

## Seudun joukkoliikenteen kehityskuvatyö ja joukkoliikenteen tulevaisuuden visio 2030-luvulle Nysse-alueella

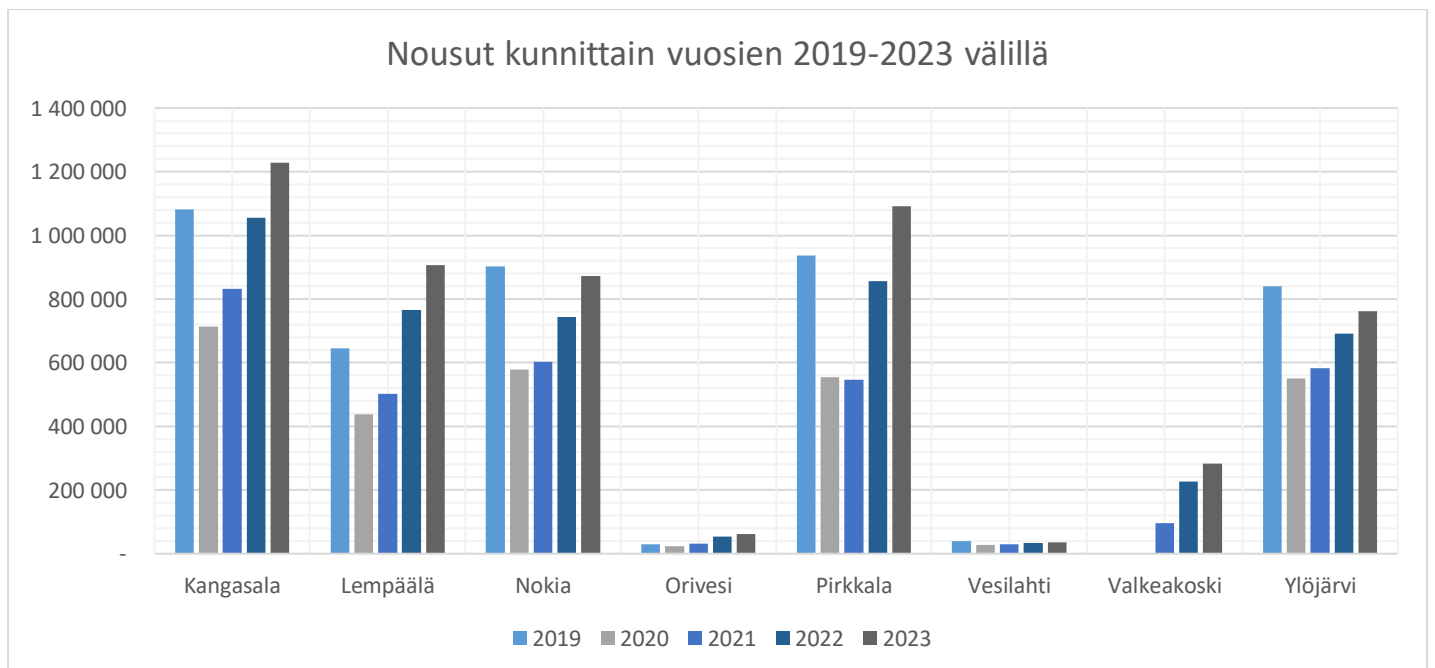
### Työn pohja

Tämän raportin taustalla on koota yhteen seudun kuntien joukkoliikenteen visiointia ja maankäytönkehitystä, tukien joukkoliikenteen runkoliikennettä. Raportin taustalla on Tampereen kaupunkiseudun seututoimiston keväällä 2023 teettämä seudun joukkoliikenteen kehityskuvatyö. Tampereen kaupunkiseudun seutustrategian mukaisesti seutu on vuoteen 2040 mennessä kasvanut voimakkaasti ja onnistunut toteuttamaan kestävän siirtymän. Seutustrategian visio nojaa seudulliseen yhteistyöhön ja siihen, että seutu yhdessä muiden toimijoiden kanssa on huomionnut fiksun kasvun ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen kaupunkikehityksen osalta. Myös MAL-sopimus vuosille 2019–2023 edellytti kasvavan maankäytön kohdentamista erityisesti joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä toi edellytyksiä joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä antoi edellytyksiä seudun energia- ja ilmastostrategiassa määritetyille kulkutapataivoitteiden toteutumiseksi. MAL-sopimuksen mukaisesti seudulla päivitetään rakennesuunnitelma sekä laaditaan sen tueksi joukkoliikenteen kehityskuvatyö.

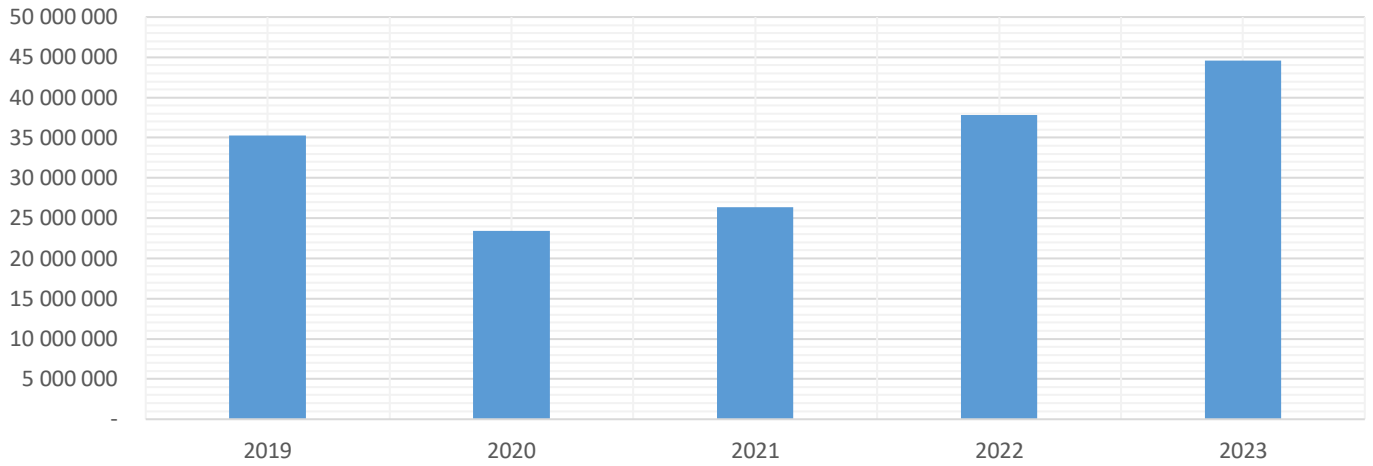
Seudun joukkoliikenteen kehityskuvatyö, seudun rakennesuunnitelman päivittäminen sekä tuleva MAL-kausi 2024-2027 ovat isoja kokonaisuuksia, jotka vaativat Nysseä edistämään joukkoliikenteen kehityspolkua. Näiden kokonaisuuksien pohjalta Nysseessä on selvitetty kuntien joukkoliikenteen runkotasoista kehityspolkua 2030-luvulle. Kuntien osalta käyty keskustelua joukkoliikenteen runkotasoista joukkoliikennepalvelusta sekä maankäytön linkittymisestä osaksi joukkoliikennepalvelua. Työssä on haluttu sitouttaa kuntia panostamaan maankäytönkehittämistä ja joukkoliikennepalvelua yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Työ ei ota kantaa yksityiskohtaisiin reittivalintoihin, harvaan asututun alueen joukkoliikennepalvelun järjestämiseen tai lakisäätöihin koulukuljetusmatkoihin. Työssä on painotettu ainoastaan kuntien päälinjojen tulevaisuuden kehittäminen. Asiantuntijatyötä tehtiin kesällä 2023 ja kuntien kanssa käytiin vuoropuhelut syksyn 2023 aikana.

Työssä on tunnistettu myös vahvasti kasvanut kaupunkiseutu ja etenkin kunnissa tapahtunut voimakas joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu. Joukkoliikenteen suunnittelussa seurataan aktiivisesti kunnan sisällä tapahtuvia nousuja, linjakohtaisia nousijamääriä sekä alueellisen joukkoliikenteen käyttöä. Samaan aikaan, kun kunnissa tarkastellaan matkustajamäärien kehitystä, tunnistetaan myös kuntien erilaiset investoinnit ja niiden vaikutus joukkoliikenteen palvelutasoon, esimerkiksi maankäytön uudet avaukset.

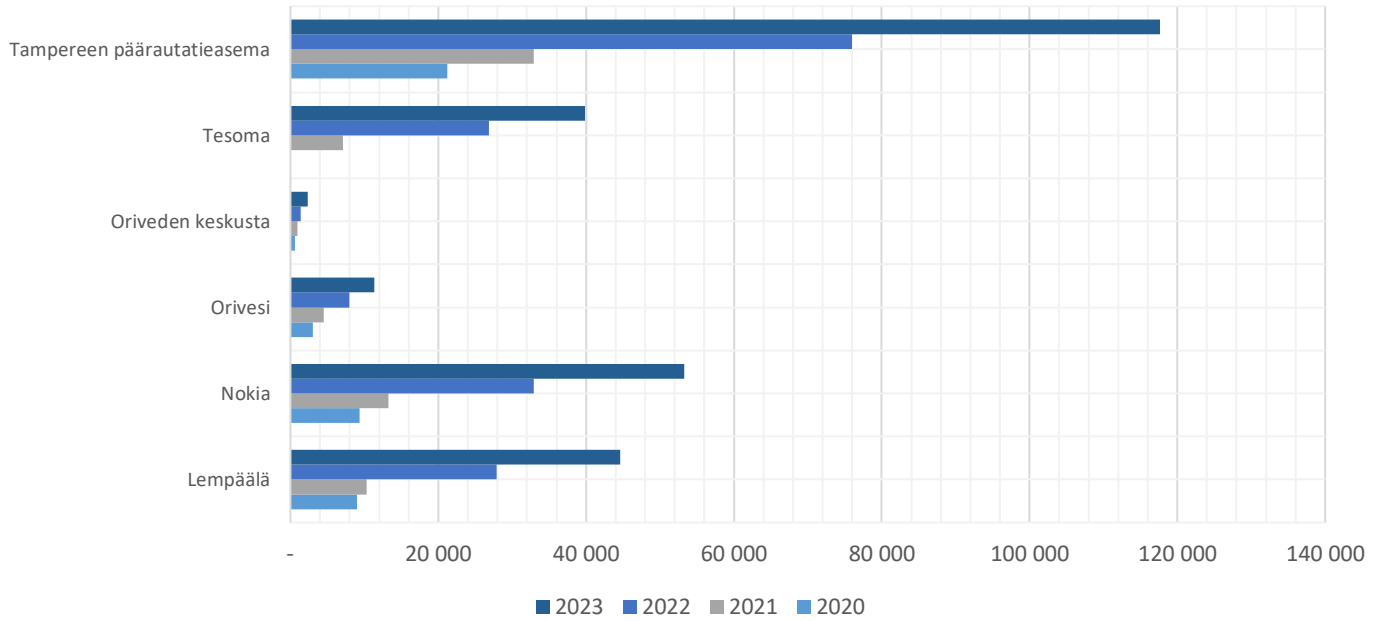
Nousut kunnittain vuosien 2019-2023 välillä

