



Täydentävän junaliikenteen kustannukset alueen kunnille

Raportti
26.11.2025



Tausta

Valtion ostojunaliikenne perustuu nykyisin LVM:n ja VR:n väliseen ostoliikennesopimukseen, joka päättyy vuoden 2030 lopussa. Kiskobussiliikenteessä valtion tuki on nykyisin korkea, palvelutaso on heikko ja matkustajamäärät ovat vähäisiä.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti kesäkuussa 2025, että ostojunaliikenne jatkuu 2030-luvulla yhtä laajana kuin nykyisin. Lisäksi hallitus linjasi, että ostojunaliikenteen kilpailutusta varten perustetaan kalustoyhtiö. Suomen ostojunaliikennekalusto Oy siirtyy valtion omistukseen vuoden 2025 aikana. Kalustoyhtiöön on tarkoitus siirtää ostoliikenteessä käytössä oleva kalusto, mukaan lukien kiskobussit.

Valtio on siis päättänyt kiskobussiliikenteen jatkuvan nykyisellä palvelutasollaan. **Kunnat voivat halutessaan rahoittaa täydentävää liikennettä, jonka valtio kilpailuttaa.** Lisäliikenteen on noudatettava hallituksen linjauksia, joista keskeisimmät Haapamäen ratojen osalta ovat:

- Liikennöintisopimukset kilpailutetaan ns. bruttosopimuksina.
- Liikennöinnissä käytettävä kalusto tulee valtion kalustoyhtiöltä
- Kuntien tulee rahoittaa liikenne kokonaisuudessaan, mukaan lukien

kaluston hankintakustannukset.

Kaluston elinkaari on 30–40 vuotta, joten käytännössä lisäliikenteeseen on tarve sitoutua yhtä 10 vuoden sopimuskautta pidemmäksi ajaksi.

Työn tilaajana on ollut Keuruun kaupunki, jossa yhteyshenkilönä on ollut Tuomas Collin. Lisäksi työn ohjaukseen on osallistunut Jani Palomäki Etelä-Pohjanmaan liitosta. Työn rahoittajia ovat olleet myös rataosan muut kunnat. Työn aikana on järjestetty tapaaminen Traficomin edustajien kanssa. Tapaamisessa on sovittu lisäliikenteen liikennöintikustannusten laskentaperiaatteista.

Konsulttina työssä on ollut WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Simo Airaksinen ja Anna Karhu. Lisäksi asiantuntijoina työssä ovat olleet Henri Miettinen WSP:stä sekä Timo Kantola Suunnittelukumppanit Oy:stä.

Lähtökohdat lisäliikenteen rahoittamiseksi

Valtion ostojunaliikenne operoitaisiin lähtökohtaisesti uudella kalustolla. Uuden liikenteen operointikustannuksen vertailukelpoisuuden varmistamiseksi hankittava lisäliikenne arvioidaan siten, että liikenne operoidaan uudella kalustolla. Myöhemmässä jatkosuunnittelussa arvioidaan mahdollisuuksia synergiaetujen saavuttamiseksi eri liikenteitä tai kalustotyyppien kiertoja yhdistäen.

Kiskobussiliikenteen jatko edellyttää kiskobussien elinkaaren jatkoinvestointeja. Vaihtoehtona voisi olla myös korvaavan käytetyn kaluston hankinta ja kunnostaminen, mikä ei kuitenkaan toistaiseksi ole lähtökohtana nykyisen liikenteen jatkamiselle tai täydentävälle liikenteelle kiskobussialueilla. Pitkällä aikavälillä on joka tapauksessa tarve investoida kiskobusseja korvaavaan uuteen kalustoon. Koska kalustoa hankitaan tavallisesti isommissa erissä, kuntien halukkuus lisäliikenteen kalustohankintaan edistää osaltaan myös valtion kalustoyhtiön mahdollisuuksia uuteen kalustohankintaan hankinnan koon kasvaessa.

Kuntien rahoittaman ja valtion tilaaman liikenteen kustannuslaskennan lähtökohtana on liikennöintikustannusten laskenta uudella akkujunakalustolla (noin 12–15 M€/yksikkö). Uusi akkujuna vastaa noin kahden kiskobussin kapasiteettia. Akkujunakaluston lisäksi on tarve hankkia latausinfrastruktuuri, jonka hinnaksi on arvioitu noin 6–7 M€. Valtio voi jatkovalmistelussa päätyä myös käytetyn dieselkaluston hankintaan, jos se on kokonaistaloudellisesti edullisempi ja tarkoituksenmukaisempi vaihtoehto.

Uuden kaluston hankinta kestää kokonaisuudessaan 7–9 vuotta. On mahdollista, että kuntien tilaama lisäliikenne alkaa siten vasta 2030-luvun puolivälissä.

Kalustohankinnan lisäksi tulee muita kustannuksia, kuten varikkokiinteistöt ja muut kunnossapitoon liittyvät toiminnot ja varaosat. Koska kyse on olemassa olevan liikenteen täydennyksestä, on mahdollista, että lisäliikenteen aiheuttamat lisäkustannukset yleiskustannuksiin ovat kuitenkin maltillisia.

Suunniteltu liikenteen rakenne

Haapamäen rataosien liikennettä on viime vuosina kehitetty.

Nykytilanteessa kiskobussit mahdollistavat seuraavan kaltaisia yhteyksiä:

- Työ- ja opiskelumatkayhteydet Keuruulta ja Vilppulasta Tampereelle sekä Ähtäristä ja Alavudelta Seinäjoelle
- Asiointi- ja vapaa-ajan yhteyksiä
- Maakuntakeskusten väliset yhteydet ja valtakunnallista kaukojunaliikenteen verkostoa täydentävät poikittaisyhteydet.

Nykyisin ei ole tehtävissä työmatkayhteyksiä Jyväskylän seudulla. Lisäksi vuorovälit rataosilla ovat paikoin pitkät, mikä todennäköisesti vähentää junan käyttöä.

Suunnitellussa lisäliikenteessä tavoitteena on ollut parantaa erityisesti yhteyksiä, joilla on nykyisin palvelutasopuutteita.

Tavoitteena on, että täydentävän lisäliikenteen myötä palvelutaso olisi seuraava:

- Työ- ja opiskelumatkayhteyksiä Tampereen, Seinäjoen ja Jyväskylän kaupunkiseuduilla
- Poikittaisyhteyksien palvelutason parantaminen.

