



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tampereen kaupunkiseudun 2030-luvun lähijunahankintojen suunnittelu

Raporttiluonnos

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

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 lähijunaliikenteen hankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä.

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 esisuunnittelun hankinta 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 Traficomin 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.



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Suunnittelun lähtökohdat

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

Aikataulusuunnittelun perusteet



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Suunnittelussa on sovellettu seuraavia lähtöarvoja:

- Matka-aika pysäkkien välillä: ajoaika + 10 % pelivara
- Ajoaika: Sm7-kaluston simuloidun suorituskyvyn mukainen
- Pysähdysaika Tampereella 1 min
- Pysähdysaika muilla asemilla: 0,5 min

Aikataulusuunnittelun lähtökohtana on saavuttaa tehokkaat kalustokierrot. Kalustokierto kuvaa yksittäisen junayksikön matkaa päivän aikana.

Kalustokierrot jakautuvat yksittäisiin kierroksiin, jotka ovat tyypillisesti ajo yhdeltä päätepysäkiltä toiselle ja takaisin (Esim. Toijala–Nokia–Toijala). Yhteen kierrokseen kuluva aika on kierrosaika, ja se sisältää päätepysäkkien välisen matka-ajan lisäksi päätepysäkkien kääntöajat.

Päätepysäkkien kääntöaika



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Päätepysäkkien kääntöajat, eli aika pysäkillä saapumisen ja lähtemisen välissä, sisältävät teknisen kääntöajan ja elpymisajan.

- Tekninen kääntöaika on aika, joka kuluu kuljettajalta junan suunnan kääntämiseen. Aikaan sisältyy junayksikön sammuttaminen, kävely toisen suunnan ohjaamoon ja lähtövalmistelut. Lähijunien tekniseksi kääntöajaksi varataan 7 min.
- Elpymisaika on ajantasausaika, jolla varmistetaan, että riittävän suuri osuus lähdoista lähtee päätepysäkiltä aikataulutetussa ajassa. Elpymisaika on sidoksissa ajoaikaan, sillä pidempi linja edellyttää enemmän elpymisaikaa. Jos linjalla on pidempiä pysähdyksiä esim. Tampereella, se pienentää tarvetta elpymisajalle. Elpymisaika ei sisällä kuljettajan taukoa. Elpymisajan tavoitteena on 3 minuuttia.

Kokonaisuudessaan päätepysäkeille pyritään varaamaan kääntöajaksi vähintään 10 minuuttia.



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tehokkaiden aikataulujen edellytykset

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

Aikataulujen tehokkuuden mittari

Kalustokierron tehokkuutta voidaan mitata junayksikön liikkeelläoloajan ja linjatuntien välisellä suhteella.

- Liikkeelläoloaika on aika, jonka juna on liikkeessä päätepysäkkien välillä
- Linjatunnit ovat aikaa, jonka junayksikkö ja sen henkilöstö on liikenteen käytössä

Mittarin arvo on suurimmillaan, kun junat viettävät päätepysäkillä vain kääntöajan minimin ja ovat muutoin liikkeessä. Suurin mahdollinen arvo riippuu kierrosajan pituudesta: mitä pidempi linja, sen pienempi aika kääntöajan minimi on suhteessa päätepysäkkien väliseen aikaan.

Kahden tunnin kierrosajalla ja 10 min kääntöajoilla suurin mahdollinen arvo tehokkuussuhde on 83 %. Tällöin tosin liikenne saattaa olla turhan häiriöherkkää. Vastaavilla oletuksilla heikoin mahdollinen tehokkuussuhde on noin 35 %.

	Tehokas kierto	Tehoton kierto	Nyk. M-juna	Nyk. Z-juna*
Päätepysäkin 1 kääntöaika	10 min	10–68 min	10 min	39 min
Matka-aika päätepysäkkien välillä (x 2)	50 min	21 min	49 min	65 min
Päätepysäkin 2 kääntöaika	10 min	10–68 min	12 min	11 min
Kierrosaikaminimi	50 min	62 min	60 min	180 min
Liikkeelläoloaika	100 min	120 min	98 min	110 min
Linjatunnit	2 h	2 h	2 h	3 h
Kalustokierron tehokkuus	83 %	35 %	82 %	61 %

**Esitetty kuvaus on yksinkertaistus todellisuudesta, jossa R- ja Z-junien kalustokierrot on yhdistetty Helsingissä kääntöaikojen optimoimiseksi*

Tehokkaiden aikataulujen edellytykset 1 h vuoroväleille



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tehokkaimmat kalustokierrot tavoitetaan heilurilinjoilla Tampereen läpi Nokia/Ylöjärvi–Orivesi/Toijala. Ajoajat ovat sopivia siihen, että junat voivat olla liikkeessä keskimäärin 75 % kiertoajasta.

Muilla ratasuunnilla tai niiden yhdistelmillä ei kyetä saavuttamaan yhtä tehokkaita kokonaisuuksia:

- Nokia–Tampere on tehokas, mutta on vielä tehokkaampaa jatkaa pidemmälle
- Ylöjärvi–Tampere on liian lyhyt, jotta tunnin vuoroväli onnistuisi tehokkaalla kalustokierrolla
- Lempäälä–Tampere on tehokas, mutta on vaikea sovittaa nykyinfralle ja muiden vuorojen väliin
- Orivesi– ja Toijala–Tampere ovat liian pitkiä, jotta tunnin vuoroväli onnistuisi yhdellä junayksiköllä, mutta liian lyhyitä, että 2 h kierrosaika olisi tehokas
- Nokia–Ylöjärvi, Orivesi–Toijala/Lempäälä ovat tehoittomia optimiin verrattuna, kun kääntöaikojen määrä kaksinkertaistuu Tampereen käännon vuoksi

5.8.2026

*Pyöristetty 10 min – varattu aikaa lisäpysähdyksille pl. Ylöjärvi

**Sisältää 10 min kääntöajan Tampereella

*** Tampereen kääntöaikaa ei laskettu liikkeellöoloajaksi

†Suhteessa kierrosajan pituuteen, kun kääntöihin varataan 10 min

	Matka- aika*	Minimi- kierrosaika	1 h vuoro- välin kierrosaika	Kalustokierron tehokkuus 1 h vuoroväleillä	Teoreettinen maksimi- tehokkuus†
<i>Ratasuuntien omat linjat</i>					
Nokia–Tpe	20 min	60 min	60 min	67 %	67 %
Ylöjärvi–Tpe	10 min	40 min	60 min	33 %	67 %
Lempäälä–Tpe	20 min	60 min	60 min	67 %	67 %
Toijala–Tpe	30 min	80 min	120 min	50 %	83 %
Orivesi–Tpe	30 min	80 min	120 min	50 %	83 %
<i>Heilurilinjat Tampereen läpi</i>					
Nokia–Orivesi	50 min	120 min	120 min	83 %	83 %
Nokia–Toijala	50 min	120 min	120 min	83 %	83 %
Nokia–Lempäälä	40 min	100 min	120 min	66 %	83 %
Ylöjärvi–Orivesi	40 min	100 min	120 min	66 %	83 %
Ylöjärvi–Toijala	40 min	100 min	120 min	66 %	83 %
Ylöjärvi–Lempäälä	30 min	80 min	120 min	50 %	83 %
<i>Heilurilinjat Tampereella kääntyen</i>					
Nokia–Ylöjärvi	40 min**	100** min	120 min	50 %***	83 %
Orivesi–Toijala	70 min**	160** min	180 min	67 %***	89 %
Orivesi–Lempäälä	60 min**	140** min	180 min	55 %***	89 %

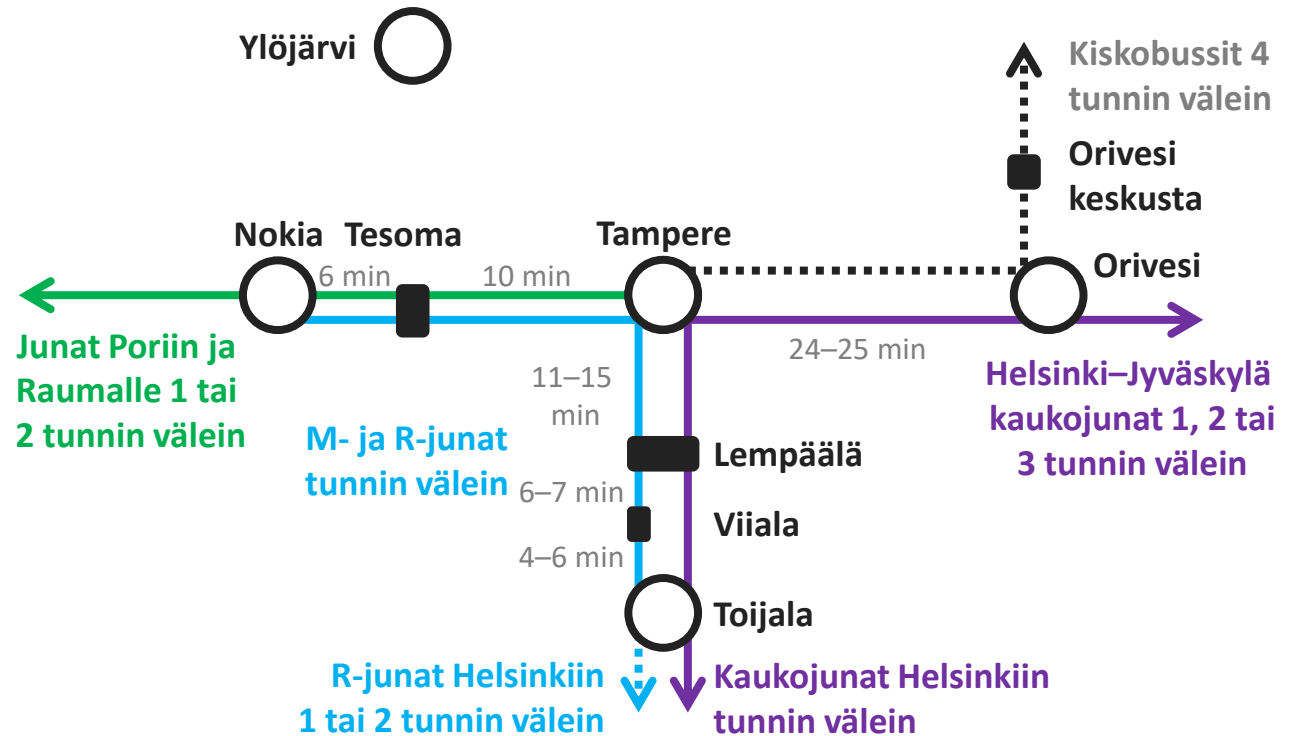
Nykytarjonta



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Nykytarjonta muodostuu useista erilaista junatyypeistä eri ratasuunnilla:

- Ylöjärvellä ei lainkaan seisaketta ja liikennettä
- Nokian suunnalla kaukojunia ja lähijunia, kaikki ostoliikennettä. Aamuisin noin puolen tunnin vuoroväli Tampereen suuntaan, muutoin tunnin tai puolen tunnin vuorovälejä.
- Toijalan suunnalla markkinaehtoisia kaukojunia ja ostoliikenteen lähijunia. Suurimman osan päivästä noin puolen tunnin vuoroväli Toijalasta ja Lempäälästä Tampereelle
- Oriveden suunnalla markkinaehtoisia kaukojunia ja ostoliikenteen kiskobusseja. Epäsäännöllinen vuorotarjonta, toisinaan tunnin vuoroväli kaukojunilla. Eri junatyypit kulkevat usein peräkkäin.



Nykytarjonnan kalustokierrot R-/M-junaliikenteessä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Nykyinen lähijunaliikenne Riihimäen pohjoispuolella toteutuu (tai on toteutettavissa) neljällä kalustokierrolla. Taulukon esitys perustuu 19.9.2025 liikenteeseen:

- Kahdella R-kokoonpanolla (**sininen** & **vihreä**) toteutetaan R-junaliikenteen runkotarjonta. Riihimäki–Tampere-välille toteutuu kahden tunnin vuoroväli.

Liikenne ajetaan Sm4-junayksiköillä. Kalustositouma on 2–5 yksikköä klo 06–01. Riihimäen päässä junat kulkevat pääsääntöisesti Helsinkiin asti. Riihimäen pohjoispuoleinen liikenne olisi kuitenkin irrotettavissa erilliseksi paketiksi. Tampereen päässä junat käyvät kääntymässä Nokialla, koska Tampereella olisi muuten 70 min kääntöaika. Iltaruuhkassa yksi vuoro kääntyy jo Tampereella, koska 1 h vuoroväli mahdollistaa 10 min käännön.

- Yhdellä R-kokoonpanolla (**punainen**) tihennetään R-junaliikennettä ruuhka-aikoina 1 h vuoroväliin.

Liikenne ajetaan yhdellä Sm2-junayksiköllä. Kalustoa sitoutuu käyttöön vain klo 5–9 ja 17–20. Käytännössä ajetaan yksi vuoropari

per ruuhka. Todellisuus on hieman monimutkaisempi, sillä kalustokierto risteää M-junan kalustokierron kanssa klo 18 aikoihin (ruuhka-R siirtyy M-liikenteeseen ja M-juna kulkee Riihimäelle, minkä kautta pääsee varikolle). Kalustokierrot ovat eriytettävissä, jos yhtä R-junavuoroa aikaistaa tai myöhentää tunnilla.

- Yhdellä M-kokoonpanolla (**keltainen**) tihennetään Nokia–Toijala-liikenne läpi päivän 1 h vuoroväliin, ajamalla yhtä junayksikköä 2 h vuorovälillä R-junien välissä.

Liikenne ajetaan yhdellä Sm2-junayksiköllä. Kalusto sitoutuu käyttöön klo 7–23.

- Tampereen seudun rahoittama liikenne ovat ruuhkan ulkopuoliset käännöt Nokialla ja Toijalassa.

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.

Klo	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
1–3 x Sm4	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	
1–3 x Sm4			Ri–Noa	Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Noa		Noa–Ri		Ri–Tpe	Noa	Noa–Tpe–Ri		Ri–Tpe		Tpe–Ri
1 x Sm2		Ri–Noa	Noa–Ri											Ri–Tpe	Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Tpe	
1 x Sm2			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						

Noa = Nokia
Tpe = Tampere
Ti = Toijala
Ri = Riihimäki

Nykyisen tarjonnan hyödyntäminen

Nokian ratasuunta

Nykytarjonta muodostuu kahdesta junatyypistä:

- Porin/Rauman junat
 - Ostoliikennettä
 - Kääntyy Tampereella tasatunnein
 - Aamuisin Tampereen suuntaan tunnin vuoroväli, muutoin kahden tunnin vuoroväli, vuoroväli ei tasainen
 - Pysähdysten maltillinen lisääminen mahdollista
- M- / ja R-junat
 - Ostoliikennettä
 - Kääntyy Tampereella puolitunnein ja Nokialla puolitunnein
 - Läpi päivän tunnin vuoroväli
 - Pysähdysten lisääminen mahdollista

Ratasuunnalla tavoiteltava puolen tunnin vuoroväli toteutuu tehokkaasti, jos Nokialta länteen jatkavia junia voidaan tihentää kahden tunnin vuorovälistä yhden tunnin vuoroväliin ja niiden vuoroväleistä tehdään tasaisia.

Esimerkiksi uusi linja kahden tunnin kierrosajalla Tampere–Vammala tai tiheämpi liikenne Raumalle ja Poriin. Tehoton vaihtoehto on liikennöidä kahden tunnin kierrosajalla Harjuniittyyn.

Tarjonnan lisääminen ja tarjonnan tasoittaminen tosin edellyttää lisäkapasiteetti-investointeja.

Ylöjärven ratasuunta

Ei nykyistä tarjontaa. Tarjonnan voi suunnitella puhtaalta pöydältä muiden ratasuuntien tarpeiden mukaan.

Nykyisen tarjonnan hyödyntäminen

Lempäälän ratasuunta

Nykytarjonta muodostuu kahdesta junatyypistä:

- Helsinki–Tampere–hitaat kaukojunat
 - Markkinaehtoista liikennettä
 - Tampereella tasatunnein
 - Lähes tasaisesti tunnin vuoroväli
 - Pysähdysten lisääminen vain VR:n päätettävissä
- M- ja R-junat
 - Ostoliikennettä
 - Tampereella puolitunnein
 - Lähes tasainen tunnin vuoroväli
 - Pysähdysten lisääminen mahdollista

Ratasuunnalla tavoiteltava puolen tunnin vuoroväli toteutuu tehokkaasti, jos M- ja R-junien vuoroväleistä tehdään tasaisia ja rinnalle toteutetaan toinen tunnittainen juna. Tasainen puolen tunnin vuoroväli tosin edellyttää lisäraideinvestointia, sillä puolen tunnin välein R- ja M-junista ratakapasiteetti on varattu kaukojunille.

5.8.2026

Oriveden ratasuunta

Nykytarjonta muodostuu kahdesta junatyypistä:

- Helsinki–Tampere–Jyväskylä/Pieksämäki–kaukojunat
 - Markkinaehtoista liikennettä
 - Kääntyy Tampereella tasatunnein
 - 10 vuoroa päivässä
 - Pysähdysten lisääminen vain VR:n päätettävissä
- Tampere–Keuruu(–Jyväskylä)–kiskobussit
 - Ostoliikennettä
 - Kääntyy Tampereella tasatunnein
 - 4 vuoroa päivässä
 - Pysähdysten lisääminen mahdollista

Nykyistä tarjontaa on haastava hyödyntää, sillä kiskobussin nykyistä kalustokiertoa ei voi tehostaa, kiskobussitarjonnan lisäämisen kustannustehokkuus on liian pientä ja markkinaehtosiin juniin ei voida vaikuttaa tai luottaa. Tarjonnan voi suunnitella puhtaalta pöydältä muiden ratasuuntien tarpeiden mukaan.

Tehokkaiden kalustokiertojen käytännön edellytykset



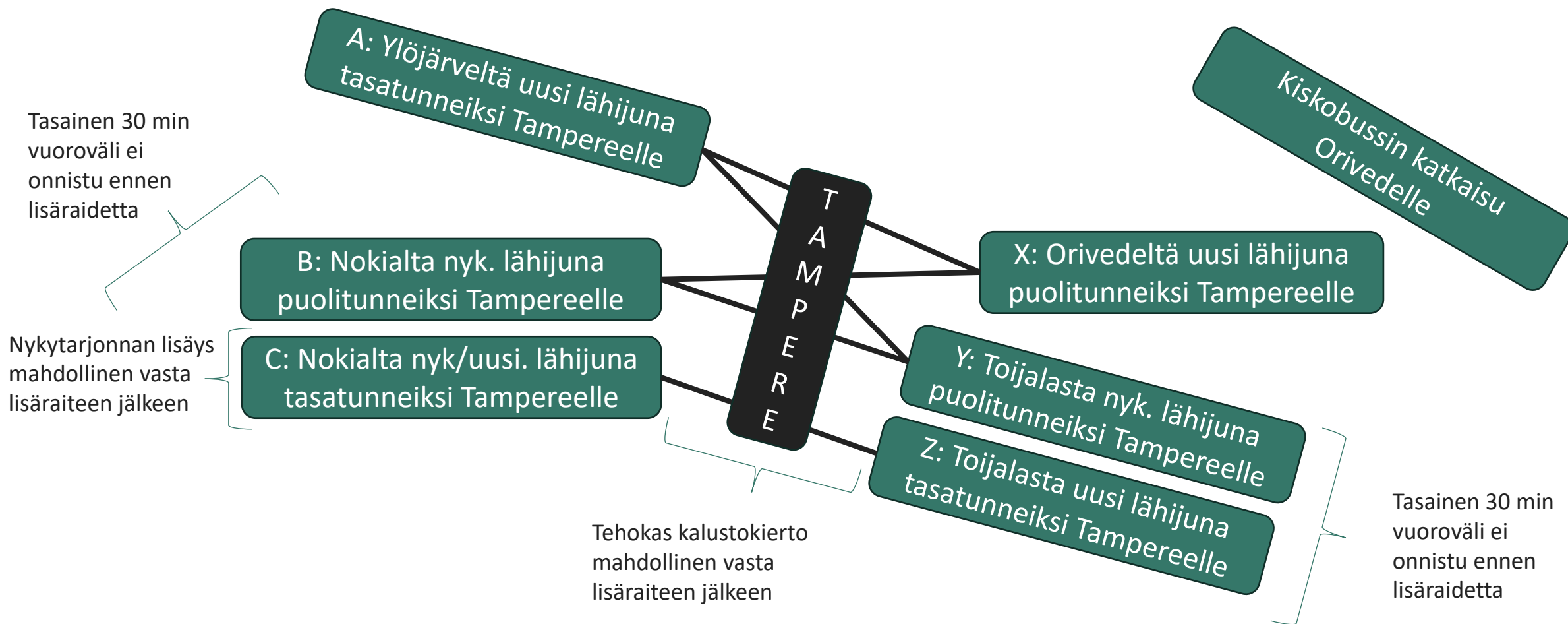
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- Nykytarjonnan hyödyntäminen muuttamalla Nokian ja Toijalan ratasuuntien muun ostoliikenteen lähtöajat tasaiseksi Tampereen kaupunkiseudun alueella
 - R-junille 4 min pidempi pysähdys Toijalassa
 - Aikaistaen lähtöä Tampereelta ja myöhentäen saapumista Tampereelle
 - Mahdollistaa M- ja R-junien välisen tasaisen vuorovälin
 - Porin junien aikataulurakenteen säännöllistäminen
 - Nokian välilaiturin mahdollistamat henkilöjunakohtaukset Nokialla
- Nykytarjonnan aukkojen tilkitseminen
 - Porin/Rauman junien tihentäminen tai Vammalassa käännettävät vuorot 2 h vuorovälillä (edellyttää lisäraiteita)
- Uudet tehokkaat kalustokierrot
 - Uusi tunnin vuorovälin linja Ylöjärvi–Orivesi
 - Voidaan toteuttaa myös siten, että Toijalan suunnan junat käännetään Ylöjärvelle ja Nokian suunnan junat käännetään Orivedelle
- Toijalan suunnan erityisratkaisu
 - Tehokas kalustokierron lisäys edellyttää yhteenkytkentää jonkin toisen tarjonnan kanssa, koska muutoin kalustokierto jää tehottomaksi
 - VEA Turun junien korvaaminen ostoliikenteellä
 - Tehokkain vaihtoehto Toijalan ratasuunnan tarjonnan lisäämiseen
 - Vaihteleva 20/40 min vuoroväli
 - VEB Porin/Rauman junien jatkaminen Toijalaan
 - Hyvin vaihteleva 40/40/20/20 min vuoroväli
 - Yhteensovitettava Turun suunnan markkinaehtoisten junien aikataulujen kanssa
 - VEC Uusi tunnin vuorovälin linja Toijala–Orivesi
 - Vaihteleva 15/45 min vuoroväli

Tehokkaiden kalustokiertojen rakennuspalikat



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



Parannusmahdollisuudet pitkällä aikavälillä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

- Tampere–Vammala tunnin vuoroväli, kun Lielähti–Nokia-lisäraide on toteutettu
 - 2 h vuoroväli Tampere–Pori/Rauma & 2 h vuoroväli Tampere–Sastamala TAI 2 h vuoroväli Tampere–Pori ja 2 h vuoroväli Tampere–Rauma
 - 1 h vuoroväli Tampere–Nokia
- Toijalan/Lempäälän ratasuunnalla tasainen puolen tunnin vuoroväli, kun Tampere–Lempäälä kolmas raide on toteutettu
 - 1–2 h vuorovälillä Ylöjärvi/Nokia–Tampere–Riihimäki R-junat kuten nykyisin
 - R-junia täydentävät M-junat Tampere–Toijala
 - 1 h vuorovälillä Tampere–Lempäälä – tosin jatkettavissa Viialaan ilman lisäkalustoa, jos lisäraide jatkuu sinne asti



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven ratasuunnan tarkastelut

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

Ylöjärven lähijunat tasatunteina



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tausta Ylöjärven lähijunayhteyden suunnittelulle

- Toisin kuin muilla useimmilla Tampereen kaupunkiseudun kunnilla, Ylöjärvellä ei ole suoraa kaukojunayhteyttä.
- Ylöjärvelle on suunniteltu seisaketta, joka mahdollistaisi kaukojunapysähdykset. Seisakkeen suunnittelun yhteydessä on kuitenkin todettu, ettei markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen operaattori ole kiinnostunut toteuttamaan lisäpysähdyksiä.
- Kaukojunayhteyden puute korostaa tarvetta sille, että Ylöjärven lähijunayhteys toimisi liityntäyhteytenä kaukojuniin.
- Aiemmassa Tampereen seudun ratakapasiteettiselvityksessä esitetyt aikataulut Ylöjärven lähijunalle olivat epäsuotuisia sen kannalta, että lähijunien vaihtoyhteys kaukojuniin muodostui hyvin pitkäksi 40–50 minuutiksi.
- Seuraavalla sivulla esitetään työssä kehitetty malli Ylöjärven lähijunayhteydelle.

Ylöjärven lähijunat tasatunteina



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven lähijunalle on kehitetty seuraava aikataulurakenne:

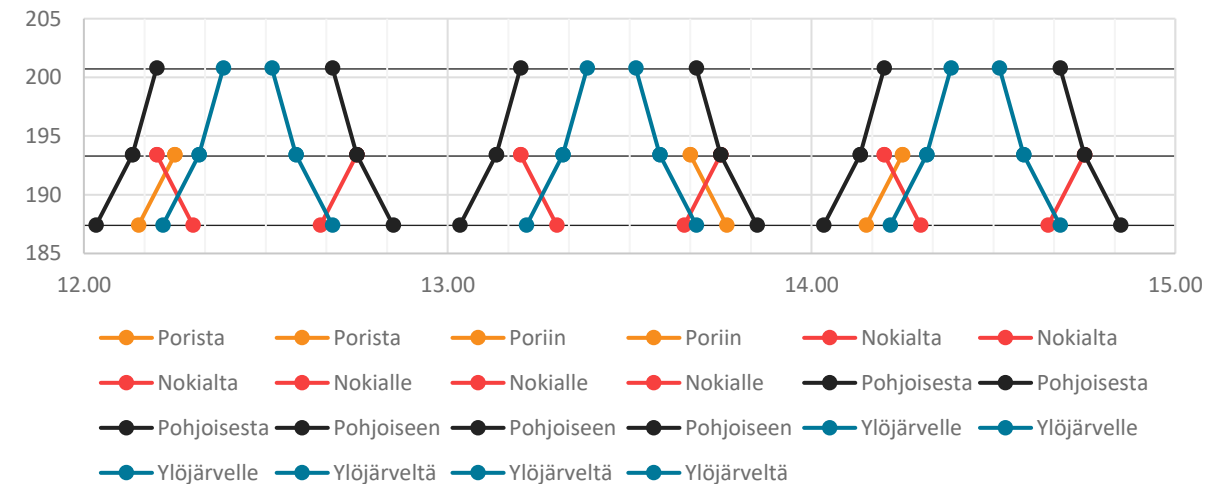
- Ylöjärven juna kulkee Tampere–Lielahden välillä lännen suuntaan Porin junan jälkeen ja idän suuntaan ennen Porin junaa
- Ylöjärven junalle järjestetään riittävästi aikaa tihentämällä Porin ja Seinäjoen suunnan junia – tätä on jo muutenkin suunniteltu Nokian suunnan eri junatyypin välisen vuorovälin tasoittamiseksi. Porin junien aikataulumuutoksista sovitaan Traficomien kanssa osana kuntarahoitteen liikenteen lisäämistä.

Näillä ratkaisulla Ylöjärven junalle järjestyy riittävät välit muihin samansuuntaisiin juniin (vähintään 4 min junaväli) ja riittävä kääntöaika Ylöjärvelle (8 min), kun huomioidaan Tampereen asemalle jäävät huomattavat välipysähdysajat ja niiden ajantasauspotentiaali. Ylöjärven lähijunan kiertoaika muodostuu myös tehokkaaksi, mikä mahdollistaa hyvin linjan yhdistämisen muihin ratasuuntiin.

Aikataulurakenteen suurimpana haasteena on, että lännen tai pohjoisen suunnan kaukojunan viive heijastuu herkästi Ylöjärven junan viiveen kautta seuraavaan tasatuntisolmuun saapuviin juniin. Haaste on kuitenkin hallittavissa, kun viiveet tasautuvat Tampereella.

Kun Tampereen ja Lielahden välille toteutetaan kolmas raide, Ylöjärven junan pysähdysaikoja Tampereella voidaan siirtää 5 minuuttia lähemmäs tasatuntia. Silloin Ylöjärven juna kulkisi Porin junan rinnalla viereisellä raiteella. Siirron myötä Ylöjärven junalla olisi parempi kääntöaika, sujuvampi yhteys tasatuntisolmuun ja mahdollisuus tehdä välipysähdysjä.