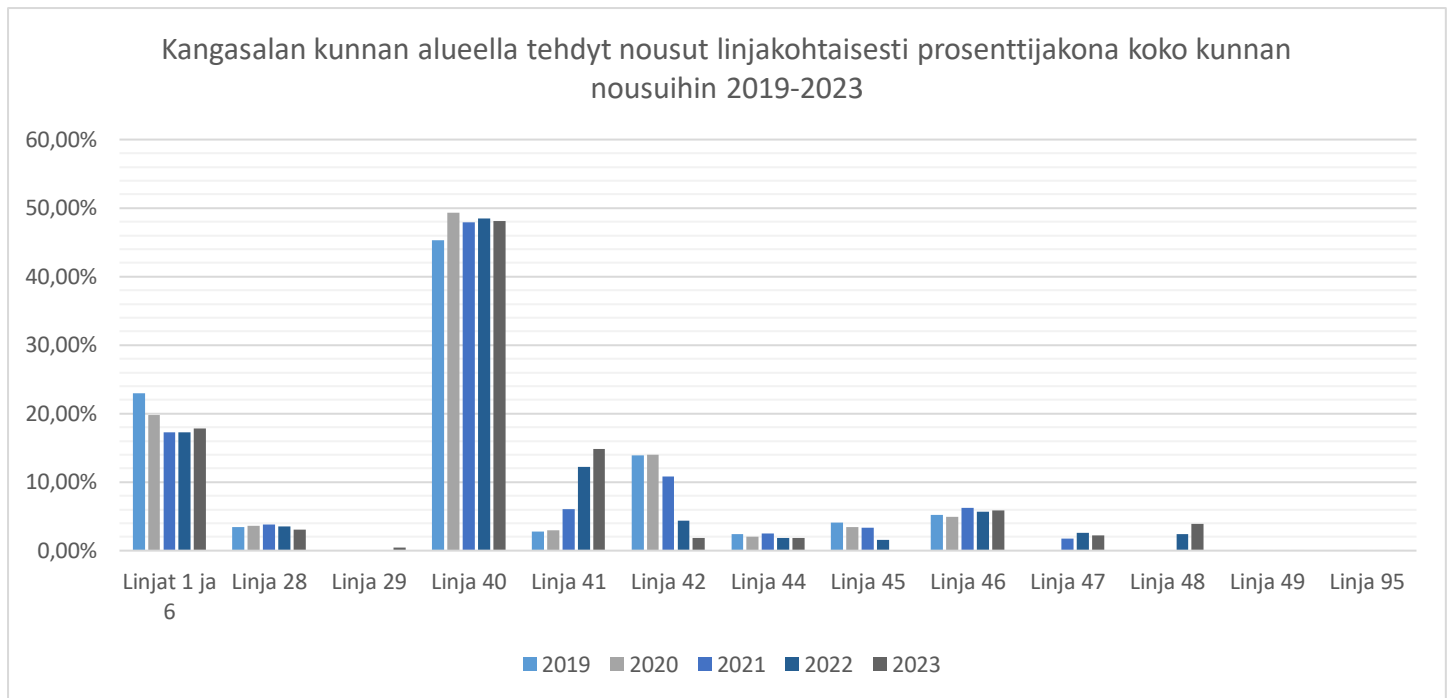


### Nousut Tampereella vuosien 2019-2023 välillä



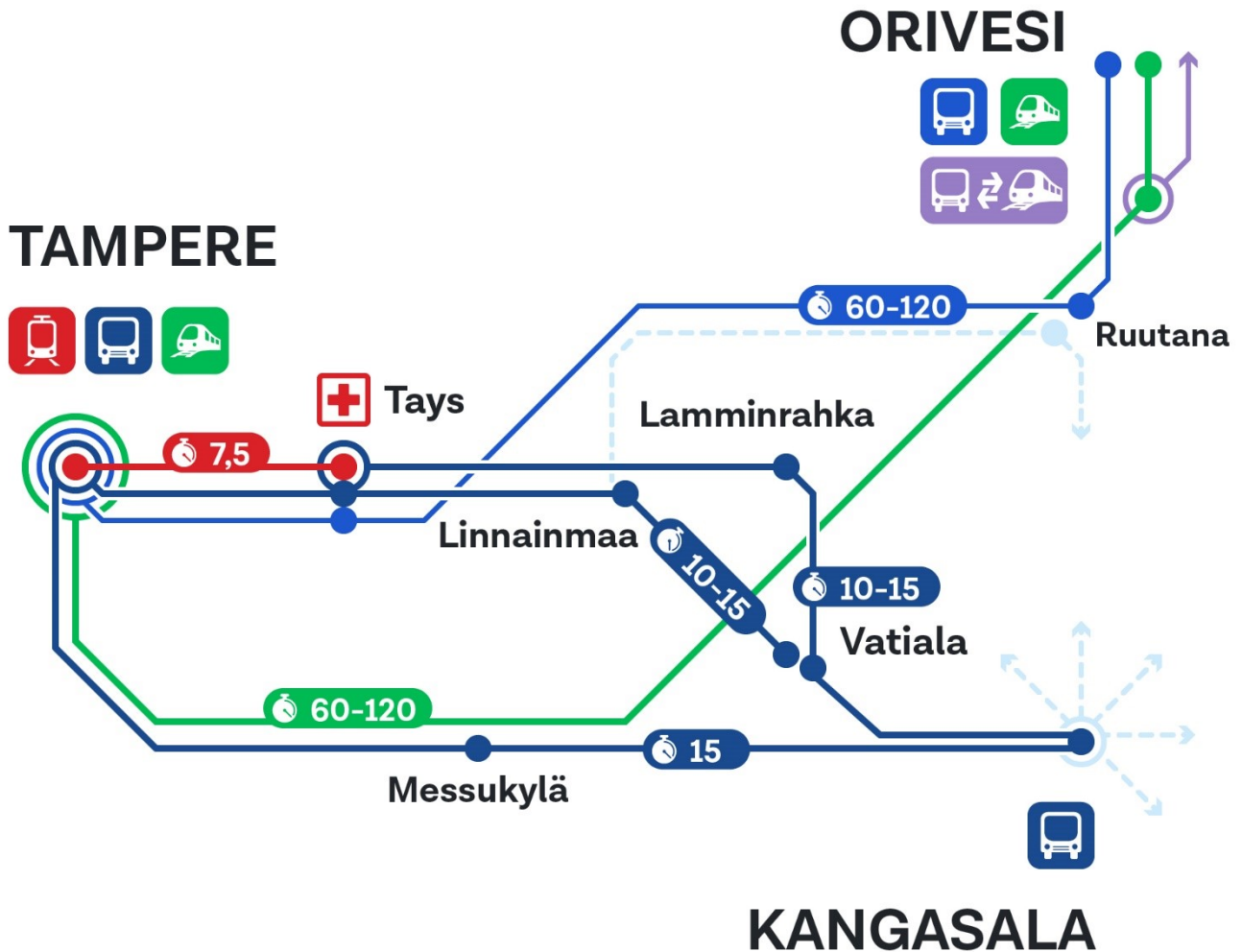
### Juna-asemilla tehdyt nousut Nysse-lipulla vuosina 2020-2023





Kangasalan osalta nykyisellään linjat 40 ja 41 muodostavat yhdessä runkotasoisien joukkoliikennepalvelun Kangasalan nauhataajaman ja Tampereen välille. Linjaa 40 liikennöidään Kangasalan nauhataajamassa aina Messukylän ja Kalevankankaan kautta Tampereen keskustaan. Linjalla 40 tarjotaan hyvä peruspalvelutason tarjonta ympäri vuorokauden. Linjaa 41 liikennöidään arkisin liityntäyhteytenä raitiotielle Taysin alueelle. Kangasalan alueella joukkoliikennepalvelu muodostuu myös Kangasalan keskustasta pohjoiseen, etelään sekä itään, mutta tässä työssä ei ote kantaa näiden linjojen tulevaisuuteen. Myös kunnan linjakohtaisessa nousijamäärässä nähdään, että linjat 40 ja 41 muodostivat vuonna 2023 lähes 2/3 kaikista kunnan sisällä tapahtuneista joukkoliikennenuosuista. Tulevaisuuden osalta Kangasalan nauhataajaman lisäksi työssä tarkasteltiin myös Ruutanan aluetta, jossa joukkoliikenne palvelu tulee muuttumaan jo kesäkauden 2024 alussa.

Vuoden 2024 kesäkauden alussa tehdään useita muutoksia Kangasalan palvelukokonaisuuteen. Kangasalan nauhataajaman ja Lentolan palvelukeskittymän välistä yhteyttä kehitetään, tuomalla linja 41 nauhataajamasta Lentolan läpi edelleen kohti Taysia. Lentolan aluetta lähdetään suunnittelemaan ja rakentamaan joukkoliikenteen solmuksi, jossa vaihdon pystyy tekemään palveluiden lähetyillä, ja joukkoliikennetarjonta niin Tampereelle kuin Kangasalan keskustan suuntaan on erinomainen. Samassa yhteydessä Vatialan alueelta matkan Kangasalan keskustaan pystyy toteuttamaan yhdellä vaihdolla Lentolan solmussa. Ruutanassa palvelu kytkeytyy yhä voimakkaammin Oriveden suunnan liikenteeseen, tarjoten yhteyden myös Tampereelle. Samassa muutoksessa kehitetään myös Ruutanan ja Kangasalan keskustan välistä yhteyttä, kunnan omaan keskukseen.



Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)

Kuva: Kangasalan ja Oriveden joukkoliikennepalvelun runko vuonna 2024

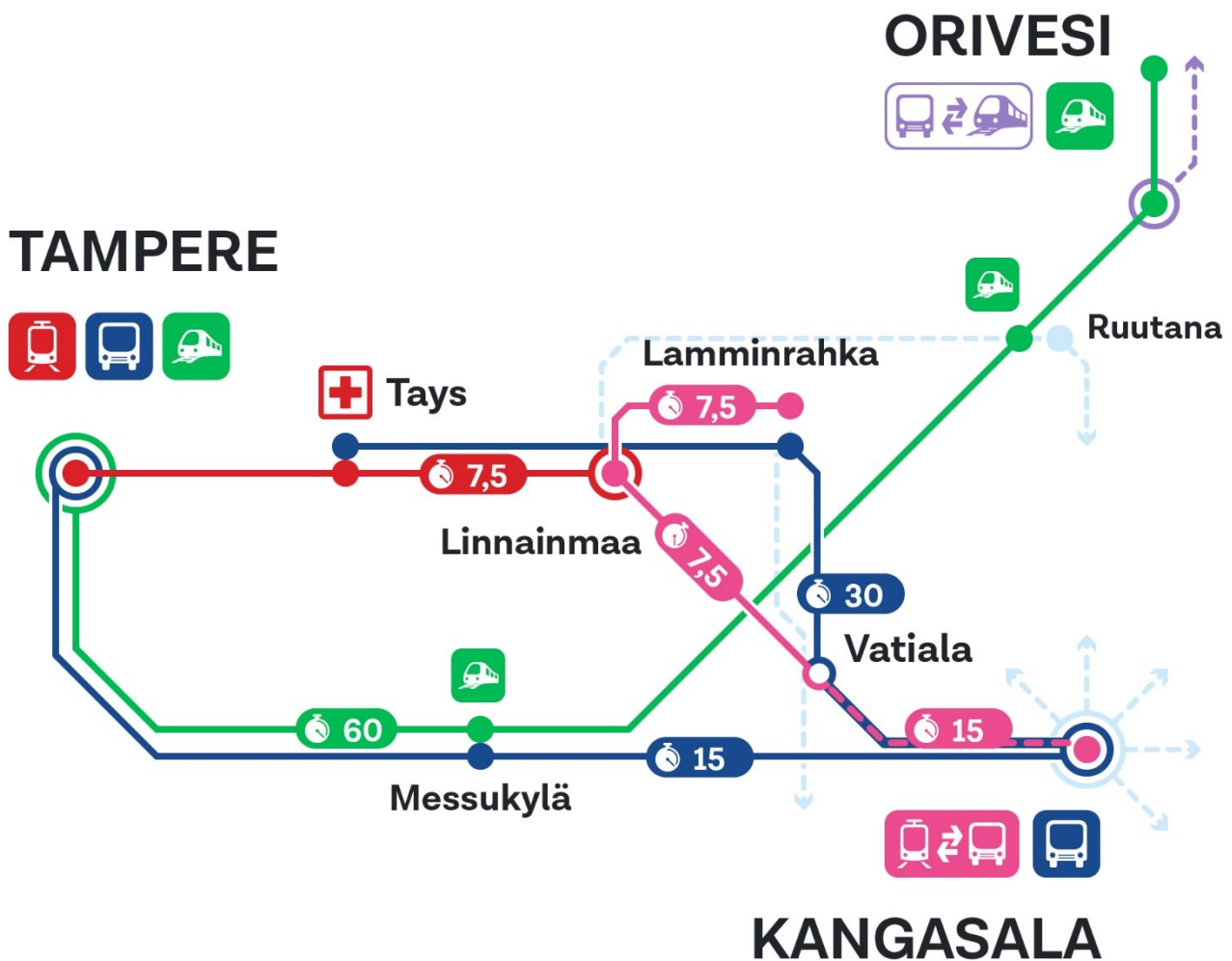
### Kangasalan tulevaisuus 2030-luvulla

Kangasalan osalta tulevaisuudessa tunnistetaan niin keskustan nauhataajamassa kuin Ruutanassa kehityspolku, jonka myötä joukkoliikennepalvelua kehitetään. Kangasalan nauhataajama kytketään yhä voimakkaammin kehittyvään Lentolan palvelukeskukseen. Lentolasta muodostuu niin maankäytön, palveluiden kuin joukkoliikenteen solmukohta. Tavoitteena 2030-luvulle on, että Kangasalan nauhataajamasta muodostetaan päivittäinen yhteys joka toiselle ratikalle Taysiin tai Linnainmaalle sekä Kangasalan nauhataajaman ja Kangasalan ja Tampereen välillä säilyy nykyisenkaltainen yhteys Messukylän kautta.

Suunnittelussa tunnistetaan myös Lamminrahkan kehitys ja kytkeytyminen Linnainmaan raitiotiehen. Lamminrahkan osalta tunnistetaan yhteystarve niin Linnainmaan raitiotiehen kuin Lentolan suuntaan, yhteys Lentolan suuntaan voi toteutua myös vaihdollisesti.

Suunnittelu on huomioitu mahdollisena suuntaviivana seudun 2-kehän kehittäminen (mt. 309) Ruskon ja Lentolan välillä. Yhteys mahdollistaa Lentolasta muun muassa Hervannan suuntaan joukkoliikenteen kehittämisen. 2-kehästä ei ole hanke- tai toteutus-suunnitelmaa, mutta Kangasalan kaupunki on yhdessä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa tehnyt aluevaraussuunnitelmaan mahdollisesta tieyhteydestä. Keväällä 2024 on mt. 309 välillä Rusko-Saarenmaa on käynnistetty tiesuunnitelman laadinta. Ennen 2-kehän toteutumista yhteys Kangasalta Hervantaan muodostuu Kangasalantieltä linjalta 40 vaihtamalla linjaan 17, jota liikennöidään tammikuusta 2025 lähtien Vehmaisista Kaukajärven kautta Hervantaan. Linjoilla 40 ja 17 tulee olemaan useampi yhteinen pysäkki, jossa vaihdon voi toteuttaa, tiheästi liikennöitävien linjojen välillä.

Kangasalan Ruutanan osalta yhteys kytkeytyy yhä voimakkaammin Oriveden suunnan joukkoliikennepalveluun. Oriveden suunnalla lähijuna tulee olemaan pääjoukkoliikennemuoto, jonka palvelutarjontaa on tavoitteena kehittää tulevaisuudessa. Kangasalan osalta pyrkimyksenä on avata Ruutanaan lähijunaseisake ja käynnistää Orivedeltä saapuvalla lähijunaliikenteellä palvelu Ruutanaan. Muutoksen yhteydessä junasta muodostuu Ruutanan pääjoukkoliikennemuoto. Yhteyksiä Ruutana Linnainmaalle tarkastellaan tarpeen mukaisesti, ja yhteyttä Ruutana oman kuntakeskukseen ylläpidetään esimerkiksi lakisääteisten koulukuljetusten tarpeen mukaisesti. Junaliikenteen käynnistyessä Ruutanan alueelle, ei voida taata, että yhteys esimerkiksi Ruutana Taysille säilyisi nykyisen kaltaisena.



Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)

Kuva: Kangasalan ja Oriveden joukkoliikennepalvelun runko 2030-luvulla

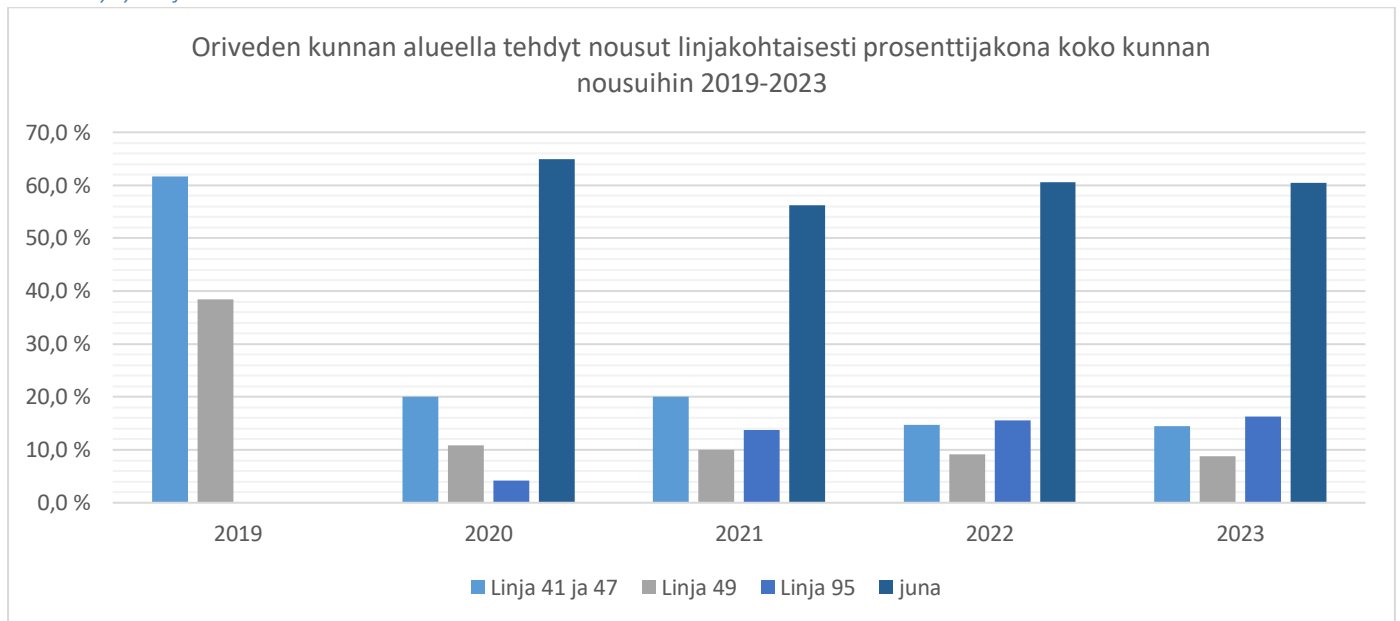
## Kangasalan muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet

Kangasalan keskustan ja Lentolan välisellä osuudella on tapahtumassa maankäytön tiivistämistä. Samassa yhteydessä Kangasalan-tiellä olisi syytä tarkastella joukkoliikenteen olosuhteita ja pysäkkien toimivuutta sekä varustelua. Tämän lisäksi Lentolan kehittämisen ja maankäytön monipuolistumisen yhteydessä pitäisi tarkastella koko Lentolan alueen liikenneverkkoa ja sen toimivuutta.

Kangasalla tunnistetaan myös terveyskeskuksen kehittämistarpeet mahdollisen uudisrakennuksen sijainti. Joukkoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta uutta terveyskeskuksen sijaintia pitäisi etsiä Kangasalan nauhataajamasta, mielellään Kangasalan keskustan ja Kaarina Maunun tyttärenten väliseltä alueelta tai vaihtoehtoisesti Suorama-Lentola välisellä alueella.

## Orivesi

### Orivesi nykytila ja vuosi 2024



Orivedellä suunniteltiin linjaston uudistamista vuonna 2023 yhdessä Nyssen matkustajien ja kaupungin kanssa. Uudella linja-autoilla toteutettavalla liikennöintikokonaisuudella täydennetään nykyistä junaliikennettä Oriveden Tampereen välillä. Uusi liikennöintikokonaisuus on ensimmäisiä askelia kohti lähijunaliikenteen kehityspolkua, kun liikennöinti linja-autoilla käynnistetään Kangasalan, Ruutanan kautta. Uusi liikennöintimalli otetaan käyttöön vaiheittain kesäkuun alussa 2024.

### Oriveden tulevaisuus 2030-luvulla

Oriveden joukkoliikennepalvelu 2030-luvulla tukeutuu Tampereen ja Oriveden välillä pelkkään lähijunaliikenteeseen. Tavoitteena 2030-luvulle on, että Oriveden aseman ja Oriveden keskustan välinen osuus on sähköistetty ja liikennöinti lähijunaliikenteellä voidaan toteuttaa Oriveden keskustaan saakka. Vuorotarjonnan osalta, tavoitteena on kerran tunnissa liikennöivä junayhteys Oriveden ja Tampereen välillä.

Junaliikenteen lisäksi Orivedellä tunnistetaan tarve kehittää sisäistä liikkumista ja tarjota taajama-alueelta yhteyksiä asemien välille sekä keskustan palveluihin. Yhteyksiä voidaan kehittää perinteisillä joukkoliikennemuodoilla tai tarjota uudella laisilla kuljetusmuotoja.

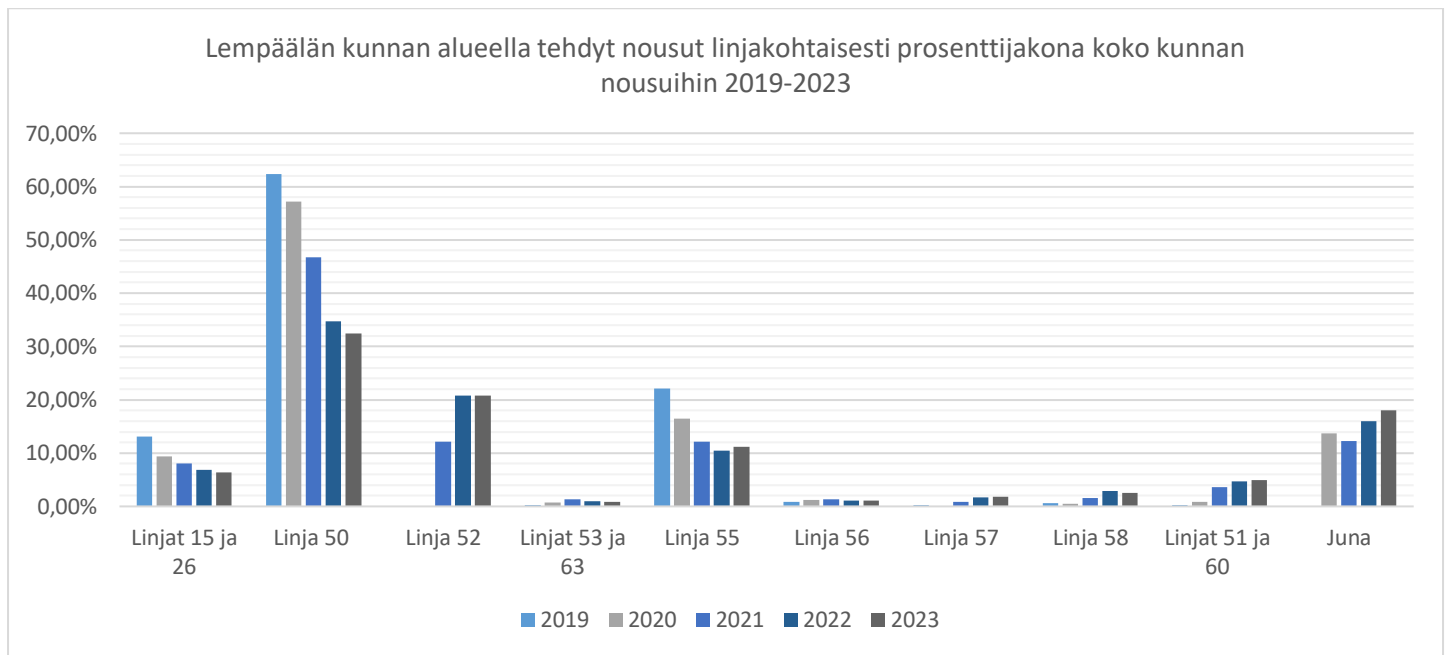
### Oriveden muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet

Oriveden osalta merkittävimmät toimenpiteet maankäytönosalta ovat molempien juna-asemien ympäristön kehittäminen ja mahdollinen maankäytön yleissuunnitelman laadinta. Asemien ympäristössä on vielä paljon potentiaalista maankäyttömahdollistamista, joka vaatii tuekseen päivitettyä kaavoitusta. Lisäksi maankäytönkehittämisessä on hyvä tutkia Oriveden keskustan juna-aseman sijaintia, samassa yhteydessä, kun radan sähköistämistä suunnitellaan. Tutkimalla keskustan juna-aseman siirtoa hieman

pohjoisemmaksi, pystytäisiin valtatie 9. ja sitä kautta autolla toteutettava liityntäliikenne yhdistämään paremmin juna-asemaan myös muualta kuin Oriveden kaupunginalueelta. Tutkimalla Oriveden keskustan aseman sijaintia, keskustan asema voi tulevaisuudessa muodosta Ylä-Pirkanmaan kannalta merkittäväksi seudulliseksi solmupisteeksi. Samassa yhteydessä Oriveden keskustan aseman sijainti houkuttelee niin työmatkustajia vt. 9 pohjoispuolelle sijoitettuihin työpaikka-alueille kuin Oriveden keskustan asu- miskohteisiin.

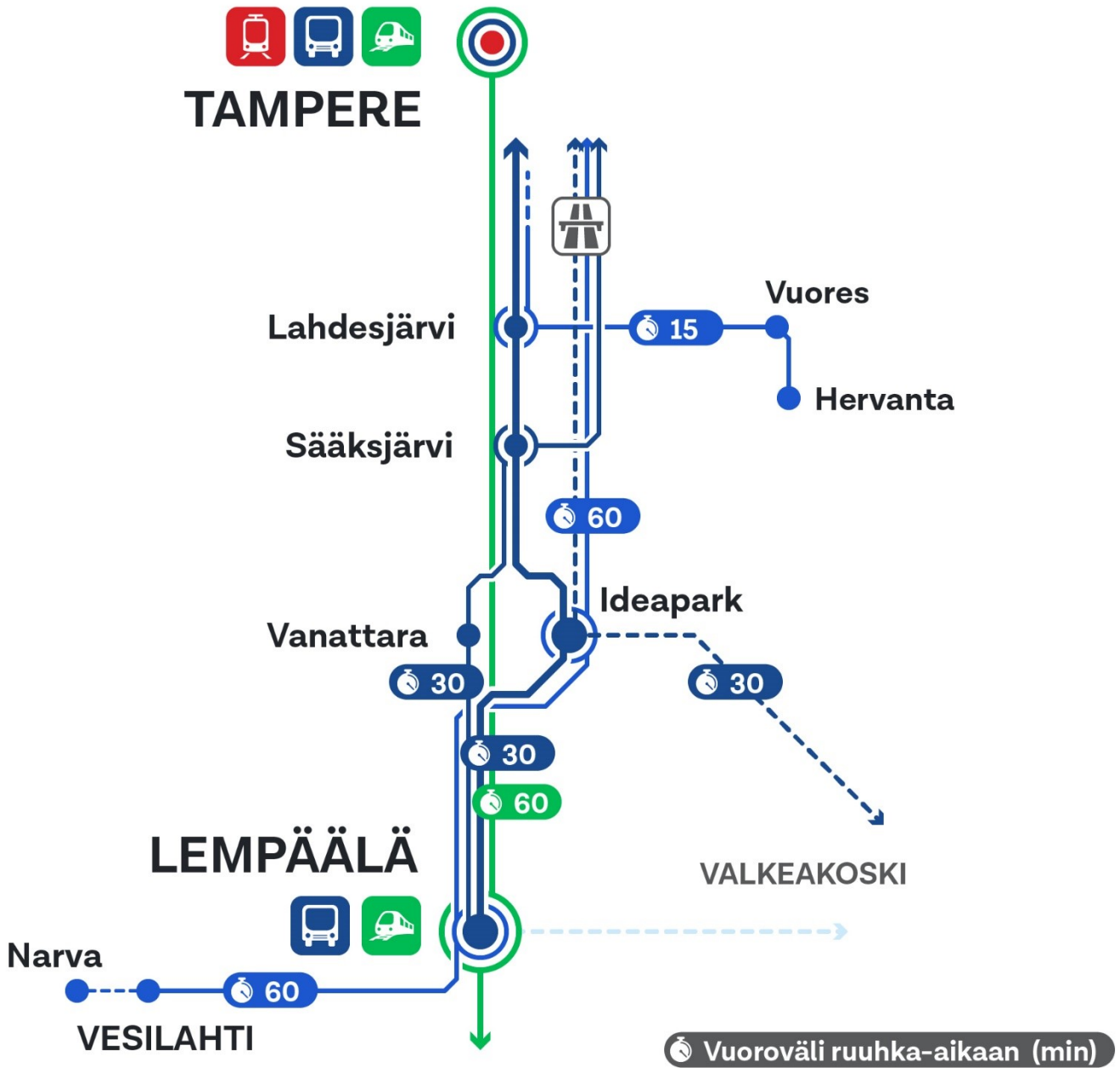
## Lempäälä

### Lempäälän nykytila ja vuosi 2024



Lempäälän osalta nykyisen runkoliikenteen muodostavat linja 50 Lempäälän, Ideaparkin ja Tampereen välillä sekä junaliikenne. Lempäälän osalta joukkoliikennepalvelu muodostuu myös linjoista 52 ja 55. Molemmat linjat tukevat osin linjaa 50 sekä tukevat joukkoliikenteen matkustusta Ideaparkkiin, linjan 60 kanssa.

Nyssen suunnittelussa on jo pitkään tunnustettu Lempäälän nauhataajaman palveleminen eri pisteiden kautta. Lempäälän keskustan ja Ideaparkin sekä Ideaparkin ja Kulju-Sääksjärven välistä yhteyttä on pidemmän aikaa kehitetty Nyssen toimesta. Lempäälän keskustassa on saatu pysäkki-infraa viimeisten vuosien aikana kehitettyä ja seuraavaksi katseet kääntyvät kehittämisen osalta merkittävään bussiliikenteen solmupisteeseen Marjamäen Ideaparkkiin. Ideaparkin osalta, Nyssellä on tehty pitkään palvelutarjonnan kehittämistyötä ja pyrkinyt rakentamaan hyvää ja kattavaa joukkoliikennepalvelua Ideaparkille eri puolilta Lempäälää, Tamperetta sekä Valkeakoskea ja Vesilahtea.



