



Tampereen <sup>20</sup>*Vuotta*  
**KAUPUNKISEUTU**

# Raidereformi ja seisakesuunnittelu Tampereen kaupunkiseudulla

Liikennejärjestelmäpäällikkö  
Eero Kauppinen 24.4.2026



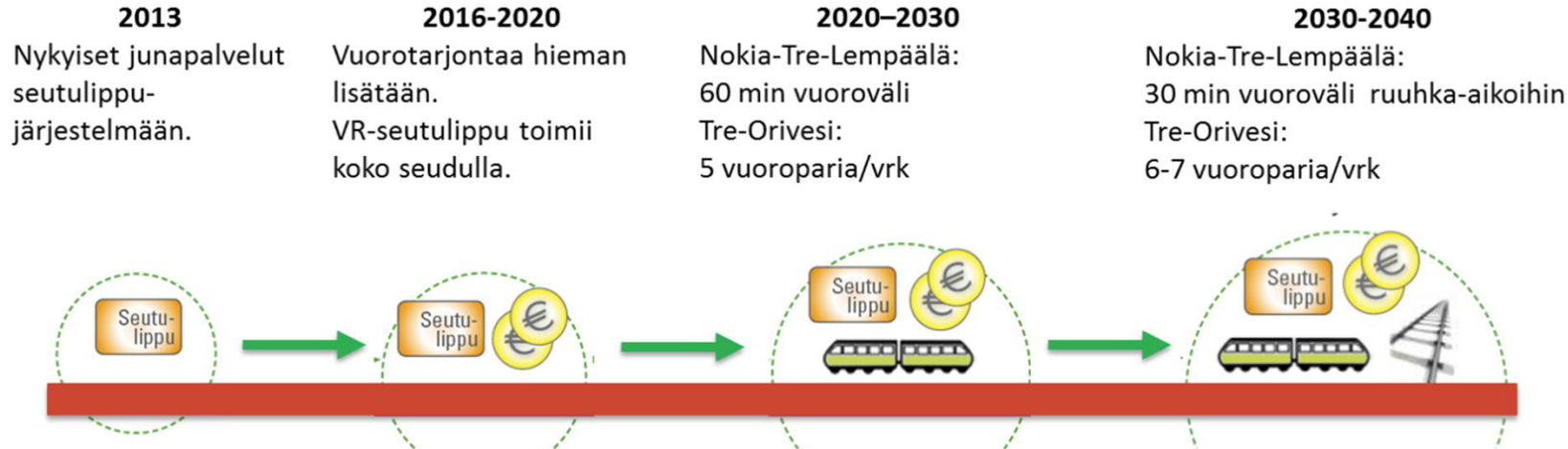
# Esityksen sisältö

1. Raidereformi
2. Seisakkeiden ja ratainfra suunnittelutilanne
3. Kysymyksiä ja vastauksia  
(Kysymyksiä voi laittaa chatiin koko ajan)

# Rakennesuunnitelman 2040 mukainen vaiheistus vuodelta 2014



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**



Ei infrainvestointeja.

Tampereen aseman kehittäminen ml. uusi välilaituri

**Infran kehittäminen:**

3. raide Sääksjärvi-Toijala  
Oriveden suunnan turvalaitemuutokset

**Uudet asemat:**

Tesoma ja Sääksjärvi  
Ruutana, Vatiala, Hankkio, Vuohenoja

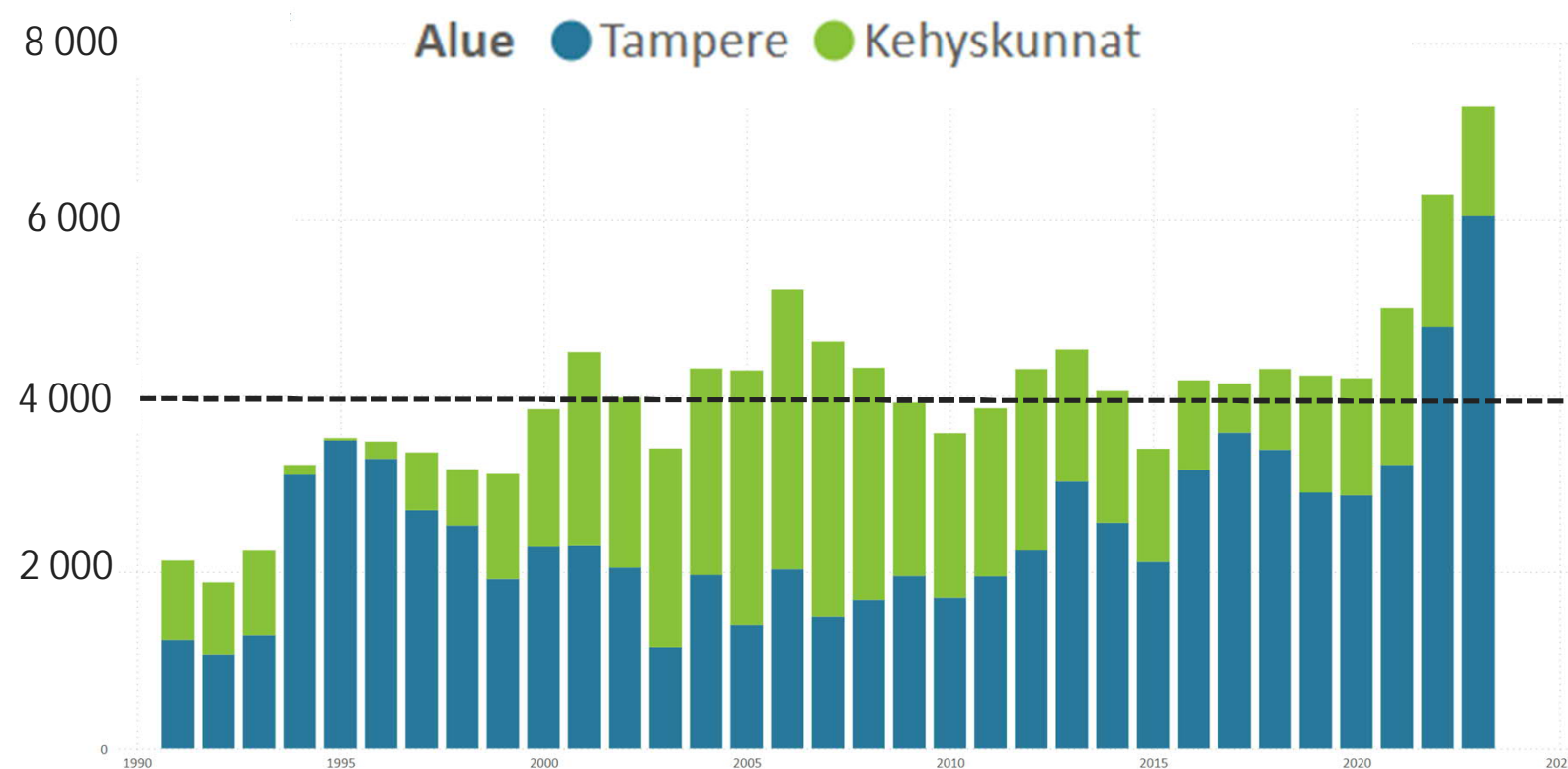
**Uudet asemat:**

Harjuniitty, Lakalaiva, Kulju, Hakkari

Pitkäjänteinen suunnittelu:

Lähijunaliikenteen kehittämisohjelma v. 2010,  
Lähijunaliikenteen visio 2050 ja tiekartta 2022

