

Aiesopimus yhteistyöstä, rahoituksesta ja kustannustenjaosta Nokia - Tampere - Lempäälä - Akaa henkilöjunaliikenteen hankinnassa

Sisällysluettelo

1	Sopijapuolet	3
2	Terminologia ja roolit	3
3	Sovellettava lainsäädäntö	4
4	Sopimuksen tausta ja tarkoitus	4
5	Hankittava liikenne ja palvelutaso	5
6	Hallinto ja päätöksenteko	5
7	Tietojen luovuttaminen	5
8	Lippuyhteistyö ja markkinointi	6
9	Kustannusten ja vastuiden jako	6
10	Yhteiset tavoitteet ja vastuut	7
11	Sopimuksen päättäminen	8
12	Salassapito	8
13	Erimielisyyksien ratkaiseminen	8
14	Sopimuksen voimassaolo, muuttaminen ja siirtäminen	8
15	Sopimuksen liitteet ja asiakirjojen pätevyysjärjestys	8
16	Sopimuskappaleet ja allekirjoitukset	9
Liite 1	Vastuunjakotaulukko	10
Liite 2	Hankinnan kohteen kuvaus	11

1 Sopijapuolet

1.1) Suomen valtio
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (y-tunnus 2924753-3) (jäljempänä Traficom)
PL 320
00059 TRAFICOM

Yhteyshenkilö: Meeri Niinisalo

1.2) Kuntaosapuolet

Akaan kaupunki (y-tunnus 2050864-5)
PL 43
37801 AKAA

Yhteyshenkilö: kaupunginjohtaja Antti Peltola

Lempäälän kunta (y-tunnus 0150783-1)
PL 36
37501 LEMPÄÄLÄ

Yhteyshenkilö: Yhdyskuntajohtaja Tiia Levonmaa

Nokian kaupunki (y-tunnus 0205717-4)
PL 2
37101 NOKIA

Yhteyshenkilö: Kaupunkikehitysjohtaja Mikko Nieminen

Tampereen kaupunki (y-tunnus 0211675-2)
PL 487
33101 TAMPERE

Yhteyshenkilö: Johtaja Mikko Nurminen

Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse (jäljempänä Nysse)
PL 487
33101 TAMPERE

Yhteyshenkilö: Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita

2 Terminologia ja roolit

Lisäliikenteellä tarkoitetaan liitteessä 2 määriteltyä kuntaosapuolten rahoittamaa Tampereen seudun henkilöjunaliikennettä välillä Nokia - Tampere - Lempäälä - Akaa. Tämä liikenne ei ole ollut valtion rahoittamaa 2020-luvulla, liikenteen ovat rahoittaneet kunnat.

Kuntaosapuolilla tarkoitetaan tässä sopimuksessa Lempäälän kuntaa sekä Akaan, Nokian ja Tampereen kaupunkeja. Operoinnin, kaluston ja muiden palveluiden tuottamiseen liittyvien seikkojen rahoitusvastuu Nokia - Tampere - Lempäälä - Akaa henkilöjunaliikenteen osalta on edellä mainituilla kuntaosapuolilla.

Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse on sopimuksen osapuoli lippuyhteistyön sekä viestinnän ja markkinoinnin osalta. Nysse ei vastaa muiden palveluiden rahoittamisesta.

3 Sovellettava lainsäädäntö

Henkilöjunaliikenteen hankinta kilpailutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (1370/2007, jäljempänä palvelusopimusasetus) rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista perusteella. Sopimusmallina on lähtökohtaisesti malli, jossa tilaaja pitää lipputulot ja vastaa lipputuloriskistä. Palvelusopimusasetuksen sääntelyä täydentää laki liikenteen palveluista (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki).

4 Sopimuksen tausta ja tarkoitus

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa 'Vahva ja välittävä Suomi' on määritelty, että hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Suomen ostojunaliikenne on tällä hetkellä järjestetty suorahankintasopimuksella, joka päättyy vuoden 2030 lopussa.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti kesäkuussa 2025, että 2030-luvun valtion ostoliikennekokonaisuuden laajuus on sama kuin päätöshetkellä. Hallitus linjasi myös, että esimerkiksi kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on mahdollista hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittavat.