Työssä on Tampereen seudun osalta tarkasteltu kahta päävaihtoehtoa:

- a) Yhteys Haapamäen suunnasta vaihdoton Tampereelle
- b) Yhteys Haapamäen suunnasta vaihdollinen Orivedellä → mahdollistaa tiheimmän vuorotarjonnan Oriveden pohjoispuolella.

Lähtökohtana on, että Tampereen seudulla käynnistyisi lähijunaliikenne tunnin vuorovälillä Tampereen ja Oriveden välillä, mikä parantaa vaihtoyhteyksiä.

Tarkastellut aikataulut on esitetty liitteenä.

Liikennöintikustannukset

Työn yhteydessä on sovittu Traficomien kanssa käytettävistä liikennöintikustannuksista. Kiskobussien elinkaaren jatkon huomiovaksi liikennöintikustannukseksi on arvioitu 11,5 €/junakilometri. Uuden akkujunan liikennöintikustannukseksi on arvioitu 13,5 €/junakilometri. Molempien kalustotyyppien osalta liikennöintikustannukset tarkentuvat tulevaisuudessa sen jälkeen, kun on selvitetty ja tehty päätökset, mikä on kokonaistaloudellisesti tarkoituksenmukaisin kalustoratkaisu.

Lähtökohdaksi on oletettu, että valtion nykyisin hankkimaa kiskobussiliikennettä voidaan tulevaisuudessa kehittää kuntien tarpeiden mukaisesti huomioiden kaluston käytön rajoitteet. Valtio ei ole kuitenkaan sitoutunut liikennöinnin lisäämiseen nykyisellä kiskobussikalustolla, joten valtio ei välttämättä rahoita työssä esitettyjä liikenteen lisäyksiä kiskobussiliikenteen osalta. Käytännössä lisäkalustoyksiköitä ei ole saatavissa ja liikennöinnin suunnittelussa on huomioitava tekniset rajoitteet, kuten kaluston tankkaus ja yhden tankkauksen toimintasäde.

Seinäjoen seudulla työmatkayhteyksiä voidaan lisätä, jos tankkaus toteutetaan iltapäivän sijasta illalla. Tampereen seudun liikenteen

lisäämistä rajoittaa kiskobussin toimintasäde yhdellä tankkauksella. Lisäksi kiskobussin tankkaus pitäisi siirtää Tampereelta Jyväskylään. Jatkosuunnittelussa vaihtoehtona voi olla myös hoitaa Tampereen seudun liikenne akkujunalla ja Seinäjoen sekä Jyväskylän välinen liikenne kiskobusseilla.

Kuntien rahoittamalla lisäliikenteellä tarjotaan erityisesti työ- ja opiskelumatkayhteyksiä Jyväskylän seudulla sekä voidaan kaksinkertaistaa maakuntakeskusten väliset yhteydet Seinäjoen ja Jyväskylän välillä.

Akkujunan suoritteeksi on arvioitu noin 1 000 km/päivä ja noin 360 000 km/vuosi. Vuosittaiset liikennöintikustannukset ovat siten noin 4,8 M€/vuosi sisältäen kalusto- ja latausasemien investoinnit.

Akkujunan liikennöintikustannusten jakautumisesta ei ole tarkempaa tietoa. Karkeasti voidaan kuitenkin olettaa, että kustannuksista noin 50 % on kiinteitä kustannuksia ja 50 % muuttuvia kustannuksia. 30–40 % kustannuksista muuttuu kilometrien suhteessa ja 10–20 % tuntien suhteessa (henkilöstökustannukset).

Tarkastellut kustannustenjakovaihtoehdot

Haapamäen ratojen kiskobussiliikenteessä julkisen tuen osuus eli subventio on nykyisin noin 75 % eli 1,0 M€/linja. Liikennettä lisättäessä matkustajamäärät eivät välttämättä kasva samassa suhteessa. Esimerkiksi työmatkustusta saattaa nykyisin olla eniten Tampereen ja Seinäjoen kaupunkiseuduilla ja suunniteltu lisäliikenne Jyväskylän seudulla voi olla kysynnältään vähäisempää. Toisaalta jos palvelutaso koetaan nykyisin liian heikoksi, suunniteltu lisäliikenne voi houkutella uusia junan käyttäjiä.

Jos lähtökohdaksi otetaan, että liikenteestä kertyisi lipputuloja saman verran kuin nykyisin eli 1,0 M€/v/linja, kuntien rahoitettavaksi osuudeksi tulisi 3,8 M€/v. Lisäliikenteen osalta kuntien tulee kuitenkin sitoutua bruttokustannuksiin, joten esitetyt subventiot voivat olla noin kolmanneksen esitettyä korkeampia kussakin vaihtoehdossa.

Työssä tarkasteltuja kustannustenjakovaihtoehtoja:

- 1) Tampereen seudun lähijunaliikenteen nykyinen kustannustenjako (80 % asukasluvun suhteessa ja 20 % etäisyyden suhteessa Tampereelle). Keskuskaupunkien rahoitusosuus nousee mallissa

todennäköisesti merkittävämmäksi kuin mitä kaupungit haluavat sitoutua.

- 2) Haapamäen radan raideliikenteen kehittäminen -selvityksessä tarkasteltu vaihtoehto, jossa kustannuksista 50 % jaetaan asukaslukujen suhteessa ja 50 % etäisyyden suhteessa keskuskaupunkiin.
- 3) Kuntien asemien vuoromääriin perustuva malli. Jos kunnan alueella on useampia asema, kunnan osuus kasvaa asemien lukumäärän suhteessa.
- 4) 50 % jaetaan vuoromäärän perusteella ja 50 % asukasluvun suhteessa.
- 5) 66 % jaetaan vuoromäärän perusteella ja 34 % asukasluvun suhteessa.
- 6) 1/3 asukasluvun suhteessa, 1/3 vuoromäärän suhteessa ja 1/3 keskuskaupungista etäisyyden suhteessa.

Kustannustenjakovaihtoehdot

Sivulla on esitetty nettokustannusten jakautuminen, jos nettokustannukset jaetaan 1) asukasluvun suhteessa, 2) 80 % asukasluvun suhteessa ja 20 % keskustaajungista etäisyyden suhteessa ja 3) 50 % asukasluvun suhteessa ja 50 % keskustaajungista etäisyyden suhteessa.

Keskustaajungeiksi on oletettu Tampere Keuruulle asti, Jyväskylä Keuruulle asti ja Seinäjoki Ähtäriin asti.