# Onko lähijunaliikenteelle riittävä kysyntäpotentiaali?

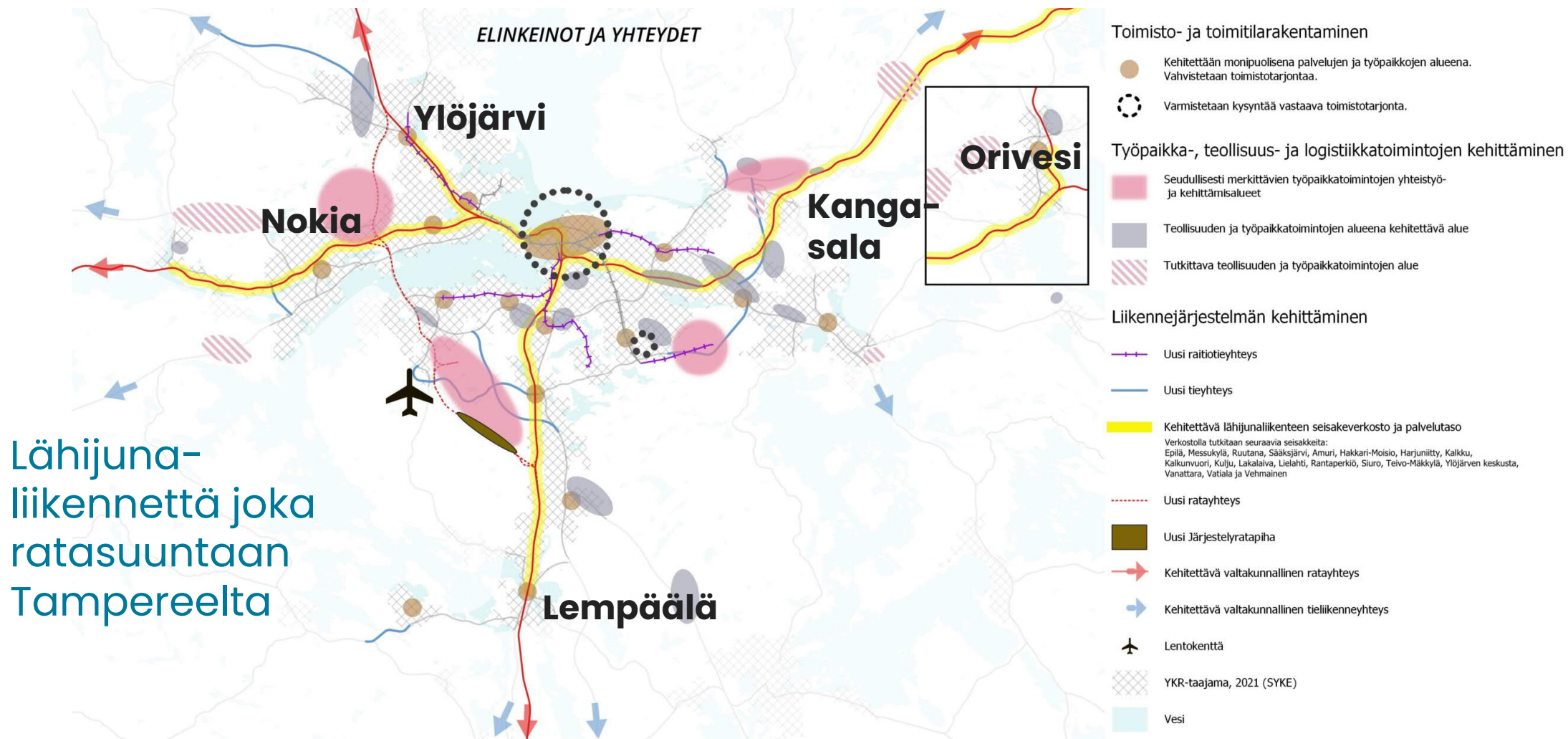


- Tampereen kaupunkiseudulla asuu yli 420 000 ihmistä
- Viime vuodet ovat olleet ennätysellisiä kasvuvuosia seudullisesti.
- Koko seutu kasvanut. Tampereen lisäksi Lempäälä, Kangasala, Nokia ja Pirkkala erityisesti
- Seudullinen kasvu on **yli 80 % sijoittunut rakennesuunnitelman kestävän kasvun alueelle.**

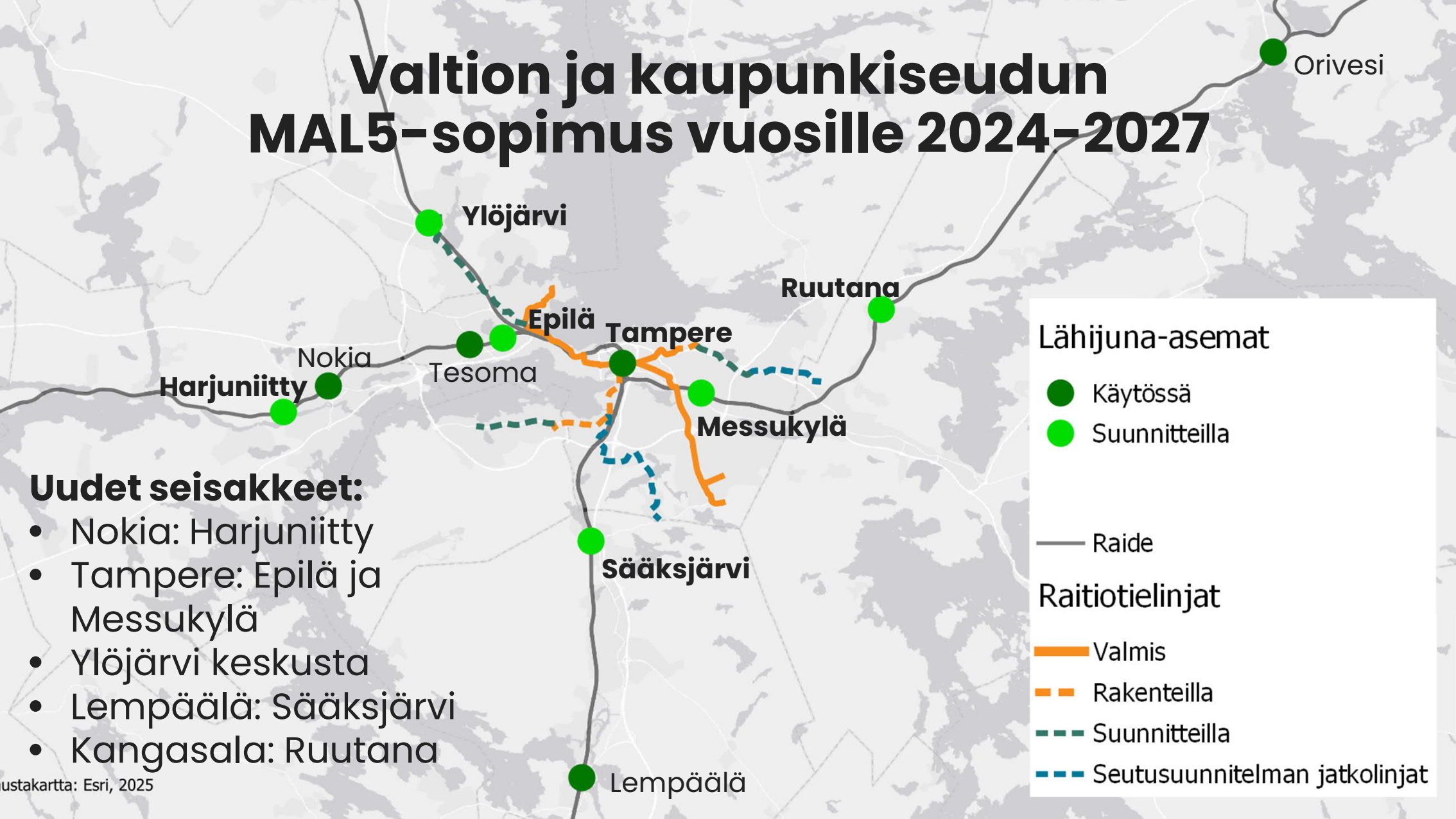
# Rakennesuunnitelma 2040+ perustuu raideliikenneratkaisuun



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**



# Valtion ja kaupunkiseudun MAL5-sopimus vuosille 2024-2027



## Uudet seisakkeet:

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

# MAL5-sopimuksen seisakesuunnittelu



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

**MAL5-sopimuksen lähijunaliikenteen seisakesuunnittelun lähtökohtana ovat MAL5-sopimuksen ohella aikaisemmat selvitykset ja päätökset.**

