

NYSSE

Tampereen kaupunkiseudun 2030- luvun joukkoliikenteen visio ja suuntaviivat

Joukkoliikennelautakunta 17.4.2024

Joukkoliikennesuunnittelija Leena K Huhtala

Työn taustaa

- Tampereen kaupunkiseudun seutustrategian mukaisesti seutu on vuoteen 2040 mennessä kasvanut voimakkaasti ja onnistunut toteuttamaan kestävän siirtymän.
 - Joukkoliikenteeseen tukeutuvia uusia alueita on seudulla suunnitteilla useita.
 - Kestävien kulkutapojen kulkutapaosuus on kaukana vuodelle 2030 asetetusta tavoitteesta liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.
 - Väestö vanhenee ja joukkoliikenteen rooli liikkumisen perustarpeiden tyydyttämisessä kasvaa.
- Seudun kasvua tukemaan ja maankäyttöä ohjaamaan Tampereen kaupunkiseudun on laatinut
 - Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman 2040+, hyväksytty seutuhallituksessa 25.10.2023
 - Joukkoliikenteen kehityskuvatyön, rakennesuunnitelma 2040+ liiteaineisto
- Nyssessä on joukkoliikenteen kehityskuvatyön pohjalta laadittu tarkemman tason joukkoliikenteen visio ja suuntaviivat auttamaan kuntia maankäytönkehittämisessä ja luomaan tulevaisuudennäkymää joukkoliikenteen kehityspolusta 2030-luvulla
 - Työ keskittyy joukkoliikenteen runkoliikennöintiin eikä ota kantaa esimerkiksi lakisääteisiin koulukuljetuksiin

Joukkoliikenteen suuntaviivojen syötteet seudun kehittämiseen

(Tampereen kaupunkiseudun raportti:

Suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen)

Missä

Joukkoliikenteen vyöhykekohtaiset kulkutapa-osuustavoitteet sekä tunnistetut keskeiset runkoyhteydet ja solmupisteet muodostavat seudun rakenteeseen sekä kehityksen vaikuttavuuden arviointiin perustuvan lähtökohdan maankäytön ja joukkoliikenneinvestointien ensisijaiseksi kohdentamiseksi seudulla.

Miten

Strategiset kärjet yhdessä vyöhykekohtaisten kulkutapaosuustavoitteiden kanssa muodostavat lähtökohdia joukkoliikenteen operatiiviseen kehittämiseen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä joukkoliikennettä tukevaan maankäytön kehittämiseen kunnissa ja kaupunkiseudulla. Seutustrategian ja vaikutusten arvioinnin pohjalta määritetyt strategiset kärjet muodostavat myös lähtökohdan seudulliseen edunvalvontaan.

Milloin

Taloudellinen kestävyys, toteutettavuus ja vaikuttavuus ohjaavat panosten ensisijaista kohdentamista ensivaiheen toimenpiteisiin. Toimenpiteitä ohjelmoidaan seudullisessa yhteistyössä. Pidemmän aikajänteen joukkoliikennejärjestelmään varaudutaan. Kehityskuvaa ja suuntaviivoja päivitetään toimintaympäristön sekä joukkoliikennejärjestelmän kehittyessä tarpeen mukaan.

Suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen

(Tampereen kaupunkiseudun raportti)

ORIVESI

TAVOITE

TOIMINTA

Kestävän liikkumisen tiivissä ytimissä joukkoliikenteen käyttö on helppoa, joskin kävely ja pyöräily ovat varteenotettavat vaihtoehdot useimmilla alueilta lähtevillä matkoilla.

Maankäytön määrätietoinen kehittäminen runkoyhteyksien varaan. **Solmupisteisiin tukeutuva liitynnän kehittäminen** joukkoliikennettä tukeva tilanjako ja liikenne-politiikka.

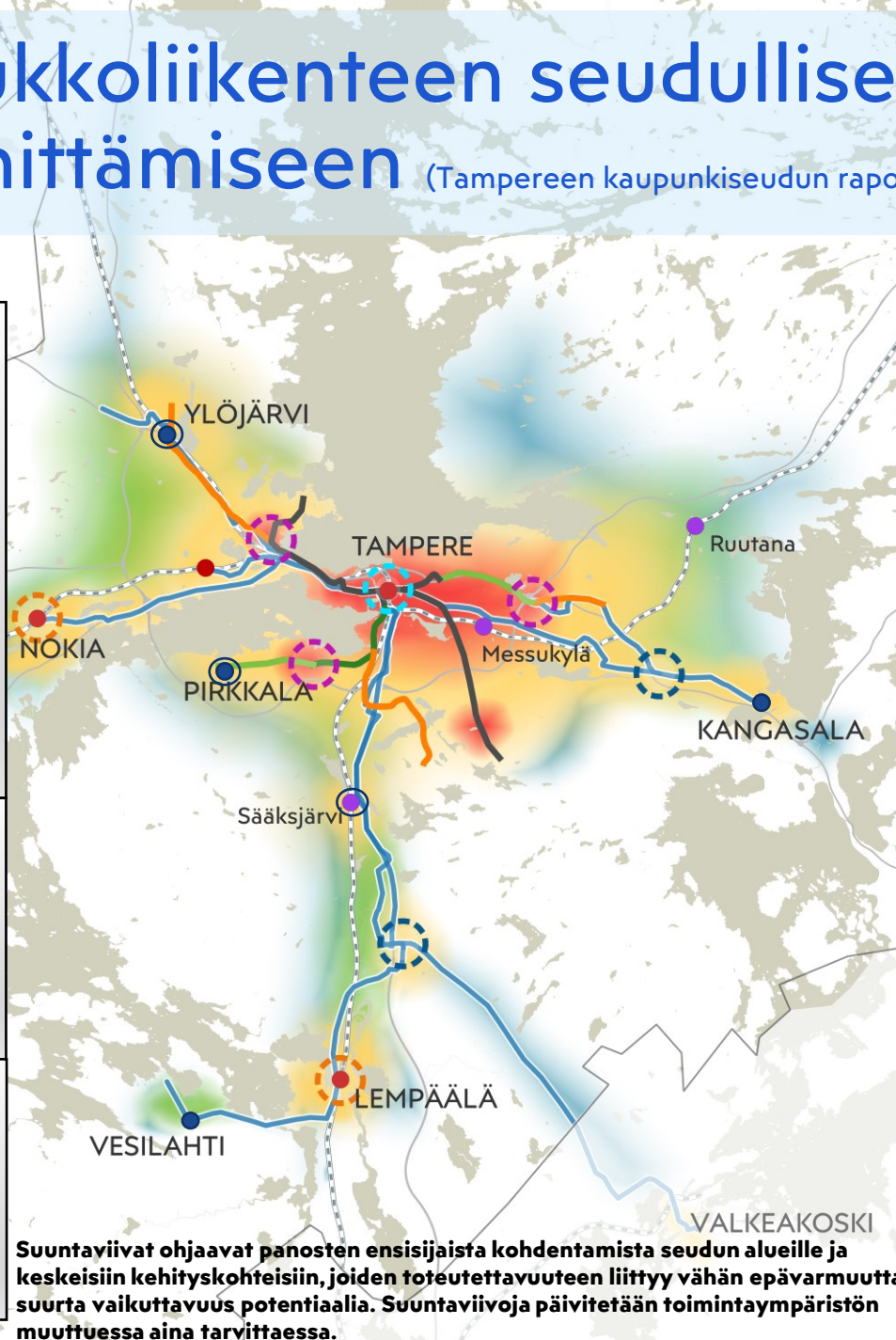
Tiiviillä kestävän liikkumisen vyöhykkeillä joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa autoon on erinomainen useimmilla seudullisilla matkoilla. Paikallisesti kävely ja pyöräily palvelevat hyvin.

Maankäytön harkittu kehittäminen kehittävien (bussi)runko- ja liityntä-yhteyksien varaan.

Joukkoliikenteen taajama-alueilla liikkuminen tukeutuu hyvin joukkoliikenteeseen ja alueet kytkeytyvät keskuksiin joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen laatuikäytävillä.

