



TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu

Seutuhallitus 25.5.2016

Kuntajohtajakokous 29.4.2016

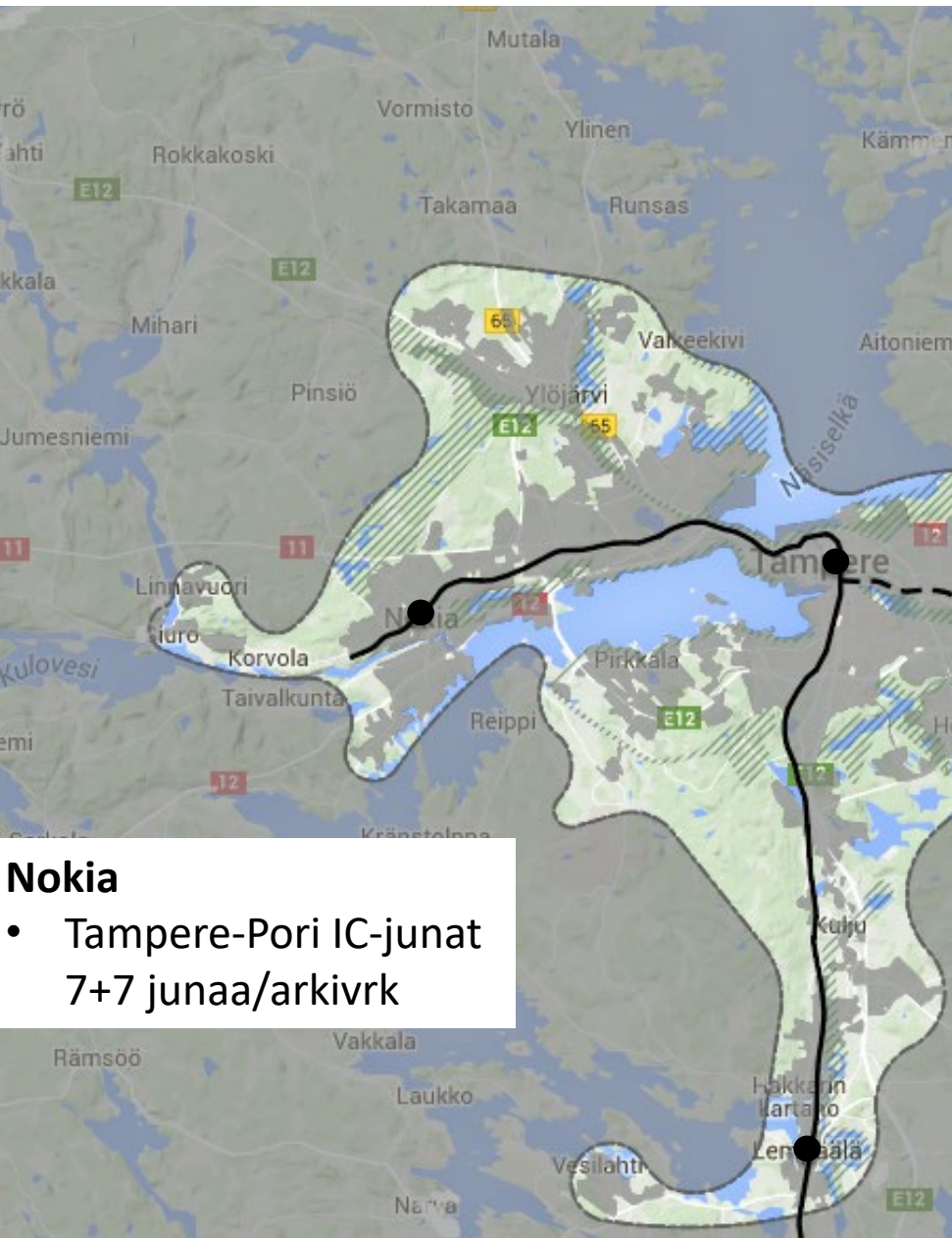
Liikennejärjestelmätyöryhmä 21.4.2016

Lähtökohdat

- Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys
- Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellinen tarveselvitys
- Tampereen henkilöratapihan yleissuunnitelma
- Lisäraiteiden aluevarausselvitykset ja seisakeselvitykset
- Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040
- Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus
- Pirkanmaan maakuntakaava



Nykyinen junatarjonta



Nokia

- Tampere-Pori IC-junat
7+7 junaa/arkivrk

Oriveden keskusta

- Haapamäen kiskobussit
2 vuoroa/arkivrk

Oriveden asema

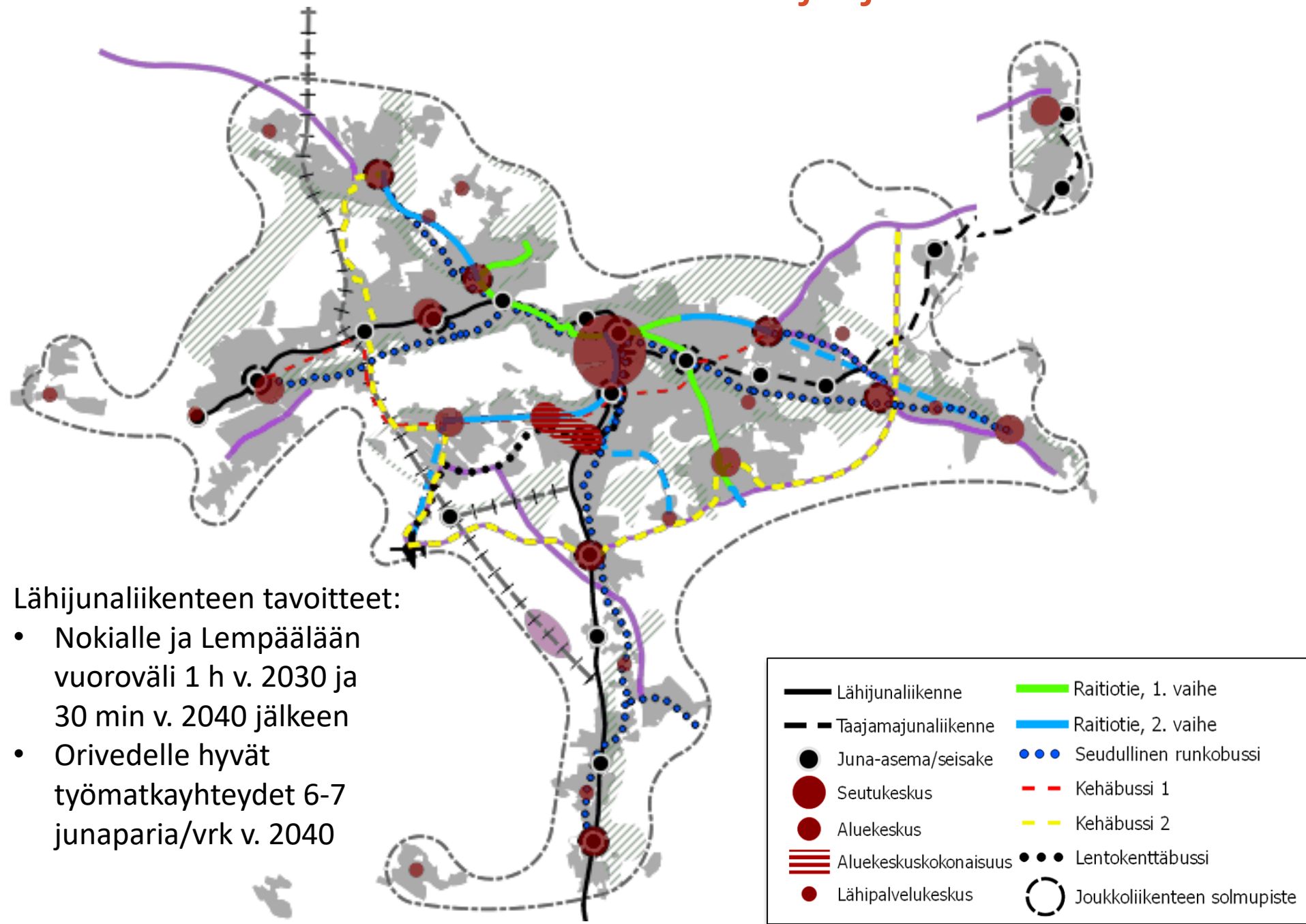
- Tampere-Jyväskylä IC-junat
6+6 junaa/arkivrk
- Haapamäen kiskobussit
2 vuoroa/arkivrk



Lempäälä

- Tampere-HKI IC-junat
6+6 junaa/arkivrk
- Tampere-Riihimäki taajamajunat
7+7 junaa/arkivrk

Rakennesuunnitelman liikennejärjestelmä 2040



Lähijunaliikenteen tavoitteet:

- Nokialle ja Lempäälään vuoroväli 1 h v. 2030 ja 30 min v. 2040 jälkeen
- Orivedelle hyvät työmatkayhteydet 6-7 junaparia/vrk v. 2040

Lähijunaliikenteen kehittämispolku, SH 2012

2013

Nykyiset junapalvelut seutulippu-järjestelmään.

