudesta
- VE1A & VE1B seudun yksin rahoittama Sm4-kalusto
- VE2 yksi seudun yksin rahoittama Sm4-juna M-junaliikenteeseen
- VE3 Varsinais-Suomen kanssa rahoitetaan 4 (+varakalusto) Sm7-yksikköä (yöjunakaluston rahoitusratkaisuja ei käsitelty)



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

	VE3+VE1A (sis. VE0+)	VE3+VE1B (sis. VE0+)	VE3+VE2 (sis. VE0+)
Tampere	1,6 M€/v	1,7 M€/v	1,6 M€/v

Vaikutukset Ylöjärvelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven 2030-luvun lähijunaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0 tai VE0+, 2030-luvun tilanne
 - Ylöjärvelle ei toteuteta seisaketta
- VE1A, lähijunat Ylöjärvelle kahden tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi kahden tunnin vuorovälillä klo 9–21. Lisäksi aamulla ajetaan yksi lähijunavuoro, josta toteutuu 15 minuutin vaihtoyhteys klo 7 Tampereelta lähteviin kaukojuniin
- VE1B, lähijunat Ylöjärvelle tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi tunnin vuorovälillä klo 9–21. Lisäksi aamulla ajetaan yksi lähijunavuoro, josta toteutuu 15 minuutin vaihtoyhteys klo 7 Tampereelta lähteviin kaukojuniin. Ratakapasiteettisyistä Ylöjärvellä ei käy lähijuna klo 10 ja 12 eikä kalustokiertoisista klo 7 ja 8.

Vaihtoehdoille VE1A ja VE1B suunniteltu kalustokierto perustuu Porin liikenteessä käytettävän junakaluston hyödyntämiseen. Jos kalustonkäyttöä ei voi yhdistää suunnitellusti, Ylöjärven liikenteeseen tulee hankkia 1 tai 2 uutta junayksikköä. Toisaalta lisäkaluston hankkiminen mahdollistaa aamun vuorotarjonnan tihentämisen, esim. VE1B tapauksessa vuorot klo 7 ja 8.

	VE0+	VE1A	VE1B
Vuoroparia päivässä	-	8 lähijunaa	12 lähijunaa
Kunta-rahoitteisia		8 lähijunaa	12 lähijunaa
Vuoroväli	-	2 h	Klo 6–13 2 h, klo 13–21 1 h
Bruttoliikennöintikustannus*	-	0,6–0,8 M€/v	1,0–1,5 M€/v
Nettokustannus (lipputuloarviot huomioitu)		0,5–0,6 M€/v	0,8–1,2 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	-	Tampereelle, Messukylään, Ruutanaan ja Orivedelle	Tampereelle, Messukylään, Ruutanaan ja Orivedelle
Vaihtoyhteydet	-	5–10 min vaihto M-juniin Nokian ja Toijalan suuntiin, mutta ei Toijalan suunnasta	5–10 min vaihto M- ja R-juniin Nokian ja Helsingin suuntiin, mutta ei Toijalan/Helsingin suunnasta
Vaihtoaika kaukojuniin	-	Varhaisaamua lukuun ottamatta 30–40 min	Varhaisaamua lukuun ottamatta 30–40 min

*Liikennöintikustannukset (brutto) on laskettu vaihteluvälillä:

- Traficomien periaatteet ilman kalustokustannuksia ja Sm7-yksikköhinnoilla
- Traficomien periaatteet täysillä kalustokustannuksilla ja Sm4-yksikköhinnoilla

27.1.2026

Traficom edellyttää kunnilta
bruttokustannuksiin sitoutumista.

Kuntien päätöksenteon riippuvuudet

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



Esitys aikajänteestä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- **2026:**
 - **Kuntien päätökset 2030-luvun lähijunaliikenteestä syyskuussa**
 - **Esisuunnitelmat Ylöjärven, Ruutanan ja Messukylän seisakkeista valmistuvat, ratasuunnitelman aloittaminen syksyllä 2026?**
- **2020-luvun loppu: Ylöjärven, Ruutanan ja Messukylän seisakkeen rakentaminen?**
- **2031:**
 - Kilpailutettu lähijunaliikenne alkaa. Kiskobussit korvaantumat mahdollisesti lähijunilla?
- **2030-luvun loppu:**
 - Lisäraiteita Tampereen kannakselle, Ylöjärvelle → mahdollisuus tihentää lähijunaliikenteen tarjontaa



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vastauksia valtuutettujen kysymyksiin

Tampereen kaupunkiseudun 2030-luvun lähijunahankintojen suunnittelu

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

Liikennöintikustannusten riskit



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

2030-luvun liikennöintikustannuksia ei tunneta vielä vuosiin, sillä ne ratkeavat vasta liikenteen kilpailutuksen yhteydessä vuonna 2029