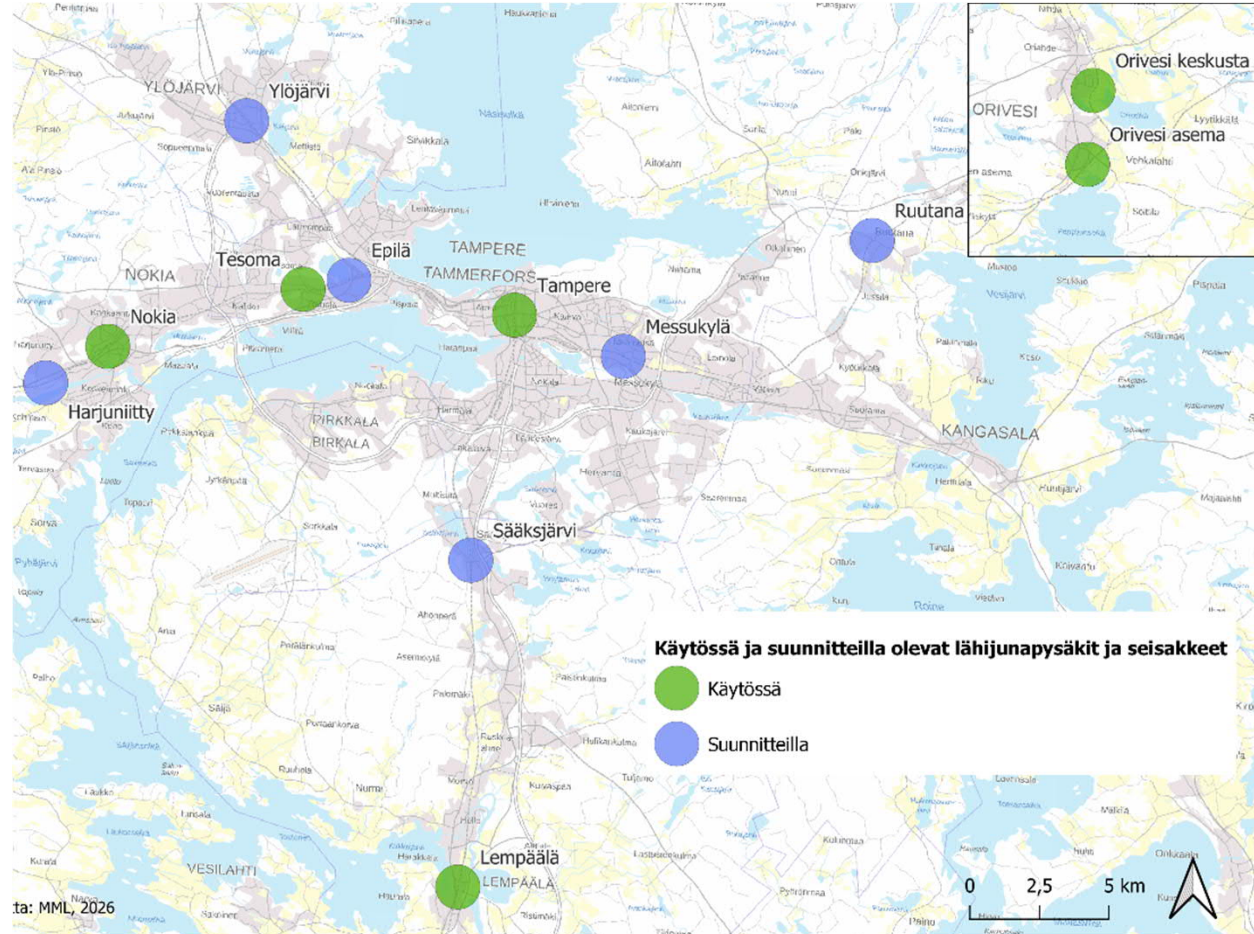
MAL5-sopimuksen toimenpiteen 19. kirjaukset.

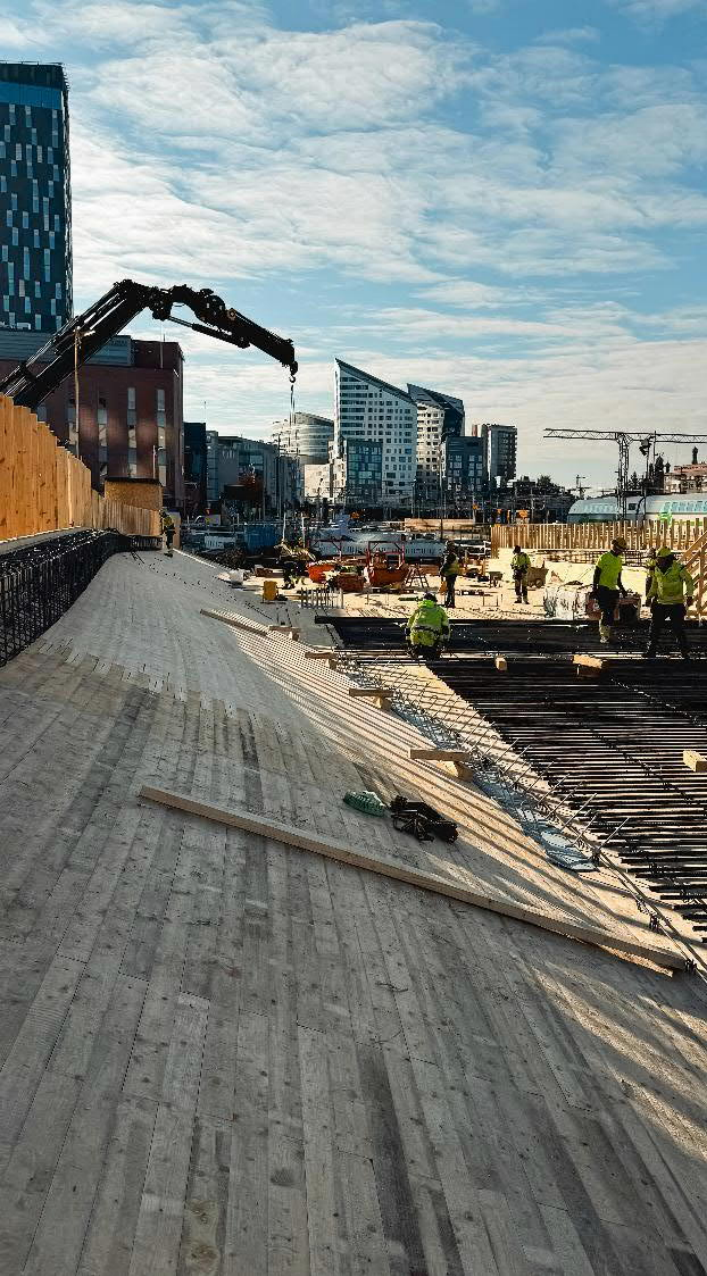
*Seudun kunnat ja valtio edistävät kaupunkiseudun asema- ja seisakeverkoston laajentamista. Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärven keskusta, Epilä ja Harjuniitty. Messukylän, Ruutan, Epilän ja Harjuniityn seisakkeita kehitetään vain lyhyiden lähi- ja taajamajunien tarpeisiin. Valtio osallistuu seisakkeiden esi- ja ratasuunnitteluun sekä toteutukseen vuosina 2025–2028 yhteensä enintään 4 milj. € eli (kuntien osuus 4 milj. €, yhteensä 8 milj. €).*

*Valtio ja kunnat suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50 kustannusjaolla. Suunnittelua toteutetaan ratasuunnittaisina kokonaisuuksina ja seudullista yhteistyötä hyödyntäen. Suunnitteluun arvioidaan kohdentuvan noin puolet tämän sopimuskohdan valtionrahoituksesta.*

→ Tarkoittaa yhtä seisaketta MAL5-sopimuskaudella

→ Seuraavat seisakkeet ovat tarjolla MAL6-sopimukseen





# MAL5-sopimuksen seisakesuunnittelu



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

## Suunnitteluhankkeet vuosina 2025–2028:

- a. Etelän suunta: Säöksjärven aseman esi- ja ratasuunnitelma
- b. Idän suunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeiden sekä Oriveden aseman esi- ja ratasuunnitelma sekä mahdollisesti Orivesi-Oriveden keskusta -välin sähköistyksen esiselvitys ja ratasuunnitelma
- c. Pohjoisen suunta: Ylöjärven puuterminaalien siirron ja aseman esi- ja ratasuunnitelmat
- d. Lännen suunta: Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden esi- ja ratasuunnitelmat
- e. Seudun pitkän aikavälin seisakeverkon ja liikennöinnin selvitys. Tarkasteltavaksi otetaan seudun rakennesuunnitelmassa kuvattu asemaverkko.