Tampere–Lielahden–Ylöjärvi



Suunta	Ylö	Pori	Sk
Nykyinen lähtö Tampereelta	-	11	02
Ehdotettu lähtöaika	13	9	02
Nyk. saapuminen Tampereelle	-	45	51
Ehdotettu saapumisaika	41	46	51

Ylöjärvi–Orivesi kierros	Kesto	Minuutti
Välipysähdys Tampereella	14 min	59–13
Tampere–Ylöjärvi	10 min	13–23
Kääntöaika Ylöjärvellä	8 min	23–31
Ylöjärvi–Tampere	10 min	31–41
Välipysähdys Tampereella	9 min	41–50
Tampere–Orivesi	27 min	50–17
Kääntöaika Orivedellä	14 min	17–31
Orivesi–Tampere	27 min	31–59



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Toijalan ratasuunnan tarkastelut

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

Tasaisen vuorovälin haasteet etelän suuntaan



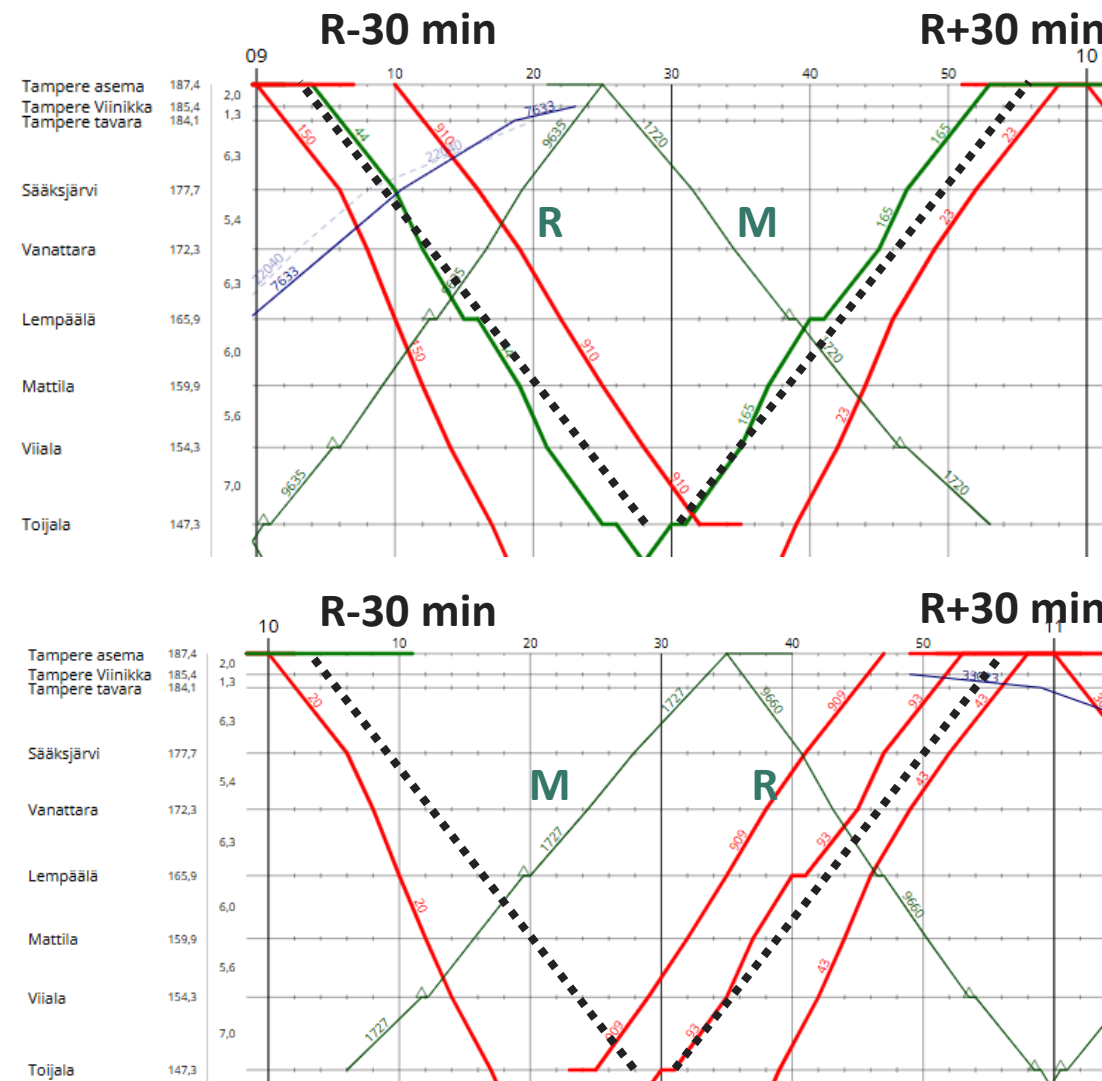
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Toijalan ratasuunnassa tavoitellaan tasaista puolen tunnin vuoroväliä. Tämä on kuitenkin hyvin haastava toteuttaa:

- Nykyiset R- ja M-junat kulkevat keskenään epätasaisesti. M-junille on varattava Toijalaan 10 min kääntoaikaa, kun taas R-junien aikataulut rakentuvat Helsingin päin mukaan sellaisiksi, että R-junat kohtaavat toisensa Toijalan eteläpuolella. Lisäksi M-junien ajoaika on hitaampi kuin R-junilla. Epätasaisuutta voi 2030-luvulle tultaessa kuitenkin lieventää, kun molemmilla reiteillä käytetään modernia kalustoa. Reittien välinen vuoroväli voidaan tasoittaa noin 55/65 minuuttiin.
- R-junien aikataulut ovat sellaiset, että tasan puoli tuntia ennen tai puoli tuntia jälkeen rataosuudella kulkee parhaimmillaan kolme kaukojunaa peräkkäin. Lähijunaa ei voi liikennöidä näiden kaukojunavuorojen välissä.
- R-junien aikatauluja ei voi muuttaa kulkemaan paremmassa kohdassa. Jos R-junaa aikaistaa, se on konfliktissa saman suunnan kaukojunan kanssa. Jos R-junaa myöhentää, vaihtoaika Riihimäellä Helsingin suuntaan pitenee ja samat kalustoyksiköt eivät enää ehdi käymään Nokialla. M-junien aikataulut vuorostaan perustuvat R-junien aikataulujen täydentämiseen.

Käytännössä tasainen 30 minuutin vuoroväli Toijalan suuntaan voidaan toteuttaa vain niinä tunteina, kuin kaukojunat eivät ole kulussa. Näin epäsäännöllinen tarjonta ei kuitenkaan ole tavoiteltavaa.

5.8.2026



Tasaisen vuorovälin haasteet etelän suuntaan

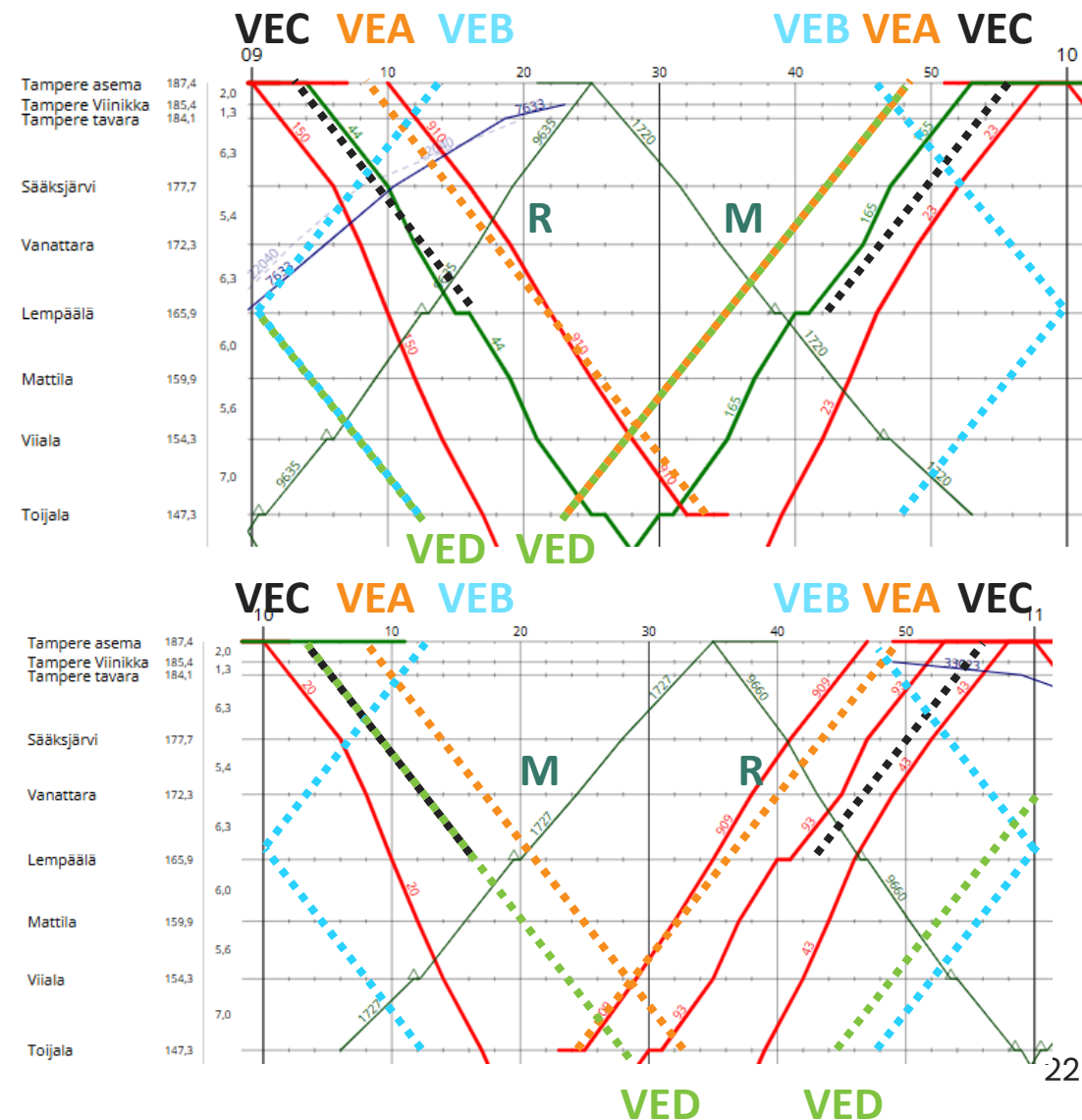


Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tämän sivun oletuksena on, että R-junien ja Helsingin suunnan junien aikatauluja ei muuteta. Näissä puitteissa mahdollisen lisäliikenteen osalta on valittava jokin seuraavista vaihtoehdoista:

- **VEA:** Noin 20/40 min vuoroväli, jos Turun suunnan kaukojunat korvataan ostoliikenteellä. Tasaisin vuoroväli, joka on saavutettavissa nykyinfraalla. Heikosti yhdistettävissä muihin Tampereen seudun kalustokiertoihin, mutta Varsinais-Suomeen asti liikennöitäessä saavutetaan riittävän tehokas kalustokierto.
- **VEB:** Noin 15/45-min vuoroväli, joka on Lempäälässä pysähtyvä kaukojuna huomioiden noin 15/15/45 min vuoroväli. Yhdistettävissä kohtalaisen tehokkaaksi kalustokierroksi Oriveden ratasuunnan kanssa.
- **VEC:** Tasainen puolen tunnin vuoroväli Tampere–Lempäälä, jos Tampereen ja Lempäälän välille toteutetaan yksi lisäraide (osittain jo toteutunut Tampereen ja Säkäsjärven välille) ja Lempäälään toteutetaan kolmas laituriraide. Ei realistinen 2030-luvulle. Kalustokiertoa voitaisiin tehostaa jatkamalla linjaa Viialaan, mutta Toijalaan asti ei ehdi liikennöidä yhden yksikön kalustokierron puitteissa.
- **VED:** Epäsäännölliset lisävuorot ratakapasiteetin sallimissa rahoissa siten, miten esim. yhdellä junayksiköllä pystyy operoimaan. Tunnista riippuen voidaan tuotetaan tasaisia tai epätasaisia vuorovälejä.
- **VEE:** Hieman säännölliset lisävuorot ratakapasiteetin sallimissa rahoissa siten, miten esim. yhdellä junayksiköllä pystyy operoimaan.

5.8.2026



Tasaisen vuorovälin haasteet etelän suuntaan



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

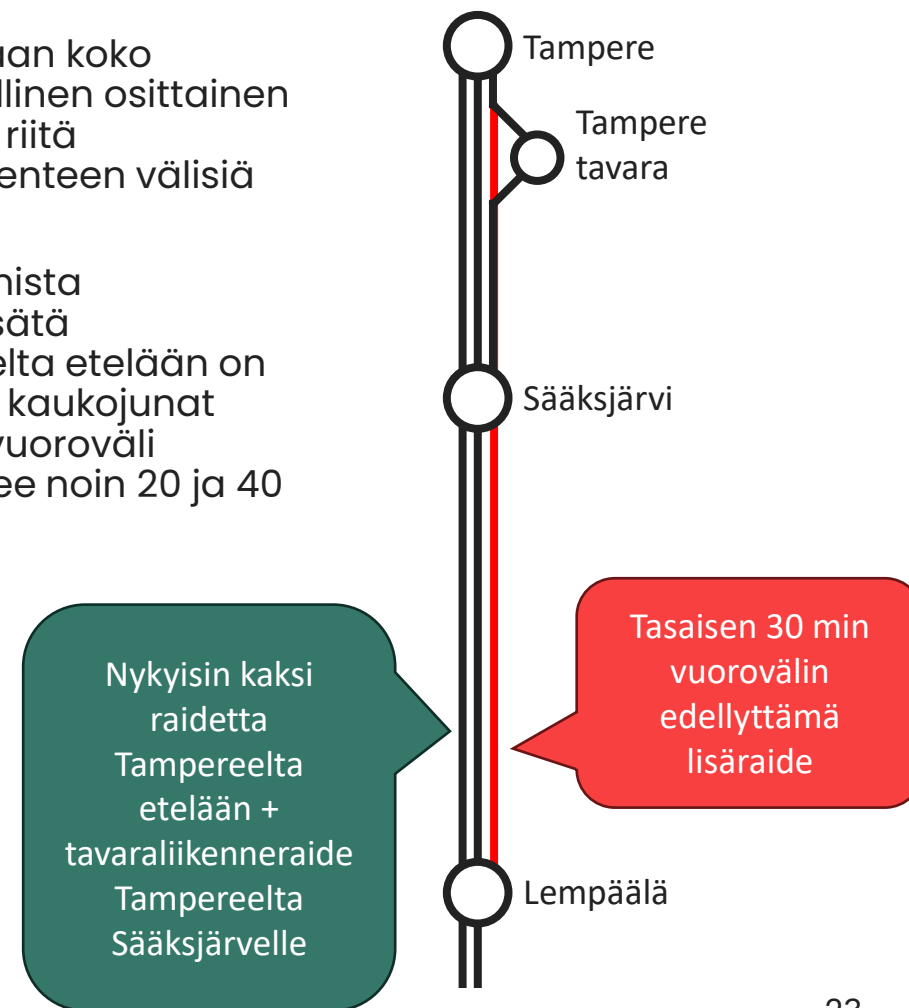
Tämän työn johtopäätöksenä on, että ennen lisäraideinvestointeja Tampereen ja Lempäälän/Toijalan välillä ei ole mielekästä tihentää lähijunaliikennettä toteuttamalla uusia junavuoroja Tampereen ja Lempäälän/Toijalan välille.

Jos uusia junavuoroja toteutettaisiin, ne muodostaisivat epätasaisia vuorovälejä lähijunien välille. Riippuen tarkemmista suunnitteluratkaisuista, lähijunien väliset vuorovälit olisivat vaihtelevasti noin 10–15 min ja 40–45 min.

Lähijunaliikenteen lisääminen tasaisella puolen tunnin vuorovälillä Tampere–Lempäälä edellyttää kolmatta henkilöjunaliikenteen raidetta Lempäälään asti ja kolmatta laituriraidetta Lempäälään kääntöraiteeksi. Toisaalta haasteeksi jää Tampere–Lempäälä–kalustokierron tehottomuus.

Lisäraide Lempäälään tarvitaan koko matkalta. Esimerkiksi mahdollinen osittainen lisäraide Sääksjärvelle asti ei riitä ratkaisemaan henkilöjunaliikenteen välisiä konflikteja.

Ennen lisäraiteiden toteuttamista tarkoituksenmukaisin tapa lisätä lähijunaliikennettä Tampereelta etelään on muuttamalla Turun suunnan kaukojunat lähijuniksi. Tällöin lähijunien vuoroväli Tampereelta etelään vaihtelee noin 20 ja 40 minuutin välillä.





Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Nokian ratasuunnan tarkastelut

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

Nokian ratasuunnan vuorovälien tasoittaminen



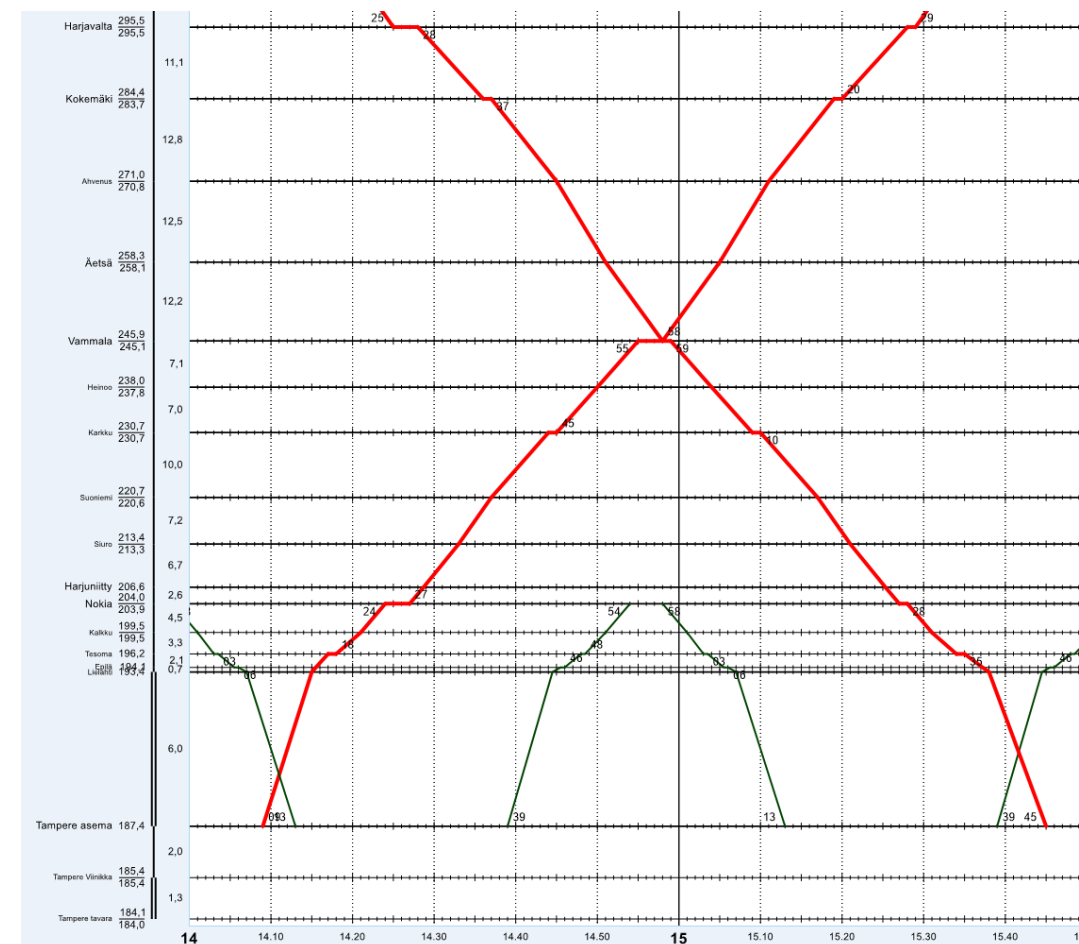
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Nykytilanne

- Nykyisin Nokian ratasuunnalla Porin junat ja M-junat muodostavat kohtalaisen tasaisen puolen tunnin vuorovälin, kun Porin junat ovat kulussa. Porin junat kulkevat Nokian läpi puolitunnein ja lähijunat kääntyvät Nokialla tasatunnein.
- Porin junilla on aamuisin hieman vaihtelevat lähtöminuutit, kun osa Porin junista kohtaa toisensa Siurossa. Nämä kohtaukset voidaan siirtää Nokialle, kun Nokian välilaituri valmistuu. Tämän myötä Porin junille voidaan toteuttaa vakio minuutit läpi päivän.

Haasteet vuorovälien tasoituksessa

- Teoriassa Porin junien ja M-junien välille voisi toteuttaa täysin tasaisen 30 minuutin vuorovälin. Käytännössä tämä ei onnistu, koska Porin junilla ja M-junilla on eri reunaehdot. Porin junien on kohdattava toisensa Nokialla (1–4 min saapumisen ja lähdön välillä), kun taas M-junat tarvitsevat Nokialla riittävän kääntöajan (8–10 min saapumisen ja lähdön välillä).
- Käytännön haastetta on kuvattu oheisessa graafissa, jossa Porin juna on hidastettu Porin suuntaan 2 min ja Nokian kääntöaika on lyhennetty 4 minuuttiin. Kääntöaika jää liian lyhyeksi ja Porin junien hidastus heikentää matkustajapalvelua tarpeettomasti. M-junan kääntöajan saisi riittävän pitkäksi, jos Porin juna Tampereen suuntaan seisoisi Vammalassa tai Nokialla 5 min ylimääräistä. Tällöin tosin Porin junat ovat konfliktissa Seinäjoelta saapuvien junien kanssa ja matkustajapalvelu heikentyy liiaksi.



Nokian ratasuunnan vuorovälien tasoittaminen

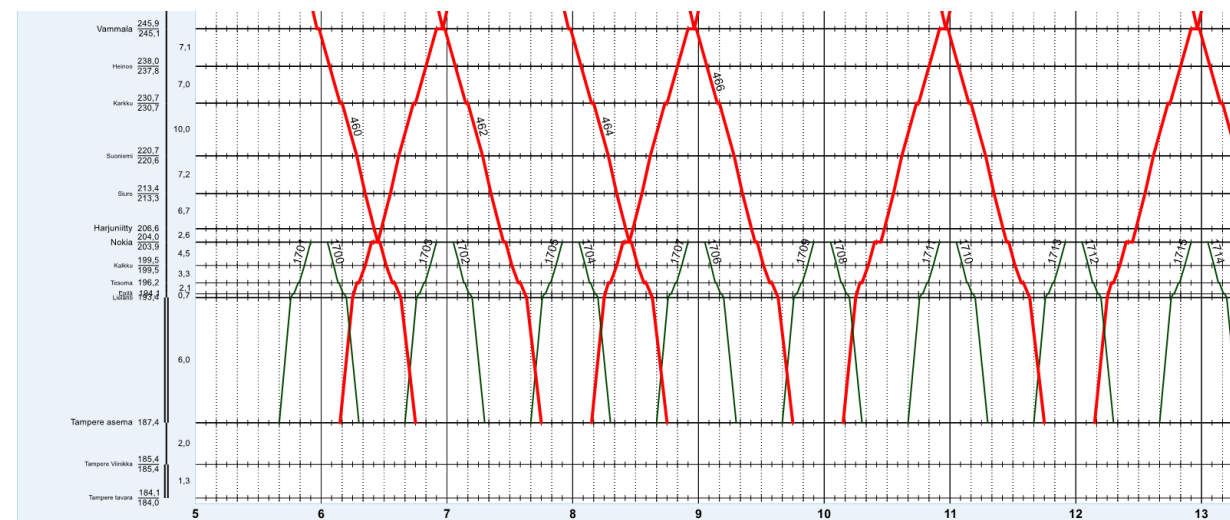


Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Suunniteltu kompromissiratkaisu

- Viereisessä graafissa esitetään suunniteltu aikataulurakenne, jossa on tasoitettu Porin ja Rauman junien sekä M-junien välisiä vuorovälejä siten, kuin on mahdollista. Porin ja Rauman junilla on vakiominuutit.
- M-junille on lisätty pysähdykset Epilässä. Epilän pysähdystä ei ole lisätty Porin/Rauman junille, sillä se lisäisi eri junatyyppien välisen Lielahden kohtaamisen häiriöherkkyyttä ja hidastaisi pitkänmatkaista liikennettä.
- Tampereelta Nokian suuntaan toteutuu tasainen puolen tunnin vuoroväli. Nokialta Tampereen suuntaan vuoroväli on epätasainen 25/35 min Nokialta lähdettäessä, ja tasoittuu 27/33 minuuttiin Tampereelle saavuttaessa.
- M-junien kääntöaika lyhenee 8 minuuttiin. Kääntö on vielä toteutettavissa, mutta tavoiteltua 10 minuuttia lyhyempi.

Aikataulurakenne	Porin ja Rauman junat	M-junat	Vuoroväli
Lähtö Tampereelta	XX:09	XX:39	30 min
Pysähdys Epilässä	Ei	Kyllä	-
Saapuminen Nokialle	XX:24	XX:55	29/31 min
Lähtö Nokialta	XX:28	XX:03	25/35 min
Pysähdys Epilässä	Ei	Kyllä	-
Saapuminen Tampereelle	XX:45	XX:18	27/33 min



Lielahden konfliktien ehkäisy

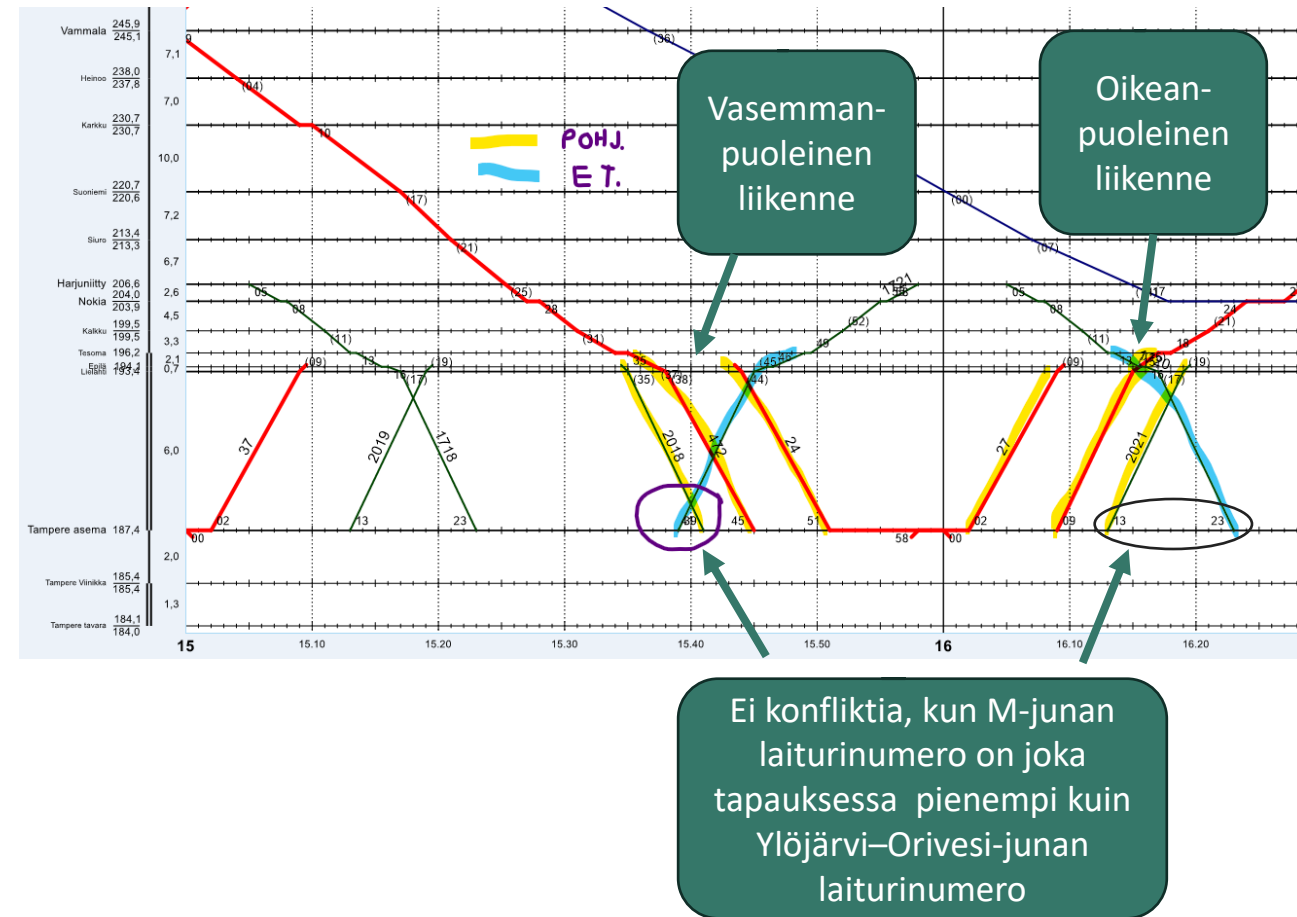


Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tämä työn yhteydessä suunnitellut aikataulumuutokset eivät aiheuta aikataulukonflikteja Tampere–Lielahden välillä, kun kaksoisraiteen liikennöintisuuntaa vaihdetaan puolittuneittain:

- Ennen tasatuntisolmua liikennöidään vasemmanpuoleisesti: eteläistä raidetta M-juna Tampereen laiturilta 1 tai 2 Nokialle ja pohjoista raidetta Ylöjärven, Porin ja Seinäjoen suunnista saapuvat junat.
- Tasatuntisolmun jälkeen liikennöidään oikeanpuoleisesti: eteläistä raidetta M-juna Tampereelle ja pohjoista raidetta junat Seinäjoen, Porin ja Ylöjärven suuntiin.