2016-2020

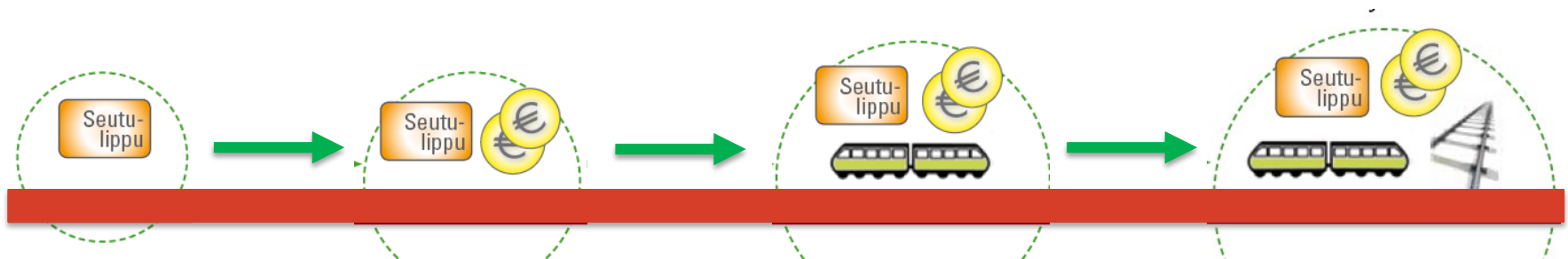
Vuorotarjontaa hieman lisätään.
VR-seutulippu toimii koko seudulla.

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



VR+seutulippu
pilotti 2013

2016-2019:

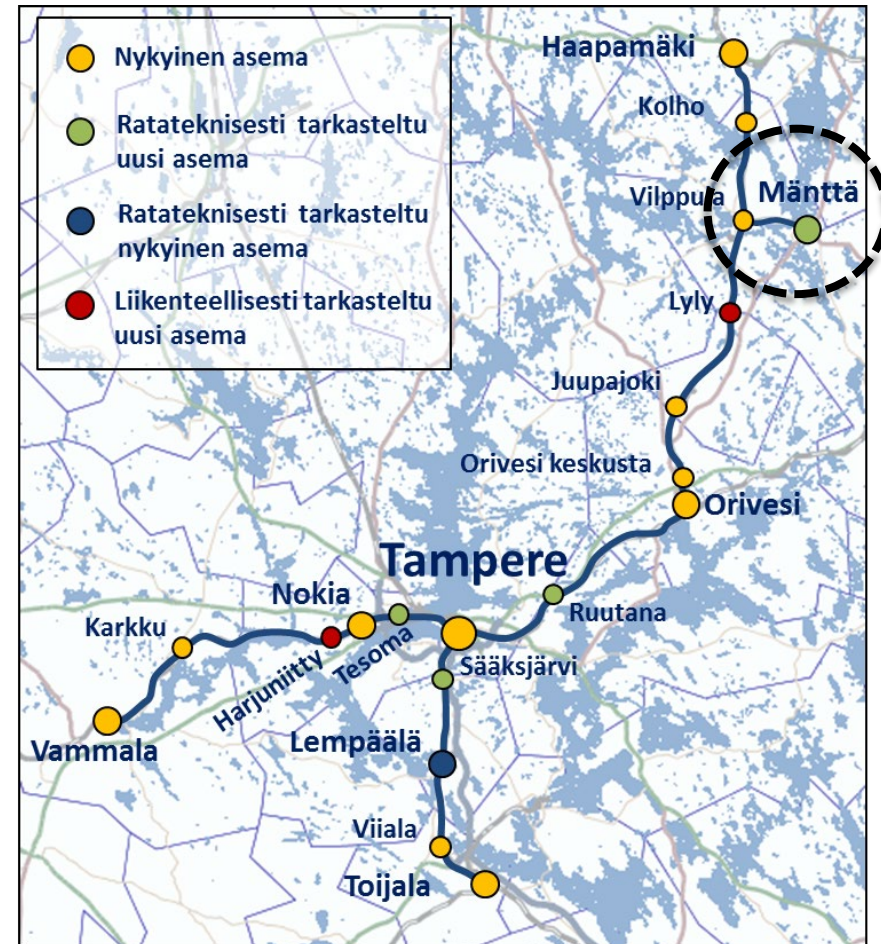
- ostoliikennemäärärahat -35 %
- VR:n kilpailukyky-uudistus

Uusien asemien
toteutusedellytykset ja
toimenpiteet vuoteen
2025 mennessä

Tämän selvityksen sisältö

- Aseman minimivaatimukset
- Ratatekniset tarkastelut
- Liikenteelliset tarkastelut
 - Nokialle ja Lempäälään 1 juna/h
 - Orivedelle yhden kaluston tehokas käyttö
- Maankäytön potentiaali
- Junaliikenteen kysyntä 2025
- Liikennetaloudelliset tarkastelut
- Johtopäätökset
- Jatkotoimenpiteet

Mänttään oma tarkastelu



TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Aseman minimipalvelutasovaatimukset