**Noin puolet** tämän toimenpidekohdan valtion rahoituksesta on tavoitteena kohdentaa **toteutuksen käynnistämiseen** kuntien ja valtion yhteisrahoituksella toteutusvalmiuden ja vaikuttavuuden kannalta parhaissa kohteissa. **Toteutuksen käynnistämisestä** voidaan päättää, kun sovitun suunnittelun kokonaiskustannukset ovat selvillä, **suunnittelulla on muodostettu toteuttamisen edellytykset ja perusteet sekä junaliikennepalvelujen toteutuminen on selvillä.**

# Tampereen kaupunkiseutu ei ole enää ainoa lähijunaliikennettä tavoitteleva kaupunkiseutu

Liikenne

## Oulu, Tampere ja Turku suunnittelevat lähijunaliikennettä – katso, minne pysäkkejä olisi tulossa

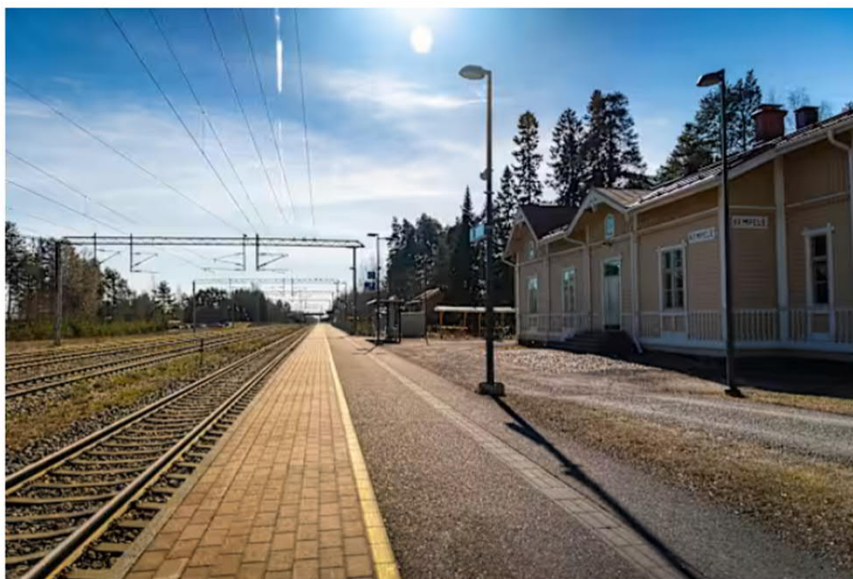
Lähijunaliikenne uusilla reiteillä voisi alkaa vuonna 2031. Traficom haluaa alueilta nyt päätöksiä kalustohankintojen osalta.



Pirkanmaalla on jo lähijunaliikennettä, mutta tulevaisuuden suunnitelmissa yhteydet olisivat paljon nykyistä monipuolisemmat. Oulun ja Turun seuduilla suunnitellaan kokonaan uusia lähijunayhteyksiä. Video: Miikka Varila / Yle

## Kempele päätti sittenkin osallistua Oulun seudun lähijunan rahoitukseen

Lähijunaliikenteen rahoitukseen osallistuminen jakoi valtuustoa. Valtuuston päätös oli kunnanhallituksen päätöksen vastainen.



Kempeleen rautatieasema huhtikuussa 2026. Kuva: Paulus Markkula / Yle

## Tältä lähijunaliikenne voi näyttää 2030-luvulla Oulun seudulla

○ Suunnitteilla oleva seisake



Lähde: Lähijunaliikennettä suunnittelevat kunnat

# Asemanseudut kehittyvät

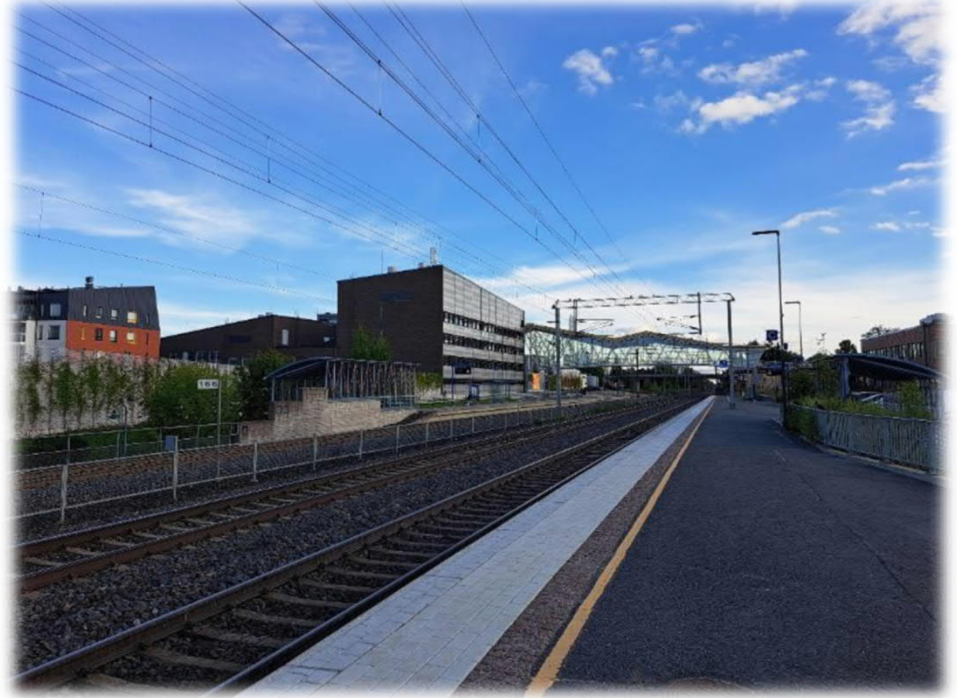
## Oriveden asema



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

24.4.2026

## Lempäälän asema



**Kuva: Lempäälän asema.** MAL4-sopimuksella rahoitettu reunalaiturien pidentäminen.

# Asemanseudut kehittyvät Nokian asema



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

**AAMULEHTI**

Pirkanmaa

## Nokialaismies luopui autosta ja ryhtyi kulkemaan työmatkat junalla – Näin iso muutos tapahtui kulkemisessä Pirkanmaalla

Pirkanmaan lähijunaliikenne on ollut menestys. Suosituimmalla reitillä tehtiin viime vuonna lähes 200000 matkaa.