Rakennetta on demonstroitu oheisella graafisella aikataululla, jossa esitetään mahdollinen M-junien jatko Harjuniittyyn tilanteessa, jossa Lielahden ja Tesoman välille on toteutettu kaksoisraide. Jatko Harjuniittyyn mahdollistuu, kun kaksoisraiteen myötä M-junan saapumista Tampereelle voidaan myöhentää 4 min. Jos kaksoisraidetta ei ole, M-junan saapumisaika on 4 min aikaisempi.



Nokian ratasuunnan mahdollinen lisätarjonta



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

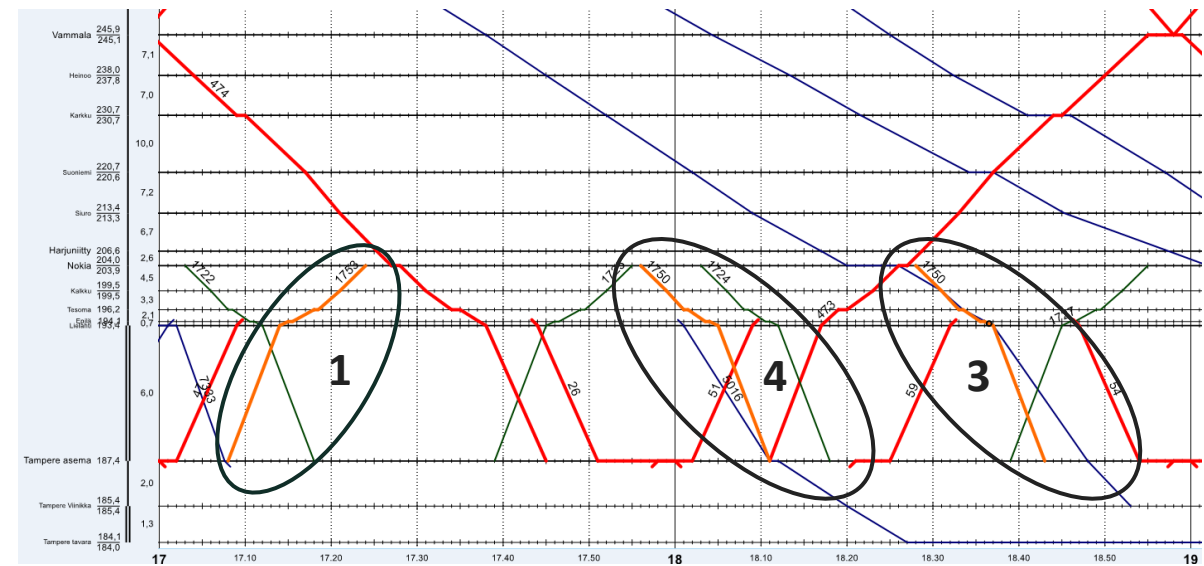
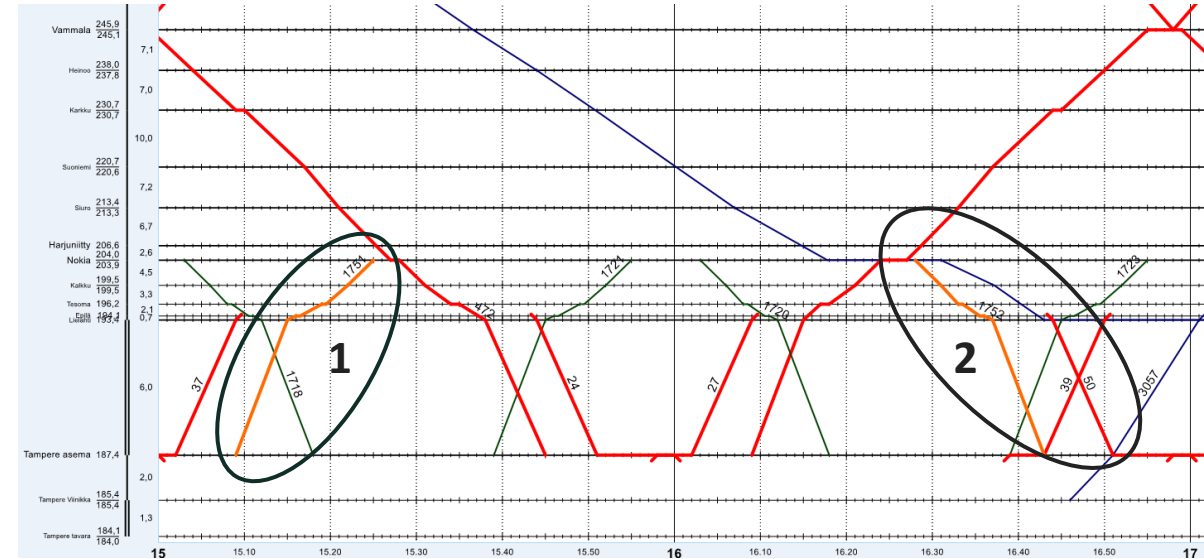
Säännöllistä vuorotarjontaa Nokian ratasuunnalla ei pysty lisäämään ennen kaksoisraidetta Lielahdesta länteen. Toisaalta lisävuorotarjonnan tarve on vähäinen esimerkiksi aamuruuhkassa, jossa nykytarjonnan puolen tunnin vuoroväli on riittävä.

Viereisissä aikataulugrafiikoissa on tarkasteltu, voisiko myös iltaruuhkassa toteuttaa puolen tunnin vuorovälin.

- Tämä on mahdollista toteuttaa Tampereelta Nokian suuntaan, kun toteutetaan uudet vuorot klo 15:09 ja 17:09 Tampereelta. Vuorojen myötä Nokian suuntaan olisi lähes tasainen puolen tunnin vuoroväli klo 14–19. Vuoroille on hyvin vapaata ratakapasiteettia (kuvissa #1).

Haastavampia ovat näiden vuorojen paluuvuorot.

- Ensimmäinen paluuvuoro klo 16:28 Nokialta on mahdollista toteuttaa, kun keskiviikkoisin kulkevan tavarajunan pysähdystä Nokialla pidennetään ja Lielahdessa lyhennetään (kuvassa #2).
- Toisen paluuvuoron ideaalinen lähtöaika olisi klo 18:28, jolloin myös Nokialta Tampereen suuntaan olisi puolen tunnin vuoroväli klo 15–20. Tällöin on kuitenkin konflikti tavarajunan kanssa. Kyseinen tavarajuna on kuitenkin tyhjävaunujuna Viinikkaan, joten aikataulumuutokset voinevat olla mahdollisia. (kuvassa #3).
- Vaihtoehtoisesti viimeisen paluuvuoron voi ajaa tyhjäajona, mahdollisesti pidemmällä pysähdyksellä Lielahdessa (kohdan 4 esimerkki on konfliktissa tavarajunan kanssa.) Kolmantena vaihtoehtona on ajaa klo 18 M-juna Nokialta kahden yksikön kokoonpanona, jos eri vuorojen kalustotyyppi on sama.



Nokian ratasuunnan mahdollinen lisätarjonta



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Edellisellä sivulla esitetty vuorotarjonta on kalustokierron tehokkuuden kannalta heikko ratkaisu.

- Nokialla on pitkä tunnin kääntöaika. Tätä voisi hieman hyödyntää yhdistämällä kalustokierron M-junien kanssa. Tällöin M-junien kääntöaikaa voi lyhentää ja vuoroväleistä Porin junien kanssa voidaan hetkellisesti saada tasaisimpia – tosin tämä edellyttää vakio minuuteista poikkeamista.
- Nokian kääntöaika on niin pitkä, että sen puitteissa voisi melkein ajaa Vammalaan asti, jos Karkun pysähdysten jättää välistä. Käytännössä kierrosajasta tulee kuitenkin liian tiukka. Lisäksi klo 15–17-vuoropari olisi konfliktissa keskiviikkoisin ajettavan tavarajunan kanssa. Klo 17–19 vuoropari olisi usean tavarajunan kanssa konfliktissa.

Nokian suunnan lisävuorot lienee tarkoituksenmukaista toteuttaa, jos niiden käyttöön on vapaata kalustoa. Yksi tällainen kalustoyksikkö on yksi Porin liikenteessä käytettävä junayksikkö, joka on vapaana klo 9–22. Aamun myöhäisen vapautumisen vuoksi junayksikköä on hyvin haastava hyödyntää muissa kalustokierroissa.

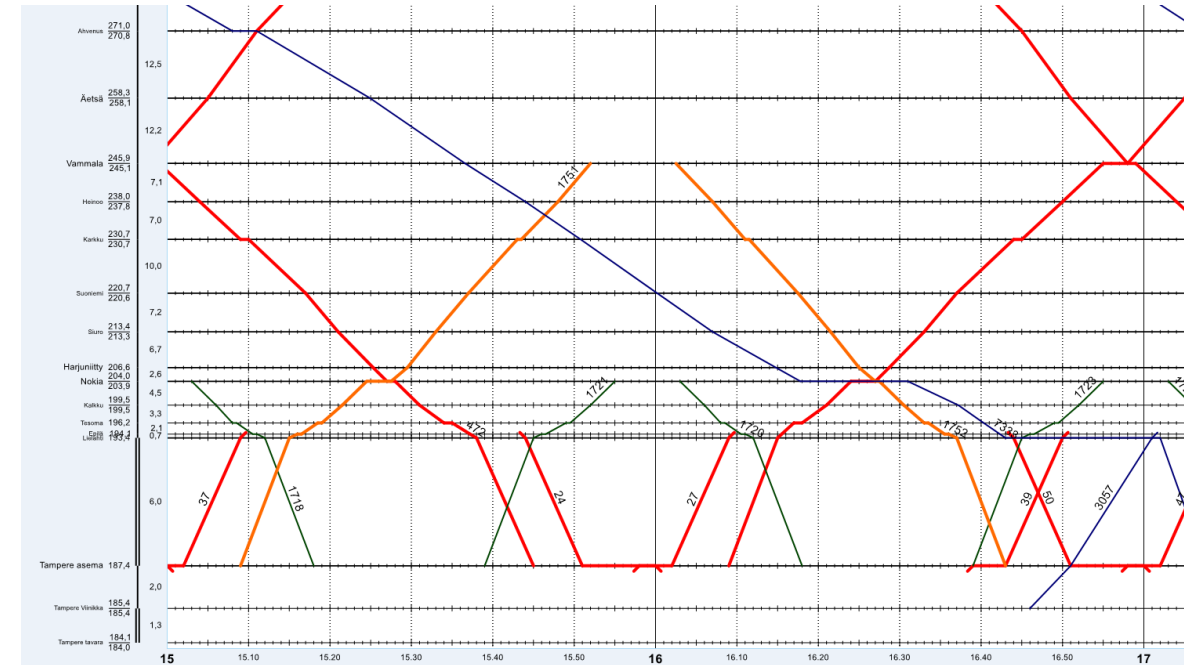
Iltapäivän lisötarjonta Vammalaan



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Lisävuoropari Tampereen ja Nokian välillä klo 15–17 olisi mahdollisesti jatkettavissa Vammalaan asti. Sillä on seuraavia edellytyksiä:

- Ajoaikaa Nokia–Vammala on kiristettävä 25 minuuttiin. Tämä on toteutettavissa kaluston suorituskyvyn puitteissa. Tämä on mahdollista, koska Porin junien aikataulut ovat tavanomaista väljempinä.
- Samoihin aikoihin kulkevan tavarajunan kulkupäivinä (nyk. arkipäivistä keskiviikkoisin) on konflikti. Konflikti on mahdollisesti ratkaistavissa, jos tavarajuna väistää vastaantulevaa henkilöjunaa Heinoossa. Tämä edellyttää, että tavarajunan nykyisessä aikataulussa on riittävästi väljyyttä ja digirata otetaan käyttöön. Nykyisellä asemavälisuojustuksella junaväleistä ei muodostu riittäviä erityisesti Nokian ja Siuron välillä, jossa Vammalasta lähtevä henkilöjuna ottaisi tavarajunan kiinni.



Epilän pysähdykset



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Epilän pysähdykset ovat otettavissa käyttöön M-junille

- M-junat ehtivät pysähtymään Epilässä
- Nokian kääntöaikaa joudutaan kuitenkin lyhentämään 10 minuutista 8 minuuttiin, jotta voidaan säilyttää mahdollisimman tasainen vuoroväli Porin junien kanssa.

Epilän pysähdyksiä ei ole tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön Porin ja Rauman junille

- Porin ja Rauman junat ovat pitkänmatkaista liikennettä, joiden ei ole hyvä pysähtyä seisakkeilla, joilla ei ole seudullista merkitystä. Epilän seisake ei jatkoyhteyksiensä puolesta tuota lisäarvoa Tesoman pysähdyksen jälkeen.
- Epilän pysähdyksien lisääminen Porin junille pienentäisi Porin junien ja M-junien välisiä pelivaroja, mikä kasvattaisi liikenteen häiriöherkkyyttä. Haaste korostuu erityisesti aamuruuhkassa, jossa Porin junat kohtaavat toisensa Nokialla, ja myös muutenkin päivän aikana, jos lähtöminuutit vakioidaan aamun mukaan.

Harjuniityn seisakkeen haasteet ennen lisäraiteita

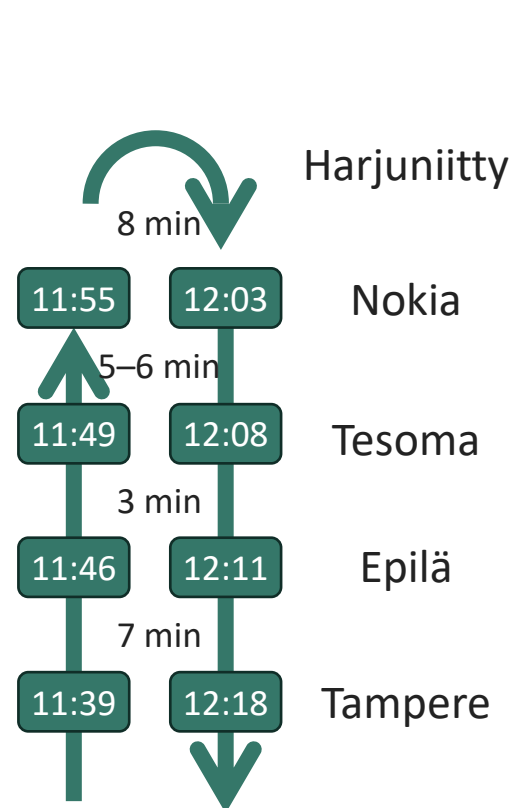
Harjuniityn seisaketta ei voida ottaa käyttöön M-junaliikenteelle seuraavista syistä:

- **Nykyistä M-junaliikennettä ei pysty jatkamaan Harjuniittyyn, koska kääntöaika Harjuniityssä jäisi liian lyhyeksi.** Kuljettaja ei ehdi kävellä junan toiseen päähän ja sammuttaa/käynnistää junan järjestelmiä.
- **M-junan aikatauluja ei pysty muuttamaan siten, että Nokian päähän voisi järjestää enemmän kääntöaikaa.** Syyt liittyvät ratakapasiteettiin - M-junille tulisi konflikti Porin junien kanssa yksiraiteisella radalla.

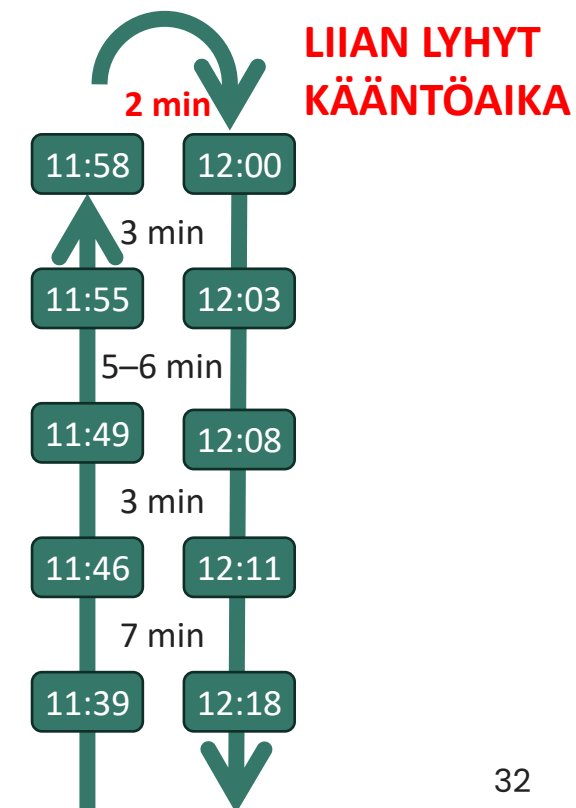
Lisäksi Harjuniityn seisakkeen käyttöönotolla M-junaliikenteelle olisi harmillisia vaikutuksia:

- **M-junien jatkaminen Harjuniittyyn heikentäisi M-junien ja Porin junien vuorovälien tasaisuutta.** Nykyisin eri junat kulkevat suhteellisen tasaisesti noin puolen tunnin välein.
- **M-junaliikenteen jatko Harjuniittyyn olisi kallista,** sillä se edellyttää lisäjunakalustoa ilman, että linjan pidennys mahdollistaisi säästöjä bussiliikenteeseen.

ILMAN HARJUNIITTYÄ



HARJUNIITYN KANSSA



Harjuniityn seisakkeen mahdollisuudet

Harjuniityn seisakkeen toteutusta voidaan lähestyä seuraavilla vaihtoehtoilla:

Vaihtoehto 1: Alkuun vain Porin ja Rauman junien pysähdykset

- Harjuniityn seisakkeen voi ottaa käyttöön nopeallakin aikataululla Porin ja Rauman junille, jolloin Harjuniityn ja Tampereen välille toteutuu 1–2 tunnin vuoroväli 9–11 vuoroparilla päivässä. Taulukossa esitetään viitteelliset aikataulut.

Vaihtoehto 2: Odotetaan kaksoisraideinvestointeja

- M-junaliikennettä voi jatkaa Harjuniityyn aikaisintaan silloin, kun Lielahden ja Tesoman välille on toteutettu kaksoisraide. Tällöin ratakapasiteetti mahdollistaa M-junien pidentämisen. Toisaalta eri junien vuoroväleistä tulee silti epätasaisempia.
- Kun koko Lielähti–Nokia-välille on toteutettu kaksoisraide, M-junaliikenteen aikataulut voi tarvittaessa suunnitella puhtaalta pöydältä ottaen huomioon Harjuniityn.

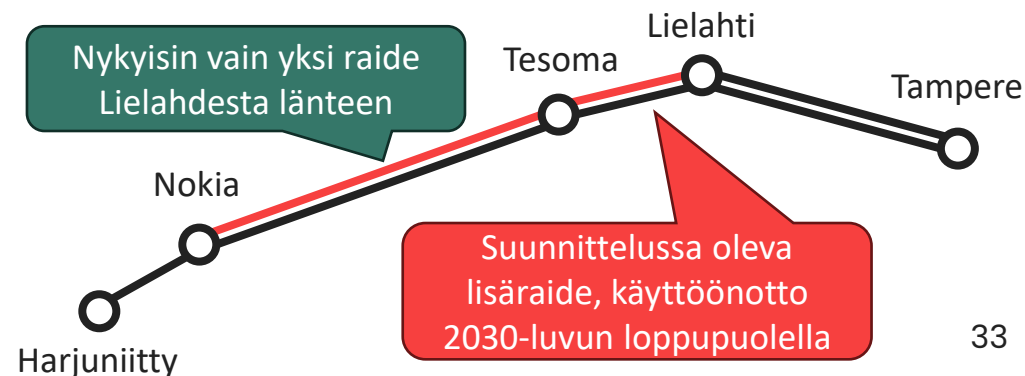
Joka tapauksessa Harjuniityn seisake on suositeltavaa toteuttaa välilaiturina, joka mahdollistaa pitkällä aikavälillä sekä Satakuntaan jatkavien junien pysähdykset että Harjuniityssä kääntyvät lähijunat.

5.8.2026



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

VE1: Harjuniitty–Tampere	VE1: Tampere–Harjuniitty
Porista 06:24–06:45	06:09–06:30 Poriin
Porista 07:24–07:45	08:09–08:30 Poriin
Porista 08:24–08:45	10:09–10:30 Poriin
Porista 09:24–09:45	11:09–11:30 Raumalle
Raumalta 10:24–10:45	12:09–12:30 Poriin
Porista 11:24–11:45	14:09–14:30 Poriin
Porista 13:24–13:45	16:09–16:30 Poriin
Porista 15:24–15:45	18:09–18:30 Poriin
Porista 17:24–17:45	20:09–20:30 Poriin
Porista 19:24–19:45	22:09–22:30 Poriin
Raumalta 22:24–22:45	23:09–23:30 Raumalle



Harjuniityn seisakkeen liikenteen teknisempi selitys



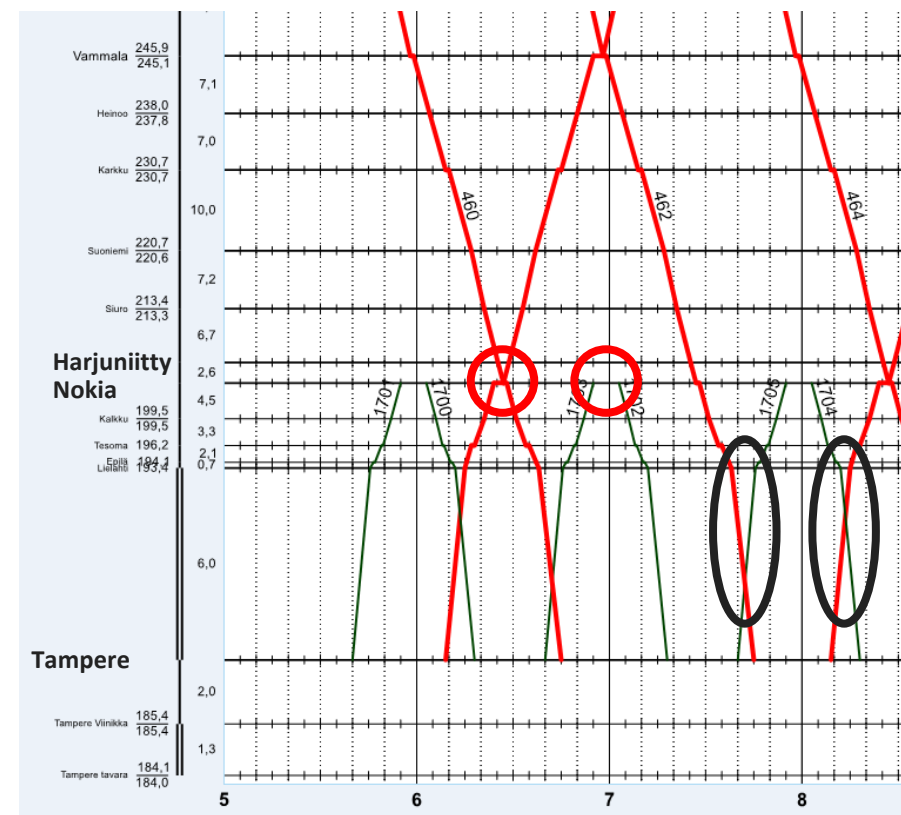
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ennen lisäraideinvestointeja, M-junat eivät ehdi kulkemaan Porin junien välissä, jos lähijunien pitäisi ehtiä Harjuniittyyn asti.

- Nykyiset M-junat ja Porin junat kohtaavat toisensa Tampereen ja Lielahden välisellä kaksoisraiteella. Tämä rakenne on hyvä, sillä se ei edellytä junakohtaamisia Nokian ja Lielahden välillä (nykyisin ei mahdollista) ja mahdollistaa tasaisen noin puolen tunnin vuorovälin eri junatyyppejen välille. M-junien kääntöaika Nokialla on 10 minuuttia.
- Jos M-junia jatkettaisiin Harjuniittyyn, niiden pitäisi lähteä Tampereelta 3 min aikaisemmin ja saapua sinne 3 min myöhemmin, jotta lähijunat ehtivät ajaa Harjuniittyyn ja takaisin sekä sinne voidaan järjestää 10 minuutin kääntöaika. Siinä tapauksessa lähijunat eivät kuitenkaan ehtisi kohtaamaan Porin junia Lielahden itäpuolella. Nykyisten M-junien pidentäminen Harjuniittyyn ei siis ole mahdollista ennen lisäraidetta Lielahdesta länteen.

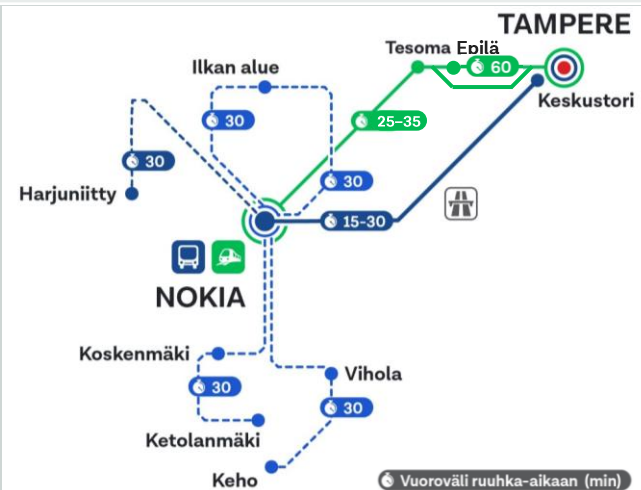
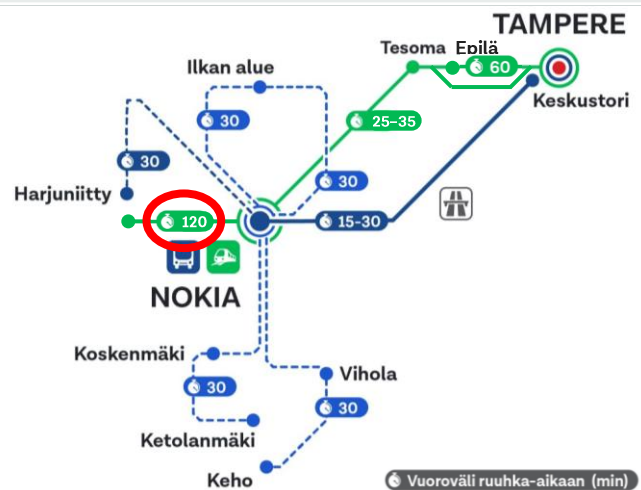
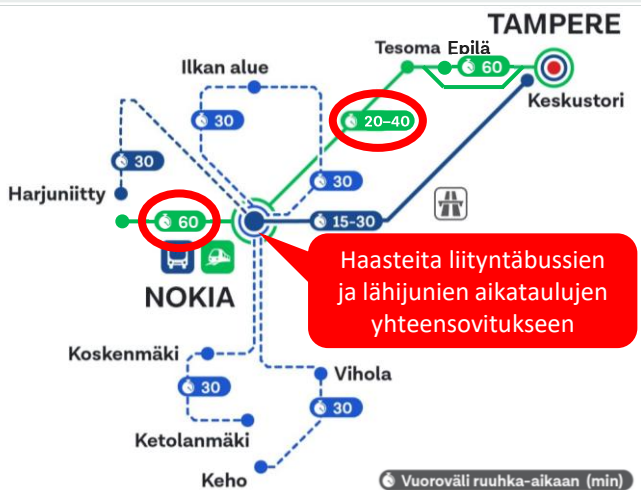
M-junien jatkaminen Harjuniittyyn muuttaisi Porin junien ja M-junien välisiä vuorovälejä nykyistä epätasaisemmiksi

- Nokian ja Tampereen välille tavoitellaan 30 minuutin vuoroväliä. Tämä toteutuu jo melkein nykyisessä aamuruuhkassa, jossa on Tampereen suuntaan vaihteleva 29/31 minuutin vuoroväli. Nokian suuntaan vuoroväli vaihtelee 25/35 minuutin välillä.
- Vuoroväliä ei saa tasaiseksi, koska kaukojunien on tarkoituksenmukaista kohdata toisensa Nokialla, kun taas lähijunilla on tarve mahdollistaa 10 min kääntöaika Nokialla. Tästä johtuen lähijunan on tarve saapua Nokialle hieman alle 30 min kaukojunan jälkeen ja lähteä sieltä hieman yli 30 min kaukojunan jälkeen.
- Jos lähijunia jatkettaisiin Harjuniittyyn, vuorovälien epätasaisuus kaukojunien ja lähijunien välillä kasvaisi 6 min nykyistä epätasaisemmaksi. Eli esimerkiksi nykyisin keskimääräinen 26/34 vuoroväli olisi Harjuniityn seisakkeen myötä keskimäärin 23/37.