	1) Asukaslukuun perustuva vaihtoehto		2) 80 % asukasluvun suhteessa ja 20 % keskustaajungista etäisyyden suhteessa		3) 50 % asukasluvun suhteessa ja 50 % keskustaajungista etäisyyden suhteessa	
	osuus asukkaista	rahoitus, €/v	osuus rahoituksesta	rahoitus, €/v	osuus rahoituksesta	rahoitus, €/v
Tampere	50 %	1 793 000	40 %	1 434 000	25 %	896 000
Orivesi	2 %	61 000	2 %	83 000	3 %	117 000
Juupajoki	0 %	11 000	2 %	56 000	3 %	124 000
Mänttä-Vilppula	2 %	64 000	3 %	118 000	6 %	200 000
Keuruu / Haapamäki	2 %	63 000	9 %	308 000	19 %	676 000
Jyväskylä	28 %	1 028 000	23 %	822 000	14 %	514 000
Petäjävesi	1 %	24 000	3 %	95 000	6 %	201 000
Ähtäri	1 %	36 000	3 %	122 000	7 %	250 000
Alavus	2 %	74 000	6 %	208 000	11 %	407 000
Seinäjoki	13 %	459 000	10 %	367 000	6 %	229 000
yhteensä	100 %	3 614 000	100 %	3 614 000	100 %	3 614 000

Kustannustenjakovaihtoehdot

Sivulla on esitetty nettokustannusten jakautuminen, jos nettokustannukset jaetaan 4) vuoromäärään perustuen, 5) 50 % vuoromäärän perusteella ja 50 % asukasmäärän perusteella, 6) 66 % vuoromäärän perusteella ja 34 % asukasmäärän perusteella sekä 7) 1/3 asukasluvun suhteessa, 1/3 keskuskaupungista etäisyyden suhteessa ja 1/3 vuoromäärän suhteessa.

	4) Vuoromäärään perustuva kustannustenjako			5) 50 % vuoromäärän perusteella ja 50 % asukasluvun perusteella			6) 66 % vuoromäärän perusteella ja 34 % asukasluvun perusteella			7) 1/3 asukasluvun suhteessa, 1/3 keskuskaupungista etäisyyden perusteella ja 1/3 vuoromäärän suhteessa		
	VE 1	VE 2	VE 3	VE 1	VE 2	VE 3	VE 1	VE 2	VE 3	VE 1	VE 2	VE 3
Tampere	161 000	0	35 000	977 000	896 000	914 000	106 000	0	23 000	651 000	598 000	609 000
Orivesi	321 000	496 000	496 000	191 000	279 000	279 000	270 000	386 000	386 000	185 000	186 000	186 000
Juupajoki	161 000	248 000	248 000	86 000	130 000	130 000	186 000	244 000	244 000	136 000	86 000	86 000
Mänttä-Vilppula	321 000	425 000	425 000	193 000	245 000	245 000	326 000	395 000	395 000	240 000	163 000	163 000
Keuruu / Haapamäki	883 000	815 000	779 000	473 000	439 000	421 000	740 000	695 000	671 000	745 000	722 000	710 000
Jyväskylä	241 000	248 000	248 000	634 000	638 000	638 000	159 000	164 000	164 000	423 000	425 000	425 000
Petäjävesi	241 000	248 000	248 000	133 000	136 000	136 000	287 000	292 000	292 000	214 000	217 000	217 000
Ähtäri	522 000	461 000	461 000	279 000	248 000	248 000	626 000	585 000	585 000	341 000	320 000	320 000
Alavus	482 000	425 000	425 000	278 000	250 000	250 000	476 000	438 000	438 000	432 000	413 000	413 000
Seinäjoki	281 000	248 000	248 000	370 000	353 000	353 000	437 000	416 000	416 000	247 000	236 000	236 000
yhteensä	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000	3 614 000

Herkkyystarkastelu kustannustenjakovaihtoehtoista

Sivulla on esitetty nettokustannusten jakautuminen edellisessä sivulla olleiden vaihtoehtojen 5) ja 7) mukaisesti. Lisäksi on esitetty prosentteina nettokustannusten jakautuminen kunnittain. Sivulla on myös herkkyystarkastelu tilanteesta, jossa lipputulot kaksinkertaistuisivat nykyisestä tasostaan eli olisivat 2 M€/v/juna.

Herkkyystarkastelu	50 % vuoromäärän perusteella ja 50 % asukasluvun perusteella									1/3 asukasluvun suhteessa, 1/3 keskuskaupungista etäisyyden perusteella ja 1/3 vuoromäärän suhteessa								
	VE 1			VE 2			VE 3			VE 1			VE 2			VE 3		
		Nykyinen lipputulojen taso	Lipputulot kaksinkertaistuvat		Nykyinen lipputulojen taso	Lipputulot kaksinkertaistuvat		Nykyinen lipputulojen taso	Lipputulot kaksinkertaistuvat		Nykyinen lipputulojen taso	Lipputulot kaksinkertaistuvat		Nykyinen lipputulojen taso	Lipputulot kaksinkertaistuvat		Nykyinen lipputulojen taso	Lipputulot kaksinkertaistuvat
Tampere	27,0 %	1 032 000	762 000	24,8 %	947 000	699 000	25,3 %	966 000	713 000	18,0 %	688 000	508 000	16,5 %	631 000	466 000	16,9 %	644 000	475 000
Orivesi	5,3 %	202 000	149 000	7,7 %	294 000	217 000	7,7 %	294 000	217 000	5,1 %	195 000	144 000	5,1 %	196 000	145 000	5,1 %	196 000	145 000
Juupajoki	2,4 %	91 000	67 000	3,6 %	137 000	101 000	3,6 %	137 000	101 000	3,8 %	144 000	106 000	2,4 %	91 000	67 000	2,4 %	91 000	67 000
Mänttä-Vilppula	5,3 %	203 000	150 000	6,8 %	258 000	190 000	6,8 %	258 000	190 000	6,7 %	254 000	187 000	4,5 %	172 000	127 000	4,5 %	172 000	127 000
Keuruu / Haapamäki	13,1 %	500 000	369 000	12,2 %	464 000	342 000	11,7 %	445 000	328 000	20,6 %	787 000	581 000	20,0 %	763 000	563 000	19,6 %	750 000	554 000
Jyväskylä	17,5 %	670 000	495 000	17,7 %	674 000	497 000	17,7 %	674 000	497 000	11,7 %	447 000	330 000	11,8 %	449 000	331 000	11,8 %	449 000	331 000
Petäjävesi	3,7 %	140 000	103 000	3,8 %	144 000	106 000	3,8 %	144 000	106 000	5,9 %	226 000	167 000	6,0 %	229 000	169 000	6,0 %	229 000	169 000
Ähtäri	7,7 %	295 000	218 000	6,9 %	262 000	193 000	6,9 %	262 000	193 000	9,4 %	360 000	266 000	8,9 %	338 000	249 000	8,9 %	338 000	249 000
Alavus	7,7 %	294 000	217 000	6,9 %	264 000	195 000	6,9 %	264 000	195 000	12,0 %	457 000	337 000	11,4 %	437 000	323 000	11,4 %	437 000	323 000
Seinäjoki	10,2 %	391 000	289 000	9,8 %	373 000	275 000	9,8 %	373 000	275 000	6,8 %	261 000	193 000	6,5 %	249 000	184 000	6,5 %	249 000	184 000
yhteensä	100 %	3 818 000	2 818 000	100 %	3 818 000	2 818 000	100 %	3 818 000	2 818 000	100 %	3 818 000	2 818 000	100 %	3 818 000	2 818 000	100 %	3 818 000	2 818 000

