

NYSSE

Miten Tampereen seutu valmistautuu 2030-luvun (lähi)junaliikenteeseen ?

Pro Rautatie webinaari 28.8.2025

Mika Periviita

NYSSE

Hitaasti kiiruhtaen jo 2010-luvun
alusta strategian mukaisesti

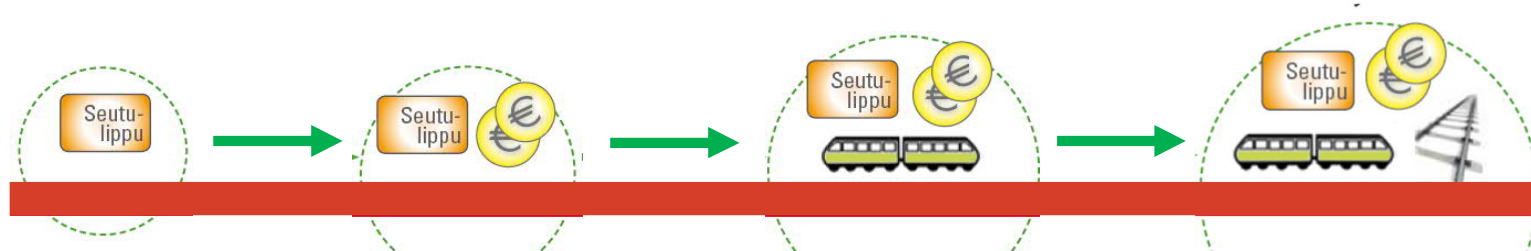
Lähijunaliikenteen kehittämispolku, SH 2012

2013
Nykyiset junapalvelut seutulippujärjestelmään.

2016-2020
Vuorotarjontaa hieman lisätään.
VR-seutulippu toimii koko seudulla.

2020-2030
Nokia-Tre-Lempäälä:
60 min vuoroväli
Tre-Orivesi:
5 vuoroparia/vrk
Uusia asemia:
Tesoma, Sääksjärvi

2030-2040
Nokia-Tre-Lempäälä:
30 min vuoroväli ruuhka-aikoihin
Tre-Orivesi:
6-7 vuoroparia/vrk
Uusia asemia 12 kpl



TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Lähijunaliikenteen kehittämispolku, SH 2012

2013
Nykyiset junapalvelut seutulippu-järjestelmään.

TEHTY

2016-2020
Vuorotarjontaa hieman lisätään.
VR-seutulippu toimii koko seudulla

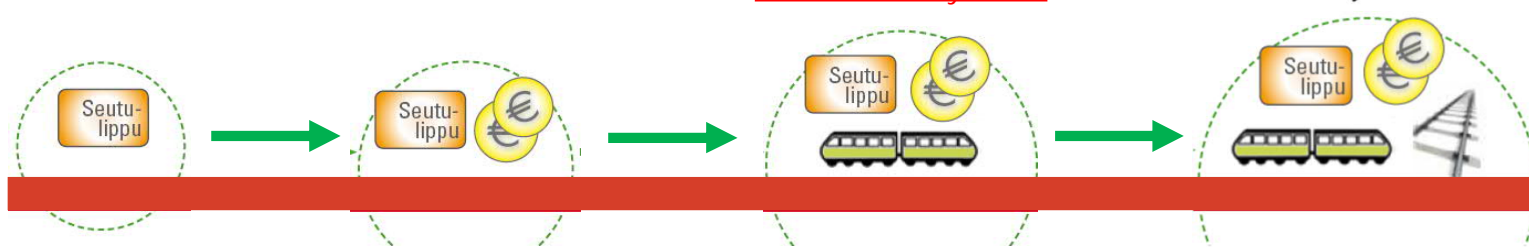
TEHTY

2020-2030
Nokia-Tre-Lempäälä:
60 min vuoroväli
Tre-Orivesi:
5 vuoroparia/vrk

Uusia asemia:
Tesoma, Sääksjärven suunnittelu käynnissä

**Pääosin
TEHTY**

2030-2040
Nokia-Tre-Lempäälä:
30 min vuoroväli ruuhka-aikoihin
Tre-Orivesi:
6-7 vuoroparia/vrk
Uusia asemia 12 kpl