Mustat ympyrät: nykyiset M-junien ja Porin junien väliset kohtaamiset Tampereen ja Lielahden välisellä kaksoisraiteella
Punaiset ympyrät: Porin junien kohtaamiset ja M-junien käännöt Nokialla

Harjuniityn vaihtoehtojen arviointi

	Ei junaliikennettä Harjuniittyyn	Porin ja Rauman junien pysähdykset	M-junaliikenteen jatko Harjuniittyyn
Harjuniityn vuorotarjonta	-	9 vuoroparia, pääosin 2 h vuoroväli, aamuisin 1 h Tampereen suuntaan	17 vuoroparia, tasainen 1 h vuoroväli
Harjuniityn junayhteydet	-	Satakuntaan ja Tampereen tasatuntisolmun kautta kaukojuniin	M- ja R-juniin ja niiden kaikille asemille
Nokian suunnan junaliikenteen tasavuorovälisyys	Kun Porin junat ovat kulussa, lähes tasainen 30 min vuoroväli M-junien ja Porin junien välillä: esim. 30/30 min länteen ja 25/35 min itään	Kun Porin junat ovat kulussa, lähes tasainen 30 min vuoroväli M-junien ja Porin junien välillä: esim. 30/30 min länteen ja 25/35 min itään	4–5 minuutilla epätasaisempi vuoroväli M-junien ja Porin junien välillä: esim. 30/30 länteen ja 20/40 min itään
Vaikutukset liityntä-bussiyhteyksiin	Vertailuvaihtoehto	Ei vaikutuksia liityntä-bussiyhteyksiin, Harjuniityn bussiyhteydet edelleen kytkeytyvät Nokian aseman aikatauluihin	Liityntäyhteydet heikentyvät vuorovälien muuttuessa epätasaisemmiksi, Harjuniityn bussiyhteydet edelleen kytkeytyvät Nokian aseman aikatauluihin
Kustannusvaikutus	Vertailuvaihtoehto	Oletettavasti vähäiset kustannusvaikutukset	M-junaliikenteen kustannukset kasvavat
Vaikutukset kaukoyhteyksiin	Vertailuvaihtoehto	Porin ja Rauman junien matka-aikojen pelivara pienentyy ja häiriöherkkyys kasvaa vähäisesti	Ei vaikutuksia
Nokian linjastokokonaisuus	 TAMPERE Ilkan alue Tesoma Epilä Keskustori Harjuniitty NOKIA Koskenmäki Vihola Ketolanmäki Keho Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)	 TAMPERE Ilkan alue Tesoma Epilä Keskustori Harjuniitty NOKIA Koskenmäki Vihola Ketolanmäki Keho Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)	 TAMPERE Ilkan alue Tesoma Epilä Keskustori Harjuniitty NOKIA Koskenmäki Vihola Ketolanmäki Keho Vuoroväli ruuhka-aikaan (min) Haasteita liityntäbussien ja lähijunien aikataulujen yhteensovitukseen



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Muut tarkastelut

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

Tavarajunaliikenteen edellytysten varmistaminen



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tässä työssä ei ole puututtu tavarajunaliikenteen toimintaedellytyksiin. Kaikki tavarajunaliikenteen aikataulut, jotka ovat Väyläviraston pohja-aikataulurakenteessa, ovat toiminnallisesti myös olemassa tämän työn aikataulusuunnitelmissa.

Vaihtoehdosta riippuen tavarajunaliikenteen aikatauluja on muutettu hieman aikaistamalla tai myöhentämällä lähtö- tai saapumisaikoja määräasemalta pienellä minuuttimäärällä tai siirtämällä pysähdysaikoja yhdeltä kohtauspaikalta toiselle. Näillä muutoksilla on voitu järjestää tilaa uusille henkilöjunaliikennevuoroille, ilman että tavarajunaliikenteen toimivuuteen on puututtu.

Työn yhteydessä on myös tunnistettu, että osa tavarajunista on aikataulukriittisempiä kuin toiset junat. Suhteellisesti suurimmat muutokset on osoitettu niille tavarajunille, jotka kulkevat tyhjänä ja joiden kulku ei ole sidottu minkään tuotantolaitoksen päivittäiseen aikatauluun. Vastaavasti ne junat, joiden kulku tiettyyn aikaan on kriittistä lähtö- ja/tai määränpään tuotantolaitokselle, on pyritty pitämään nykyisillä aikatauluillaan.

5.8.2026



Raakapuujuna on tunnistettu sellaisiksi juniksi, joiden aikatauluissa on eniten muutosvaraa



Raahan ja Hämeenlinnan välillä kulkeva teräskelajuna on hyvä esimerkki tavarajunasta, jonka aikatauluissa on vähän muutosvaraa

Digirata



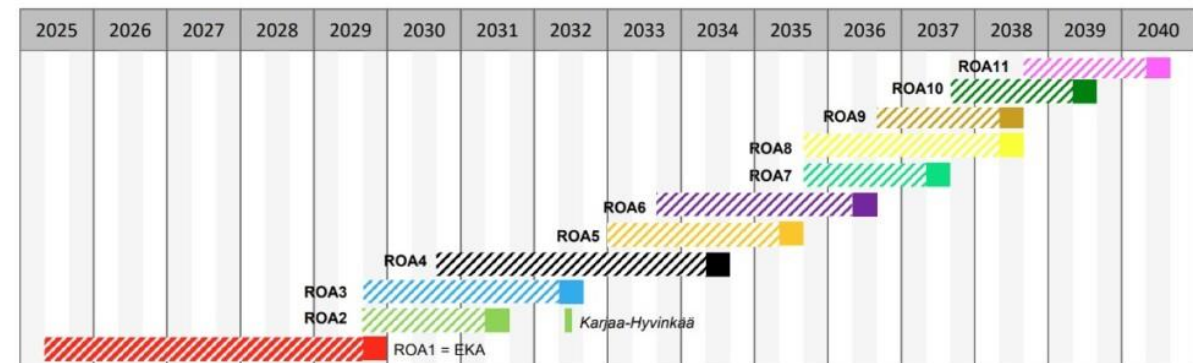
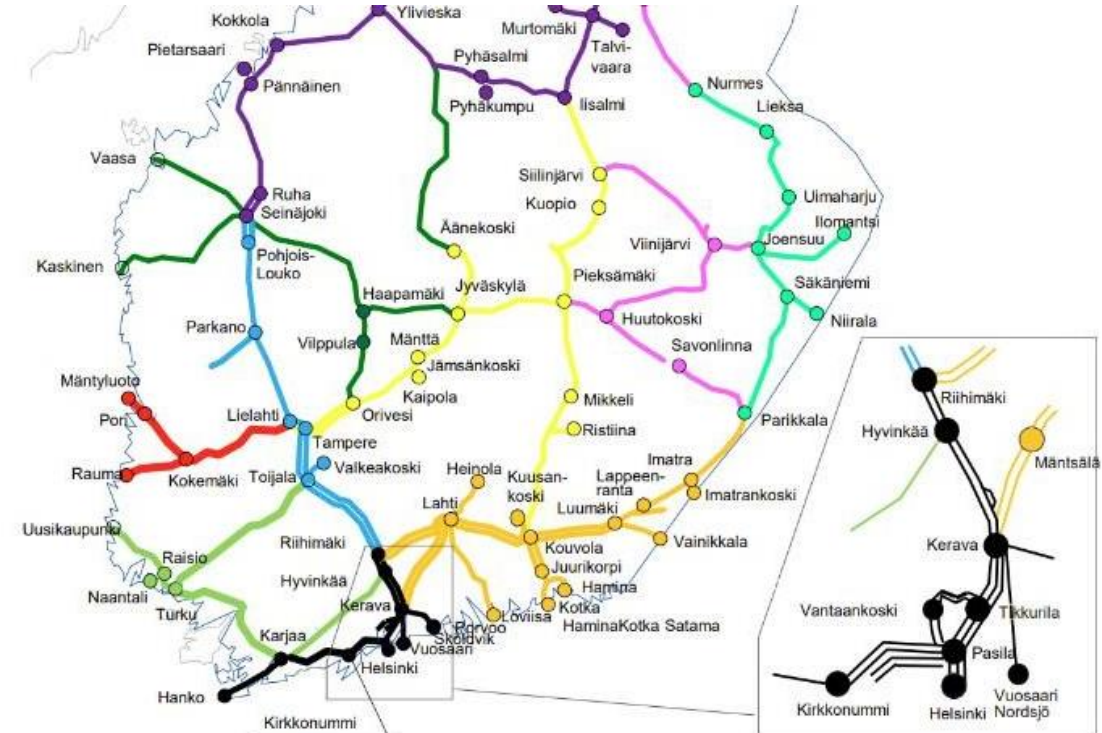
Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Digirata-hankkeessa uudistetaan junien kulunvalvonta, joka estää junien väliset törmäykset ja varmistaa junien kulkevan turvallista nopeutta. Uusi järjestelmä toteutetaan vaiheittain koko rataverkolle 2040 mennessä. Uusi kulunvalvontajärjestelmä pohjautuu radioverkkoon ja junien nykyistä tarkempaan paikannukseen.

Nykytilanteessa junien kulunvalvonta on pistemäistä. Rataverkko on jaettu kiinteisiin suojustusväleihin, ja kullakin suojustusvälillä voi olla vain yksi juna kerrallaan. Tulevaisuudessa junien kulunvalvonta on jatkuvaa. Kahden junan välinen minimietäisyys perustuu kunkin junan jarrutuskäyrään. Digiradan myötä peräkkäin kulkevien junien junavälejä voidaan tihentää hieman. Digiradan hyöty on sitä suurempi, mitä harvemmassa radalla on nykyisin suojustuspisteitä.

Tampereen seudulla digiradan hyödyt lähijunaliikenteen lisäämisen kannalta ovat rajallisia. Kaikilla ratasuunnilla junaliikenne on hyvin heterogeenistä, kun peräkkäin kulkevat junat (tavarajunat, lähijunat ja kaukojunat) kulkevat hyvin erilaisilla aikatauluilla ja useimmilla ratasuunnilla on yksiraiteisia osuuksia, jotka rajoittavat eri suuntiin ajavien junien aikatauluja. Esimerkiksi Nokian ja Ylöjärven ratasuunnilla suurin aikataulurajoite perustuu eri suuntiin kulkevien henkilöjunien välisen kohtaamisen järjestämiseen. Toisaalta digirata parantaa junaliikenteen häiriösietoisuutta ja mahdollistaa aikataulujen kehittämisen Lielahden, Tampereen ja Toijalan välillä.

Tampereen seudulla Digirata otetaan käyttöön Lielahdesta länteen 2029, pääradalla 2032 ja Oriveden ratasuunnalla 2038.



Digirata-hankkeen käyttöönottojen ajankohdat, versio 24.9.2025

Kalustovertailu



Tampereen
KAUPUNKISEUTU



2030-luvun lähijunaliikenteeseen on käytettävissä kahta junatyyppeä: Sm4 ja Sm7-lähijunia. Suomessa on tällä hetkellä käytössä myös Sm2 ja Sm5-lähijunia. Sm2-kaluston elinkaari päättyy tälle vuosikymmenelle eikä niiden modernisointi ole tarkoituksenmukaista. Sm5-kalusto on käytössä vain HSL-liikenteessä.

Ominaisuuksiensa puolesta Sm4-kalusto on Tampereen seudulle sopivinta. Kaluston pituus sopii ennakoituun vuorokohtaiseen kysyntään ja sen käyttökustannukset ovat alhaisimmat. Toisaalta ei ole tiedossa, kuinka suuret kustannukset koituu kaluston elinkaaren jatkamisesta 2030-luvun lopulle tai missä vaiheessa hankitaan korvaavaa kalustoa.

Myös Sm7-kalustoa voi olla tarkoituksenmukaista käyttää, jos kalustokierrot järjestyvät tehokkaimmalla tavalla yhdistettynä valtion rahoittamaan ostoliikenteeseen, jossa käytetään Sm7-junia. Yhdistetyillä kalustokierroilla Sm7-junien käyttö voi olla edullisempaa kuin seudun omilla Sm4-junilla. Tällöin on parempi liikennöidä Sm7-junilla, kun vähemmällä rahalla saadaan parempi palvelu- ja laatutaso.

5.8.2026

Ominaisuus	Sm4	Sm7
Pituus	54 metriä	107 metriä
Määrä	30 kpl	Tilattu 20 kpl, optioita 50 kpl
Vaunujen lukumäärä	2	4
Huippunopeus	160 km/h	160 km/h
Käyttöönotto	2000-luvun vaihteessa	2020-luvun lopussa
Elinkaari	2030-luvulle	2060-luvulle
Istumapaikkamäärä	192	365
Matkustajakapasiteetti	Arviolta 300	Arviolta 700
Hankintahinta	-	12,5 M€/kpl
Traficomien arvio pääomakustannuksista*	0,77 M€/v	0,81 M€/v
Traficomien arvio käyttökustannuksista**	2,6 €/km	3,8 €/km
Suhteelliset edut	+ Tampereen seudulle sopivampi kapasiteetti + Alhaisemmat käyttökustannukset	+ Modernein kalusto + Käytettävissä kauas tulevaisuuteen

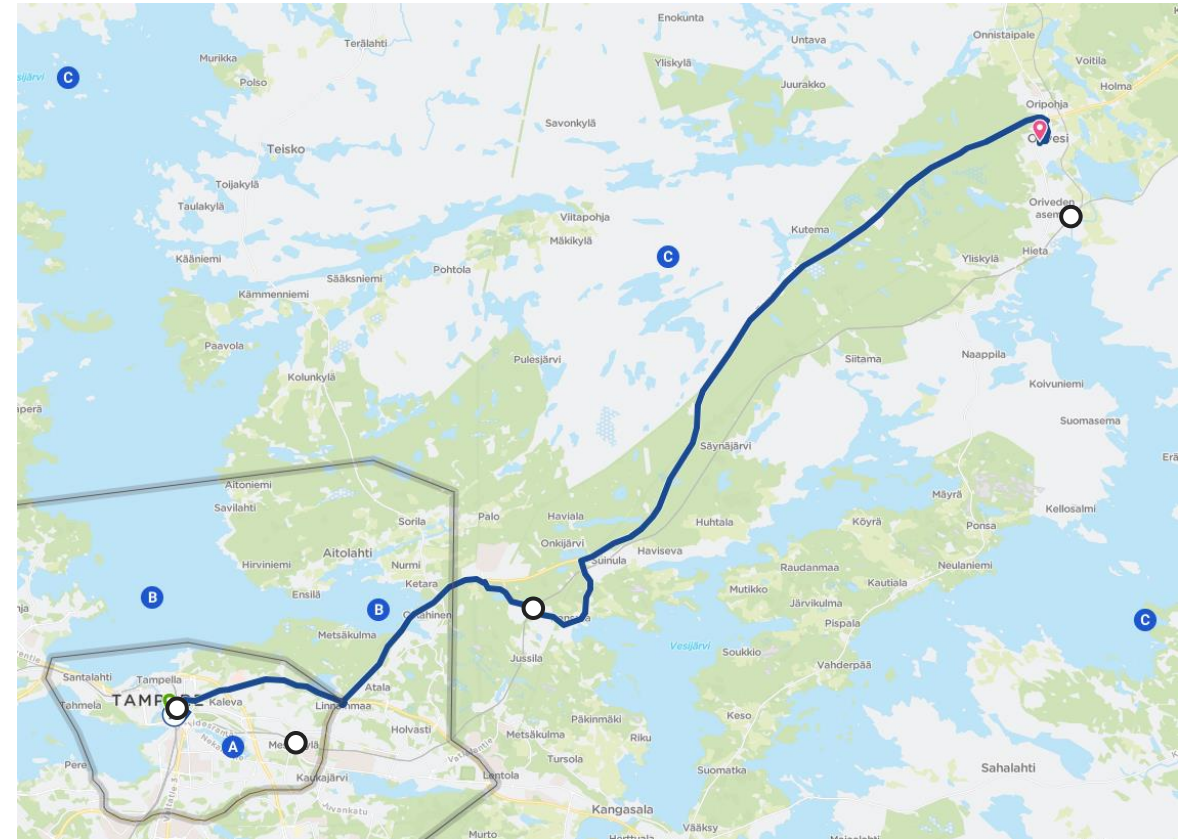
*Perustuu oletukseen kauppahinnasta ja peruskorjauksesta **Ei sisällä henkilöstökustannuksia

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 junavaihtoehtoisissa oletetaan vastaavansuuruiset säästöt bussiliikenteen järjestämisestä.



Bussilinjan 95 nykyinen reitti ja Oriveden ratasuunnan nykyiset ja esitetyt asemat



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Aikataulusuunnitelma

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

MAL5-seisakkeiden käyttöönotto

Uusien seisakkeiden käyttöönoton osalta voidaan tehdä seuraavat johtopäätökset:

- Epilän ja Säöksjärven 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.

5.8.2026

Seisake	Käyttöönottomahdollisuus nykyisille ostoliikennejunille	Käyttöönottomahdollisuus kaukojunille	Käyttöönoton edellytykset
Säöksjärvi	Voidaan ottaa käyttöön kaikille nykyisille R- ja M-junille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva kaukojunille	-
Epilä	Voidaan ottaa käyttöön kaikille nykyisille M-lähijunille Ei tarkoituksenmukaista lisätä Porin ja Rauman junille	Rataosalla ei markkinaehtoista kaukoliikennettä	-
Harjuniitty	Mahdollista lisätä Porin ja Rauman junien pysähdyspaikaksi Ei mahdu nykyisiin M-junien kierrosaikoihin	Rataosalla ei markkinaehtoista kaukoliikennettä	M-junien ulottaminen Harjuniittyyn vaatii kaksoisraidetta Lielähti–Tesoma
Ylöjärvi	Rataosalla ei nykyisin ostoliikennettä	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva kaukojunille	Vaatii uutta lähijunalinjaa
Messukylä	Voidaan ottaa käyttöön kiskobusseille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva kaukojunille	Vaatii uutta lähijunalinjaa
Ruutana	Voidaan ottaa käyttöön kiskobusseille	Kaukojunien mahdollista pysähtyä, mutta pysähdys ei ole riittävän houkutteleva kaukojunille	Vaatii uutta lähijunalinjaa

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.

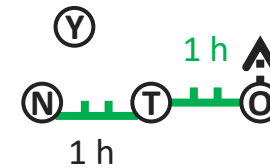
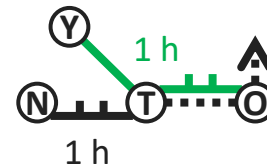
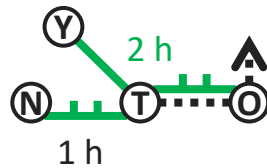
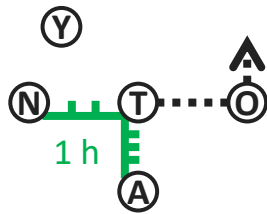
Lisäksi työssä on tunnistettu mahdolliseksi uudistaa liikennettä siten, että nykyinen Toijala–Nokia-liikenne käännettäisiin Toijala–Ylöjärvi-liikenteeksi ja vastaavasti Oriveden ja Nokian välille toteutettaisiin uusi heilurilinja. Tämä on kuitenkin suljettu pois tarkasteluvaihtoehdoista.

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



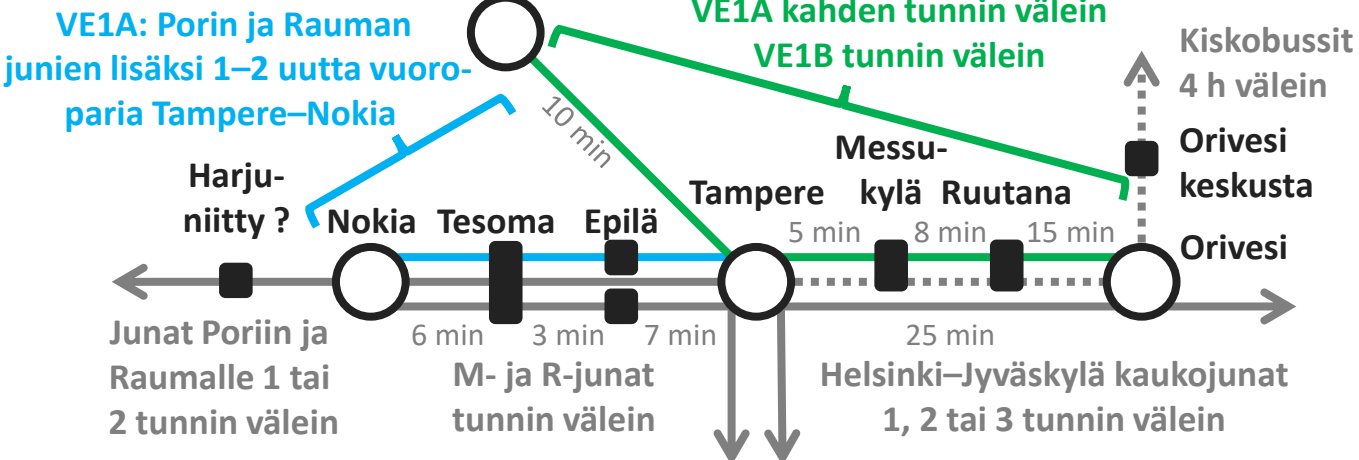
Vaihtoehto	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE1B (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)	VE2+ (sis. VE0+)	VE3 (sis. VE0+)
Kuvaus	Nykyiset M-junaliikennehankinnat laajennettuna viikonlopuille	Uusi linja Ylöjärvi–Orivesi 2 h vuorovälillä + 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Nokialle	Uusi linja Ylöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä (vuorotarjonta vajaampi aamuisin)	Tampere–Orivesi 1 h vuoroväli Porin junien jatkoilla + 2 lisävuoroa iltaruuhkassa Nokialle	Uusi linja Ylöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä	Turun suunnan lähijunaliikenne 1 h vuorovälillä
Yhdistettävyyks	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	1 Sm4 tai Sm7-juna ja Porin junien käyttöasteen kasvattaminen			4 Sm7-junaa
Nokian tarjonta	27 lähijunavuoroparia	28-29 lähijunavuoroparia	27 lähijunavuoroparia	28-29 lähijunavuoroparia	27 lähijunavuoroparia	<i>Ei vaikutusta</i>
Ylöjärven 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	<i>Ei vaikutusta</i>
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	<i>Ei vaikutusta</i>
Toijalan suunnan tarjonta	19 lähijunavuoroparia Osa kaukojunista pysähtyy Lempäälässä ja Toijalassa	<i>Ei vaikutusta</i>	<i>Ei vaikutusta</i>	<i>Ei vaikutusta</i>	<i>Ei vaikutusta</i>	34 lähijunavuoroparia Osa kaukojunista pysähtyy Lempäälässä ja Toijalassa

5.8.2026

*Kiskobussivuoropareista 2/4 kulkee peräkkäin kaukojunien kanssa

46

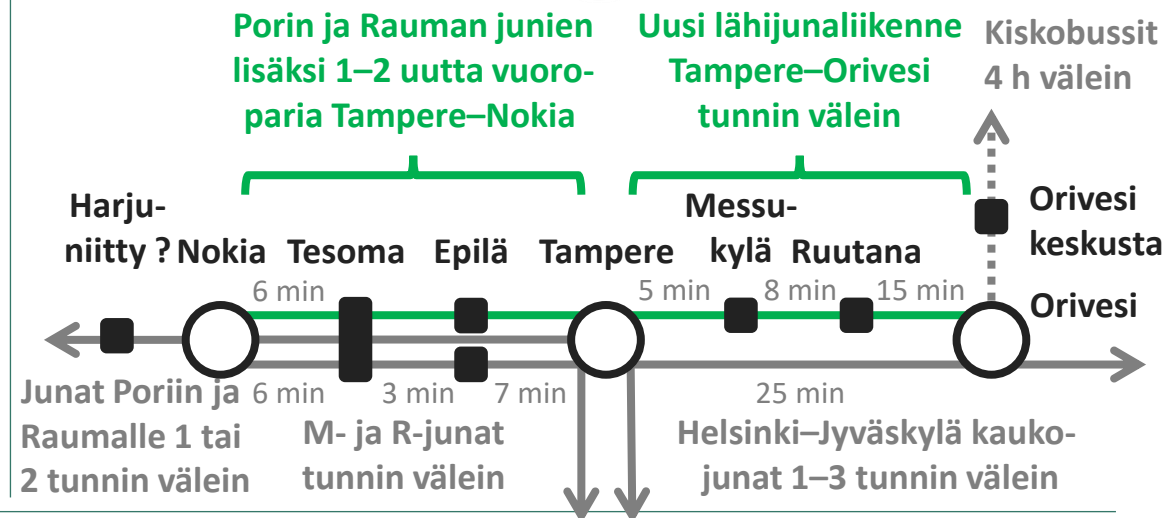
VE1A/B



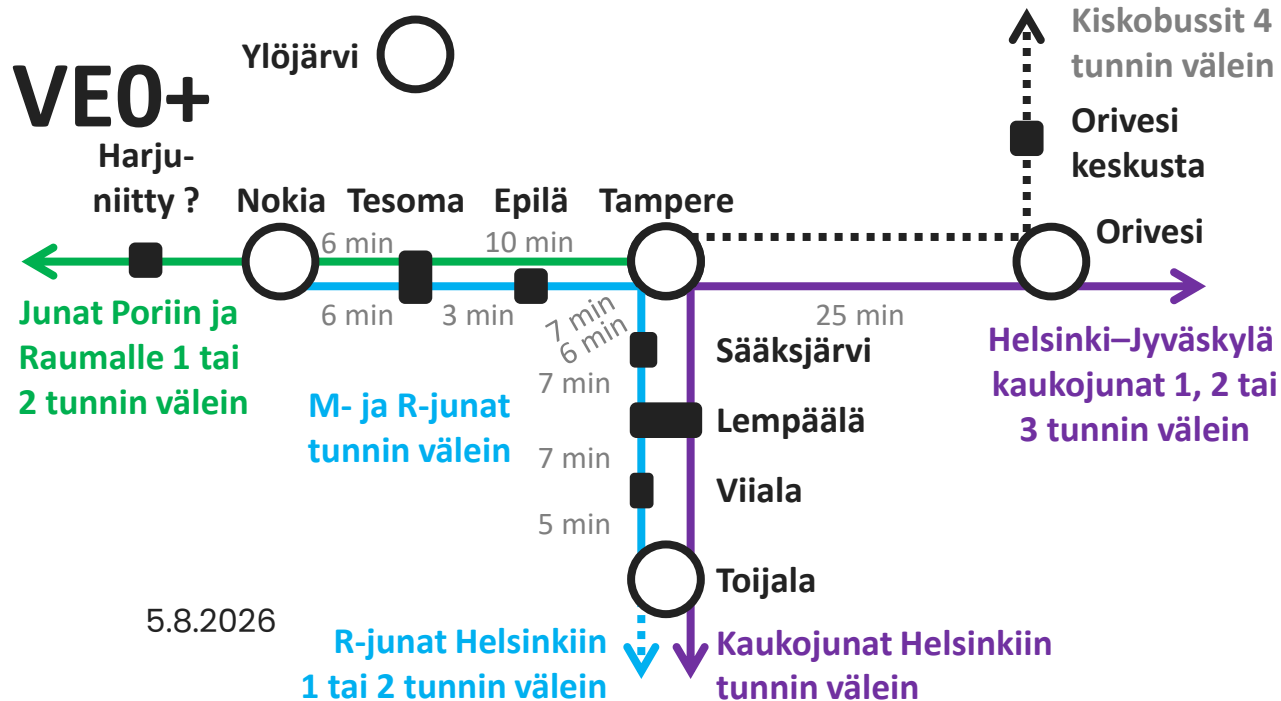
VE2



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

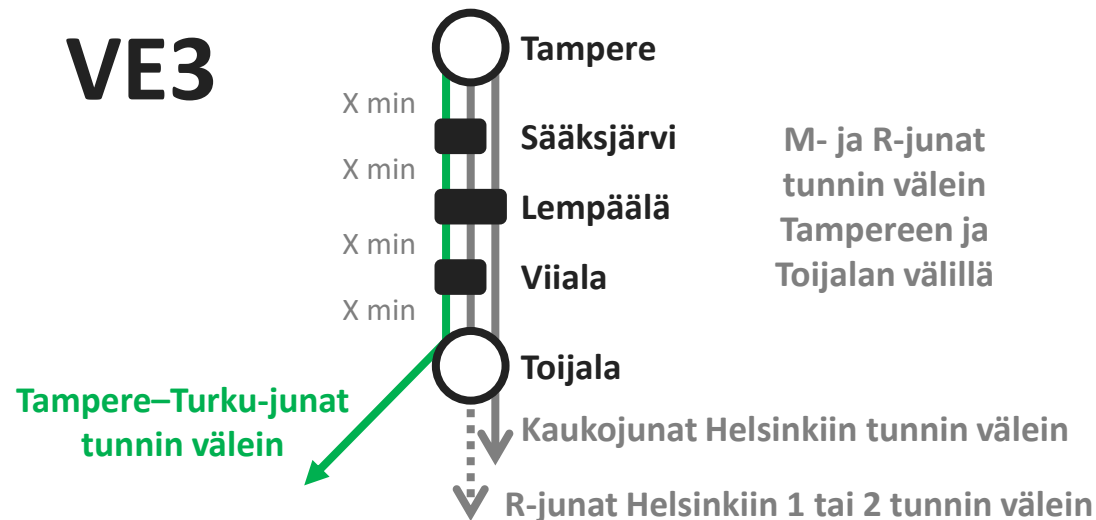


VE0+



5.8.2026

VE3



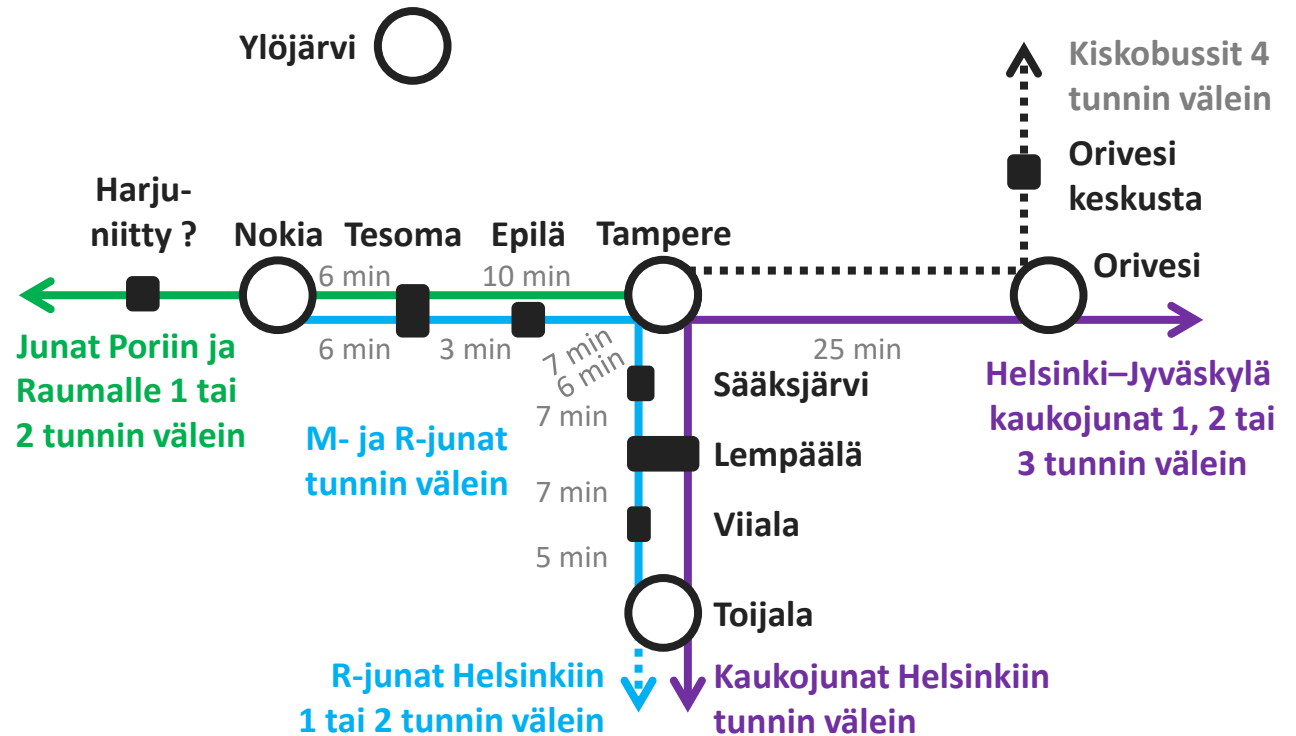
VE0+ Nykytarjonta 2030-luvulla

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja ja:

- **Laajennetaan M-junaliikenne viikonlopuille**
- **Epilän ja Säöksjärven 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.