Johtopäätökset

Kiskobussiliikenteen rataosilla palvelutaso, ratainfra ja kalusto ovat heikkoja. Nämä nostavat myös kustannustasoa.

Valtioneuvoston talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt, että valtion ostojunaliikenne jatkuu nykyisessä laajuudessaan 2030-luvulla eli myös kiskobussien rataosilla. Tässä työssä on arvioitu, että nykyisille kiskobusseille tehtäisiin elinkaaren jatkoinvestointi ja kustannustaso tulevaisuudessa olisi 11,5 €/junakilometri. Suomen ostojunaliikennekalusto Oy tulee myöhemmin arvioimaan kustannustehokkaimman ja tarkoituksenmukaisimman ratkaisun rataosien kalustoksi.

Liitteenä olevien aikataulurakenteiden toteuttaminen edellyttää infran kehittämistarpeita. Haapamäen radan tarveselvityksessä esitetyistä toimenpiteistä on tarve toteuttaa Keuruulle kohtaushetken mahdollisuus (0,7 M€). Lisäksi Keuruulle on tarve toteuttaa toinen asemalaituri. Kulku uudelle laiturille voidaan toteuttaa myös läheisen alikulun kautta.

Haapamäen radan tarveselvityksessä on esitetty lisäksi muita toimenpiteitä, jotka edistävät liikennöinnin sujuvuutta, turvallisuutta,

sekä esteettömyyttä. Esimerkiksi Seinäjoen ja Alavuden välisuojustuspisteen toteuttaminen puolittaisi tarkastelualueen pisimmän suojavälin (1,5 M€). Muut tarveselvityksessä esitetyt välityskyvyn parantamistoimenpiteet maksavat yhteensä 5 M€ ja esitetyt tasoristeysten parantamistoimenpiteet 10 M€.

Keuruun ja Haapamäen välisen välisuojustuspisteen toteuttaminen edistäisi liikennöinnin kehittämistä tässä työssä esitetyissä aikataulurakenteissa. Investoinnin arvo olisi arviolta sama kuin Seinäjoen ja Alavuden välisuojustuspisteen toteuttamisella (1,5 M€).

Tampereen seudun liikenteen lisääminen edellyttäisi lisäksi kiskobussin tankkaamista päivän aikana, sillä yhden tankkauksen toimintasäteellä ei voida operoida esitettyä määrää liikennettä. Vaihtoehtona olisi akkujunan sijoittaminen Orivesi–Haapamäki / Keuruu / Jyväskylä -reitille ja kahden kiskobussin sijoittaminen Seinäjoen ja Jyväskylän välille.

Tunnistettuja jatkosuunnittelutarpeita ja kehittämistoimenpiteitä

1) Liikennöinnin ja aikataulusuunnittelun kannalta olisi eduksi, jos erityisesti Seinäjoki–Haapamäki-osuuden matka-aikaa voitaisiin jonkin verran lyhentää. Nykyisin Jyväskylä–Haapamäki matka-aika on 1 h 6 min ja Seinäjoki–Haapamäki 1 h 32 min. Tampere–Haapamäki matka-aika on 1 h 19 min ja Orivesi–Haapamäki 54 min.

Aikataulurakennetta edistäisi, mikäli junat voisivat aina kohdata Haapamäellä. Haapamäen kohtaukset mahdollistaisivat myös sujuvat vaihtoyhteydet eri suuntiin.

Seinäjoki–Haapamäki-väliä voitaisiin nopeuttaa mm. poistamalla kaksi seisaketta. Käyttäjämääriltään hiljaisimpia seisakkeita ovat Ähtärin Eläinpuisto-Zoo (2 500 matkustajaa/vuosi, noin 7 matkustajaa/pv), Myllymäki (1 650 matkustajaa/vuosi, noin 4,5 matkustajaa/pv) ja Pihlajavesi (2 100 matkustajaa/vuosi, noin 5,8 matkustajaa/pv). ¹⁾

2) Nopeustason nosto: Haapamäen radan tarveselvityksessä ratojen nopeustason nostoa ei pidetty mahdollisena, koska rataosan lukuisat vartioimattomat tasoristeykset rajoittavat nopeustason 100 km/h:iin. Nykyisin joissakin kohdissa nopeusrajoitus on alle 100 km/h.

Puolipuumilaitosten ja varoituslaitosten toteuttaminen voi joissakin kohdin mahdollistaa nopeustason noston, mikäli nopeusrajoitus on alle 100 km/h. Laajempi nopeustason nosto edistäisi matka-aikojen lyhenemistä, mikä voi edistää suunniteltua enemmän vaihtoyhteyksiä pääradan juniin.

3) Kapasiteetin lisäämistarpeita tulisi arvioida tarkemmin Haapamäen radan tarveselvityksen mukaisesti, jos henkilöjunaliikennettä lisätään.

4) Pääradan ja Jyväskylän radan kehittäminen edistäisi liikennöinnin ja aikataulujen kehittämistä myös Haapamäen radalla. Pääradalla ja Jyväskylän radalla ei ole vakiominuuttiaikatauluja. Aikataulurakennetta Haapamäen radalla edistäisi muiden ratojen vakiominuuttinen aikataulurakenne. Tampere–Seinäjoki-radon kaksiraiteistaminen ja Orivesi–Jämsä-välin nopeuden nosto edistäisivät ratojen vakiominuuttisuutta ja siten myös Haapamäen ratojen aikataulusuunnittelua.

Muita päätelmiä

Kiskobussiliikenteessä on otettu käyttöön dynaaminen hinnoittelu ja kapasiteetin rajoittaminen. Todennäköisesti kiskobussien rataosien matkustajamäärät tämän vuoksi tulevaisuudessa laskevat.