Kuva: Lempäälän, Vesilahden ja Valkeakosken joukkoliikennepalvelun runko vuonna 2024

### Lempäälän tulevaisuus 2030-luvulla

Lempäälän osalta 2030-luvulla nähdään kehityspolkuna junaliikenteen kehittäminen ja uuden seisakkeen avaaminen Sääksjärvelle. Junaliikenteessä 2030-luvulla nähdään kehityspolkuna tasainen 30 minuutin välein kulkeva junaliikenne, joka mahdollistaa nopean yhteyden Lempäälän keskustan ja Tampereen välillä. Sääksjärven lähijunaseisakkeen myötä bussiliikenteen linjastoa kehitetään edelleen tukeutumaan Lempäälän nauhataajamassa kolmen pisteen välillä toimivaksi kokonaisuudeksi. Bussilinjat tulevat yhdistämään yhä voimakkaammin Lempäälän keskustan, Ideaparkin sekä Sääksjärven toisiinsa. Junan ja tiheästi liikennöivän bussiliikenteen avulla rakennetaan joukkoliikenneyhteys, joka mahdollistaa joko vaihdot bussin ja junan tai bussin ja bussin välillä.

Tavoitteena on myös kehittää nopeaa yhteyttä Tampereen ja Ideaparkin välillä, Valkeakosken suunnan linja-autoilla. Pyrkimyksenä on saavuttaa tiheämpi vuorotarjonta myös Valkeakoskelle ja tarjota sitä kautta enemmän vuoroja Tampereen ja Ideaparkin välillä sekä parantaa joukkoliikennematkustusta Valkeakosken suuntaan. Tavoitteena Ideaparkin solmupisteen kautta on, että Lempäälän keskustan suunnasta ja Kuljun suunnalta saataisiin jatkossa 4 vuoroparia tunnissa kulkemaan Ideaparkille ja Valkeakosken,



Ideaparkin ja Tampereen välillä olisi niin ikään 4 vuoroparia tunnissa. Ideaparkille muodostuisi muutoksen yhteydessä 8 vuoroparia kytkevä solmu, jossa vaihtoja eri puolille eteläistä Nysse-aluetta sekä Valkeakoskelle olisi vaivatonta tehdä.



Kuva: Lempäälän, Vesilahden ja Valkeakosken suunnan joukkoliikenteen runkokokonaisuus 2030-luvulla

### Lempäälän muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet

Lempäälän osalta maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämistoimina nähdään erityisesti Ideaparkin ja Sääksjärven ympäristössä tapahtuvat maankäytön kehittämistoimet sekä pysäkki-infran parantaminen. Ideaparkin osalta nähdään tarpeellisenä edistää pysäkki-infran kehittämistä sekä maankäytön monipuolistamista Ideaparkin alueella. Ideaparkin osalta maankäytön ja pysäkki-infran osalta toimivana ratkaisuna nähdään muun muassa Helsingintien (seututie 130) kääntymismahdollisuus Ideaparkinkadulle idästä ajettaessa. Ratkaisu mahdollistaisi pysäkki-infran ja joukkoliikenteen liikennöinnin myös Ideaparkinkadun pohjoisosiin Realparkinkadun tuntumaan. Tämä osaltaan parantaisi Kalliokummun teollisuusalueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Toisena merkittävänä kehittämiskohteena on Sääksjärven seisakkeen ympäristö niin maankäytönkehittämisen kuin pysäkki-infran osalta. Sääksjärven seisakkeen tuntumassa on tunnistettu junaseisakkeen myötä tarve tiivistää maankäyttöä pysäkin välittömässä

läheisyydessä sekä pyrkiä voimakkaasti muodostamaan Sääksjärvestä tiivis kaupunkimainen asuinalue. Maankäytön tiivistämisen lisäksi Sääksjärven suunnittelussa tulisi huomioida myös pysäkki-infran kehittämistarpeet ja bussiliikenteen kytkeytyminen mahdollisimman hyvin junaliikenteeseen.

## Vesilahti

### Vesilahden nykytila ja vuosi 2024

Vesilahden osalta syksyllä 2023 tutkittiin mahdollisuutta muuttaa linjan 55 reittiä ja liikennöintiä. Tavoitteena oli tukeutua yhä voimakkaammin Lempäälän ja Tampereen väliseen junaliikenteeseen ja tarjota yhä laajemmilla liikennöintiajoilla Vesilahdelta Lempäälään ja vaihdolla Tampereen keskusta. Vesilahdelta tulevalla linjalla olisi ollut yhteys Ideaparkille sekä Hervantaan. Suunnitelmaa käytiin läpi niin asukasvuorovaikutuksessa kuin Lempäälän ja Vesilahden päätöksenteossa. Vesilahdella ei puollettu ratkaisua tukeutua junaliikenteeseen, harvan vuorotarjonnan ja epävarman vaihtojärjestelmän vuoksi. Linjalle 55 ei ole suunnitteilla muutoksia tulevaan vuoteen.

### Vesilahden tulevaisuus 2030-luvulla

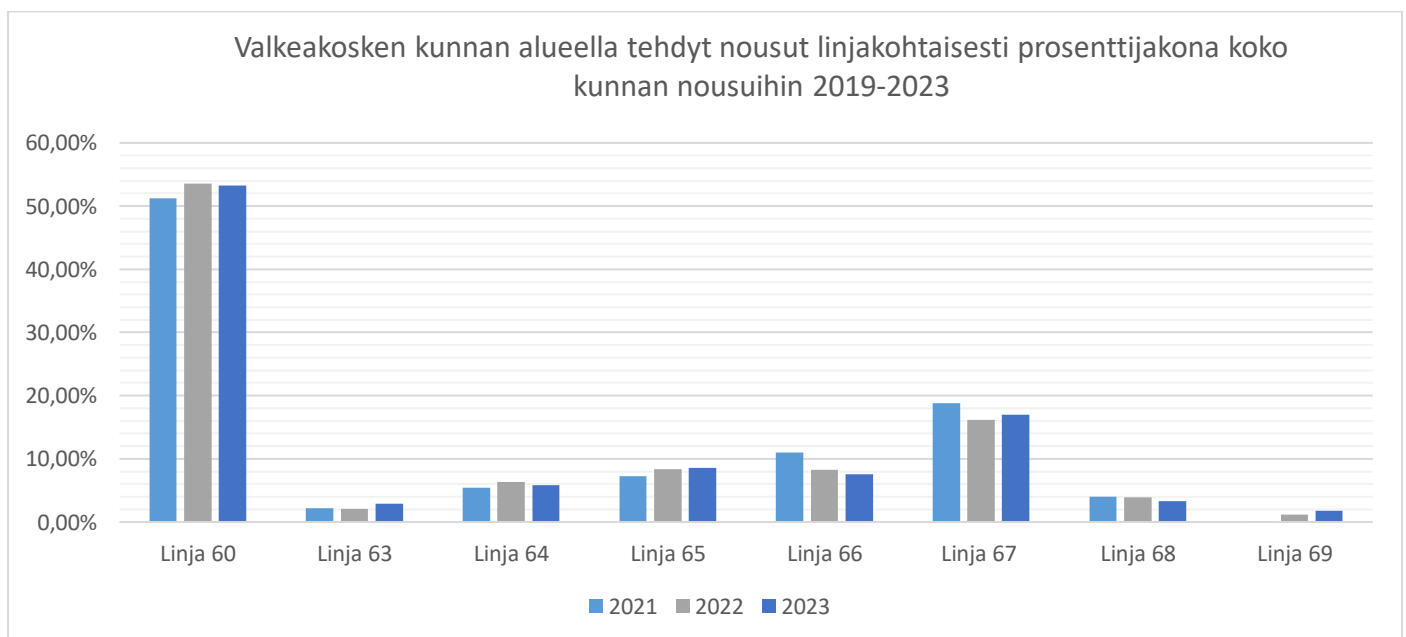
Vesilahden joukkoliikenteen kehityspolku on kytkeytynyt osaksi Lempäälän joukkoliikennettä. 2030-luvulla lähijunaliikennettä Lempäälän ja Tampereen välillä on tarkoitus liikennöidä tasaisella 30 minuutin vuorovälillä ja mahdollistaa siten entistä parempi jatkoyhteyksien suunnittelu eri puolille. 2030-luvulla vaihtojen suunnittelu, kuljettajainformaation kehitys sekä Lempäälän keskustan infrarakenne on edennyt ja Vesilahden yhteyttä voidaan tulevaisuudessa suunnitella junan ja linja-autojen yhdistämiseksi matkaketjussa Tampereelle saakka. Muutoksen yhteydessä Vesilahden liikennöintiaikoja ja vuorotarjontaa kehitetään merkittävästi.

### Vesilahden muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet

Vesilahden osalta tunnistetaan maankäytönkehittämishankkeet sijoittuvat maantie 301 varrelle sekä Vesilahden kirkonkylän kehittämiseen. Maantie 301 varrelle kaavoitettu Metsämantereen asuinalue kehittäminen tukee linjan 55 matkustajamäärän kehitystä. Vesilahden kirkonkylän kehittäminen ja asumisen tiivistäminen tuo osaltaan myös lisää matkustajia linjalle 55.

## Valkeakoski

### Valkeakosken nykytila ja vuosi 2024



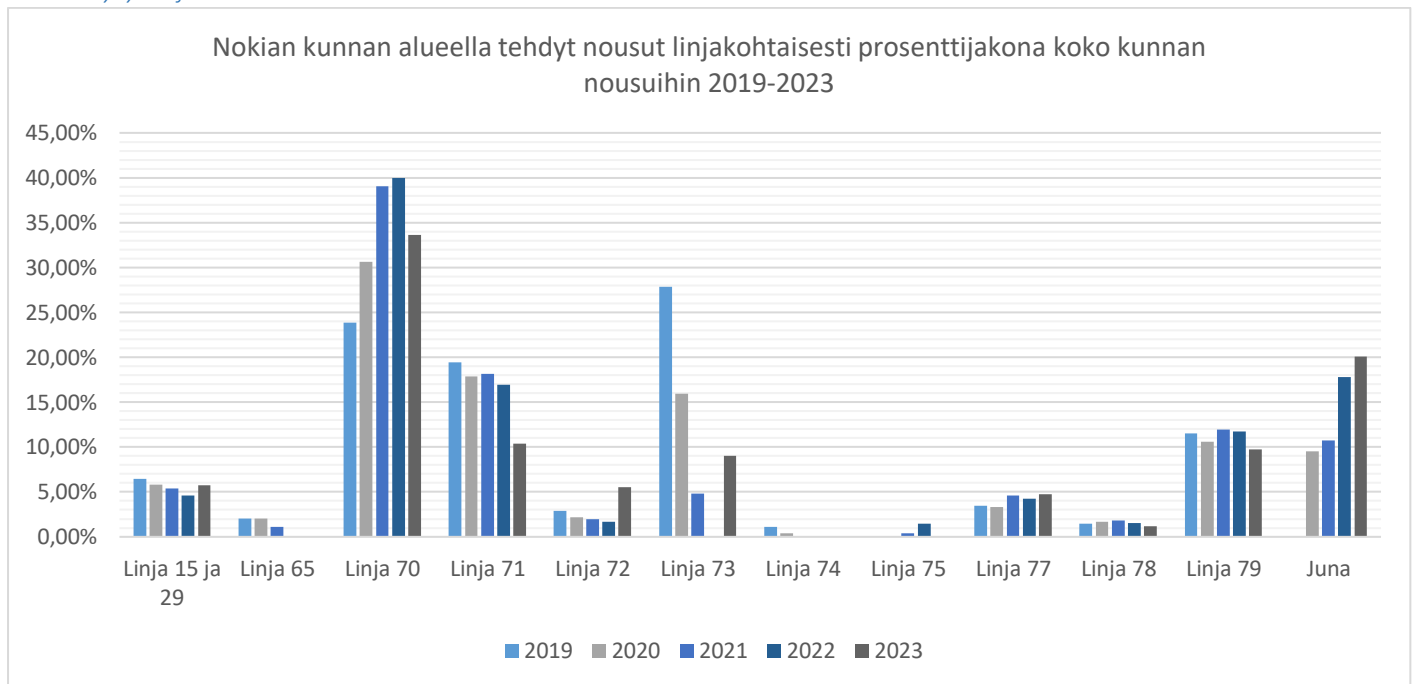
Valkeakosken joukkoliikennepalvelun suunnittelu, hankinta ja toteutus kuuluu Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Valkeakosken kaupungille. Valkeakosken ja Tampereen välinen liikenne muodostuu kuitenkin Lempäälän kautta, ja linjasta 60 on muodostunut merkittävä osa Ideaparkin ja Tampereen välistä yhteyttä. Tässä työssä ei oteta kantaa hallinnolliseen järjestämiseen Valkeakosken kaupungin liikenteen osalta vaan ainoastaan Lempäälää koskevan linjan 60 kokonaisuuteen. Valkeakosken matkustajamäärä on kasvanut voimakkaasti liikenteen käynnistyttyä kesäkuussa 2021, ja yli 50 % koko kunnan joukkoliikennematkoista tehdään linjalla 60.

## Valkeakosken tulevaisuus 2030-luvulla

Nyssen näkemys on, että linjan 60 vuorotarjontaa Valkeakoski-Ideapark-Sääksjärven ramppi-Tampere tullaan 2030-luvulla kehittämään ja vuoroja tullaan lisäämään kaikkina viikonpäivinä. Nyssen näkemyksen mukaan myös Valkeakosken intresseissä on kehittää nopeaa yhteyttä Tampereen ja Valkeakosken välillä ja lisätä vuorojen määrää, etenkin arjen ruuhka-aikoina, mutta myös viikonloppuisin. Linja 60 mahdollistaa myös tulevaisuudessa yhteyden Valkeakoskelta Ideaparkille sekä Sääksjärven rampille. Osataan tämä lisää myös matkustusta Tampereelta Ideaparkille, mikä tulee kerryttämään lisää lipputuloa linjalle 60.