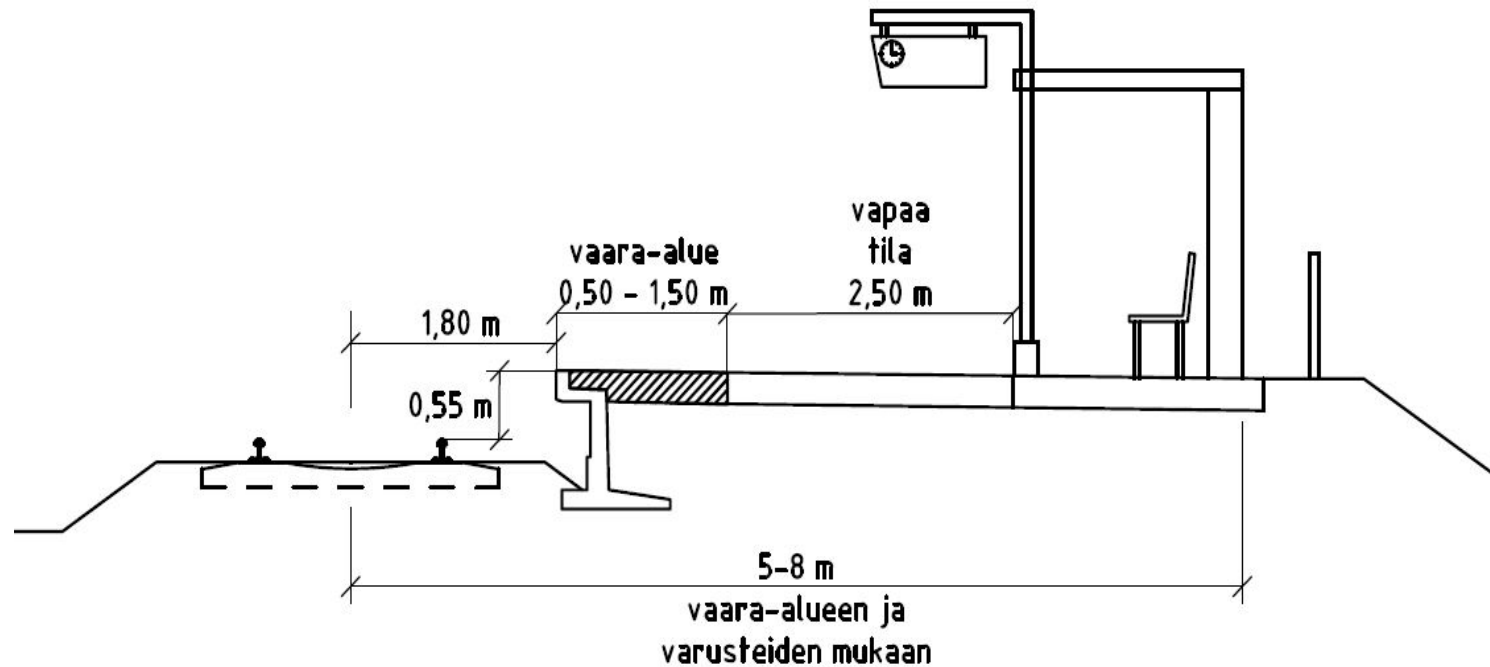
Aseman minimipalvelutasovaatimukset 1/2

Palvelutaso-tekijät	Palvelutasotavoitteet (minimivaatimukset ja harkinnan mukaan)	Vastuu-taho	Lähde
Laiturit	pituus 80 m, korkeus 550 mm, reunalaiturin leveys 3000 mm	Livi	RATO
Laiturivarusteet	pysäkkikatos vähintään 1 penkki, roska-astia ja kello <i>harkinnan mukaan: laiturikatos, odotushuone/tuulisuoja</i>	Livi	RATO, Livi 2014*
Esteettömät reitit	vähintään 1 esteetön reitti toimintojen välillä (esim. liityntäpysäköintiin, liityntäliikenne, odotusalueet, laiturit, lipunmyynti) kulkureittien mitoitus (mm. portaat ja luiskat)	Livi/ alueen omistaja	YTE/RATO
Valaistus	laiturialueet, odotusalueet, kulkureitit ja pysäköintialueet	Livi	RATO
Kiinteä opastus ja informaatio	aseman ja laitureiden nimikyltit, raidenumerot, aikataulukkaappi/-kehys, valaistut suuntaopasteet	Livi	Livi 2014*
	informaatio lipunmyynnistä		
	esteettömän reitin opastus		
	opastus asemalta pysäköintiin, liityntäliikenteeseen ja takseille		
	opastus asemalle katu- ja päätieverkolta ja kävely/pyöräteiltä	Kunta/ELY	
	paikallisopastus (lähialuekartta)	Livi	
	informaatio taksien tilaamisesta		
	<i>harkinnan mukaan: sektorointiopasteet/pysähtymispaikan merkitseminen, informaatio liityntäliikenteen aikatauluista</i>	Livi/ Kunta/ ELY	
Ajantasainen matkustajainfo	kuulutukset	Livi	Livi 2014*
	<i>harkinnan mukaan: raidenäyttö ja koontinäyttö</i>		
Liityntä-pysäköinti	5 henkilöautopaikkaa, 10 polkupyöräpaikkaa, runkolukittavat pyörätelineet ja katettu pyöräpysäköinti (paikkamäärien toteutuksessa huomioitava aseman ominaispiirteet ja paikkatarve)	Kunta/ELY/ alueen omistaja	Livi 2014*
Muut	kunnossapito ja vartiointi	Livi	Livi 2014*
	<i>harkinnan mukaan: asemat palvelut</i>		

Livi 2014*: Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma 2014

Aseman minimipalvelutasovaatimukset 2/2

- Matkustajalaiturin tilantarve



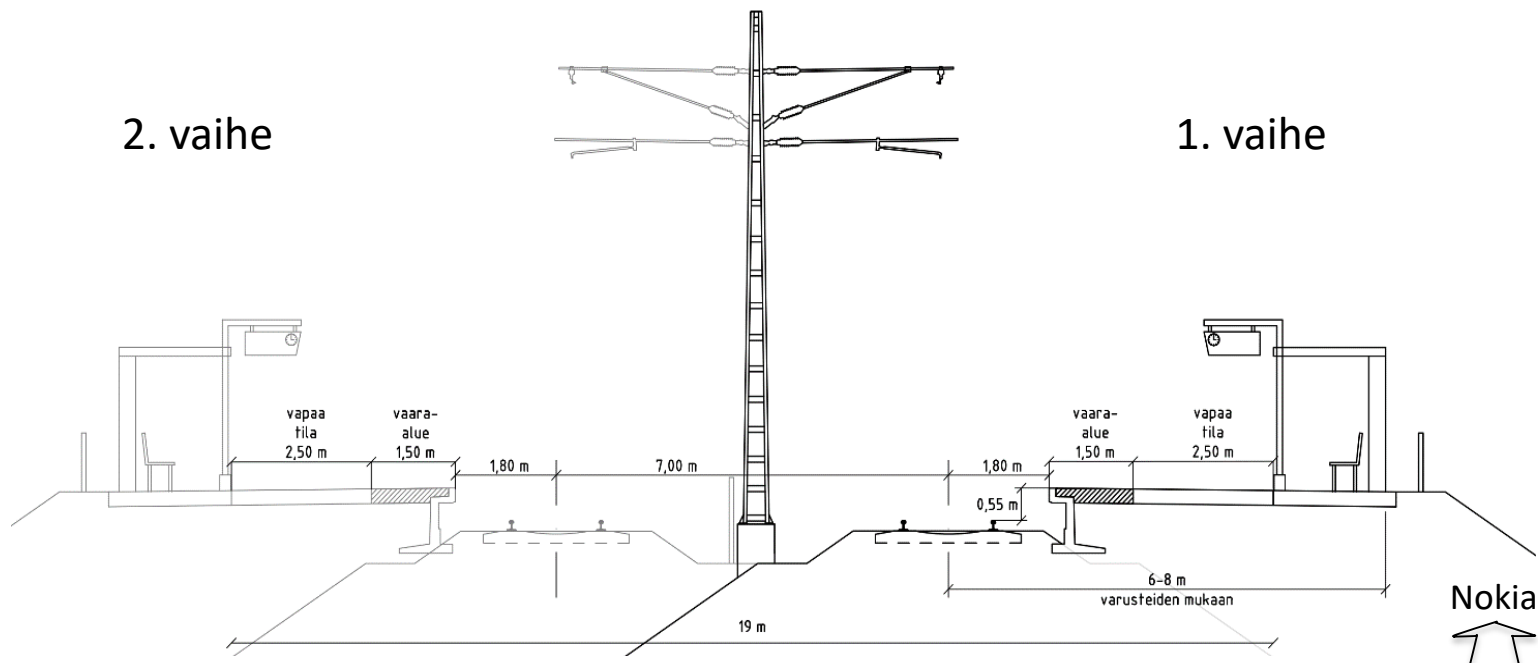
TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Ratatekniset tarkastelut

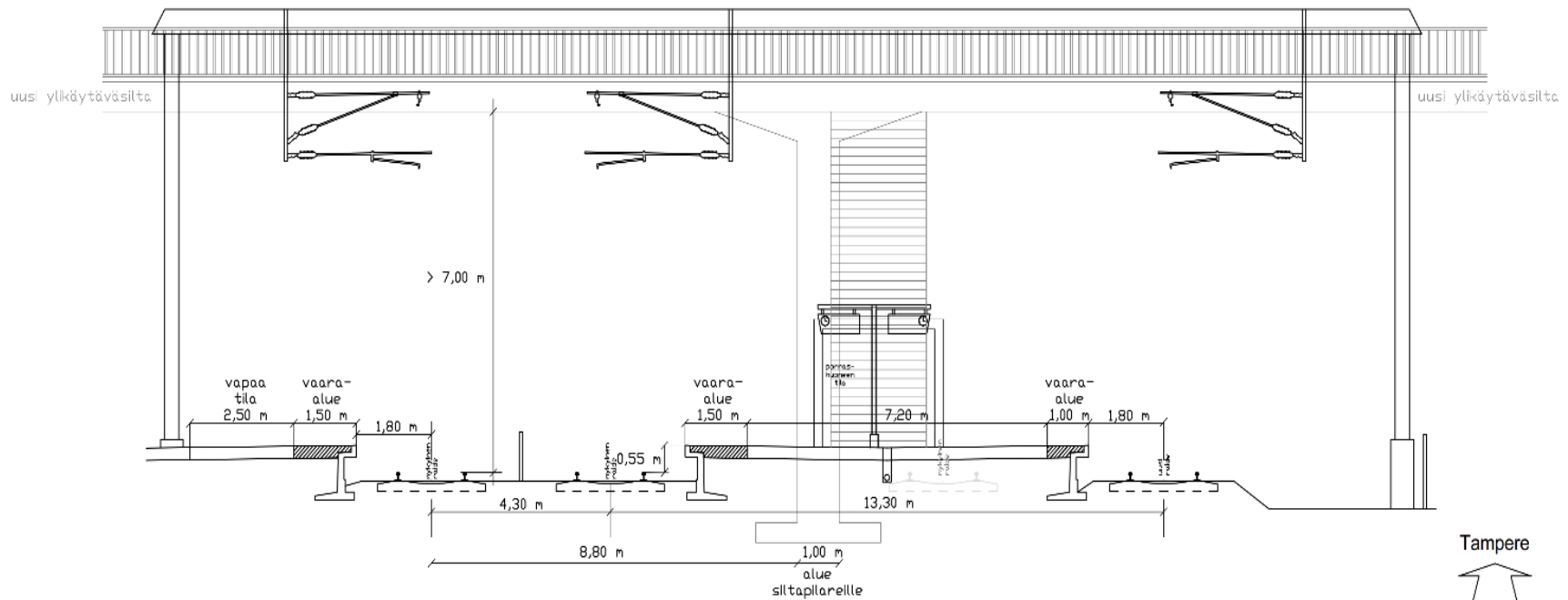
Ratatekniset tarkastelut, Tesoma

- 1. vaihe: reunalaiturin rakentaminen ja vähäiset muutokset sähkörataan
- 2. vaihe: lisäraiteen ja toisen reunalaiturin rakentaminen, uusi silta Tesoman valtatie yli, turvalaitteiden rakentaminen liikennepaikalle