VEO+ Nykytarjonta 2030-luvulla



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Verrattuna nykytilanteeseen valtion kaluston käyttöä on tehostettu yhdistämällä Toijalan M-junien kalustokierto aamun ensimmäiseen Porista saapuvaan junaan. Yhdistämisen seurauksena kaikkia 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-Ri						
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	

5.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
TI = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
YLö = Ylöjärvi

VE0+ Aikataulu Nokia–Tampere arkisin



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

25/35 min
vuoroväli

Kalusto	"Linja"	Nokia	Tesoma	Epilä	Tampere
Sm7 (R)	M	06:03	06:08	06:11	06:18
Sm7 # 4	Pori–Tampere	06:28	06:35	-	06:45
Sm7 # 3	M	07:03	07:08	07:11	07:18
Sm7 # 5	Pori–Tampere	07:28	07:35	-	07:45
Sm7 (R)	M	08:03	08:08	08:11	09:18
Sm7 # 6	Pori–Tampere	08:28	08:35	-	08:45
Sm7 (R)	M	09:03	09:08	09:11	09:18
Sm7 # 7	Pori–Tampere	09:28	09:35	-	09:45
Sm7 (R)	M	10:03	10:08	10:11	10:18
Sm7 # 4	M	11:03	11:08	11:11	11:18
Sm7 # 5	Pori–Tampere	11:28	11:35	-	11:45
Sm7 (R)	M	12:03	12:08	12:11	12:18
Sm7 # 4	M	13:03	13:08	13:11	13:18
Sm7 # 7	Pori–Tampere	13:28	13:35	-	13:45
Sm7 (R)	M	14:03	14:08	14:11	14:18
Sm7 # 4	M	15:03	15:08	15:11	15:18
Sm7 # 5	Pori–Tampere	15:28	15:35	-	15:45
Sm7 (R)	M	16:03	16:08	16:11	16:18
Sm7 # 4	M	17:03	17:08	17:11	17:18
Sm7 # 7	Pori–Tampere	17:28	17:35	-	17:45
Sm7 # 4	M	18:03	18:08	18:11	18:18
Sm7 # 3	M	19:03	19:08	19:11	19:18
Sm7 # 5	Pori–Tampere	19:28	19:35	-	19:45
Sm7 (R)	M	20:03	20:08	20:11	20:18
Sm7 # 3	M	21:03	21:08	21:11	21:18
Sm7 # 8	<u>Rauma–Tampere</u>	<u>21:28</u>	<u>21:35</u>	<u>-</u>	<u>21:45</u>
Sm7 (R)	M	22:03	22:08	22:11	22:18

Kalusto	"Linja"	Tampere	Epilä	Tesoma	Nokia
Sm7 (R)	M	05:39	05:46	05:49	05:55
Sm7 # 7	Tampere–Pori	06:09	-	06:18	06:24
Sm7 # 3	M	06:39	06:46	06:49	06:55
Sm7 (R)	M	07:39	07:46	07:49	07:55
Sm7 # 5	Tampere–Pori	08:09	-	08:18	08:24
Sm7 # 4	M	08:39	08:46	08:49	08:55
Sm7 (R)	M	09:39	09:46	09:49	09:55
Sm7 # 7	Tampere–Pori	10:09	-	10:18	10:24
Sm7 # 4	M	10:39	10:46	10:49	10:55
Sm7 (R)	M	11:39	11:46	11:49	11:55
Sm7 # 5	Tampere–Pori	12:09	-	12:18	12:24
Sm7 # 4	M	12:39	12:46	12:49	12:55
Sm7 (R)	M	13:39	13:46	13:49	13:55
Sm7 # 7	Tampere–Pori	14:09	-	14:18	14:24
Sm7 # 4	M	14:39	14:46	14:49	14:55
Sm7 (R)	M	15:39	15:46	15:49	15:55
Sm7 # 5	Tampere–Pori	16:09	-	16:18	16:24
Sm7 # 4	M	16:39	16:46	16:49	16:55
Sm7 # 4	M	17:39	17:46	17:49	17:55
Sm7 # 7	Tampere–Pori	18:09	-	18:18	18:24
Sm7 # 3	M	18:39	18:46	18:49	18:55
Sm7 (R)	M	19:39	19:46	19:49	19:55
Sm7 # 5	Tampere–Pori	20:09	-	20:18	20:24
Sm7 # 3	M	20:39	20:46	20:49	20:55
Sm7 (R)	M	21:39	21:46	21:49	21:55
Sm7 # 6	Tampere–Pori	22:09	-	22:18	22:24
<u>Sm7 # 8</u>	<u>Tampere–Rauma</u>	<u>23:09</u>	<u>-</u>	<u>23:18</u>	<u>23:24</u>

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

VE0+ viikonloppuliikenne



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaihtoehdossa VE0+ viikonloppujen vuorotarjonta on alustavasti yhtä laaja kuin arkipäivisin (17 M-junaparia). Viikonloppuliikenne on mahdollista käynnistää myös rajatumminkin 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.

5.8.2026

Linja	Tampere	Nokia	Nokia	Tampere	Päätösrippuvuus pe	Päätösrippuvuus 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
Ei 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 arkisin (VE0+, 17 junaparia la-su)	0,3 M€/v

VE0+ Aikataulu Nokia–Tampere vklp



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kalusto	"Linja"	Nokia	Tesoma	Epilä	Tampere	Päivät
Sm7 (R)	M	06:03	06:08	06:11	06:18	La & Su
Sm7 # 4	Pori–Tampere	06:28	06:35	-	06:45	La
Sm7 # 4	M	07:03	07:08	07:11	07:18	La & Su
Sm7 # 5	Pori–Tampere	07:28	07:35	-	07:45	La
Sm7 (R)	M	08:03	08:08	08:11	09:18	La & Su
Sm7 # 6	Pori–Tampere	08:28	08:35	-	08:45	La & Su
Sm7 # 4	M	09:03	09:08	09:11	09:18	La & Su
Sm7 (R)	M	10:03	10:08	10:11	10:18	La & Su
Sm7 # 4	M	11:03	11:08	11:11	11:18	La & Su
Sm7 # 5	Pori–Tampere	11:28	11:35	-	11:45	La & Su
Sm7 (R)	M	12:03	12:08	12:11	12:18	La & Su
Sm7 # 4	M	13:03	13:08	13:11	13:18	La & Su
Sm7 (R)	M	14:03	14:08	14:11	14:18	La & Su
Sm7 # 4	M	15:03	15:08	15:11	15:18	La & Su
Sm7 # 5	Pori–Tampere	15:28	15:35	-	15:45	La & Su
Sm7 (R)	M	16:03	16:08	16:11	16:18	La & Su
Sm7 # 4	M	17:03	17:08	17:11	17:18	La & Su
Sm7 # 7	Pori–Tampere	17:28	17:35	-	17:45	La & Su
Sm7 (R)	M	18:03	18:08	18:11	18:18	La & Su
Sm7 # 4	M	19:03	19:08	19:11	19:18	La & Su
Sm7 # 5	Pori–Tampere	19:28	19:35	-	19:45	La & Su
Sm7 (R)	M	20:03	20:08	20:11	20:18	La & Su
Sm7 # 4	M	21:03	21:08	21:11	21:18	La & Su
Sm7 # 8	Rauma–Tampere	21:28	21:35	-	21:45	La & Su
Sm7 (R)	M	22:03	22:08	22:11	22:18	La & Su

Kalusto	"Linja"	Tampere	Epilä	Tesoma	Nokia	Päivät
Sm7 (R)	M	05:39	05:46	05:49	05:55	La & Su
Sm7 # 4	M	06:39	06:46	06:49	06:55	La & Su
Sm7 (R)	M	07:39	07:46	07:49	07:55	La & Su
Sm7 # 5	Tampere–Pori	08:09	-	08:18	08:24	La
Sm7 # 4	M	08:39	08:46	08:49	08:55	La & Su
Sm7 (R)	M	09:39	09:46	09:49	09:55	La & Su
Sm7 # 4	M	10:39	10:46	10:49	10:55	La & Su
Sm7 (R)	M	11:39	11:46	11:49	11:55	La & Su
Sm7 # 5	Tampere–Pori	12:09	-	12:18	12:24	La & Su
Sm7 # 4	M	12:39	12:46	12:49	12:55	La & Su
Sm7 (R)	M	13:39	13:46	13:49	13:55	La & Su
Sm7 # 7	Tampere–Pori	14:09	-	14:18	14:24	La & Su
Sm7 # 4	M	14:39	14:46	14:49	14:55	La & Su
Sm7 (R)	M	15:39	15:46	15:49	15:55	La & Su
Sm7 # 5	Tampere–Pori	16:09	-	16:18	16:24	La & Su
Sm7 # 4	M	16:39	16:46	16:49	16:55	La & Su
Sm7 (R)	M	17:39	17:46	17:49	17:55	La & Su
Sm7 # 7	Tampere–Pori	18:09	-	18:18	18:24	La & Su
Sm7 # 4	M	18:39	18:46	18:49	18:55	La & Su
Sm7 (R)	M	19:39	19:46	19:49	19:55	La & Su
Sm7 # 5	Tampere–Pori	20:09	-	20:18	20:24	Su
Sm7 # 4	M	20:39	20:46	20:49	20:55	La & Su
Sm7 (R)	M	21:39	21:46	21:49	21:55	La & Su
Sm7 # 6	Tampere–Pori	22:09	-	22:18	22:24	La & Su
Sm7 # 8	<i>Tampere–Rauma</i>	23:09	-	23:18	23:24	La & Su

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

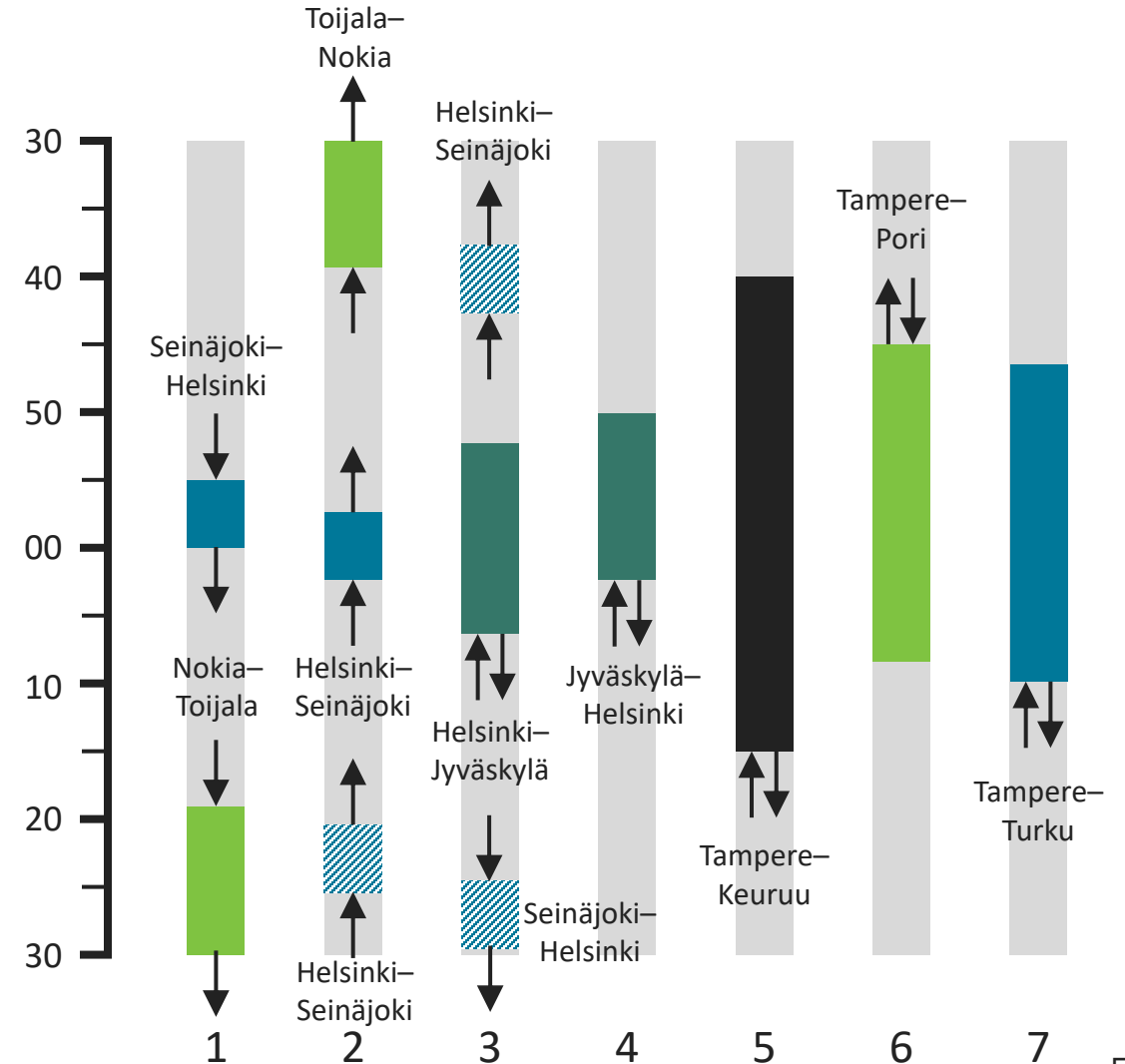
Laiturinkäyttö Tampereella VE0+

Tampereen henkilöratapihan toteuttamisen jälkeen Tampereen asemalla on riittävästi ratakapasiteettia liikennemäärien kasvua varten. Uuden välilaiturin toteuttamisen jälkeen Tampereen henkilöratapiha ei ole henkilöjunaliikenteen lisäämisen pullonkaulana, vaan esteet liikennemäärien lisäämiselle on eri ratasuuntien ratakapasiteetissa.

Oikealla on esitetty VE0+ skenaarion laiturinkäyttö.

Tasatunteina kaikki laiturit ovat käytössä kaukojunille sekä Porin ja Keuruun junille. Tarvittaessa Keuruun junat voidaan yhdistää samalle laiturille Jyväskylän junien kanssa ja Turun sekä Porin junat voidaan yhdistää samalle laiturille.

Tasatuntisolmun ulkopuolella on nykyisin joitakin kaukojunia Helsingin ja Seinäjoen suuntiin. Lisäksi M- ja R-junat kulkevat tasatuntisolmun ulkopuolella.



VE1A Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

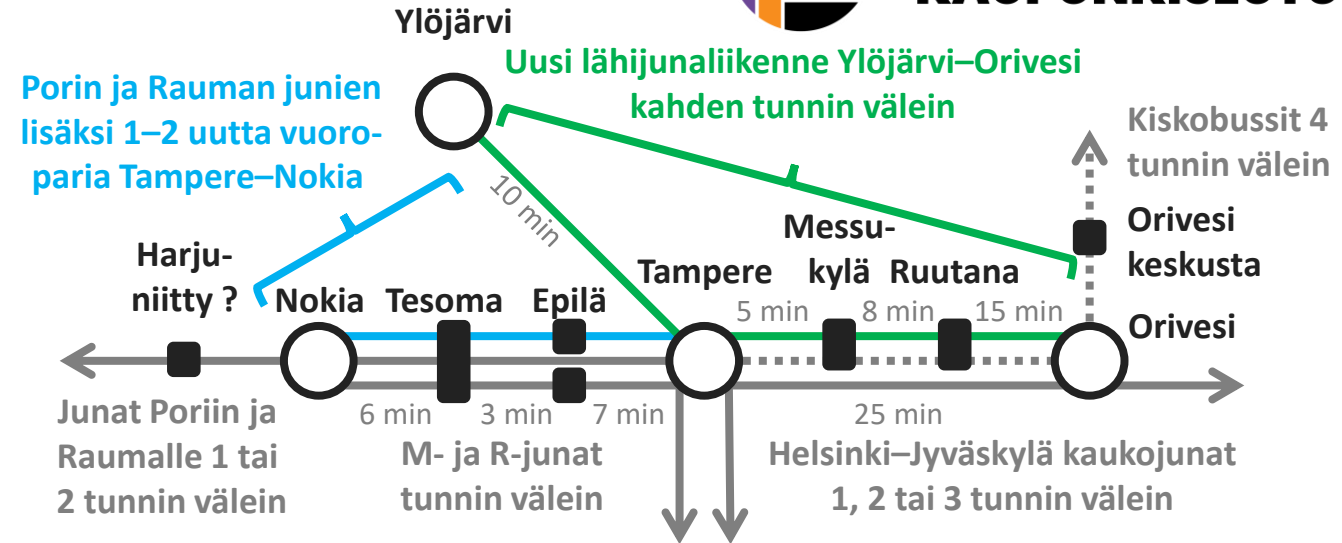
- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Ylöjärven ja Oriveden välille kahden tunnin vuorovälillä.**
- **Tihennetään iltaruuhkan liikennettä Tampere–Nokia 1–2 uudella vuorolla.**

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan toteutetaan, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- Hankitaan yksi uusi junayksikkö (Sm4) 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 vaihto aika 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 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-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-TI	TI-Noa	Noa-TI	TI-Noa	Noa-TI	TI-Noa	Noa-TI	TI-Noa	Noa-TI	TI-Noa	Noa-Tpe	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-Noa	Noa-Tpe	Noa-Tpe	Noa-Tpe					Tpe-Pri		
Sm7 (Pori)		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	

5.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
TI = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
Ylö = Ylöjärvi

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	07:15	07:26	07:31	07:39	07:53	Juna tulee Porista
Kiskobussi		08:03	08:08	08:16	08:31	
IC		09:06	-	-	09:31	
Sm4	09:15	09:26	09:31	09:39	09:53	
IC		11:06	-	-	11:30	
Sm4	11:15	11:26	11:31	11:39	11:53	
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	13:15	13:26	13:31	13:39	13:53	
IC		15:06	-	-	15:31	
Sm4	15:15	15:26	15:31	15:39	15:53	
IC		16:06	-	-	16:31	
Kiskobussi		16:13	<u>16:18</u>	<u>16:26</u>	16:41	Aikaistettu 3 min
IC		17:06	-	-	17:29	
Sm4	17:15	17:26	17:31	17:39	17:53	
IC		18:06	-	-	18:31	
Sm4	19:15	19:26	19:31	19:39	19:53	
IC		20:06	-	-	20:31	
IC		21:06	-	-	21:31	
Sm4	21:13	21:24	21:29	21:37	21:51	
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				06:50	07:00	
Kiskobussi	07:14	<u>07:29</u>	<u>07:37</u>	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		
Sm4	10:00	10:14	10:21	10:27	10:37	
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	12:14	12:21	12:27	12:37	
Sm4	14:00	14:14	14:21	14:27	14:37	
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	16:00	16:14	16:21	16:27	16:37	
IC	17:25	-	-	17:49		
Sm4	18:00	18:14	18:21	18:27	18:40	Myöh. 3 min
IC	19:23	-	-	19:49		
Kiskobussi	19:27	19:41	19:48	19:55		
Sm4	20:00	20:14	20:21	20:27	20:37	
IC	20:26	-	-	20:50		
Sm4	22:00	22:14	22:21	22:26		

5.8.2026

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

VE1A Aikataulu Nokia–Tampere



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

25/35 min
vuoroväli

Kalusto	"Linja"	Nokia	Tesoma	Epilä	Tampere
Sm7 # X	M	06:03	06:08	06:11	06:18
Sm7 # 1	Pori–Tampere	06:28	06:35	-	06:45
Sm7 # X	M	07:03	07:08	07:11	07:18
Sm7 # 2	Pori–Tampere	07:28	07:35	-	07:45
Sm7 # X	M	08:03	08:08	08:11	09:18
Sm7 # 3	Pori–Tampere	08:28	08:35	-	08:45
Sm4	M	09:03	09:08	09:11	09:18
Sm7 # 4	Pori–Tampere	09:28	09:35	-	09:45
Sm7 # X	M	10:03	10:08	10:11	10:18
Sm4	M	11:03	11:08	11:11	11:18
Sm7 # 2	Pori–Tampere	11:28	11:35	-	11:45
Sm7 # X	M	12:03	12:08	12:11	12:18
Sm4	M	13:03	13:08	13:11	13:18
Sm7 # 4	Pori–Tampere	13:28	13:35	-	13:45
Sm7 # X	M	14:03	14:08	14:11	14:18
Sm4	M	15:03	15:08	15:11	15:18
Sm7 # 2	Pori–Tampere	15:28	15:35	-	15:45
Sm7 # X	M	16:03	16:08	16:11	16:18
Sm7 # 3	Nokia–Orivesi	16:24	16:29	16:32	16:39
Sm4	M	17:03	17:08	17:11	17:18
Sm7 # 4	Pori–Tampere	17:28	17:35	-	17:45
Sm4	M	18:03	18:08	18:11	18:18
Sm4	M	19:03	19:08	19:11	19:18
Sm7 # 2	Pori–Tampere	19:28	19:35	-	19:45
Sm7 # X	M	20:03	20:08	20:11	20:18
Sm4	M	21:03	21:08	21:11	21:18
Sm7 # 5	Rauma–Tampere	21:28	21:35	-	21:45
Sm7 # X	M	22:03	22:08	22:11	22:18

25/35 min
vuoroväli

Kalusto	"Linja"	Tampere	Epilä	Tesoma	Nokia
Sm7 # X	M	05:39	05:46	05:49	05:55
Sm7 # 4	Tampere–Pori	06:09	-	06:18	06:24
Sm7 # X	M	06:39	06:46	06:49	06:55
Sm7 # X	M	07:39	07:46	07:49	07:55
Sm7 # 2	Tampere–Pori	08:09	-	08:18	08:24
Sm4	M	08:39	08:46	08:49	08:55
Sm7 # X	M	09:39	09:46	09:49	09:55
Sm7 # 4	Tampere–Pori	10:09	-	10:18	10:24
Sm4	M	10:39	10:46	10:49	10:55
Sm7 # X	M	11:39	11:46	11:49	11:55
Sm7 # 2	Tampere–Pori	12:09	-	12:18	12:24
Sm4	M	12:39	12:46	12:49	12:55
Sm7 # X	M	13:39	13:46	13:49	13:55
Sm7 # 4	Tampere–Pori	14:09	-	14:18	14:24
Sm4	M	14:39	14:46	14:49	14:55
Sm7 # 3	Orivesi–Nokia	15:09	15:16	15:19	15:25
Sm7 # X	M	15:39	15:46	15:49	15:55
Sm7 # 2	Tampere–Pori	16:09	-	16:18	16:24
Sm4	M	16:39	16:46	16:49	16:55
Sm7 # 3	Orivesi–Nokia	17:09	17:16	17:19	17:25
Sm4	M	17:39	17:46	17:49	17:55
Sm7 # 4	Tampere–Pori	18:09	-	18:18	18:24
Sm4	M	18:39	18:46	18:49	18:55
Sm7 # X	M	19:39	19:46	19:49	19:55
Sm7 # 2	Tampere–Pori	20:09	-	20:18	20:24
Sm4	M	20:39	20:46	20:49	20:55
Sm7 # X	M	21:39	21:46	21:49	21:55
Sm7 # 3	Tampere–Pori	22:09	-	22:18	22:24
Sm7 # 5	Tampere–Rauma	23:09	-	23:18	23:24

30 min
vuoroväli

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

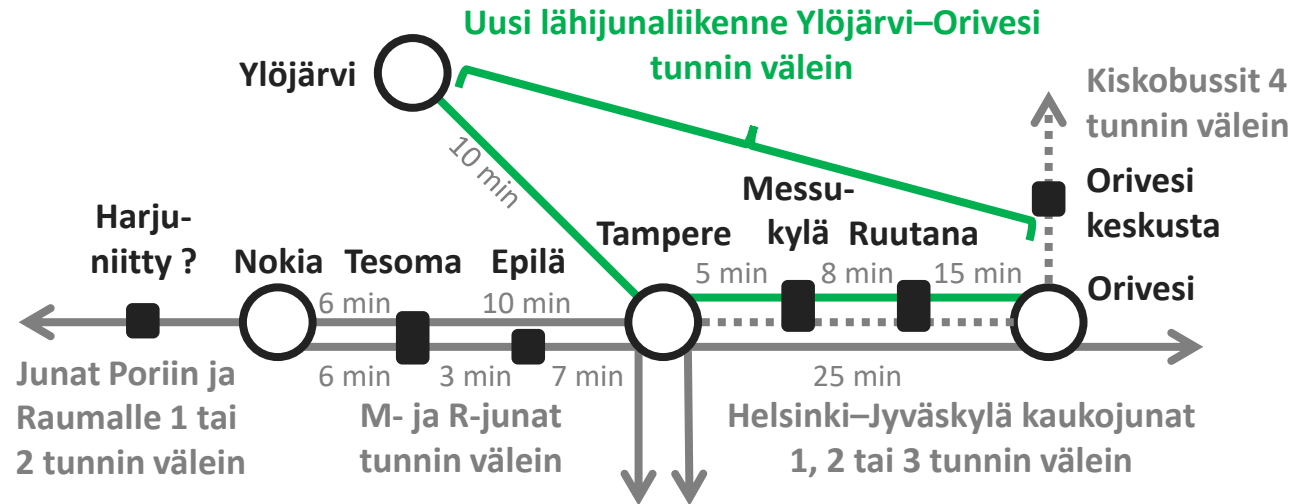
Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

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

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

- Ylöjärven, Epilän, Messukylän ja Ruutanan seisakkeet otetaan käyttöön, mahdollisesti myös Harjuniitty.
- Hankitaan yksi uusi junayksikkö (Sm4) 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 vaihtoaika kaukojuniin.
5.8.2026



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

VEIB Kalustokierto Ylöjärvi–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven 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 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 yhteensovittavia 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 itessään 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–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–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–Ov	Ov–Tpe	Tpe–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						
Sm7 (Rma)	Rauman ja Kokemäen välinen liikenne															Rma–Tpe			Tpe–Rma	

5.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
TI = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
Ylö = Ylöjärvi

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		

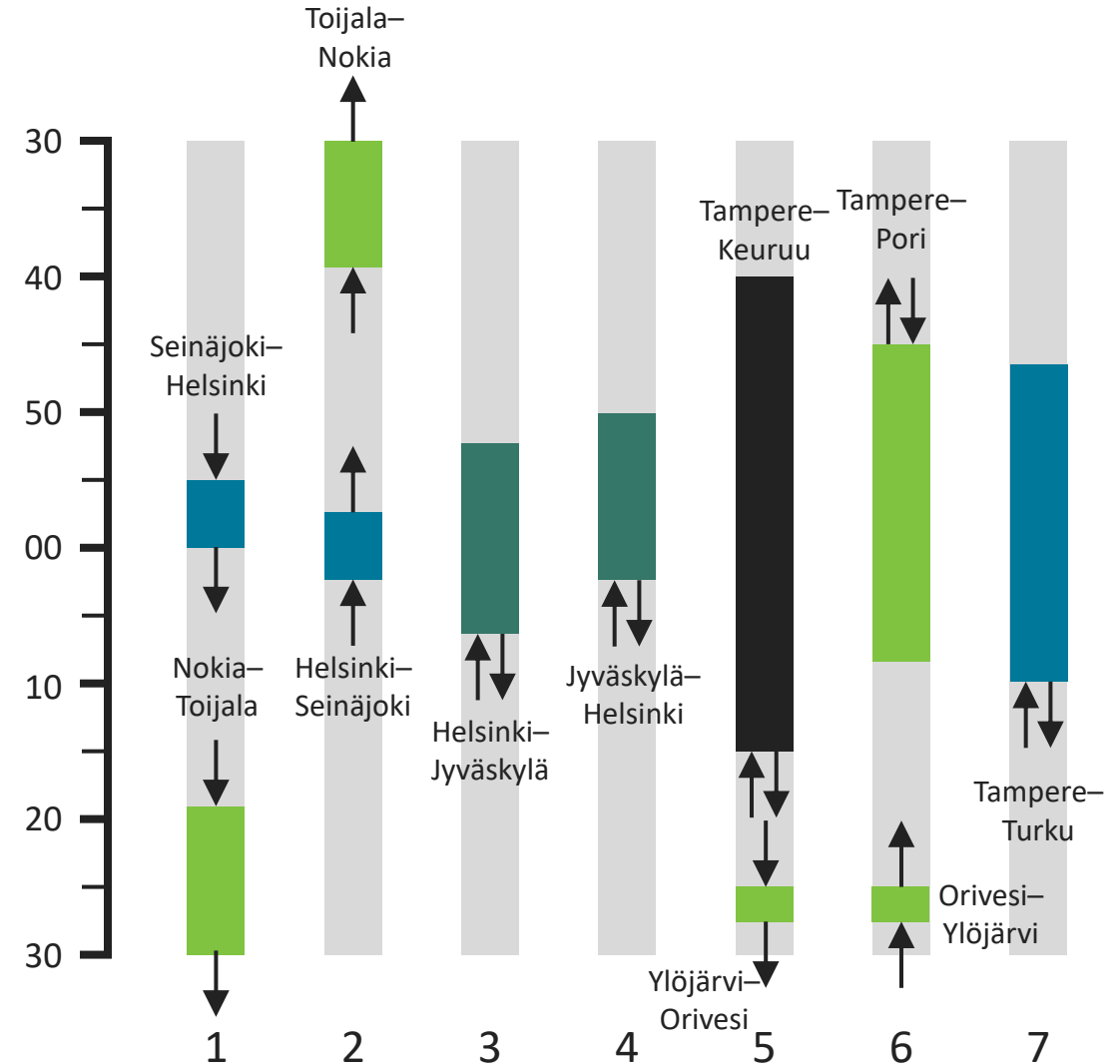
Laiturinkäyttö Tampereella VE1

Tampereen henkilöratapihan toteuttamisen jälkeen Tampereen asemalla on riittävästi ratakapasiteettia liikennemäärien kasvua varten. Uuden välilaiturin toteuttamisen jälkeen Tampereen henkilöratapiha ei ole henkilöjunaliikenteen lisäämisen pullonkaulana, vaan esteet liikennemäärien lisäämiselle on eri ratasuuntien ratakapasiteetissa.