- Esimerkiksi Jyväskylä–Seinäjoki-yhteysvälin aikuisten lippujen hinnat ovat 10–45 € riippuen täyttöasteesta.
- Kiskobussin kapasiteetti on pieni, minkä vuoksi hintataso nousee nopeasti jo melko alhaisilla matkustajamäärillä. Toinen yksikkö otettaneen käyttöön vasta, kun lippuja on myyty riittävästi korkealla matkustajamäärällä ja korkeilla lippujen hinnoilla.
- Aiemmin kiskobussiliikenteessä ei ole ollut dynaamista hinnoittelua. Haittana on ollut ajoittain korkeat kuormitukset ja tarve hankkia täydentävää linja-autoliikennettä.

Radan sähköistyksen vaikutukset liikennöintikustannuksiin

Kiskobussiliikenne on nykyisin kustannuksiltaan kallista. Elinkaaren jatkoinvestoinnit nostavat kustannustasoa jonkin verran. Uusien akkujunien on arvioitu maksavan 12–15 M€. Lisäksi latausasemista aiheutuvat investoinnit nostavat kustannustasoa noin 1,2 M€/v.

Valtion ostojunaliikenteessä sähköistetyillä rataosilla liikennöinti on laskettu toteuttavaksi uusilla Sm7-junilla. Selvityksessä Henkilöliikenteen raidemarkkinoista ja palveluista Suomessa 2030-luvulla on tarkasteltu myös Sm4-junien liikennöintikustannuksia, mikäli kalustoon tehdään elinkaaren jatkoinvestoinnit. Tällä hetkellä arvioitujen liikennöinnin yksikkökustannusten kautta arvioidut liikennöintikustannukset eri kalustotyypeillä on koottu seuraavaan taulukkoon. Lisäksi taulukkoon laskettu sähköistyksen takaisinmaksuaika (ilman korkokustannuksia). Valtion toimesta myöhemmin arvioidaan, mikä on kustannustehokkain ja tarkoituksenmukaisin ratkaisu kalustoksi, jolla nykyisiä kiskobussien rataosia liikennöidään. Liikennöintikustannusten tarkentuminen vaikuttaa alla olevan taulukon tietoihin.

Liikennöintikustannukset	VE 0+	VE 1	VE 2	VE 3
Kiskobussi	8,5 M€/v	8,9 M€/v	11,0 M€/v	10,9 M€/v
Akkujuna		4,8 M€/v	4,8 M€/v	4,8 M€/v
Yhteensä	8,5 M€/v	13,7 M€/v	15,8 M€/v	15,7 M€/v
Sm7	6,7 M€/v	10,6 M€/v	11,4 M€/v	11,3 M€/v
Sm4	6,0 M€/v	8,9 M€/v	9,5 M€/v	9,5 M€/v
Sähköistyksen takaisinmaksuaika, jos liikennöidään (arviossa ei ole huomioitu korkoa)				
Sm7-junilla	65 vuotta	48 vuotta	34 vuotta	35 vuotta
Sm4-junilla	45 vuotta	32 vuotta	24 vuotta	24 vuotta



Liite: Työssä tarkastellut aikatauluvaihtoehdot, Nykytilanne

NYKYTILANNE, 11.8.2025 alkaen

TAMPERE - HAAPAMÄKI - KEURUU

kulkupäivät			M-L	M-S	M-S	M-S
junatyyppi			HDM	HDM	HDM	HDM
junan numero			421	423	427	425
	km	min				
Tampere	187		8:06	12:06	16:16	22:07
Orivesi	228	25	8:31	12:31	16:41	22:32
Orivesi	228	1	8:32	12:32	16:42	22:33
Orivesi keskusta	231	4	8:36	12:36	16:46	22:37
Juupajoki	246	11	8:47	12:47	16:57	22:48
Vilppula	274	19	9:06	13:06	17:16	23:07
Vilppula	274	1	9:07	13:07	17:17	23:08
Kolho	286	8	9:15	13:15	17:25	23:16
Haapamäki	300	10	9:25	13:25	17:35	23:26
Haapamäki	300	8	9:33	13:33	17:43	23:34
Keuruu	316	14	9:47	13:47	17:57	23:48
Keuruu	316	1				23:49
Petäjävesi	343	22				0:11
Jyväskylä	377	28				0:39

JYVÄSKYLÄ - HAAPAMÄKI - SEINÄJOKI - VAASA

kulkupäivät			M-P	M-P	M-S	M-S
junatyyppi			H	H	H	H
junan numero			489	483	481	485
	km	min				
Jyväskylä	377				12:23	19:47
Petäjävesi	343	28			12:51	20:15
Keuruu	316	23			13:14	20:38
Keuruu	316	1			13:15	20:39
Haapamäki	300	14			13:29	20:53
Haapamäki	300	1			13:30	20:54
Pihlajavesi	312	10			13:40	21:05
Myllymäki	334	16			13:56	21:21
Eläinpuisto-Zoo	338	5			14:01	21:26
Ähtäri	346	7	6:35		14:08	21:33
Tuuri	367	15	6:50		14:23	21:48
Alavus	373	7	6:57	8:18	14:30	21:55
Seinäjoki	418	32	7:29	8:50	15:02	22:27

KEURUU - HAAPAMÄKI - TAMPERE

kulkupäivät			M-L	S	M-L	M-S	M-S
junatyyppi			HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
junan numero			420	422	424	426	428
	km	min					
Jyväskylä			5:05	8:00			
Petäjävesi	34	28	5:33	8:28			
Keuruu	61	23	5:56	8:51			
Keuruu	61	1	5:57	8:52	9:57	13:57	18:09
Haapamäki	77	14	6:11	9:06	10:11	14:11	18:23
Haapamäki	77	8	6:19	9:19	10:19	14:19	18:31
Kolho	91	10	6:29	9:29	10:29	14:29	18:41
Vilppula	103	9	6:38	9:38	10:38	14:38	18:50
Vilppula	103	2	6:40	9:40	10:40	14:40	18:52
Juupajoki	131	19	6:59	9:59	10:59	14:59	19:11
Orivesi keskusta	146	11	7:10	10:10	11:10	15:10	19:22
Orivesi	149	4	7:14	10:14	11:14	15:14	19:26
Orivesi	149	1	7:15	10:15	11:15	15:15	19:27
Tampere	190	25	7:40	10:40	11:40	15:40	19:55