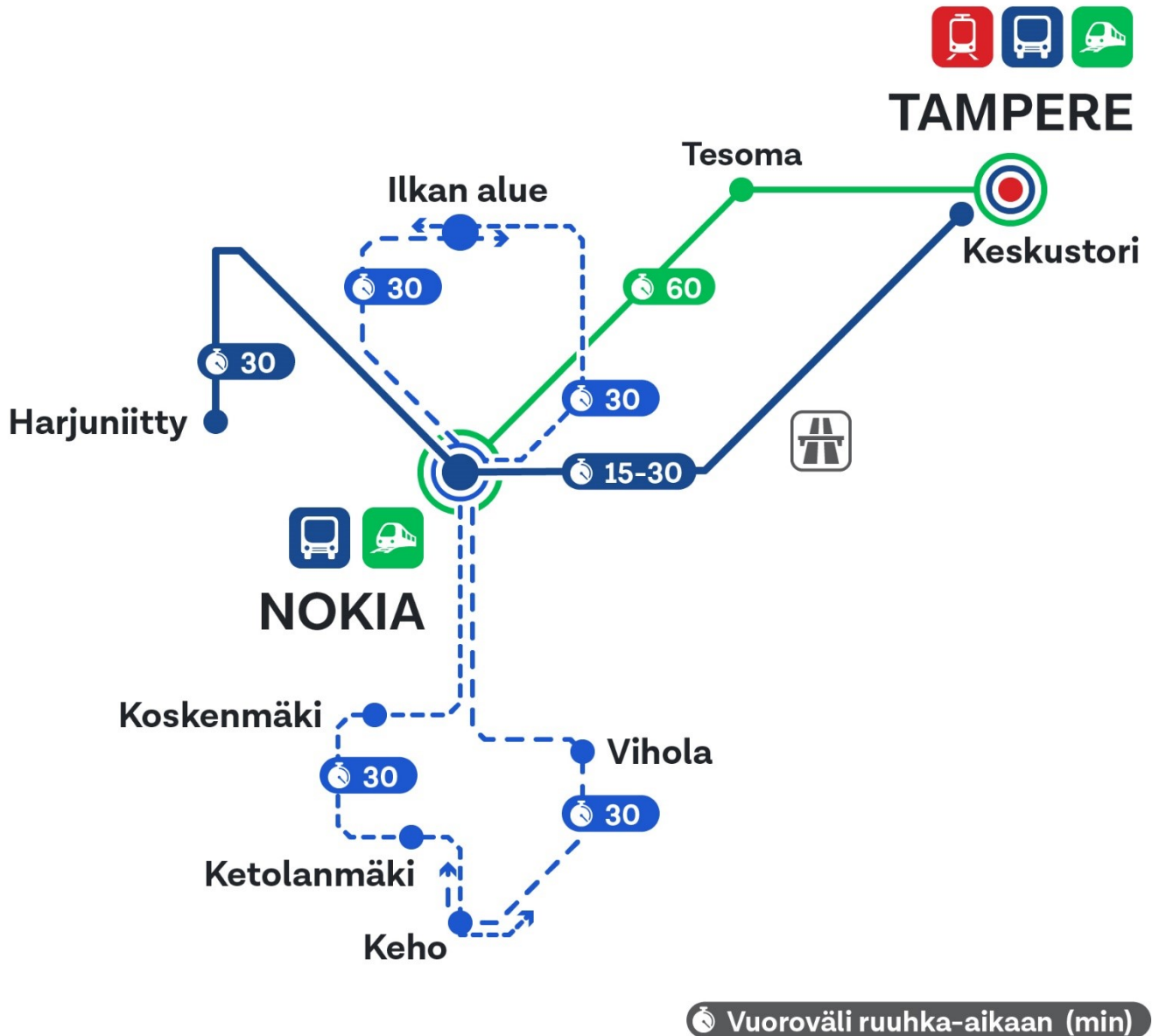
## Nokia

### Nokian nykytila ja vuosi 2024



Nokiassa on toteutettu linjastouudistus kesäkauden 2023 alussa. Nokian linjastouudistuksen yhteydessä linjastosuunnittelussa asetettiin tavoitteet tukemaan Nokian liikkumista ja kehittämistä. Tavoitteet kirkastuivat erityisesti asukasvuorovaikutustyössä ja liikumiskyselyiden vastauksien pohjalta. Nokian linjastouudistuksella halutaan tukea M-junaliikenteen matkustusta, muodostamalla matkaketjut bussilinjastosta junaan toimiviksi. M-junaliikenteen kehittäminen ei poista tarvetta liikennöidä busseilla Tesoman ja Nokian aseman välillä tai Nokian aseman ja Tampereen keskustan välillä. Linjastouudistuksella halutaan tukea ja parantaa Nokian sisäisiä ja vaihdottomia matkoja kolmeen merkittävään palvelukohteeseen ja toteuttaa ruuhka-aikoina riittävä bussien kapasiteetti Nokian aseman ja Tampereen välillä. Uudessa linjastokokonaisuudessa halutaan myös toteuttaa kustannustehokkaasti Saimmaliston ja Siuron palvelutasomäärityksen mukainen joukkoliikennepalvelu ja matkustajavirrastaan heikomman kysynnän Pirkkala – Nokia välistä yhteyttä karsia. Lisäksi Etelä-Nokialta ylläpidetään nopeaa yhteyttä Tampereelle ruuhka-aikoina vt. 12 kautta.

Nokiassa tukeudutaan vahvasti M-junaliikenteen ja bussilinjan 70 muodostamaan runkoon, johon Nokian eri osista syötetään matkustajia. Linjalla 70 tarjotaan vaihdottoman yhteyden Nokian aseman ja keskustan alueelta Tampereelle Pyykinintorin kautta Keskukselle. Nopeampi yhteys Tampereen ja Nokian välillä muodostuu junailla, joka mahdollistaa myös yhteyden Tesomalle. Etelä- ja Pohjois-Nokia sekä Saimmaliston ja Siuro-Linnavuoren alueet kytkeytyvät vaihdollisesti Nokian asemalla joko linjaan 70 tai M-juniin.



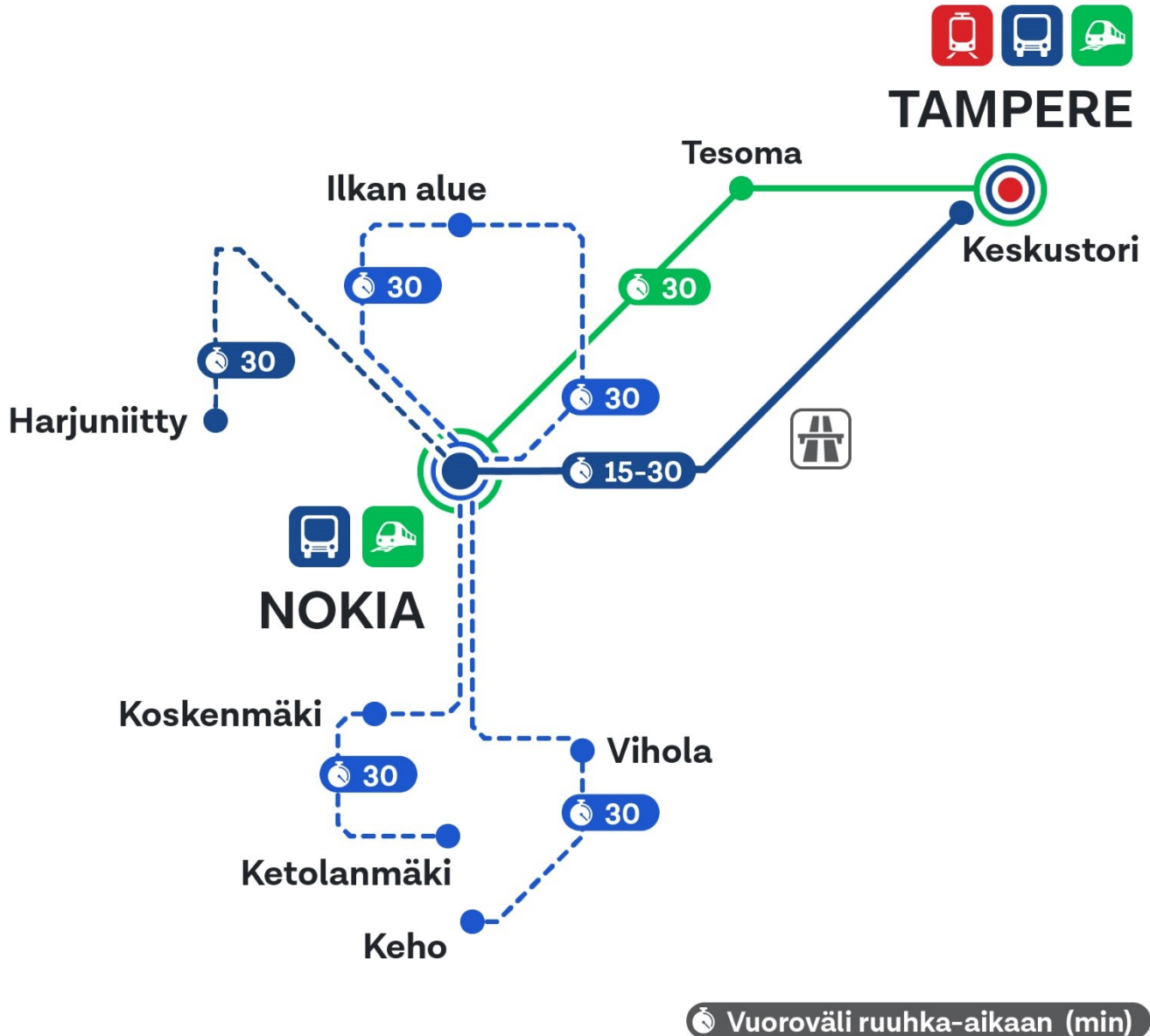
Kuva: Nokian suunnan joukkoliikennepalvelu runko vuonna 2024

## Nokian tulevaisuus 2030-luvulla

Nokiassa panostetaan 2030-luvulla yhä voimakkaammin lähijunaliikenteeseen. Pelkkä M-junavuorojen lisääminen ei ole riittävä panostus. Nokiassa 2030-luvulla on kokonaisuudessaan toteutettu uusi matkakeskus, joka palvelee niin junan kuin linja-auton käyttäjiä. Matkakeskuksen lisäksi läntisellä rataverkolla on tehtävä Lielähti-Tesoma kaksoisraide. Rataverkoston investoinnit, uusi matkakeskus sekä junavuorojen lisääminen arjessa ja viikonlopuissa tulevat olemaan valtavia panostuksia joukkoliikenteen kehittämiseen.

Junaliikenteen kehittäminen ei tule poistamaan tarvetta liikennöidä linja-autoilla Tampereen ja Nokian välillä. Jatkossakin Nokialta keskustan läpi moottoritien kautta Tampereelle, tullaan tarvitsemaan linja-autolla toteutettavaa joukkoliikennepalvelua, merkittävän matkustajamäärän johdosta. Linja-autoliikenteellä pystytään tarjoamaan palvelua Nokian keskustan itäosiin sekä Tampereen keskustan länsiosiin. Muu joukkoliikennepalvelu Nokian osalta tarkoittaa yhteyksien kehittämistä etenkin Nokian asemalle. Etelä- ja Pohjois-Nokialta on varmistettava riittävät yhteydet Nokian asemalle ja maankäytössä tunnustetaan myös uusien kehittyvien asuinalueiden Sahalahden ja Viholanrannan rakentuminen.

2030-luvulla on pystytty tarjoamaan jo kestävästi kolmen kunnan alueella toteutettavaa Kolmenkulman teollisuusalueen joukkoliikennepalvelua. Alue tulee kehittymään voimakkaammin lähempänä 2030-luvun alkua. Liikennöinti alueelle tulee keskittymään eri solmupysäkkien kautta, joiden avulla pystytään tarjoamaan yhdellä vaihdolla yhteyksiä alueelle.



Kuva: Nokian suunnan joukkoliikenteen runkokokonaisuus 2030-luvulla

*Nokian muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet*

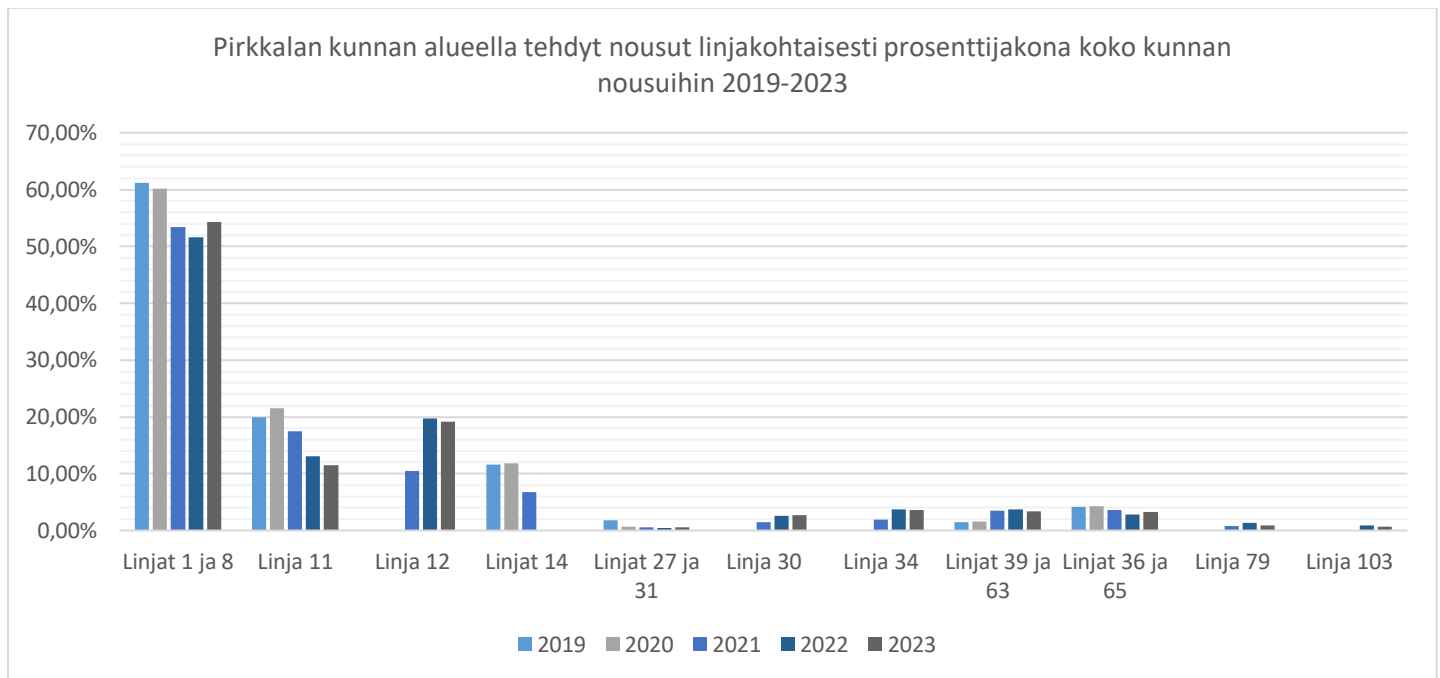
Nokian merkittävät maankäytönkehittämiskohteet sijoittuvat etenkin Nokian aseman tuntumaan. Aseman osalta matkakeskuksen kehittäminen vaatii paljon suunnittelua ja lopulta rakennuttamista. Lisäksi aseman ja keskustan tuntumassa asuntorakentamisen tiivistämisratkaisut mahdollistavat joukkoliikenteeseen lisämatkustajamäärän ja sen myötä lipputulokertymän kasvun. Asuntotuotannon lisäksi Nokialla on onnistuttu jo aiemmin tekemään koulu- ja hyvinvointipalveluita tiiviille keskusta-alueelle. Muut kaupalliset palvelut sekä urheilukohteiden kaavoituksessa on hyvä pohtia, kuinka niitä pystyttäisiin sijoittamaan mahdollisimman hyvin lähelle joukkoliikennepalveluita.