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa vuosille 2024–2027 on kirjauksia henkilöjunaliikenteen kehittämisestä Tampereen seudulla. Sopimuksen mukaan valtio, seutu ja kunnat tekevät yhteistyötä seudun sisäistä liikkumista palvelevan lähijunaliikenteen kehittämiseksi ja junaliikenteen kilpailuttamiseksi. Kyseinen sopimus on sekä valtion että Tampereen seudun kuntien hyväksymä.

Liikennepalvelulain 182 § mukaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuna rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Traficom lukuun ottamatta aluetta, jolla toimii Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Liikennepalvelulain edellä mainitun säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Traficomin on tarkoituksena toimia jatkossa tilaajana myös Tampereen seudun henkilöjunapalveluille. Osapuolet toteavat yhteisesti, että niiden on tarkoitus saumattoman yhteistyön avulla taata henkilöjunapalvelut alueelle rahoituksen antamissa raameissa ja sovitun mukaisesti. Liikenteen on tarkoitus palvella sekä Tampereen seudun tarpeita että limittyä valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.

Tämän aiesopimuksen tarkoituksena on sopia tulevan liikennekokonaisuuden rahoitusvastuiden jakautumisesta. Osapuolet toteavat, että kaikista liikenteeseen liittyvistä yksityiskohdista tai periaatteista ei ole mahdollista sopia tässä vaiheessa. Tästä johtuen osapuolet varaavat mahdollisuuden täydentää tätä sopimusta kilpailutuksen edetessä. Tarkemmista kustannuksista ja niiden jakautumisesta laaditaan erillinen sopimuksen liite, josta käyvät ilmi maksusuodet ja erät sekä niiden suunniteltu jakautuminen sopimuskauden aikana.

Edellä mainituista rahoitukseen liittyvistä epävarmuustekijöistä johtuen sopimus on luonteeltaan aiesopimus. Hankintaan sitoutumisen tulee tapahtua viimeistään silloin,

Dnro TRAFICOM/572408/13.03.02/2026

kun valtio tekee investointeja, jotka palvelevat Nokia - Tampere - Lempäälä - Akaa lisäliikennettä. Nokia - Tampere - Lempäälä - Akaa lisäliikennekokonaisuudesta muodostetaan Traficomin kilpailutuskokonaisuuteen optio, jonka lunastamisesta päätetään myöhemmin.

Lippuyhteistyöstä tullaan laatimaan erillinen sopimusliite. Tässä vaiheessa ei ole myöskään mahdollista sitoutua euromääräisiin rahoitusvastuisiin.

5 Hankittava liikenne ja palvelutaso

Nokia - Tampere - Lempäälä - Akaa välille hankittava lisäliikenne palvelutasoineen on kuvattuna liitteellä 2. Kyseiseen palvelutarjontaan voidaan tehdä pieniä muutoksia prosessin edetessä.

Hankittava liikenne toteutetaan Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n omistamalla kalustolla. Liikennöinti toteutetaan lähtökohtaisesti esteettömällä Sm7-junakalustolla.

Selvyyden vuoksi todetaan, että kuntaosapuolet vastaavat hankittavan lisäliikenteen palvelutason määrittelystä niiltä osin, kun lisäliikenne toteutetaan pelkästään Tampereen seudun rahoittamalla kalustolla. Mikäli liikenne järjestetään yhteiskäyttöisellä kalustolla, palvelutasosta päätetään valtion määrittämien reunaehtojen puitteissa. Näitä reunaehtoja ovat muun muassa kaluston ja henkilöstön kierrot, ratakapasiteetti ja muu junaliikenne sekä kaluston saatavuus- ja huoltojärjestelyt.

6 Hallinto ja päätöksenteko

Traficom vastaa liikenteestä toimivaltaisena viranomaisena ja hankintayksikkönä. Muut sopijapuolet osallistuvat liikennekokonaisuuden rahoitukseen ja vastaavat tässä sopimuksessa määritellyistä tehtävistä. Traficomin lisäksi tämän yhteistyösopimuksen hyväksynnästä ja mahdollisista muutoksista päättäviä tahoja ovat sopijapuolten päätöksentekaelimet.