Jaa

Tallenna

Kommentoi

★ TILAAJILLE



Vuonna 2024 Pirkanmaan sisällä tehtiin lähes puoli miljoonaa junamatkaa. Pauli Lagerstedt (keskellä) kulkee junalla Tampereelle muutaman kerran viikossa. KUVA: RAMI MARJAMÄKI



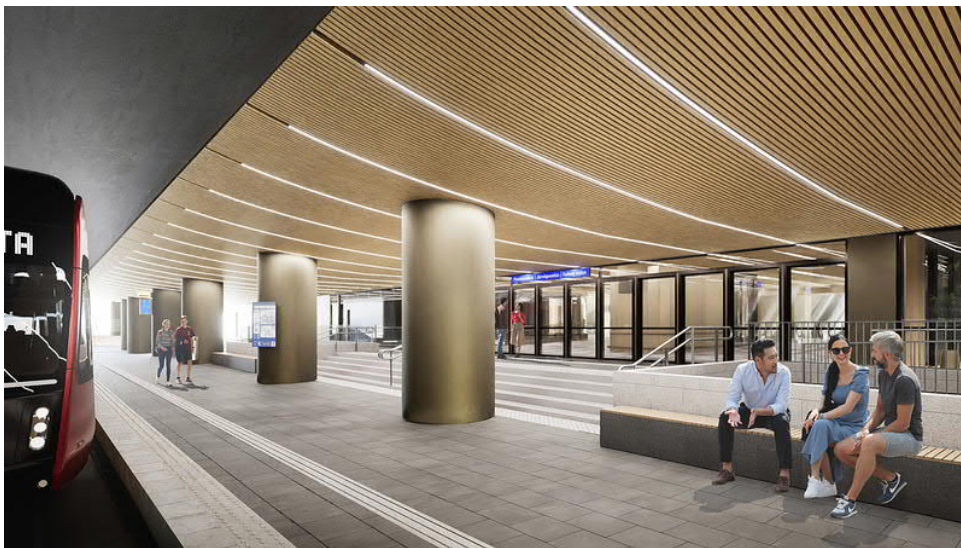
**Kuva: Nokian uusi asema.** Avattiin 11/2025.  
MAL4-sopimuksen hanke.

24.4.2026

# Asemanseudut kehittyvät Tampereen asemakeskus

Tampereen aseman jatkokehitys suunnitteilla

Tampereen aseman uudistus rakenteilla



Kuva: Tampereen asemalta suoraan ratikan  
kyytiin 2030-luvulla.

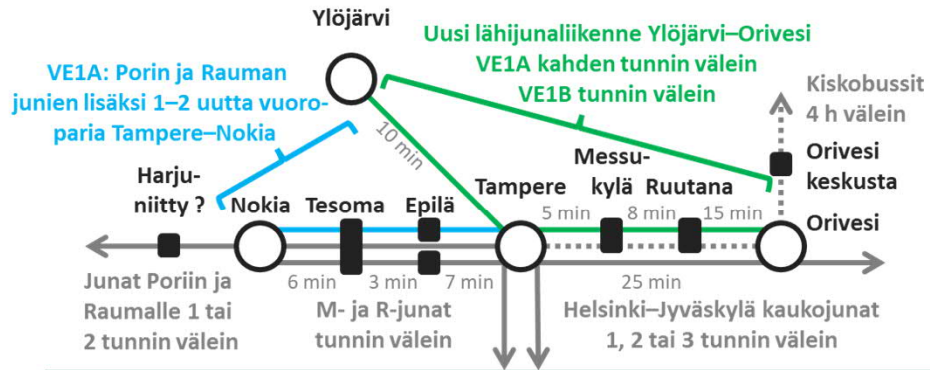


Tampereen asemakeskus, kuva: Studio  
Libeskind & ARCO Architecture Oy

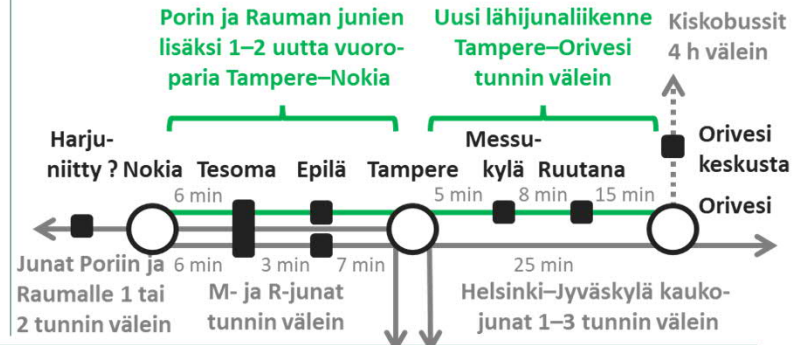
# Tampereen seudun 2030-luvun henkilöjunaliikenteen vaihtoehdot

## "Ylöjärvi-Orivesi"

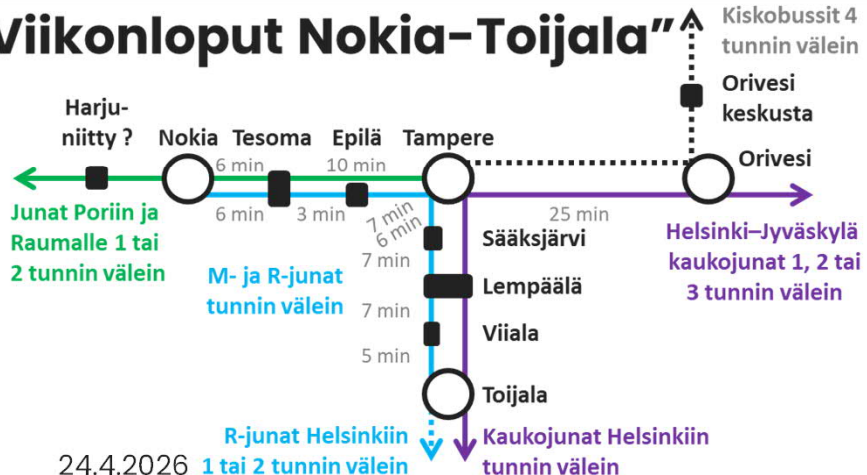
Ve1B toimivuus varmistettava



## "Nokia-Orivesi"

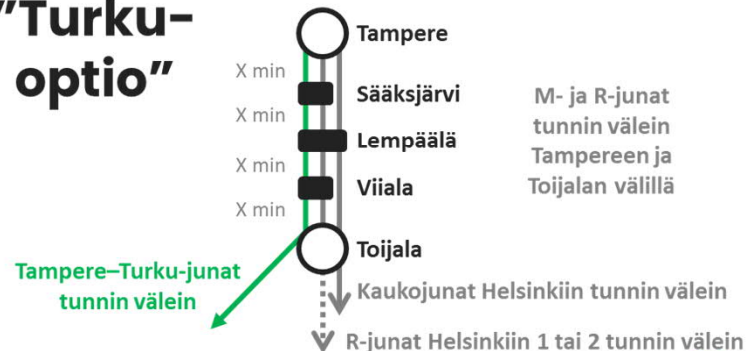


## "Viikonloput Nokia-Toijala"



24.4.2026

## "Turku-optio"



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

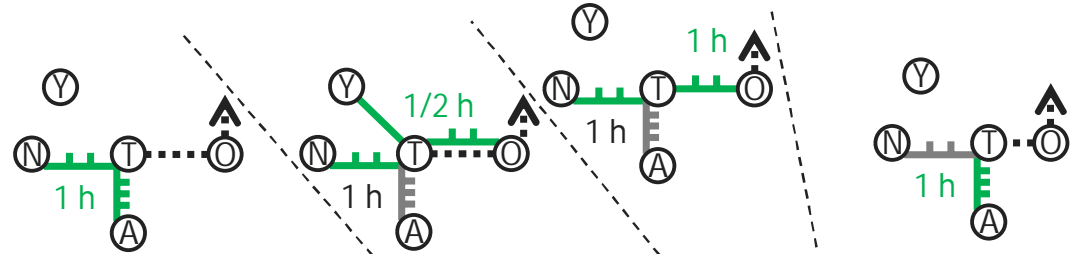
# Nettokustannukset kunnittain



Nettokustannusarviot kunnittain on laadittu seuraavilla oletuksilla:

- Kustannukset jaetaan kuntien välillä 20 % asukasluvun suhteessa ja 80 % asemien etäisyyksien suhteessa kuten M-junaliikenteessä nykyisin.
- Lipputuloiksi on oletettu VE0–VE2 20 %, joka on suoraan vähennetty kuntien bruttokustannus-osuudesta. VE3 lipputulot perustuvat nykyisiin Tampere–Turku-kaukojunaliikenteen lipputuloihin
- VE2 on oletettu kiskobussiliikenteen katkaisu Orivedelle ja valtion rahoitus 4 lähijunavuoroparille.
- Oriveden ratasuunnalla huomioitu bussilinjan 95 poistamisesta aiheutuvat säästöt VE1B, VE2

Traficom on tammikuussa myöntänyt lisääaikaa kuntien päätöksenteolle syyskyyllä asti. Seutuhallituksen päätös 144 §/2025 henkilöjunaliikenteen lisäliikenteen liikennöintivaihtoehdoista nähtiin tässä kohtaa riittävänä.