Kolmenkulman infraratkaisut ovat Nokian osalta valmiita, mutta liikenneteen järjestämisen osalta on varmistettava myös Tampereen ja Ylöjärven puolella riittävästi infratoimenpiteistä sekä kuntien rahoitus palvelunjärjestämiseen.

2030-luvulla Nysse ei vielä näe ajankohtaisena Harjuniityn seisakkeen rakentamista. Suunnittelua ja aluevarauksia voidaan tehdä etupainotteisesti, mutta ilman lännen rataverkon kehittämistä ei Harjuniityn alueelle lähijunaliikennettä pystytä käynnistämään. Alueella on syytä varautua tulevaan liikennöintiin myös lähijunalla, mutta vielä 2030-luvulla Harjuniityn liikennöinti tullaan, mitä ilmeisemmin, toteuttamaan linja-autoliikenteellä. Harjuniityn seisake ei ole seudullisen merkittävyyden kannalta korkealla prioriteettitasolla, mutta aseman rooli on etenkin Nokian kaupunkikehityksessä, oleellinen osa kaupungin tulevaa maankäytönkehittämispolkua.

## Pirkkala

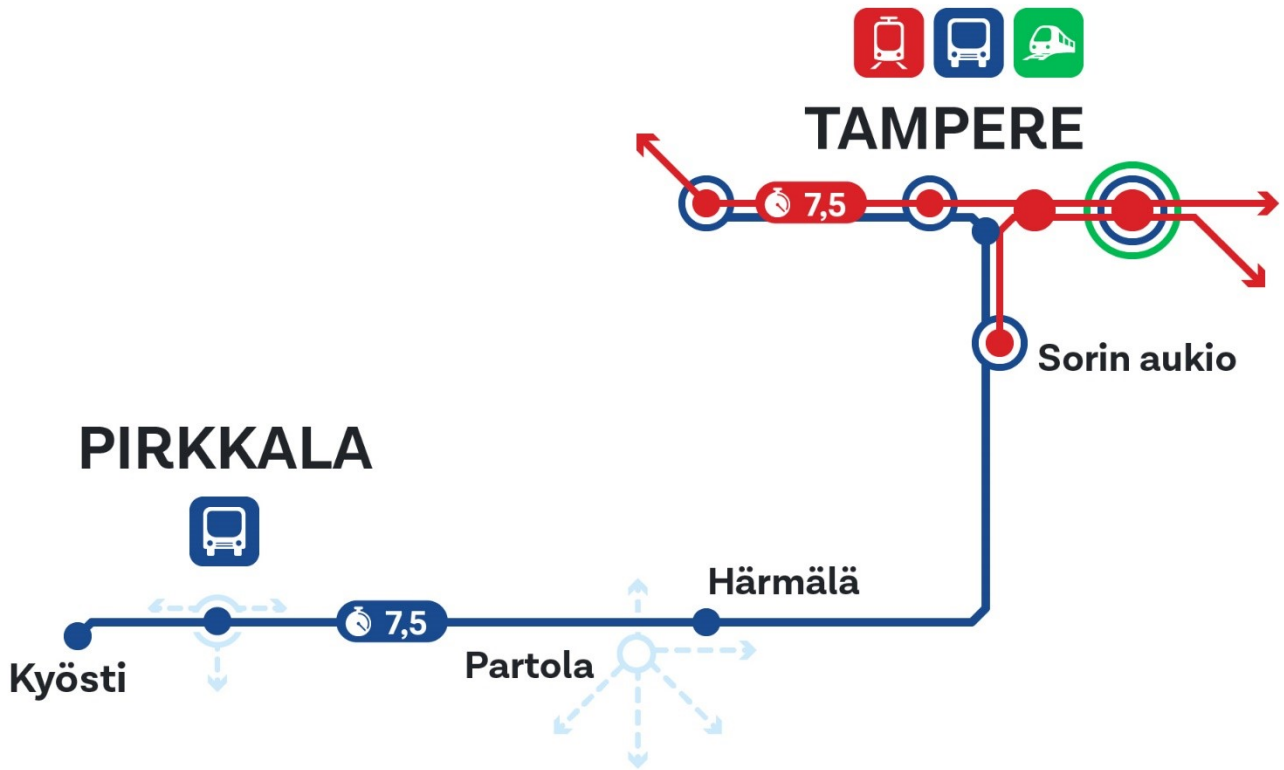
### Pirkkalan nykytila ja vuosi 2024



Pirkkalan osalta joukkoliikenteen paras palvelutaso on keskittynyt Naistenmatkantielle. Nykyisellä linjalla 8 tehdään joka toinen Pirkkalan joukkoliikennematka. Linjan 8 vuorotarjontaan ja liikennöintiäikoihin on panostettu merkittävästi ja linjalla 8 tarjotaan yhteys Pirkkalasta Suupan kuntakeskuksesta aina Tampereen keskusta ja Länsi-Tampereelle. Linjaa 8 tukevat Pirkkalan osalta muut linjat, etenkin Kurikan ja Vähänjärven alueella palvelua tarjoava linja 12 sekä Pereen ja Toivion alueella liikennöivä linja 11.

Vuonna 2024 Pirkkalassa ei ole tarkoitus tehdä linjastollisia muutoksia. Linjan 8 toimintaedellytyksistä pidetään kiinni ja matkustajamäärän kasvuun pyritään vastaamaan vuosittain tehtävillä liikenteen tihentämisillä tai liikennöintiäikojen laajentamisilla.

Vuoden 2024 aikana tullaan Pirkkalassa ja Tampereella tekemään raitiotien rakentamispäätös Pirkkala–Linnainmaa-välillä. Mahdollinen rakentaminen raitiotien osalta voi käynnistyä vuoden 2025 alussa. Raitiotie mukailee linjan 8 reittiä Tampereelta Hatanpään valtatie ja Nuolialantien kautta Pirkkalaan. Erona nykyiseen linjaan 8 on Pirkkalassa, Partolan kytkeytyminen raitiotiehen ja sitä kautta Partolan parempi saavuttaminen joukkoliikenteellä.



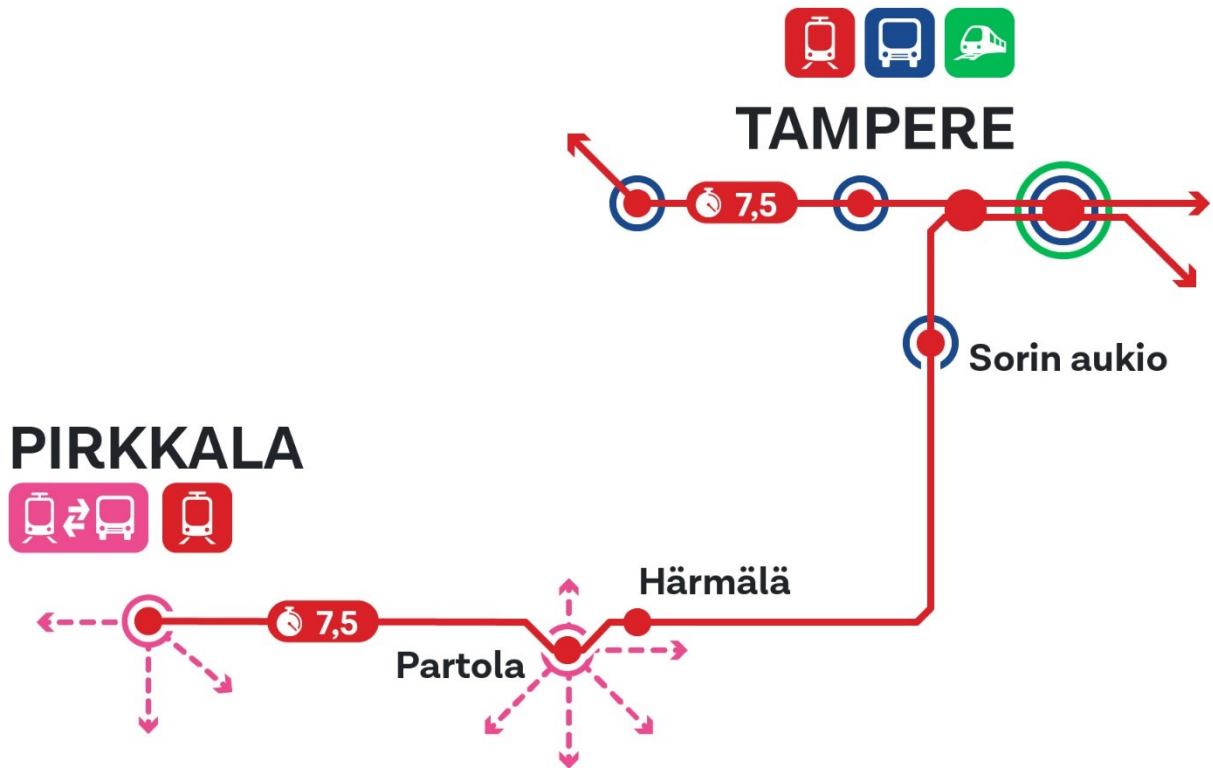
## Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)

Kuva: Pirkkalan joukkoliikennepalvelun runko vuonna 2024

### *Pirkkalan tulevaisuus 2030-luvulla*

Joukkoliikenteen osalta Pirkkalassa keskitytään 2030-luvulla raitiotien liikennöintiin ja sen yhteensovittamiseen muuhun joukkoliikenteeseen. Vaihtoehtoisissa, joissa raitiotie joko rakennetaan heti Suupalta tai vaiheitta ensiksi Partolaan ja myöhemmin Suupalta, joudutaan muu joukkoliikenne yhteensovittamaan molempiin liikennöintitilanteisiin. Raitiotien toteutussuunnittelussa tullaan arvioimaan, miten raitiotien rakentaminen tullaan toteuttamaan Pirkkalan suuntaan.

Pirkkalan runko joukkoliikenteen järjestämisessä tulee 2030-luvulla muodostamaan joko linja-auto ja ratikka, tai pelkkä ratikka. Mikäli raitiotie päätetään rakentaa pelkästään Partolaan, todennäköisin ratkaisu on syöttää asiakkaita Suupalta Partolaan linja-autolla. Mikäli rakentamista ei toteuteta vaiheitta ja raitiotie päätetään ensimmäisessä vaiheessa rakentaa suoraan Suupalta saakka, joukkoliikenteen runko muodostuu ratikasta. Molemmissa vaihtoehtoisissa Pirkkalan muut alueet ja niiden joukkoliikennepalvelu tullaan kytkemään raitiotiehen.