Sopimuksen kohteena olevan liikenteen toteutumisen seuranta ja muuta järjestelyyn liittyvää yhteistyötä varten perustetaan sopijapuolten edustajista koostuva työryhmä. Työryhmän puheenjohtajana ja koollekutsujana toimii Traficom. Osana työryhmän työskentelyä kaikilla sopijapuolilla on oikeus saada tietoja, jotka liittyvät kyseisen liikennekokonaisuuden matkustajamääriin, lipunmyyntiin tai muihin liikenteen seurantaan tai kehittämiseen liittyviin seikkoihin. Selvyyden vuoksi todetaan, että osa tiedoista voi olla salassa pidettäviä. Kaikkiin sopijapuoliin sovelletaan lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999, jäljempänä julkisuuslaki).

Kuntaosapuolet nimeävät itse edustajansa kyseisen liikennöintikokonaisuuden hallinnoinnin ja seurannan työryhmään. Kunnat voivat näin päättäessään nimetä yhteisen edustuksen. Nysse on sopijapuolena edustettuna työryhmässä. Tampereen kaupunkiseutu nimeää alustavasti liikennejärjestelmäpäällikön kuntien ja Nyssen yhteyshenkilöiden lisäksi. Ryhmä kokoontuu säännöllisesti vähintään kerran vuodessa ja tarvittaessa voidaan sopia useammista tapaamisista.

7 Tietojen luovuttaminen

Traficom sitoutuu luovuttamaan kuntaosapuolille liikennekokonaisuuden matkustajamääriin, lipunmyyntiin ja muihin liikenteen seurantaan tai kehittämiseen liittyviä tietoja. Traficom sitoutuu myös luovuttamaan tietoa kustannusseurannan osalta.

8 Lippuyhteistyö ja markkinointi

Traficom, kuntaosapuolet ja Nysse tavoittelevat korkeatasoista lippuyhteistyötä, joka takaa Nysse-lipuilla matkustuksen Traficomin tilaamassa, tämän sopimuksen kuntien alueella tapahtuvassa henkilöjunaliikenteessä. Lippuyhteistyön vastuista sovitaan yksityiskohtaisesti erillisellä lippuyhteistyösopimuksella. Nysse-lipuilla voi matkustaa tämän sopimuksen kuntien alueella myös Traficomin tilaamassa ja maksamassa liikenteessä.

Traficomin rahoittamassa liikenteessä voi matkustaa Nysse-lipuilla sekä valtion tarjoamilla lipuilla tämän sopimuksen kuntien alueella. Nysse-lipuilla tapahtuvasta matkustuksesta valtion kokonaan rahoittamassa liikenteessä ja valtion lipuilla tapahtuvasta matkustuksesta Nyssen rahoittamassa liikenteessä sovitaan edellä mainitussa erillisessä lippuyhteistyösopimuksessa. Kyseisessä sopimuksessa määritellään edellä mainittujen liikenteiden nousukorvaukset ja lipputulojen jako.

Nysse-lipputulot kohdistetaan kunnille. Kohdistamisen järjestää Nysse. Mahdollisista valtion ostoliikenteen lisäpysähdyksien lipputuloista sovitaan erikseen.

9 Kustannusten ja vastuiden jako

Kuntaosapuolten tulee vastata rahoituksellaan niistä kuluista, joita lisäliikenteen järjestäminen aiheuttaa. Nämä kulut voidaan jakaa seuraaviin ryhmiin:

- 1) operointikustannukset
- 2) kalustokustannukset
- 3) kiinteistökustannukset
- 4) muut kustannukset ja vastuut.

Selvyyden vuoksi todetaan, että tarkoitus on kohdistaa lisäliikenteen kustannukset aiheuttamisperiaatteen mukaisesti Traficomin määrittelemällä tavalla. Todennäköisesti kustannuksia allokoidaan seudun kuntien maksettavaksi esimerkiksi suoriteperusteisesti junakilometreittäin tai yksikkökilometreittäin, kuten liikennöintisopimuksessa on määritelty. Lisäksi kiinteitä kustannuksia veloitetaan aikaperusteisesti siten, kun kalusto on suunnitellusti sidottuna seudun käyttöön. Kolmanneksi kustannuksia voidaan allokoida aiheuttamisperiaatteen mukaan myös kiinteinä erinä, kuten vaikkapa mahdollinen kaluston jäännösarvohyvitys.