2013

Seutu + VR lippukokeilu käynnistyi 25.6.2013 Nokialla ja Lempäälässä

2016-2020

Nysse+VR – lippu 6.6.2016 alkaen ja Orivesi mukaan.
15.12.2019 M-junapilotti käynnistyi.
Nysse-kausiliput kelpaavat kaikissa junissa 3.2.2020 alkaen. Lisää kaukojunapysähdyksiä mm. Orivedelle

2020-2024

Tesoman seisake avattiin 16.8.2021 alkaen.
M-junavuoroja lisättiin rahoittamalla 15.8.2022 alkaen – vakiominuutit Nokialle.
Nysse-liput kelpasivat kattavasti junissa huhtikuusta 2022 alkaen.
Nokia-Tre vuoroväli 60 min. Tre-Lempäälä tiheämpi.

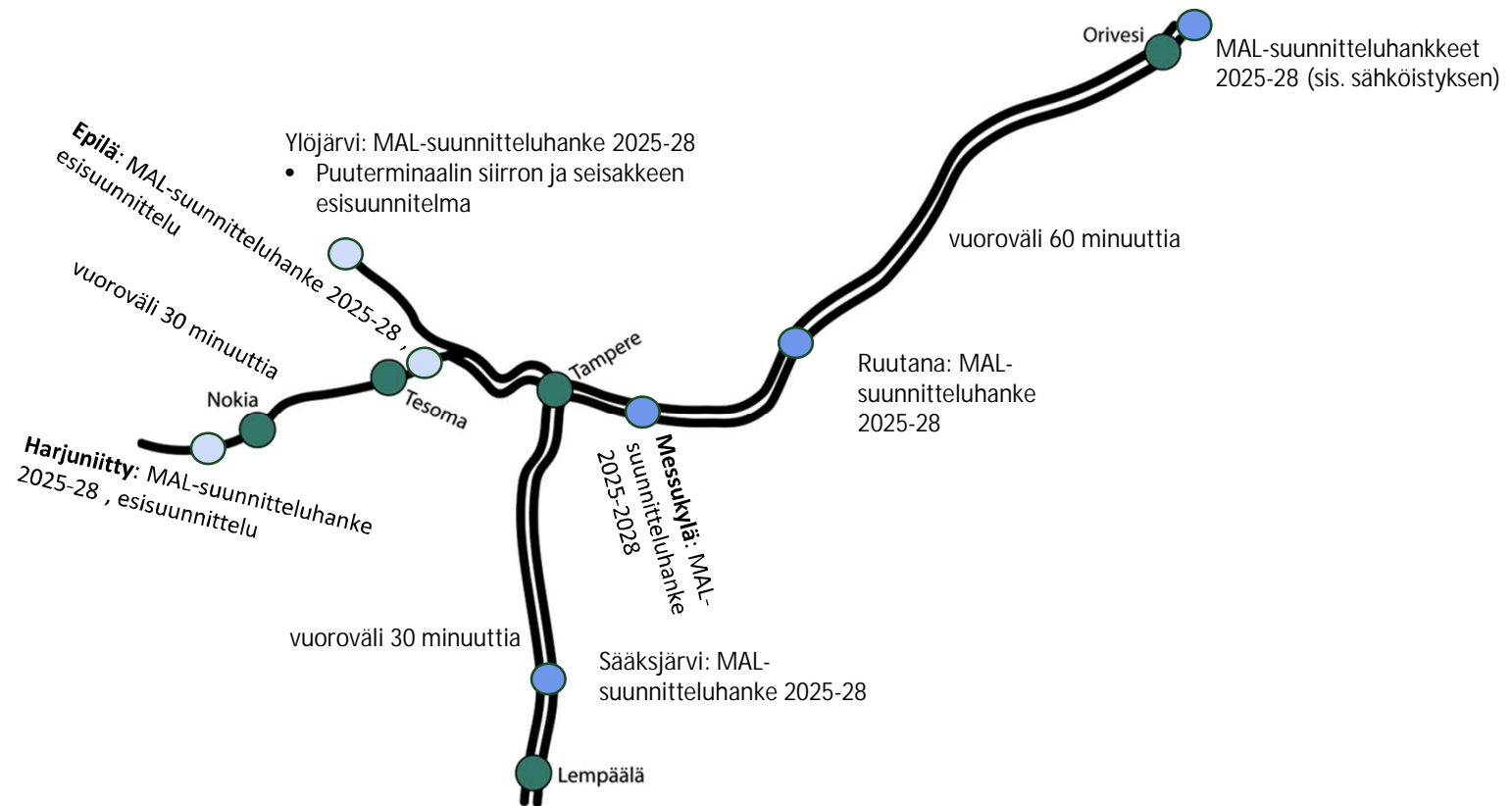
Nysse-alueen junaliikenne 2024

- Sopimukset
 - M-junaliikenteen rahoitussopimus
 - Lippuyhteistyösopimus, jolla sovitaan pelisäännöistä ja nousukorvauksesta
 - Nysse-liput kelpaavat kattavasti R- ja M-junissa sekä kaukoliikenteen junissa (Intecity, Pendolino ja Kiskobussit)
 - Liput vahvistetaan asemalaiturin lippulaitteilla ennen junaan nousemista (sään ja ilkvallan kestävät laitteet, ei valintoja laitteella)
- M-junaliikenteen tilattujen lisävuorojen nettokustannukset noin 0,9 milj eur (subventio 88 %)
 - Tampere noin 300.000 eur
 - Lempäälä noin 130.000 eur
 - Nokia noin 240.000 eur
 - Akaa 260.000 eur
- Nousukorvauksia tilitetty VR:lle 0,5 milj.eur/v

Vuosi	2024			
Yhteysväli	2024-1	2024-2	2024-3	2024-4
☐ Tesoma–Tampere	18 368	9 523	8 692	19 050
☐ Nysse	16 568	8 257	7 760	17 412
☐ VR	1 800	1 266	932	1 638
☐ Orivesi–Tampere	16 242	18 338	18 963	19 584
☐ Nysse	7 124	7 915	8 848	10 686
☐ VR	9 118	10 423	10 115	8 898
