

Nyssen alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2029

1. Palvelutasomäärittelyn taustaa

Nysse on tehnyt palvelutasomäärittelytyötä jo useamman valtuustokauden ajan. Palvelutasomäärittely pohjautui aiemmin lakisääteiseen velvoitteeseen (joukkoliikennelaki 13.11.2029/869), että toimivaltaisen viranomaisen on osoitettava alueellinen palvelutasomääritelmä. Lain korvautuessa ja lakisääteisyyden poistuessa (laki liikenteen palveluista 01.07.20218 320/2017) tarve palvelutasomääritelmälle nähtiin edelleen oleellisena ja sen tekeminen säilytettiin osana kuntien yhteistoimintasopimusta. Kuntien hyväksymään yhteistoimintasopimukseen on kirjattu, että joukkoliikenneviranomaisen tekee valtuustokausittain palvelutasomääritelmän ja laatii joukkoliikenteen yleissuunnitelman. Yleissuunnitelman on sisällytettävä toimenpiteet palvelun toteuttamiselle sekä rahoitustarpeen osoitukselle.

Palvelutasomäärittely kuvaa koko Nysse-seudun yhtenäistä joukkoliikenteen palvelua kullakin alueella. Kyseessä ei ole pelkästään yhden kunnan sisäisen joukkoliikenteen palvelutaso vaan koko alueen yhtenäinen joukkoliikenteen palvelutasokokonaisuus. Osassa kuntia joukkoliikenteen palvelutaso voi erota voimakkaasti. Erot johtuvat ennen kaikkea maankäytön rakenteesta, alueellisesta joukkoliikenteen käytöstä, liikennepalvelun kustannustasosta sekä palveluiden sijoittumisesta. Osalla alueista on asukasmäärän ja joukkoliikenteen käytön johdosta perusteltua tarjota runsaasti joukkoliikennepalvelua, kun taas alueilla, jossa asukkaita on vähän ja hajanaisesti sekä joukkoliikenteen käyttö on ollut vähäistä, tarjontaa on huomattavasti vähemmän. Palvelutasomäärittely antaa joukkoliikenteen suunnittelulle suuntaviivat ja periaatteet siihen, minkälaista palvelutasoa kullakin alueella, kuntarajasta riippumatta, tarjotaan seuraavan viiden vuoden aikana.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyllä kuvataan viranomaisen tahtotilaa siitä, millainen joukkoliikenne on perustelluin kullakin maantieteellisellä alueella matkustustarpeet (pysäkkien sijainti alueellisesti) ja käytettävissä oleva rahoitus huomioitiin ottaen. Nykyinen 6-portainen palvelutasomääritelmä on kuntalaisen kannalta hyvin kankea, monitasoinen sekä vaikeasti ymmärrettävä. Nykyiseen 6-portaiseen palvelutasomääritelmään ei ole pystytty osoittamaan riittävällä tasolla korkean palvelutason alueita, joissa joukkoliikenteen käyttö on kuntalaiselle todellinen päivittäinen kulkutapavaihtoehto. Toisaalta nykyinen 6-portainen palvelutasomääritelmä ei osoita riittävän selkeästi sitä, miten reuna- ja haja-asutusalueilla lakisääteiset kuljetuspalvelut toteutetaan avointa joukkoliikennettä hyödyntäen. Haasteena nykyisessä joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä on ollut strategisen maankäytön yhteensovittaminen valtuustokausittain toteutettavaan joukkoliikenteen palvelutasoon. Osassa kunnissa strategista maankäyttöä saatetaan toteuttaa pidemmällä aikavälillä ja toisissa kunnissa uusia maankäytön avauksia tapahtuu nopeammin. Palvelutasomäärittelyllä ei pystytä nykyisellään antamaan riittävän selkeää kuvaa siitä, kuinka palvelun rahoitusta pitäisi ohjata ja joukkoliikennepalveluita järjestää.

Palvelutasomäärittelyn 2026-2029 tavoitteet

Palvelutasomäärittelyssä 2026-2029 tavoitteet on käyty läpi joukkoliikennelautakunnan kokouksessa 27.8.2025 § 60 ja ne on hyväksytty osaksi tulevaa työn tekemistä

Joukkoliikenteen alueelliset palvelutasot 2026 -2030 | Projektisuunnitelma

Työn tärkeimmät tavoitteet

Luomme selkeän yleiskuvan alueiden joukkoliikenteestä.
Alueen asukkaat ja toimijat voivat tarkastaa, kuinka tiheästi joukkoliikenne palvelee tietyllä alueella ja miten palvelu on kehittymässä.

Tuemme Hiilineutraali Kaupunkiseutu 2030 -tavoitteita.
Täsmällinen ja kysyntäperusteinen suunnittelu tukee koko seudun ilmastotavoitteita vähentämällä yksityisautoilua ja päästöjä etenkin parhaan palvelutason alueilla.

Suunnittelemme joukkoliikennettä sinne, missä matkustajat ovat.
Palvelutasot auttavat varmistamaan, että liikenne suunnitellaan kysynnän mukaan – kustannustehokkaasti, mutta ihmisten tarpeita kuunnellen.

Edistämme joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittamista.
Asumisen, elinkeinoelämän ja joukkoliikenteen kehittämistä suunnitellaan yhdessä. Joukkoliikenne huomioidaan oikea-aikaisesti ja kustannustehokkaasti osana kuntien maankäytön suunnittelua.

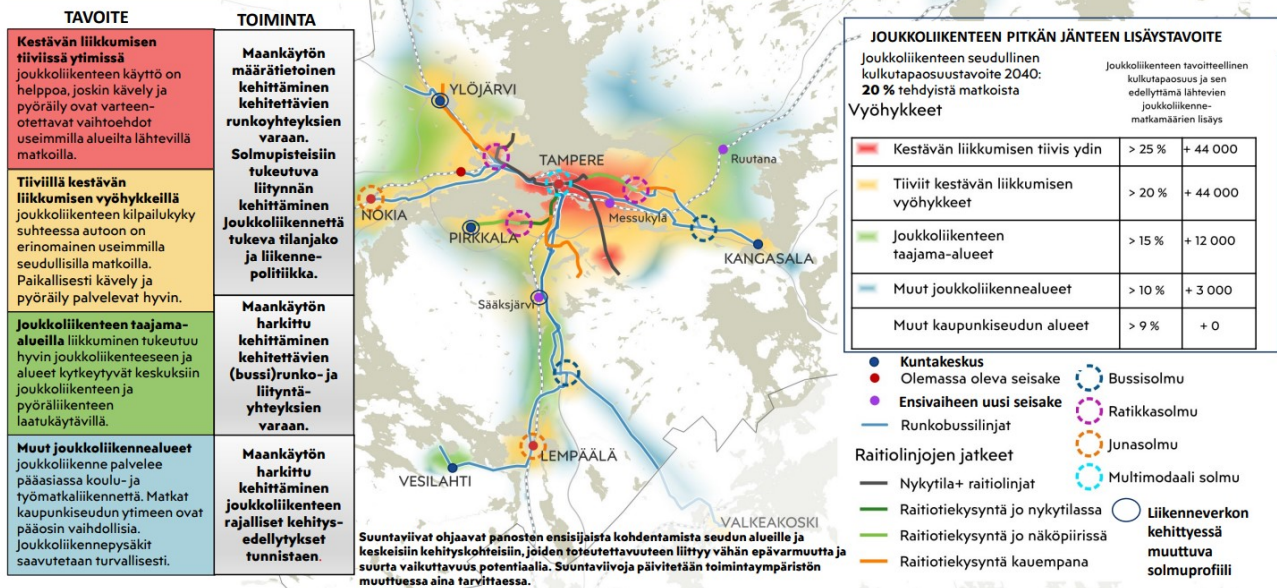
NYSSE Tampereen seudun joukkoliikenne  nysse.fi

Kuva 1. Joukkoliikenteen alueelliset palvelutasot 2026-2030 tavoitteet

Joukkoliikenteen visiotyö 2030-luvulle

Seudullista palvelutasomäärittelyä tukemaan on toteutettu vuonna 2024 seudun joukkoliikenteen tulevaisuusvisio (Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta 17.4.2024 § 35). Tampereen kaupunkiseudun seutustrategian mukaisesti seutu on vuoteen 2040 mennessä kasvanut voimakkaasti ja onnistunut toteuttamaan kestävän siirtymän. Seutustrategian visio nojaa seudulliseen yhteistyöhön ja siihen, että yhdessä olemme huomioineet fiksun kasvun ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen kaupunkikehityksen osalta. Kuvassa 2. on kuvattu Tampereen kaupunkiseudun raporttia joukkoliikenteen seudulliseen kehittämiseen ja työhön tunnistettu muun muassa merkittävien joukkoliikenteen solmu- ja vaihtopisteiden kehittäminen.

Suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen (Tampereen kaupunkiseudun raportti)



Kuva 2. Tampereen kaupunkiseudun raportti: Suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen

Seudun joukkoliikenteen kehityskuvatyö, seudun rakennesuunnitelman päivittäminen sekä tuleva MAL5-kausi 2024-2027 ovat isoja kokonaisuuksia, jotka vaativat Nysseä edistämään joukkoliikenteen kehityspolkua. Näiden kokonaisuuksien pohjalta Nyssessä on selvitetty kuntien joukkoliikenteen runkotasoista kehityspolkua 2030-luvulle. Kuntien osalta on käyty keskustelua runkotasoisesta joukkoliikennepalvelusta sekä maankäytön linkittymisestä osaksi joukkoliikennepalvelua. Työssä on haluttu sitouttaa kuntia panostamaan maankäytön kehittämistä ja joukkoliikennepalvelua yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Työssä ei otettu kantaa yksityiskohtaisiin reittivalintoihin, harvaan asutun alueen joukkoliikennepalvelun järjestämiseen tai lakisääteisiin koulukuljetusmatkoihin. Työssä painotettiin ainoastaan kuntien päälinjojen kehittämistä. Asiantuntijatyötä tehtiin kesällä 2023, ja kuntien kanssa käytiin vuoropuhelua syksyn 2023 aikana. Kuvassa 3. on kuvattu Nyssen omaa joukkoliikenteen visiota Lempäälän, Vesilahden, Valkeakosken ja Tampereen eteläosiin 2030-luvulle (työ hyväksytty joukkoliikennelautakunnassa 17.4.2024 § 35).



Kuva 3. Etelä-Tampereen, Vesilahden, Lempäälän ja Valkeakosken suunnan joukkoliikenteen visio 2030-luvulle

Hiilineutraali seutu

Koko Tampereen kaupunkiseudun yhteinen tavoite on olla hiilineutraali seutu vuonna 2030. Kaikki kahdeksan seudun kuntaa kuuluvat HINKU-verkostoon. Kaupunkiseudulla pyritään yhteisesti löytämään ratkaisuja muun muassa liikennejärjestelmätöihin ja saavuttamaan MAL-sopimuksissa koko seutua palvelevia isoja hankkeita. Seudun tavoitteena on, että maankäyttö on koko seudun osalta eheää ja kestävää liikennettä edistetään. Tämä tarkoittaa, että maankäytön kehittäminen ja kaavoitus painottuu palveluiden, joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen väylien läheisyyteen. Maankäytön suunnittelussa pyritään alueiden suunnitteluun niin, että auto-riippuvuus on vähäistä.

Maankäytön lisäksi joukkoliikenteen käyttövoimien tulee olla EU-direktiivin mukaisesti puhtaita käyttövoimia. Jokaisessa uudessa joukkoliikenteen kalustohankinnassa huomioidaan direktiivi. Tampereen seudun joukkoliikennelautakunnassa on hyväksytty vuosien 2022–2025 palvelusuunnitelma, jonka mukaan bussiliikenteen uusissa hankinnoissa hyväksytään vain sähkön, uusiutuvan dieselin ja biokaasun käyttö. Eri energiamuotojen ja kaluston hintojen kehittymisen myötä uusista busseista todennäköisesti valtaosa tulee olemaan sähköbusseja. Sähköllä tai uusiutuvalla käyttövoimalla kulkevia linja-autoja noin 30 % koko bussiliikenteestä. Raitiotiellä hoidetaan sähköisesti nykytilanteesta noin 10 % Nyssen liikennekokonaisuudesta, mutta Nyssen nousijamääristä yli 30 % kulkee raitiotiellä.

Seudun yhteisenä tavoitteena on myös luoda yhteinen ja helppokäyttöinen lippujärjestelmä. Nyssessä on käytössä koko seudulla yhtenäinen lippujärjestelmä. Yhtenäistä lippujärjestelmää uudistettiin vuoden 2024 alussa, kun järjestelmässä siirryttiin 3 vyöhykkeen malliin. Muutoksen yhteydessä etenkin reuna-alueilla lippujen hinnat laskivat. Nyssessä on ollut käytössä myös lähimaksaminen ja mobiililippu, jotka ovat jo pidemmän aikaa mahdollistaneet helppokäyttöisen maksamisen tavan satunnaiselle matkustajalle. Mobiili- ja lähimaksamisen lisäksi Nysse tekee paljon yhteistyötä eri toimijoiden kanssa ja tarjoaa muun muassa mahdollisuuden hankkia tapahtumalippu. Tuloksista nähdään, että vuonna 2023 jääkiekon Liigan -otteluissa jo noin viidennes kävijöistä hyödynsi joukkoliikenne-etua. Tapahtumalipun lisäksi Nyssen lipputuotteet käyvät VR:n junissa koko Tampereen kaupunkiseudulla.

Joukkoliikenteen palvelutasokaudella 2026-2030 on viimeinen hetki tehdä seudullisesti isoja toimenpiteitä, jotta hiilineutraali seutu vuonna 2030 -tavoitteeseen tullaan pääsemään. Tiukassakin taloudellisessa tilanteessa on löydettävä ratkaisuja, joilla pystytään kehittämään joukkoliikenteen palvelutarjontaa sekä mahdollistamaan joukoille joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden päivittäisessä kulkemisessa. Joukkoliikenne palvelee nimensä mukaisesti joukkoja. Strategisen joukkoliikenteen kehittäminen kytkeytyy voimakkaasti maankäytön kehittämisen painopisteisiin ja takaa tiivistyville alueille kattavan palvelutarjonnan. Haja-asutusalueet sekä väljä kaupunkirakenne ei joukkoliikenteen palvelutarjonnalta saavuta samalaista palvelutasoa kuin tiiviillä alueilla.

Kuntien rooli ja ohjaus palvelutasomäärittelyssä

Kunnat hyväksyvät omassa talousarviovalmistelussaan joukkoliikenteen käytettävissä olevan rahoituksen. Tämän lisäksi kunnilla on monopoliasema maankäytön kehittämisestä sekä palveluiden ja asumisen sijoittamisesta. Kuntien rooli on siten merkittävä myös joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyössä vuosille 2026-2030. Monessa seudun kunnassa on sitouduttu omissa kunta- tai pormestaristrategioissa joukkoliikenteen kehittämiseen. Kaikkien Tampereen kaupunkiseudun kuntien kanssa on käyty jo useana vuonna läpi joukkoliikenteen kehittämissuuntia ja pyritty parantamaan joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittamista.

Kuntia on osallistettu syksyllä 2025, palvelutasomäärittelytyön yhteydessä pohtimaan maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovitusta. Monessa kunnassa on todettu, että liikennepalveluita on kehitettävä kustannusneutraalisti, huomioiden isojen joukkojen kulkutarpeet. Moni seudun kunta on tehnyt pitkäjänteistä työtä ja pyrkinyt kehittämään maankäytön kehittämistä tiheään joukkoliikenne- ja maankäytön varrelle.

Tampereen kaupunkiseudun väestö ja sen kehitys

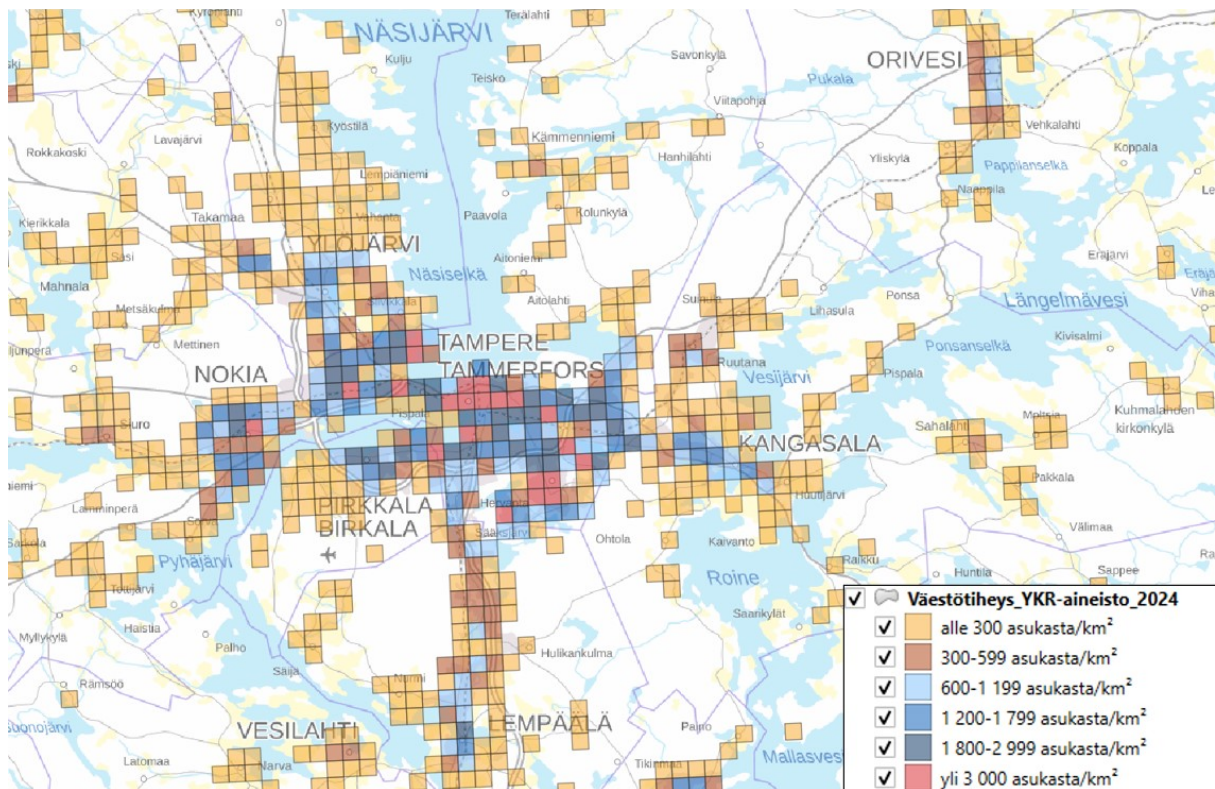
	Vuosi 2019	Vuosi 2020	Vuosi 2021	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024
Kangasala	31 868	32 214	32 622	32 959	33 473	33 951
Lempäälä	23 523	23 828	24 164	24 580	24 711	24 854
Nokia	33 929	34 476	34 884	35 346	35 647	36 176
Pirkkala	19 623	19 803	20 206	20 405	20 763	21 042
Orivesi	9 158	9 008	8 978	8 935	8 839	8 869
Tampere	238 140	241 009	244 223	249 009	255 050	260 180
Vesilahti	4 355	4 367	4 444	4 501	4 469	4 511
Ylöjärvi	33 254	33 352	33 533	33 607	33 677	33 704
YHT.	393 850	398 057	403 054	409 342	416 629	423 287

Taulukko 1. Väestömäärien kehitys kaupunkiseudulla ja seudun kunnissa vuodesta 2019 alkaen

Taulukossa 1. on kuvattu väestömäärän kehitystä seudulla ja kunnissa. Tampere on koko seudun suurin kunta ja kaupungissa asuu noin 61,5 % koko seudun väestöstä. Noin 30 000 asukkaan kuntia ovat Nokian, Kangasala sekä Ylöjärvi, jotka muodostavat osaltaan noin 8 % koko seudun väestömäärästä. Noin 20 000 asukkaan kuntia ovat Lempäälä ja Pirkkala, jotka muodostavat osaltaan noin 5,8 % koko seudun väestömäärästä. Loput seudun asukasluvusta muodostuvat alle 10 000 asukkaan kunnista, Vesilahdesta ja Orivedestä.

Kuvassa 4. on kuvattu alueen väestötiheyttä vuonna 2024. Kuvasta pystytään havainnoimaan, että tiiviisti asuminen on painottunut Tampereen kaupunkialueelle, etenkin keskusta- ja Hervannan alueelle. Tämän lisäksi asukastiheydestä on nähtävissä, että naapurikunnissa etenkin Nokialla, Kangasalla, Ylöjärvellä, Pirkkalassa ja Lempäälässä, Orivedellä asukastiheys on voimakkaampaa kuntien keskusta-alueilla. Tarkennettaessa Tampereen väestötiheyttä 250 m x 250 m ruutuihin pystytään kantakaupungin alueella näkemään erityisesti raitiotie mukanaan tuoman vaikutuksen alueiden väestötiheyteen. 250 m x 250 m ruututiedosta näkyy kuitenkin hyvin, että käytössä olevalla (Lentävänniemi-Santalahahti) ja tulevilla (Kauppi-Linnainmaa) ja (Sorin aukio-Pirkkala) tiivistämisellä ja väestön tiheyttä voidaan vielä kasvattaa, sillä alueista ainoastaan Pirkkalan ja Tampereen rajalla Härmälässä asukastiheys on samalla tasolla kuin Kalevassa ja Hervannassa.

Väestötiheyden kuvasta pystytään myös näkemään, että myös kaupunkiseudun joukkoliikenteen suuntaviiva-työssä tunnistettujen joukkoliikenteen solmu- ja vaihtopisteiden ympäristössä väestötiheys on edelleen matala ja maankäytön kehittymistä voidaan kaikilla aluekeskusalueilla toteuttaa hallitusti. Tampereella voidaan havaita, että aluekeskuksista ainoastaan Hervannassa asukastiheys on korkea, mutta kaikissa muissa aluekeskuksissa Linnainmaa, Tesoma, Lakalaiva ja Lielähti/Hiedanranta on huomattavasti matalampi. Naapurikuntien osalta aluekeskukset tai kuntien keskukset muun muassa Säksjärvellä, Ylöjärven Soppeenmäessä tai Valtialassa väestötiheyden taso on vielä suhteellisen matalalla tasolla.