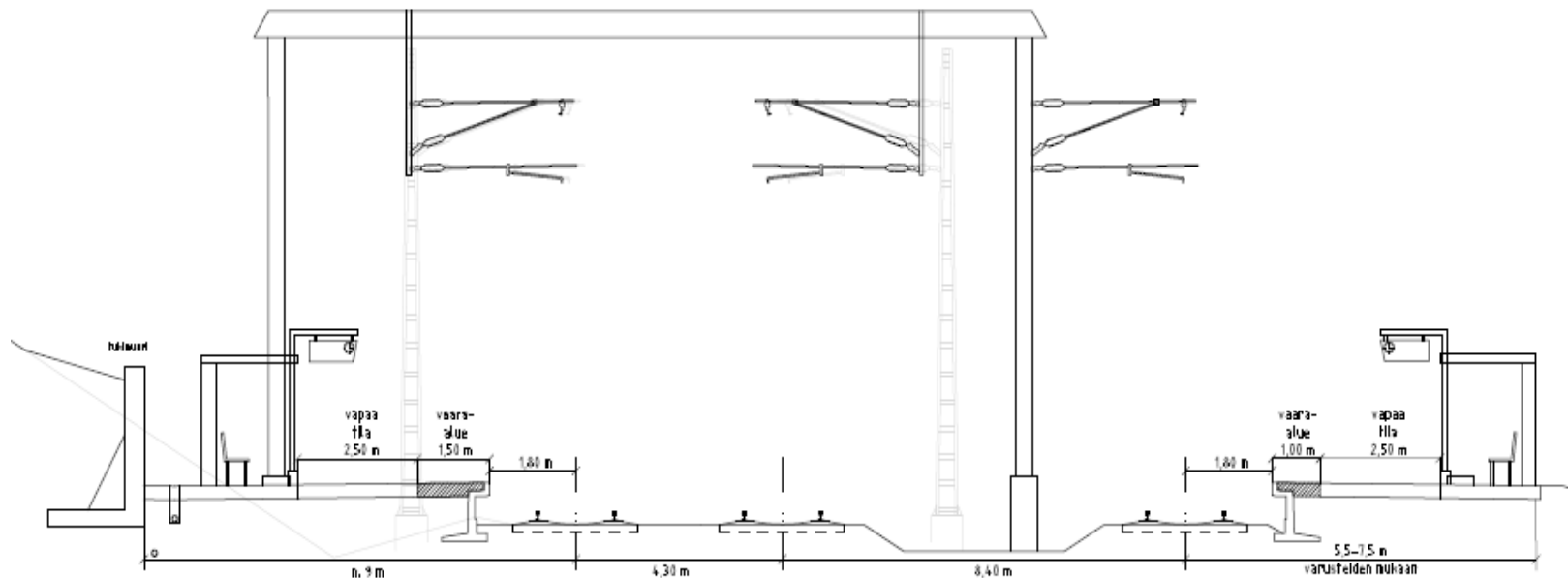
Ratatekniset tarkastelut, Lempäälä

- Vaihtoehto 1 kolme raidetta: itäisimmän raiteen siirtäminen, välilaiturin rakentaminen, Lemponkadun sillan leventäminen, turvalaitteiden uudelleen sijoittelu



Ratatekniset tarkastelut, Sääksjärvi

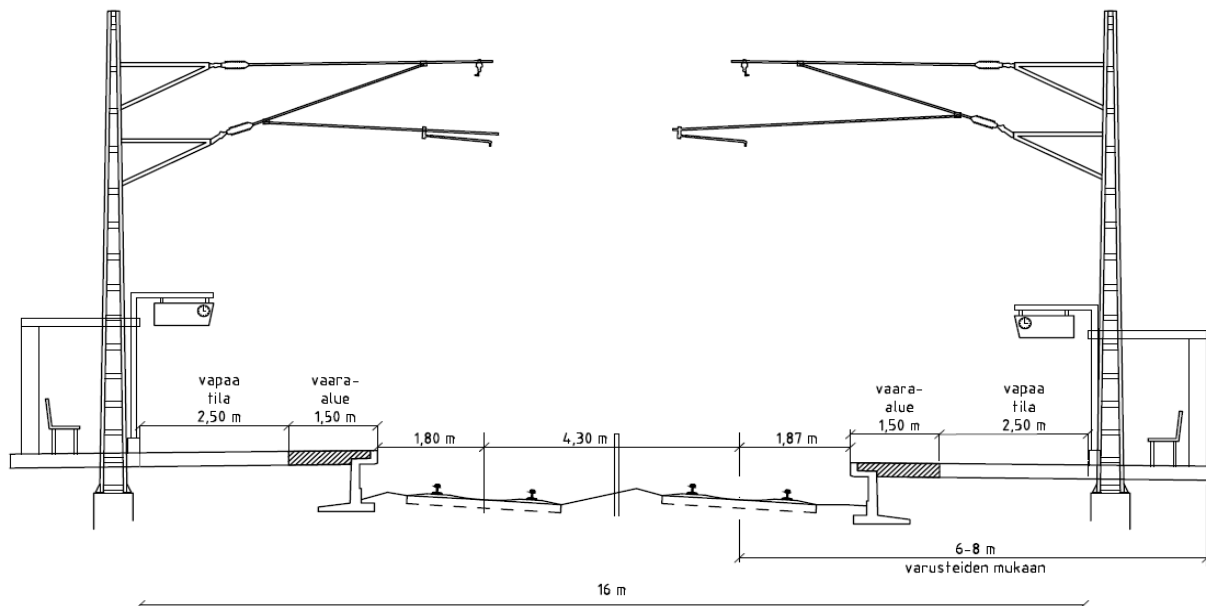
- Itäisimmän raiteen jatkaminen 1,2 km etelän suuntaan, reunalaitureiden rakentaminen, turvalaitteiden uusiminen



Tampere
↑↑

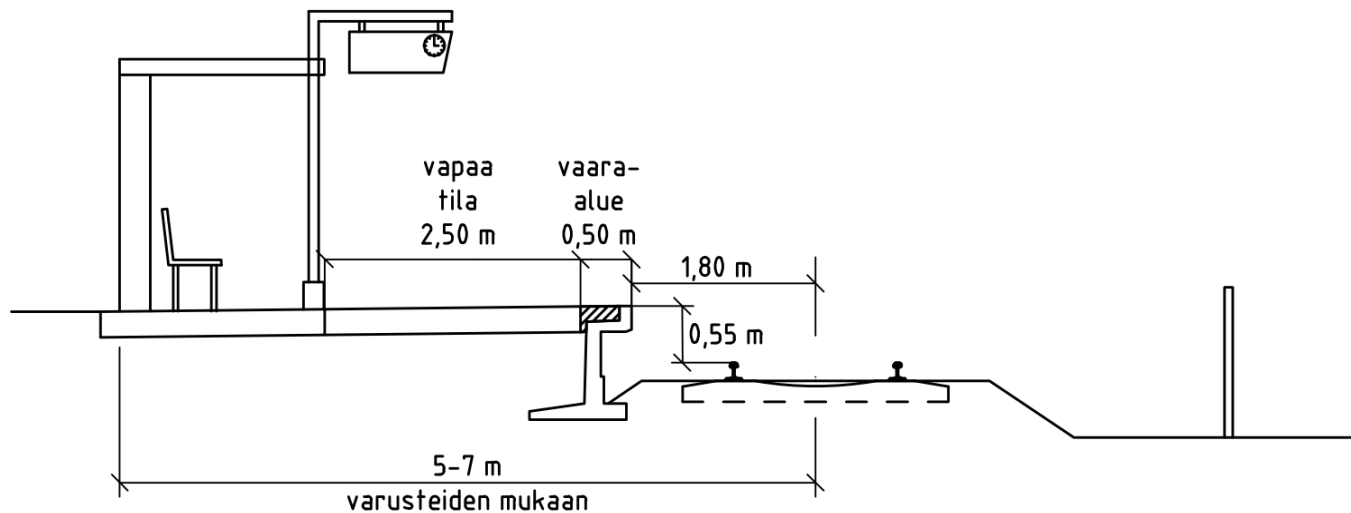
Ratatekniset tarkastelut, Ruutana

- Aseman sijaintivaihtoehto 1, Ruutanantien ylittävällä sillalla
- Sijaintivaihtoehto 2, sillasta 500 m Oriveden suuntaan
- Reunalaitureiden rakentaminen ja laitureiden rakentaminen sillalle (ve1) tai alikulun rakentaminen (ve2)