	VE0 (arki)	VE0+ (joka päivä)	VE1A (2 h) (sis. VE0+)	VE1B (1 h) (sis. VE0+)	VE2 (sis. VE0+)	VE3 (sis. VE0+)
Tampere	0,6 M€/v	0,7 M€/v	1,4 M€/v	1,5 M€/v	1,5 M€/v	0,9 M€/v
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
Lempäälä	0,2 M€/v	0,3 M€/v	0,3 M€/v	0,3 M€/v	0,3 M€/v	0,6 M€/v
Akaa	0,4 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	0,6 M€/v	1,1 M€/v
			VE1A	VE1B	VE2	
Ylöjärvi	-	-	0,6 M€/v	1,2 M€/v	-	-
Orivesi	-	-	0,7 M€/v	1,0 M€/v	1,2 M€/v	-
Kangasala	-	-	0,5 M€/v	0,6 M€/v	0,7 M€/v	-

Yhdistelmävaihtoehtojen nettokustannukset	VE3 & VE1A (sis. VE0+)	VE3 & VE1B (sis. VE0+)	VE3 & VE2 (sis. VE0+)
Tampere	1,3 M€/v	1,7 M€/v	1,5 M€/v

# Uusi Sm7-lähijuna Kesällä 2026 myös R- ja M- junaliikenteeseen!



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**



24.4.2026

Kuva: VR

15



# Seisakkeiden suunnittelutilanne

- Seisakkeiden suunnittelussa **esisuunnittelun jälkeen siirrytään ratasuunnitelmavaiheeseen huomioon ottaen kuitenkin MAL5-sopimuksessa mainitut liikennöintipäätökset, jotka kunnat tulevat tekemään syyskuussa 2026.**
- **Seisakkeiden ratasuunnitelma laaditaan vain yhdestä vaihtoehdosta.** Tällä hetkellä useampia vaihtoehtoja tutkitaan vielä ainakin **Sääksjärvestä ja Ylöjärvestä.**
- **Messukylän, Ruutanan ja Epilän seisakkeista vaihtoehdot laituriratkaisun osalta ovat ”suppeammat”.**

# RATAHANKKEIDEN PROSESSI



MAL-sopimuksen seisakesuunnittelun edistämisen kannalta keskeisimpiä tavoitteita on aloittaa sovittujen asemien ja seisakkeiden osalta ratalain mukaiset ratasuunnitelmat, jotka vaaditaan ennen toteuttamista.

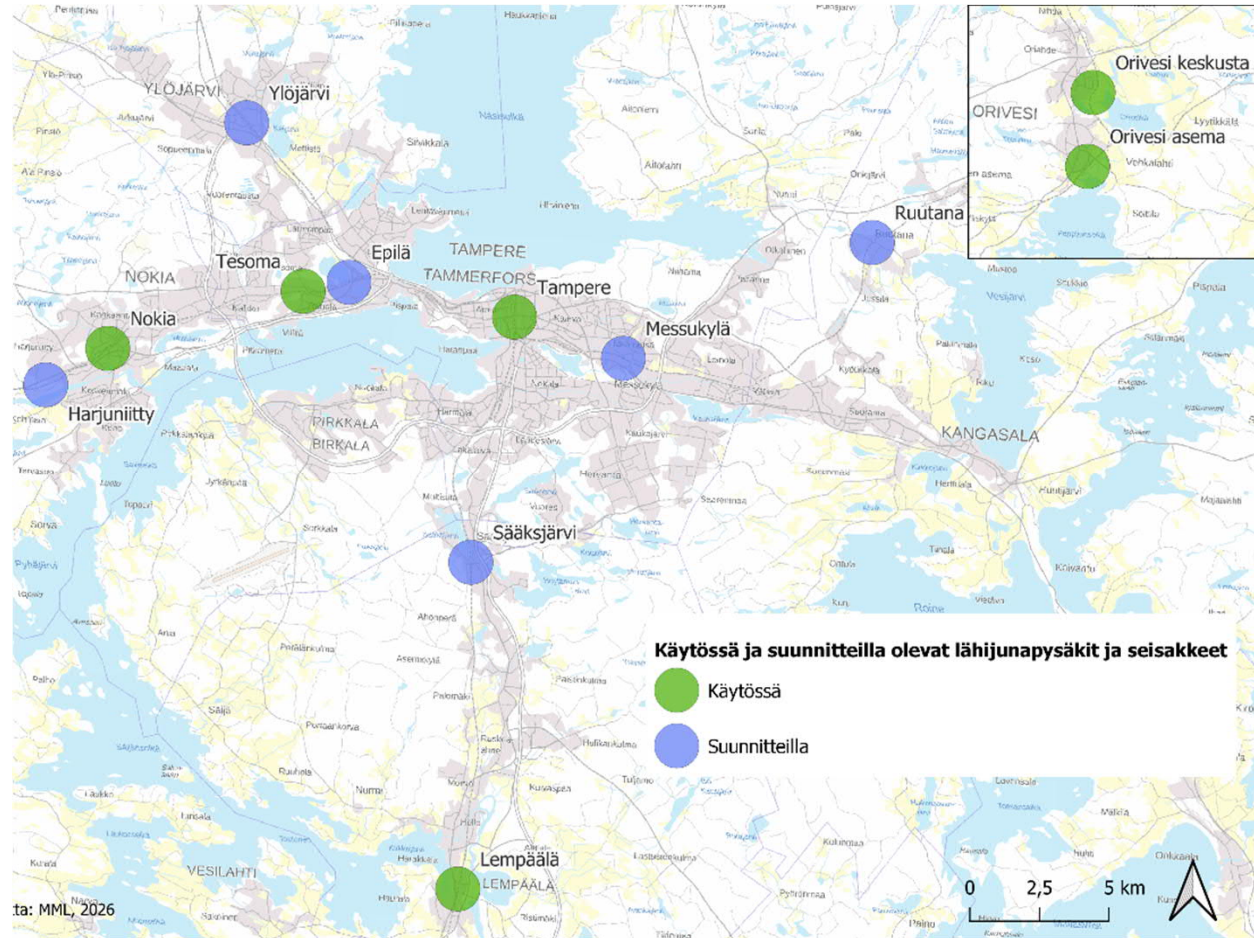


Edellisen vaiheen suunnitelman hyväksymispäätöksen ja seuraavan vaiheen suunnittelupäätöksen välissä voi olla useita vuosia. Suunnittelupäätöksen jälkeen voidaan käynnistää hankinta. Hankinta suunnitteluvaiheiden välissä vie isommissa hankkeissa n. 1-2 vuotta.

# MAL5-sopimuksen seisakesuunnittelu

## Seisakkeiden esisuunnittelu tilanne:

1. Ylöjärvi, 4 eri vaihtoehtoa
2. Epilä
  - 1 vaihtoehto
3. Messukylä
  - 1 vaihtoehto
  - uusi ylikulkusillan kaupungin pohdittavana
4. Ruutana
  - 1 vaihtoehto, kaikista halvin seisakkeista
5. Sääksjärvi
  - Haasteellisin kohde kaikista, mm. erittäin vilkas liikenne, Tampereen tavararatapihan raide, ratageometria, kiinteä muinaisjännös
6. Harjuniitty
  - Esisuunnitelma jo laadittu vuonna 2022.