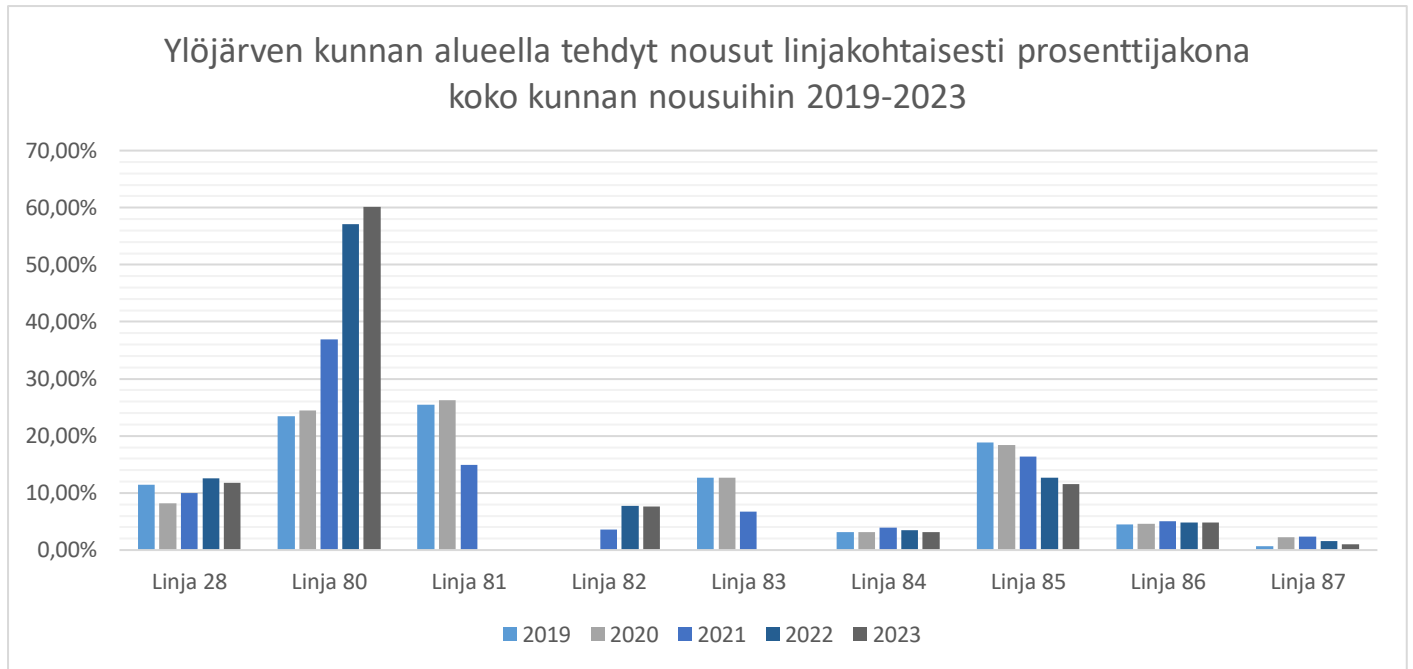
## Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)

Kuva: Pirkkalan joukkoliikennepalvelun runko 2030-luvulla

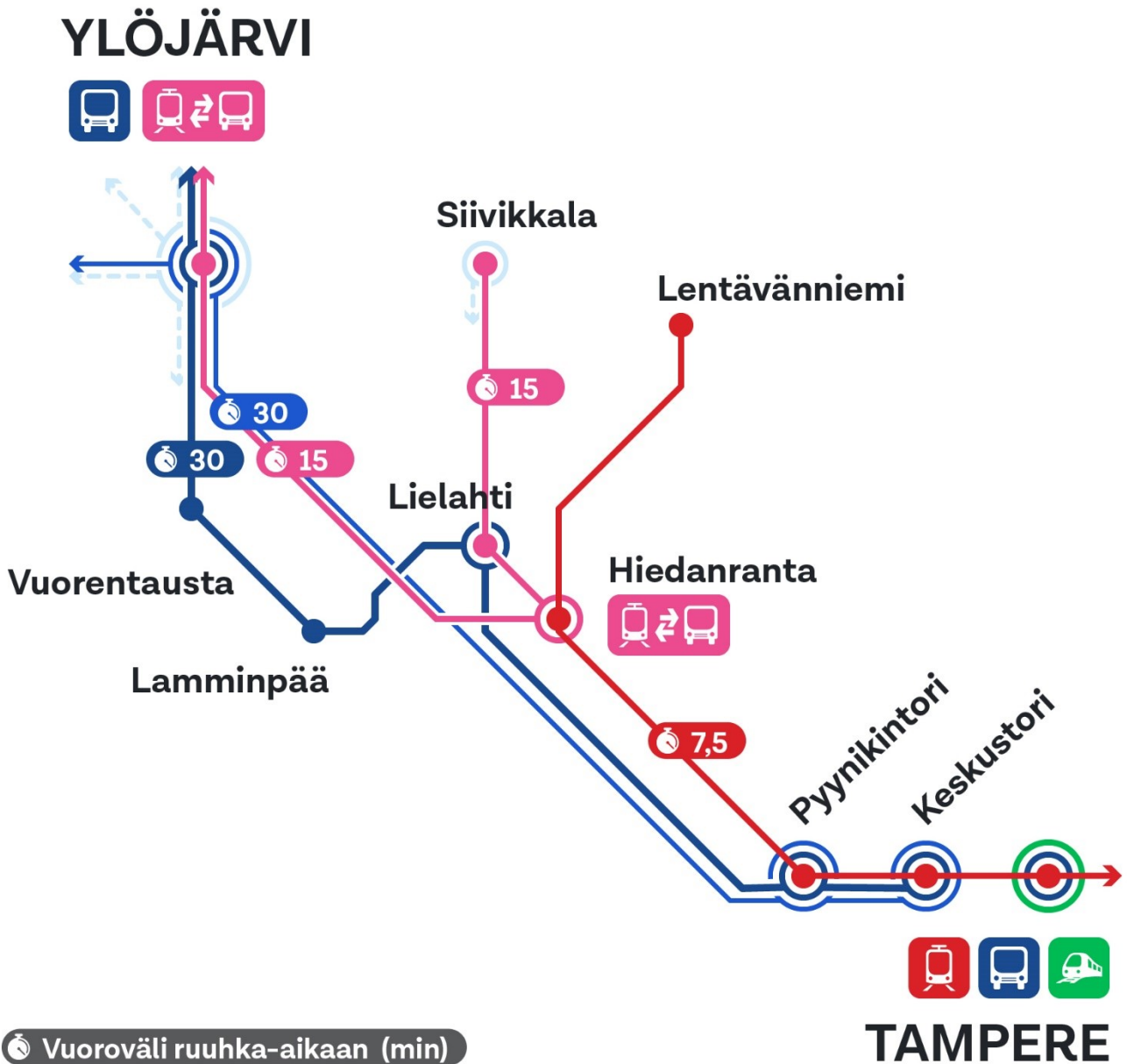
*Pirkkalan muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet*

Pirkkalan osalta maankäytönkehittämiskohteet painottuvat Naistenmatkantien varrelle tulevalle raitiotiekäytävälle. Pirkkalassa etenkin asumisrakentamista, mutta myös palveluita kaavoitetaan voimakkaasti ja etupainotteisesti tulevan kasvunvyöhykkeelle.





Ylöjärvellä toteutetaan linjastouudistus kesäkauden 2024 alussa. Tulevaa kokonaisuutta on suunniteltu yhdessä Nyssen käyttäjien kanssa ja Ylöjärvi on lausunnollaan hyväksynyt tulevan muutoksen. Ylöjärvellä tullaan panostamaan Kuruntien joukkoliikennepalvelun kehittämiseen ja lisäämään vuorotarjontaa alueella. Samassa yhteydessä Metsäkylän ja Haaviston alueilla tullaan parantamaan vuorotarjontaa keskipäivällä ja kytkemään Vuorentausta paremmin Ylöjärven keskusta-alueeseen. Siivikkalassa tullaan kehittämään vuorotarjontaa, raitiotieliikenteen käynnistyessä Lentävänniemeen tammikuussa 2025. Uusina avauksina ovat Kuruntieltä yhteys Elovainion kaupallisiin palveluihin sekä Soppeentien joukkoliikennepalvelun muodostuminen.



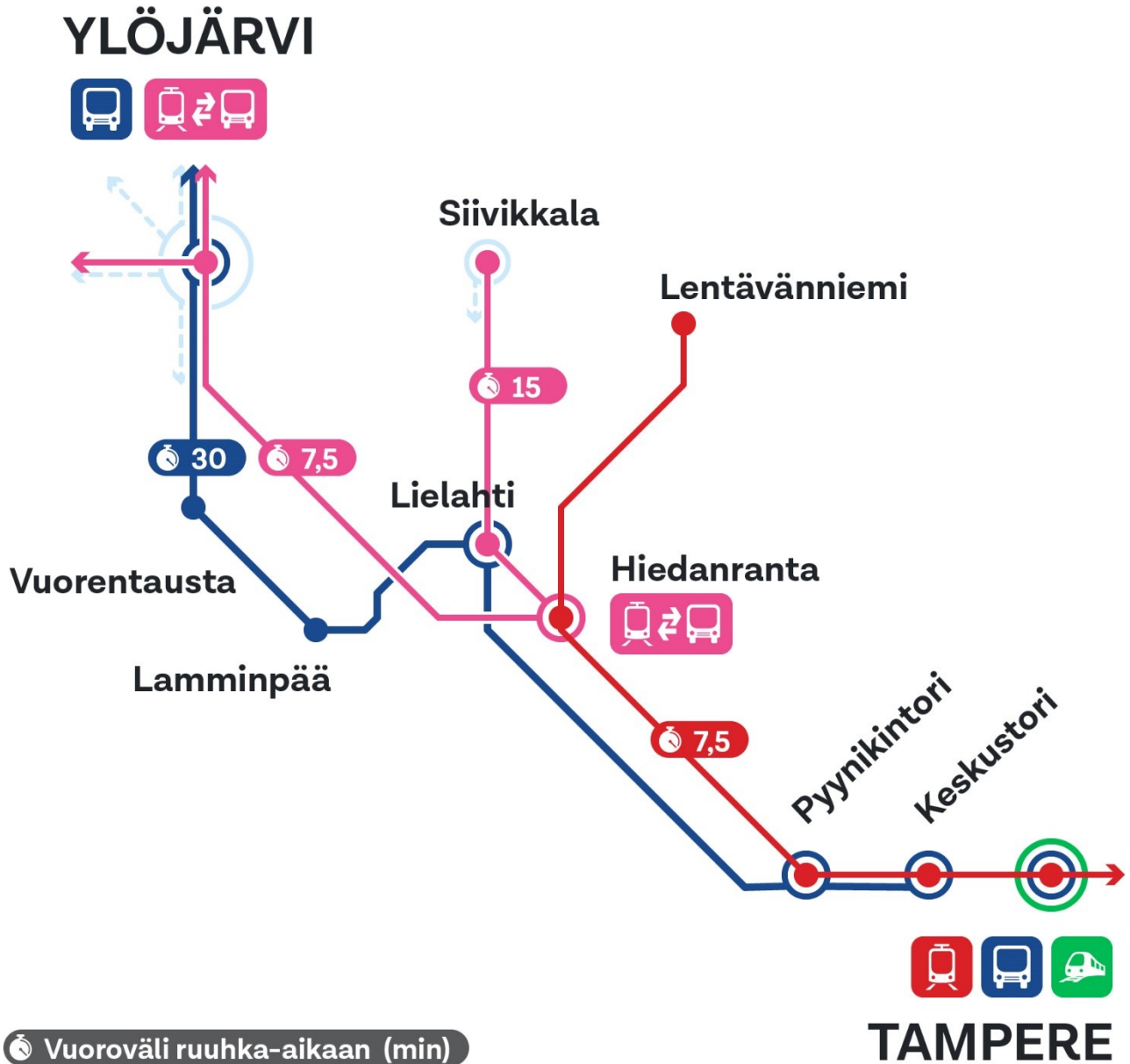
Kuva: Ylöjärven joukkoliikennepalvelun runko alkuvuonna 2025

## Ylöjärven tulevaisuus 2030-luvulla

Ylöjärvellä on selvitetty tarkentavalla yleissuunnitelma raitiotien jatkamista Hiedanrannasta Ylöjärvelle saakka. Tarkentavan yleissuunnitelman jälkeen raitiotien suunnittelua jatketaan hankesuunnitelman laadinnalla. Hankesuunnitelman toteutuksen jälkeen voidaan lähteä tekemään toteutussuunnitelmaan ja päätöksenteossa voidaan siirtyä kohti mahdollista rakentamispäätöstä. Tarkentava yleissuunnitelma tai hankesuunnitelman laadinta ei vielä velvoita raitiotien rakentamiseen.

Ylöjärven raitiotien rakentuminen on vahvasti sidoksissa myös Tampereen raitiotieratkaisuihin ja Hiedanrannan kehittymiseen. Hiedanrannan kehittyminen ei välttämättä ole nopeaa, jolloin raitiotien liikennöinti suunniteltua tiheämmällä vuorotarjonnalla Hiedanrannasta Tampereelle, ei ole kustannustehokasta. Ensimmäisissä vaiheissa, ennen mahdollista tulevaa Ylöjärven ratikkaa 2030-luvulla on rakennettu järjestelmä linja-autoliikenteellä, jossa tuetaan nykyistä ja tulevaa maankäyttöä Teivo-Mäkkylä alueella linja-autoliikenteellä, ja matkustajia Ylöjärveltä syötetään Hiedanrannan ratikkaan. Maankäytön kehittyessä Ylöjärven ja Tampereen puolella raitiotieratkaisu tulee yhä lähemmäksi mahdollista toteutumista.

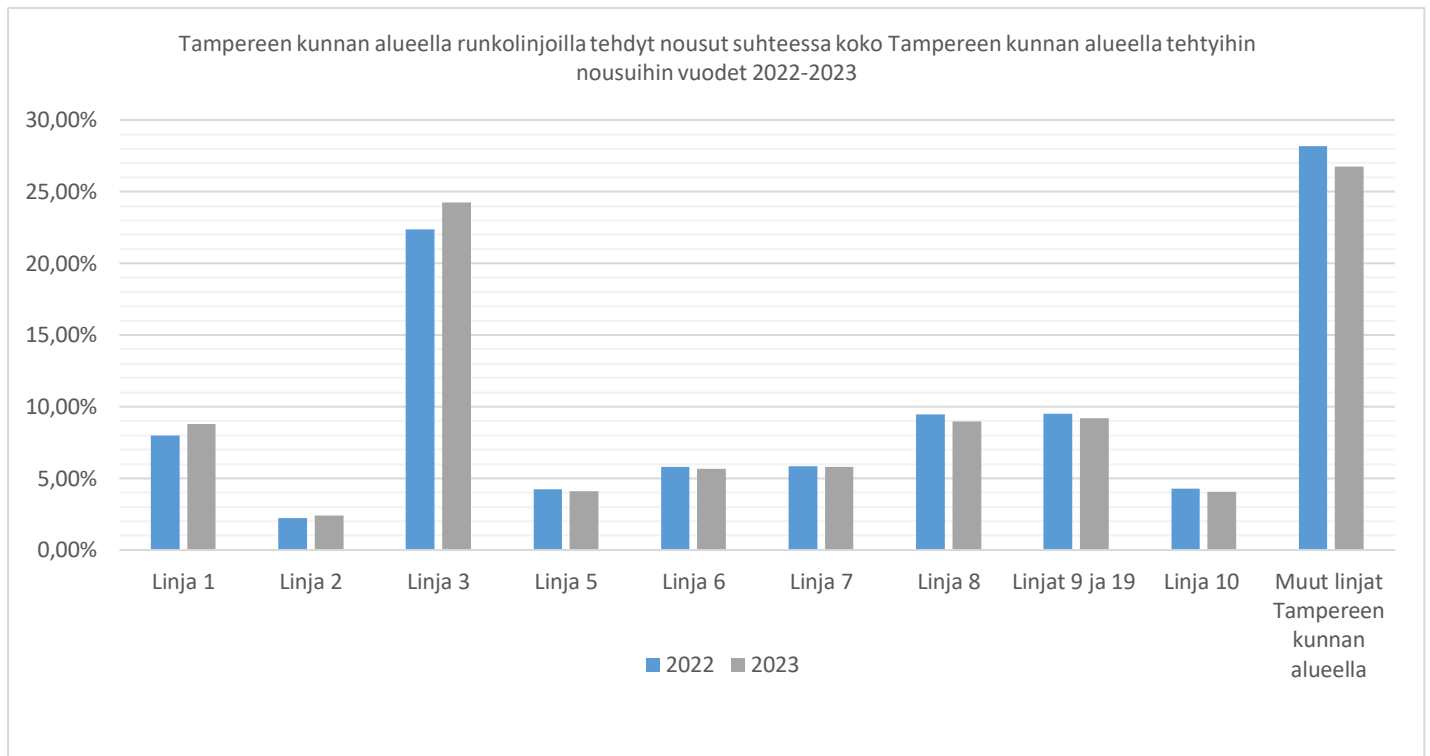
Ylöjärvellä on käynnissä myös keskusta-alueen junaliikenteen puulaiturialueen lastausalueen kehittäminen. Ylöjärvi on laittanut tutkimaan mahdollisuuksia, joilla kaukojunien pysähtymistä Ylöjärven keskustassa voitaisiin edistää. Kaukojunaliikenteen pysähtyminen Ylöjärven keskustassa ei vielä ratkaise Ylöjärven joukkoliikennepalvelun runkoa, mutta mahdollistaa alueelle maankäytön kehittämistä sekä kaupungin tiivistämistä. Lisäksi kaukojunapysäkki kunnan keskuksessa on merkittävä vetovoimatekijä pidemmän matkan pendelöintiin.