Ratatekniset tarkastelut, Mänttä

- Reunalaiturin rakentaminen



Ratatekniset tarkastelut, investointikustannukset

- Mänttä 0,3 M€
 - Tesoma (1. vaihe) 0,4 M€
 - Lempäälä (vaihtoehdot) 3,9–8,1 M€
 - Sääksjärvi 7,1 M€
 - Ruutana 1,4 M€
-
- Mäntän kustannusarvio kuvaa reunalaiturin rakentamisen kustannusta ilman rataa tehtäviä muutoksia
 - Lempäälän ja Sääksjärven investointikustannuksia nostaa radan rakentaminen ja turvalaitteiden uusiminen
 - Ruutanan kustannuksia nostaa siltojen rakentaminen



Ratatekniset tarkastelut, investointikustannukset

Kustannukset (M€, alv 0 %)	Laiturit ja Kulku- yhteydet	Rata	Sillat	Radan sähköistys	Radan Turva- laitteet	Yhteensä
Tesoma 1. vaihe, reunalaituri	0,3			0,1		0,4
Tesoma 2. vaihe, sivuraide ja reunalaituri	0,3	3,4	1,4	0,8	2,0	7,9
Lempäälä Ve 1, 3 raidetta välilaiturilla	1,0	1,0	1,0	0,7	0,2	3,9
Lempäälä Ve 2, 4 raidetta reunalaitureilla	0,4	4,3	1,4	0,8	1,2	8,1
Sääksjärvi 3. raiteen jatkaminen ja reunalaiturit	1,1	4,0		0,8	1,2	7,1
Ruutana reunalaiturit	0,6	0,01	0,7	0,05		1,4
Mänttä reunalaituri	0,3					0,3

Muut raideinfrastruktuurin parantamistarpeet

- Äänekosken hankkeessa rakennettavat välisuojustuspisteet Tampere–Orivesi lisäävät rataosuuden kapasiteettia
- Matkustajaliikenteen aloittaminen Mänttään edellyttää turvalaitteiden rakentamisen välille Vilppula–Mänttä, 1,1 M€
- Lempäälän käyttäminen lähiliikenteen pääteasemana edellyttää kolmannen laituriraiteen rakentamista Lempäälään
- Vammalan tai Nokian lähiliikenteen aloittaminen edellyttää toisen laituriraiteen rakentamista Nokialle tai sivuraiteellisen pääteaseman rakentamista Harjuniittyyn
- Tampereen henkilöratapihan parantaminen on tärkeä ratakapasiteettia lisäävä hanke, 31 M€



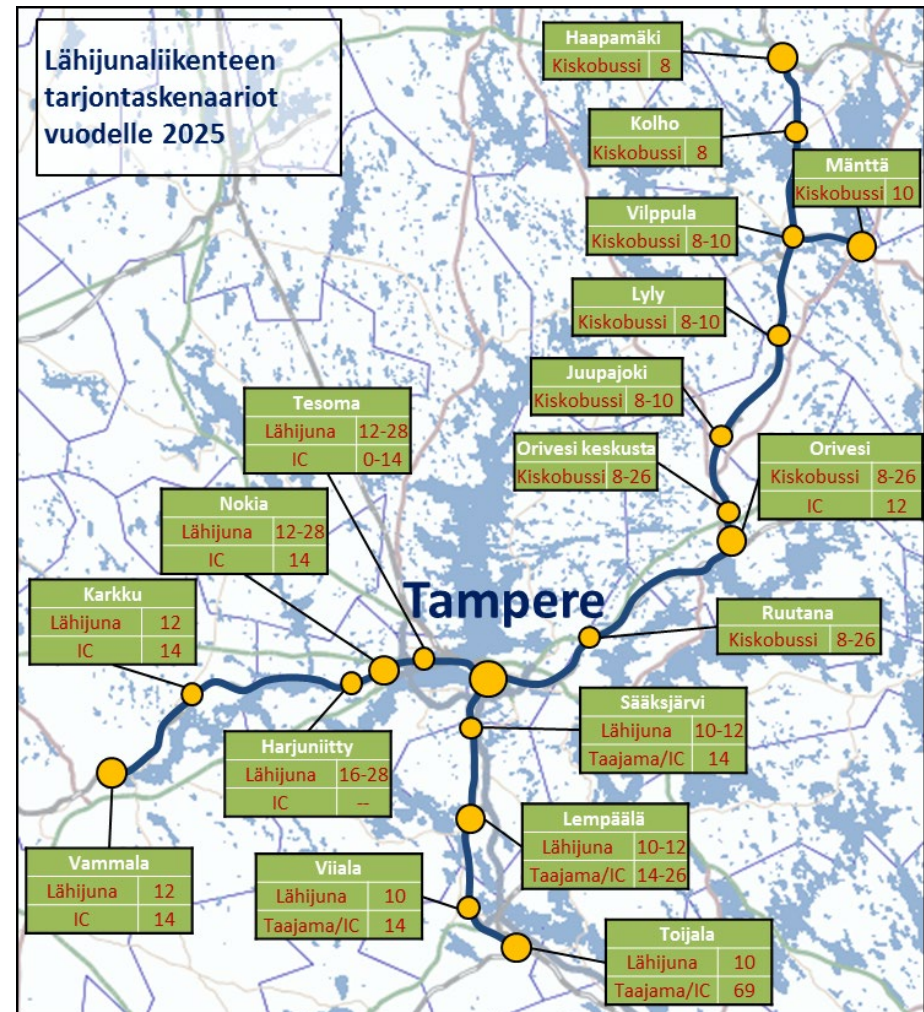
TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Liikenteelliset tarkastelut

Liikenteelliset tarkastelut

- Lisätarjonta klo 7-21 yhdellä kalustolla nykyistä junaliikennettä täydentäen
- Vammalan suuntaan
 - Kääntöpaikka Vammala, Nokia tai Harjuniitty
- Toijalan suuntaan
 - Kääntöpaikka Toijala tai Lempäälä
- Oriveden suuntaan
 - Kääntöpaikka Haapamäki tai Mänttä ja Orivesi keskusta



Liikenteelliset tarkastelut Vammalan suuntaan

	Reitin pituus Tampereelle (km)	Matka-aika Tampereelle (min)	IC- junatarjonta 2025	Tampereen seudun lähiliikenteen tarjonta 2025	Tarjonta yhteensä 2025
Tampere–Vammala					
Tesoma	10	10	7+7	6+6	13+13
Nokia	17	16	7+7	6+6	13+13
Karkku	43	34	7+7	6+6	13+13
Vammala	57	44	7+7	6+6	13+13
Tampere–Nokia, Porin IC-junia täydentävä lähiliikennetarjonta					
Tesoma	10	10	7+7	8+8	15+15
Nokia	17	16	7+7	8+8	15+15
Tampere–Harjuniitty, Porin IC-junia täydentävä lähiliikennetarjonta					
Tesoma	10	10	7+7	8+8	15+15
Nokia	17	16	7+7	8+8	15+15
Harjuniitty	19	19	-	8+8	8+8
Tampere–Harjuniitty, Porin IC-junista erillinen lähiliikennetarjonta					
Tesoma	10	10	-	14+14	14+14
Nokia	17	16	7+7	14+14	21+21
Harjuniitty	19	19	-	14+14	14+14