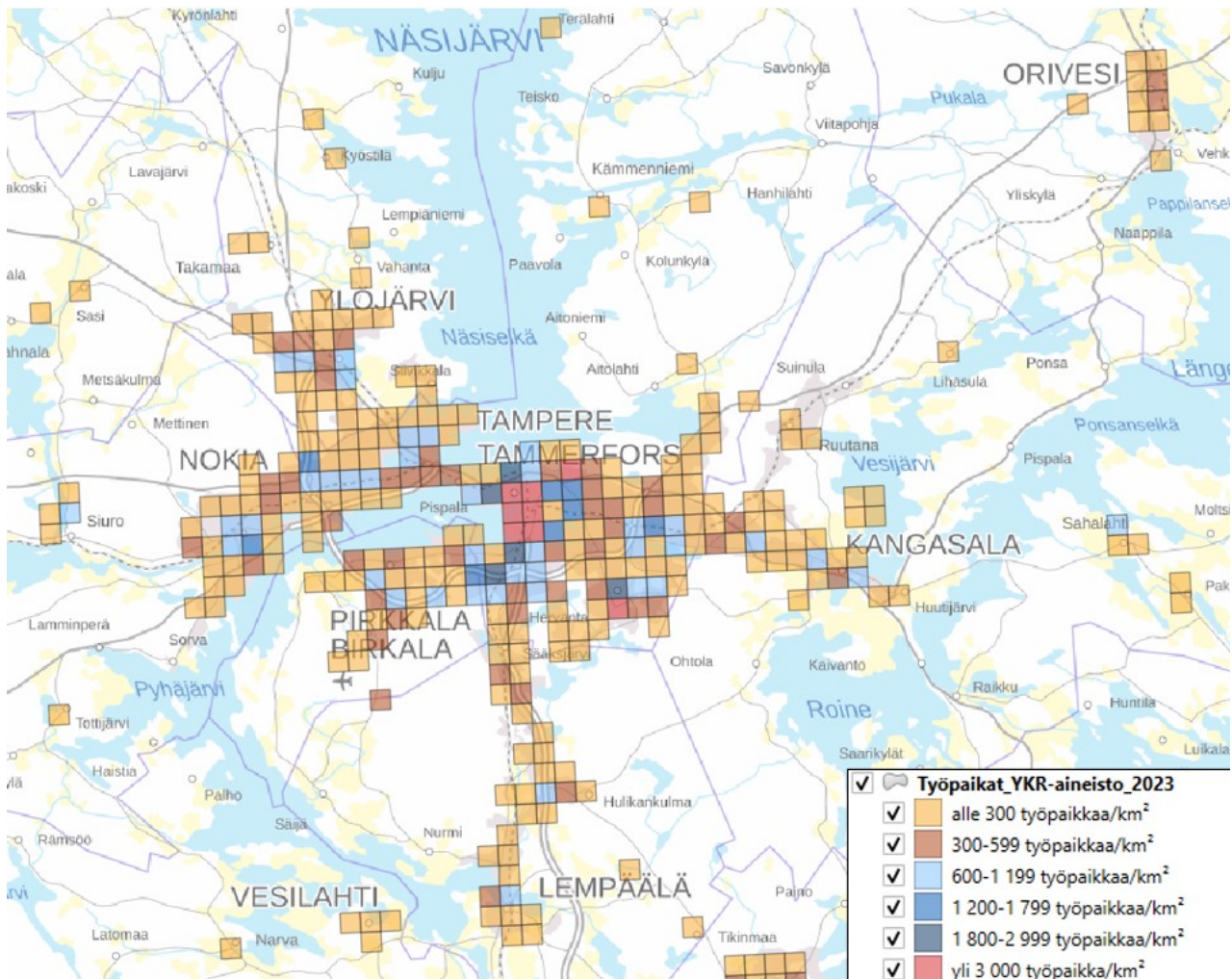


Kuva 4. Seudun väestötiheys ruutuaineistona 1 km x 1 km vuodelta 2024 YKR-aineisto

Seudun työpaikka-alueet ja niiden vaikutus joukkoliikenteen käyttöön

Seudun työpaikka-alueita on kuvattu kuvassa 5. Kuvasta nähdään merkittävimmät työpaikka-alueet vuonna 2023 sijoittuivat Tampereen keskusta-alueelle, Kolmenkulmaan, Hatanpään alueelle, Sarankulmaan ja Lahdesjärvelle, Itä-Hervannan alueelle sekä osin Ruskoon, Hankkion alueelle sekä Kaupin kampukselle. Naapurikunnissa määrällisesti merkittäviä työpaikkakeskittymiä ei juurikaan ole.

Tampereen alueella työpaikka-alueet näkyvät osittain myös joukkoliikenteen matkustajamäärissä. Vuonna 2024 nousijamääräistä nähdään, että alueilla, joissa maankäyttö sisältää ainoastaan työpaikkatoimintoja, nousijamäärät jäävät suhteellisen vähäisiksi. Erityisinä nostoina voidaan tehdä Ruskon ja Kolmenkulman alueet, joissa maankäyttö pohjautuu pelkästään työpaikka-alueisiin. Näiden alueiden vuosinousut ovat kuitenkin suhteellisen vähäiset, vaikka palvelua joukkoliikenteellä esim. Ruskossa on runsaasti. Alueet, joissa maankäyttö on sekoittunutta ja aluerakenteessa on runsaasti työpaikka-alueita ja asumista, joukkoliikenteen käyttö on runsaampaa kuten Lapinniemen, Kaupin ja Hatanpään alueilla.



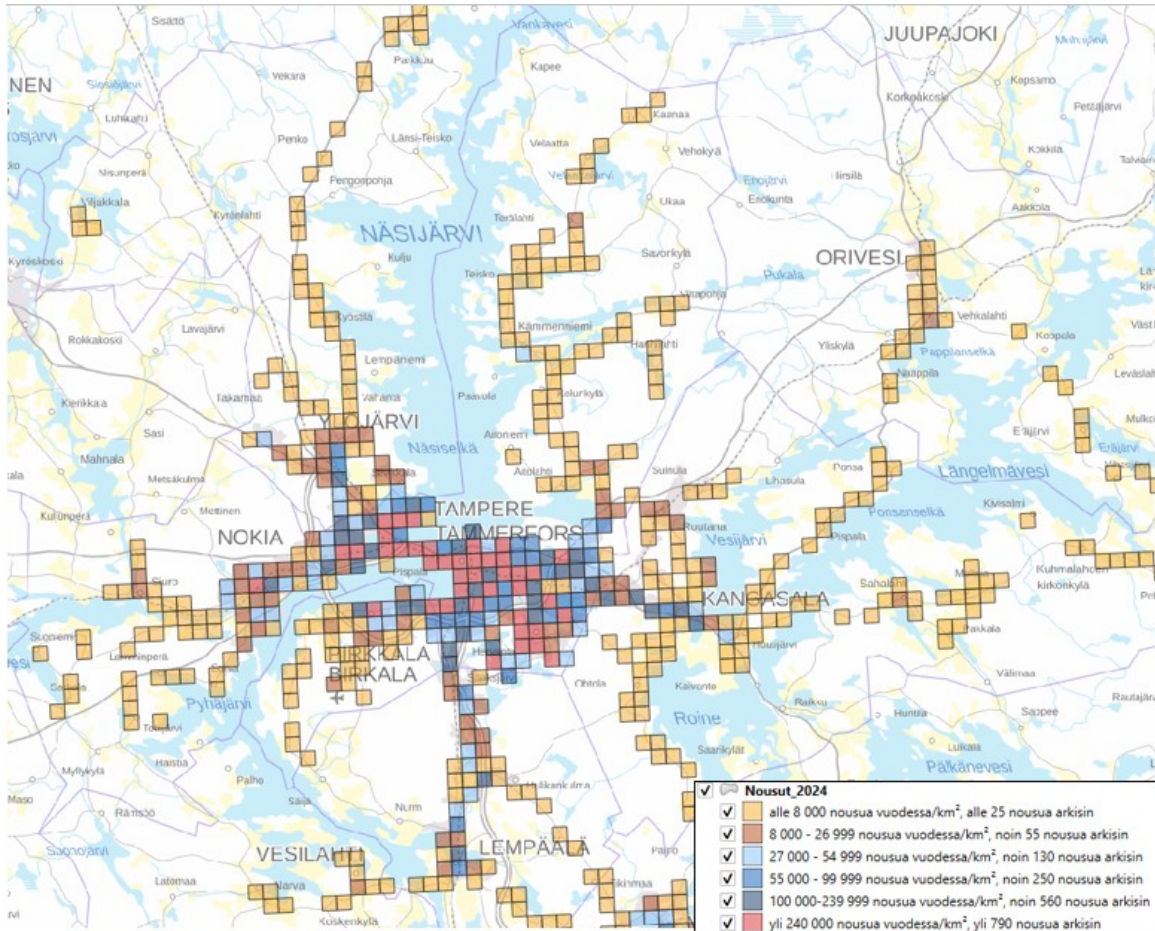
Kuva 5. Seudun työpaikka-alueet 1 x 1 km ruuduissa vuodelta 2023 YKR-aineisto

Seudun alueellinen joukkoliikenteen käyttö

Seudulla joukkoliikenteen nousijamäärät ovat kasvaneet voimakkaasti vuosien 2019-2024 välillä. Taulukossa 3. on kuvattu kuntakohtaisia nousijamääriä ja osoitettu koko seudun kasvua sekä vuosikohtaista vaihtomäärää ja sen osuutta kaikista nousuista. Vuosi 2024 oli ennätysvuosi Nysse-liikenteessä, kun seudun liikenteessä tehtiin yli 52 milj. nousua. Nousut pääsääntöisesti painottuvat Tampereelle, missä lähes 90 % kaikista seudun nousuista tehdään. Kuvassa 6. pystytään näkemään, kuinka nousijamäärä jakautuu alueellisesti seudulla. Kuvassa 6. on osoitettu seudun nousijatiloja 1 x 1 km ruuduissa, joista pystytään näkemään nousukohteet kartalla. Vuonna 2024 tilastossa ei vielä nähdä raitiotien 2. vaiheen käyttöönottoa Lentävänniemen ja Santalahden välillä, mutta kuvasta pystyy näkemään raitiotien vaikutuksen nousuihin.

Kuntakohtaisia nousuja	Vuosi 2019	Vuosi 2020	Vuosi 2021	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024
Kangasala	1 081 261	710 684	815 413	1 053 914	1 226 828	1 266 661
Lempäälä	656 630	450 863	531 799	765 076	905 359	931 563
Nokia	902 753	577 207	586 406	742 689	871 380	940 604
Orivesi	30 131	24 998	40 281	53 349	61 850	70 418
Pirkkala	936 042	553 030	535 283	855 131	1 090 733	1 155 909
Tampere	35 329 855	23 385 359	25 892 137	37 820 111	44 588 935	47 635 435
Vesilahti	39 018	27 174	27 654	33 508	35 315	37 312
Ylöjärvi	840 626	548 811	569 960	689 902	761 668	780 082
YHT	39 816 316	26 278 126	28 998 933	42 013 680	49 542 068	52 817 984
Vaihtojen osuus nousuista	15,40 %	16,30 %	20,30 %	21,40 %	21,70 %	22,50 %

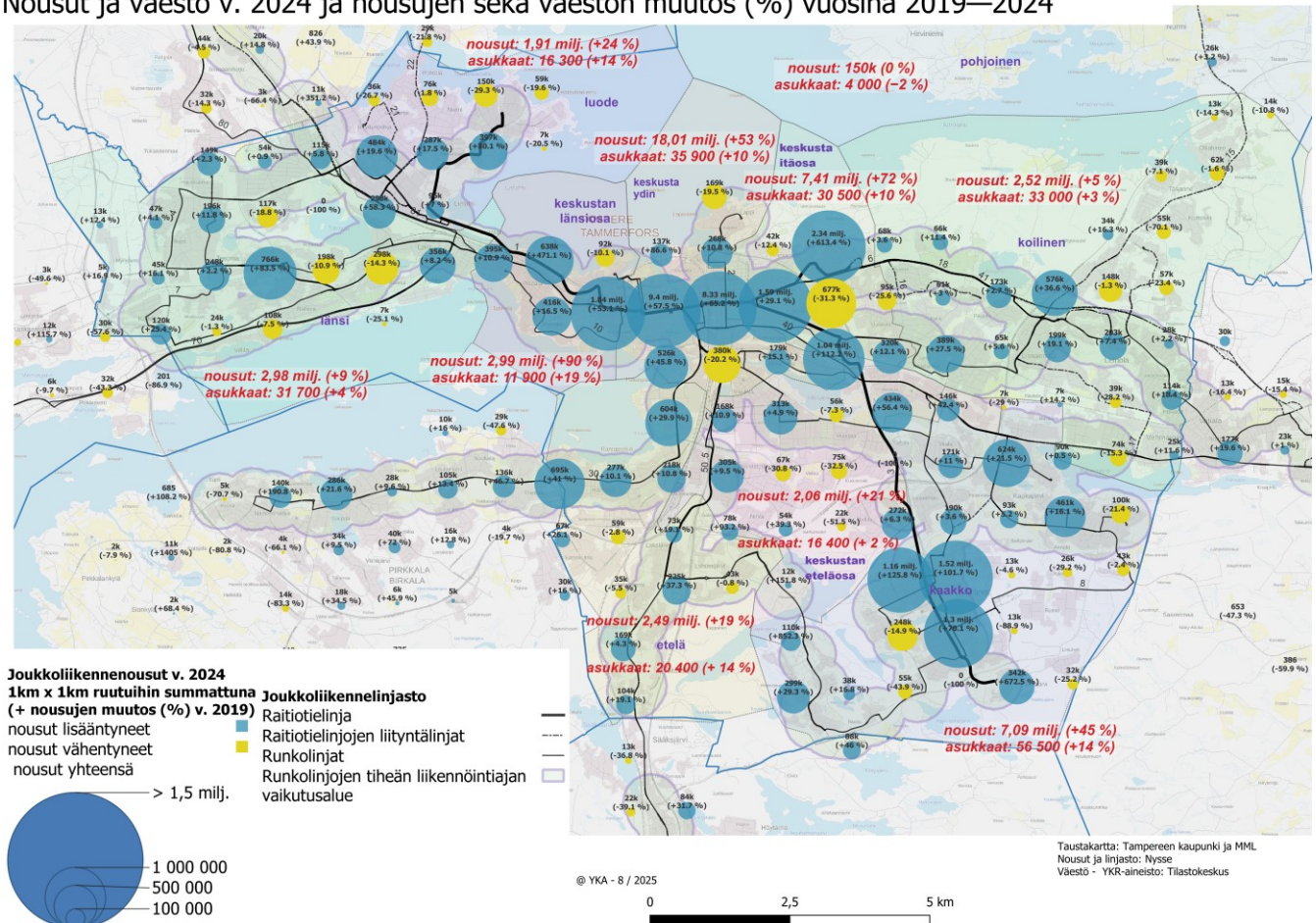
Taulukko 3. Kuntakohtaisia nousuja vuosina 2019-2024



Kuva 6. Seudun joukkoliikenteen nousut 1 x 1 km ruuduissa vuodelta 2024, Nyssen aineisto

Kuntakohtaisten nousijamäärien lisäksi on tutkittu alueellisia nousijamäärien muutoksia. Tampere on tarkastelussa jaettu 10 eri alueeseen (kuva 7.), jossa on tutkittu niin alueen väestön muutoksia kuin alueen joukkoliikenteen nousujen kehitystä. Nousijatietojen valossa keskustan ydinalue on kasvanut kaikista voimakkaimmin. Tätä perustelelee etenkin keskusta-alueella tehdyt vaihdot, mutta myös keskusta-alueella helpoksi koettu raitiotie, jolla tehdään lyhyitä matkoja keskusta-alueen sisällä. Keskusta-alueen ulkopuolelta Kaakkois-Tampereen nousujen määrä on kasvanut etenkin ratikan ja alueen väestönkehityksen myötä eniten. Keskustan itäosassa Kaupin alueella nousut ovat kasvaneet merkittävästi, johtuen etenkin raitiotien vaihtopisteestä Kaupin kampuksella. Alueet, joihin ratikka ei juurikaan ole vaikuttanut, Etelä- ja Länsi-Tampereella, nousijamäärissä nähdään selvää kasvulukemaa.

Nousut ja väestö v. 2024 ja nousujen sekä väestön muutos (%) vuosina 2019–2024



Kuva 7. Tampereen alueen nousut ja niiden muutokset vuosien 2019-2024 välisenä aikana, Nyssen aineisto

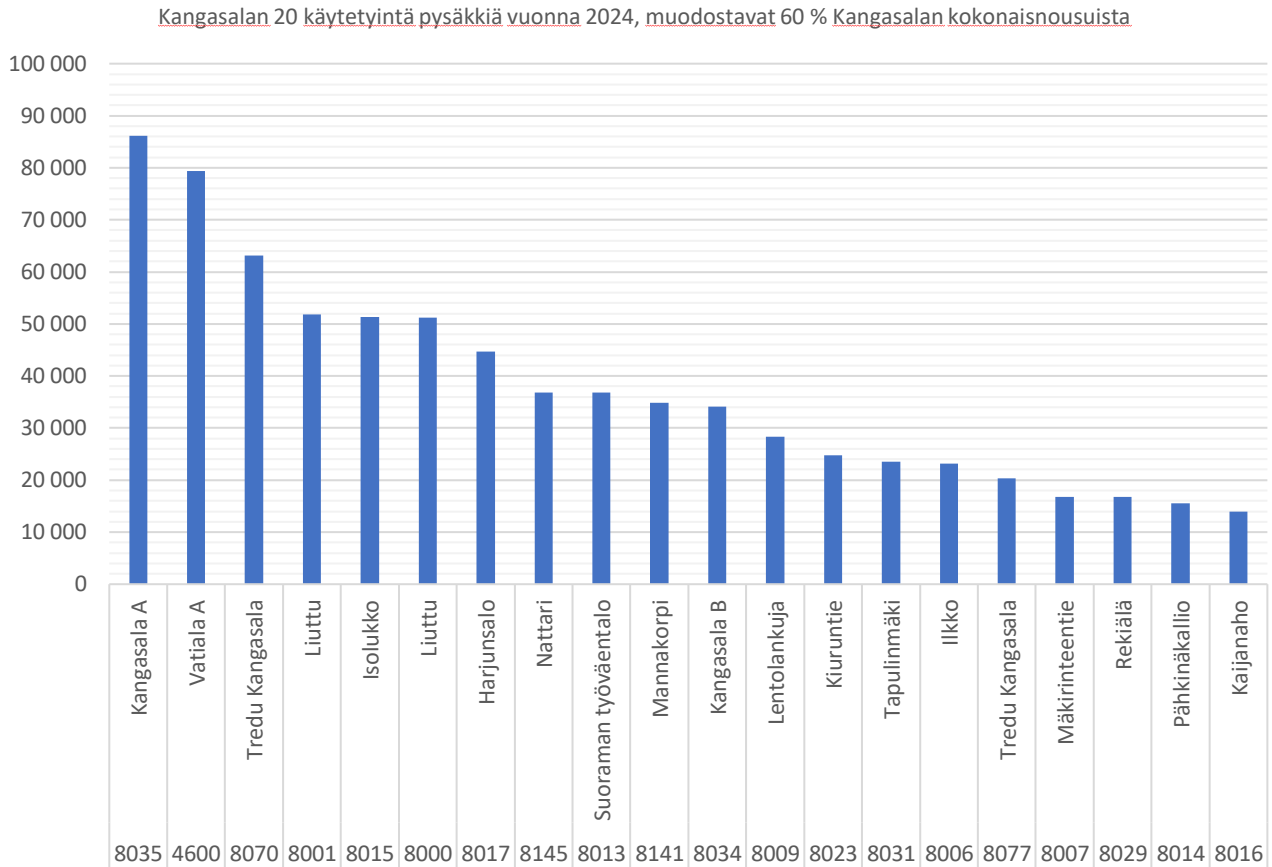
2. Edellisen palvelutasomäärittelmän toteuma

Edellisessä palvelutasomäärittelyssä vuosille 2022-2025 oli asetettu erilaisia yksityiskohtaisia kuntatavoitteita joukkoliikenteen toteuttamiseen ja kehittämiseen. Edellinen palvelutasomäärittely vuosille 2022-2025 jäi irralliseksi kokonaisuudeksi ja näkyi vajavaisesti Nyssen liikennepalvelun järjestämisessä. Työn toimeenpanoa ei pystytty riittävällä tasolla kytkemään Nyssen vuosittaiseen liikennepalvelukokonaisuuteen. Muilta osin kuntakohtaiset erityisnostot ja niiden toimenpiteet on kuvattu alla.