Liikenteen, joka on määritetty tämän sopimuksen liitteessä 2 optiona, kustannusten ja vastuiden jakamisesta sovitaan option lunastamispäätöksen yhteydessä. Option liikenteestä ei aiheudu kustannuksia kunnille ennen option lunastusta. Selvyyden vuoksi todetaan, että mikäli optiota ei koskaan oteta käyttöön, ei siitä aiheudu kunnille kustannuksiakaan. Mikäli option lunastaminen edellyttää valtion rahoittamia toimenpiteitä infrastruktuuriin, tulee päätös option lunastamisesta tehdä ennen investointeja henkilöliikenteen tarvitsemaan infrastruktuuriin.

Tarkemmat euromäärät tarkentuvat 2020-luvun aikana viimeistään liikennöintiä koskevan hankintapäätöksen allekirjoittamisen yhteydessä. Osapuolet tiedostavat, että tosiasiallisiin markkinahintoihin ja kokonaiskustannuksiin vaikuttavat useat eri tekijät.

Dnro TRAFICOM/572408/13.03.02/2026

Lisäliikenteen kustannusvastuu on kuntaosapuolilla liikennöintikauden kustannustoteutumien mukaisesti.

Operointikustannukset

Kuntaosapuolet vastaavat lisäliikenteen operointikuluista täysimääräisesti. Mahdollisista lisäliikenteen ylimääräisistä pysähdyksistä sovitaan erikseen.

Kuntaosapuolet vastaavat lisäliikenteen osalta myös lipputuloriskistä.

Kalustokustannukset

Kaluston osalta kuntaosapuolet vastaavat kalustosta aiheutuvista muuttuvista ja kiinteistä kustannuksista. Mikäli lisäliikenne edellyttää lisäkalustoa, vastaavat kuntaosapuolet tämän kaluston elinkaarikustannuksista. Lähtökohtaisesti tämän aiesopimuksen tarkoittama liikenne ei edellytä lisäkalustoa.

Kalustokustannukset alkavat kertyä siinä vaiheessa, kun kalustosta syntyy kustannuksia. Tämä tarkoittaa sitä, että kalustosta syntyy kustannuksia jo ennen liikennöinnin aloittamista. Nämä kustannukset ovat pääasiassa kalustohankinnan pääomakuluja sekä ennakkomaksuja kalustotoimittajalle.

Elinkaarikustannukset tulevat kuntaosapuolten maksettaviksi lisäkaluston osalta myös liikennöintikauden jälkeen. Osapuolet sopivat vielä erikseen tarkempien maksuosuuksien määrittelyn yhteydessä, että jyvitetäänkö liikennöintikauden jälkeiset kustannukset sopimuskauden maksuosuuksiin, vai käsitelläänkö nämä jäännösarvon hyvittämismenettelyssä liikennöintikauden päättyessä

Kiinteistökustannukset

Kuntaosapuolet vastaavat lisäliikenteen aiheuttamista kiinteistökustannuksista. Näitä voivat olla myös kiinteistöihin liittyvät palvelut, kuten esimerkiksi laitehuollot.

Muut kustannukset ja vastuut

Selvyyden vuoksi todetaan, että muista lisäliikenteen hankintaan liittyvistä vastuista ja kustannuksista voidaan sopia myöhemmin. Tällaisiin seikkoihin lukeutuvat esimerkiksi lippuyhteistyö, Traficomille tilaajana toimimisesta aiheutuvat kulut sekä liikenteen brändäys.

Traficom laskuttaa kuntaosapuolilta kustannukset etukäteen. Laskutus tapahtuu aina kuluvan vuoden helmikuussa. Selvyyden vuoksi mainitaan, että kuntien kustannukset kohdistuvat useampaan eri sopimukseen, joita Traficom hallinnoi.

10 Yhteiset tavoitteet ja vastuut

Sopijapuolet toteavat yhdessä, että niiden tavoitteena ovat mahdollisimman sujuvat matkaketjut. Osapuolet toteavat myös tavoittelevansa yhteensovittamisen osana lippuyhteistyötä, jolla pystyttäisiin takaamaan tehokas matkustaminen Tampereen seudulla.

Sopijapuolet toteavat myös, että lisäliikennettä voidaan laajentaa jatkossa niissä rajoissa, joita lainsäädäntö, sopimusehdot, kalusto, kilpailuttaminen, sopimuskaudet sekä infrastruktuuri tosiasiallisesti asettavat.