Liikenteelliset tarkastelut Toijalan suuntaan

	Reitin pituus Tampereelle (km)	Matka-aika Tampereelle (min)	Taajamajuna ja IC- junatarjonta 2025	Tampereen seudun lähiliikenteen tarjonta 2025	Tarjonta yhteensä 2025
Tampere–Toijala					
Sääksjärvi	10	6	7+7	5+5	12+12
Lempäälä	21	12	13+13	5+5	18+18
Viiala	33	19	7+7	5+5	12+12
Toijala	40	24	35+34	5+5	40+39
Tampere–Lempäälä, Lempäälässä pysähtyy IC-junia					
Sääksjärvi	10	6	7+7	6+6	13+13
Lempäälä	21	12	13+13	6+6	19+19
Tampere–Lempäälä, Lempäälässä ei pysähdy IC-junia					
Sääksjärvi	10	6	7+7	6+6	13+13
Lempäälä	21	12	7+7	6+6	13+13

Liikenteelliset tarkastelut Oriveden suuntaan

	Reitin pituus Tampereelle (km)	Matka-aika Tampereelle (min)	IC-junatarjonta 2025	Tampereen seudun lähiliikenteen tarjonta 2025	Tarjonta yhteensä 2025
Tampere–Haapamäki, yhdellä kiskobussilla					
Ruutana	17	13	-	4+4	4+4
Orivesi	41	26	6+6	4+4	10+10
Orivesi keskusta	44	30	-	4+4	4+4
Juupajoki	59	41	-	4+4	4+4
Lyly	70	50	-	4+4	4+4
Vilppula	88	62	-	4+4	4+4
Kolho	99	71	-	3+3	3+3
Haapamäki	113	81	-	3+3	3+3
Tampere–Mänttä, yhdellä kiskobussilla					
Ruutana	17	12		5+5	5+5
Orivesi	41	26	6+6	5+5	11+11
Orivesi keskusta	44	30	-	5+5	5+5
Juupajoki	59	41	-	5+5	5+5
Lyly	70	50	-	5+5	5+5
Vilppula	88	62	-	5+5	5+5
Mänttä	94	73	-	5+5	5+5
Tampere–Orivesi/Mänttä, kahdella kiskobussilla					
Ruutana	17	13	-	13+13	13+13
Orivesi	41	26	6+6	13+13	19+19
Orivesi keskusta	44	30	-	13+13	13+13
Juupajoki	59	41	-	5+5	5+5
Lyly	70	50	-	5+5	5+5
Vilppula	88	62	-	5+5	5+5
Mänttä	94	73	-	5+5	5+5

Havaintoja liikenteellisistä tarkasteluista

- Toijalaan on erinomainen junatarjonta ilman lähiliikennettäkin
- Vammalaan on pitkä matka ja yksiraiteiselle rataosuudelle tulee paljon lähiliikenteen junakohtaamisia, lähiliikenne hidastaa tavarajunien kulkua merkittävästi
- Nokialle/Harjuniittyyn ja Lempäälään voidaan liikennöidä tunnin kiertoajalla
- Nokialle syntyy matkustajajunien kohtaamistarve
- IC- ja taajamajunia täydentävällä lähiliikennenerakenteella kaluston kierto ei ole tehokasta
- IC-junista erillinen lähiliikenteen tunnin vuoroväli Nokian suuntaan on lähellä maksimia, joka voidaan tarjota ilman investointeja lisäraiteisiin



TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Maankäytön potentiaali
esimerkkiasemien ympäristössä

Maankäytön potentiaali

- **Tesomalla** olemassa olevaa väestöä ja monipuolisesti palveluja, seudullinen ja kaupungin maankäytön suunnittelu tukevat lähijunaliikenteen kehittämistä.
- **Lempäälässä** olemassa olevaa väestöä ja palveluita, seudullinen suunnittelu tukee lähijunaliikenteen kehittämistä.
- **Sääksjärvellä** vähän väestöä ja palveluja, mahdollisuus yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen aseman ympäristössä, mutta tarkempi suunnittelu ei ole vielä käynnistynyt. Potentiaalinen asema liityntäliikenteen kehittämiseen.
- **Ruutanan** maankäytön kehittäminen on riippuvainen liikenneyhteyksien kehittymisestä. Suunnitellun asemapaikan pohjoispuolella on kapasiteettia laajan ja tehokkaan alueen rakentamiseen n. 500 metrin etäisyydelle asemasta.
- **Mäntän** nykyinen väestöpotentiaali on kohtalainen. Mäntän keskustan kehittämissuunnitelmat tukevat asema-alueen kehittämistä.

Maankäytön potentiaali asemien ympäristössä

	NYKYTILANNE*	KASVU 2020	KASVU 2030	KASVU 2040	MUUTOS 2015 – 2040
Tesoma					
väestö / 3km	29 300	+ 1 350	+1 800	+ 1 350	+ 4 500
työpaikat / 3 km	5 500	+ 150	+ 250	+ 250	+ 650
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	6 000 / 0 (9 000)				+ 19 000 / + 5 000
Sääksjärvi					
väestö / 3km	7 100	+ 800	+3 200	+ 4 000	+ 8 000
työpaikat / 3 km	2 500	+ 100	+ 200	+ 500	+ 800
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	0 / 0 (500)				+ 20 000 / + 5 000
Lempäälä					
väestö / 3km	7 900	+ 2 500	+ 4 000	+ 3 500	+ 10 000
työpaikat / 3 km	2 000	+ 200	+ 500	+ 300	+ 1 000
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	2 500 / 0 (8 000)				+ 37 500 / + 15 000
Ruutana					
väestö / 3 km	3 000	+150	+350	+500	1 000
työpaikat / 3 km	200	+350	+450	+500	1 300
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	-				-
Mänttä					
väestö / 3km	5 100			+ 850	+ 850
työpaikat / 3 km	2 100			+ 300	+ 300
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	9 000 / 0 (13 000)				+ 18 000 / + 2 000
Harjuniitty					
väestö / 3km	2 000	+1 650	+1 650	+1 650	+4 950
työpaikat / 3 km	3 320				
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)					-

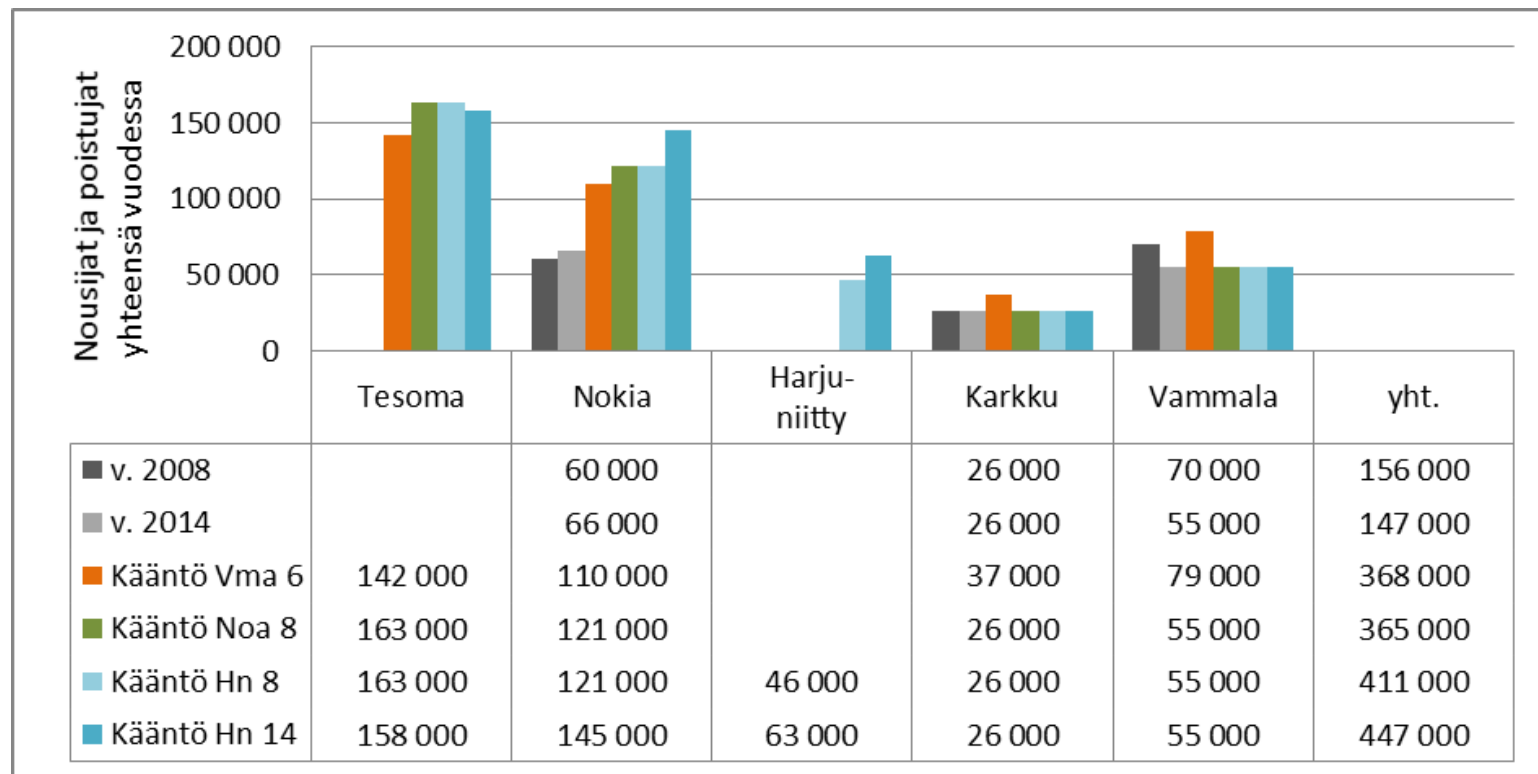
TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Junaliikenteen kysyntä 2025