Kangasala

- Vahvistetaan Kangasalan nauhataajaman ja Tampereen välisiä yhteyksiä matkustajamääräkehityksen mukaisesti
 - Linjan 40 vuorotarjontaa kehitettiin vuoden 2022 syksyllä, kun vuoroja lisättiin sunnuntaihin. Muilta osin liikennepalvelua Kangasalan nauhataajamassa ei juurikaan ole kehitetty, Kangasalan tiukan talouskuurin johdosta.
 - Kangasalan nauhataajamassa välillä Kangasalan keskusta – Vatiala nousuja tehtiin vuonna 2019 lähes 455 000, kun vuonna 2024 vuosikohtainen nousijaluku Kangasalan nauhataajamassa oli lähes 597 000.
- Lamminrahkaan ja Ojalaan tarjotaan joukkoliikennepalvelu etupainotteisesti alueen rakentumiseen nähden

- a. Liikennepalvelu Lamminrahkaan Risson ja Linnainmaan kautta käynnistyi päivittäisenä liikenteenä linjalla 29 elokuussa 2023. Vuoden 2021 aikana liikennepalvelu linjalla 41 käynnistyi Lamminrahkan rampin kautta Kangasalan keskustaan ja Taysille arkisin, linjan 41 reittiä muutettiin kesällä 2024 ja linjalla mahdollistettiin myös yhteys Vatialan palveluihin. Yhteys Ojalan alueelle käynnistyi linjalla 29 kesäkuun 2025 alussa.
 - b. Vuonna 2024 Lamminrahkan alueelta tehtiin noin 30 000 joukkoliikennelähtöä. Alueella asui vuoden 2024 lopulla noin 450 asukasta.
3. Arvioidaan Huutijärven joukkoliikennetarkistuksia arjen ja viikonloppujen osalta
 - a. Huutijärven alueella tehtiin joukkoliikenteessä Nysse-liikenteeseen nousuja vuonna 2019, 43 000 kpl. Vuoteen 2024 mennessä nousijamäärä Huutijärven alueella oli kasvanut lähes 55 000 vuosinousuun. Linjalla 41 päätepysäkki siirtyi Huutijärven alueelle syksyllä 2022, samassa yhteydessä, kun liikennepalvelu Kangasalan Asemalle käynnistyi linjalla 40C. Kesällä 2024 linjan 41 päätepysäkki siirtyi vielä uudemman kerran Mobiliasta Huutijärven vanhalle ammattioppilaitokselle. Samalla linjalla 41 mahdollistettiin arkisin Kangasalan nauhataajamasta yhteys vaihdottomasti Lentola/Vatialan alueen kaupallisiin palveluihin.
 - b. Palvelutasokaudella 2022-2025 viikonloppuisin liikennepalvelua Huutijärvellä ei kehitetty.
4. Tursolan ja Metsäkulman alueen palvelutasoa ja linjareittitarkistuksia tarkastellaan
 - a. Tursolan ja Metsäkulman alueella luovuttiin linjan 45 liikennöinnistä (Kangasala-Tursola-Kangasalan asema-Vatiala) kesällä 2022. Linja 45 korvattiin alueella linjalla 40C (Kangasalan Asema-Tursola-Kangasala-Tampere, Keskustori). Samassa yhteydessä elokuussa 2022 liikennepalvelu Tursolan ja Metsäkulman alueella käynnistyi päivittäisenä.
 - b. Tursolan ja Metsäkulman alueella tehtiin vuonna 2019 yhteensä 14 000 joukkoliikennelähtöä. Vuonna 2024 nousijamäärä kasvoi 21 000 nousuun.
5. Lemettyn alueen kehittäminen huomioidaan osana Lamminrahkan joukkoliikennetarkistuksen kokoansi-
suutta
 - a. Lemettyn alueen katuinfra-työt saatiin viimeisteltä vuosien 2024-2025 taitteessa. Alueella on ollut jonkin verran maankäytön kehittymistä palvelutasomäärittelyn 2022-2025 aikana, mutta rakennusalan suhdanteiden johdosta alueen rakentuminen on viivästynyt. Lemettyn alueelle ei ole käynnistetty omaa liikennepalvelua, vaan alueen joukkoliikennepalvelu on tukeutunut jo nykyisellään hyvin toimivaan Vatialantien, Holvastintien joukkoliikennepalveluun sekä arkisin Lamminrahkan rampin joukkoliikennepalveluun.
6. Kangasalantien pysäkkejä, erityisesti Kangasalan nauhataajamassa kehitetään ja tarkastellaan yhdessä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa.
 - a. Kangasalan kaupunki on yhdessä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa käynnistänyt Kangasalantien kehittämisen välillä Vatialantie-Mallitie. Suunnitelmassa tarkastellaan joukkoliikenteen pysäkkejä, mutta myös kevyen liikenteen yhteyksiä.
 - b. Pirkanmaan ELY-keskus on käynnistänyt vt. 12 suunnittelun välillä Alasjärvi-Huutijärvi. Valtatie 12 suunnitellaan 2+2-kaistaiseksi, pääosin välialueelliseksi, eritasoliittymien varustetuksi moottoriliikennetieteksi noin 16 km matkalta. Hankkeeseen sisältyy yhteensä 34 siltaa. Lisäksi Alasjärven, Linnainmaan, Vatialan, Lentolan, Ranta-Koiviston, Kangasalan ja Huutijärven eritasoliittymät parannetaan.



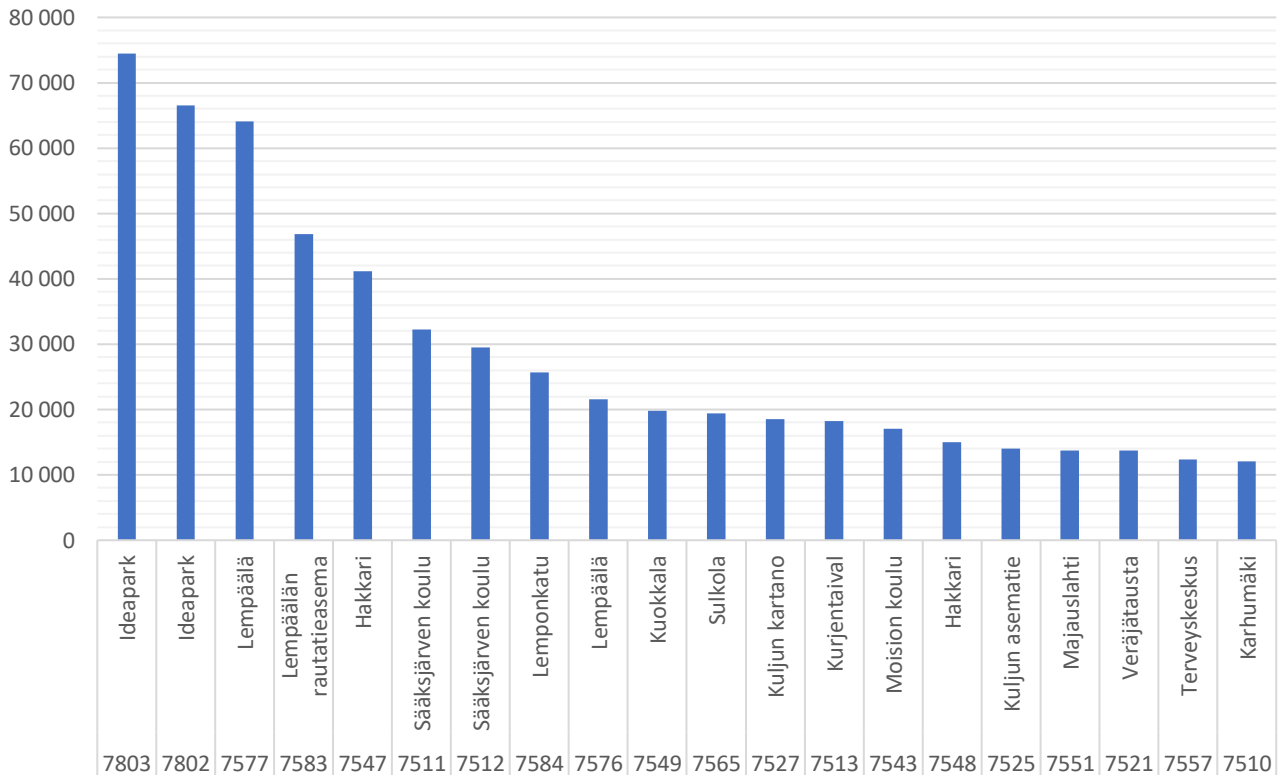
Kuva 8. Kangasalan 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Lempäälä

- Lempäälän nauhataajaman yhteyksiä kehitetään matkustajamääräkehityksen mukaisesti
 - Linjojen 50, 52 ja 55 uusi liikennöintisopimus ja linjastokokonaisuus otettiin käyttöön kesällä 2021. Linjojen liikennöintiä on ylläpidetty koko palvelutasomäärittelykauden ajan. Nousujen valossa voidaan todeta, että etenkin Ideaparkilla, johon Lempäälän päälinja 50 siirrettiin liikennöimään, nousijamäärät ovat vuoden 2019 luvuista (45 000 nousua) kasvaneet vuoden 2024 (150 000 vuosinouslyn).
- Marjamäen alueella (Ideapark) ja Lempääläntiellä tehdään yhteistyötä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa pysäkkien sijainnin ja laadullisten parantamistoimenpiteiden kehittämiseksi
 - Ideaparkille Helsingintien (130) ja Ideaparkinkadun rampille on tehty vuoden 2023 aikana alustava karkea suunnitelmaluonnos, jossa joukkoliikenteellä olisi paremmin pystytty palvelemaan myös kehittyvän Realparkin-alueen työpaikkoja ja palveluita. Suunnitelma ei muodostunut osaksi MAL5 2024-2027-kokonaisuutta.
 - Lempäälän kunta teki merkittäviä parantamistoimenpiteitä Ideaparkin alueella pysäkki-infraan loppuvuoden 2024 aikana. Parannustoimien yhteydessä uusittiin Ideaparkin pysäkkikatokset, toteutettiin linja-autoliikenteelle etuuskia (bussikaista), parannettiin kävelijöiden turvallisuutta uusilla liikennevaloilla sekä pysäkillä tuotiin sähköinen näyttötaulu.
 - Kuljunttiellä, etenkin Saikan asuntoalueen kohdalla, parannettiin pysäkki-infraa ja toteutettiin uusia pysäkkejä sekä kehitettiin pyöräpysäköintiä.
 - Lempääläntiellä tehtiin vähäisiä pysäkkiparannuksia, joilla parannettiin muun muassa pysäkkien esteettömyyttä

3. Ideaparkin ympäristössä tapahtuvat isot maankäytön muutokset huomioidaan linjojen palvelutassossa
 - a. Nykyinen maakuntakaava ei mahdollistanut asuntotuotannon kehittämistä Marjamäen alueelle, Ideaparkin välittömässä läheisyydessä.
 - b. Ideaparkin ympäristössä sen sijaan toteutettiin mm. vapaa-ajankeskus ja uusi Lempäälän uimahalli otettiin loppuvuodesta 2024 käyttöön
 - c. Liikennepalvelua etenkin viikonloppuisin linjalla 50 lisättiin, palvelemaan Ideaparkille suunnattuvaa matkustusta varten, syksyllä 2025. Matkustajamääristä pystytään sanomaan, että muutos linjan 50 vuorotarjonnassa lisäsi joukkoliikenteen käyttöä etenkin Ideaparkilla ja Lempäälän nauhataajamassa.
4. Junaliikenteen osalta kehittämistyötä jatketaan
 - a. Nysse-liput ovat jo vuodesta 2020 kelvanneet kaikissa Lempäälän ja Tampereen -välisissä junissa. Tämän lisäksi lähijunaliikenteen vuorotarjontaa on M-junilla lisätty Lempäälän ja Tampereen välillä. Matkustajamäärä Lempäälä-Tampere välillä oli vuonna 2024 Nysse-lipulla 87 000 ja VR:n lipulla 108 000 tehtyä matkaa.
 - b. Sääksjärven junaseisakkeen suunnittelu on kirjattu MAL5 2024-2027-sopimuskaudelle. MAL5-kaudella edistetään Sääksjärven asema esi- ja ratasuunnitelmaa
5. Anniston joukkoliikenneneratkaisun tukeutuminen Vuoreksen joukkoliikenneneratkaisuihin ja alueelta yhteyden varmistaminen omaan lähikouluun Sääksjärvelle
 - a. Anniston alue tukeutuu hyvillä kevyen liikenteen yhteyksillä, Ruskonkehän ali Vuoreksen koululle ja bussipysäkeille, joista on erinomaiset joukkoliikenneyhteydet Tampereen keskustaan sekä Hervantaan
 - b. Yhteys omaan lähikouluun Sääksjärvelle linjalla 58 (Hervanta-Sääksjärvi-Ideapark) lakkautettiin kannattamattomana ja vähäisen käyttäjämäärän johdosta kesällä 2024

Lempäälän 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 62 % kaikista Lempäälän nousuista



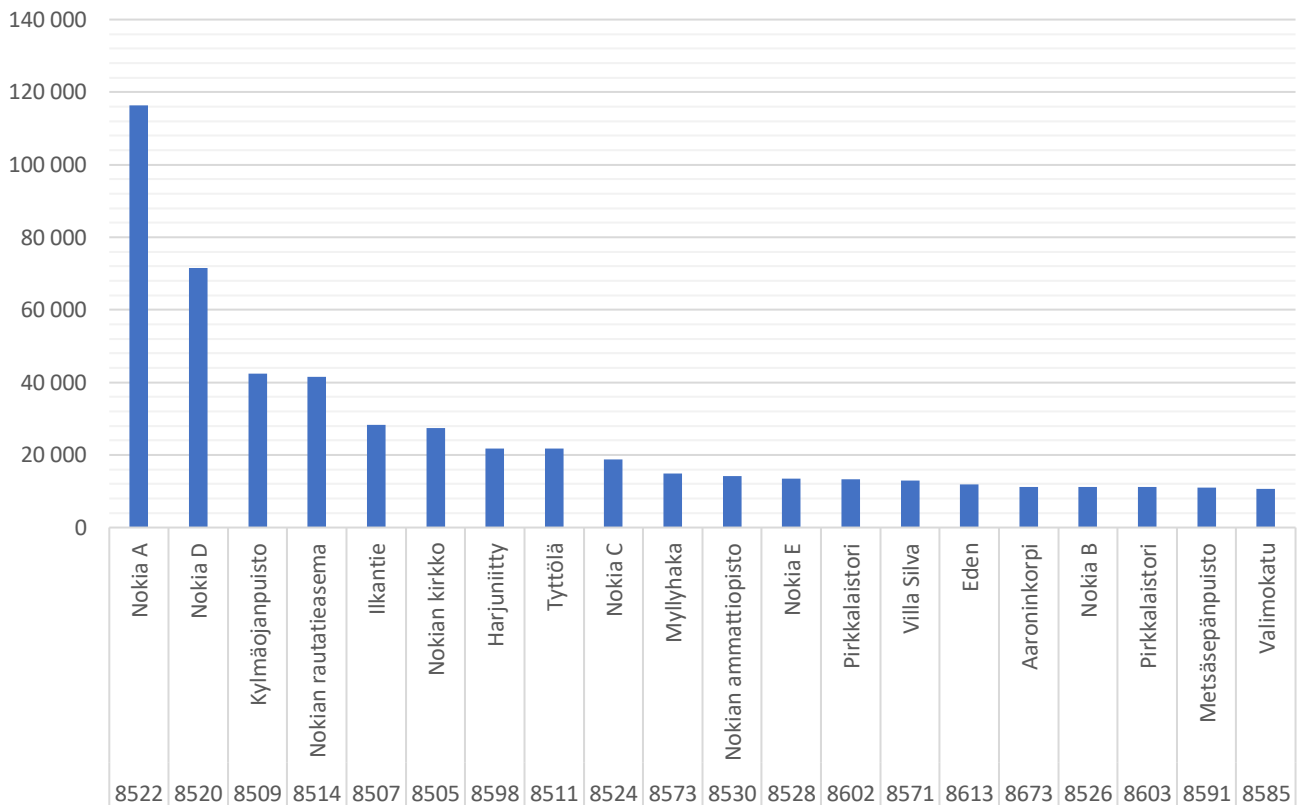
Kuva 9. Lempäälän 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Nokia

- Kehitetään edelleen junaliikenteen ja bussiliikenteen välisiä vaihtomahdollisuuksia Nokian matkakeskusella mahdollistamaan sujuvamat yhteydet sekä Tampereelle että Nokian sisäisessä matkustuksessa
 - Nokialla toteutettiin vuonna 2023 linjastomuutos, jonka yhteydessä vahvistettiin vaihdottomien Nokian sisäisten yhteyksien toimivuutta ja samalla pyrittiin parantamaan vaihtoyhteyksiä junaan. Kokemuksia uudesta linjastokokonaisuudesta kerättiin noin 1,5 vuotta ja tulokset näyttäytyivät, etenkin asiakastytyvyyden osalta heikommilta, sillä useammalta alueelta katkaistiin vaihdoton yhteys Tampereelle ja vaihdot Nokian asemalla epäonnistuivat joko junaan tai bussiin mm. kasvaneiden matka-aikojen johdosta. Uusi linjastokokonaisuus tullaan ottamaan käyttöön elokuussa 2026, jolloin Nokialta parannetaan vaihdottomia yhteyksiä Tampereelle ja linjastoa selkeytetään monilta osin. Linjastossa varmistetaan edelleen myös vaihtoyhteydet junan ja bussin välillä.
- Viholan (Nokian Kartanonranta) alueen palvelutasoa ja linjastorakennetta tarkastellaan alueen asukasmäärän kasvaessa
 - Nokian Kartanonrannan alueella maankäyttömuutokset käynnistyivät vuoden 2025 aikana infratöillä, varsinainen asuntorakentaminen käynnistyy vuoden 2025 aikana ja uusia asukkaita on mahdollisesti alueella vuosien 2026-2027 vaihteessa. Nyssessä on uudella Nokian linjastoratkaisulla (käyttöönotto elokuussa 2026) varauduttu Nokian Kartanonrannan alueen kehitykseen ja uusien asukkaiden saapumiseen alueelle. Linjalla 72 tarjotaan päivittäin 30 minuutin välein yhteys Nokian keskustaan, asemalle, Yrittäjänkadun palveluihin sekä Tampereen keskustaan

3. Tarkastellaan Harjuniityn asukas- ja matkustajamäärien kehitystä ja varaudutaan tarjoamaan kysyntää vastaavaa joukkoliikennepalvelua
 - a. Harjuniityn alueella tehtiin joukkoliikennenuksia vuonna 2019 noin 79 000 vuodessa. Nouisijamäärät eivät vuoden 2019 luvuista ole kasvaneet vuonna 2024 (73 000 vuosinuousua), sillä vuonna 2019 Myllyhaan koululla tehtiin koulun saneerausremontti ja Myllyhaan koulupolun oppilaat kävivät Harjuniityn koulussa (noin 15 % osuus alueen nousuista)
 - b. Harjuniityn alueella asui vielä vuonna 2019 noin 2 500 asukasta ja asukasmäärä on kasvanut voimakkaasti. Vuoden 2024 tilastotiedoista nähdään, että Harjuniityn alueella asukkaita on noin 3 000. Asukasmäärän kasvu on Nokian kaavoituksen osalta jatkamassa kasvuaan etenkin Harjuniityn mahdollisen junaseisakkeen ympärille sekä Harjuniityn pohjoisosiin
 - c. Harjuniityn alueella käynnistettiin kesällä 2023 linjalla 70 vaihdoton yhteys Tampereelle ja Nokian eri palveluihin. Tämä on osaltaan lisännyt matkustajamääriä ja vastannut alueen joukkoliikenteen kysyntään
4. Siuro-Linnavuori alueella erityisesti, pyritään etsimään ratkaisuja ja mahdollistamaan joukkoliikenteen tarjonta alueella myös viikonloppuisin
 - a. Liikennepalvelu viikonloppuisin otettiin Siuro-Linnavuori alueella käyttöön vuonna 2023.
 - b. Vuonna 2019 Siuro-Linnavuori -alueella joukkoliikenteen nousuja tehtiin 41 000. Vastaava luku oli vuonna 2024 lähes 39 000. Matkustajamäärän pienessä laskussa näkyy oppilaiden määrän muutokset sekä vaihdottoman yhteyden poistuminen Tampereelle.
5. Pitkänien alueen osalta tarkastellaan joukkoliikenteen palvelutasoa alueen täydentämisen rakentamisen ja kehittämisen myötä
 - a. Pitkänien joukkoliikennepalvelua muutettiin kesällä 2024, kun Nysse otti käyttöön Länsi-Tampereella isoja linjastomuutoksia. Samassa yhteydessä luovuttiin Tampereen keskusta-alueelta liikennöivästä vaihdottomasta yhteydestä Pitkänien ja liikennöinti korvattiin yhteydellä Lielahden, Tesoman ja Pirkkalan alueilta (linja 34)
 - b. Pirkanmaan hyvinvointialue (Pirha) on poistanut lukuisia toimintoja Pitkänien alueelta ja viimeisin isompi toimintojen siirto tapahtui alkuvuodesta 2024. Nouisijamäärästä nähdään, että vaikka Nysse toteuttikin linjastomuutoksen kesällä 2024 ja Pirha siirsi merkittävän osan toiminnoista pois alueelta alkuvuodesta 2024, ei alueelle suuntautunut matkustus ole vähenenyt (tammi-kesäkuun 2024 nousuja n. 11 000 kpl ja tammi-kesäkuu 2025 nousuja n. 20 000 kpl)
 - c. Alueen maankäyttömuutoksia ei ole toteutettu palvelutasomäärittelykaudella 2022-2025, joten liikennepalvelua ei ole lähdetty voimakkaasti suunnittelemaan

Nokian 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 56 % kaikista Nokian nousuista