Muut joukkoliikennealueet joukkoliikenne palvelee pääasiassa koulu- ja työmatkaliikennettä. Matkat kaupunkiseudun ytimeen ovat pääosin vaihdollisia. Joukkoliikennepysäkit saavutetaan turvallisesti.

Maankäytön harkittu kehittäminen joukkoliikenteen rajalliset kehitys-edellytykset tunnistaen.



Suuntaviivat ohjaavat panosten ensisijaista kohdentamista seudun alueille ja keskeisiin kehityskohteisiin, joiden toteutettavuuteen liittyy vähän epävarmuutta ja suurta vaikuttavuus potentiaalia. Suuntaviivoja päivitetään toimintaympäristön muuttuessa aina tarvittaessa.

JOUKKOLIIKENTEEN PITKÄN JÄNTEEN LISÄSTAVOITE

Joukkoliikenteen seudullinen kulkutapaosuustavoite 2040:
20 % tehdyistä matkoista

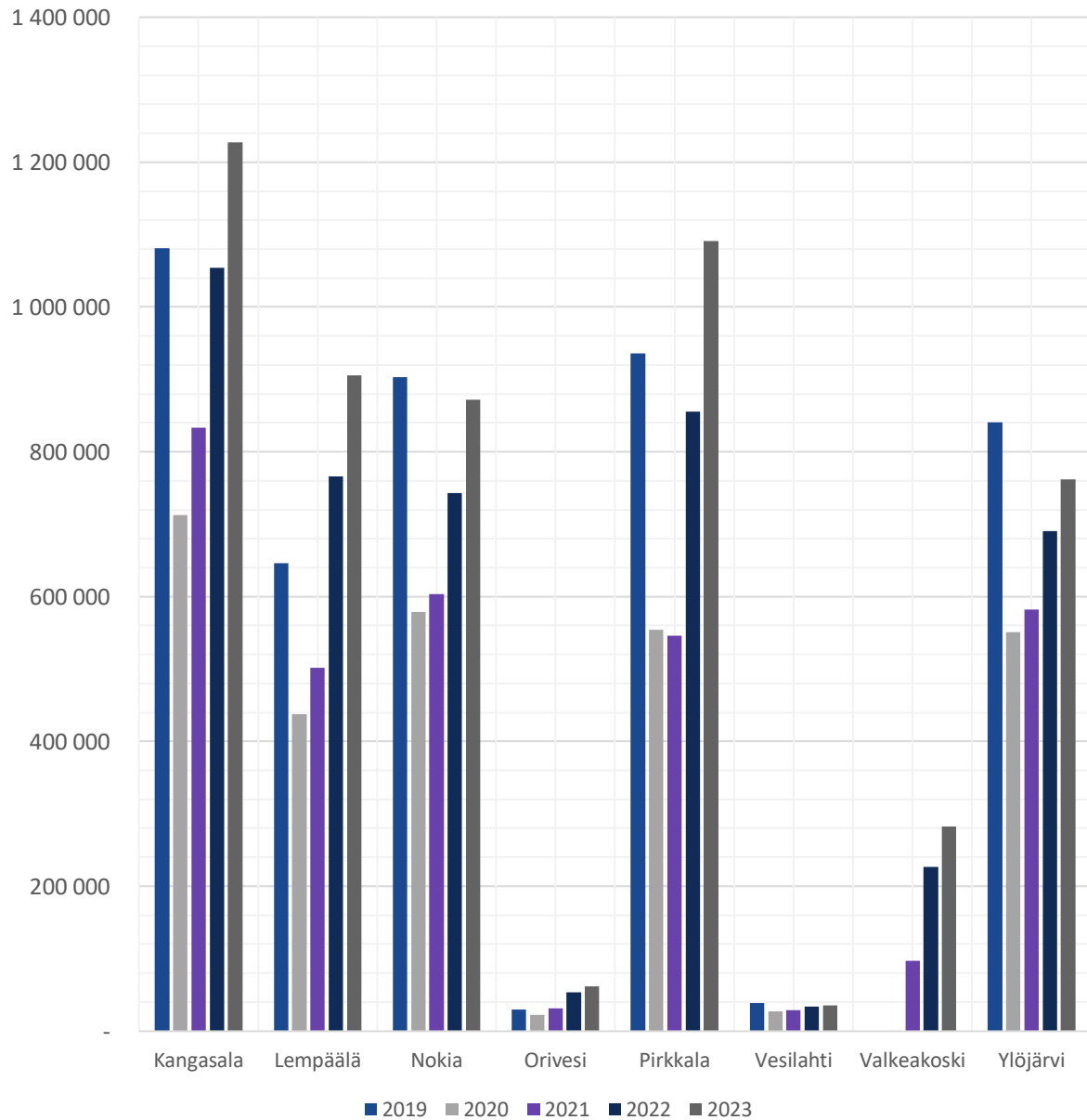
Joukkoliikenteen tavoitteellinen kulkutapaosuus ja sen edellyttämä lähtevien joukkoliikenne-matkamäärien lisäys

Vyöhykkeet

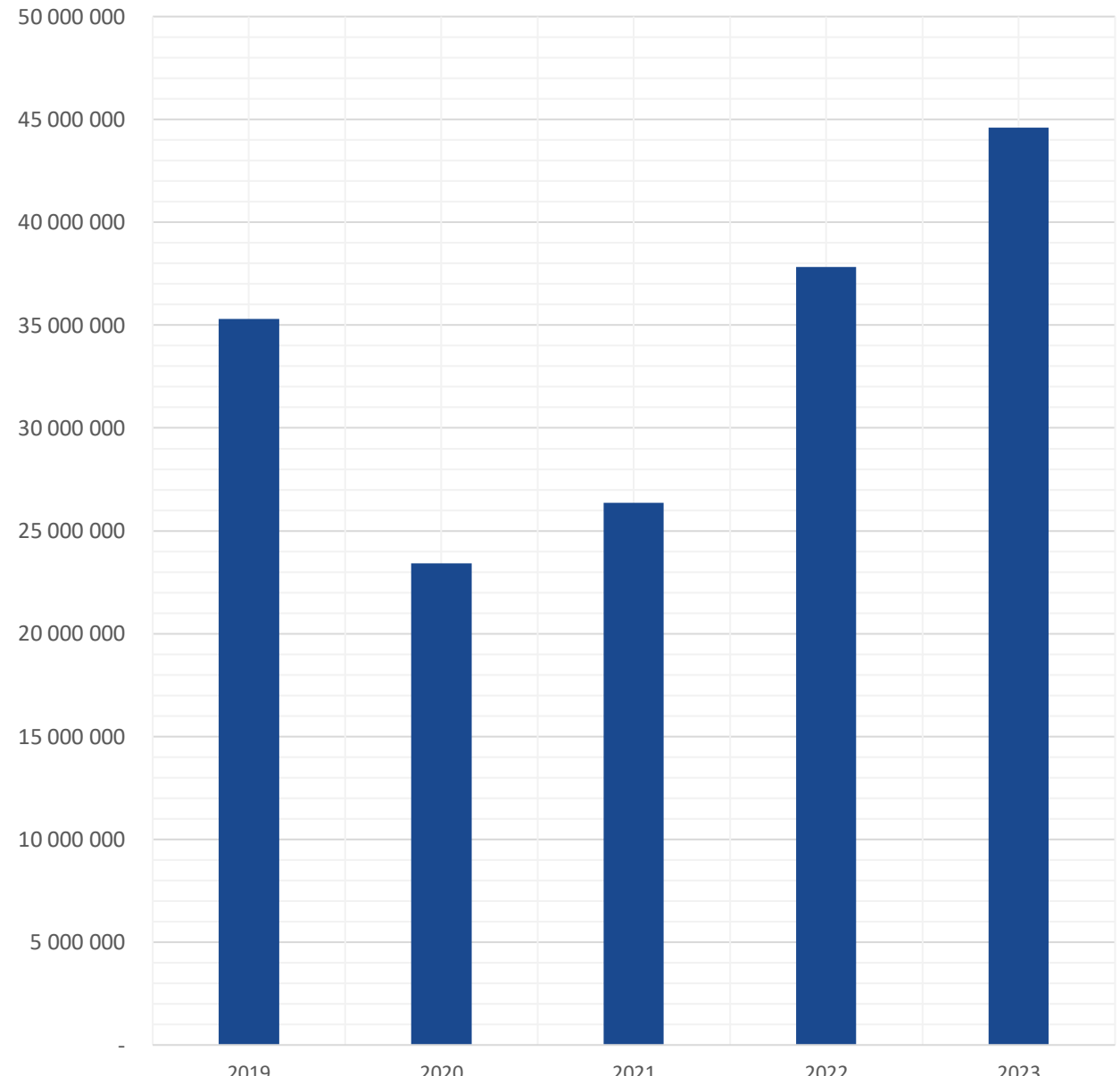
	Kestävän liikkumisen tiivis ydin	> 25 %	+ 44 000
	Tiiviit kestävän liikkumisen vyöhykkeet	> 20 %	+ 44 000
	Joukkoliikenteen taajama-alueet	> 15 %	+ 12 000
	Muut joukkoliikennealueet	> 10 %	+ 3 000
	Muut kaupunkiseudun alueet	> 9 %	+ 0