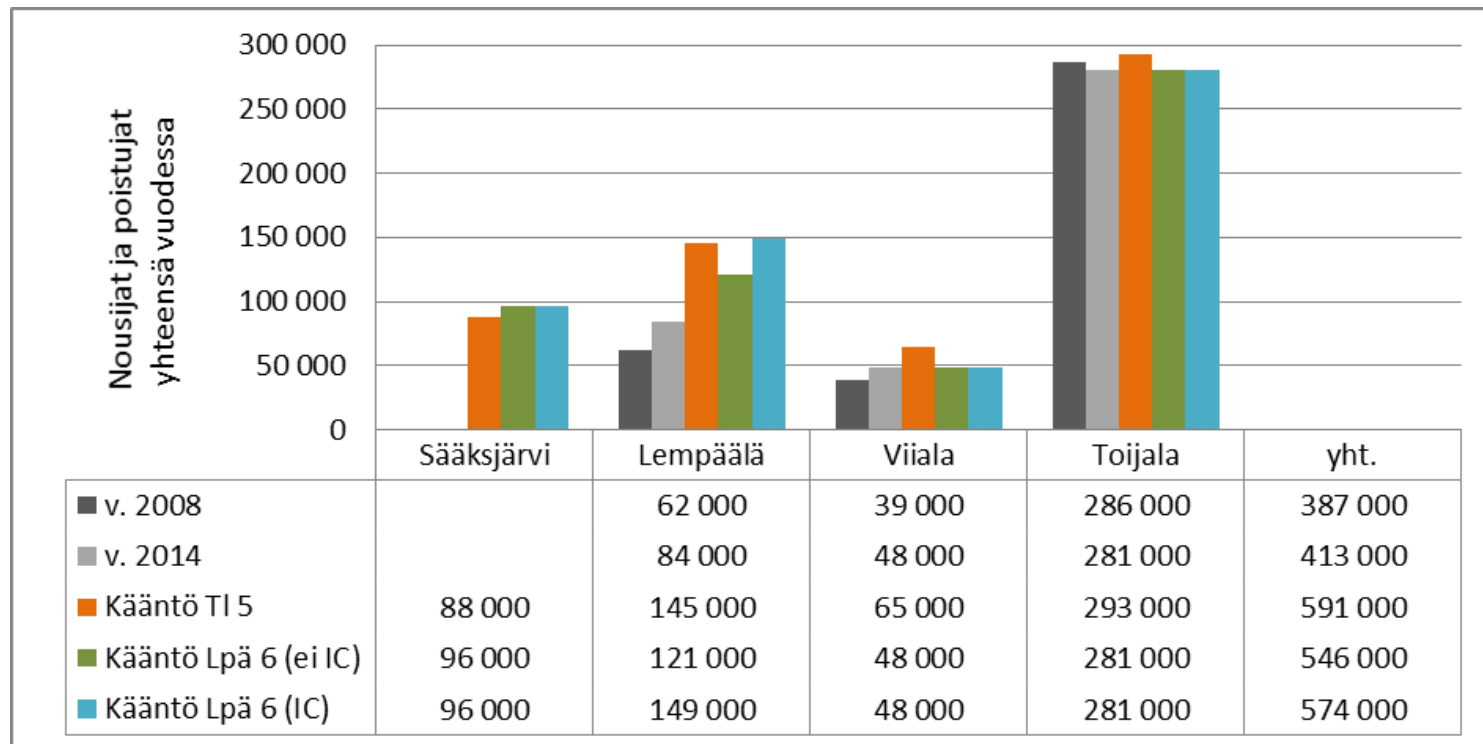
Junaliikenteen kysyntä Vammalan suuntaan

- Tesomalla ja Nokialla eniten lähiliikenteen kysyntää
- Vammalassa ja Karkussa vähän lähiliikenteen kysyntää



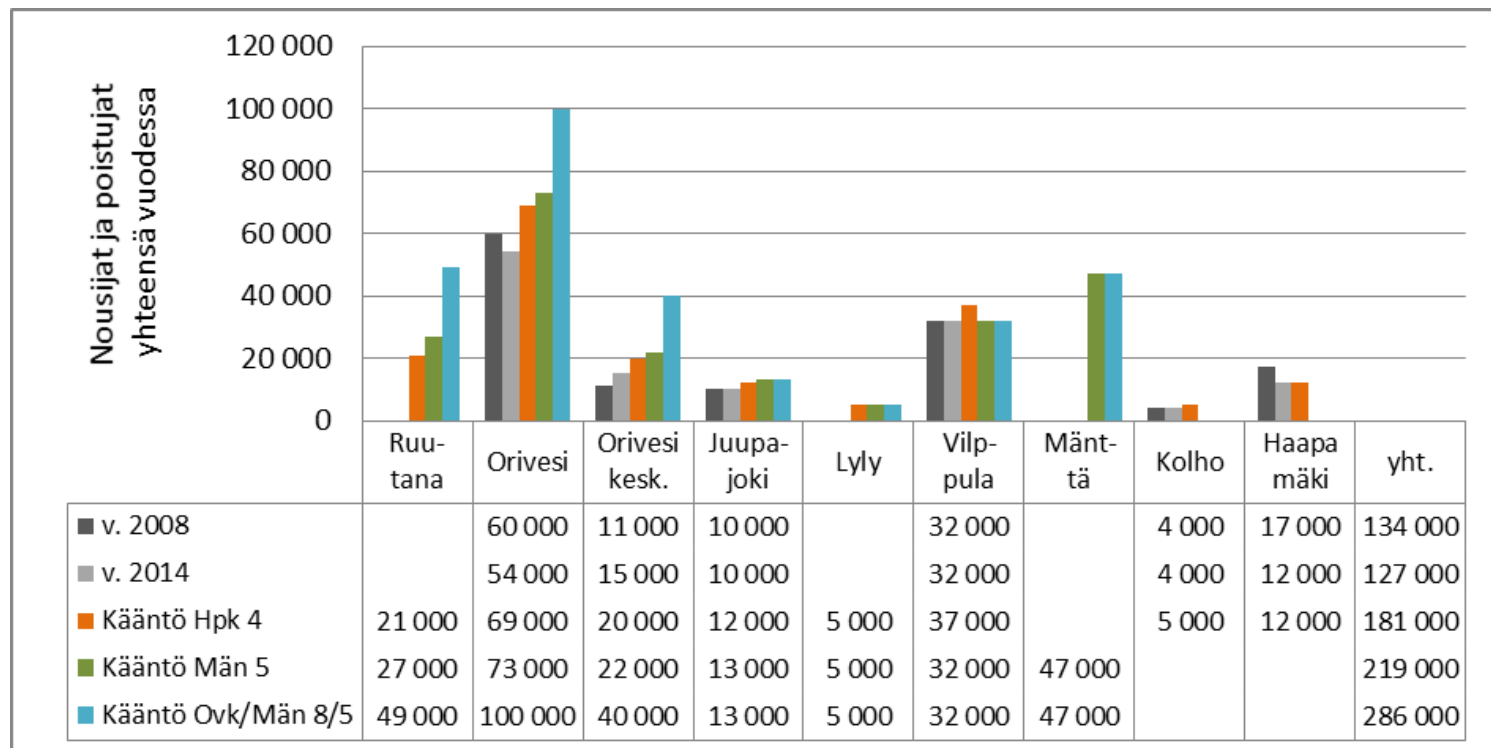
Junaliikenteen kysyntä Toijalan suuntaan