Tämä sopimus on luonteeltaan aiesopimus. Kuntaosapuolet toteavat sitoutuvansa aiesopimuksessa kuvattuun liikenteeseen tulevan sopimuskauden ajaksi niillä reunaedellytyksillä ja kustannusarvioilla, jotka nyt ovat tiedossa. Kuntaosapuolet tiedostavat, että 2030-luvun henkilöjunaliikenteen hankinnan lopputulos voi poiketa merkittävästi nykytilanteesta. Molemmat osapuolet tiedostavat, että tulevaan sopimukseen liittyy kustannuseriä, joita nykyisessä toimintamallissa ei ole. Nykyisen kokonaispalvelun hankintamallin pilkkoutuminen osiin tuo uusina kustannuserinä erityisesti kaluston hankintaan ja ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

11 Sopimuksen päättäminen

Sopimus on aiesopimus, ja mikäli kuntaosapuolet eivät jatkossa tee lopullista rahoitussitoutumista, tämä sopimus raukeaa. Osapuolet ymmärtävät, että osapuolen poistuminen tulevan hankintasopimuksen liikennekokonaisuudesta vaikuttaa koko suunniteltuun valtion liikennekokonaisuuteen.

12 Salassapito

Sopijapuolet pitävät toisiltaan saamansa luottamukselliseksi merkityn tai muuten luottamukselliseksi tai liikesalaisuudeksi katsottavan tiedon salassa eivätkä käytä tietoja muihin kuin tämän Sopimuksen mukaisiin tarkoituksiin. Sopimuksen molempien osapuolien toimintaan sovelletaan lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

Tämän kohdan mukaiset veloitteet jäävät voimaan myös Sopimuksen päättymisen jälkeen.

13 Erimielisyyksien ratkaiseminen

Kaikki mahdolliset erimielisyydet pyritään ratkaisemaan osapuolien välisillä neuvotteluilla. Jos yhteisymmärrykseen ei näin päästä, käsitellään asia hallintoriita-asiana Hämeenlinnan hallinto-oikeudessa tai Pirkanmaan käräjäoikeudessa.

14 Sopimuksen voimassaolo, muuttaminen ja siirtäminen

Tämä sopimus tulee voimaan, kun kaikki Sopijapuolet ovat sen allekirjoittaneet.

Sopimus päättyy ilman eri toimenpiteitä sen jälkeen, kun sopimuksen mukaiset veloitteet on täytetty. Kun sopimus on muutettu aiesopimuksesta varsinaiseksi sopimukseksi, on se voimassa lähtökohtaisesti lisäliikenteen operointikauden päättymiseen saakka.

Sopimusta voidaan muuttaa sopimuskauden aikana osapuolien yksimielisellä päätöksellä. Lainsäädännön muuttuessa myös yhteistyösopimuksen sisältyvät tehtävät muuttuvat vastaavasti. Mikäli laissa säädetyt rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet muuttuvat ja tämän sopimuksen mukainen liikenne siirtyy toisen toimivaltaisen viranomaisen toimialueeseen tai mikäli edellä mainitut viranomastehtävät hallinnollisessa uudistuksessa siirtyvät kokonaan toiselle taholle, voidaan sopimus siirtää kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle tai toiselle joukkoliikenteen viranomastehtäviä hoitavalle taholle.

15 Sopimuksen liitteet ja asiakirjojen pätevyysjärjestys

Sopimusasiakirjat täydentävät toisiaan. Mikäli sopimusasiakirjat ovat keskenään ristiriidassa, noudatetaan niitä seuraavassa järjestyksessä:

1. Tämä Sopimus
2. Vastuunjakotaulukko (liite 1)
3. Hankinnan kohteen kuvaus (liite 2)

16 Sopimuskappaleet ja allekirjoitukset

Tämä sopimus on allekirjoitettu sähköisesti.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTO TRAFICOM