- Kuntakeskus
- Olemassa oleva seisake
- Ensivaiheen uusi seisake
- Runkobussilinjat
- Nykytila+ raitiolinjat
- Raitiotiekysyntä jo nykytilassa
- Raitiotiekysyntä jo näköpiirissä
- Raitiotiekysyntä kauempana
- Bussisolmu
- Ratikkasolmu
- Junasolmu
- Multimodaali solmu
- Liikenneverkon kehittyessä muuttuva solmuprofiili

Nousut kunnittain vuosien 2019-2023 välillä



Nousut Tampereella vuosien 2019-2023 välillä



Kangasala ja Orivesi

NYSSE

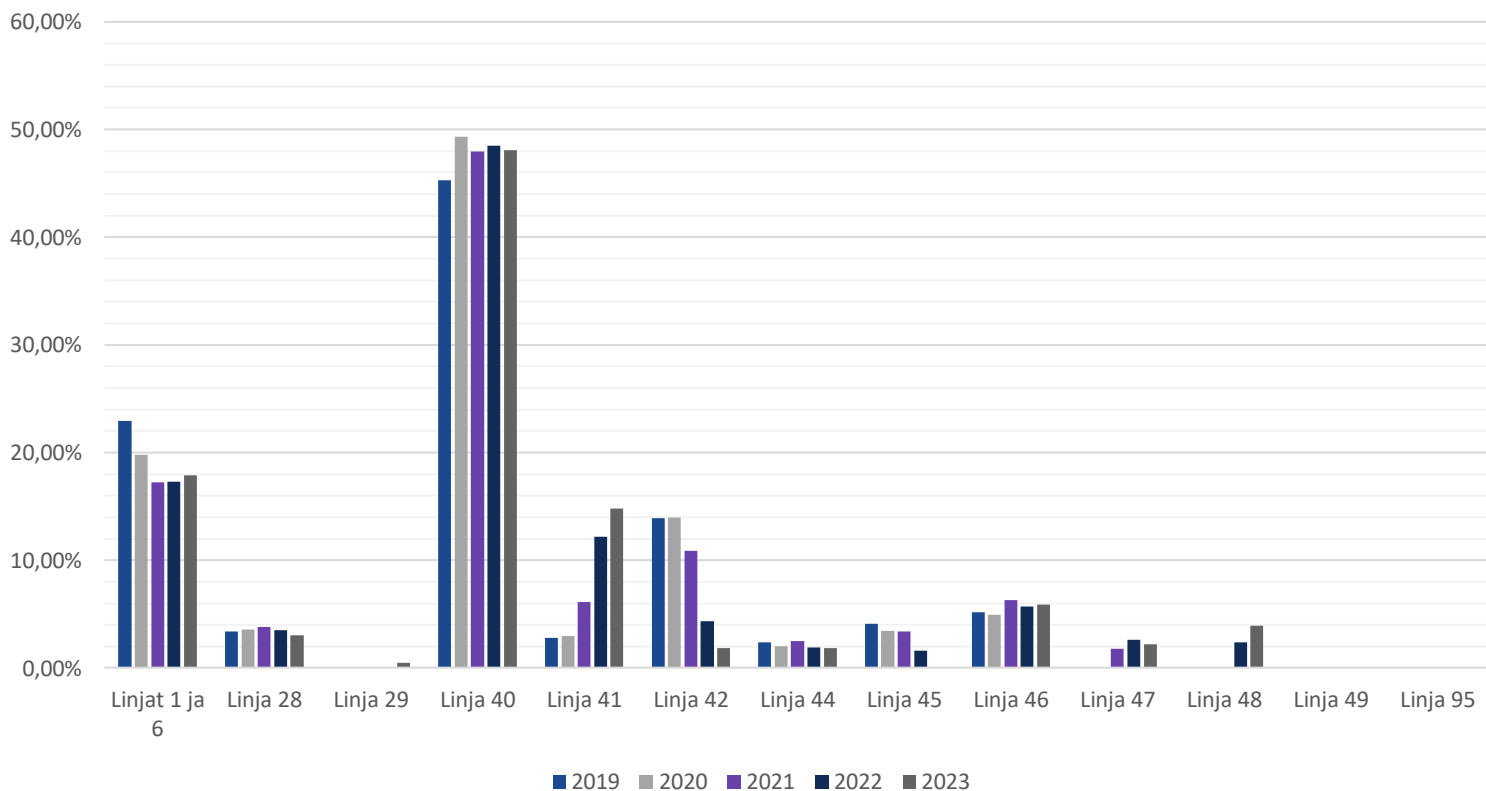
Tampereen seudun joukkoliikenne



nysse.fi

Kangasalan kunnan alueella tehdyt joukkoliikenteen matkat

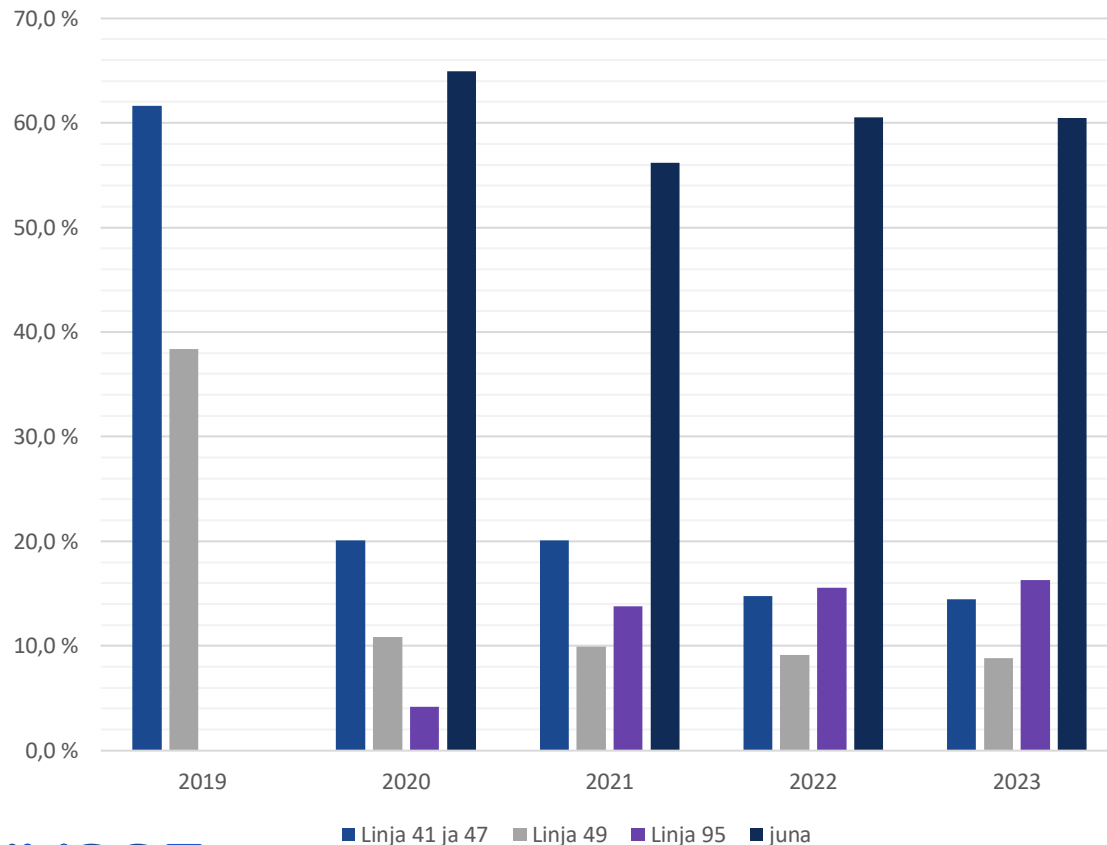
Kangasalan kunnan alueella tehdyt nousut linjakohtaisesti prosenttijakona koko kunnan nousuihin 2019-2023