- Sääksjärvellä ja Lempäälässä eniten lähiliikenteen kysyntää
- Viialassa ja Toijalassa vähän lähiliikenteen kysyntää, Toijalassa matkustajat käyttävät IC-junatarjontaa



Junaliikenteen kysyntä Oriveden suuntaan

- Mänttään suuntautuvilla reiteillä on enemmän kysyntää kuin Haapamäen suunnalla
- Uusista asemista Lylyssä selvästi vähiten lähiliikenteen kysyntää



Havaintoja kysyntätarkasteluista

- Tesomasta voi kehittyä kaupunkiseudun vilkkain lähiliikenteen asema
- Nokiella ja Lempäälässä on paljon lähiliikenteen kysyntää
- Sääksjärvestä voi kehittyä vilkkaampi kuin nykyisestä Lempäälän asemasta
- Harjuniitystä voi kehittyä yhtä vilkas kuin Nokian asema nykyisin
- Ruutanan käyttäjämäärä ylittäisi Orivesi keskustan nykyisen käyttäjämäärän kaikissa tarjontaskenaarioissa
- Vammalassa, Karkussa ja Toijalassa vain vähän kysyntää lisävuoroille
- Mäntässä olisi selvästi enemmän käyttäjiä kuin Haapamäellä

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Liikennetaloudelliset tarkastelut

Laskentaperiaatteet

- Liikennöintikustannukset on laskettu Liikenneviraston ratahankkeiden arviointiohjeen yksikköarvoilla
 - Lähiliikennejuna 392 €/matkatunti ja 3,1 €/matkakm
 - Kiskobussi 242 €/matkatunti ja 1,91 €/matkakm
- Yksikköarvot sisältävät matka-ajasta riippuvat kaluston pääomakustannukset, työvoimakustannukset, käyttövalmiushuollon kustannukset sekä matkan pituudesta riippuvat energiakustannukset, kaluston kunnossapitokustannukset, erityisverot ja maksut
- Lipputulot on laskettu keskimääräisillä junamatkan pituuksilla ja ratahankkeiden arviointiohjeen mukaisella lipputulojen yksikköarvolla 0,078 €/henkilökm



Liikennetaloudelliset tarkastelut, Toijalan ja Vammalan suunnan lähijunat

Kääntöpaikka	Lähijunatarjonta (junia/vrk)	Lähijunien liikennöinti- kustannukset (M€/vuosi)	Lipputulosten kasvu tarkastelualueella (M€/vuosi)	Lipputulosten kasvu koko Suomessa (M€/vuosi)	Junaliikenteen subvention tarve tarkastelualueella (M€/vuosi)
Toijalan suunta					
Toijala	5+5	1,16	0,50	0,92	0,66
Lempäälä (ei IC)	6+6	0,85	0,22	0,63	0,63
Lempäälä (IC)	6+6	0,85	0,26	0,79	0,59
Vammalan suunta					
Vammala	6+6	2,12	0,66	1,02	1,46
Nokia	8+8	1,16	0,26	0,91	0,90
Harjuniitty 8+8	8+8	1,32	0,32	1,09	1,00
Harjuniitty 14+14	14+14	2,32	0,37	1,26	1,95

Liikennetaloudelliset tarkastelut, Oriveden suunnan kiskobussit

Käätöpaikka	Kiskobussitarjonta (junia vrk)	Kiskobussien liikennöinti- kustannukset (M€/vuosi)	Kiskobussien lipputulot (M€/vuosi)	Lipputulojen kasvu koko Suomessa (M€/vuosi)	Kiskobussien subvention tarve (M€/vuosi)
Oriveden suunta					
Haapamäki	4+4	1,56	0,65	1,07	0,91
Mänttä	5+5	1,70	0,85	1,36	0,85
Mänttä/Orivesi	5+5/8+8	3,04	1,03	1,77	2,01

Herkkyystarkastelu, liikennöintikustannusten ja lipputulojen vaikutus subvention tarpeeseen

	Junaliikenteen subvention tarve tarkastelualueella (M€/vuosi)			
	Liikennöinti-kust. +20 %	Liikennöinti-kust. -20 %	Lipputulot + 20 %	Lipputulot - 20 %
Toijalan suunta				
Toijala	0,89	0,43	0,56	0,76
Lempäälä (ei IC)	0,80	0,46	0,59	0,67
Lempäälä (IC)	0,76	0,42	0,54	0,64
Vammalan suunta				
Vammala	1,88	1,04	1,33	1,59
Nokia	1,13	0,67	0,85	0,95
Harjuniitty 8+8	1,26	0,74	0,94	1,06
Harjuniitty 14+14	2,41	1,49	1,88	2,02
Oriveden suuntaan				
Haapamäki	1,22	0,60	0,78	1,04
Mänttä	1,19	0,51	0,68	1,02
Mänttä/Orivesi	2,62	1,40	1,80	2,22

Havaintoja liikennetaloudellisista tarkasteluista

- Lähijunaliikenteen kehittäminen vaikuttaa sekä lähi- että kaukojunamatkustusta kasvattavasti
- Lähiliikenteen aloittaminen kasvattaa junaliikenteen subvention tarvetta
- Tarkastelluista tarjontaskenaarioista vähiten subvention tarvetta kasvattaa Lempäälän liikenteen aloittaminen
- Eniten subvention tarvetta kasvattavat Vammalan liikenteen aloittaminen sekä tiheämpi tarjonta Harjuniittyyn ja Orivesi keskusta
- Lähijunaliikenteen hankintamallia pitää selvittää tarkemmin ja on etsittävä kustannustehokkaampia toteutustapoja, yksi mahdollisuus on siirtää toimivaltaisen viranomaisen rooli LVM:ltä Tampereen seudun joukkoliikenteelle



TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

Johtopäätökset

- Kysynnän ja maankäytön kehittymisen kannalta on edellytyksiä lisätä junatarjontaa Nokialle ja Lempäälään ja aloittaa liikennöinti Mänttään.
- Nokialle ja Lempäälään voidaan liikennöidä tunnin vuorovälillä yhdellä kalustolla. Yhdellä kalustolla voidaan ajaa 5+5 vuoroa Mänttään/vrk.
- Uusien asemien rakentaminen on teknisesti mahdollista.
- Reunalaiturin rakentamiskustannus on 0,3 M€. Investointikustannus on enimmillään 7 – 8 M€ asemilla, joilla tarvitaan rata- tai turvalaitemuutoksia.
- Nokialle pitää rakentaa toinen laituriraide, Lempäälään kolmas laituriraide ja Vilppula–Mänttä -välille turvalaitteet.
- Tunnin vuoroväli lähiliikenteessä ei edellytä lisäraiteiden rakentamista tarkastelluille rataosuuksille.
- Liikenteen subvention tarve on 0,6 – 2 M€ euroa vuodessa/suunta
- IC- ja taajamajunia täydentävällä lähiliikenneerakenteella kaluston kierto ei ole tehokasta.

Jatkotoimenpiteet

- Tesoman aseman jatkosuunnittelu ja toteutuksen valmistelu sekä neuvottelut Porin junien pysäyttämisestä.
- Nokian ja Harjuniityn asemilla sivuraiteellisen pääteaseman kustannusarvion selvittäminen
- Tampereen lähiliikenteen, Riihimäki–Tampere taajamajuna-liikenteen ja Tampere–Pori IC-junaliikenteen tarkastelu kokonaisuutena yhteistyössä LVM:n ja VR:n kanssa.
- Oriveden suunnan joulukuussa 2016 päättyvän kiskobussiliikenteen jälkeen joukkoliikennetarjonnan varmistaminen sekä junaliikenteen hankinta- ja rahoitusmallin selvittäminen välittömästi.
- Asemanseutujen maankäytön kehittäminen Nokialla, Tesomalla ja Lempäälässä suunnitelmien mukaan.
- Ruutanassa ei välittömiä toimenpiteitä. Seurataan Oriveden junaliikenteen kehitystä.
- MAL3-sopimuksen mukaisesti joukkoliikenteestä vastaavien viranomaisten roolien ja toimivalta-alueiden selvittäminen.