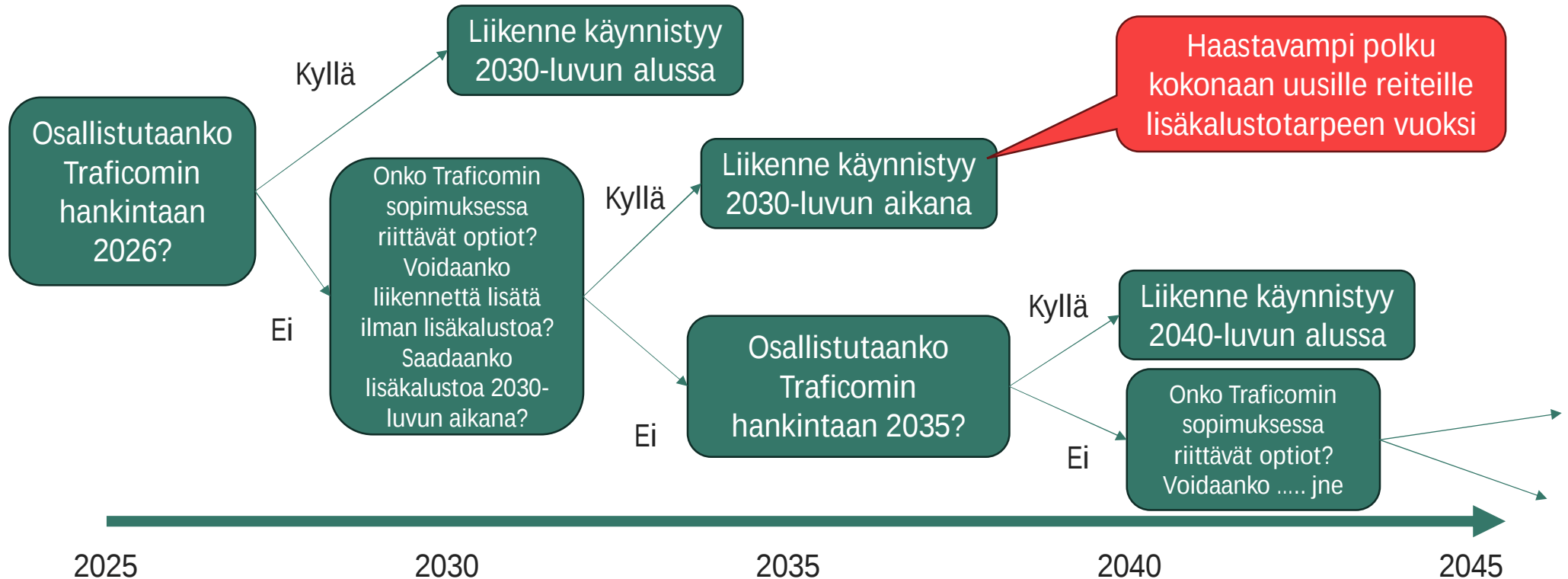
Taulukossa on kuvattu epävarmuuksien taustaa, mahdollisia vaikutuksia sekä kuntien vaikutusmahdollisuuksia.

Kokonaisuudessaan kuntien kustannukset voivat olla merkittävästi suurempia tai pienempiä.

27.1.2026

Riski	Epävarmuus	Vaikutus	Kuntien mahdollisuus vaikuttaa riskiin
Lipputulot	Toistaiseksi on oletettu, että lipputulot ovat 20 % kustannuksista. Oletus on hyvin laskennallinen. Liikenne-ennusteilla voisi tuottaa arvioita, mutta niiden uskottavuus kokonaan uudelle liikenteelle on haastavaa todentaa.	Jos lipputuloja ei olisi lainkaan, kuntien maksuosuudet ovat 20 % suuremmat. Jos lipputuloja on kaksinkertaisesti enemmän kuin toistaiseksi oletettu, maksuosuudet ovat 25 % pienemmät.	Pitkällä aikavälillä lisäämällä asutusta ja matkakohteita asemien lähellä Lyhyellä aikavälillä keskittämällä bussiliikennettä junan liityntäyhteydeksi
Liikennöinnin kustannustaso (sähkö, palkat, varaosat, huolto, jne.)	Käytettävissä olevat tiedot liikennöintikustannuksista ovat epätarkkoja, koska toteumatiedot ovat VR:n liikesalaisuuksia, eikä ne välttämättä kuvaisi edes hyvin 2030-luvun kilpailutettua liikennettä.	Vaikutus kuntien maksuosuuksiin voi olla esimerkiksi +/- 20 %	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia
Kilpailutus	Ei ole tiedossa, kuinka hyvän kilpailuasetelman Traficom onnistuu toteuttamaan raideliikenneoperaattorien välille	Vaikutus kuntien maksuosuuksiin voi olla esimerkiksi +/- 10 %	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia
Inflaatio	Esitetyt kustannusarviot ovat 2024 kustannustasossa. 2030-lukuun mennessä on hankintojen nimellishinta kasvaa yleisen inflaation mukaisesti.	2 % inflaatio nostaisi hankinnan nimellishintaa 2030-luvulle keskimäärin 26 %.	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia

Mitä tapahtuu, jos lähijunaliikennettä ei tilata nyt?





Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kiitos!

Taustamateriaalia