- Kangasalan kaupungin alueella joukkoliikenteen nousut ovat olleet seudun kuntien osalta korkeimmalla tasolla heti Tampereen jälkeen
- Vuonna 2023 Kangasalan kaupungin asukas teki kunnan sisällä noin 36,7 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa
- Kangasalan matkustajamäärän osalta linjalla 40 tehdään lähes 50 % kaikista kunnan alueella tapahtuvista nousuista
 - Linjan 40 liikennöintiä tukee vuodesta 2021 alkaen liikennöinyt linja 41 Kaupin kampuksen ja Kangasalan välillä
- Kangasalan kaupunki on pitkään tukenut joukkoliikenteen kehitystä ja pitkäjänteisesti pyrkinyt sijoittamaan maankäytön kehittämistä Kangasalan nauhataajamaan ja sitä kautta kasvattamaan joukkoliikenteen käyttöä

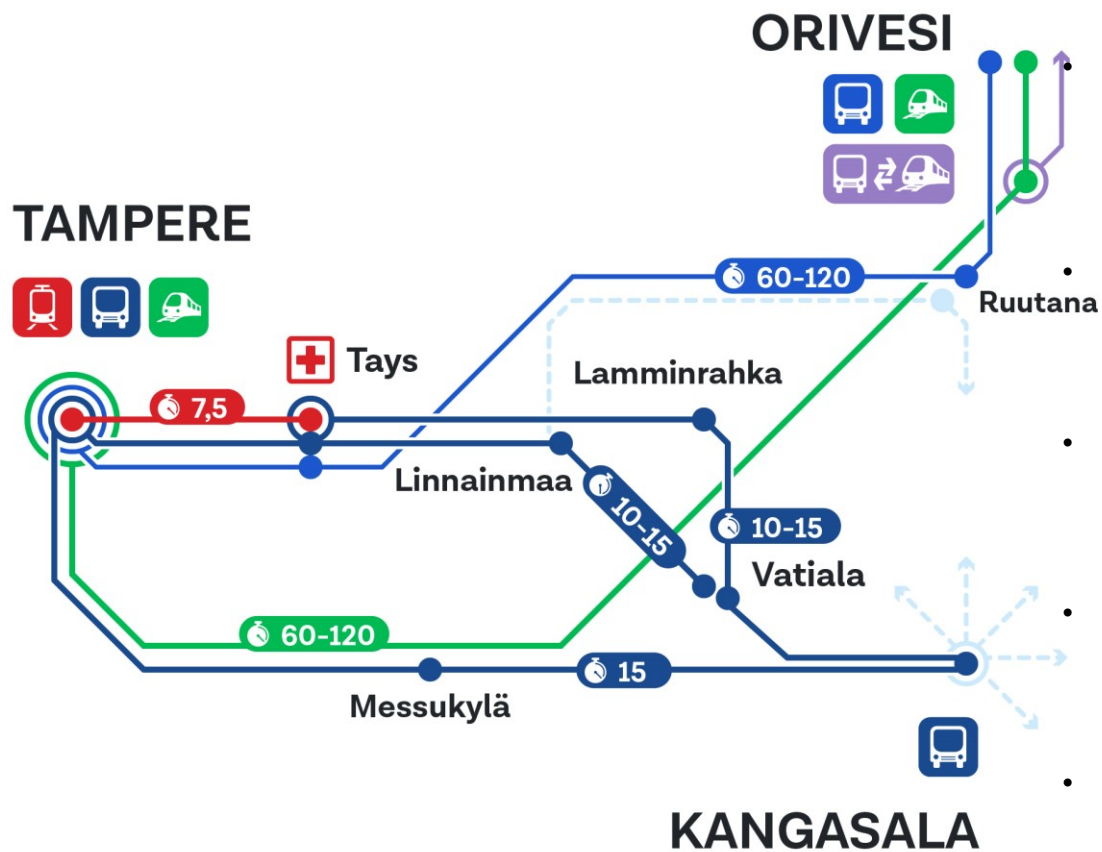
Oriveden kunnan alueella tehdyt joukkoliikenteen matkat

Oriveden kunnan alueella tehdyt nousut linjakohtaisesti prosenttijakona koko kunnan nousuihin 2019-2023



- Oriveden osalta matkustajamäärä on kehittynyt merkittävästi junaliikenteen ja linjan 95 ansiosta
 - Aiemmin joukkoliikenne pohjautui pitkälti koululaisliikenteeseen
- Vuonna 2023 Oriveden kaupungin asukas teki kunnan sisällä noin 7 nousua joukkoliikennevälineeseen
- Oriveden kaupunki on jo pitkään ollut mukana kehittämässä junaliikennettä
 - Vyöhykemuutos vuoden 2024 alussa ja lippujen hintojen alentuminen voi näkyä matkustajamäärän kasvuna

Kangasalan ja Oriveden runkolinjasto 2024



- Yhteys Kangasalan keskustasta Tampereelle arjen ruuhka-aikoina 7,5 min välein.
 - Joka toinen Messukylän kautta (linja 40)
 - Joka toinen TAYS:n kautta (linja 41)
- Tampereelle viikonloppuisin 20 min välein vain Messukylän kautta
 - Messukylässä vaihtomahdollisuus Hervannan ja Kaukajärven suuntaan tammikuussa 2025 (linjat 17 ja 40)
- Lamminrahkan joukkoliikenne toteutuu vaihdottomasti Linnainmaalle ja Tampereen keskustaan
 - Linjalla 41 Lamminrahkan rampilta nopea yhteys Kangasalan keskustaan, Lentolaan ja Taysille
- Ruutanan joukkoliikennepalvelu muodostuu Oriveden suunnan bussiliikenteestä
 - Tätä tukemassa on yhteys päivittäin Linnainmaalle ja Kangasalan keskustaan
- Oriveden joukkoliikenne muodostuu bussin ja junaliikenteen yhdistämisellä
 - Oriveden pohjoiset osat tukeutuvat liityntäliikenteenä junaan tai bussiyhteyteen
- Vatialan vaihtopiste: linjat 6 ja 41
 - Vatialan päätepysäkiltä 200 nousua arkipäivisin
 - Yhteydet Koillis-Tampereelta: Kangasalan Tredu, lukio, uimahalli

Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)



nysse.fi

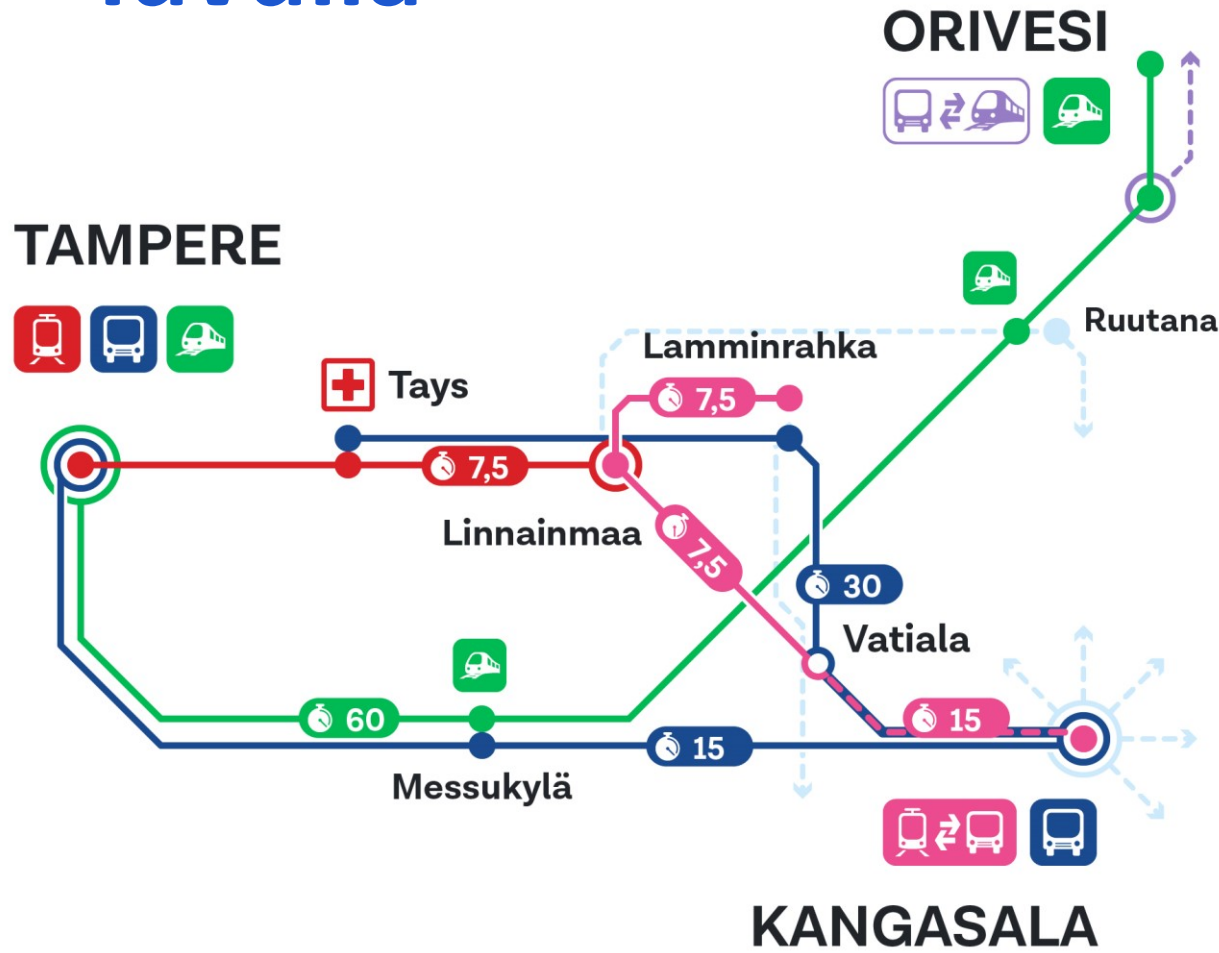
Kangasalan joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

- Kangasalan keskusta-alueelle tai nauhataajamaan ei ole suunnitteilla raideliikennettä
 - Joukkoliikenteen huipputarjonta ja palvelutaso pohjautuu tiheästi liikennöitävään linja-autoliikenteeseen, jossa Kangasalan palvelut (Lentola ja keskusta) on saavutettavissa vaihdottomasti ja yhteys Tampereen keskustaan muodostuu joko vaihdollisesti tai vaihdottomasti.
- Lamminrahkan osalta, ennen ratikka-aikaa, yhteyttä Taysin/Linnainmaan vaihtoterminaaliin kehitetään ja vuorotarjontaa liityntäliikenteen muodossa kehitetään asteittain
- Ruutanan osalta ratkaisu kytkeytyy Ylä-Pirkanmaan junaliikennöintiin ja sen kehityspolkuun.

Oriveden joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

- Siirryttäessä 2030-luvulle Oriveden suunnan joukkoliikenne toteutuu Tampereen suuntaan pelkästään junaliikenteellä
 - Yhteydet Pohjois-Orivedeltä voivat keskusta-alueelle toteutua bussiliikenteellä tai uudenaikaisilla kuljetustavoilla
- Tavoitteena 2030-luvulla on, että Oriveden aseman ja Oriveden keskustan välinen osuus on sähköistetty ja liikennöinti lähijunaliikenteellä voidaan toteuttaa Oriveden keskustaan saakka
 - Suunnittelun edetessä on syytä tarkistaa Oriveden keskustan aseman sijainti ja kytkeä Oriveden keskustan lähijunaseisaketta vt. 9
 - Seisakkeen siirto lähemmäs vt. 9 mahdollistaa Ylä-Pirkanmaalta henkilöautoliikenteellä paremman liityntäyhteyden Oriveden keskustan lähijunaseisakkeeseen.
- Oriveden ja Tampereen välinen lähijunaliikenne on tavoitteena tarjota kerran tunnissa

Kangasalan ja Oriveden runkolinjasto 2030-luvulla



- Kangasalan keskustan, nauhataajaman ja Lentolan välille päivittäinen yhteys vähintään 15 min välein
- Yhteys Tampereen ja Kangasalan välillä 7,5 min välein arkisin ja viikonloppuisin vähintään 15 min välein
- Lentolan alue on muodostunut joukkoliikenteen hubiksi, jossa asiointi on helppoa niin Tampereen kuin Kangasalan puolelta
 - Lentolasta 7,5 min välein yhteys Linnainmaalle
- Ruutanassa yhteys muodostuu junaliikenteellä ja yhteydellä vähintään koulupäivisin omaan kuntakeskukseen
- Oriveden keskustaan muodostuu lähijunaliikenteellä tunnin välein yhteys Tampereelle
 - Yhteydet Pohjois-Orivedelle muodostuvat liityntäyhteyksinä
- Lamminrahkasta tarjotaan liityntäliikenteellä yhteys Linnainmaan ratikkapysäkeille
 - Liikennöinti voidaan toteuttaa joko jokaiselle tai joka toiselle ratikalle
- Kangasalan nauhataajamassa maankäyttö kehittyy ja uusia palveluita ja asumista sijoittuu yhä enemmän Kangasalan keskustan ja Lentolan väliselle alueelle

A woman with her hair in a bun, wearing a beige jacket and dark pants, stands on a sidewalk. She is holding a small white card or ticket out towards a white and blue bus that is stopped at a bus stop. The background shows a city street with trees and buildings.