Oikealla on esitetty VE1 skenaarion laiturinkäyttö.

Uudet Oriveden ja Ylöjärven väliset lähijunat kohtaavat toisensa Tampereen asemalla, ja voivat käyttää esimerkiksi laitureita 5 ja 6. Muita vapaita laitureita ovat esimerkiksi 4 ja 7 ja suurimmat osan päivästä myös laituri 3.

Laitureilta 1 ja 2 ei ole kulkua Oriveden suuntaan.



VE2 Porin junien jatko Orivedelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

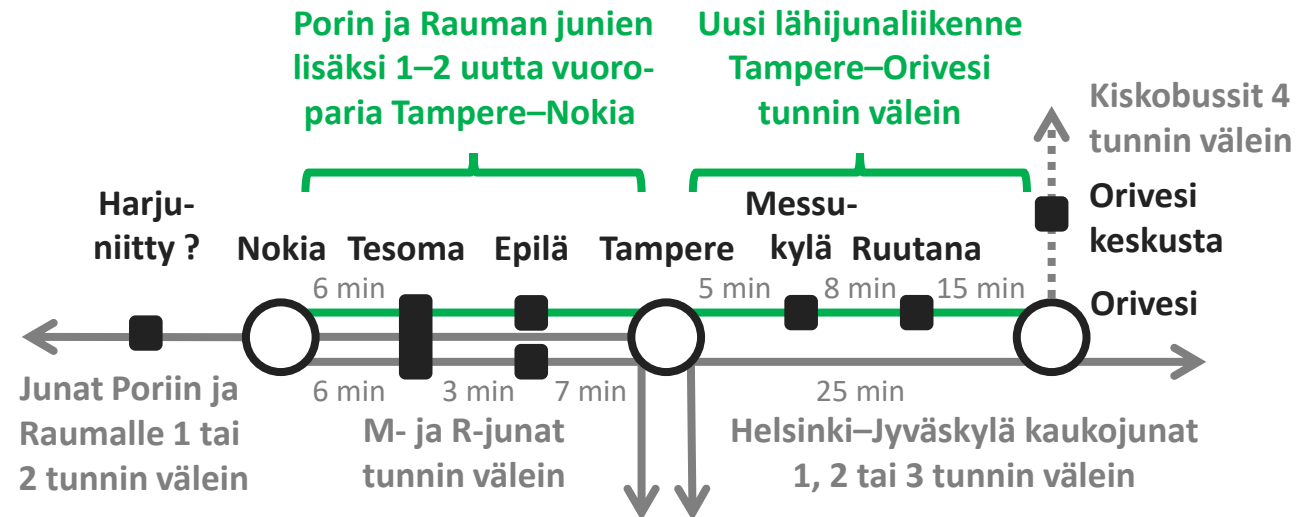
Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

- **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.
- **Hankitaan yksi uusi junayksikkö (Sm4)** 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.

5.8.2026



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
KAUPUNKISEUTU

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 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–Ov	Ov–Tpe	Tpe–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Ti	Ti–Noa	Noa–Tpe	Noa–Ri					
Sm7 (Pori)	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri		Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe		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–Tpe		Noa–Ov	Ov–Tpe	–Pri				
Sm7 (Pori)			Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe		Noa–Ov	Ov–Tpe	–Pri							
Sm7 (Pori)			Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe	–Pri	Pri–	Tpe–Ov	Ov–Tpe		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	

5.8.2026

Pri = Pori

Rma = Rauma

Noa = Nokia

Tpe = Tampere

Ti = Toijala

Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi

VE2 Aikataulu Nokia–Orivesi itään



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

	Kalusto	"Linja"	Nokia	Tesoma	Epilä	Tampere		Kalusto	"Linja"	Tampere	Messukylä	Ruutana	Orivesi	Jatkoyhteys
25/35 min vuoroväli	Sm7 # X	M	06:03	06:08	06:11	06:18	→	Sm4	<u>Tampere–Orivesi</u>	<u>05:50</u>	<u>05:55</u>	<u>06:03</u>	<u>06:17</u>	
	Sm7 # 1	Pori–Orivesi	06:28	06:35	-	06:45	→	Sm7 # 1	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>06:50</u>	<u>06:55</u>	<u>07:03</u>	<u>07:17</u>	Kiskobussi
	Sm7 # X	M	07:03	07:08	07:11	07:18		IC	Kaukojuna	07:06	-	-	07:30	Keuruulle
	Sm7 # 2	Pori–Orivesi	07:28	07:35	-	07:45	→	Sm7 # 2	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>07:50</u>	<u>07:55</u>	<u>08:03</u>	<u>08:17</u>	
	Sm7 # X	M	08:03	08:08	08:11	09:18								
	Sm7 # 3	Pori–Orivesi	08:28	08:35	-	08:45	→	Sm7 # 3	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>08:50</u>	<u>08:55</u>	<u>09:03</u>	<u>09:17</u>	
	Sm4	M	<u>09:03</u>	<u>09:08</u>	<u>09:11</u>	<u>09:18</u>		IC	Kaukojuna	09:06	-	-	09:31	
	Sm7 # 4	Pori–Orivesi	09:28	09:35	-	09:45	→	Sm7 # 4	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>09:50</u>	<u>09:55</u>	<u>10:03</u>	<u>10:17</u>	
	Sm7 # X	M	<u>10:03</u>	<u>10:08</u>	<u>10:11</u>	<u>10:18</u>		Sm7 # 2	<u>Tampere–Orivesi</u>	<u>10:50</u>	<u>10:55</u>	<u>11:03</u>	<u>11:17</u>	
	Sm4	M	<u>11:03</u>	<u>11:08</u>	<u>11:11</u>	<u>11:18</u>		IC	Kaukojuna	11:06	-	-	11:30	
25/35 min vuoroväli	Sm7 # 1	Pori–Orivesi	11:28	11:35	-	11:45	→	Sm7 # 1	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>11:50</u>	<u>11:55</u>	<u>12:03</u>	<u>12:17</u>	Kiskobussi
	Sm7 # X	M	<u>12:03</u>	<u>12:08</u>	<u>12:11</u>	<u>12:18</u>		IC	Kaukojuna	12:06	-	-	12:30	Keuruulle
	Sm4	M	<u>13:03</u>	<u>13:08</u>	<u>13:11</u>	<u>13:18</u>		Sm7 # 4	<u>Tampere–Orivesi</u>	<u>12:50</u>	<u>12:55</u>	<u>13:03</u>	<u>13:17</u>	
	Sm7 # 3	Pori–Orivesi	13:28	13:35	-	13:45	→	Sm7 # 3	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>13:50</u>	<u>13:55</u>	<u>14:03</u>	<u>14:17</u>	
	Sm7 # X	M	<u>14:03</u>	<u>14:08</u>	<u>14:11</u>	<u>14:18</u>		Sm7 # 1	<u>Tampere–Orivesi</u>	<u>14:50</u>	<u>14:55</u>	<u>15:03</u>	<u>15:17</u>	
	Sm4	M	15:03	15:08	15:11	15:18		IC	Kaukojuna	15:06	-	-	15:31	
	Sm7 # 2	Pori–Orivesi	15:28	15:35	-	15:45	→	Sm7 # 2	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>15:50</u>	<u>15:55</u>	<u>16:03</u>	<u>16:17</u>	Kiskobussi
	Sm7 # X	M	16:03	16:08	16:11	16:18		IC	Kaukojuna	16:06	-	-	16:31	Keuruulle
	Sm7 # 3	<u>Nokia–Orivesi</u>	<u>16:24</u>	<u>16:29</u>	<u>16:32</u>	<u>16:39</u>	→	Sm7 # 3	<u>Nokia–Orivesi</u>	<u>16:50</u>	<u>16:55</u>	<u>17:03</u>	<u>17:17</u>	
	Sm4	M	17:03	17:08	17:11	17:18		IC	Kaukojuna	17:06	-	-	17:29	
	Sm7 # 4	Pori–Orivesi	17:28	17:35	-	17:45	→	Sm7 # 4	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>17:50</u>	<u>17:55</u>	<u>18:03</u>	<u>18:17</u>	
	Sm4	M	18:03	18:08	18:11	18:18		IC	Kaukojuna	18:06	-	-	18:31	
	Sm4	M	<u>19:03</u>	<u>19:08</u>	<u>19:11</u>	<u>19:18</u>		Sm7 # 2	<u>Tampere–Orivesi</u>	<u>18:50</u>	<u>18:55</u>	<u>19:03</u>	<u>19:17</u>	
	Sm7 # 1	Pori–Orivesi	19:28	19:35	-	19:45	→	Sm7 # 1	<u>Pori–Orivesi</u>	<u>19:50</u>	<u>19:55</u>	<u>20:03</u>	<u>20:17</u>	
	Sm7 # X	M	<u>20:03</u>	<u>20:08</u>	<u>20:11</u>	<u>20:18</u>		IC	Kaukojuna	20:06	-	-	20:31	
	Sm4	M	<u>21:03</u>	<u>21:08</u>	<u>21:11</u>	<u>21:18</u>		Sm7 # 4	<u>Tampere–Orivesi</u>	<u>20:50</u>	<u>20:55</u>	<u>21:03</u>	<u>21:17</u>	Kiskobussi
	Sm7 # 5	<u>Rauma–Orivesi</u>	<u>21:28</u>	<u>21:35</u>	-	<u>21:45</u>	→	IC	Kaukojuna	21:06	-	-	21:31	Jyväskylään
	Sm7 # X	M	<u>22:03</u>	<u>22:08</u>	<u>22:11</u>	<u>22:18</u>		Sm7 # 5	<u>Rauma–Orivesi</u>	<u>22:03</u>	<u>22:08</u>	<u>22:16</u>	<u>22:30</u>	

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

VE2 Aikataulu Orivesi–Nokia länteen



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kalusto	"Linja"	Liityntäyhteys	Orivesi	Ruutana	Messukylä	Tampere
IC	Kaukojuna		06:26	-	-	06:50
Sm4	Orivesi–Tampere		06:31	06:46	06:54	06:59
IC	Kaukojuna	Kiskobussi Jyväskylästä	07:25	-	-	07:49
Sm7 # 1	Orivesi–Pori		07:31	07:46	07:54	07:59
IC	Kaukojuna		08:25	-	-	08:49
Sm7 # 2	Orivesi–Tampere		08:31	08:46	08:54	08:59
Sm7 # 3	Orivesi–Pori		09:31	09:46	09:54	09:59
IC	Kaukojuna		10:23	-	-	10:49
Sm7 # 4	Orivesi–Tampere		10:31	10:46	10:54	10:59
IC	Kaukojuna	Kiskobussi Keuruulta	11:26	-	-	11:50
Sm7 # 2	Orivesi–Pori		11:31	11:46	11:54	11:59
Sm7 # 1	Orivesi–Tampere		12:31	12:46	12:54	12:59
Sm7 # 4	Orivesi–Pori		13:31	13:46	13:54	13:59
IC	Kaukojuna		14:27	-	-	14:51
Sm7 # 3	Orivesi–Nokia		14:31	14:46	14:54	14:59
IC	Kaukojuna	Kiskobussi Keuruulta	15:26	-	-	15:50
Sm7 # 1	Orivesi–Pori		15:31	15:46	15:54	15:59
Sm7 # 2	Orivesi–Nokia		16:31	16:46	16:54	16:59
IC	Kaukojuna		17:25	-	-	17:49
Sm7 # 3	Orivesi–Pori		17:31	17:46	17:54	17:59
Sm7 # 4	Orivesi–Tampere		18:31	18:46	18:54	18:59
IC	Kaukojuna	Kiskobussi Keuruulta	19:23	-	-	19:49
Sm7 # 2	Orivesi–Pori		19:31	19:46	19:54	19:59
IC	Kaukojuna		20:26	-	-	20:50
Sm7 # 1	Orivesi–Tampere		20:31	20:46	20:54	20:59
Sm7 # 4	Orivesi–Pori		21:31	21:46	21:54	21:59
Sm7 # 5	Orivesi–Rauma		22:41	22:56	22:04	23:09

Kalusto	"Linja"	Tampere	Epilä	Tesoma	Nokia
Sm7 # X	M	05:39	05:46	05:49	05:55
Sm7 # 4	Tampere–Pori	06:09	-	06:18	06:24
Sm7 # X	M	06:39	06:46	06:49	06:55
Sm7 # X	M	07:39	07:46	07:49	07:55
Sm7 # 1	Orivesi–Pori	08:09	-	08:18	08:24
Sm4	M	08:39	08:46	08:49	08:55
Sm7 # X	M	09:39	09:46	09:49	09:55
Sm7 # 3	Orivesi–Pori	10:09	-	10:18	10:24
Sm4	M	10:39	10:46	10:49	10:55
Sm7 # X	M	11:39	11:46	11:49	11:55
Sm7 # 2	Orivesi–Pori	12:09	-	12:18	12:24
Sm4	M	12:39	12:46	12:49	12:55
Sm7 # X	M	13:39	13:46	13:49	13:55
Sm7 # 4	Orivesi–Pori	14:09	-	14:18	14:24
Sm4	M	14:39	14:46	14:49	14:55
Sm7 # 3	Orivesi–Nokia	15:09	15:16	15:19	15:25
Sm7 # X	M	15:39	15:46	15:49	15:55
Sm7 # 1	Orivesi–Pori	16:09	-	16:18	16:24
Sm4	M	16:39	16:46	16:49	16:55
Sm7 # 2	Orivesi–Nokia	17:09	17:16	17:19	17:25
Sm4	M	17:39	17:46	17:49	17:55
Sm7 # 3	Orivesi–Pori	18:09	-	18:18	18:24
Sm4	M	18:39	18:46	18:49	18:55
Sm7 # X	M	19:39	19:46	19:49	19:55
Sm7 # 2	Orivesi–Pori	20:09	-	20:18	20:24
Sm4	M	20:39	20:46	20:49	20:55
Sm7 # X	M	21:39	21:46	21:49	21:55
Sm7 # 4	Orivesi–Pori	22:09	-	22:18	22:24
Sm7 # 5	Orivesi–Rauma	23:09	-	23:18	23:24

30 min
vuoroväli

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

VE2 Aikataulu Nokia–Tampere



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

25/35 min
vuoroväli

Kalusto	"Linja"	Nokia	Tesoma	Epilä	Tampere
Sm7 # X	M	06:03	06:08	06:11	06:18
Sm7 # 1	Pori–Orivesi	06:28	06:35	-	06:45
Sm7 # X	M	07:03	07:08	07:11	07:18
Sm7 # 2	Pori–Orivesi	07:28	07:35	-	07:45
Sm7 # X	M	08:03	08:08	08:11	09:18
Sm7 # 3	Pori–Orivesi	08:28	08:35	-	08:45
Sm4	M	09:03	09:08	09:11	09:18
Sm7 # 4	Pori–Orivesi	09:28	09:35	-	09:45
Sm7 # X	M	10:03	10:08	10:11	10:18
Sm4	M	11:03	11:08	11:11	11:18
Sm7 # 1	Pori–Orivesi	11:28	11:35	-	11:45
Sm7 # X	M	12:03	12:08	12:11	12:18
Sm4	M	13:03	13:08	13:11	13:18
Sm7 # 3	Pori–Orivesi	13:28	13:35	-	13:45
Sm7 # X	M	14:03	14:08	14:11	14:18
Sm4	M	15:03	15:08	15:11	15:18
Sm7 # 2	Pori–Orivesi	15:28	15:35	-	15:45
Sm7 # X	M	16:03	16:08	16:11	16:18
Sm7 # 3	Nokia–Orivesi	16:24	16:29	16:32	16:39
Sm4	M	17:03	17:08	17:11	17:18
Sm7 # 4	Pori–Orivesi	17:28	17:35	-	17:45
Sm4	M	18:03	18:08	18:11	18:18
Sm4	M	19:03	19:08	19:11	19:18
Sm7 # 1	Pori–Orivesi	19:28	19:35	-	19:45
Sm7 # X	M	20:03	20:08	20:11	20:18
Sm4	M	21:03	21:08	21:11	21:18
Sm7 # 5	Rauma–Orivesi	21:28	21:35	-	21:45
Sm7 # X	M	22:03	22:08	22:11	22:18

Selite: **Kuntarahoitteiset vuorot** & Uudet vuorot

Sm4 on M-junaliikenteessä käytettävä yksikkö

Kalusto	"Linja"	Tampere	Epilä	Tesoma	Nokia
Sm7 # X	M	05:39	05:46	05:49	05:55
Sm7 # 4	Tampere–Pori	06:09	-	06:18	06:24
Sm7 # X	M	06:39	06:46	06:49	06:55
Sm7 # X	M	07:39	07:46	07:49	07:55
Sm7 # 1	Orivesi–Pori	08:09	-	08:18	08:24
Sm4	M	08:39	08:46	08:49	08:55
Sm7 # X	M	09:39	09:46	09:49	09:55
Sm7 # 3	Orivesi–Pori	10:09	-	10:18	10:24
Sm4	M	10:39	10:46	10:49	10:55
Sm7 # X	M	11:39	11:46	11:49	11:55
Sm7 # 2	Orivesi–Pori	12:09	-	12:18	12:24
Sm4	M	12:39	12:46	12:49	12:55
Sm7 # X	M	13:39	13:46	13:49	13:55
Sm7 # 4	Orivesi–Pori	14:09	-	14:18	14:24
Sm4	M	14:39	14:46	14:49	14:55
Sm7 # 3	Orivesi–Nokia	15:09	15:16	15:19	15:25
Sm7 # X	M	15:39	15:46	15:49	15:55
Sm7 # 1	Orivesi–Pori	16:09	-	16:18	16:24
Sm4	M	16:39	16:46	16:49	16:55
Sm7 # 2	Orivesi–Nokia	17:09	17:16	17:19	17:25
Sm4	M	17:39	17:46	17:49	17:55
Sm7 # 3	Orivesi–Pori	18:09	-	18:18	18:24
Sm4	M	18:39	18:46	18:49	18:55
Sm7 # X	M	19:39	19:46	19:49	19:55
Sm7 # 2	Orivesi–Pori	20:09	-	20:18	20:24
Sm4	M	20:39	20:46	20:49	20:55
Sm7 # X	M	21:39	21:46	21:49	21:55
Sm7 # 4	Orivesi–Pori	22:09	-	22:18	22:24
Sm7 # 5	Orivesi–Rauma	23:09	-	23:18	23:24

30 min
vuoroväli

Sm7 # X ovat R-junaliikenteessä käytettäviä yksiköitä

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

VE2 Aikataulu Tampere–Orivesi



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kalusto	"Linja"	Liityntäyhteys	Orivesi	Ruutana	Messukylä	Tampere	Kalusto	"Linja"	Tampere	Messukylä	Ruutana	Orivesi	Jatkoyhteys
IC	Kaukojuna		06:26	-	-	06:50	Sm4	Tampere–Orivesi	05:50	05:55	06:03	06:17	
Sm4	Orivesi–Tampere		06:31	06:46	06:54	06:59	Sm7 # 1	Pori–Orivesi	06:50	06:55	07:03	07:17	Kiskobussi
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	07:25	-	-	07:49	IC	Kaukojuna	07:06	-	-	07:30	Keuruulle
Sm7 # 1	Orivesi–Pori	Jyväskylästä	07:31	07:46	07:54	07:59	Sm7 # 2	Pori–Orivesi	07:50	07:55	08:03	08:17	
IC	Kaukojuna		08:25	-	-	08:49	Sm7 # 3	Pori–Orivesi	08:50	08:55	09:03	09:17	
Sm7 # 2	Orivesi–Tampere		08:31	08:46	08:54	08:59	IC	Kaukojuna	09:06	-	-	09:31	
Sm7 # 3	Orivesi–Pori		09:31	09:46	09:54	09:59	Sm7 # 4	Pori–Orivesi	09:50	09:55	10:03	10:17	
IC	Kaukojuna		10:23	-	-	10:49	Sm7 # 2	Tampere–Orivesi	10:50	10:55	11:03	11:17	
Sm7 # 4	Orivesi–Tampere		10:31	10:46	10:54	10:59	IC	Kaukojuna	11:06	-	-	11:30	
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	11:26	-	-	11:50	Sm7 # 1	Pori–Orivesi	11:50	11:55	12:03	12:17	Kiskobussi
Sm7 # 2	Orivesi–Pori	Keuruulta	11:31	11:46	11:54	11:59	IC	Kaukojuna	12:06	-	-	12:30	Keuruulle
Sm7 # 1	Orivesi–Tampere		12:31	12:46	12:54	12:59	Sm7 # 4	Tampere–Orivesi	12:50	12:55	13:03	13:17	
Sm7 # 4	Orivesi–Pori		13:31	13:46	13:54	13:59	Sm7 # 3	Pori–Orivesi	13:50	13:55	14:03	14:17	
IC	Kaukojuna		14:27	-	-	14:51	Sm7 # 1	Tampere–Orivesi	14:50	14:55	15:03	15:17	
Sm7 # 3	Orivesi–Nokia		14:31	14:46	14:54	14:59	IC	Kaukojuna	15:06	-	-	15:31	
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	15:26	-	-	15:50	Sm7 # 2	Pori–Orivesi	15:50	15:55	16:03	16:17	Kiskobussi
Sm7 # 1	Orivesi–Pori	Keuruulta	15:31	15:46	15:54	15:59	IC	Kaukojuna	16:06	-	-	16:31	Keuruulle
Sm7 # 2	Orivesi–Nokia		16:31	16:46	16:54	16:59	Sm7 # 3	Nokia–Orivesi	16:50	16:55	17:03	17:17	
IC	Kaukojuna		17:25	-	-	17:49	IC	Kaukojuna	17:06	-	-	17:29	
Sm7 # 3	Orivesi–Pori		17:31	17:46	17:54	17:59	Sm7 # 4	Pori–Orivesi	17:50	17:55	18:03	18:17	
Sm7 # 4	Orivesi–Tampere		18:31	18:46	18:54	18:59	IC	Kaukojuna	18:06	-	-	18:31	
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	19:23	-	-	19:49	Sm7 # 2	Tampere–Orivesi	18:50	18:55	19:03	19:17	
Sm7 # 2	Orivesi–Pori	Keuruulta	19:31	19:46	19:54	19:59	Sm7 # 1	Pori–Orivesi	19:50	19:55	20:03	20:17	
IC	Kaukojuna		20:26	-	-	20:50	IC	Kaukojuna	20:06	-	-	20:31	
Sm7 # 1	Orivesi–Tampere		20:31	20:46	20:54	20:59	Sm7 # 4	Tampere–Orivesi	20:50	20:55	21:03	21:17	Kiskobussi
Sm7 # 4	Orivesi–Pori		21:31	21:46	21:54	21:59	IC	Kaukojuna	21:06	-	-	21:31	Jyväskylään
Sm7 # 5	Orivesi–Rauma		22:41	22:56	22:04	23:09	Sm7 # 5	Rauma–Orivesi	22:03	22:08	22:16	22:30	

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

Laiturinkäyttö Tampereella VE2

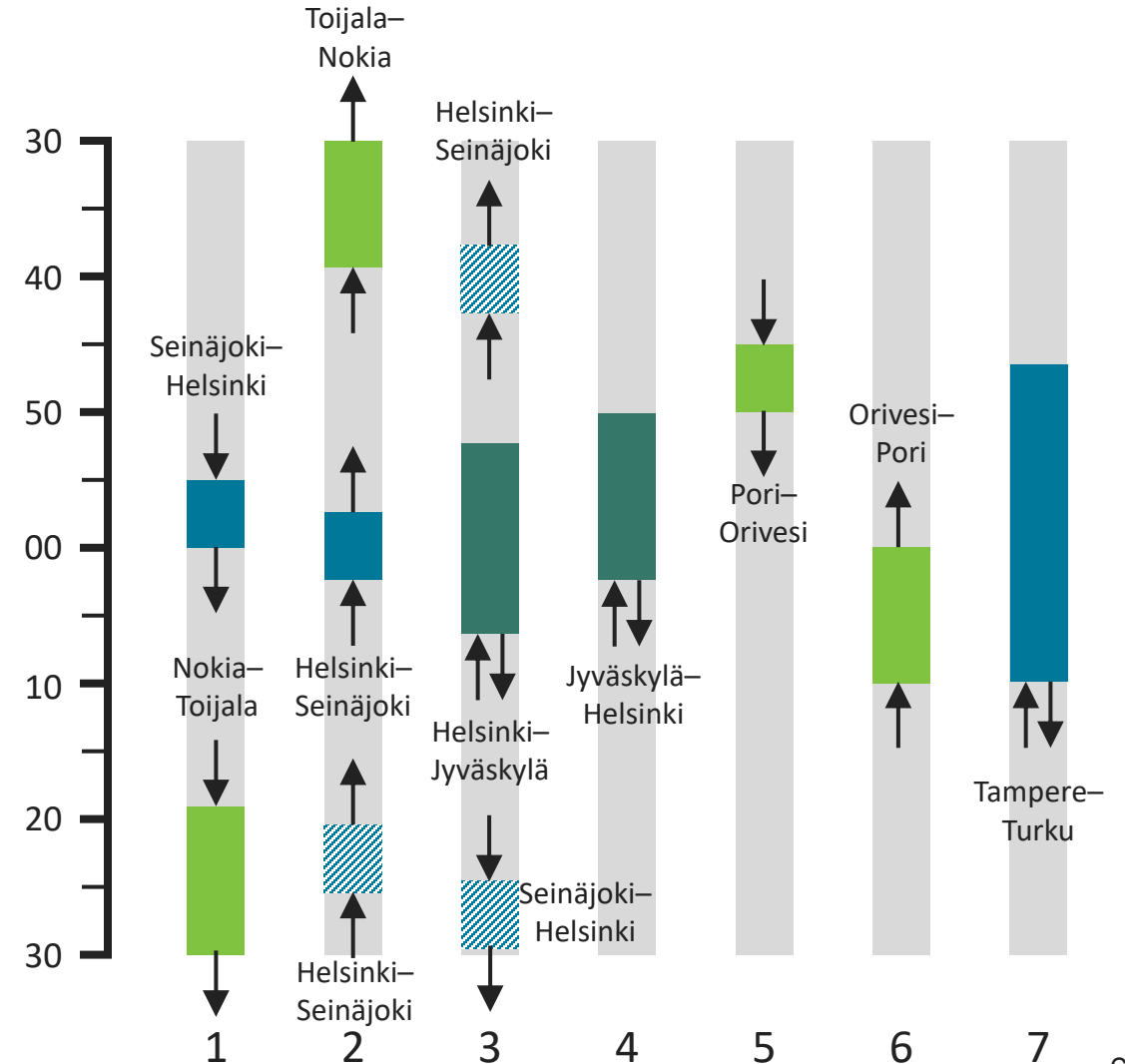
Tampereen henkilöratapihan toteuttamisen jälkeen Tampereen asemalla on riittävästi ratakapasiteettia liikennemäärien kasvua varten. Uuden välilaiturin toteuttamisen jälkeen Tampereen henkilöratapiha ei ole henkilöjunaliikenteen lisäämisen pullonkaulana, vaan esteet liikennemäärien lisäämiselle on eri ratasuuntien ratakapasiteetissa.