☐ Orivesi keskusta–Tampere	3 857	3 846	3 934	4 081
☐ Nysse	2 016	1 934	2 201	2 721
☐ VR	1 841	1 912	1 733	1 360
☐ Nokia–Tampere	48 104	31 593	27 835	41 527
☐ Nysse	26 847	12 937	12 204	21 751
☐ VR	21 257	18 656	15 631	19 776
☐ Lempäälä–Tampere	45 375	49 150	49 071	51 974
☐ Nysse	21 857	19 898	20 920	24 473
☐ VR	23 518	29 252	28 151	27 501
Yhteensä	131 946	112 450	108 495	136 216

500.000 matkaa/v , noin 1 % Nysse-alueen matkoista

visio lähijunaliikenteestä 2030 +



NYSSE

Kiiruhtaen Raidereformissa 2025

Tampereen seudun, Satakunnan ja Kanta-Hämeen lähijunaliikenne

2031 kehittyvä liikenne (VE1+)

- Vaihtoehto muodostuu pääosin nykytasaisen junaliikenteen jatkamisesta väleillä Pori–Tampere–Riihimäki.
 - Liikennöinti **Tampere-Toijala** nykyisellä tunnin vuorovälillä. Lisäksi nykyistä **Tampere-Nokia**-lähijunaliikennettä mahdollista kääntää/jatkaa Orivedelle nykyisellä tunnin vuorovälillä.
 - Tampere–Pori** liikenne nykyisellä 2h vuorovälillä, lisäksi ruuhka-aikoina lisävuoroja Porista tai Sastamalasta Tampereelle.
 - Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.
- Vaihtoehtoon sisältyy myös uusi **Rauma–Kokemäki** liityntäyhteys Porin juniin 2h vuorovälillä.

Mahdolliset laajennukset 2030-luvulla (VE2)

- Kuvaa liikennettä, jota on mahdollista käynnistää myöhemmin 2030-luvun aikana mikäli Ve1+ on toteutettu.
 - Rauma-Tampere välillä voidaan toteuttaa suoria vuoroja ja Tampereen seudun lähijunaliikennettä voidaan tihentää ja laajentaa.
- Edellyttää laajempia infran kehitystoimia ja lisäkalustoa.

[Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla](#)



Alustavia tunnuslukuja	2031 kehittyvä liikenne (VE1+)	Mahdolliset laajennukset (VE2)
Investoinnit	15–16 MC	30–40 MC*
Kalusto	13 Sm7	17 Sm7
Bruttokustannus	34 MC/vuosi	47 MC/vuosi

Bruttokustannus = liikenteen kokonaiskustannukset, joita lipputulot pienentävät arviolta 30–50 % (nettokustannukset) Lipputuloja ei voida tarkkaan arvioida.

*Edellyttää lisäksi toimenpiteitä Lielahdi–Kokemäki-radan ja Riihimäki–Tampere-radan kapasiteetin kasvattamiseksi, edellyttää jatkotarkasteluja Sm7= uusi lähijunakalusto

Nysse ei hamua junaliikenteen toimivaltaa

- Junaliikenteen järjestäminen edellyttää vankkaa tilaajaosaamista ja sitä ei kannata Suomessa hajasioittaa liian moneen organisaatioon
- Suuret kilpailutuskohteet toivottavia
 - Nysse junaliikennepalvelun määrä on liian pieni kilpailutettavaksi itse
 - Kalustoyhtiön hyödyntäminen ?
 - Nysse toimivalta-alue on myös liian pieni
- Traficom on hyvä ratkaisu edistämään ja mahdollistamaan kuntien/seutujen/alueiden yhteistyötä

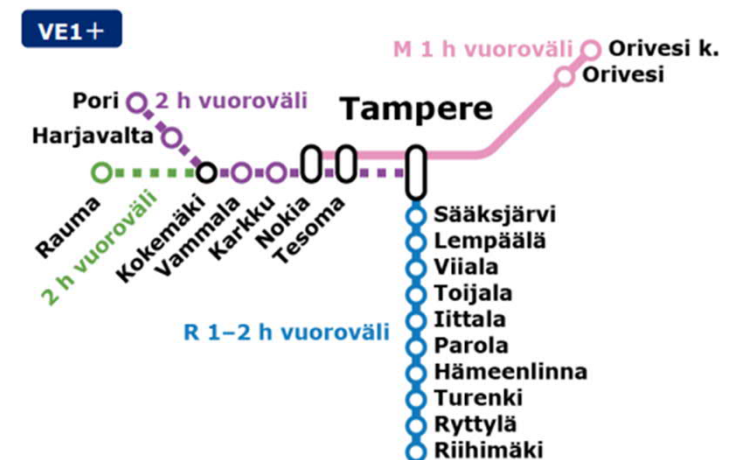


Organisoituminen ja suunnittelu

- Lähijunaliikenteen kehittäminen on vahvasti priorisoitu Tampereen seudun kuntayhtymän työlistalle
 - Liikenne- ja maankäytön yhteistyöryhmät
 - Kuntajohtajakokoukset
 - Seutuhallitus
 - asiantuntijuutta
- Perustettu keväällä -25 päätöksentekoa tukeva Raidereformi-työryhmä, jossa mukana kaikki toimivalta-alueen radanvarsikunnat
 - Nokia, Tampere, Lempäälä, Ylöjärvi ja Orivesi
- MAL-sopimukseen 2024-2027 kirjattu seisake- ja infratoimenpiteet, joiden esisuunnittelu käynnistetty-25
 - Perustuu aikaisempiin selvityksiin ja suunnitelmiin
- Loppuvuoden 2025 aikana varauduttu (varattu suunnitteluresurssia) suunnittelemaan yhteistyössä Traficomien kanssa kilpailutukseen sisältyvä lisäliikennepakettiehdotus Tampereen seudulle

Avoimia kysymyksiä suunnittelualueella

- Mitä lähijunaliikenne tulee maksamaan meille ?
 - Nysse-alueen sisäinen kustannusjako selvää
 - Muut kustannusjakokysymykset valtio, muut alueet
- Liput ja maksaminen ?
 - Lippulaitteet juniin ja/tai asemille
 - Nysse-lippujen kelpoisuus markkinaehtoisessa liikenteessä jatkossa
- Infratoimenpiteiden toteutus ?
 - Seisaketoiveita paljon
- Porin, Rauman, Kokemäen, Sastamalan, Akaan, Hämeenlinnan ... lopullinen tahtotila ?



NYSSE

Me ollaan valmiita alkuvuodesta
2026 päätöksentekoon 2030-luvun
lähijunaliikenteen lisäliikenteestä
Tampereen seudulle.

NYSSE

Kiitos !