Lempäälä ja Vesilahti sekä Valkeakoski

NYSSE

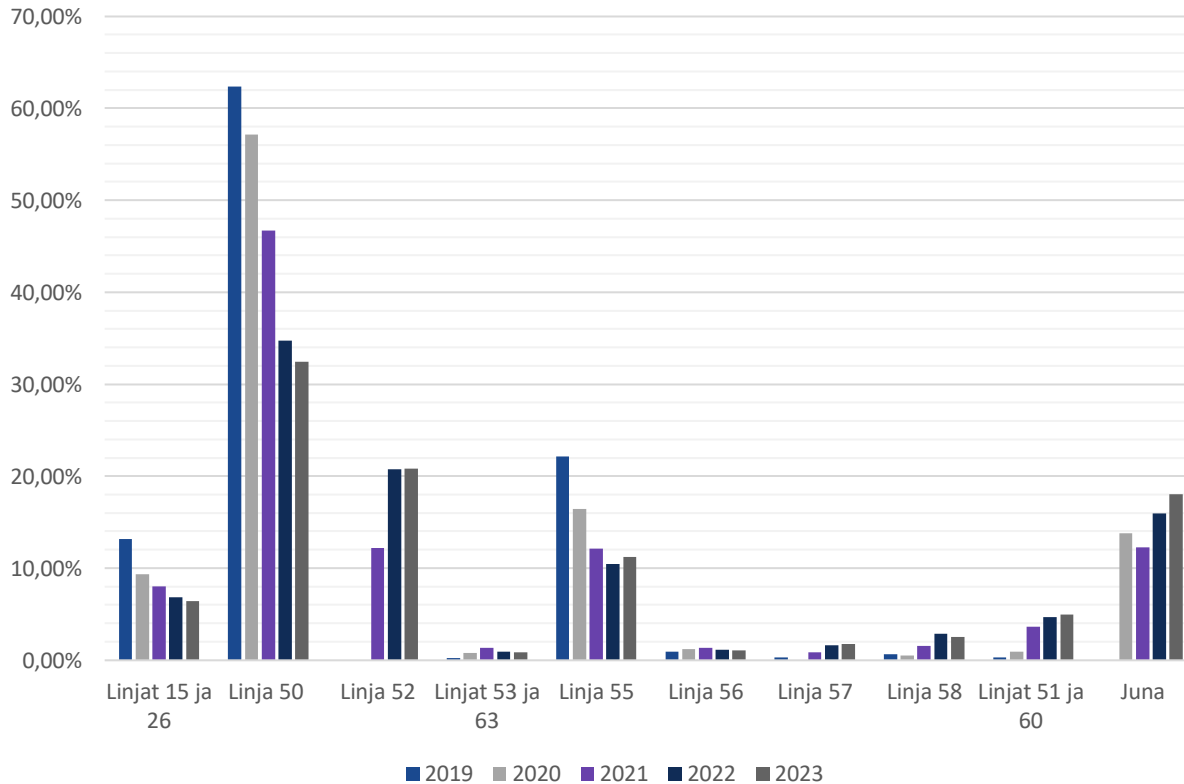
Tampereen seudun joukkoliikenne



nysse.fi

Lempäälän kunnan alueella tehdyt joukkoliikenteen matkat

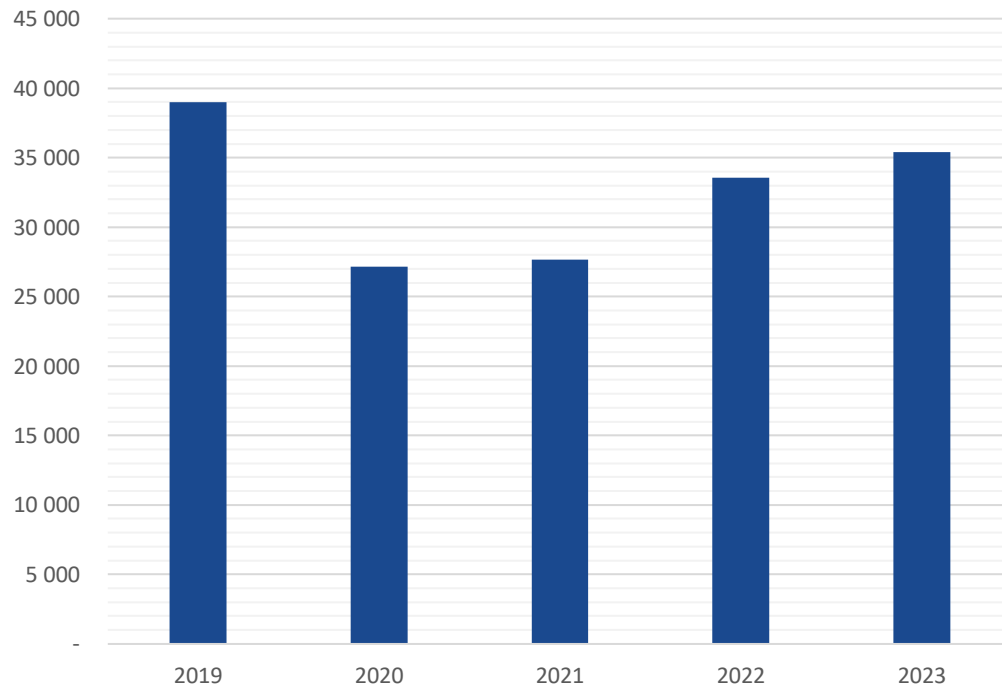
Lempäälän kunnan alueella tehdyt nousut linjakohtaisesti prosenttijakona koko kunnan nousuihin 2019-2023



- Lempäälän kunnan alueella joukkoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut koronan jälkeen voimakkaasti ja mikäli nykyinen kasvu jatkuu, Lempäälässä ylitetään vuonna 2024 miljoonan joukkoliikenteen nousun raja kunnan alueella
- Vuonna 2023 Lempäälän kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 36,7 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa
- Lempäälässä linjojen 50 ja 55 matkustajamäärä lähes 50 % kaikista joukkoliikennenuosuista kunnan alueella tehdyistä nousuista
- Junaliikenteen osuus on edelleen suhteellisen pieni, mutta sen käyttäjäpotentiaali ja kasvu on ollut hyvää ja junan ylivoimaisen nopeuden avulla sillä on selvästi merkityksellinen rooli joukkoliikennekokonaisuudessa Lempäälän alueella
- Maankäytön ja kehittämisen osalta Lempäälän on viimeaikoina panostanut Marjamäen palvelukeskittymän kehittämiseen, mutta tehnyt myös uusia yleiskaava-avauksia muun muassa Hauralaan ja Sääksjärven suuntaan

Vesilahden kunnan alueella tehdyt nousut

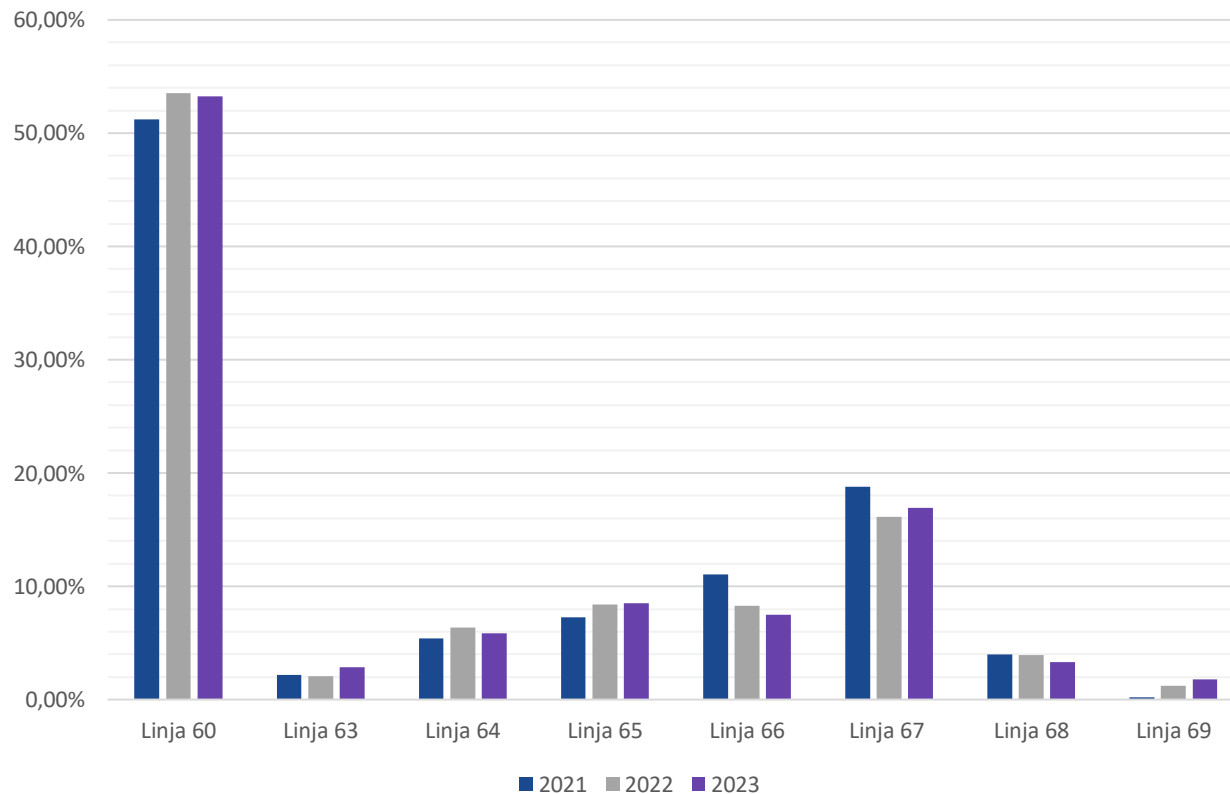
Linjan 55 nousut Vesilahden kunnan alueella vuosien
2019-2023 aikana