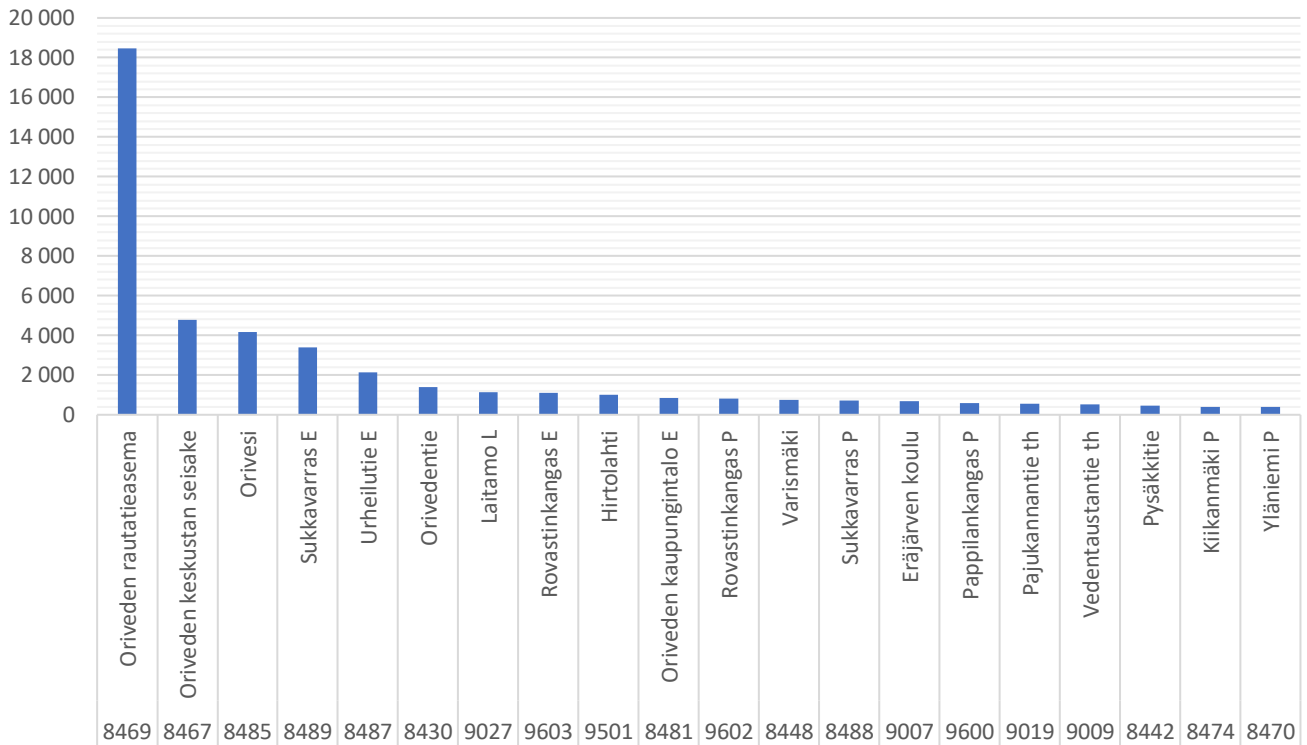


Kuva 10. Nokian 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Orivesi

- Hyödynnetään junayhteyttä Tampereen ja Oriveden välillä. Tarjotaan liityntäliikenteenä yhteys Oriveden keskustan ja rautatieaseman välillä
 - Junaliikenteessä on toiminut Nyssen lipputuotteet vuodesta 2020 alkaen.
 - Kutsuohjattua liikennepalvelua Tampereen ja Oriveden välillä on kokeiltu vuosien 2020-2021 aikana, jonka jälkeen liikenne kilpailutettiin ja sopimus tehtiin vuoteen 2025 saakka. Kutsuohjauksesta luovuttiin kesällä 2025 ja liikennepalvelu hankittiin aikataulusidonnaisesti kesästä 2025 alkaen.
- Jatketaan yhteistyötä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa bussiliikenteen hankinnoissa ja kriittisempien bussivuorojen tarjonnassa
 - Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa tehtiin ensimmäinen yhteishankinta Ylä-Pirkanmaan liikennepalveluiden hankinnaksi vuosiksi 2020-2024
 - Uusi sopimus hankittiin Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa vuosiksi 2024-2026, suunnittelua yhteishankinnasta tehtiin vuoden 2023 aikana
- Käynnistetään viranomaisten ja VR:n välillä neuvottelu Hirsilän junaseisakkeen käyttöönotosta
 - Hirsilän junaseisakkeesta on VR:n viranomaisten kanssa neuvoteltu, mutta seisakkeen toteutusta tai käyttöönottoa ei valtuustokaudella lähdetty edistämään

Oriveden 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 90 % Oriveden kokonaisnousuista



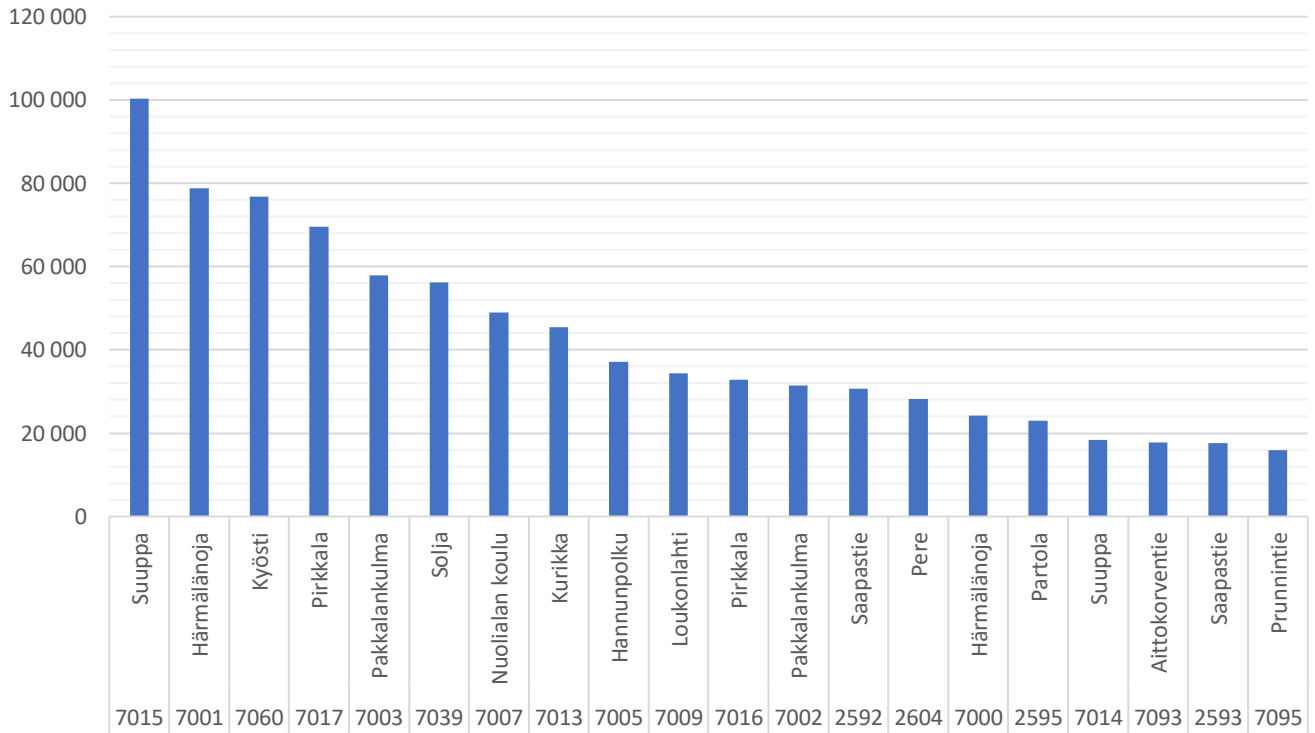
Kuva 11. Oriveden 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Pirkkala

- Pirkkalan osalta keskitytään Naistenmatkantien joukkoliikennepalvelun kehittämiseen. Turrin alueen kehittyessä tarkastellaan mahdollisuutta lisätä joukkoliikennepalvelua alueelle
 - Naistenmatkantien alueella joukkoliikennepalvelua on koko palvelutasokauden ajan kehitetty ja parannettu. Nousijamääristä nähdään, että joukkoliikenteen käyttö on Naistenmatkantiellä vuoden 2019 luvuista kasvanut (n. 500 000 vuosinousua) vuoden 2024 lukuihin (n. 700 000 vuosinousua)
 - Pirkkalan päälinjalle (nyk. linja 30) on suunniteltu uutta päätepysäkkiä Turrin alueelle. Päätepysäkin esisuunnittelu on käynnistetty vuoden 2025 aikana ja alustava suunnitelma on, että linjan 30 päätepysäkki siirretään syksyllä 2026 Kyöstiltä Turriin. Asiasta päätetään joukkoliikennelautakunnassa alkuvuodesta 2026
- Loukonlahden asuinalueen osalta tarkistetaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja varmistetaan joukkoliikenteen vahva rooli heti alueen rakentamisen alusta saakka
 - Loukonlahden alueen kehittäminen viivästyi kaavavalituksen johdosta, eikä aluetta kehitetty palvelutasokaudella 2022-2025.
 - Pirkkalassa on suunniteltu raitiotiepysäkkiä Loukonlahden alueen lähelle, Naistenmatkantielle, joka tulee käyttöönoton myötä palvelemaan alueen pääjoukkoliikennematkaisuna
- Linnakorven ja Linnakallion alueiden osalta tarkistetaan joukkoliikenteen palvelutaso alueiden täydennysrakentamisen myötä
 - Linnakorven alueella on tarjottu linjalla 12 palvelua päivittäin koko palvelutasokauden aikana
 - Linja 36B otettiin käyttöön kesällä 2023. Linjalla mahdollistetaan kehätien suuntaisesti yhteys Hervannasta, Lahdesjärveltä ja Härmälästä sekä Pirkkalan keskustasta Linnakorven ja Linnakallion työpaikka-alueelle

4. Kehätien eteläpuolisen osayleiskaavan maankäytön suunnitteluprosessin kytkeminen osana joukko-
liikenteen pitkäntähtäimen suunnittelua
 - a. Kehätien eteläpuolinen osayleiskaava on asetettu valmisteluun vuoden 2025 aikana. Jo osana
työtä on tunnistettu liikenneverkossa erilaisia yhteystarpeita ja kehittämistä mm. Toivion ja
Linnakallioon yhteyden kehittämismahdollisuus

Pirkkalan 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 73 % koko Pirkkalan nousuista



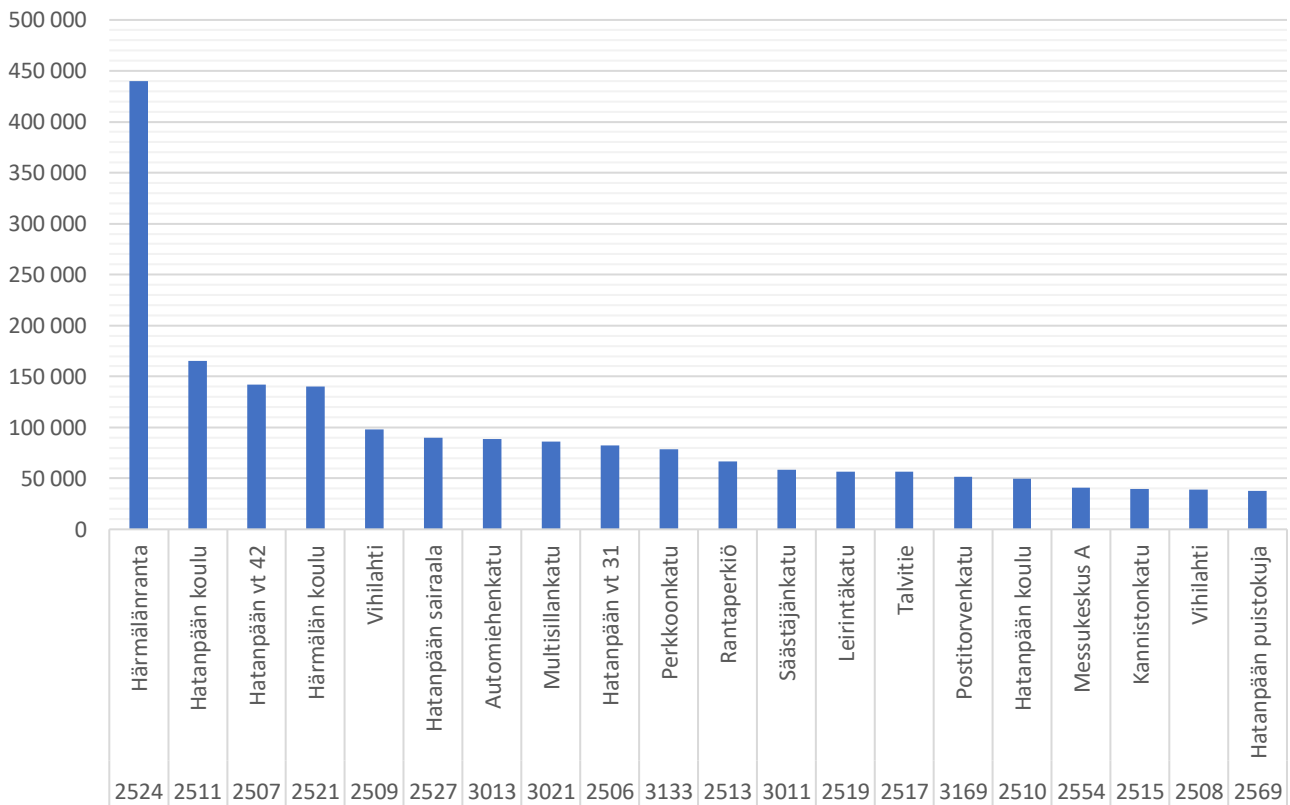
Kuva 12. Pirkkalan 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Tampere

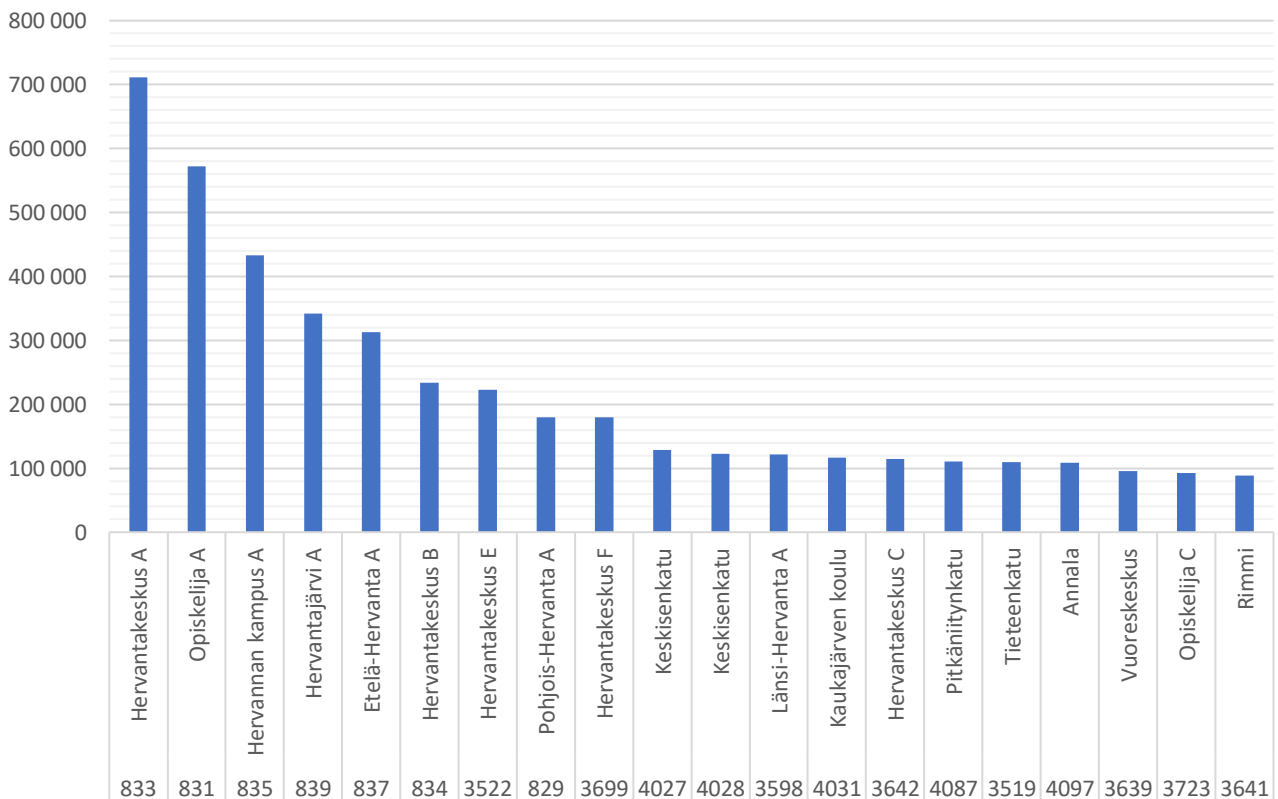
1. Palvelutason parantaminen alueilla, joilla maankäyttö on kehittymässä: Tesoma, Linnainmaa, Hiedan-
ranta, Peltolammi ja Härmälä
 - a. Joukkoliikenteen palvelutasoa on parannettu merkittävästi kyseisissä kohteissa kahdesti vuo-
sien 2021 ja vuosien 2024-2025 linjastouudistusten yhteydessä. Nousijamääräistä nähdään,
että:
 - i. Tesoman keskustassa nousijamäärät ovat vuodesta 2019 kasvaneet noin 296 000
noususta vuoden 2024 noin 638 000 nousuun, joista junaliikenteen osuus on noin
26 000 nousua (Nysse-lipulla tehdyt nousut)
 - ii. Linnainmaan keskustassa nousijamäärät ovat vuodesta 2019 kasvaneet noin 461 000
noususta vuoden 2024 noin 658 000 nousuun
 - iii. Hiedanrannassa otettiin raitiotie käyttöön alkuvuodesta 2025 ja alueelle perustettiin
vaihtotermiinaali. Hiedanrannan vaihtopysäkillä ja Tehtaan ratikkapysäkeillä tehdään
noin 7 % kaikista linjan 1 nousuista, tieto alkuvuodelta 2025.
 - iv. Peltolammin/Lakalaivan keskustassa nousijamäärät ovat vuodesta 2019 kasvaneet
noin 184 000 noususta vuoden 2024 noin 242 000 nousuun

- v. Nuolialantien nousijamäärät ovat vuodesta 2019 kasvaneet noin 747 000 noususta vuoden 2024 noin 989 000 nousuun. Nuolialantiella rakennetaan vuosien 2024-2028 aikana raitiotietä, mikä tulee entistä enemmän parantamaan joukkoliikenteen matkustajakapasiteettia alueella.
2. Vuorojen lisääminen linjoilla, joiden matkustajamäärä kasvaa voimakkaasti (erityisesti runkolinjat 1-10)
 - a. Linjastoa ja runkolinjoja on kehitetty palvelutasomäärittelykaudella 2022-2025, erityisesti vuosien 2024-2025 aikana, kun ratikkaliikenne käynnistyi länteen vaiheittain Santalahti ja Lentävänniemi sekä bussilinjaston muutokset; uusi runkolinja 4 (Länsi-Hervanta-Hiedanranta) sekä linjojen 6 (Vatjala-Sorin aukio), 7 (Linnainmaa-Tesoma) sekä 8 (Annala/Hervanta-Haukiluoma) muutokset
 - b. Kaikilla runkolinjoilla on parannettu palvelutarjontaa, laajennettu liikennöintiäikoja ja pyritty tihentämään vuorotarjontaa
3. Varautuminen tulevaisuuden raitiotieratkaisuihin ja pitkäntähtäimen suunnitelman laatiminen Tampereen joukkoliikenteen järjestämisen osalta
 - a. Palvelutasomääritelmäkauden 2022-2025 aikana toteutettiin Pirkkala-Linnainmaa ratikasta toteutussuunnitelma ja saatiin päätös vaiheittain rakennettavasta raitiotiestä, jossa ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan Ruotula-Partola -välinen yhteys ja toisessa vaiheessa tehdään Ruotulan ja Linnainmaan -välinen yhteys sekä Partolan ja Suupan -välinen yhteys. Ensimmäinen vaihe on tarkoitus ottaa käyttöön kesällä 2028 ja toinen vaihe on alustavasti suunniteltu käyttöönotettavaksi vuoden 2032 aikana.
 - b. Palvelutasomäärittelykauden 2022-2025 käynnistettiin myös raitiotien hankesuunnitelma Ylöjärvi-Hiedanranta -välille, syksyllä 2025
 - c. Nysse teki joukkoliikenteen visiotyön 2030-luvulle osana kaupunkiseudun rakennesuunnitelman, MAL5-kauden ja seudun joukkoliikenteen kehityskuvatyön tukemiseen. Joukkoliikenteen seudullinen visiotyö 2030-luvulle hyväksyttiin joukkoliikennelautakunnassa 2024.
4. Poikittaisyhteyksien kehittäminen kehän suuntaisesti
 - a. Nysse on muutamaaan otteeseen kehittänyt ja parantanut kehäsuuntaista joukkoliikennepalvelua. Viimeisin kehitys oli linjan 17 reittimuutos tammikuussa 2025, jonka yhteydessä Hervannan, Kaukajärven, Linnainmaa ja Taysin välistä yhteyttä vahvistettiin. Tämän lisäksi uusina avauksina ovat olleet linjan 34 liikennöinnin käynnistäminen Lielahden, Tesoman, Pitkänien ja Pirkkalan välillä sekä linjan 36 yhteyden kehittäminen Pirkkalasta, Härmälän, Lakalain, Lahdesjärven sekä Hervannan kautta. Poikittaisyhteyksiä on kuitenkin jouduttu heikon matkustuskysynnän johdosta lakkauttamaan muun muassa Sääksjärven ja Hervannan välillä (linja 58)
5. Tampere-Pirkkala lentoaseman huomioiminen seudullisesti järjestettävänä kokonaisuutena joukkoliikennepalveluiden osalta, suunnitellaan tulevaisuuden kehittämistoimenpiteenä
 - a. Liikennepalvelua täsmäyttynä lentoliikenteeseen on toteutettu bussiliikenteellä 2021 alkaen. Liikennepalvelu lentokentälle täsmäyttynä lentojen saapumis- ja lähtöaikoihin on osoittanut olevan hyvin kallista ja isoja joukkoja ei ole saatu houkuteltua käyttämään palvelua. Tampereen kaupunki on hyväksynyt vuoden 2026 talousarviossa, että lentoihin suunnitellusta liikennöinnistä keskustan ja lentoaseman välillä luovutaan elokuussa 2026.
 - b. Lentoasemalle tarjotaan arkisin linjalla 34 yhteyksiä muun muassa Tesomalta ja Pirkkalasta