Oikealla on esitetty VE2 skenaarion laiturinkäyttö.

Keuruun liikenteen päättyessä Orivedelle kiskobussit eivät enää varaa tilaa Tampereen henkilöratapihalta.

Orivedelle jatkettavat Porin junat on tässä esitetty käyttävän raiteita 5 ja 6, mutta ne voitaisiin myös yhdistää samalle laiturille suurimman osan päivästä.

Laitureilta 1 ja 2 ei ole kulkua Oriveden suuntaan.



VE2+ Kalustokierto

Ylöjärven ja Oriveden välinen tunnin vuoroväli edellyttää kahta uutta junayksikköä. Työn aikana selvitettiin vaihtoehtoja, jossa uusi liikenne järjestettäisiin yhdellä uudella junayksiköllä ja muun ostoliikennekaluston käytön tehostamisella. Traficom ja kuntien väliset keskustelut kuitenkin toivat ilmi, että ettei valmiuksia kaluston tehokkaaseen yhteiskäyttöön ole olemassa.

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-Toe		
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						
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	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	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	Ylö-Tpe	

5.8.2026

Pri = Pori
Rma = Rauma
Noa = Nokia

Tpe = Tampere
TI = Toijala
Ri = Riihimäki

Ov = Orivesi
Ylö = Ylöjärvi
Keu = Keuruu

Jy = Jyväskylä

VE2+ Aikataulu Orivesi–Ylöjärvi

Kalusto	"Linja"	Liityntäyhteys	Orivesi	Ruutana	Messukylä	Tampere	Nokia	Ylöjärvi	Päivät
IC	Kaukojuna		06:26	-	-	06:50			M-P
Sm4	Tampere–Ylöjärvi		-	-	-	06:13	-	06:23	M-P
Sm7 # 1	Tampere–Ylöjärvi					07:13	-	07:23	M-L
IC	Kaukojuna		07:25	-	-	07:49			M-L
Sm7 # 1	Tampere–Pori					08:09	08:25		M-L
Dm12	Jyväskylä–Tre		07:12	<u>07:27</u>	<u>07:35</u>	07:40			M-L
Sm7 # 2	Tampere–Ylöjärvi					08:13	-	08:23	M-P
IC	Kaukojuna		08:25	-	-	08:49			M-L
Sm7 # 2	Tampere–Ylöjärvi					09:13	-	09:23	M-S
Sm7 # 3	Orivesi–Ylöjärvi		09:31	09:46	09:54	09:59–10:13	-	10:23	M-P
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	10:23	-	-	10:49			M-S
Sm7 # 2	Orivesi–Ylöjärvi	Keuruulta S	10:31	10:46	10:54	10:59–11:13	-	11:23	M-S
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	11:26	-	-	11:50			M-S
Sm7 # 3	Orivesi–Ylöjärvi	Keuruulta M-S	11:31	11:46	11:54	11:59–12:13	-	12:23	M-P
Sm7 # 1	Tampere–Pori					12:09	12:25		M-S
Sm7 # 2	Orivesi–Ylöjärvi		12:31	12:46	12:54	12:59–13:13	-	13:23	M-S
IC	Kaukojuna		13:19	-	-	13:43			L-S
Sm7 # 3	Orivesi–Ylöjärvi		13:31	13:46	13:54	13:59–14:13	-	14:23	M-P
IC	Kaukojuna		14:27	-	-	14:51			M-S
Sm7 # 2	Orivesi–Ylöjärvi		14:31	14:46	14:54	14:59–15:13	-	15:23	M-S
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	15:26	-	-	15:50			M-S
Sm7 # 3	Orivesi–Ylöjärvi	Keuruulta M-S	15:31	15:46	15:54	15:59–16:13	-	16:23	M-P
Sm7 # 1	Tampere–Pori					16:09	16:25		M-S
IC	Kaukojuna		16:20	-	-	16:44			P,S
Sm7 # 2	Orivesi–Ylöjärvi		16:31	16:46	16:54	16:59–17:13	-	17:23	M-S
IC	Kaukojuna		17:25	-	-	17:49			M-S
Sm7 # 3	Orivesi–Ylöjärvi		17:31	17:46	17:54	17:59–18:13	-	18:23	M-P
Sm7 # 2	Orivesi–Ylöjärvi		18:31	18:46	18:54	18:59–19:13	-	19:23	M-S
IC	Kaukojuna	Kiskobussi	19:23	-	-	19:49			M-P,S
Sm7 # 3	Orivesi–Ylöjärvi	Keuruulta M-S	19:31	19:46	19:54	19:59–20:13	-	20:23	M-P
Sm7 # 1	Tampere–Pori					20:09	20:25		M-P,S
IC	Kaukojuna		20:26	-	-	20:50			M-S
Sm7 # 2	Orivesi–Ylöjärvi		20:31	20:46	20:54	20:59–21:13	-	21:23	M-S
Sm7 # 3	Orivesi–Tampere		21:31	21:46	21:54	21:59			M-P
Sm7 # 3	Tampere–Pori					22:13	22:25		M-S
Sm7 # 2	Orivesi–Rauma		22:41	22:56	22:04	23:09	23:24		M-S

Kalusto	"Linja"	Ylöjärvi	Nokia	Tampere	Messukylä	Ruutana	Orivesi	Jatkoyhteys	Päivät
Sm4	Ylöjärvi–Tampere	06:31	-	06:41					M-P
Sm7 # 1	Pori–Tampere		06:29	06:46					M-L
IC	Kaukojuna			07:06	-	-	07:30		M-P
Sm7 # 2	Pori–Tampere		07:29	07:46					M-L
Sm7 # 1	Ylöjärvi–Tampere	07:31	-	07:41					M-L
Sm7 # 3	Pori–Tampere		08:29	08:46					M-S
Dm12	Tampere–Keuruu			08:11	<u>08:16</u>	<u>08:24</u>	08:38		M-L
Sm7 # 3	Tampere–Orivesi			08:50	08:55	09:03	09:17		M-P
IC	Kaukojuna			09:06	-	-	09:31		M-S
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Tampere	08:31	-	08:41					M-P
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Orivesi	09:31	-	09:40–9:50	09:55	10:03	10:17		M-S
IC	Kaukojuna			10:06	-	-	10:31		P,S
Sm7 # 3	Ylöjärvi–Orivesi	10:31	-	10:41–10:50	10:55	11:03	11:17		M-P
IC	Kaukojuna			11:06	-	-	11:31		M-S
Sm7 # 1	Pori–Tampere		11:29	11:46					M-S
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Orivesi	11:31	-	11:41–11:50	11:55	12:03	12:17	Kiskobussi	M-S
IC	Kaukojuna			12:06	-	-	12:31	Keuruulle M-S	M-S
Sm7 # 3	Ylöjärvi–Orivesi	12:31	-	12:41–12:50	12:55	13:03	13:17		M-P
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Tampere	13:31	-	13:41–13:50	13:55	14:03	14:17		M-S
IC	Kaukojuna			14:06	-	-	14:31		P-S
Sm7 # 3	Ylöjärvi–Orivesi	14:31	-	14:41–14:50	14:55	15:03	15:17		M-P
IC	Kaukojuna			15:06	-	-	15:31		M-S
Sm7 # 1	Pori–Tampere		15:29	15:46					M-S
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Orivesi	15:31	-	15:41–15:50	15:55	16:03	16:17	Kiskobussi	M-S
IC	Kaukojuna			16:06	-	-	16:31	Keuruulle M-S	M-P,S
Sm7 # 3	Ylöjärvi–Orivesi	16:31	-	16:41–16:50	16:55	17:03	17:17		M-P
IC	Kaukojuna			17:06	-	-	17:29		M-P,S
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Orivesi	17:31	-	17:41–17:50	17:55	18:03	18:17		M-S
IC	Kaukojuna			18:06	-	-	18:31		M-S
Sm7 # 3	Ylöjärvi–Orivesi	18:31	-	18:41–18:50	18:55	19:03	19:17		M-P
Sm7 # 1	Pori–Tampere		19:29	19:46					M-S
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Orivesi	19:31	-	19:41–19:50	19:55	20:03	20:17		M-S
IC	Kaukojuna			20:06	-	-	20:31		M-P,S
Sm7 # 3	Ylöjärvi–Orivesi	20:31	-	20:41–20:50	20:55	21:03	21:17		M-P
IC	Kaukojuna			21:06	-	-	21:31		M-S
Sm7 # 5	Rauma–Tampere		<u>21:29</u>	<u>21:46</u>					M-S
Sm7 # 2	Ylöjärvi–Orivesi	21:31		21:41–22:03	22:08	22:16	22:30	Kiskobussi	M-S
								Jyväskylään M-S	

Laiturinkäyttö Tampereella VE2+

Tampereen henkilöratapihan toteuttamisen jälkeen Tampereen asemalla on riittävästi ratakapasiteettia liikennemäärien kasvua varten. Uuden välilaiturin toteuttamisen jälkeen Tampereen henkilöratapiha ei ole henkilöjunaliikenteen lisäämisen pullonkaulana, vaan esteet liikennemäärien lisäämiselle on eri ratasuuntien ratakapasiteetissa.

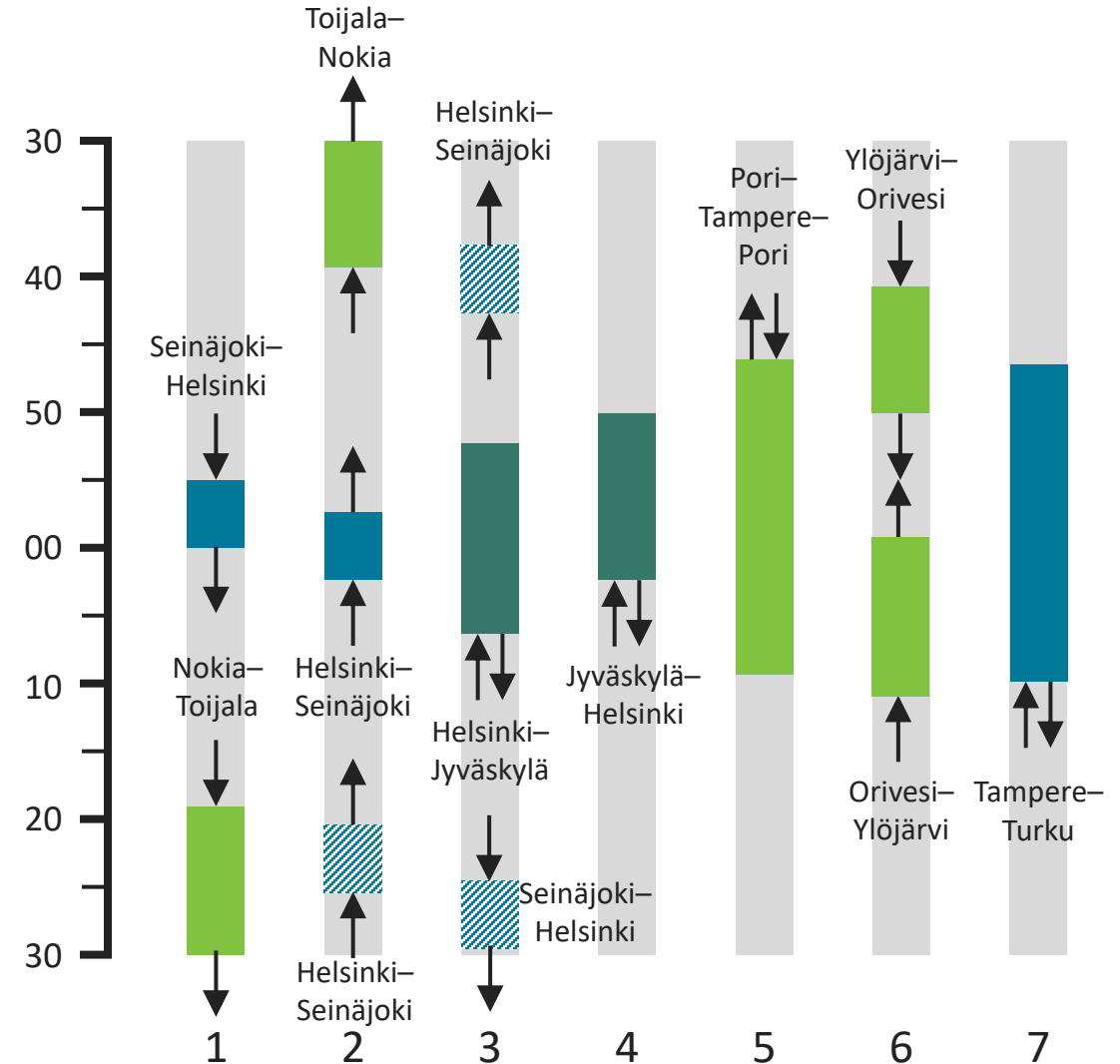
Oikealla on esitetty VE2+ skenaarion laiturinkäyttö.

Keuruun liikenteen pääsääntöisesti päättyessä Orivedelle kiskobussit eivät enää varaa tilaa Tampereen henkilöratapihalta.

Uudet Oriveden ja Ylöjärven junat voidaan osoittaa samalle laiturille, kuten tässä esimerkissä laiturille 6.

Vaihtoehdossa VE2+ kaikki laiturit ovat käytössä tasatuntisolmun aikaan. Toisaalta tarpeen vaatiessa juna voisi yhdistellä samoille laitureille, kuten nykyisin tehdään. Esimerkiksi Porin junat voi yhdistää samalle laiturille Jyväskylän tai Turun junien kanssa.

Laitureilta 1 ja 2 ei ole kulkua Oriveden suuntaan.



VE3 Tampere–Turku-juna

Vaihtoehdossa jatketaan nykyhankintoja (VE0+) ja:

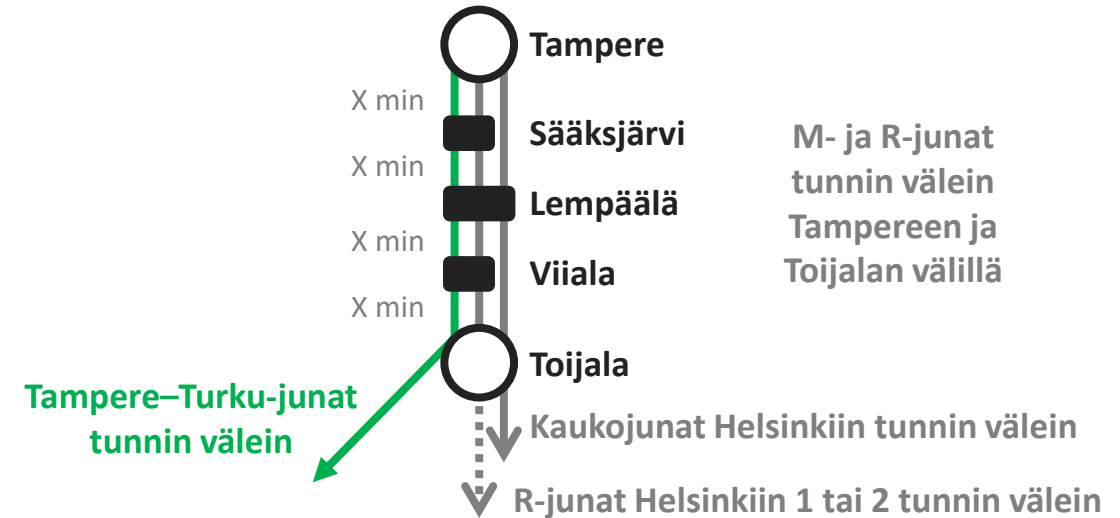
- **Toteutetaan uusi lähijunaliikenne Tampereen ja Turun välille tunnin vuorovälillä.**

Liikenne toteutetaan seuraavilla muutoksilla:

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

Liikenteellä on seuraavia vaikutuksia:

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

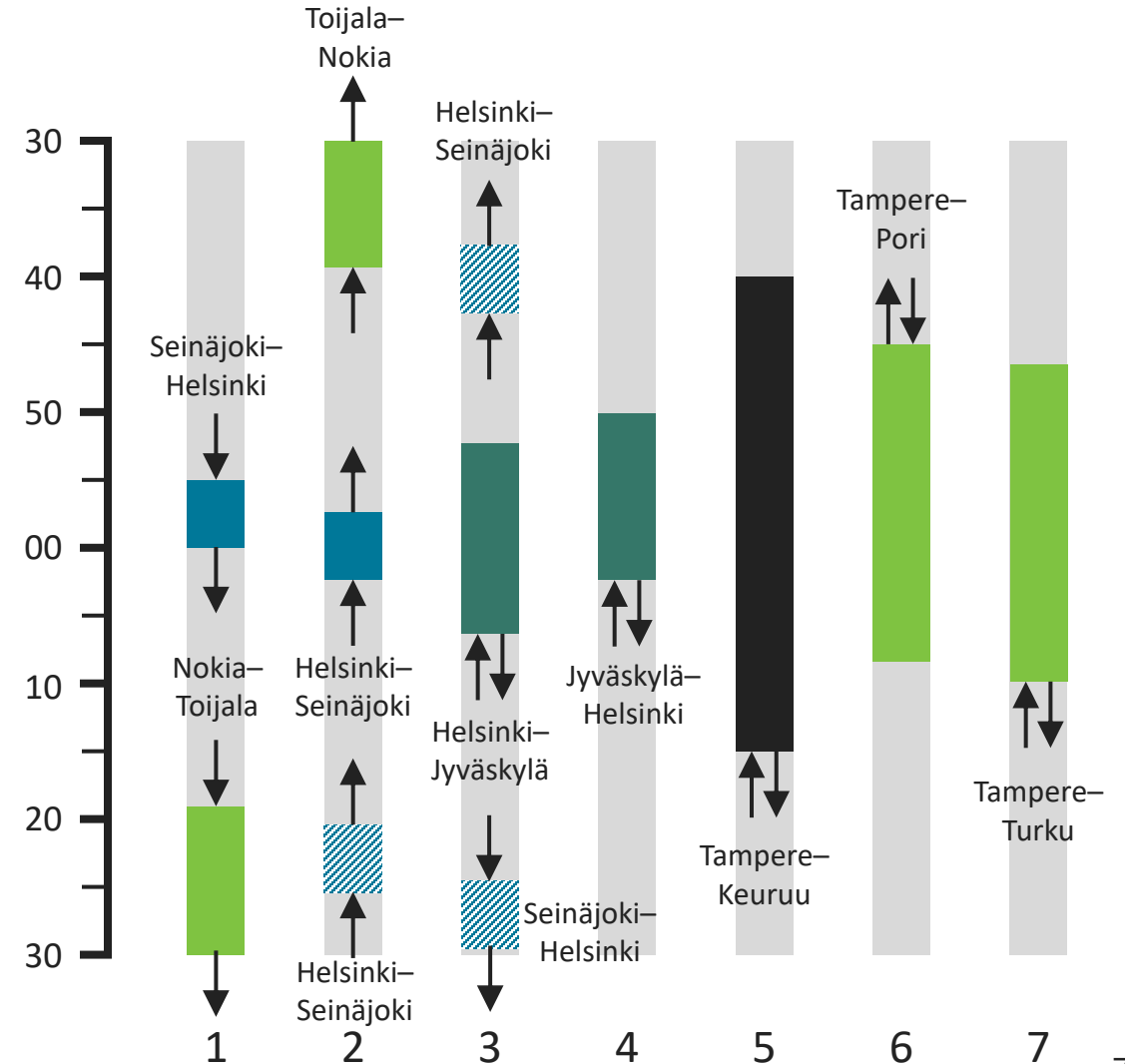


Vertailu nykyiseen	VE0+	VE3
Tampere–Toijala päivittäinen vuorotarjonta	10 kaukojunavuoroparia 19 lähijunavuoroparia	10 kaukojunavuoroparia 34 lähijunavuoroparia
Tampere–Toijala vuoroväli	1 h	Vaihteleva 20/40 min

Laiturinkäyttö Tampereella VE3

Tampereen henkilöratapihan toteuttamisen jälkeen Tampereen asemalla on riittävästi ratakapasiteettia liikennemäärien kasvua varten. Uuden välilaiturin toteuttamisen jälkeen Tampereen henkilöratapiha ei ole henkilöjunaliikenteen lisäämisen pullonkaulana, vaan esteet liikennemäärien lisäämiselle on eri ratasuuntien ratakapasiteetissa.

Vaihtoehtoon VE3 liikenteellä ei ole erityisempiä vaikutuksia Tampereen laiturinkäyttöön. Turun kaukojunien korvaaminen lähijunilla ja tihentämisellä ei ole vaikutusta ratapihan huippukuormitukseen.



Kierrosaikojen aikataulut



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

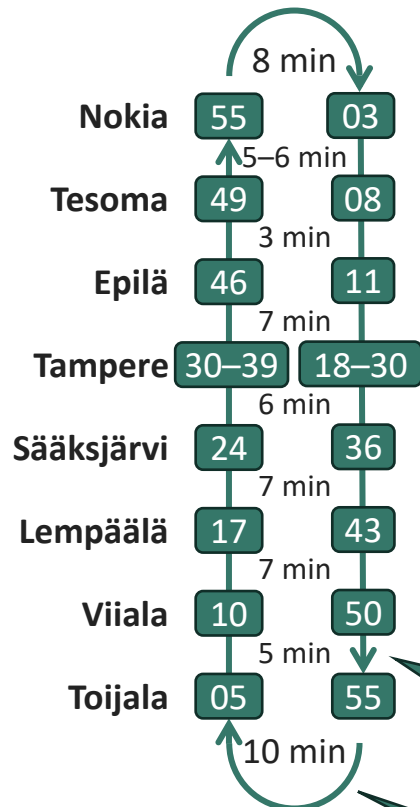
VE0+ M-juna

VE1 Orivesi–Ylöjärvi

VE2 Pori–Orivesi

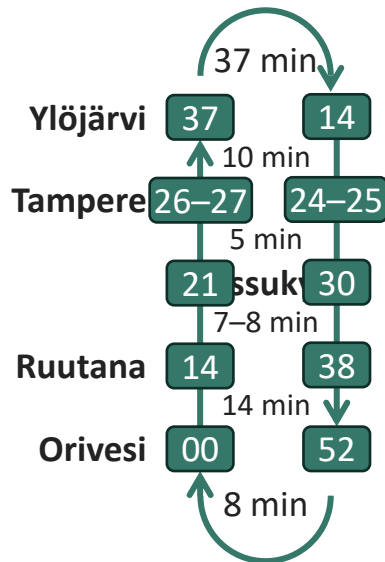
VE2+ Orivesi–Ylöjärvi

VE3 Tampere–Turku



Yhteensä 120 min

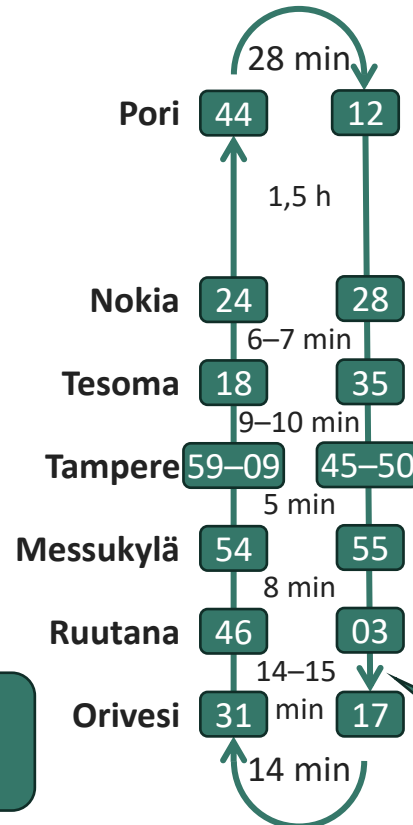
5.8.2026



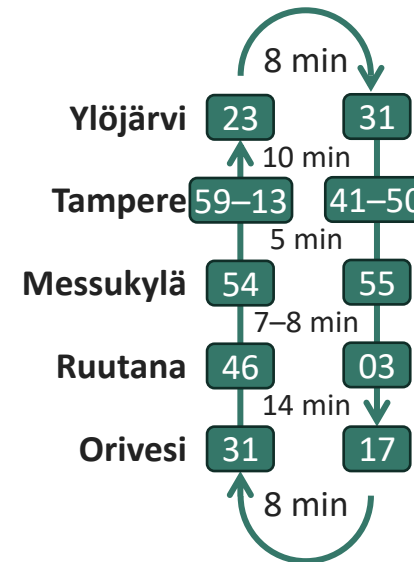
Yhteensä 120 min

Laatikossa esitetyt numerot ovat lähtöminuutit tasatunnin yli

Kaavioissa kiertosuunta on myötäpäivään

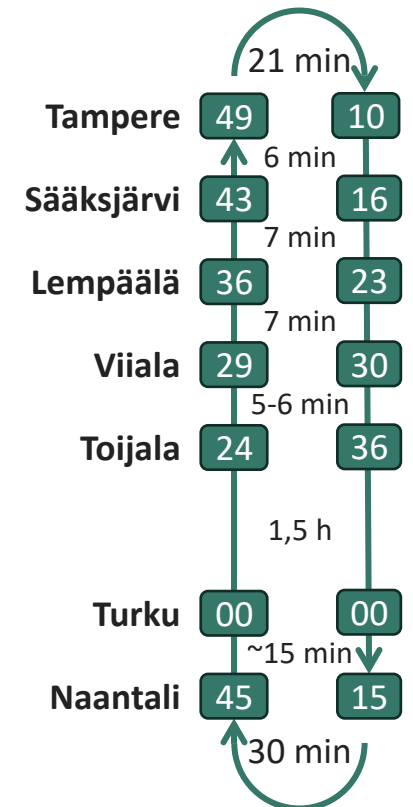


Yhteensä 300 min



Yhteensä 120 min

Kaavioiden väliset minuutit ovat asemien välisiä matka-aikoja tai päätepysäkkien kohdalla käyntöaikoja



Yhteensä 300 min



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vaikutusten arviointi

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



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, mikä vaikuttaa perustellulta kannalta.

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.
- Uudet lähijunat kilpailevat kaukojunaliikenteen kanssa matkustajista Oriveden ja Tampereen välillä, mikä voi vähentää kaukojunien Oriveden pysähdysten

houkuttelevuutta. Oriveden pysähdykset ovat kuitenkin 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.
- Sääksjärven seisake ei vaikuta riittävän houkuttelevalta kaukojunaoperaattorille.

VR:n lausunto Oriveden pysähdyksistä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

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 kaukojunapysähdyksiä?

VR:n vastaus:

VR:llä ei ole tällä hetkellä suunnitteilla muutoksia Oriveden kaukojunien pysähdyksiin. 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 (Ylöjärvi, Messukylä & Ruutana) avautuu nopea, joskin myös harva yhteys Tampereen keskustaan	Uusilta seisakkeilta (Messukylä & Ruutana) avautuu nopea, joskin myös harva yhteys Tampereen keskustaan	Uusilta seisakkeilta (Ylöjärvi, 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 Ylöjärven suunnalla työmatkayhteydet Tampereelle paranevat huomattavasti	Toijalan suunnalla
Kaukojuna-yhteydet	Ei vaikutusta	Uusi syöttöyhteys Ylöjärven suunnasta klo 7 lähteviin kaukojuniin	Ei vaikutusta	Ylöjärvi saa syöttö- ja jatkoyhteyden Tampereen tasatuntisoluun	Turun suunnan junaliikenne tihenee 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-Ylöjärvi irrallinen osa kokonaisuutta	Välillä Tampere-Orivesi juna korvaa bussilinjan 95	Välillä Tampere-Orivesi juna korvaa bussilinjan 95 Välillä Tampere-Ylöjärvi 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 (Ylöjärvi, 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 (Ylöjärvi, Messukylä & Kangasala) voi käynnistää maakäytön kehittämistä, joka kuitenkin kaipaa tuekseen tiheämpää junaliikennettä myöhemmin tulevaisuudessa	Tihentävä junaliikenne tukee Sääksjärven, Lempäälän, Viialan ja Toijalan juna-asemien merkitystä maankäytön kehityksen kiintopisteinä

Traficomien liikennöintikustannusten laskentaperiaatteet Sm7-kalustolle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kilometrikustannusten laskentaperusteet:

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

Tuntikustannusten laskentaperusteet:

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

Kiinteiden kustannusten laskentaperusteet:

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

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

Liikennöintikustannukset yhteensä



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Liikennöintikustannukset on laskettu Traficomien laskentaperiaatteiden mukaisesti.