- Vesilahden osalta matkustajamäärä joukkoliikenteellä on suhteellisen vähäinen, vaikka koronan jälkeen matkustus on elpynyt
- Vuonna 2023 Vesilahden kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 7,9 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa
- Vesilahdessa ei ole merkittävästi kehitetty liikennöintiä tai muutettu kokonaisuutta viimeisten vuosien ajan
 - Vyöhykemuutos vuoden 2024 alussa ja lippujenhintojen alentuminen voi näkyä matkustajamäärän kasvuna

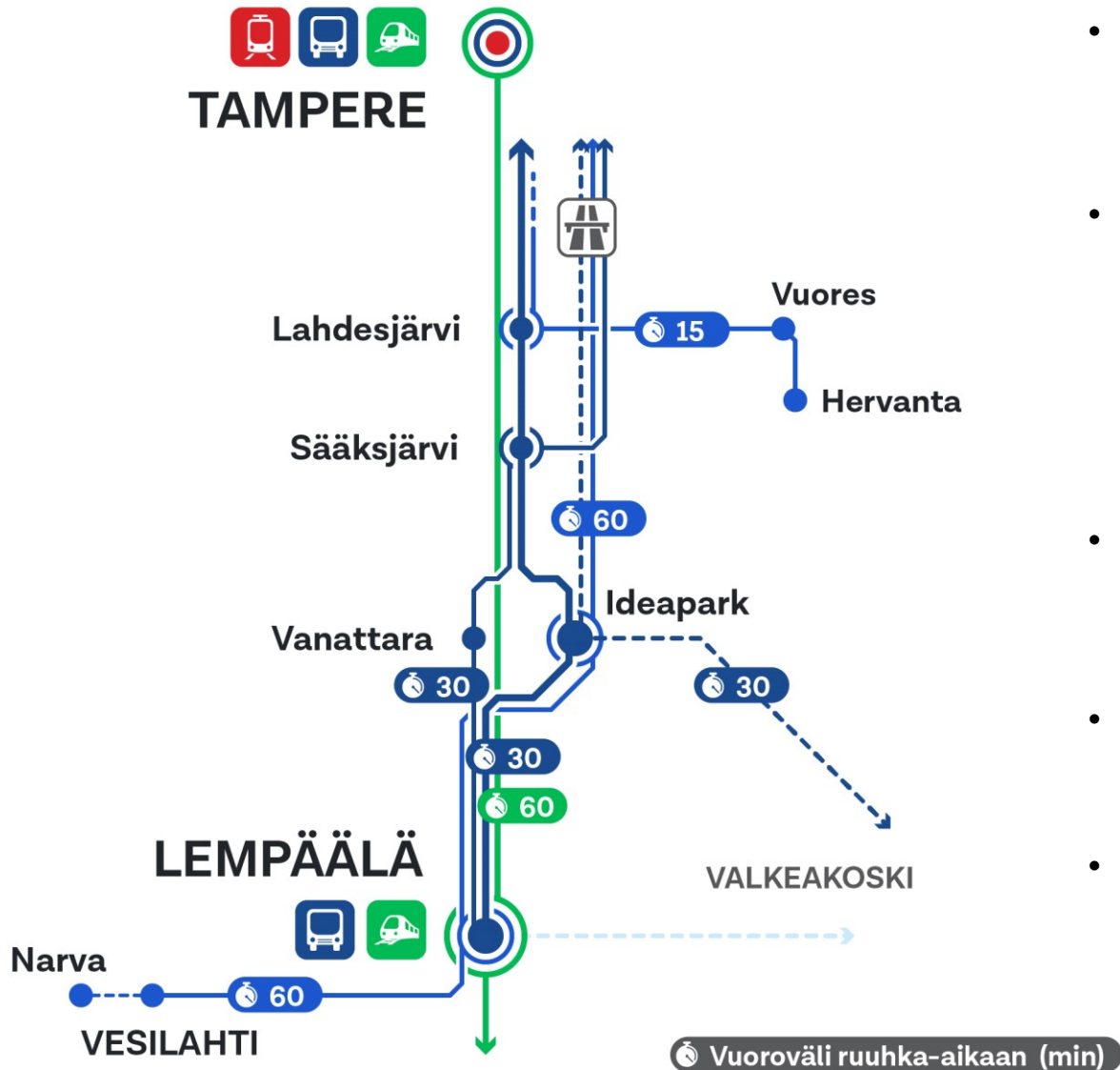
Valkeakosken kunnan alueella tehdyt nousut

Valkeakosken kunnan alueella tehdyt nousut linjakohtaisesti prosenttijakona koko kunnan nousuihin 2019-2023



- Valkeakosken matkustajamäärä on ensimmäisten liikennöintivuosien aikana kasvanut huimasti
 - Liikennettä ei ole merkittävästi lisätty linjalle 60
- Vuonna 2023 Valkeakosken kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 13,6 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa
- Joukkoliikenteen rungon muodostaa ennen kaikkea linja 60 Tampereen ja Valkeakosken välillä, jossa kunnan sisällä tapahtuvia nousuja tehdään yli 50 %
 - Lähes 20 % nousuja yltää myös koululaislinja 67, joka kuljettaa Sääksmäen alueelta oppilaita Sassin kautta Naakkaan ja koulukampukselle

Lempäälän, Vesilahden ja Valkeakosken suunnan runkolinjasto vuonna 2024



- Nykyisellään Lempäälästä tunnin välein M-junia ja kaukojunaliikennettä
 - Junissa pystyy matkustamaan Nyssen lipputuotteilla ja matka-ajaltaan juna on ylivoimainen suhteessa bussiliikenteeseen
- Ideaparkilla liikennöidään niin linjoilla 50 (Lempäälään, Sääksjärvelle ja Etelä-Tampereelle), 55 (Vesilahteen, Sääksjärvelle ja Tampereen keskustaan), 60 (Valkeakoskelle, Sääksjärvelle ja Tampereen keskustaan)
 - Yhdessä linjat muodostavat päivittäin noin 15 min vuorotarjonnan Ideaparkin alueelle
 - Linjaa 50 liikennöidään päivittäin 30 min välein
 - Linjat 55 ja 60 tarjoavat arjen ruuhka-aikoina noin 30 min välein yhteyden Ideaparkille ja viikonloppuisin tunnin välein
- Linja 52 liikennöi Lempäälästä Ruskea-ahteen tai Vanattaran kautta Sääksjärvelle ja vt. 3 Tampereelle arkisin yhteisellä osuudella 30 min välein ja viikonloppuisin tunnin välein
- Ideaparkille on muodostunut jo joukkoliikenteen solmukohta, jota täydentävät alueen palvelut ja niiden keskittyminen Marjamäkeen
- Lempäälän tavoitteena on muodostaa Sääksjärvestä samanlainen solmupiste, jossa tulevaisuudessa junaliikenne ja bussit kohtaavat toisensa