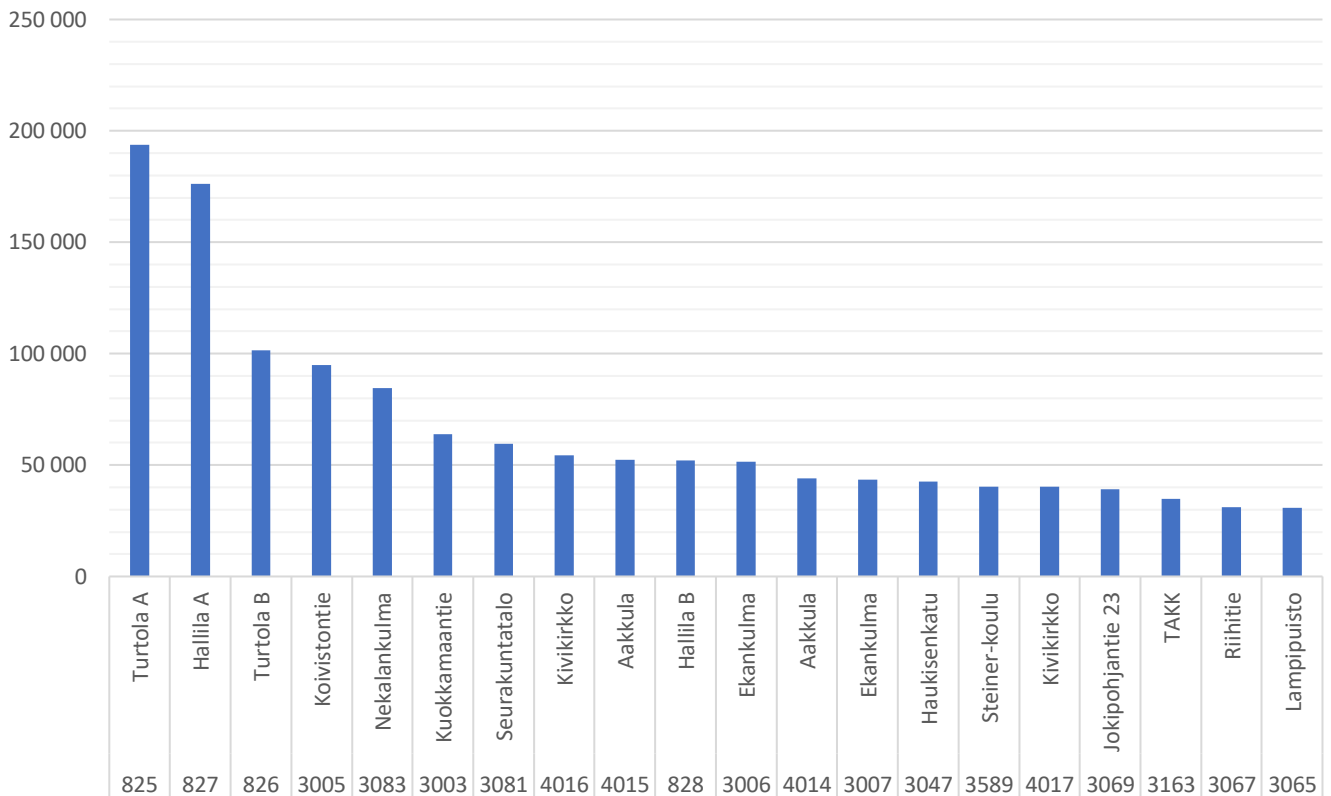
Etelä-Tampereen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 77 % alueen nousuista



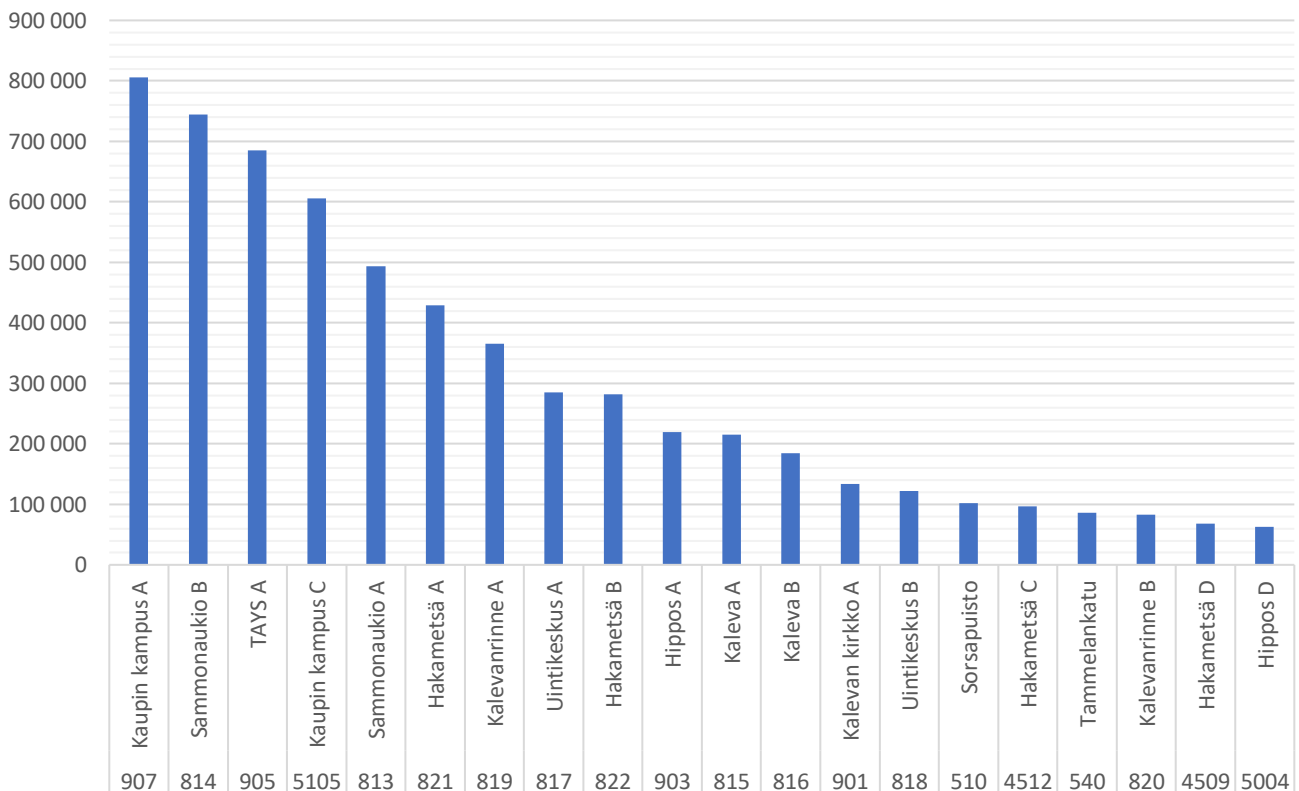
Kaakkois-Tampereen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 62 % alueen nousuista



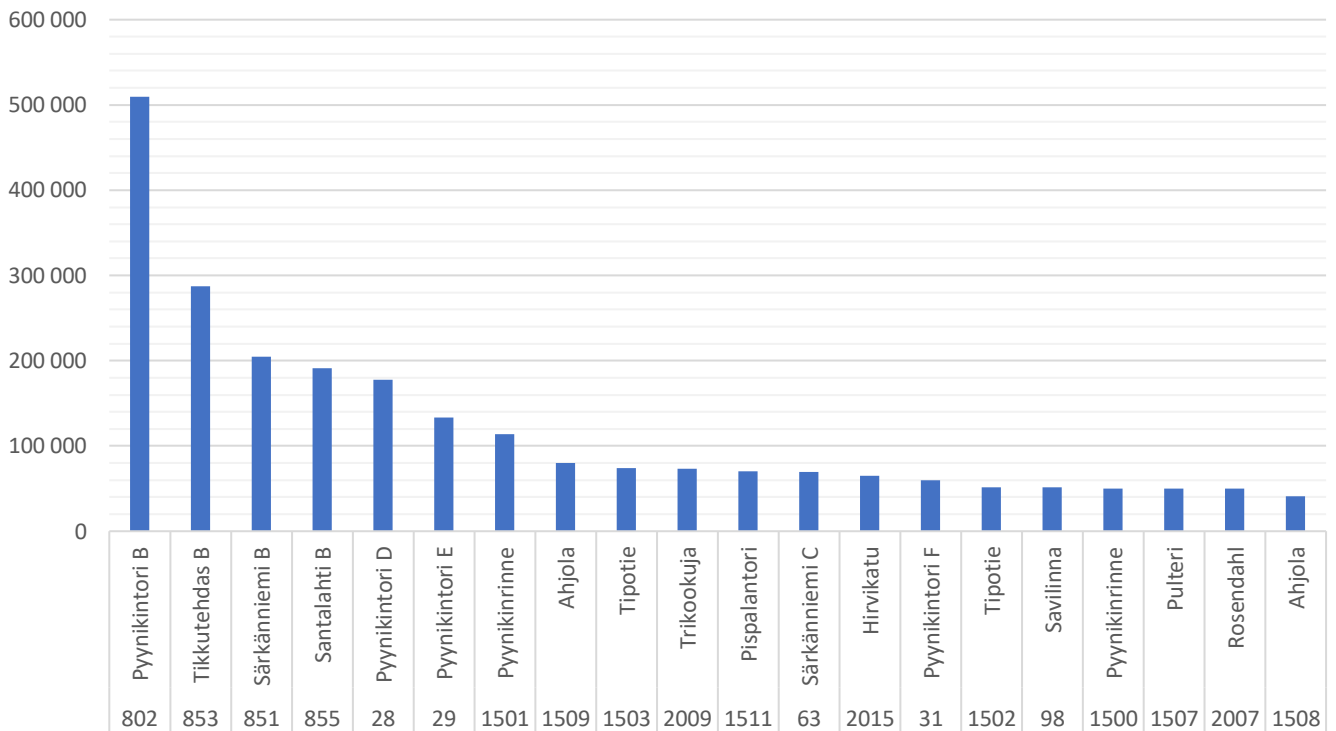
Tampereen keskustan eteläalueen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 64 % alueen nousuista



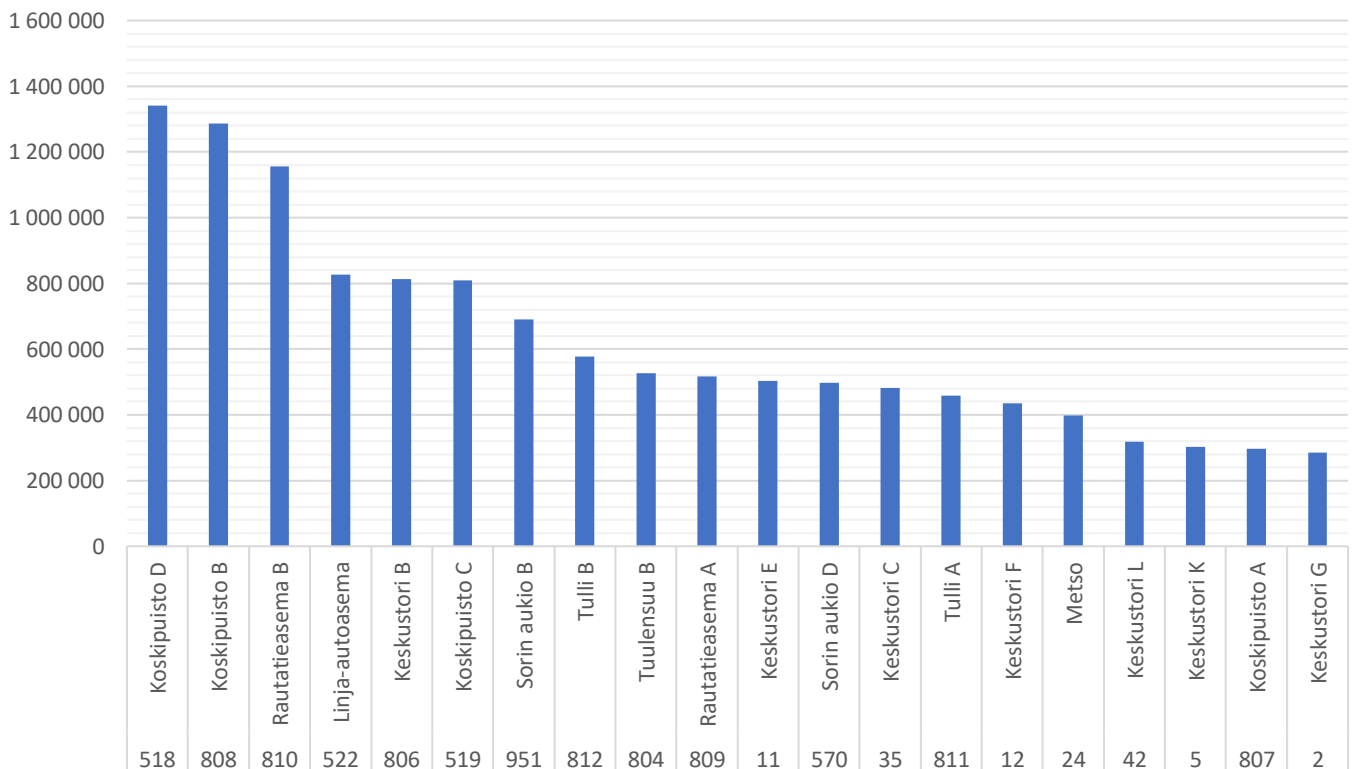
Tampereen keskustan itäosan 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 82 % alueen nousuista



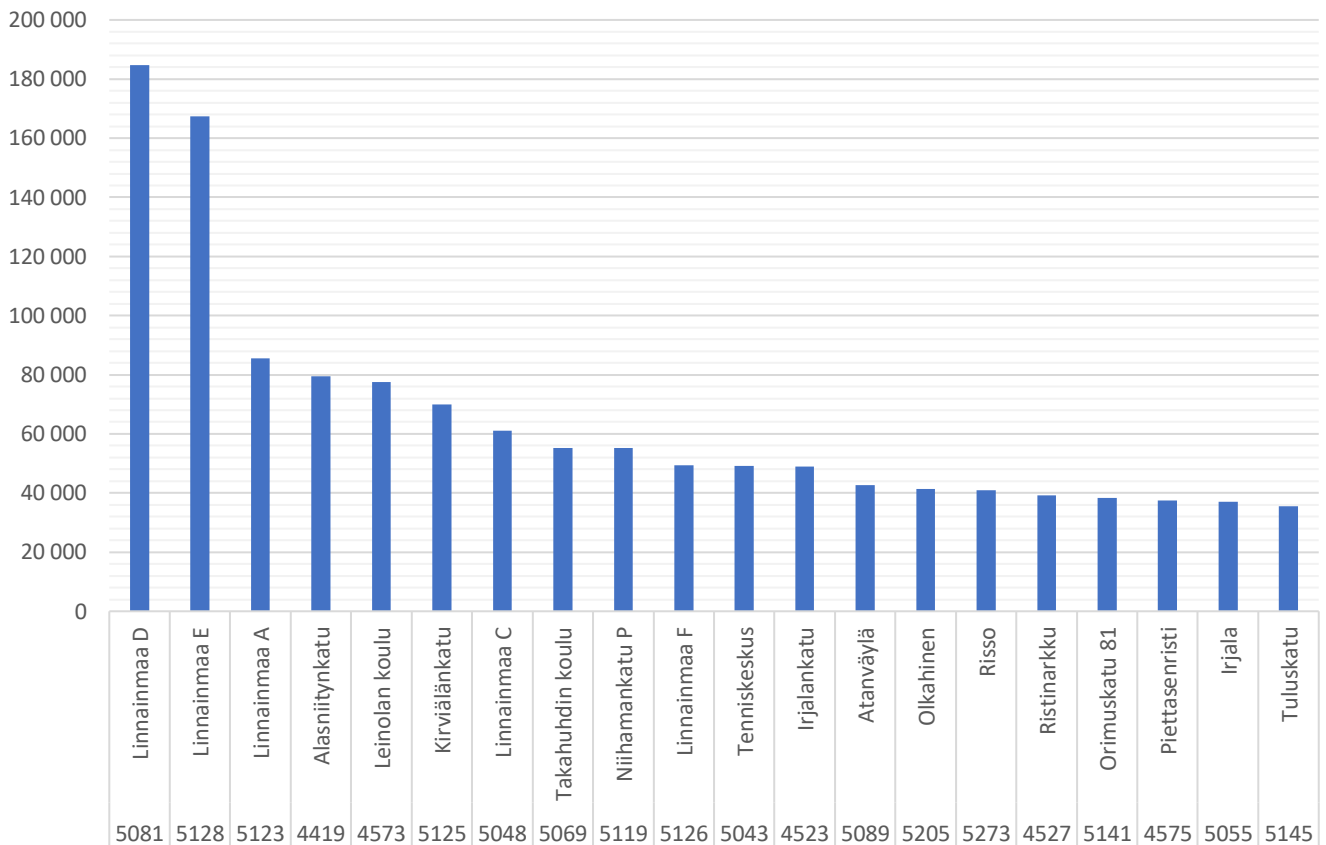
Tampereen keskustan länsiosien 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 80 % alueen nousuista



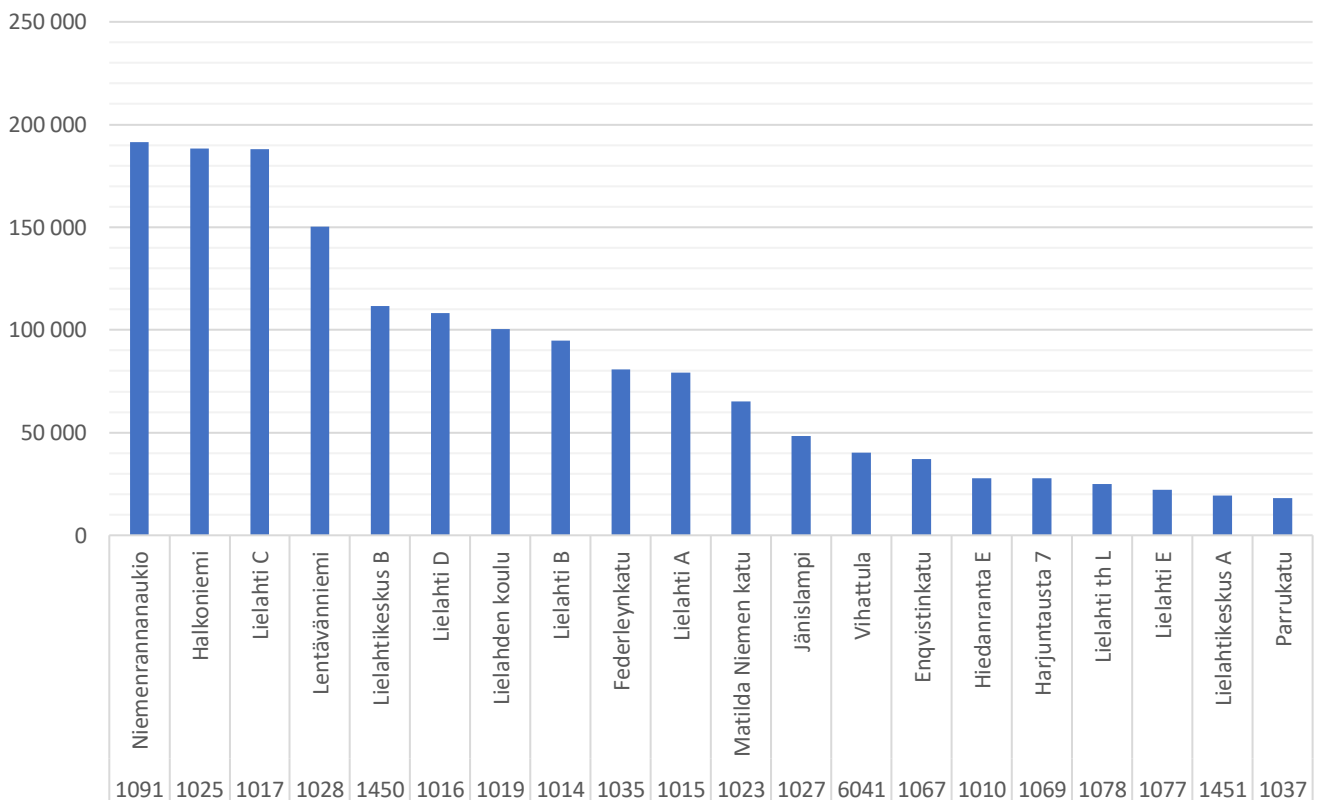
Tampereen keskustan ydinalueen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 69 % alueen nousuista



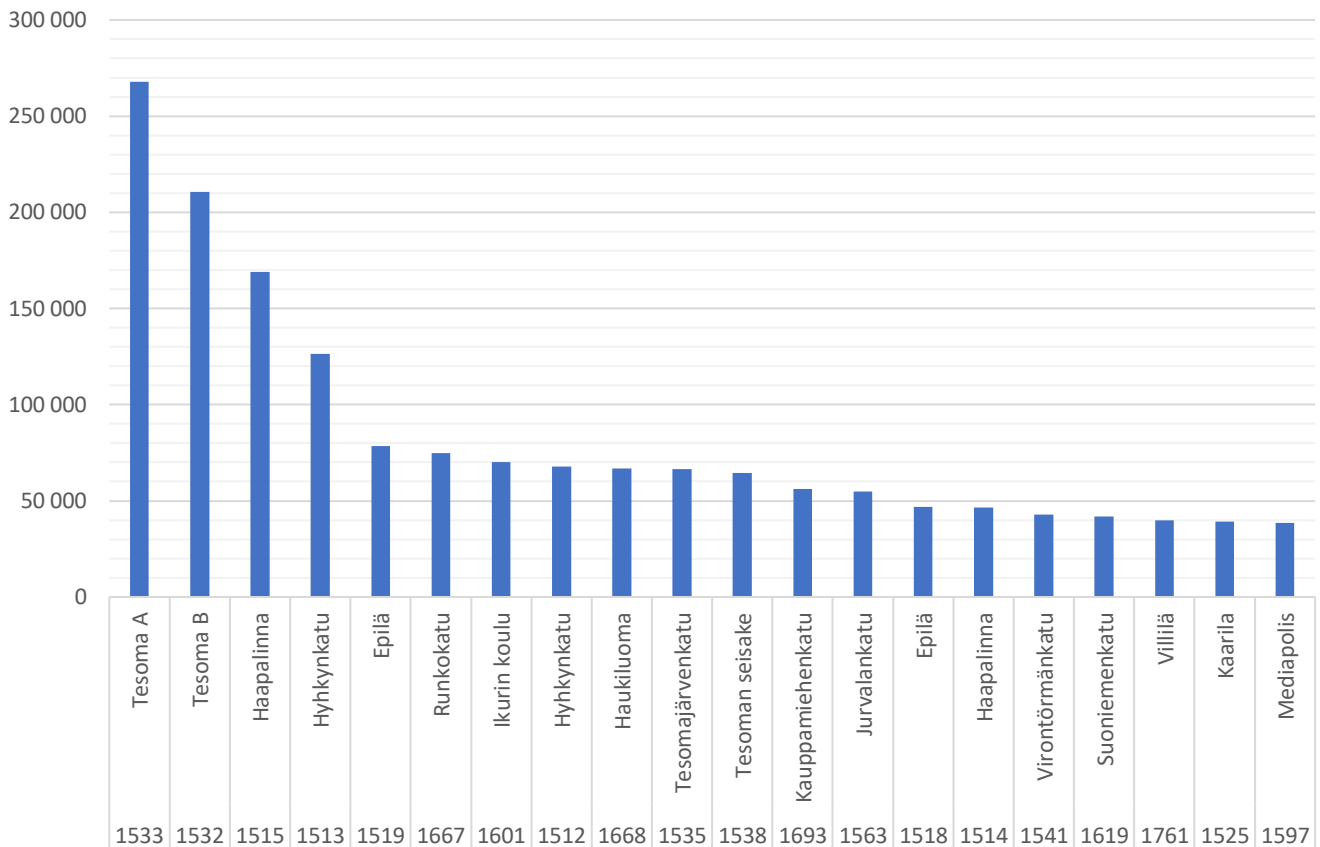
Koillis-Tampereen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 51 % alueen nousuista