Kuva: Ylöjärven joukkoliikennepalvelun runko 2030-luvulla

*Ylöjärven muut merkittävät maankäytönkehittämiskohteet ja joukkoliikennetoimenpiteet*

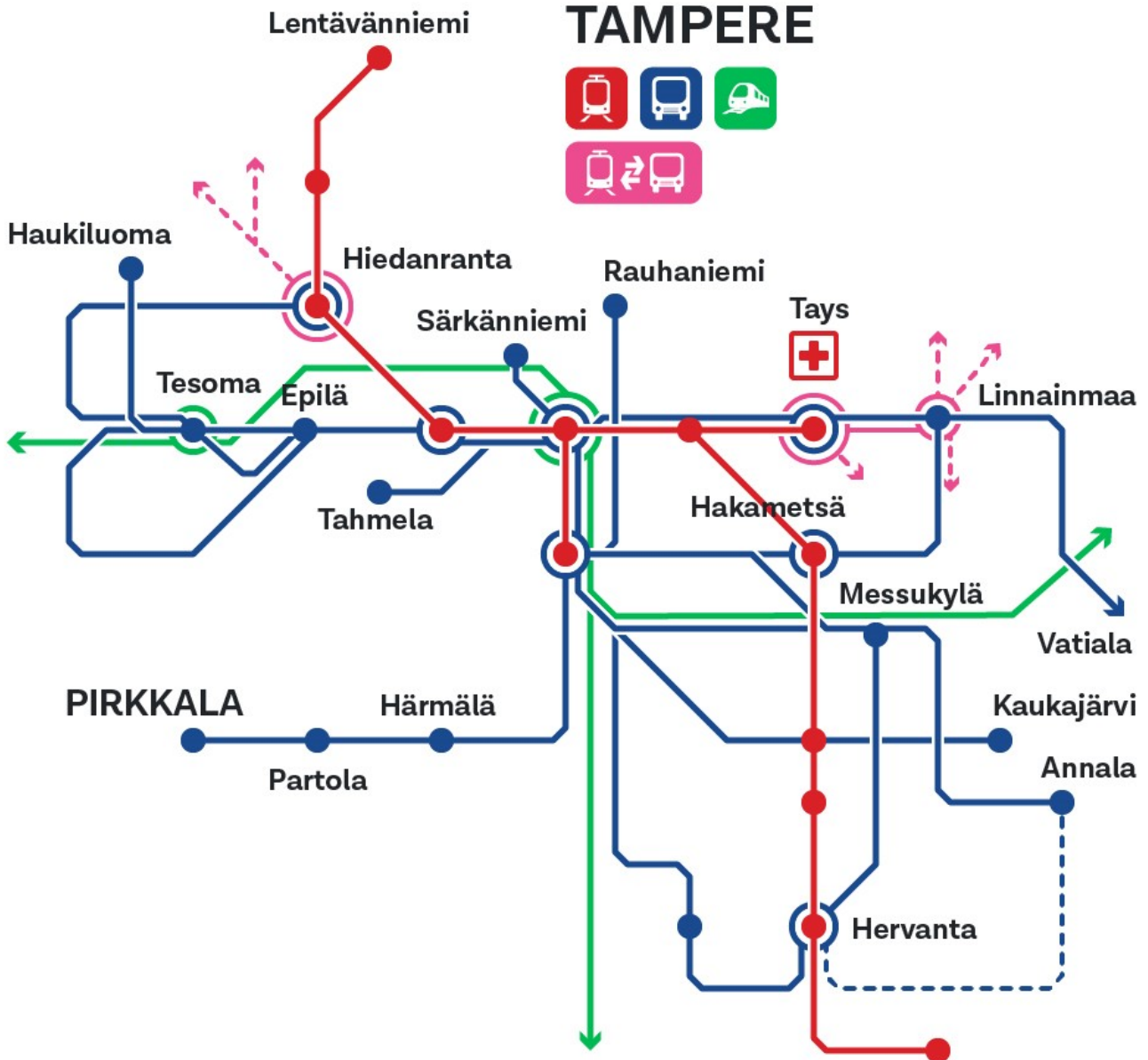
Ylöjärven osalta ennen mahdollista ratikka-aikaa on syytä panostaa linja-autoliikenteen toimivuuteen ja kehittää jo tässä vaiheessa tulevia uusi liittymiä Vaasantien (Kantatie 65). Suunnitteilla jo tässä vaiheessa on niin sanotun Pallotien uusi liittymä, joka osaltaan nopeuttaa Metsäkylän ja Tampereen välistä yhteyttä. Toinen merkittävä liittymä ja siihen sidotut pysäkit ja kevyen liikenteen turvalliset ylitys- tai alitsemahdollisuudet ovat Mäkkylän kohdalla. Mäkkylän uusi liittymä ja sen yhteyteen rakennettavat alikulun olosuhteet ja linja-autopysäkit mahdollistavat jo ennen raitiotietä alueen kehittämisen.



Tässä työssä otetaan Tampereen osalta kantaa ainoastaan tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin, joita on tarkoitus liikennöidä tulevaisuudessa vähintään 8 vuorolla arjen ruuhka-aikoina. Runkolinjoilla tarkoitetaan tässä linjoja 1-10 ja 19, joita jo nykyisellään liikennöidään tiheällä vuorotarjonnalla ja laajoilla liikennöintialueilla. Nykyisellään runkolinjat 1-10, 19 muodostavat Tampereen kunnan alueella tehdyistä nousuista lähes 75 %. Tämä tarkoittaa, että Tampereen kunnan alueella 3/4 joukkoliikenteen noususta tehdään runkolinjaan. Näitä linjoja halutaan jatkossakin kehittää ja palvelutarjontaa parantaa.

Kesäkauden 2024 alussa runkolinjoihin on tarkoitus tehdä muutoksia. Linja 4 Länsi-Hervannasta keskustaan korvaa linjaa 6 samalla välillä. Lisäksi linjalla 4 liikennöidään kesästä 2024 lähtien myös Länsi-Tampereelle Tesomalle sekä Lielahteen. Linjalla 6 tarjotaan jatkossa yhteys Vatialan ja Sorin aukion välillä. Lisäksi linjalla 7 tehdään reittimuutos Länsi-Tampereella ja linjan liikennöintialue laajenee entisestään. Ratikkalinjat 1 ja 3 tulevat vaihtamaan keskustassa päitään ja linjaa 1 liikennöidään jatkossa Santalahdesta Taysille ja linjaa 3 Hervannasta Sorin aukiolle. Näiden muutosten uskotaan vaikuttavan myönteisesti runkolinjojen matkustajamäärän kasvuun. Yhä useammalle tamperelaiselle runkolinjan käyttäminen ja hyvä joukkoliikennepalvelu kulkee oman lähipysäkin kautta.

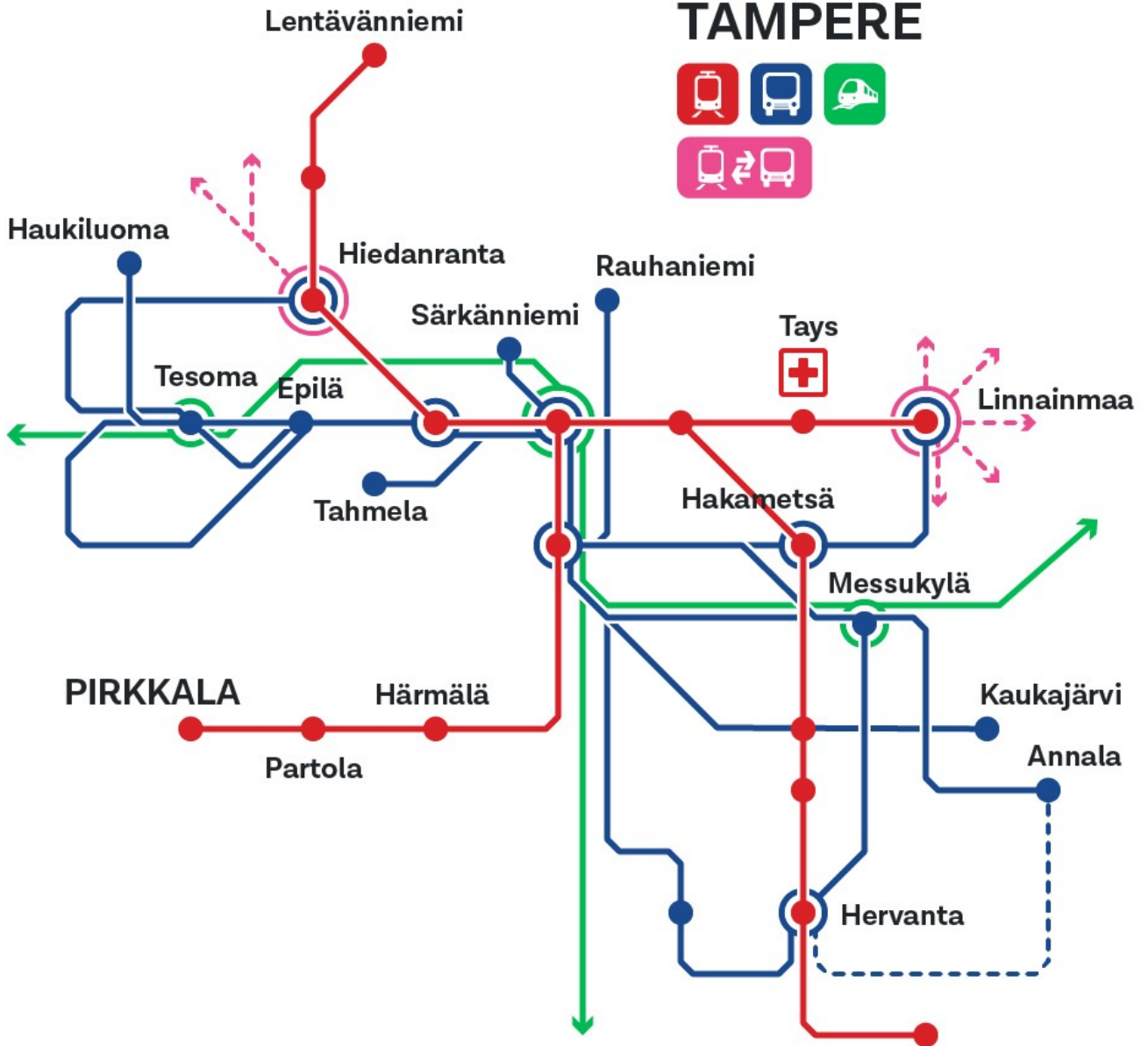
Tammikuussa 2025 runkolinjoille tehdään vielä muutoksia, kun raitiotieliikenne Lentävänniemeeseen käynnistyy. Tässä yhteydessä linjat 9 ja 19 yhdistetään ja linjojen pääte pysäkki siirtyy Lentävänniemestä Länsi-Tampereelle Haukuluomaan. Linja 8 Pirkkala-Pyy-nikintori-välillä linjatunnus muuttuu linjaksi 30.



Kuva: Tampereen runkolinjojen palvelutaso tammikuussa 2025

## Tampereen tulevaisuus 2030-luvulla

Tampereen runkolinjastossa on tarkoitus 2030-luvulla päästä kaikkien runkolinjojen osalta tiennettyyn vuorotarjontaan ja parantaa linjojen liikennöintiä esimerkiksi liikennöinti-aikojen osalta. Alustavasti Nyssen runkolinjaston periaatteita on esitelty osana Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (keskustan LJS) sekä Tampereen yleiskaavan päivitystyössä. Runkolinjastosta tai sen kehittämisestä ei ole lautakunnassa linjauksia, mutta tavoitteena on parantaa palvelua siellä, missä kysyntää on huomattavasti ja maankäytön tehostumista on nähtävissä tulevilla vuosikymmenellä.



Kuva: Tampereen runkolinjojen palvelutaso 2030-luvulla

## Seudun tulevaisuuskuvan jatkojalostus ja käyttötarkoitus tulevaisuudessa

Nyssen suunnittelutiimissä on tarkoituksena käynnistää vuoden 2024-2025 aikana joukkoliikenteen palvelusomärittelyn -kaltaisen työ. Seudun tulevaisuustyö toimii erinomaisena pohjana tätä työtä ajatellen ja antaa tarkempia suuntaviivoja siihen, miten kunnissa ylläpidetään tai kehitetään tulevaa joukkoliikenteen runkolinjastoa. Runkolinjastolla halutaan myös keskittyä kuntien joukkoliikennematkojen kehitykseen ja kasvuun.