VAASA - SEINÄJOKI - HAAPAMÄKI - JYVÄSKYLÄ

kulkupäivät			M-P	M-P	M-S	M-P,S
junatyyppi			H	H	H	H
junan numero			480	484	482	486
	km	min				
Seinäjoki			5:25	7:40	9:30	16:52
Alavus	45	30	5:56	8:10	10:00	17:23
Alavus	45	1	5:57		10:01	17:24
Tuuri	51	7	6:04		10:08	17:31
Ähtäri	72	14	6:19		10:22	17:45
Ähtäri	72	1			10:23	17:46
Eläinpuisto-Zoo	80	7			10:30	17:53
Myllymäki	84	5			10:35	17:58
Pihlajavesi	106	16			10:51	18:14
Haapamäki	118	11			11:02	18:26
Haapamäki	118	1			11:03	18:27
Keuruu	134	14			11:17	18:41
Keuruu	134	1			11:18	18:42
Petäjävesi	161	22			11:40	19:04
Jyväskylä	195	28			12:08	19:32



Liite: Työssä tarkastellut aikatauluvaihtoehdot, VE 1

VAIHTOEHTO 1

Seinäjoen ja Jyväskylän välillä tarjonta on kaksinkertaistettu. Lisäksi Jyväskylän seudulla työmatkayhteyksiä. Huomioitu asemavälikohtainen suojaus. Keuruulla tarve toiselle laiturille. Tampereen ja Keuruun väli nykyisen kaltaisesti. Aikatauluissa huomioitu vaihtoyhteyksiä Seinäjoella, minkä vuoksi ei päästä vakiominuuttisuuteen.

TAMPERE - HAAPAMÄKI - KEURUU

kulkupäivät junatyyppi junan numero kalustotyyppi			M-L	M-S	M-S	M-S
			HDM	HDM	HDM	HDM
			421	423	427	425
	km	min	K	K	K	K
Tampere		187	8:06	12:06	16:16	22:07
Orivesi		228	8:31	12:31	16:41	22:32
Orivesi		228	1	8:32	12:32	16:42
Orivesi keskusta		231	4	8:36	12:36	16:46
Juupajoki		246	11	8:47	12:47	16:57
Vilppula		274	19	9:06	13:06	17:16
Vilppula		274	1	9:07	13:07	17:17
Kolho		286	8	9:15	13:15	17:25
Haapamäki		300	10	9:25	13:25	17:35
Haapamäki		300	8	9:33	13:33	17:43
Keuruu		316	14	9:47	13:47	17:57
Keuruu		316	1			23:49
Petäjävesi		343	22			0:11
Jyväskylä		377	28			0:39

KEURUU - HAAPAMÄKI - TAMPERE

kulkupäivät junatyyppi junan numero kalustotyyppi			M-L	S	M-L	M-S	M-S
			HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
			420	422	424	426	428
	km	min	K	K	K	K	K
Jyväskylä			5:05	8:00			
Petäjävesi		34	28	5:33	8:28		
Keuruu		61	23	5:56	8:51		
Keuruu		61	1	5:57	8:52	9:57	14:11
Haapamäki		77	14	6:11	9:06	10:11	14:25
Haapamäki		77	8	6:19	9:19	10:19	14:33
Kolho		91	10	6:29	9:29	10:29	14:43
Vilppula		103	9	6:38	9:38	10:38	14:52
Vilppula		103	2	6:40	9:40	10:40	14:54
Juupajoki		131	19	6:59	9:59	10:59	15:13
Orivesi keskusta		146	11	7:10	10:10	11:10	15:24
Orivesi		149	4	7:14	10:14	11:14	15:28
Orivesi		149	1	7:15	10:15	11:15	15:29
Tampere		190	25	7:40	10:40	11:40	15:54

JYVÄSKYLÄ - HAAPAMÄKI - SEINÄJOKI - VAASA

kulkupäivät junatyyppi junan numero kalustotyyppi			M-P	M-P	M-P	M-S	M-S	M-S	M-P	M-S	M-S
			HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
			489	491	483	493	481	495	497	485	499
	km	min	A	K	K	A	K	K	A	A	K
Jyväskylä		377				9:30	12:20		15:05	17:02	19:55
Petäjävesi		343	28	6:28		9:58	12:48		15:33	17:30	20:23
Keuruu		316	23	6:51		10:21	13:11		15:56	17:53	20:46
Keuruu		316		1		10:22	13:12			17:57	20:47
Haapamäki		300	14			10:36	13:26			18:11	21:01
Haapamäki		300		1		10:37	13:29			18:12	21:02
Pihlajavesi		312	9			10:46	13:38			18:21	21:11
Pihlajavesi		312		1		10:51	13:41			18:22	21:16
Myllymäki		334	16			11:07	13:57			18:38	21:32
Eläinpuišto-Zoo		338	5			11:12	14:02			18:43	21:37
Ähtäri		346	7	6:35		11:19	14:09			18:50	21:44
Tuuri		367	15	6:50		11:34	14:24			19:05	21:59
Alavus		373	7	6:57	8:18	11:41	14:31	15:55		19:12	22:06
Seinäjoki		418	32	7:29	8:50	12:13	15:03	16:27		19:44	22:38

VAASA - SEINÄJOKI - HAAPAMÄKI - JYVÄSKYLÄ

kulkupäivät junatyyppi junan numero kalustotyyppi			M-P	M-P	M-P	M-S	M-S	M-S	M-P	M-S	M-S
			HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
			480	488	484	482	490	492	494	486	496
	km	min	K	A	K	K	A	K	A	K	A
Seinäjoki			5:25		7:40	9:30	12:20	15:17		16:40	19:55
Alavus		45	30	5:56	8:10	10:00	12:50	15:47		17:10	20:25
Alavus		45		1	5:57	10:01	12:51			17:11	20:26
Tuuri		51	7	6:04		10:08	12:58			17:18	20:33
Ähtäri		72	14	6:19		10:22	13:12			17:32	20:47
Ähtäri		72		1		10:23	13:13			17:33	20:48
Eläinpuišto-Zoo		80	7			10:30	13:20			17:40	20:55
Myllymäki		84	5			10:35	13:25			17:45	21:00
Pihlajavesi		106	16			10:51	13:41			18:01	21:16
Haapamäki		118	11			11:02	13:52			18:12	21:27
Haapamäki		118		1		11:03	13:53			18:25	21:28
Keuruu		134	14			11:17	14:07			18:39	21:42
Keuruu		134		1	7:00	11:18	14:08		16:02	18:40	21:43
Petäjävesi		161	22	7:22		11:40	14:30		16:24	19:02	22:05
Jyväskylä		195	28	7:50		12:08	14:58		16:52	19:30	22:33



Liite: Työssä tarkastellut aikatauluvaihtoehdot, VE 2

VAIHTOEHTO 2

Seinäjoen ja Jyväskylän välillä tarjonta on kaksinkertaistettu. Lisäksi Jyväskylän seudulla työmatkayhteyksiä. Huomioitu asemavälikohtainen suojastus. Keuruulla tarve toiselle laiturille. Yhteys Tampereelle vaihdollinen Orivedellä. Mahdollistaa lisävuoroja Vilppulaan ja Haapamäelle / Keuruulle sekä paremmat vaihtoyhteydet Haapamäellä. Aikatauluissa huomioitu vaihtoyhteyksiä Seinäjoella, minkä vuoksi ei päästä vakiominuuttisuuteen.