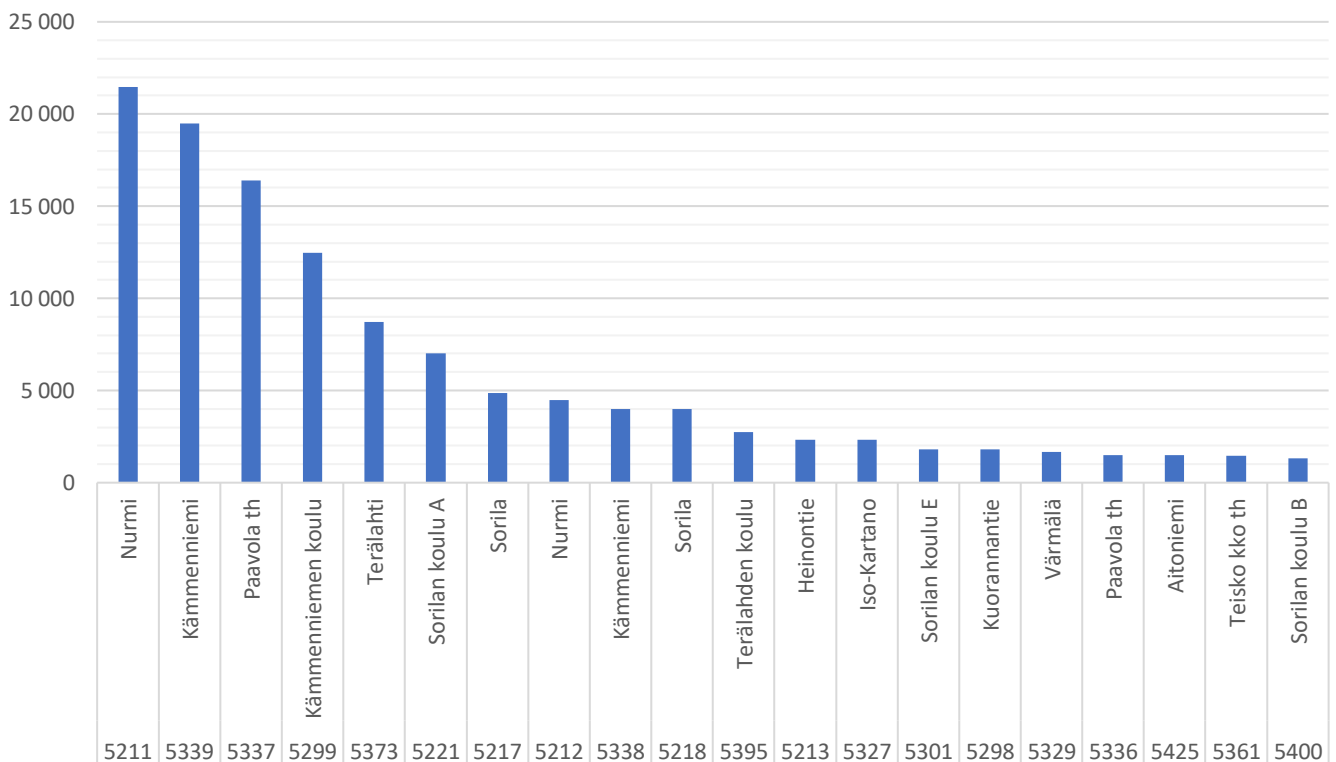
Luoteis-Tampereen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostivat 85 % alueen nousuista



Länsi-Tampereen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 57 % alueen nousuista



Pohjois-Tampereen 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 79 % alueen nousuista

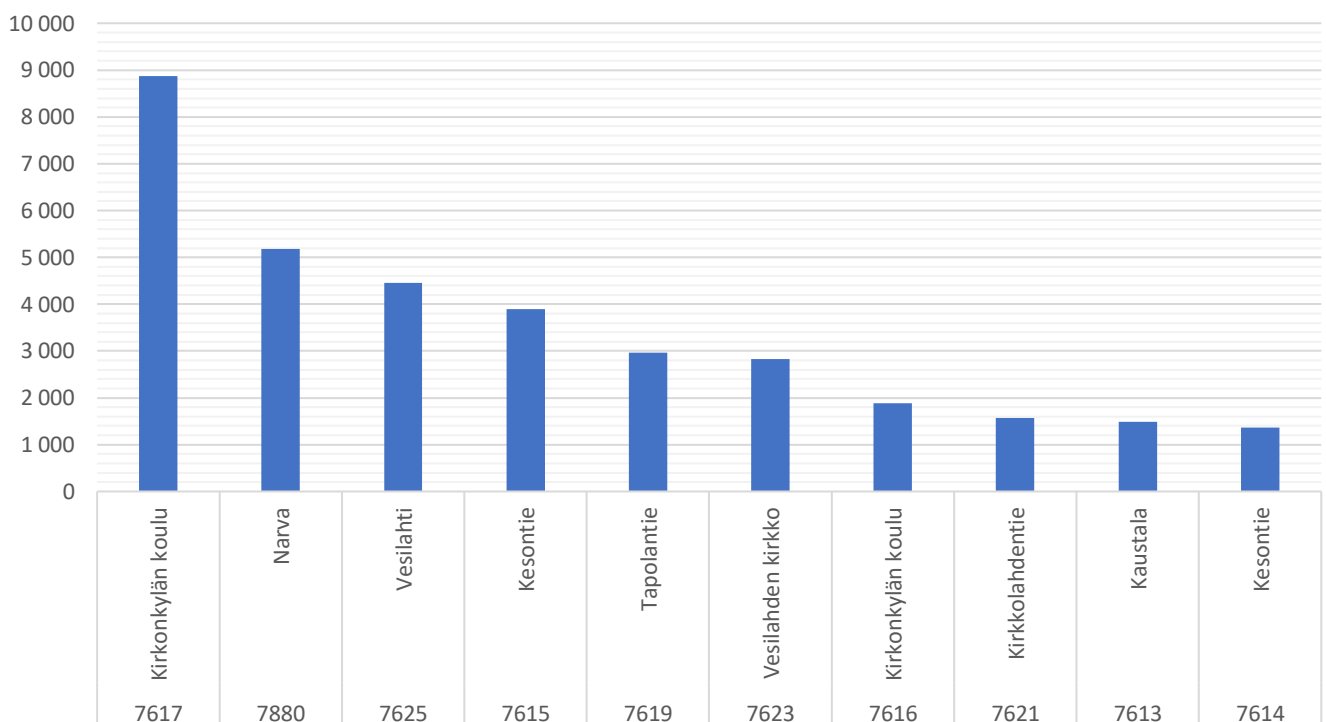


Kuvat 13. Tampereen eri alueiden 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Vesilahti

1. Palvelutasotavoitteen mukaisen liikenteen järjestäminen ja mahdollisuuksien mukaan Lempäälän ja Tampereen välisen junaliikenteen parempi hyödynnettävyys osana yhteyksiä Vesilahteen
 - a. Palvelutasotavoitteen mukaista liikennepalvelua on ylläpidetty koko palvelutasomäärittelykauden ajan
 - b. Junaliikenteen hyödynnettävyyttä yritettiin kehittää ja toteuttaa Vesilahden suunnalta vuoden 2024 kesäkauden alusta. Syksyllä 2023 Nyssen toimittama lausuntopyyntö Vesilahden linjan yhteensovittamisesta junaan sai kunnan lausuntovastineessa kielteisen päätöksen. Lausuntopyynnössä pyydettiin kunnalta linjausta, linjan 55 vaihtoyhteydestä junaan Lempäälässä ja linjan 55 päätepysäkin siirrosta Tampereen keskustasta Hervantaan

Vesilahden 10 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 94 % koko Vesilahden nousuista



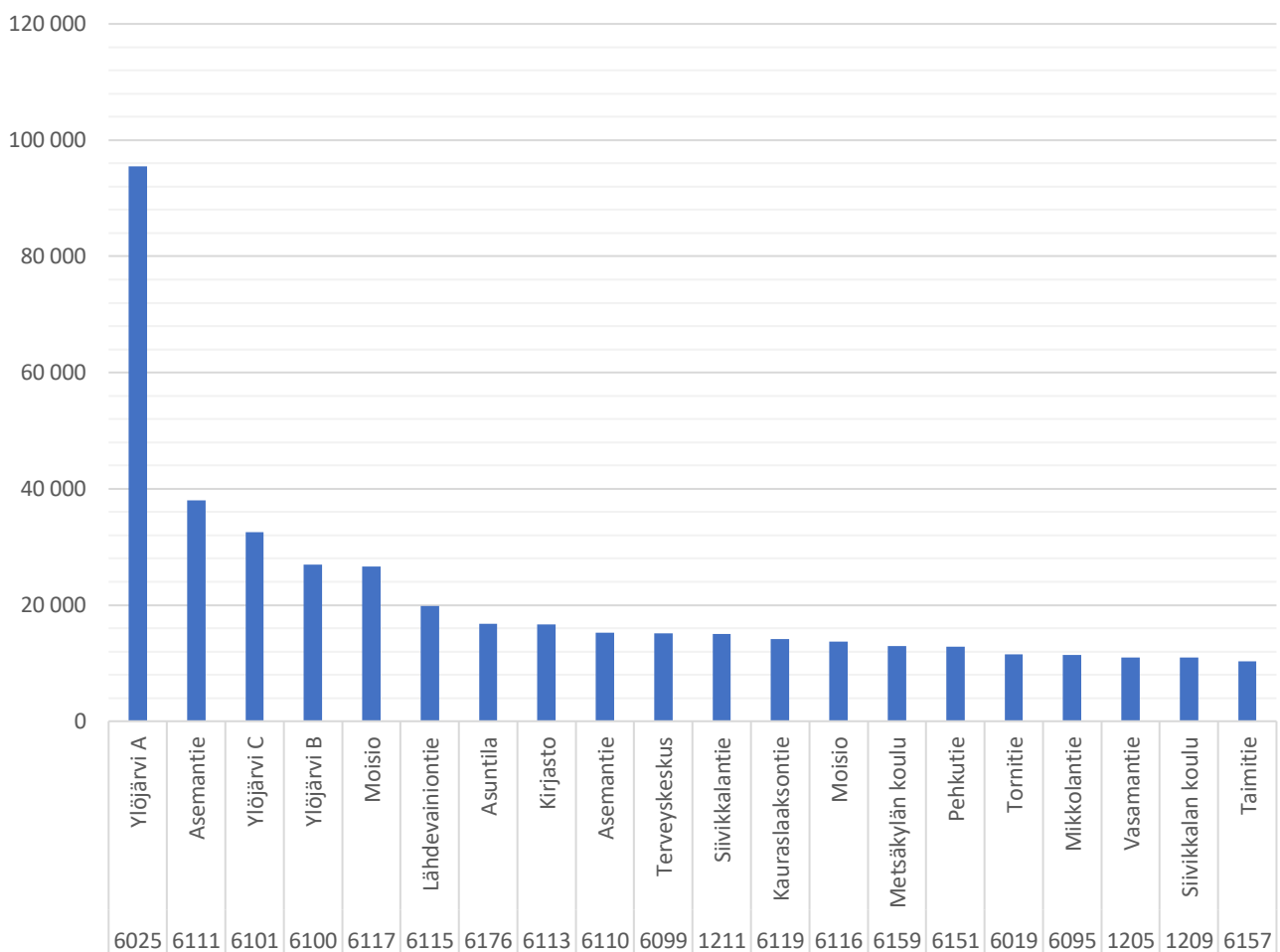
Kuva 14. Vesilahden 10 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

Ylöjärvi

1. Ylöjärvi-Tampere runkoliikenteen kytkeytyminen raitiotien 2. vaiheen liikennöintiin (Lentävänniemi-Tays)
 - a. Linja 81 uudella reitillään Asuntila-Hiedanranta otettiin käyttöön 7.1.2025 alkaen. Nousijamääristä nähdään jo tässä vaiheessa (alkuvuosi 2025), että linjan 81 käyttöönoton ja Ylöjärven linjaston uudelleen muotoilun myötä tammi-kesäkuun 2024 noin 200 000 noususta Ylöjärven keskustataajamassa ja Asuntilassa, nousijamäärät ovat tammi-kesäkuuhun 2025 kasvaneet noin 230 000 nousuun
2. Metsäkylän Työläjärven ja Siltatien alueen palvelutason varmistaminen alueen rakentuessa
 - a. Metsäkylän alueella Työläjärvellä asuinalue kytkeytyy Metsäkylän päätepysäkin joukkoliikennepalveluun (linja 82)

- b. Siltatien osalta linja 80 siirrettiin liikennöimään Lähdevainiontien ja Siltatien risteuksen tuntumaan syksyllä 2023. Linja mahdollisti yhteydet muun muassa Siltatien uudelle koululle
3. Vuorentausta ja Hatolan uuden asuinalueen kytkeytyminen osaksi joukkoliikennettä
 - a. Hatolan tai Vuorentaustan maankäyttömuutokset eivät käynnistyneet valtuustokauden aikana. Linjastossa kuitenkin valmistauduttiin tekemään muutoksia liikennöintiin linjalla 80, mikäli maankäyttömuutokset olisivat toteutuneet tai käynnistyneet
4. Siivikkalan joukkoliikenteen kestävä ratkaisu
 - a. Siivikkalan joukkoliikennepalvelua on parannettu ja kehitetty vuonna 2025, kun alueelle otettiin käyttöön liityntälinja ratikalle. Alueen nousijamääristä nähdään, että tammi-kesäkuussa 2025 nousuja alueelta tehtiin 38 000 kun vastaava luku tammi-kesäkuussa 2024 oli 33 000.

Ylöjärven 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024, muodostavat 55 % koko Ylöjärven nousuista



Kuva 15. Ylöjärven 20 käytetyintä pysäkkiä vuonna 2024

3. Uudistetut palvelutasoluokat vuosille 2026-2030

Nyssen toimesta syksyllä 2025 suunniteltiin myös uudelleen palvelutasoluokat, jotka hyväksyttiin Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelausakunnassa 8.10.2025 § 73. Palvelutasoluokat ilmaisevat alueelle joukkoliikenteen ohjeellista arjen vuoromäärää tunnissa sekä tavoitteellista liikennöintiäikää arjessa ja viikonlopuissa. Uudistus palvelutasoluokissa ja luopuminen 6-luokan mallista nähtiin tärkeänä. Projektin yhtenä tärkeänä tavoitteena oli rakentaa asiakkaille ymmärrettävä kokonaisuus, josta pystyisi helposti tarkistamaan alueelle

suunnitellun palvelutason. Jotta taso olisi ymmärrettävä alueellisesti, luokkien tulisi olla mahdollisimman yksiselitteisiä ja helposti ymmärrettäviä.

Luokitukseen vaikuttavat tekijät

Luokkien määrittelyssä on käytetty hyväksi Nyssen kesällä 2025 tekemää data-analyysiä väestötiheydestä, työpaikkamääristä sekä nousuista. Väestötiheys ja työpaikkamäärät pohjautuvat Tilastokeskuksen tuottamaan Yhdyskuntarakenteen seurannan ruutuaineistoon (YKR). Väestötiheyttä on tutkittu vuoden 2024 1 km² -ruutuaineiston pohjalta ja työpaikkamäärää on tutkittu vuoden 2023 1 km² -ruutuaineiston pohjalta. Tämän lisäksi Nysse on tutkinut nousijamääriä omasta data-aineistostaan vuodelta 2024. Näiden kolmen datalähteen pohjalta on luotu arviointitaulukko sekä raja-arvot, joissa alueiden väestötiheys, työpaikkamäärät ja nousijamäärät on jaettu viiteen eri luokkaan tietyin periaattein.

Luokitukseen vaikuttavat myös laadulliset tekijät, joista merkittävimpänä on kunnan tekemä alueen maankäytön suunnittelu ja maankäytön kehittäminen. Viiden vuoden aikana tullaan kunnissa tekemään uutta maankäytön kehittämistä, ja osalla alueista on todennäköistä, että jo asemakaavoitetut alueet tulevat rakentumaan, ja asukkaita saadaan eri alueille lisää. Toisaalta on myös hyvin todennäköistä, että osalla alueista tapahtuu luonnollista väestön vähentymistä tai työpaikkojen muutosta. Laadulliset tekijät huomioidaan alueellisessa palvelutasomäärittelyssä, mutta niille ei ole rakennettu omaa arviointikehikkoa.

Luokkajaottelun periaatteet

Väestötiheys ja työpaikkamäärät sekä niiden raja-arvot pohjautuvat jo aikoinaan Tampereen raitiotien määrittelytavoitteisiin (Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla -selvitys vuodelta 2018), jonka pohjalta ratikka tarvitsee riittävän väestö- ja työpaikkamäärän toteutuakseen kannattavana. Ratikkapysäkin vaatimustasoksi on määritelty vähintään noin 2 500-3 000 asukasta tai työpaikkaa pysäkin ympärille, 600 metrin linnuntie-etäisyydellä. Tätä pysäkin väestö- ja työpaikkamäärän pohja-arvoa on hyödynnetty myös linja-autoliikenteen raja-arvoissa.

Ratikan matkustajakapasiteetti on linja-autoliikennettä korkeampi, joten linja-autoliikenteessä ei voida olettaa, että 2 500-3 000 asukasta ja työpaikkaa olisi korkeimpaan linja-auton palvelutasoluokkaan vaadittu raja-arvo. Matkustajakapasiteettieron lisäksi linja-autoliikenteessä parhaalla luokalla vuorojen määrä saattaa olla yli kuusi (6) vuoroa tunnissa, kun ratikalla tavoitellaan kahdeksaa (8) vuoroa tunnissa. Kapasiteetin ja vuoromäärän lisäksi on tutkittu työpaikka-alueiden tuottamaa matkamäärää. On havaittu, että työpaikka-alueilla joukkoliikenteen käyttömäärät ovat huomattavasti vähäisempiä. Työpaikkojen määrä on ruutuaineistossa puolitettu, jotta saadaan laskettua todellista matkustajapotentiaalia. Ruutuihin on yhdistetty väestötiheys ja puolet ruudun työpaikoista. Näiden lähtötietojen pohjalta on pystytty määrittelemään väestö- ja työpaikkamäärä kullakin luokalla suhteutettuna vuorojen määrään. Väestötiheys tai työpaikkamäärä -tavoitetaso laskee aina joukkoliikenteen tuntikohtaisen vuorojen määrän laskiessa.

Väestötiheyden ja työpaikkamäärien lisäksi on tutkittu myös Nyssen pysäkkikohtaisia nousijatietoja vuositasolla. Nousijatiedot toimivat luokituksen tukena ja antavat etenkin talouteen viitteitä. Nousijamäärät eivät yksistään määrittele valittavaa luokitusta, sillä liikennepalvelu eri alueilla vaihtelee runsaasti. Nousijamäärät antavat kuitenkin käsitystä siitä, miten joukkoliikennettä on käytetty, ja ovatko nousijamäärät samassa tasossa alueen väestötiheyden ja työpaikkamäärien kanssa. Nousijamäärät on jaoteltu luokkiin hyödyntämällä

historiatietoja siitä, kuinka paljon nousuja tehdään. Parhaassa luokassa puhutaan yli 330 noususta arkipäivisin/1 km² -ruudussa ja heikoimmassa luokassa puhutaan alle 25 noususta arkipäivisin/1 km² -ruudussa.