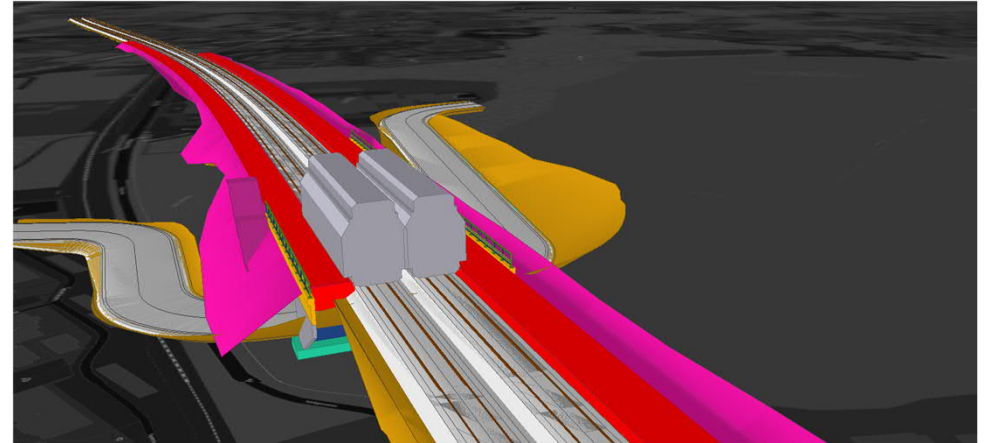
# Miksi seisakkeet kustantavat miljoonia?

1. Ratatekninen sijainti, pysty- ja vaakageometrian muutokset
2. Seisakkeet ja asemat toteutetaan **esteettömiksi**. Junat ovat myös 2030-luvulla esteettömiä, vaikka nykyisin osia M-junavuoroista ajetaan esteellisellä kalustolla.
3. Erittäin vilkas liikenne ja äärimmäisyyksiin käytetty ratapasiteetti vaatii ratkaisuja, joilla varmistetaan häiriötön junaliikennöinti
4. Radan esteellisyyden vähentäminen → uudet yli- tai alikulut
5. Inflaatio on vaikuttanut infrarakentamisen kustannuksiin etenkin vuoden 2019 jälkeen

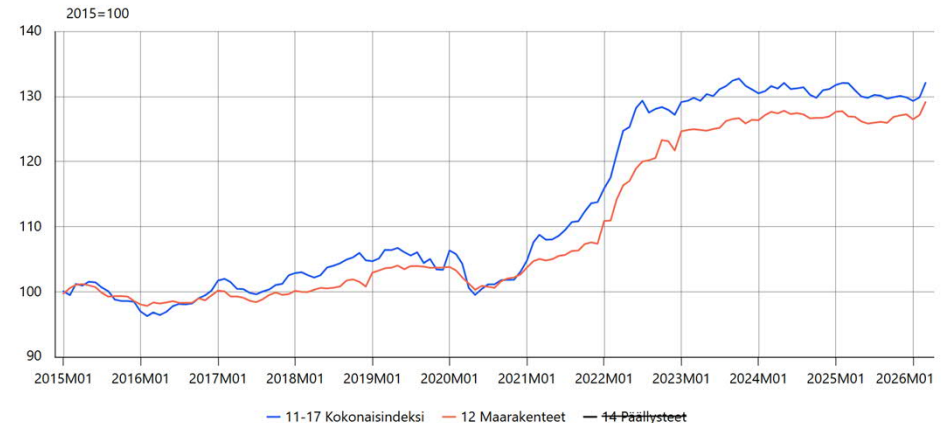
Kustannusarviot ovat jo suhteellisen kattavia suunnitelmatarkkuuteen nähden.

Yhdessä seisakkeen vaihtoehdon kustannusarvioissa on **yli 250 kustannusnimikettä**

Myös pohjatutkimuksia on teetetty kustannusarvioiden varmistamiseksi (yleensä ne teetetään vasta yleis- tai ratasuunnitelmavaiheessa)



Maarakennuskustannusindeksi (2015=100), 2015M01-2026M03



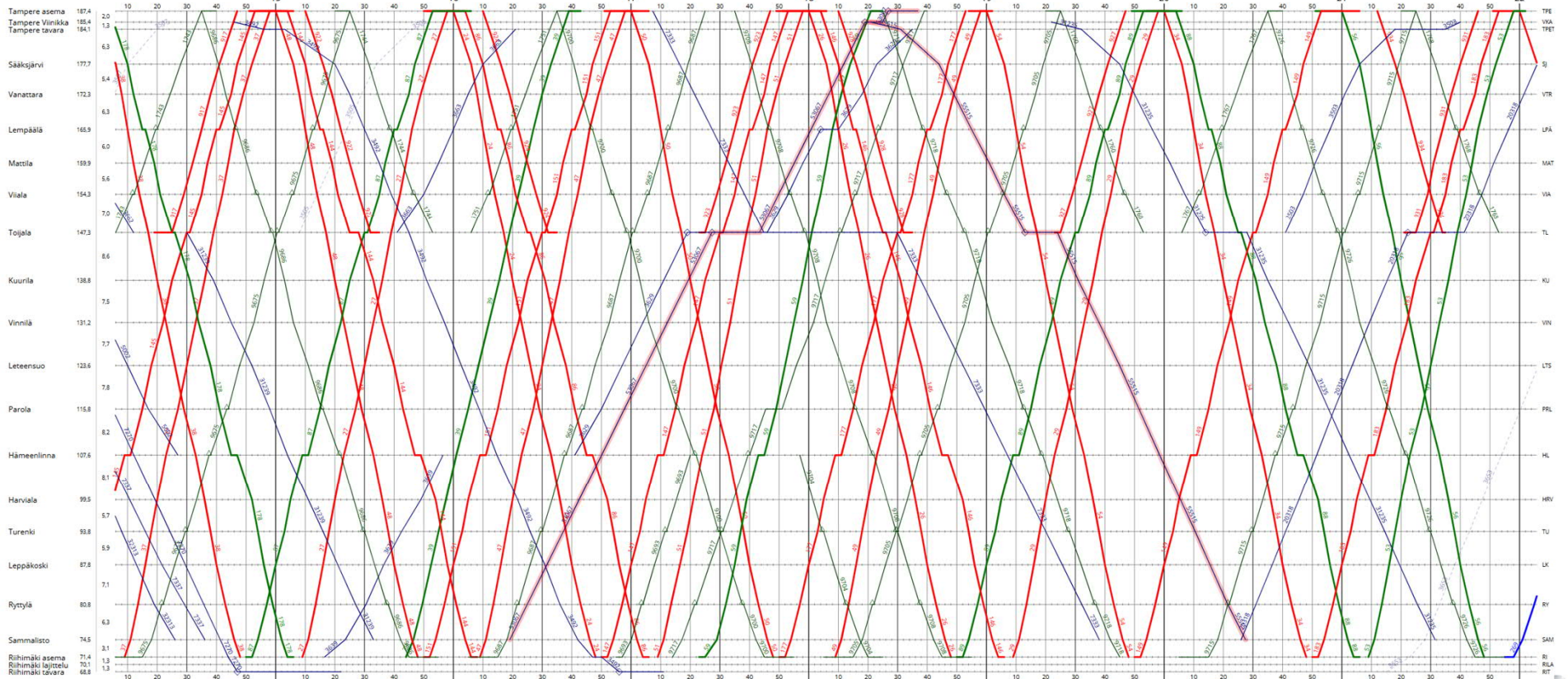
# Miksi Tampereen kaupunkiseudulle ei saada tuntia tiheämpää lähijunaliikennettä?

Graafinen aikataulu  
Riihimäki - Tampere

Klo 15

Klo 21

ke 6.5.2024



# Valtion fokus on Lapin eurooppalaisessa raideleveydessä

- Samaan aikaan, kun kovalla kiireellä ja huoltovarmuuden nojalla suunnitellaan Lappiin eurooppalaista raideleveyttä, niin nykyisillä pohjois-eteläsuuntaisilla radoilla on valtavia kapasiteettiongelmia jo nykytilanteessa. Eipä eurooppalainen raideleveys auta elinkeinoelämäämme, jos nykyiset **vilkkaimmat rataosuutemme** ovat jo täysin tukossa.
- **Karjalan rata** sai kehysriihessä merkittävän helpotuksen, kun Luumäki-Joutseno-kaksoisraiteen hanke sai rahoituksen. **Savonradalle** on jo tiekartta ja rahoitus
- Etenkin Päärata tarvitsee lisäraideinvestointeja välillä **Riihimäki-Tampere-Seinäjoki**. Tämän lisäksi Tampere-Kokemäki osuus on myös jo nykytilanteessa tukossa ja lisää junia tulisi rataverkolle, jos vain mahtuisi.
  - Lielähti-Nokia on tukkoisin kohta.