Lisäksi kalustokustannukset on jaettu edellisen sivun periaatteiden mukaisesti Traficomien linjaamalla menetelmällä.

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 ja näitä ei vuoroja ei ole siten laskettu kuntarahoitteisen liikenteen bruttokustannuksiin. VE2+ osalta sama oletus on tehty ¾ kiskobussivuoroparin osalta.

Seuraavalla sivulla laskelmat esitetään ratasuunnittain.

Vaihtoehto	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE1B (sis. VE0+)	VE2 (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 Ylöjärvi– Orivesi 1 h välein	Nykyiset M-vuorot arkisin ja viikon- loppuisin Tampere –Turku 1 h välein
Brutto kustannus päivitetty	2,5 M€/v	3,3 M€/v	6,7 M€/v	7,8 M€/v	6,5 M€/v	8,1 M€/v	4,4 M€/v

Liikennöintikustannukset ratasuunnittain



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.

Kaluston osalta on tehty kaksi erilaista oletusta, jotka tuottavat kustannusten vaihteluvälin:

- 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.

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+
Ylöjärvi	0,9 M€/v	1,5 M€/v	1,8 M€/v

	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Orivesi	1,7 M€/v	2,9 M€/v	2,9 M€/v	3,0 M€/v

	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)
Nokia	1,6 M€/v	2,0 M€/v	2,8 M€/v	2,3 M€/v

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

Lipputulot

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

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 uudemmassa 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 vaihtoehtoista poiketen nykyisiin Turku–Tampere–kaukojunien lipputuloihin ja arvioituun Tampereen seudun osuuteen näistä lipputuloista.

	VE1A	VE1B	VE2+
Ylöjärvi	0,1 M€/v	0,2 M€/v	0,2 M€/v

	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Orivesi	0,2 M€/v	0,3 M€/v	0,3 M€/v	0,3 M€/v

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

	VE0	VE0+	VE3 (sis. VE0+)
Toijala	0,2 M€/v	0,3 M€/v	<i>Erilainen laskentatapa</i>

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 matkustajamääriksi 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.

Ylöjärvi	VE1A	VE1B	VE2+
Matkaa/ vuosi	60 000	100 000	100 000

Orivesi	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Matkaa/ vuosi	120 000	200 000	200 000	200 000

Nokia	VE0	VE0+	VE1A (sis.VE0+)	VE2 (sis. VE0+)
Matkaa/ vuosi	220 000	270 000	370 000	340 000

Toijala	VE0	VE0+	VE3 (sis.VE0+)
Matkaa/ vuosi	120 000	170 000	<i>Erilainen laskenta- tapa</i>

Nettokustannukset ratasuunnittain



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.

Kaluston osalta on tehty kaksi erilaista oletusta, jotka tuottavat kustannusten vaihteluvälin:

- 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.

Ohessa esitetyt kustannukset ovat nettokustannuksia, eli liikenteen järjestämisestä aiheutuvat kustannukset lipputulojen jälkeen. Lipputulojen suuruudeksi on oletettu 20 % liikennöintikustannuksista.

VE3 kustannuksiin on laskettu suoriteperusteinen osuus Turku–Tampere-junan kokonaiskustannuksista Tampere–Toijala-väliltä ja Tampereen seudun arvioitu osuus yhteysvälin lipputuloista.

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

5.8.2026

	VE1A	VE1B	VE2+
Ylöjärvi	0,8 M€/v	1,3 M€/v	1,3 M€/v

	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Orivesi	1,5 M€/v	2,4 M€/v	2,4 M€/v	2,4 M€/v

	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)
Nokia	1,3 M€/v	1,6 M€/v	2,2 M€/v	1,8 M€/v

	VE0	VE0+	VE3 (sis. VE0+)
Toijala	0,7 M€/v	1,0 M€/v	2,1 M€/v

Bruttokustannusten jako kunnittain



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

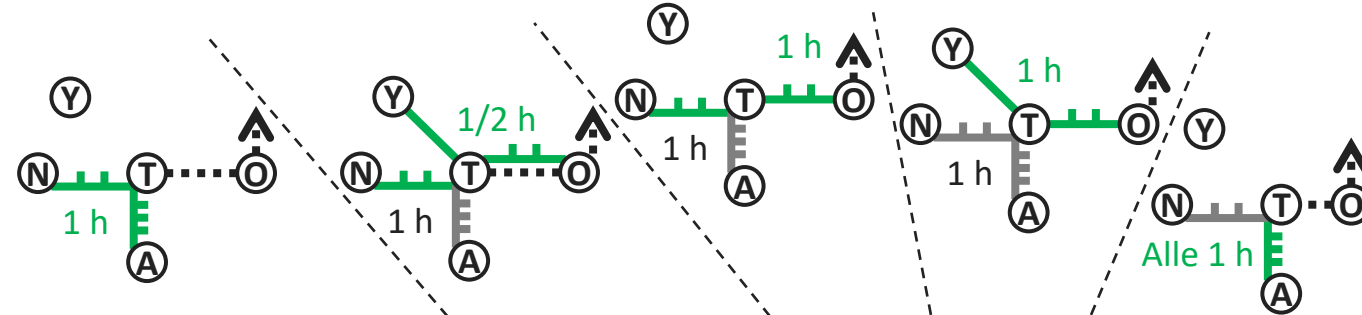
Ohessa kunkin vaihtoehdon liikennöintikustannukset on jaettu kunnittain nykyisellä M-junaliikenteen kustannusjakoperiaatteella:

- 20 % kustannuksista kuntien asukaslukujen suhteessa
- 80 % asemien etäisyyksien suhteessa, perustuen kunnan kaukaisimpaan asemaan Tampereelta
 - Tampereelta ei etäisyysperusteista jakoa Toijalan ja Ylöjärven ratasuuntiin

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. VE2+ vastaava oletus on tehty kolmelle lähijunavuoroparille.



	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	1,8 M€/v	1,1 M€/v
Nokia	1,0 M€/v	1,3 M€/v	1,8 M€/v	1,3 M€/v	1,8 M€/v	1,3 M€/v	1,3 M€/v
Lempäälä	0,3 M€/v	0,4 M€/v	0,4 M€/v	0,4 M€/v	0,4 M€/v	0,4 M€/v	0,7 M€/v
Akaa	0,5 M€/v	0,7 M€/v	0,7 M€/v	0,7 M€/v	0,7 M€/v	0,7 M€/v	1,3 M€/v
			VE1A	VE1B	VE2	VE2+	
Ylöjärvi	-	-	0,8 M€/v	1,3 M€/v	-	1,5 M€/v	-
Orivesi	-	-	0,9 M€/v	1,5 M€/v	1,5 M€/v	1,5 M€/v	-
Kangasala	-	-	0,5 M€/v	0,8 M€/v	0,8 M€/v	0,8 M€/v	-

Yhdistelmävaihtoehtojen bruttokustannukset	VE3 & VE1A (sis. VE0+)	VE3 & VE1B (sis. VE0+)	VE3 & VE2 (sis. VE0+)	VE3 & VE2+ (sis. VE0+)
Tampere	1,6 M€/v	2,0 M€/v	1,8 M€/v	2,0 M€/v

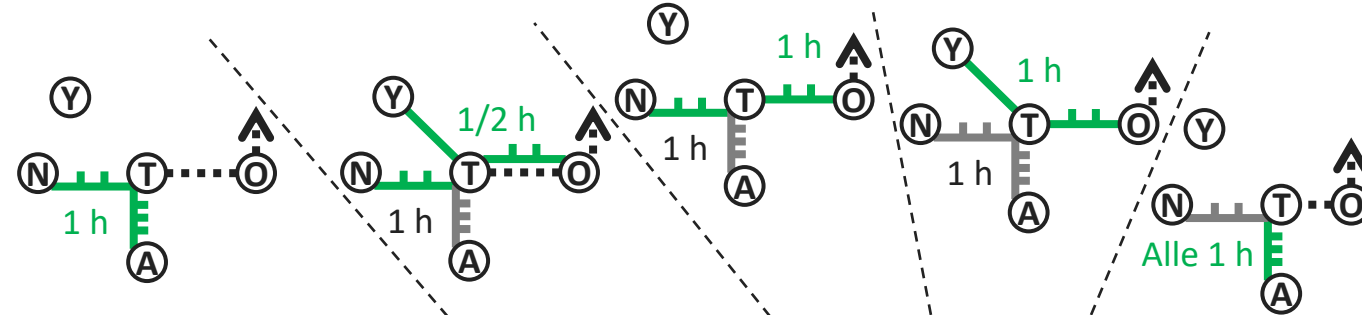
Nettokustannukset kunnittain



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 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	0,6 M€/v	0,7 M€/v	1,4 M€/v	1,4 M€/v	1,4 M€/v	1,4 M€/v	0,9 M€/v
Nokia	0,8 M€/v	1,1 M€/v	1,4 M€/v	1,1 M€/v	1,5 M€/v	1,1 M€/v	1,1 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	0,6 M€/v
Akaa	0,4 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	1,1 M€/v
			VE1A	VE1B	VE2	VE2+	
Ylöjärvi	-	-	0,7 M€/v	1,1 M€/v	-	1,3 M€/v	-
Orivesi	-	-	0,8 M€/v	1,2 M€/v	1,2 M€/v	1,2 M€/v	-
Kangasala	-	-	0,5 M€/v	0,7 M€/v	0,7 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	1,3 M€/v	1,6 M€/v	1,5 M€/v	1,7 M€/v

Vaikutukset Nokialle

Nokian 2030-luvun lähijunaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0, 2030-luvun tilanne ilman lisäostoja
 - Ei hankinta arkipäivien lisäliikennettä. Nokialla pysähtyvät M-junat ja Pori–Tampere-junat.
- VE0+, 2030-luvun tilanne ja viikonloppuliikenne
 - Laajennetaan nykyistä M-junaliikennettä viikonlopuille.
- VE1A, hankitaan muutama lisävuoro arki-iltapäiviin
 - Hankitaan muutama lisävuoro Tampereen ja Nokian välille, jotta iltaruuhkassa toteutuu tasainen puolen tunnin vuoroväli Tampereelta Nokialle. Toteutetaan vain, jos muuta junakalustoa on vapaana.
- VE2, hankitaan muutama lisävuoro iltapäivisin osana Porin junien jatkamista Orivedelle
 - Hankitaan lisäliikennettä Oriveden ratasuunnalla jatkamalla Porin junia sinne. Lisäksi hankitaan muutama lisävuoro Tampereen ja Nokian välille, jotta iltaruuhkassa toteutuu tasainen puolen tunnin vuoroväli Tampereelta Nokialle.

Kaikissa vaihtoehdoissa, jos Harjuniittyyn toteutetaan seisake, siellä pysähtyvät Porin ja Rauman junat. Vaihtoehdolle, jossa M-junaliikenne jatkaa Harjuniittyyn, ei ole laskettu kustannuksia.

	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)
Vuoroparia arkipäivässä	27	27	28–29	28–29
Kuntarahoitteisia	Arkisin 10	Arkisin 10 Viikonloppuisin 16	Arkisin 11–12 Viikonloppuisin 16	Arkisin 11–12 Viikonloppuisin 16
Vuoroväli	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h
Bruttoliikennöinti -kustannus	1,1 M€/v	1,3 M€/v	1,8 M€/v	1,5 M€/v
Nettokustannus	0,8 M€/v	1,1 M€/v	1,2 M€/v	1,0 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	Lähijunilla Porin ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Porin ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Porin ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Porin, Oriveden ja Helsingin suuntiin
Vaihtoyhteydet	Kaikki Tampereen junayhteydet useimpina tunteina			

Vaikutukset Lempäälälle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Lempäälän 2030-luvun lähijunaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0, 2030-luvun tilanne ilman lisäostoja
 - Ei hankinta arkipäivien lisäliikennettä. M- ja R-junaliikenteen vuorovälejä pyritään tasoittamaan siten, että niiden yhteinen vuoroväli on tasan 60 min.
 - Toteutetaan Sääksjärven seisake, jolla pysähtyy M- ja R-junat. Lisäksi Lempäälässä pysähtyy nykyisin markkinaehtoisia kaukojunia.
- VE0+, 2030-luvun tilanne ja viikonloppuliikenne
 - Laajennetaan nykyistä M-junaliikennettä viikonlopuille.
- VE3, osallistutaan Tampere–Turku-junan hankintaan
 - Turun ja Tampereen väliset kaukojunat korvataan tunnin vuorovälin lähijunaliikenteellä.
 - Sääksjärven ja Lempäälän seisakkeilta toteutuu noin 20/40 minuutin vaihteleva vuoroväli lähijunaliikenteellä.
 - Edellyttää hallitusohjelmakirjauksen ("Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille") muutosta ja useita pieniä tai keskisuuria infratoimenpiteitä Naantalın, Turun ja Toijalan välillä.

	VE0	VE0+	VE3 (sis. VE0+)
Vuoroparia arkipäivässä	19	19	34
Kuntarahoitteisia	Arkisin 5	Arkisin 5 Viikonloppuisin 8	Arkisin 20 Viikonloppuisin 23
Vuoroväli	1h	1 h	20/40 min
Bruttoliikennöinti-kustannus	0,3 M€/v	0,4 M€/v	0,7 M€/v
Nettokustannus	0,2 M€/v	0,3 M€/v	0,6 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	Lähijunilla Nokian ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Nokian ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Nokian, Turun ja Helsingin suuntiin
Vaihtoyhteydet	Kaikki Tampereen junayhteydet useimpina tunteina		

Vaikutukset Akaalle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Akaan 2030-luvun lähijunaliikennevaihtoehtot ovat:

- VE0+, 2030-luvun tilanne ilman lisäostoja
 - Ei hankinta arkipäivien lisäliikennettä. M- ja R-junaliikenteen vuorovälejä pyritään tasoittamaan siten siten, että niiden yhteinen vuoroväli on tasan 60 min.
- VE0+, 2030-luvun tilanne ja viikonloppuliikenne
 - Laajennetaan nykyistä M-junaliikennettä viikonlopuille.
- VE3, osallistutaan Tampere–Turku-junan hankintaan
 - Turun ja Tampereen väliset kaukojunat korvataan tunnin vuorovälin lähijunaliikenteellä.
 - Viialan ja Toijalan seisakkeilta toteutuu noin 20/40 minuutin vaihteleva vuoroväli lähijunaliikenteellä.
 - Edellyttää hallitusohjelmakirjauksen ("Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille") muutosta ja useita pieniä tai keskisuuria infratoimenpiteitä Naantalın, Turun ja Toijalan välillä.

	VE0	VE0+	VE3 (sis. VE0+)
Vuoroparia arkipäivässä	19	19	34
Kuntarahoitteisia	Arkisin 5	Arkisin 5 Viikonloppuisin 8	Arkisin 20 Viikonloppuisin 23
Vuoroväli	1 h	1 h	20/40 min
Bruttoliikennöinti -kustannus	0,5 M€/v	0,7 M€/v	1,3 M€/v
Nettokustannus	0,4 M€/v	0,5 M€/v	1,1 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	Lähijunilla Nokian ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Nokian ja Helsingin suuntiin	Lähijunilla Nokian, Turun ja Helsingin suuntiin
Vaihtoyhteydet	Kaikki Tampereen junayhteydet useimpina tunteina		

Vaikutukset Ylöjärvelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven 2030-luvun lähijunaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0 tai VE0+, 2030-luvun tilanne – ei seisaketta Ylöjärvelle
- VE1A, lähijunat Ylöjärvelle kahden tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi kahden tunnin vuorovälillä klo 9–21. Lisäksi aamulla ajetaan lähijunavuoro, josta toteutuu 15 minuutin vaihtoyhteys klo 7 kaukojuniin Tampereelta
- 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 kalustokiertoa klo 7 ja 8.
- VE2+, lähijunat Ylöjärvelle tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi tunnin vuorovälillä klo 6–22. Yhteinen kalusto Porin junien kanssa ja seudullisesti tarve yhdelle lisäyksikölle.

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.

5.8.2026

	VE0	VE1A	VE1B	VE2+
Vuoroparia päivässä	-	8 lähijunaa päivittäin	13 lähijunaa arkisin 8 lähijunaa vklp	16 lähijunaa arkisin 8 lähijunaa vkpl
Kunta-rahoitteisia		8 lähijunaa	13 lähijunaa arkisin 8 lähijunaa vklp	16 lähijunaa arkisin 8 lähijunaa vkpl
Vuoroväli	-	2 h	Arkisin klo 6–13 2 h, klo 13–21 1 h Vklp 2 h	1 h arkisin 2 h vkpl
Bruttoliikennöinti -kustannus	-	0,8 M€/v	1,3 M€/v	1,4 M€/v
Nettokustannus		0,7 M€/v	1,1 M€/v	1,3 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	-	Orivedelle	Orivedelle	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	5–10 min vaihto Toijalan suunnasta, muutoin pitkät vaihtoajat (Toijalaan ja Nokian molempiin suuntiin)
Vaihtoaika kaukojuniin	-	Varhaisaamua lukuun ottamatta 30–40 min	Varhaisaamua lukuun ottamatta 30–40 min	15–20 min

Vaikutukset Kangasalle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Kangasalan 2030-luvun junaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0 tai VE0+, 2030-luvun tilanne – ei seisaketta Ruutanaan
- VE1A, lähijunat Ylöjärvelle kahden tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi kahden tunnin vuorovälillä, minkä lisäksi Ruutanan seisakkeella pysähtyy kiskobussit. Kiskobussit kulkevat kohtalaisen tasaisesti joidenkin lähijunien välillä, jolloin vuoroväli vaihtelee noin tunnin ja tasan kahden tunnin välillä.
- VE1B, lähijunat Ylöjärvelle tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi tunnin vuorovälillä, minkä lisäksi Ruutanan seisakkeella pysähtyy kiskobussit. Kiskobussit kulkevat epätasaisesti lähijunien välillä, jolloin vuorovälit ovat vaihtelevasti tasan tunnin tai alle tunnin. Aamun vuorotarjonnasta puuttuvat Ruutanasta lähtevät lähijunat klo 7 ja 9 jälkeen.
- VE2, lähijunat Tampereen kautta Poriin tunnin vuorovälillä
 - Hankitaan lisäliikennettä jatkamalla Tampere–Pori/Rauma-junia Orivedelle. Kiskobussit lyhennetään välille Keuruu–Orivesi. Vuoroväli on läpi päivän 1 tunti. **Liikennöintikustannuksissa on oletettu, että kiskobussien korvaaminen lähijunilla toisi valtion rahoituksen neljällä lähijunavuoroparille.**
- VE2+, lähijunat Ylöjärvelle tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi tunnin vuorovälillä. Kolme neljästä kiskobussivuorosta lyhennetään välille Keuruu–Orivesi. **Liikennöintikustannuksissa on oletettu, että kiskobussien korvaaminen lähijunilla toisi valtion rahoituksen kolmelle lähijunavuoroparille.**

5.8.2026

Kangasala	VE0	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Vuoroparia arkipäivässä	-	4 kiskobussia 8 lähijunaa 12 yhteensä	4 kiskobussia 14 lähijunaa 18 yhteensä	0 kiskobussia 17 lähijunaa 17 yhteensä	1 kiskobussi 15 lähijunaa 16 yhteensä
Kuntarahoitteisia	-	8 lähijunaa	14 lähijunaa	13 lähijunaa	12 lähijunaa
Vuoroväli	-	1–2 h	1 h tai alle arkisin, 2 h vklp	1 h arkisin 2 h vklp	1 h arkisin 2 h vklp
Bruttoliikennöinti -kustannus	-	0,5 M€/v	0,8 M€/v	0,8 M€/v	0,8 M€/v
Nettokustannus	-	0,5 M€/v	0,7 M€/v	0,7 M€/v	0,7 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	-	Lähijunat Ylöjärvelle Kiskobussit Keuruulle	Lähijunat Ylöjärvelle Kiskobussit Keuruulle	Lähijunat Poriin	Lähijunat Ylöjärvelle
Vaihtoyhteydet	-	Lähijunien kautta Nokialle	Lähijunien kautta Nokialle	Oriveden kautta Jyväskylään ja Keurulle	Oriveden kautta Jyväskylään ja Keurulle

Vaikutukset Orivedelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Oriveden 2030-luvun junaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0 tai VE0+, 2030-luvun tilanne
 - Ei hankita lisäliikennettä. Orivedellä pysähtyvät markkinaehtoiset kaukojunat ja valtion rahoittamat kiskobussit. Vuoroväli on vaihdellen 1, 2 tai jopa 3 tuntia. Kiskobussit ja kaukojunat kulkevat peräkkäin.
- VE1A, lähijunat Ylöjärvelle kahden tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi kahden tunnin vuorovälillä. Vuoroväli on vaihtelevasti 0,5–2 tuntia. Lähijunat tasoittavat peräkkäin ajavien kauko- ja lähijunien vuorovälejä.
- VE1B, lähijunat Ylöjärvelle tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi tunnin vuorovälillä. Vuoroväli on vaihtelevasti 0,5–1 tuntia. Lähijunat hieman tasoittavat peräkkäin ajavien kauko- ja lähijunien vuorovälejä. Aamun vuorotarjonnasta puuttuvat Orivedeltä lähtevät lähijunat klo 7 ja 9.
- VE2, lähijunat Tampereen kautta Poriin tunnin vuorovälillä
 - Hankitaan lisäliikennettä jatkamalla Tampere–Pori/Rauma-junia Orivedelle. Kiskobussit lyhennetään välille Keuruu–Orivesi. Vuoroväli on läpi päivän 1 tunti. Lähijunat ja kaukojunat kulkevat peräkkäin. **Liikennöintikustannuksissa on oletettu, että kiskobussien korvaaminen lähijunilla toisi valtion rahoituksen neljällä lähijunavuoroparille.**
- VE2+, lähijunat Ylöjärvelle tunnin vuorovälillä
 - Toteutetaan uusi lähijunalinja Orivesi–Ylöjärvi tunnin vuorovälillä. Kolme neljästä kiskobussivuorosta lyhennetään välille Keuruu–Orivesi. **Liikennöintikustannuksissa on oletettu, että kiskobussien korvaaminen lähijunilla toisi valtion rahoituksen kolmelle lähijunavuoroparille.**

Orivesi	VE0	VE1A	VE1B	VE2	VE2+
Vuoroparia arkipäivässä	4 kiskobussia 10 kaukojunaa 14 yhteensä	4 kiskobussia 10 kaukojunaa 8 lähijunaa 22 yhteensä	4 kiskobussia 10 kaukojunaa 14 lähijunaa 28 yhteensä	0 kiskobussia 10 kaukojunaa 17 lähijunaa 27 yhteensä	1 kiskobussi 15 lähijunaa 16 yhteensä
Kuntarahoitteisia	-	8 lähijunaa	14 lähijunaa	13 lähijunaa	12 lähijunaa
Vuoroväli	1–3 h	0,5–2 h	0,5–1 h, paitsi klo 9 puuttuu	1 h arkisin 2 h vklp	1 h arkisin 2 h vklp
Bruttoliikennöinti-kustannus	-	0,9 M€/v	1,5 M€/v	1,5 M€/v	1,5 M€/v
Nettokustannus	-	0,5 M€/v	1,2 M€/v	1,2 M€/v	1,2 M€/v
Vaihdottomat yhteydet	Kaukojunat Helsinkiin ja Jyväskylään	Kaukojunat Helsinkiin ja Jyväskylään Lähijunat Ylöjärvelle	Kaukojunat Helsinkiin ja Jyväskylään Lähijunat Ylöjärvelle	Kaukojunat Helsinkiin ja Jyväskylään Lähijunat Poriin	Lähijunat Ylöjärvelle
Vaihtoyhteydet	Kaukojunilla kaukojuniin	Kaukojunilla kaukojuniin Lähijunien kautta Nokialle	Kaukojunilla kaukojuniin Lähijunien kautta Nokialle	Kaukojunilla kaukojuniin	Kaukojunilla kaukojuniin

Vaikutukset Tampereelle



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Tampereen 2030-luvun junaliikennevaihtoehdot ovat:

- VE0, 2030-luvun liikenne ilman lisäostoja
 - Tesomalla pysähtyvät M-junat ja Pori–Tampere-junat kuten nykyisin, ei Messukylän seisaketta.
- VE0+, 2030-luvun tilanne ja viikonloppuliikenne
 - Laajennetaan M-junaliikennettä viikonlopuille.
- VE1A, uusi lähijunalinja Ylöjärvi–Orivesi 2 h vuorovälillä
 - Messukylän tarjonta muodostuu 2 h tunnin vuorovälin lähijunista ja 4 kertaa päivässä kulkevista kiskobusseista.
 - Tesoman seisakkeelle 2 lisävuoroa iltaruuhkassa
- VE1B, uusi lähijunalinja Ylöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä
 - Messukylän tarjonta muodostuu tunnin vuorovälin lähijunista ja 4 kertaa päivässä kulkevista kiskobusseista
- VE2, uusi lähijunalinja Tampere–Orivesi 1 h vuorovälillä
 - Messukylän seisake toteutetaan, ja sen tarjonta muodostuu tunnin vuorovälin lähijunaliikenteestä
 - Tesoman seisakkeelle 2 lisävuoroa iltaruuhkassa
- VE2+, uusi lähijunalinja Ylöjärvi–Orivesi 1 h vuorovälillä
 - Messukylän seisake toteutetaan, ja sen tarjonta muodostuu tunnin vuorovälin lähijunaliikenteestä
- VE3, osallistutaan Tampere–Turku-junan hankintaan
 - Turun ja Tampereen väliset kaukojunat korvataan tunnin vuorovälin lähijunaliikenteellä.
 - Edellyttää hallitusohjelmakirjauksen muutosta ja useita pieniä tai keskiuuria infratoimenpiteitä Naantalın, Turun ja Toijalan välillä.

	VE0	VE0+	VE1A (sis. VE0+)	VE1B (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)	VE2+ (sis. VE0+)	VE3 (sis. VE0+)
Tesoman ja Epilän vuoro- tarjonta	27 lähi- junaa arki- päivässä	27 lähi- junaa päivässä	28–29 lähijunaa päivässä	27 lähijunaa päivässä	28–29 lähijunaa päivässä	27 lähijunaa päivässä	27 lähijunaa päivässä
Tesoman ja Epilän vuoroväli	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h	0,5–1 h
Messukylän vuoro- tarjonta	-	-	4 kiskobussia 8 lähijunaa 12 yhteensä	4 kiskobussia 14 lähijunaa 18 yhteensä	17 lähijunaa 27 yhteensä	1 kiskobussi 15 lähijunaa 16 yhteensä	-
Messukylän vuoroväli	-	-	2 h joka päivä	1 h arkisin 2 h vklp	1 h arkisin 2 h vklp	1 h arkisin 2 h vklp	-
Brutto- liikennöinti- kustannus	0,7 M€/v	0,9 M€/v	1,7 M€/v	1,8 M€/v	1,8 M€/v	1,8 M€/v	1,1 M€/v
Netto- kustannus	0,6 M€/v	0,7 M€/v	1,4 M€/v	1,4 M€/v	1,4 M€/v	1,4 M€/v	0,9 M€/v
Yhdistelmävaihtoehtojen nettokustannukset		VE3 & VE1A (sis. VE0+)		VE3 & VE1B (sis. VE0+)	VE3 & VE2 (sis. VE0+)	VE3 & VE2+ (sis. VE0+)	
Tampere		1,3 M€/v		1,6 M€/v	1,5 M€/v	1,7 M€/v	



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Suosituksset

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

Suosituksat ratasuunnittain



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Nokian ja Toijalan ratasuunnilla jatketaan nykyliikenteen rahoitusta (VE0) ja **laajennetaan M-junaliikenteen vuorotarjontaa viikonlopuille (VE0+)** 2031 alkaen.

Nokian ratasuunnalla otetaan käyttöön **Epilän pysähdyskys**, kun uusi seisake valmistuu. **Harjuniityn seisake** otetaan aluksi käyttöön Porin ja Rauman junille. M-junia voi pidentää Harjuniittyyn, kun Lielahdesta toteutuu kaksoisraide Tesomalle asti.

Toijalan ratasuunnalla otetaan käyttöön **Sääksjärven pysähdyskys**, kun uusi seisake valmistuu. Lisäksi **osallistutaan Turun suunnan tunnin vuorovälin (VE3) kuntarahoitukseen**, jos liikenteen hankinnalle saadaan valtion hyväksyntä. Turun suunnan hankinta saattaa edetä seuraavien hallitusneuvottelujen yhteydessä, mikä voisi mahdollistaa liikenteen toteutumisen 2031.

Käynnistetään tunnin vuorovälin liikenne Ylöjärvelle ja Orivedelle (VE2+) aikaisintaan vuonna 2031. Tosin jos Ylöjärven seisaketta ei ole päästy toteuttamaan raakapuuterminaalien vuoksi, aloitetaan ensin tunnin vuorovälin liikenteellä Tampereen ja Oriveden välillä (VE2). Otetaan uudella linjalla käyttöön myös **Ruutanan ja Messukylän pysähdyskys**, kun uudet seisakkeet valmistuvat.

Vaihtoehtoja VE1A ja VE1B ei suositella Oriveden ja Ylöjärven liikenteen vaihtoehtoiksi, sillä aikataulurakenne on useista näkökulmista heikempi kuin vaihtoehtoissa VE2 ja VE2+.

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