TAMPERE - HAAPAMÄKI - KEURUU

kulukupäivät		M-P	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S
junatyyppi		HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
junan numero		421	423	425	427	429	431	433
kiskobussia		K	K	K	K	K	K	K
km	min							
Tampere	187	7:07	8:25	11:25	14:25	16:07	19:25	22:25
Orivesi	228	7:30	8:50	11:50	14:50	16:31	19:50	22:50
Orivesi	228	1	7:38	9:00	12:10	15:00	16:40	20:00
Orivesi keskusta	231	4	7:42	9:04	12:14	15:04	16:44	20:04
Juupajoki	246	11	7:53	9:15	12:25	15:15	16:55	20:15
Vilppula	274	19	8:12	9:34	12:44	15:34	17:14	20:34
Vilppula	274	1		9:35	12:45		17:15	20:35
Kolho	286	8		9:43	12:53		17:23	20:43
Haapamäki	300	10		9:53	13:03		17:33	20:53
Haapamäki	300	8		10:01			17:41	21:01
Keuruu	316	14		10:15			17:56	21:15
Keuruu	316	1						0:16
Petäjävesi	343	22						0:38
Jyväskylä	377	28						1:06

KEURUU - HAAPAMÄKI - TAMPERE

kulukupäivät		M-P	L-S	M-P	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S
junatyyppi		HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
junan numero		420	422	422	424	426	428	430	432
kiskobussia		K	K	K	K	K	K	K	K
km	min								
Jyväskylä		5:05	6:45						
Petäjävesi	34	28	5:33	7:13					
Keuruu	61	23	5:56	7:36					
Keuruu	61	1	5:57	7:37		10:43		18:32	21:22
Haapamäki	77	14	6:11	7:51		10:57		18:46	21:36
Haapamäki	77	8	6:19	7:59		11:05	13:57	18:54	21:54
Kolho	91	10	6:29	8:09		11:15	14:07	19:04	22:04
Vilppula	103	9	6:38	8:18		11:24	14:16	19:13	22:13
Vilppula	103	2	6:40	8:20	8:20	11:26	14:18	15:50	19:15
Juupajoki	131	19	6:59	8:39	8:39	11:45	14:37	16:09	19:34
Orivesi keskusta	146	11	7:10	8:50	8:50	11:56	14:48	16:20	19:45
Orivesi	149	4	7:14	8:54	8:54	12:00	14:52	16:24	19:49
Orivesi	149	1	7:25	8:25	9:00	12:00	15:00	17:00	20:00
Tampere	190	25	7:49	8:49	9:25	12:25	15:25	17:25	20:25

JYVÄSKYLÄ - HAAPAMÄKI - SEINÄJOKI - VAASA

kulukupäivät		M-P	M-P	M-P	M-S	M-S	M-S	M-P	M-S	M-S
junatyyppi		HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
junan numero		489	491	483	493	481	495	497	485	499
kiskobussia		A	K	K	A	K	K	A	A	K
km	min									
Jyväskylä	377				9:30	12:20		15:05	17:02	19:55
Petäjävesi	343	28	6:28		9:58	12:48		15:33	17:30	20:23
Keuruu	316	23	6:51		10:21	13:11		15:56	17:53	20:46
Keuruu	316	1			10:22	13:12			17:57	20:47
Haapamäki	300	14			10:36	13:26			18:11	21:01
Haapamäki	300	1			10:37	13:27			18:12	21:02
Pihlajavesi	312	9			10:46	13:36			18:21	21:11
Pihlajavesi	312	1			10:51	13:41			18:22	21:16
Myllymäki	334	16			11:07	13:57			18:38	21:32
Eläinpuisto-Zoo	338	5			11:12	14:02			18:43	21:37
Ähtäri	346	7	6:35		11:19	14:09			18:50	21:44
Tuuri	367	15	6:50		11:34	14:24			19:05	21:59
Alavus	373	7	6:57	8:18	11:41	14:31	15:55		19:12	22:06
Seinäjoki	418	32	7:29	8:50	12:13	15:03	16:27		19:44	22:38

VAASA - SEINÄJOKI - HAAPAMÄKI - JYVÄSKYLÄ

kulukupäivät		M-P	M-P	M-P	M-S	M-S	M-S	M-P	M-S	M-S
junatyyppi		HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM	HDM
junan numero		480	488	484	482	490	492	494	486	496
kiskobussia		K	A	K	K	A	K	A	K	A
km	min									
Seinäjoki		5:25		7:40	9:30	12:20	15:17		16:40	19:55
Alavus	45	30	5:56	8:10	10:00	12:50	15:47		17:10	20:25
Alavus	45	1	5:57		10:01	12:51			17:11	20:26
Tuuri	51	7	6:04		10:08	12:58			17:18	20:33
Ähtäri	72	14	6:19		10:22	13:12			17:32	20:47
Ähtäri	72	1			10:23	13:13			17:33	20:48
Eläinpuisto-Zoo	80	7			10:30	13:20			17:40	20:55
Myllymäki	84	5			10:35	13:25			17:45	21:00
Pihlajavesi	106	16			10:51	13:41			18:01	21:16
Haapamäki	118	11			11:02	13:52			18:12	21:27
Haapamäki	118	1			11:03	13:53			18:13	21:36
Keuruu	134	14			11:17	14:07			18:27	21:50
Keuruu	134	1	7:00		11:18	14:08		16:02	18:28	21:51
Petäjävesi	161	22	7:22		11:40	14:30		16:24	18:50	22:13
Jyväskylä	195	28	7:50		12:08	14:58		16:52	19:18	22:41



Liite: Työssä tarkastellut aikatauluvaihtoehdot, VE 3

VAIHTOEHTO 3

Seinäjoen ja Jyväskylän välillä tarjonta on kaksinkertaistettu. Lisäksi Jyväskylän seudulla työmatkayhteyksiä. Huomioitu asemavälikohtainen suojastus. Keuruulla tarve toiselle laiturille. Yhteys Tampereelle vaihdollinen Orivedellä aamua lukuunottamatta. Mahdollistaa lisävuoroja Vilppulaan ja Haapamäelle / Keuruulle sekä paremmat vaihtoyhteydet Haapamäellä. Aikatauluissa huomioitu vaihtoyhteyksiä Seinäjoella, minkä vuoksi ei päästä vakiominuuttisuuteen.