Luokka 1. (Paras palvelu)

- YKR:n ruutujaottelussa ruudun työpaikoista 50 % ja ruudun väestötiheys muodostavat yhdessä, 1 km² ruutuun, yli 1 800 asukasta tai työpaikkaa
- 1 km² ruudussa tehdään yli 100 000 nousua vuodessa, vastaa arkipäivisin yli 330 nousua

Luokka 2. (Hyvä palvelu)

- YKR:n ruutujaottelussa ruudun työpaikoista 50 % ja ruudun väestötiheys muodostavat yhdessä, 1 km² ruutuun, 1 200-1 799 asukasta tai työpaikkaa
- 1 km² ruudussa tehdään yli 55 000- 99 999 nousua vuodessa, vastaa arkipäivisin noin 250 nousua

Luokka 3. (Kohtalainen palvelu)

1. YKR:n ruutujaottelussa ruudun työpaikoista 50 % ja ruudun väestötiheys muodostavat yhdessä, 1 km² ruutuun, 600-1 199 asukasta tai työpaikkaa
2. 1 km² ruudussa tehdään yli 27 000- 54 999 nousua vuodessa, vastaa arkipäivisin noin 130 nousua

Luokka 4. (Rajallinen palvelu)

- YKR:n ruutujaottelussa ruudun työpaikoista 50 % ja ruudun väestötiheys muodostavat yhdessä, 1 km² ruutuun, 300-599 asukasta tai työpaikkaa
- 1 km² ruudussa tehdään yli 8 000- 26 999 nousua vuodessa, vastaa arkipäivisin noin 55 nousua

Luokka 5. (Kohdennettu palvelu)

- YKR:n ruutujaottelussa ruudun työpaikoista 50 % ja ruudun väestötiheys muodostavat yhdessä, 1 km² ruutuun, alle 300 asukasta tai työpaikkaa
- 1 km² ruudussa tehdään alle 8 000 nousua vuodessa, vastaa alle 25 nousua arkipäivisin

Palvelutasoluokat

Määriteltyjen raja-arvojen pohjalta on mahdollista luoda luokat ja asettaa niihin ohjeelliset liikennöintiajat arkeen ja viikonloppuun. Tämän lisäksi on mahdollista asettaa ohjeellinen tuntikohtainen vuoromäärätavoite arkena klo 7-18 välillä. Liikennöintiajan ja vuoromäärän lisäksi määritellään palvelukausi, jolla ilmaistaan liikennöintitarjontaa pyhäpäivinä. Lisäksi taulukkoon on tuotu esille matkan vaivattomuus asiakkaan näkökulmasta.

Ohjeelliset liikennöintiajat on määritelty joka luokkaan. Liikennöintiajassa viimeisen vuoron lähtöaika on esitetty keskustasta alueelle kulkevaksi. Tämä tarkoittaa, että mikäli liikennöintiaika päättyy alueella esimerkiksi klo 23.00, illan viimeinen vuoro lähtee keskustasta kohti aluetta klo 23.00. Liikennöintiajassa ensimmäinen vuoron lähtöaika on esitetty alueelta keskustaan lähteväksi, eli jos liikennöintiaika alueella käynnistyy aamulla klo 6.00 niin aamun ensimmäinen vuoro lähtee alueelta kohti keskustaa klo 6.00. Parhaassa luokassa liikennöintiä on lähes ympäri vuorokauden, kun taas alimmassa luokassa liikennepalvelu on kohdennettu suurimman käyttäjäryhmän tarpeisiin.

Ohjeellinen tuntikohtainen vuoromäärä arkisin klo 7-18 välillä osoittaa tuntikohtaista vuorojen määrää alueella. Vuorojen määrä voi muodostua useasta linjasta tai esimerkiksi bussin ja junan tarjonnasta. Työssä ei osoiteta tuntikohtaista vuoromäärätavoitetta viikonloppuun, vaan yleistavoitteena on, ettei viikonloppuisin tuntikohtainen vuoromäärä laskisi arjen tasosta kuin enintään 50 %. Samaa periaatetta pyritään ylläpitämään myös arkisin klo 7-18 ulkopuolelle jäävinä aikoina, poissulkien esimerkiksi yöaika tai varhaisamat. Tämä tarkoittaa, että jos palvelutasoluokassa 2. arjen vuoromäärätavoite tunnissa klo 7-18 välillä on neljä (4) vuoroa tunnissa, viikonloppuisin tai arkisin kello 18 jälkeen vuoromäärä tunnissa voisi tippua enintään kahteen (2) vuoroon tunnissa.

Palvelukausi ilmaisee liikennöintiä eri liikennepäivinä. Palvelutasoluokassa 1. liikennöinti toteutetaan ympäri vuoden, jokaisena kalenteripäivänä. Heikoimmassa palvelutasoluokassa 5. liikennepalvelu on hyvin kohdennettua kysyntään nähden. Alueella tarjotaan vähimmäistason joukkoliikennettä, joka keskittyy erityisesti koulumatkayhteyksien turvaamiseen. Lisäksi voidaan tarjota asiointiliikennettä alueen palvelukeskukseen.

Matkan vaivattomuus kuvastaa yhteyksien suunnittelua ja matkantekoa. Osalla alueista matkanteko tulee vaatimaan asiakkaalta jonkin verran suunnittelua jo vuoromäärän johdosta, ja myös odotusajat ovat pidempiä. Toisaalta parhaalla tasolla joukkoliikenteen käyttö on vaivatonta ja sopii monipuolisiin matkustustarpeisiin.

Määriteltävän liikenteen	Taso 1 Paras palvelu	Taso 2 Hyvä palvelu	Taso 3 Kohtalainen palvelu	Taso 4 Rajallinen palvelu	Taso 5 Kohdennettu palvelu
Maanliikenne	Monipuolinen, tiheästi rakennettu alueliikenne.	Asumista ja työpaikkoja. Tiivis lähliikenne.	Asumista ja työpaikkoja. Vähempi lähliikenne.	Väijästä nauttimista. Reuna-alue. Tarjonta.	Käytännöllinen, kyllä, hajanainen tai pienimuotoinen.
1 km ² väestövoimakkuus ja 50 % työpaikasta muodostavat	1 800 (tai yli) asukasta tai työpaikkaa	1 200 – 1 800 asukasta tai työpaikkaa	900 – 1 200 asukasta tai työpaikkaa	300 – 600 asukasta tai työpaikkaa	300 (tai alle) asukasta tai työpaikkaa
Matkustajat/km ² /v	100 000 (tai yli)	55 000 – 100 000	27 000 – 55 000	8 000 – 27 000	8 000 (tai alle)
Palvelukausi	Vuoden jokaisena päivänä.	180 päivää, ei joulua ja joulukuuta.	180 päivää, ei joulua ja joulukuuta.	Arkinen, vuorokauden vaihtelu viikonloppuisin.	Pääasiassa vuorokauden vaihtelu viikonloppuisin. Rajoitettu lomakausina.
Ohjeellinen palveluajankohta: alkua: 01/01/2026, päättyä: 31/12/2030	Alkua klo: 01/01/2026, Päättyä klo: 31/12/2030	Alkua klo: 01/01/2026, Päättyä klo: 31/12/2030	Alkua klo: 01/01/2026, Päättyä klo: 31/12/2030	Alkua klo: 01/01/2026, Päättyä klo: 31/12/2030	Alkua klo: 01/01/2026, Päättyä klo: 31/12/2030
Vuorojen määrä/8 arkipäivä klo 7-18	4+	4	2	1	Enintään 1 vuoro/h. Ei väestöä vuorotarjontaa.
Matkan vaivattomuus	Korkeasti suorat yhteydet. Sopii monipuolisiin matkustustarpeisiin.	Isot yhteydet ja perustason vuorotarjonta.	Väijästä jonkin verran suunnittelua. Odotusajat ovat pidempiä.	Väijästä paljon suunnittelua.	Väijästä paljon suunnittelua. Matka pysäkkeille tai paremman palvelutason parin voi olla pidempi (tai maastorakenteiden vuoksi hankalaa).
Esimerkkejä alueista					

Kuva 16. Joukkoliikenteen alueelliset palvelutasoluokat vuosille 2025-2030, hyväksytty joukkoliikennelautakunnassa 8.10.2025 § 73

4. Joukkoliikenteen alueelliset palvelutasot vuosille 2026-2030

Nysse on toimittanut kuntiin lausuntopyyntöä kunnan joukkoliikenteen alueellisesta palvelutasosta vuosille 2026-2030. Lausuntopyyntöä lisäksi jokaisessa kunnassa käytiin päätöksentekijöille esittelemässä aineistoa ja Nyssen toimintaa. Kunnat antoivat oman lausuntonsa palvelutasosta vuosille 2026-2030 loppuvuodesta

2025. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnalle esiteltiin aineistoa ennen päätöksentekoa 21.1.2026 § 4.

Jokaisen kunnan osalta osoitetaan kartalla alueellinen palvelutaso. Tämän lisäksi jokaiseen kuntaan osoitetaan toimipidekokonaisuus ja suunnittelunpainosteet, joiden seuranta ja toteutuminen raportoidaan osana seuraavaa palvelutasomäärittelyä. Painopisteiden lisäksi, nostetaan esille alustava arvio aikataulusta, koska palvelutasomäärittelyn toimenpiteitä ja mahdollisia muutoksia nykyiseen palvelutasoon voitaisiin kunnan alueella toteuttaa.

Kangasala

Kangasalla palvelutasomäärittelyssä vuosille 2026-2030 on tunnistettu tarve jatkokehittää Kangasalan nauha-
taajaman joukkoliikennepalvelu ja rakentaa Vatialan kaupalliselle alueelle tiheämpää vuorotarjontaa. Kangas-
alla tunnistetaan myös, että tason 4. mukaista liikennepalvelua tulisi laajentaa koskemaan Pikonlinnaa, Met-
säkulmaa ja Ruutanaa. Tason 5. mukaista liikennepalvelua tulisi ylläpitää Sahalahdella, Saarenmaantiellä, Kan-
gasalan Asemalla sekä Suinulan ja Pohjan alueilla. Kangasalan kaupunki nostaa lausunnossaan esille, että
kaikki liikenteen lisäykset tulisi olla kustannusneutraaleja tai vähintään hyvin harkittuja. Kangasalla on mah-
dollista toteuttaa liikennepalveluun merkittäviä muutoksia vuosien 2028-2029 aikana, kun isoja liikennöinti-
sopimuksia päättyy.



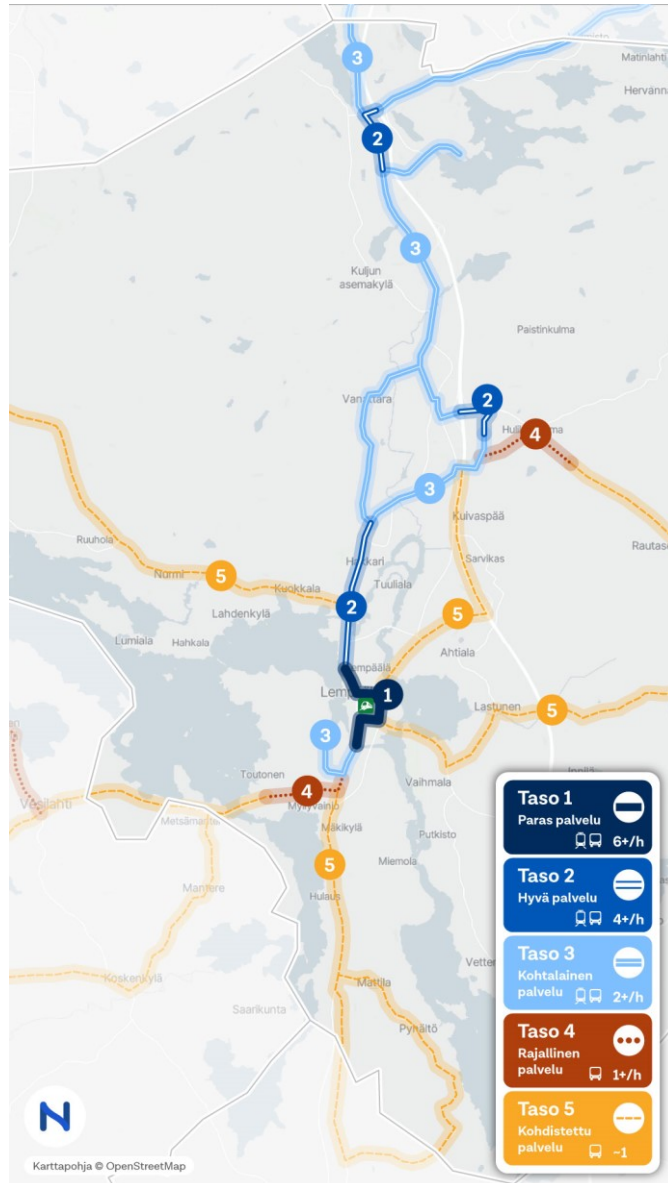
Kuva 17. Kangasalan alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

Kangasalla kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Vatiala/Lentolan joukkoliikenteen solmupisteen vahvistaminen ja joukkoliikenneyhteysien kehittäminen. Tavoitteena muodostaa päivittäinen tiheä liikennöintiyhteys Kangasalan keskusta, Lamminrahkaan ja Linnainmaalle.
2. Lamminrahkassa tarkastellaan palvelutasoluokan nostoa: liityntäyhteyttä ratikalle sekä yhteys Vatialaan
3. Uusien joukkoliikennetkaisu (kutsuhjattuliikenne tai robottiliikenne) käyttöön-otto uusien liikennöintisopimusten myötä taajama-alueilla

Lempäälä

Lempäälässä palvelutasomäärittelyssä vuosille 2026-2030 on tunnistettu tarve kehittää joukkoliikennepalveluita Hauralan, Maakalan ja Vanattaran alueilla. Tämän lisäksi on tunnistettu tarve muuttaa palvelutarjontaa Laasonportissa sekä Ruskea-ahteen alueilla. Lisäksi Lempäälässä kyläalueilla tarjotaan Nysse-liikenteenä kohdennettua palvelua. Lempäälän maankäytön ja liikennepalvelun painopisteet ovat jatkossakin kuntakeskus, Marjamäki (Ideapark) ja Sääksjärvi. Nämä kolme maankäytön ja liikennepalvelun painopistettä ovat jatkossakin joukkoliikenteen merkittävimmät kehittämiskohteet. Lempäälässä on mahdollista toteuttaa liikennepalveluun merkittäviä muutoksia vuosien 2028-2029 aikana, kun nykyisiä liikennesopimuksia päättyy. Palvelutasomäärittelyn mukaista liikennepalvelun järjestämistä Hauralassa ja Vanattarassa voidaan kuitenkin toteuttaa etupainotteisesti.



Kuva 18. Lempäälän alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

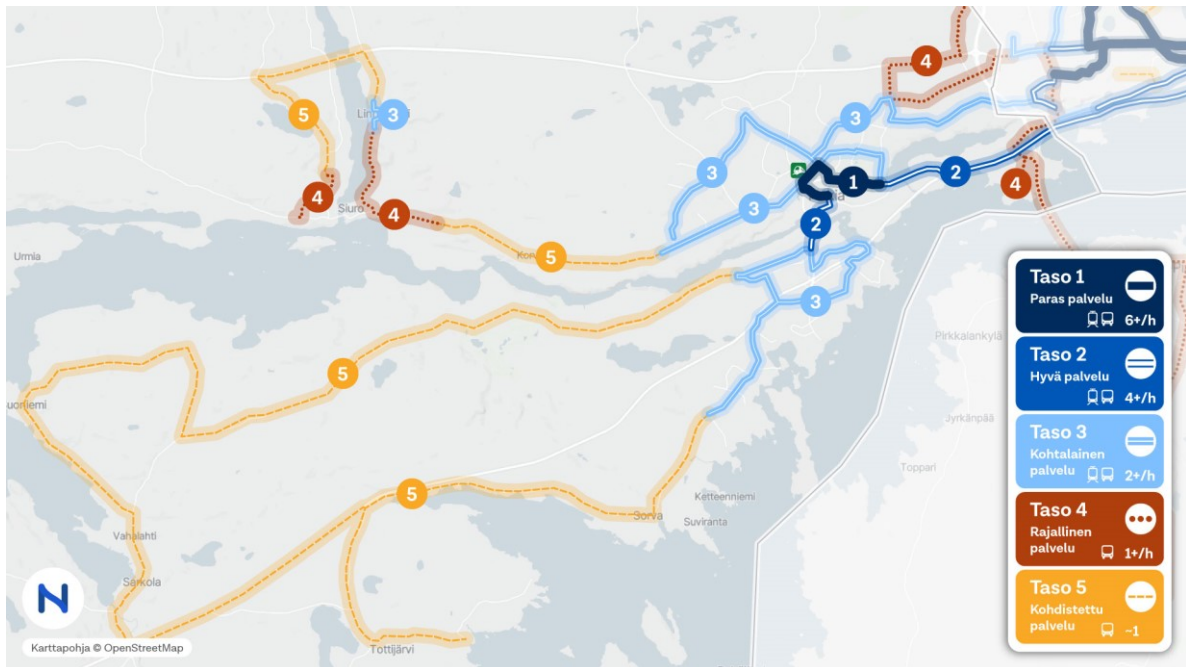
Lempäälän kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Sääksjärven kehittäminen joukkoliikenteen solmupisteeksi: junaseisakkeen toteutuksen edistäminen, laadukkaan bussien solmupysäkin kehittäminen, vaihtoyhteyksien takaaminen bussin ja junan välillä, joukkoliikenneyhteyden muodostuminen Hervannan ja Sääksjärven välillä sekä liikenteen uudelleen suunnittelu junaliikennöinnin pysähtyessä Sääksjärvellä.
2. Marjamäen (Ideaparkin) kehittäminen joukkoliikenteen solmupisteeksi: joukkoliikenneinfran kehittäminen koko Ideaparkinkadulla, kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen nykyisille ja mahdollisesti uusille bussipysäkeille, joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen Lempäälän nauhataajamasta sekä nopean joukkoliikenneyhteyden kehittäminen Tampereen ja Valkeakosken suunnalta.

3. Palvelutasoluokan mukainen liikennepalvelun järjestäminen Hauralassa, Maakalassa ja Vanattarassa.

Nokia

Nokialla linjastokokonaisuus ja palvelutarjonnan kehittäminen toteutetaan vuonna 2026. Nokialla kehitetään Etelä- ja Pohjois-Nokialla joukkoliikenteen palvelutasoa ja samalla tarkennetaan kyläalueiden joukkoliikenteen palvelutasoa. Nokialla ylläpidetään palvelutason osalta tiheän vuorotarjonnan tasoa keskusta-alueella ja keskustan nauhataajamassa. Omakoti- ja rivitaloalueilla sekä rakentuvilla uusilla asuinalueilla ylläpidetään kohtalaisia joukkoliikennepalveluita. Nokialla on mahdollista toteuttaa pienempiä palvelutasomuutoksia vuonna 2028, kun nykyisiä liikennöintisopimuksia päättyy. Nokian kaupunki on lausunnossaan todennut, että elokuussa 2026 käynnistyvä liikennöintikokonaisuus vastaa monilta osin kunnan tavoitetilaa, kunhan joukkoliikennekustannukset eivät nouse.



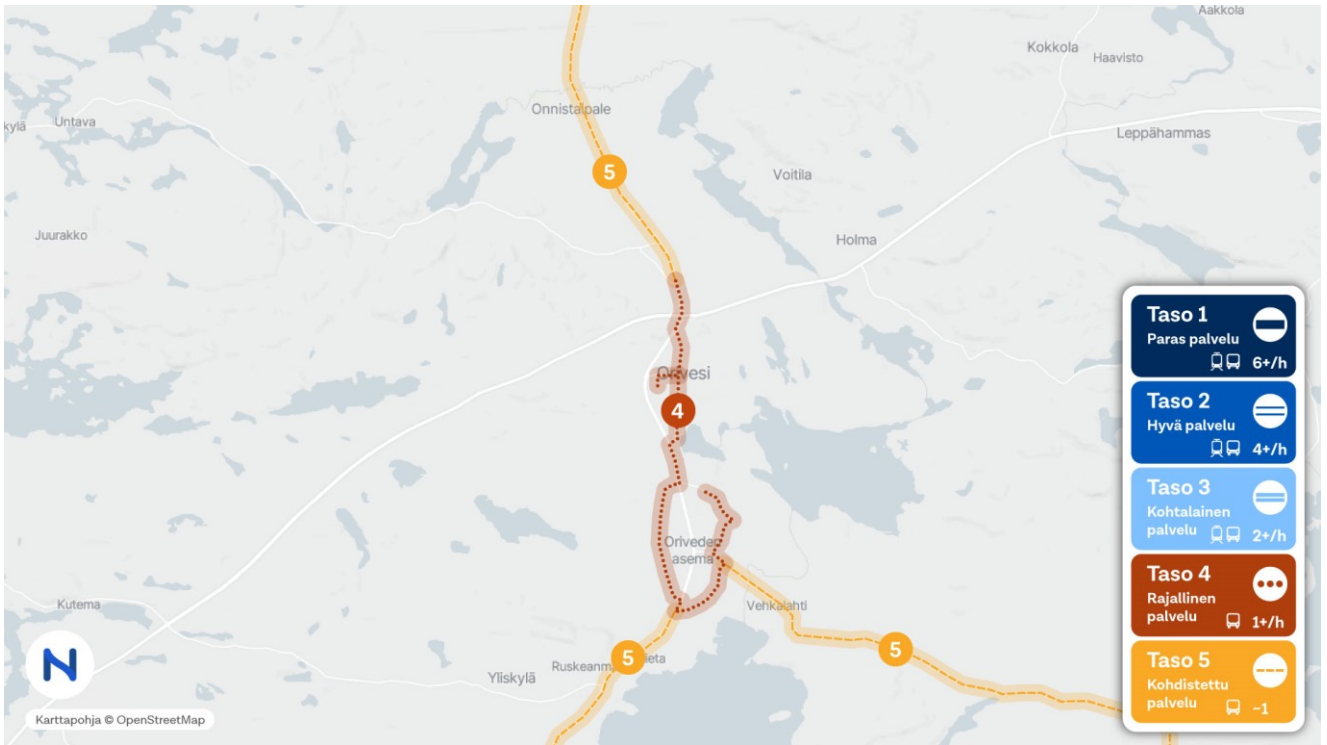
Kuva 19. Nokian alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

Nokian kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Ylläpidetään elokuussa 2026 käyttöönotettava linjastokokonaisuus, ja kehitetään palvelutarjontaa kysynnän myötä
2. Valmius toteuttaa ja ottaa käyttöön Kolmenkulman alueelle palvelutasoluokan mukainen palvelu, taloudellisesti hyväksyttävällä tasolla.
3. Harjuniityn alueelle tehdään palvelutasomäärittelykaudella 2026-2030 joukkoliikennesuunnitelma, joka ottaa huomioon alueella tehtävät pitkän aikavälin suunnitelmat liikenne- ja maankäyttöhankkeissa.