AKAAN KAUPUNKI

LEMPÄÄLÄN KUNTA

NOKIAN KAUPUNKI

TAMPEREEN KAUPUNKI

TAMPEREEN SEUDUN JOUKKOLIIKENNE NYSSE

Liite 1

Vastuunjakotaulukko

Alla olevassa taulukossa on kuvattu Sopijapuolten välinen vastuunjako

TEHTÄVÄ	Vastuutaho
Reitti- ja aikataulusuunnitelmat, Reitti- ja aikataulumuutokset	Traficom yhteistyössä muiden sopijapuolien kanssa
Yhteensovittaminen muun liikenteen kanssa	Traficom yhteistyössä muiden sopijapuolien kanssa
Sopimusasiakirjojen laatiminen ja allekirjoittaminen operaattorin kanssa	Traficom
Liikennöintisopimuksen noudattamisen valvonta ja sopimuksenaikainen yhteistyö operaattorin kanssa	Traficom yhteistyössä muiden sopijapuolien kanssa
Vastaa ratakapasiteetin hakemisesta	Traficom
Vastaa mahdollisista kilpailutukseen tai sopimukseen liittyvistä oikeuskäsittelyistä	Traficom
Lippujärjestelmään liittyvät vastuut	Traficom omien lippujensa osalta ja Nysse omien lippujensa osalta
Hankintapäätöksen tekeminen ja sopimuksen solmiminen valitun operaattorin kanssa	Traficom
Muiden liikennöintiin liittyvien sopimusten tekeminen (kalusto, kiinteistöt, sähkö ym)	Traficom
Liikenteen tulojen ja vastuiden taloudellinen selvitys	Traficom
Vastuu rahoitussopimuksien maksuerien oikea-aikaisesta maksusta sopimuskauden ajan	Kuntaosapuolet
Viestintä ja markkinointi	Kaikki sopijapuolet

Sopijapuolet voivat käyttää tarvittaessa konsulttia tähän sopimukseen liittyvissä tehtävissä.

Liite 2

Hankinnan kohteen kuvaus

Reitillä olevat rautatieasemat

Aseman nimi	Aseman lyhenne	Sijaintikunta
Toijala	Tl	Akaa
Viiala	Via	Akaa
Lempäälä	Lpä	Lempäälä
<i>Sääksjärvi</i>	<i>Sj</i>	<i>Lempäälä</i>
Tampere	Tpe	Tampere
<i>Epilä</i>	-	<i>Tampere</i>
Tesoma	Tso	Tampere
Nokia	Noa	Nokia
<i>Harjuniitty</i>	-	<i>Nokia</i>

Myöhemmin sopimuskaudella mahdollisesti käyttöön otettavat rautatieasemat on merkitty harmaalla kursivilla.