TAMPERE - HAAPAMÄKI - KEURUU

kulukupäivät junatyyppi junan numero kiskobussia		M-P HDM 421 K	M-S HDM 423 K	M-S HDM 425 K	M-S HDM 427 K	M-S HDM 429 K	M-S HDM 431 K	M-S HDM 433 K
km	min							
Tampere	187	8:06	9:25	11:25	15:07	16:25	19:25	22:25
Orivesi	228	8:31	9:50	11:50	15:31	16:50	19:50	22:50
Orivesi	228	1	8:32	10:02	12:10	15:35	17:00	20:00 23:00
Orivesi keskusta	231	4	8:36	10:06	12:14	15:39	17:04	20:04 23:04
Juupajoki	246	11	8:47	10:17	12:25	15:50	17:15	20:15 23:15
Vilppula	274	19	9:06	10:36	12:44	16:09	17:34	20:34 23:34
Vilppula	274	1		10:37	12:45		17:35	20:35 23:35
Kolho	286	8		10:45	12:53		17:43	20:43 23:43
Haapamäki	300	10		10:55	13:03		17:53	20:53 23:53
Haapamäki	300	8			13:26		21:01	0:01
Keuruu	316	14			13:40		21:15	0:15
Keuruu	316	1						0:16
Petäjävesi	343	22						0:38
Jyväskylä	377	28						1:06

JYVÄSKYLÄ - HAAPAMÄKI - SEINÄJOKI - VAASA

kulukupäivät junatyyppi junan numero kiskobussia		M-P HDM 489 A	M-P HDM 491 K	M-P HDM 483 K	M-S HDM 493 A	M-S HDM 481 K	M-S HDM 495 K	M-P HDM 497 A	M-S HDM 485 A	M-S HDM 499 K
km	min									
Jyväskylä	377					9:30	12:20		15:05	17:02 19:55
Petäjävesi	343	28				9:58	12:48		15:33	17:30 20:23
Keuruu	316	23				10:21	13:11		15:56	17:53 20:46
Keuruu	316	1				10:22	13:12			17:58 20:47
Haapamäki	300	14				10:36	13:26			18:12 21:01
Haapamäki	300	1				10:37	13:27			18:13 21:02
Pihlajavesi	312	9				10:46	13:36			18:22 21:11
Pihlajavesi	312	1				10:51	13:41			18:23 21:16
Myllymäki	334	16				11:07	13:57			18:39 21:32
Eläinpuisto-Zoo	338	5				11:12	14:02			18:44 21:37
Ähtäri	346	7		6:35		11:19	14:09			18:51 21:44
Tuuri	367	15		6:50		11:34	14:24			19:06 21:59
Alavus	373	7		6:57	8:18	11:41	14:31	15:55		19:13 22:06
Seinäjoki	418	32		7:29	8:50	12:13	15:03	16:27		19:45 22:38

KEURUU - HAAPAMÄKI - TAMPERE

kulukupäivät junatyyppi junan numero kiskobussia		M-P HDM 420 K	L-S HDM 422 K	M-P HDM 422 K	M-L HDM 424 K	M-S HDM 426 K	M-S HDM 428 K	M-S HDM 430 K	M-S HDM 432 K
km	min								
Jyväskylä		5:05	7:45						
Petäjävesi	34	28	5:33	8:13					
Keuruu	61	23	5:56	8:36					
Keuruu	61	1	5:57	8:37		14:07			21:22
Haapamäki	77	14	6:11	8:51		14:21			21:36
Haapamäki	77	8	6:19	8:59		11:05	14:29	18:17	21:54
Kolho	91	10	6:29	9:09		11:15	14:39	18:27	22:04
Vilppula	103	9	6:38	9:18		11:24	14:48	18:36	22:13
Vilppula	103	2	6:40	9:20	9:20	11:26	14:50	16:16	18:38 22:15
Juupajoki	131	19	6:59	9:39	9:39	11:45	15:09	16:35	18:57 22:34
Orivesi keskusta	146	11	7:10	9:50	9:50	11:56	15:20	16:46	19:08 22:45
Orivesi	149	4	7:14	9:54	9:54	12:00	15:24	16:50	19:12 22:49
Orivesi	149	1	7:15	9:00	10:00	12:00	15:26	17:00	19:23 23:00
Tampere	190	25	7:40	9:25	10:25	12:25	15:50	17:25	19:48 23:25

VAASA - SEINÄJOKI - HAAPAMÄKI - JYVÄSKYLÄ

kulukupäivät junatyyppi junan numero kiskobussia		M-P HDM 480 K	M-P HDM 488 A	M-P HDM 484 K	M-S HDM 482 K	M-S HDM 490 A	M-S HDM 492 K	M-P HDM 494 A	M-S HDM 486 K	M-S HDM 496 A
km	min									
Seinäjoki		5:25		7:40	9:30	12:20	15:17		16:40	19:55
Alavus	45	30		8:10	10:00	12:50	15:47		17:10	20:25
Alavus	45	1			10:01	12:51			17:11	20:26
Tuuri	51	7			10:08	12:58			17:18	20:33
Ähtäri	72	14		6:19	10:22	13:12			17:32	20:47
Ähtäri	72	1			10:23	13:13			17:33	20:48
Eläinpuisto-Zoo	80	7			10:30	13:20			17:40	20:55
Myllymäki	84	5			10:35	13:25			17:45	21:00
Pihlajavesi	106	16			10:51	13:41			18:01	21:16
Haapamäki	118	11			11:02	13:52			18:12	21:27
Haapamäki	118	1			11:03	13:53			18:13	21:36
Keuruu	134	14			11:17	14:07			18:27	21:50
Keuruu	134	1		7:00	11:18	14:08		16:02	18:28	21:51
Petäjävesi	161	22		7:22	11:40	14:30		16:24	18:50	22:13
Jyväskylä	195	28		7:50	12:08	14:58		16:52	19:18	22:41