Orivesi

Orivedellä liikennepalvelu rakentuu nykyisellään bussin ja junan yhdistämisestä. Tulevaisuudessa on mahdollista jatkaa tämän tyyppisellä kokonaisuudella tai pohjata liikennöinti pelkästään junaliikenteen varaan ja suunnitella kaupungin sisäinen liikennöinti yhteensopivaksi Oriveden asemalta lähteviin ja saapuviin juniin. Nykyiset bussiliikenteen sopimukset päättyvät vuoden 2028 aikana, joten muutoksia palvelutasoon on mahdollista toteuttaa tuolloin.



Kuva 20. Oriveden alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

Oriveden kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Oriveden keskusta-alueen palvelutasoluokan mukaisen liikennepalvelun järjestäminen perustuen juniin ja busseihin
2. Junaliikenteen ja sisäisen liikenteen yhteensovittaminen arkisin ja viikonloppuisin Oriveden keskustan ja aseman välillä

Pirkkala

Pirkkalassa liikennepalvelu tulee muuttumaan vuoden 2028 aikana, kun raitiotieliikenne käynnistyy Sorin aukion ja Partolan välillä. Samassa yhteydessä bussiliikenne suunnitellaan ja yhteensovitetaan tulevaan raitiotieliikennöintiin. Pirkkalan kunta on lausunnossa todennut, että Naistenmatkantien tiheä liikennöinti mahdollistaa suurimpaan osaan kuntaan joukkoliikenteeseen pohjautuvan liikkumisen. Pirkkalassa tunnustetaan tarve kehittää liikennepalvelua Pereellä, Loukonlahdessa sekä Kurikan alueella, lisäksi liikenteessä tunnustetaan tarve mukauttaa liikennepalvelua osassa Naistenmatkantietä ja kehätien eteläpuolella.

Palvelutasomäärittelyssä halutaan myös tarkentaa taajama-alueen ulkopuolelle jäävien alueiden liikennepalvelua ja niiden kohdentamista.



Kuva 21. Pirkkalan alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

Pirkkalan kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Linjasto 2028 -suunnittelu Partolan ratikka-aikaan. Suunnittelussa tarkastellaan myös linjastokokonaisuutta mahdollisessa Suupan ratikka-ajassa.
2. Joukkoliikennesuunnitelman tekeminen Sankilan ja Pirkkalankylän alueille, asema-kaavojen edetessä.
3. Uusien joukkoliikennetarkaisujen (kutsuhjattuliikenne tai robottiliikenne) käyttöönotto taajama-alueilla

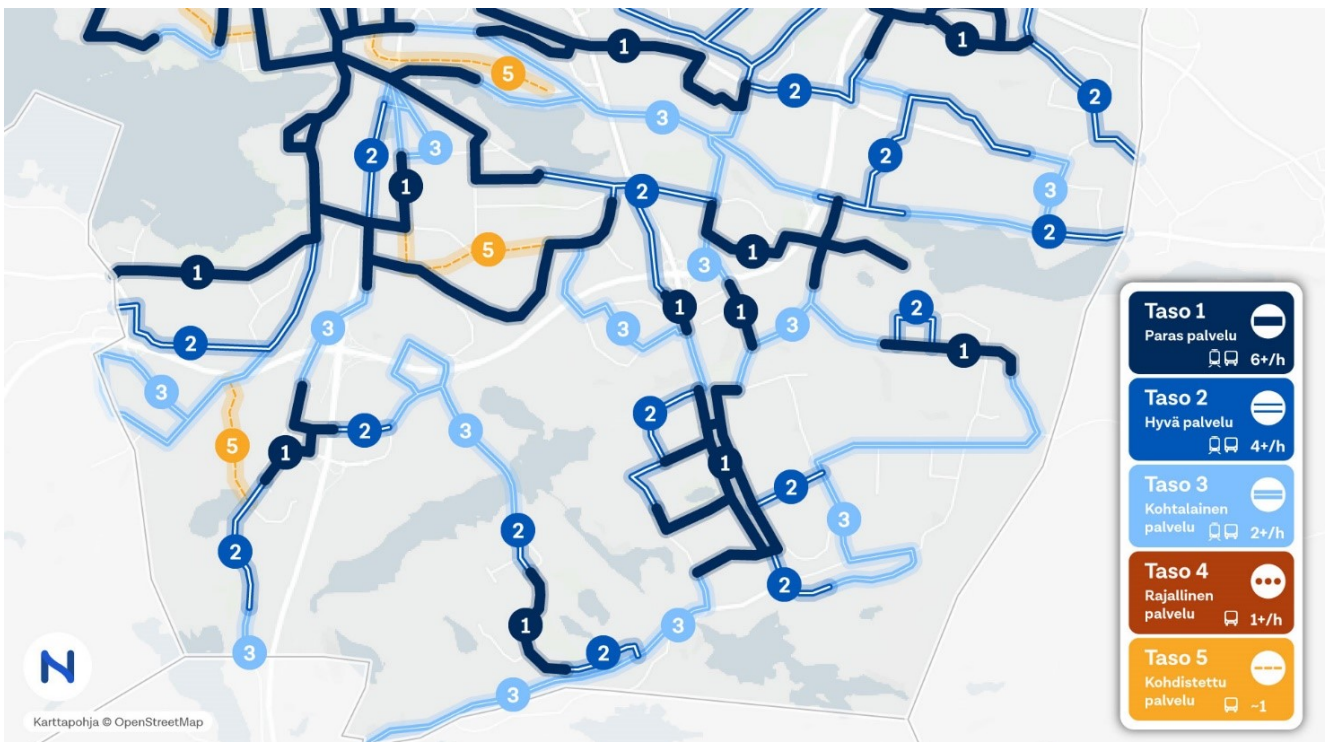
Tampere

Tampereella linjastoa ja alueiden palvelutaso on muutettu useampaan otteeseen ja viimeisimpänä muutoksena on toteutettu Nyssen läntisen linjaston vuosille 2024-2025 muutokset. Seuraava isompi linjastokokonaisuus toteutetaan vuodelle 2028, kun ratikkaliikenne käynnistyy Sorin aukion ja Partolan välillä. Samana vuonna Tampereella käynnistetään superbussiliikennettä, jolla tähdätään laadukkaaseen ja kapasiteettia lisäävään bussiliikennepalveluun, jossa käytetään usein normaalia suurempia busseja (esim. kaksoisnivelbusseja) ja tarjotaan raitiovaununkaltaisia etuja ja pysäkkiratkaisuja suosituilla linjoilla (kuten 7 ja 8) Nysse-liikenteessä. Tavoitteena on lisätä matkustajakapasiteettia 20 %, tarjota edullista ja joustavaa joukkoliikennettä raitieliikenteen ulkopuolella ja vähentää ruuhkia kaupungin kasvaessa Tampereella tunnistetaan myös tarve

huolehtia ja ylläpitää kaupunkistrategian ja kaupunginosakehittämisen kannalta tuettavilla alueilla joukkoliikenteen kehittämistä.



Kuva 22. Länsi-Tampereen alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030



Kuva 23. Etelä-Tampereen alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030



Kuva 24. Itä-Tampereen alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030



Kuva 25. Pohjois-Tampereen alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

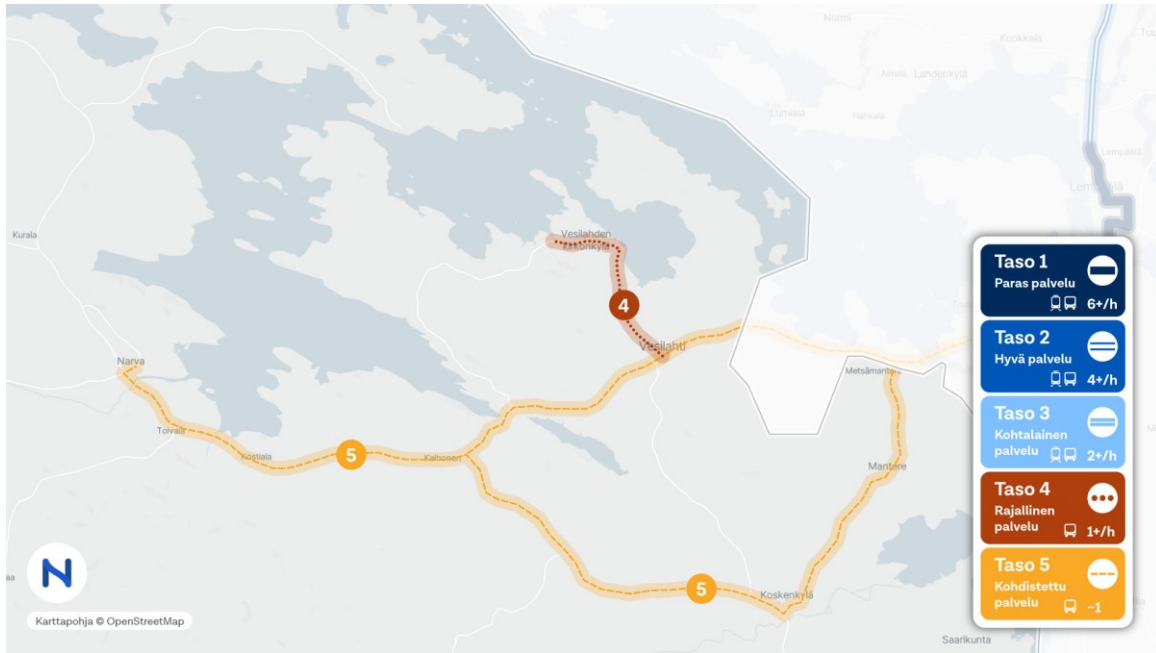
Tampereen kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Hyödynnämme Tampereen strategian kaupunginosaohjelmia osana linjastosuunnittelua, korostettujen alueiden (Annala, Kaukajärvi, Peltolampi, Multisilta, Tesoma ja Hervanta) sekä seuranta-alueiden (Härmälä, Lielähti, Linnainmaa, Lentävänniemi, Kalkku, Nekala) osalta.

- Annala, Kaukajärvi, Linnainmaa, Tesoma ja Kalkku tukeutuvat vuonna 2028 käynnistyvään superbussiliikenteeseen linjat 7 (Linnainmaa-Tesoma) ja 8 (Annala-Haukiluoma)
 - Ratikkaliikennöinti tarjoaa joukkoliikenneyhteyksiä jo nykyisellään Hervantaan ja Lentävänniemeen sekä vuonna 2028 Härmälään
 - Osana Nyssen 2028 linjastosuunnittelua tullaan tarkentamaan Multisillan, Peltolammin ja Nekalan linjastokokonaisuutta
2. Tampereen kaupungin maankäyttöpolitiikan mukaisesti joukkoliikenneyksikkö on ohjaamassa joukkoliikenteen ja maankäytön kytkeytymistä toisiinsa suunnittelun varhaisessa vaiheessa
- Yhteensovituksessa huomioidaan erityisesti nykyisen ja tulevan raitiotieverkoston pysäkkialueet ja superbussilinjojen vaikutusalueet
 - Varmistetaan Tampereen asemakaavaohjelman laadinnassa joukkoliikenteen huomioiminen
 - Asemakaavoittamattomat katuyhteydet otetaan huomioon suunnittelussa. Näillä parannetaan alueen joukkoliikennepalvelua esimerkiksi Koljontien puhkaisu Kuntokadulle, joukkoliikennekatuna
3. Infrakehittäminen
- Selkeytämme joukkoliikenteen roolia liityntäpysäköinnin konseptissa
 - Liityntäpysäköinnin organisointi, seudulliset tavoitteet ja kehityspolku, kustannusjakoperusteet ja asiakashinnoittelu
 - Liityntäpysäköinti suunnitellaan ja sijoitetaan Tampereella ainoastaan tason 1. alueille
 - Parannamme joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä katuverkolla
 - Vahvistetaan joukkoliikenteen luotettavuutta: täsmällisyyteen liittyvät parannukset, matkaketjujen sujuvuus
 - Tiivistetään yhteistyötä infran kehityshankkeissa: superbussireitit, katusaneeraukset, asemakaavoitus

Vesilahti

Vesilahdella palvelutasomäärittelyssä näkyvät kaksi luokkaa, jotka kuvastavat kunnan joukkoliikenteen järjestämistarpeita. Narvan ja Koskenkylän tunnistetaan kohdennetun palvelun tarve, kun taas Vesilahden kirkonkylässä on tarve tarjota rajallista palvelua. Vesilahden kunta vastaa lausunnossaan, että esitetyt painopisteet ovat hyviä ja kaikessa liikennesuunnittelussa on huomioita kestävä kuntatalous. Vesilahdella nykyinen liikennöintisopimus on voimassa vuodelle 2029, joten linjastosuunnittelua tullaan tekemään ennen tätä.



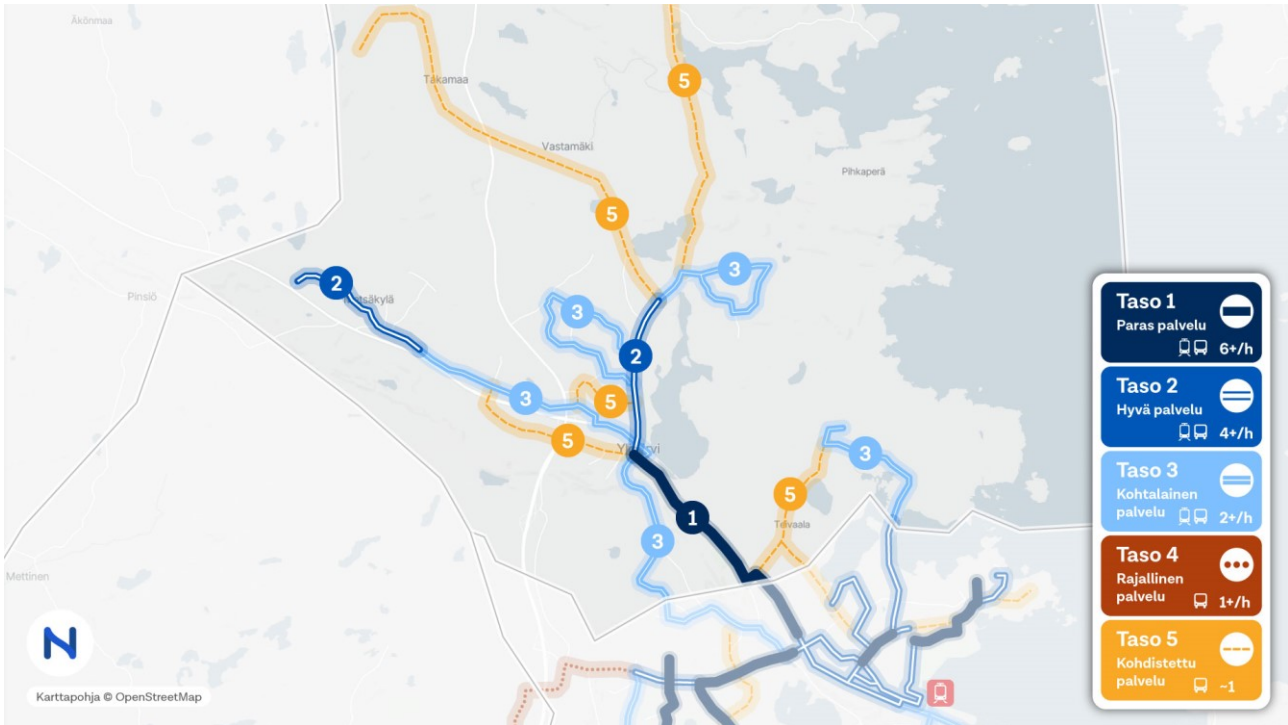
Kuva 26. Vesilahden alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

Vesilahden kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Vesilahden kirkonkylän joukkoliikenneyhteyden kytkeytyminen Tampereelle joko vaihdottomasti tai Lempäälän junayhteyteen tukeutuen, kaikki käyttäjäryhmät huomioiden
2. Narvassa palvelutasoluokan käyttöönotto ja joukkoliikennepalvelun suunnittelu suurimman käyttäjäryhmän (koululaisten) tarpeiden mukaisesti.

Ylöjärvi

Ylöjärvellä on toteutettu linjastomuutos vuosien 2024-2025 aikana. Samassa yhteydessä usealla Ylöjärven asuinalueella parannettiin tai kehitettiin joukkoliikennepalvelua. Ylöjärven kaupungin lausuntovastineen mukaisesti esitetty palvelutasoluokitus on selkeä ja tuo riittävällä tasolla esiin reunaehdot, joilla liikennepalvelua kannattaa erityyppisillä alueilla järjestää. Nykyiset liikennöintisopimukset ovat Ylöjärvellä pitkäaikaisia, eikä seuraavalla palvelutasokaudella pystyttävä tekemään merkittäviä muutoksia palvelutasoon. Palvelutasomäärittelyssä on kuitenkin Ylöjärvellä nostettu tarve parantaa Metsäkylässä joukkoliikenteen palvelutasoa, jonka ajankohta voisi aikaisintaan olla talvikaudella 2027-2028 tai kesäkaudella 2028. Samassa yhteydessä, kun Metsäkylän joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään, on tarpeen tarkastella mahdollisen tulevan raitiotiekäytävän palvelutarjontaa etenkin Teivo-Mäkkylä -alueilla.



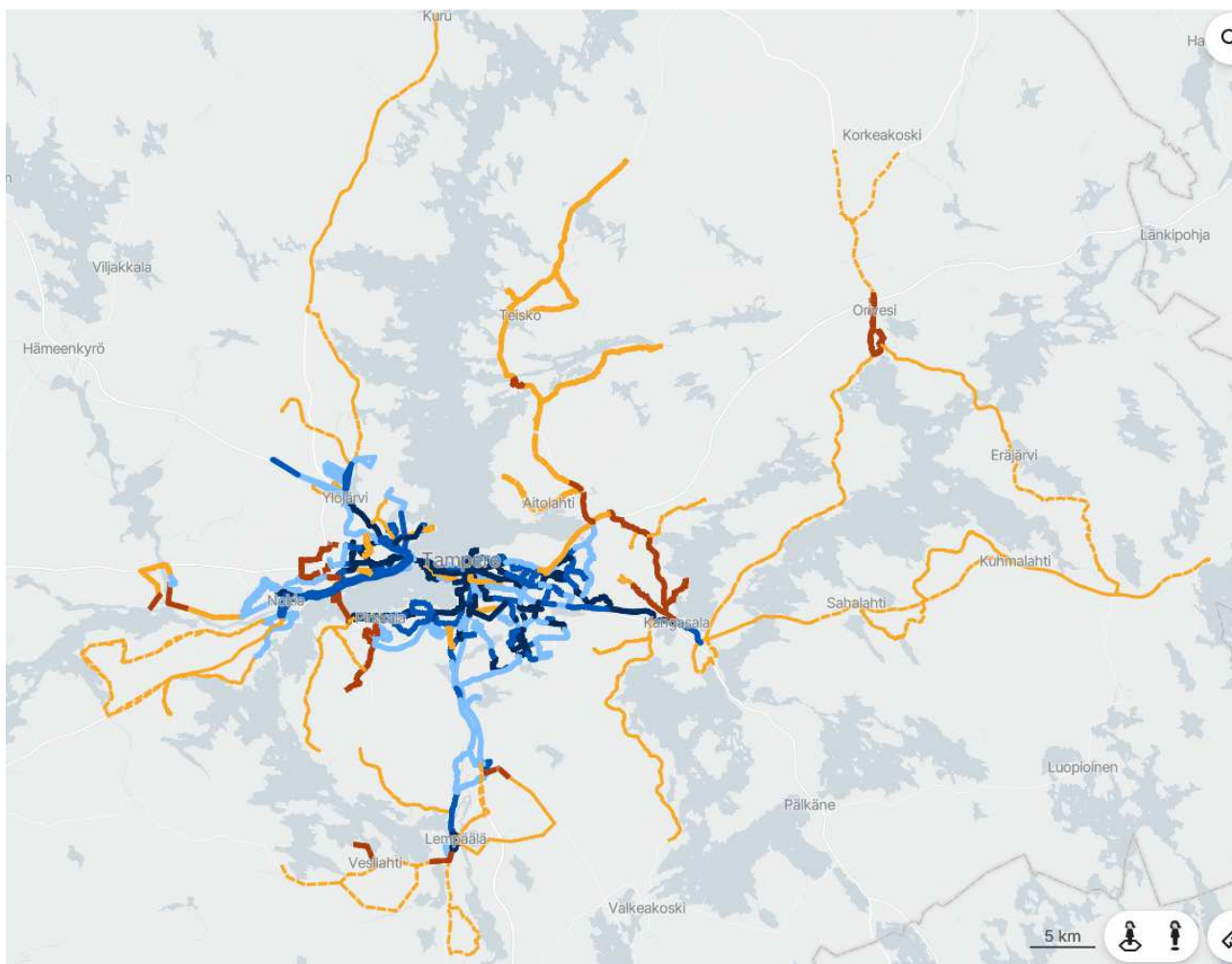
Kuva 27. Ylöjärven alueellinen palvelutaso vuosille 2026-2030

Ylöjärven kehittämisen ja suunnittelun painopisteet kohdentuvat seuraavan viiden vuoden aikana, seuraaviin asioihin:

1. Metsäkylän palvelutasoluokan nosto ja liityntäliikenteen käyttöönotto
2. Joukkoliikenteen vuorotarjonnan kehittäminen mahdollisella raitiotienkäytävällä
3. Siltatien kytkeytyminen joukkoliikenneverkostoon

5. Hankkeen seuranta

Nyssen nettisivuilla on mahdollista tarkistaa kootusti oman kunnan alueen suunniteltu joukkoliikenteen alueellinen palvelu. Palvelutasomäärittely tullaan viemään myös Tampereen karttapalveluihin (Oskari-karttapalvelu). Tämän lisäksi Nyssen suunnittelussa tullaan painopisteinä kehittämään ja seuraamaan kunnille asetettuja suunnittelun painopisteitä ja linjastoa tullaan suunnittelemaan etenkin hankintojen yhteydessä, palvelutasomäärittelyn tasoisesti.



Kuva 28. Nyssen alueellinen palvelutasomäärittely vuosille 2026-2030