Suunniteltu palvelutaso

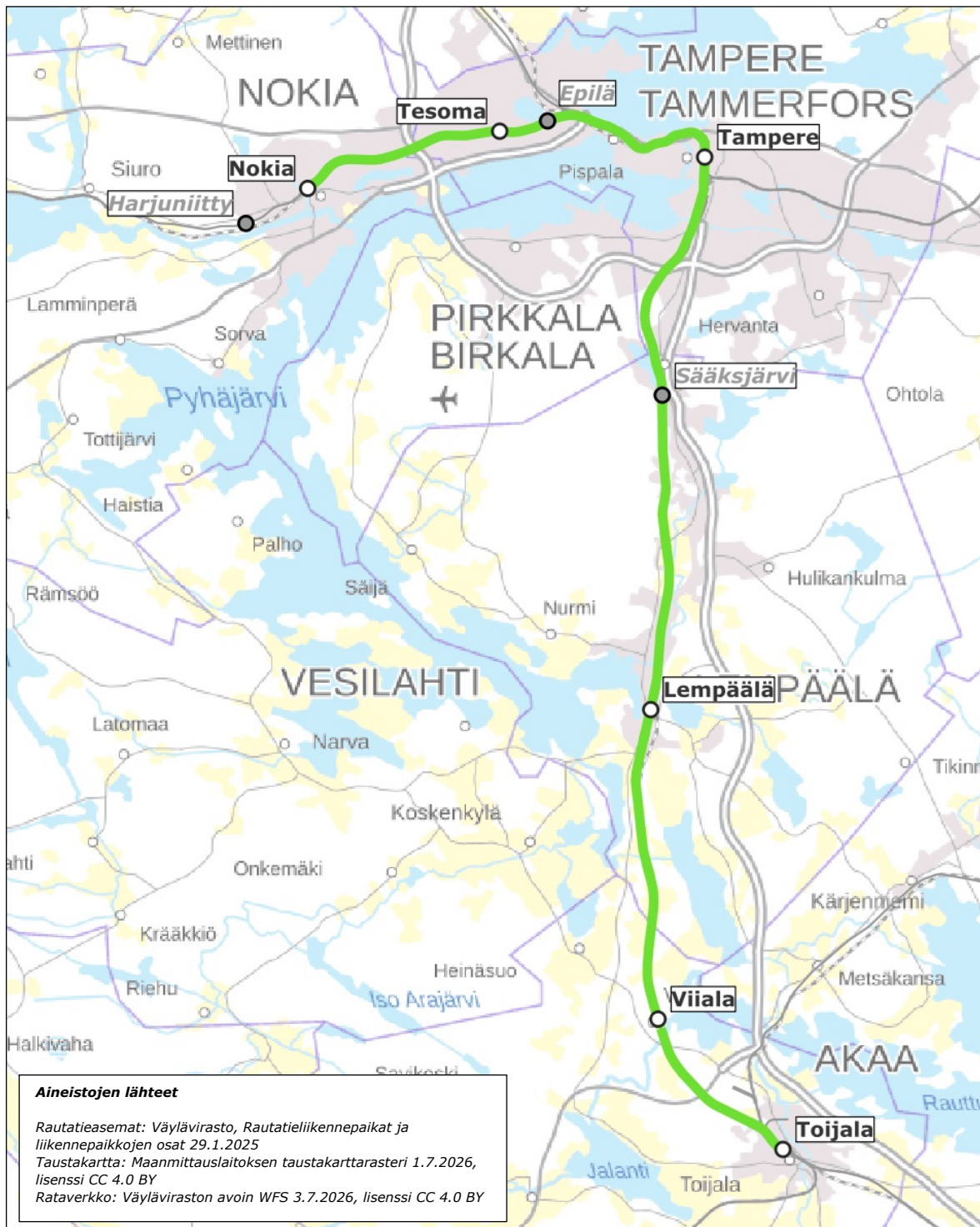
Reitti		Toijala-Tampere		Tampere-Nokia	
Liikenteen rahoitus		Traficom ja kunnat	Traficom yksin	Traficom ja kunnat	Traficom yksin
Liikennöintiaika	Ma-Pe	6-24	6-24	6-22	6-8, 15-18
	La	7-24	8-24	6-22	-
	Su	7-24	9-24	6-22	-
Vuoroväli tai -määrä (Ma-Pe)	Ruuhka (n. 6-9, 15-18)	≤ 60 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≤ 60 min
	Päivä (9-14)	≤ 60 min	≥ 120 min	≤ 60 min	-
	Iltä (n. 18 jälkeen)	≤ 60 min	≥ 120 min	≤ 60 min	-
	Vuoromäärä yhteensä	19 vuoroa/suunta/vrk	14 vuoroa/suunta/vrk	16 vuoroa/suunta/vrk	6 vuoroa/suunta/vrk
Vuoroväli tai -määrä (La-Su)	La	17 vuoroa/suunta/vrk	10 vuoroa/suunta/vrk	16 vuoroa/suunta/vrk	-
	Su	17 vuoroa/suunta/vrk	9 vuoroa/suunta/vrk	16 vuoroa/suunta/vrk	-

Suunniteltu palvelutaso on alustava, ja se sisältää vain Toijala-Tampere-Nokia-reitillä ajettavan Tampereen seudun henkilöjunaliikenteen. Toijalan ja Tampereen välillä kulkee myös markkinaehtoista junaliikennettä sekä Traficomin hankkimaa yöjunaliikennettä, ja Tampereen ja Nokian välillä Traficomin hankkimaa junaliikennettä reitillä Tampere-Pori/Rauma. Näitä ei ole otettu huomioon palvelutasossa. Vihreällä värillä on korostettu palvelutason parantuminen kuntarahoituksen myötä. Myöhemmin

Dnro TRAFICOM/572408/13.03.02/2026

sopimuskaudella mahdollisesti käyttöön otettavilla rautatieasemilla ei ole vaikutusta palvelutasoon.

Reittikartta



Myöhemmin sopimuskaudella mahdollisesti käyttöön otettavat rautatieasemat on merkitty harmaalla symbolilla ja niiden nimet harmaalla kursivilla.