1. Välityskyky koetuksella jo nykytilanteessa, kysyntää lisäliikenteelle
2. Vastaa nykyisen liikennekysynnän tarpeisiin, mutta kasvumahdollisuudet ovat rajalliset
3. Vastaa nykyisen liikennekysynnän tarpeisiin ja kestää myös kysynnän kasvun
4. Välityskyky alhainen, mutta vastaa nykyiseen tarpeeseen
5. Vähäliikenteiset radat sekä yksittäistä kuljetustarvetta palvelevat pistoradat, joilla välityskyky vastaa nykyiseen tarpeeseen (ei rataosuuskorttia)

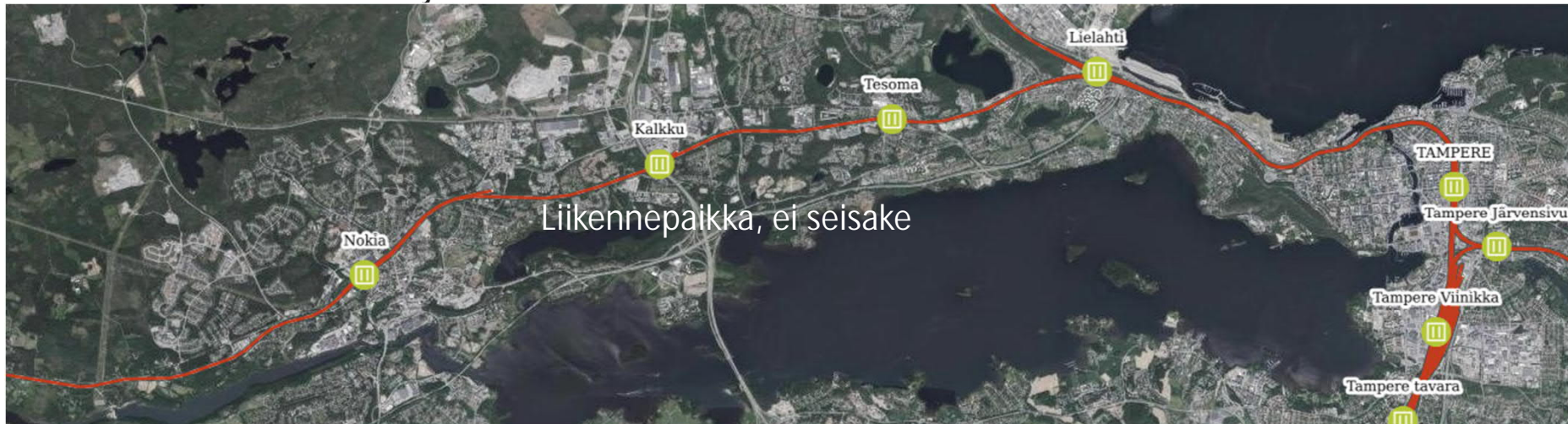
RATAVERKON VÄLITYSKYVYN KOKONAISKUVA (Väylävirasto 2026)



# Väyläviraston rinnakkaishankkeet

Kaupunkiseudulla alkavat myös Väyläviraston omat ratasuunnitteluhankkeet, jotka vaikuttavat MAL5-sopimuksen seisakesuunnitteluun.

- Väylävirasto tulee aloittamaan vuoden 2026 aikana Tampere-Nokia lisäraiteen yleissuunnitelman ratasuunnitelman ja YVA:n (ympäristövaikutusten arviointimenettely). Lisäraide alkaa Tampereen Armonkalliolta kohti Lielähtea ja ulottuu ainakin Nokian asemalle asti. Lisäraiteen puolisuuuutta on jo tarkasteltu useaan otteeseen. Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden ratasuunnitelmat kytkeytyisivät siten Väyläviraston kaksoisraidehankkeeseen.
- Tesoman seisakkeesta on jo ratasuunnitelmatasoinen suunnitelma valmiina 2. kaksoisraidevaihtoehdosta.

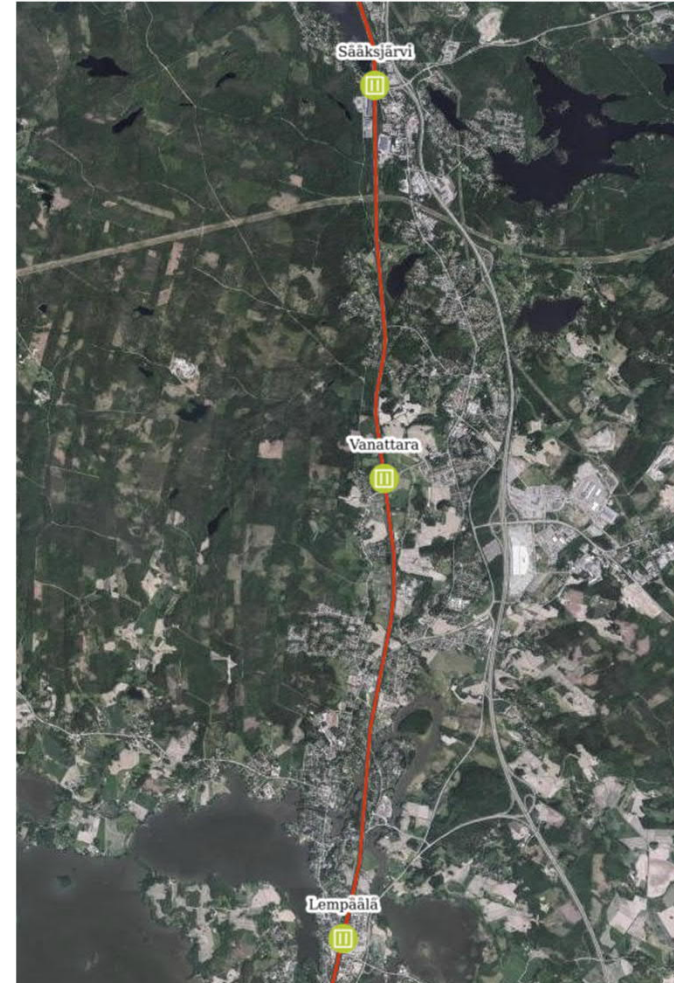


# Väyläviraston rinnakkaishankkeet



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

- Väylävirasto tulee myös myöhemmin, alustavasti vuoden 2026 tai 2027 aikana, aloittamaan **Sääksjärvi-Lempäälä-välillä 3. raiteen yleissuunnitelman** ratasuunnitelman ja YVA:n. Lisäraiteen puolisuus on osoitettu nykyisen pääraiteen itäpuolelle. Sääksjärven aseman suunnittelussa huomioidaan myös tulevat lisäraiteet. Sääksjärvellä 3. raiteen huomiointi on monimutkaisempi kuin kahden raiteen tapauksessa.
- Edellä kuvatut lisäraiteen yleissuunnitelmat ja YVA:t ovat mittavia ja monivuotisia suunnitteluhankkeita, joiden yhteiskustannus on noin 10 miljoonaa euroa. Kuntia kannustetaan olemaan aktiivisia suunnitteluhankkeissa ja varaavaan aikaa riittävästi niiden kommentointiin.



Kuva: Väylävirasto 2025.



Tampereen **20** Vuotta  
**KAUPUNKISEUTU**

Turku

Kaarina

Paimio

Salo

Sauvo

Vihti

Lohja

Kauniainen

Kemiönsaari

Siuntio

Espoo

Helsinki

**Kuntien päätösten aika on syyskuussa.**

**Onko varaa rakentaa?**

**Vai onko varaa olla rakentamatta?**



Tampereen <sup>20</sup>*Vuotta*  
**KAUPUNKISEUTU**

Kiitos!