Lempäälän joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

- Lempäälän osalta 2030-luvun kehityspolku pohjautuu pitkälti Sääksjärven seisakkeen avaamiseen ja sen maankäytön kehittämiseen
 - Tavoitteena on, että lähijunaliikennettä Lempäälän keskustan, Sääksjärven ja Tampereen välillä voidaan arkisin liikennöidä 30 min välein
 - Vaatii merkittäviä infratoimia Sääksjärvellä ja taloudellista panostusta junaliikenteen vuorotarjonnan tihentämiseen
- Lempäälä-Sääksjärvi-Tampere –välistä junaliikennettä tuetaan kunnan sisäisellä bussilinjastolla, jolla tarjotaan yhteyksiä niin Lempäälän juna-asemien välillä kuin Ideaparkin palvelukeskittymän kautta
 - Ideaparkille muodostuu tulevaisuudessa niin Lempäälän keskustasta kuin Sääksjärveltä 15 min välein bussiliikennettä
 - Osa vuoroista voidaan liikennöidä Tampereen keskustaan, Hervantaan, Vesilahdelle
- Junaliikenteen lisäksi nopeita yhteyksiä Ideaparkin ja Tampereen välillä kehitetään yli viranomaishallintorajojen Valkeakosken ja Tampereen välisen liikenteen kautta
- Maankäytön osalta sekä Sääksjärvi että Ideaparkin alue tulevat tarvitsemaan maankäytön kehittämistä ja joukkoliikenteen yhteensovittamista tulevassa kokonaisuudessa
 - Nyssen tavoitteena on, että maankäyttö olisi mahdollisimman monipuolista monissa keskuksissa ja tarjoaisi niin asumista kuin palveluita
 - Lisäksi monissa solmussa tulisi kehittää joukkoliikenteen infraa tukemaan matkustusta

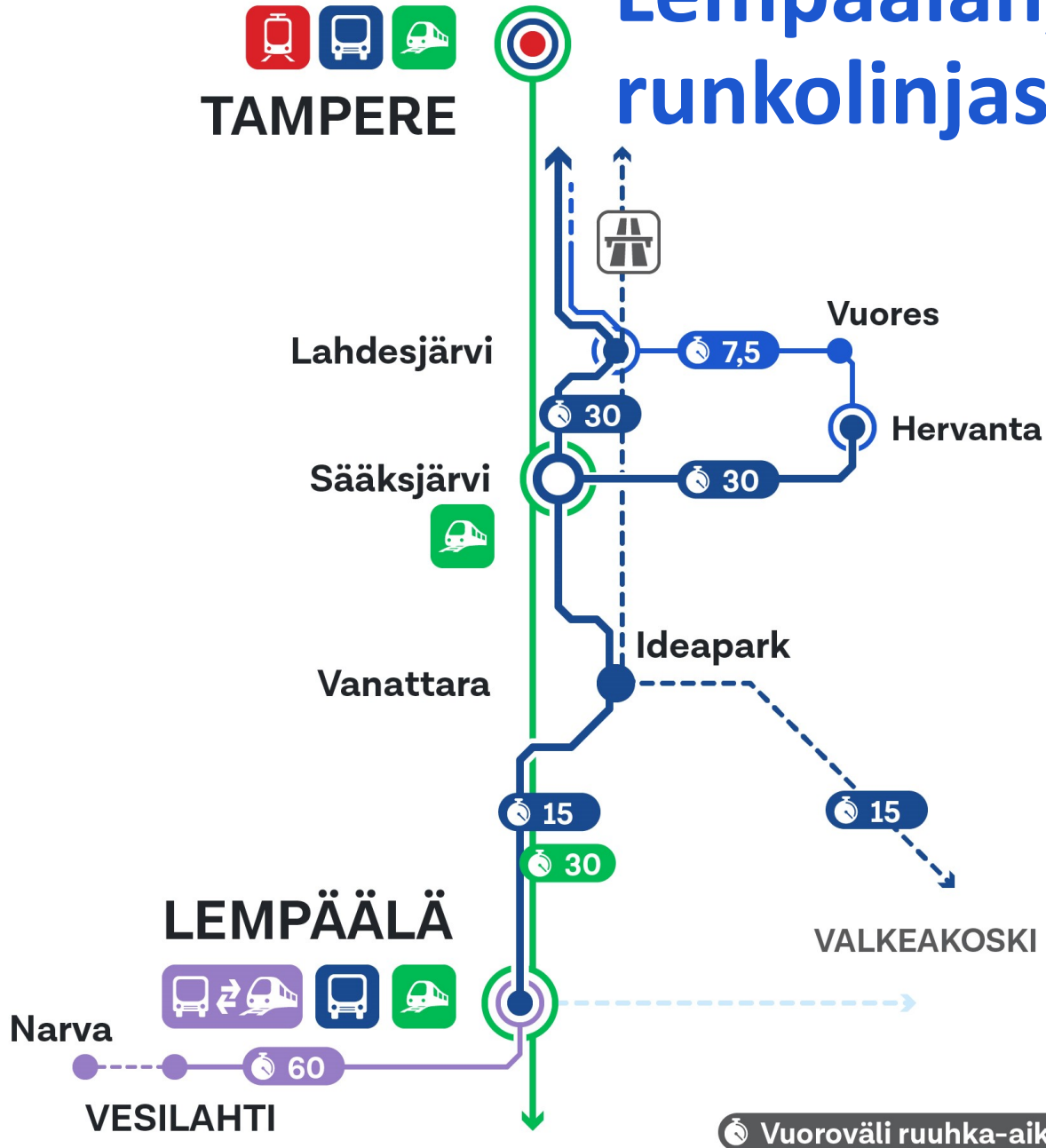
Vesilahden joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

- Vesilahden joukkoliikenteen osalta 2030-luvulla nähdään pääpainona tukeutua junaliikenteeseen Lempäälän ja Tampereen välillä
- Yhteyttä Vesilahdesta tullaan Lempäälän suuntaan kehittämään ja vuoroja tullaan lisäämään, mutta yhteys Tampereen suuntaan muodostuu jatkossa lähijunaliikenteen kautta
 - Tavoitteena on, että bussilinja Vesilahden ja Lempäälän välillä liikennöidään 30 min välein ja vaihto täsmätään lähijunavuoroihin Lempäälässä
- Lempäälä kehittää voimakkaasti omaa keskustaansa ja yhteydet Lempäälän bussipysäkeiltä juna-asemalle tulevat 2030-luvulla hyvin erityyppiset kuin nykyisellään

Valkeakosken joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle – Nyssen näkemys

- Pirkanmaan ELY-keskus yhdessä Valkeakosken kaupungin kanssa suunnittelee, kilpailuttaa ja järjestää liikennettä
 - Osana nykyistä sopimusta linja 60 Valkeakosken ja Tampereen välillä liikennöidään Ideaparkin ja Sääksjärven rampin kautta
 - Linjalla 60 tuotetaan siten palvelua myös Lempäälän alueelle
- Tässä työssä Nysse ei ota kantaa Valkeakosken liikennepalvelun järjestämiseen tai suunnitteluun, mutta joukkoliikenteen matkustajamäärän seurannan kautta on havaittu, että linja 60 on vaatii tulevaisuudessa lisää vuoroja, mikäli Valkeakoski haluaa tarjota kattavia joukkoliikenneyhteyksiä Tampereen suuntaan
- Nyssen näkemys on, että linjan 60 vuorotarjontaa Valkeakoski-Ideapark-Sääksjärven ramppi-Tampere tullaan 2030-luvulla kehittämään ja vuoroja tullaan lisäämään kaikkina viikonpäivinä
 - Linja 60 tulee muodostamaan jatkossa myös nopean yhteyden Ideaparkille Tampereen keskustasta ja siten tuottamaan lipputuloa Valkeakosken suunnan autoihin, kun linjaa käyttävät myös muut kuin Valkeakosken ja Tampereen välillä matkaavat

Lempäälän, Vesilahden ja Valkeakosken runkolinjasto 2030-luvulla



- Lähijunaliikennettä Lempäälä-Sääksjärvi-Tampere 30 min välein
- Valkeakoski-Ideapark-Tampere –välillä bussiliikennettä 15 min välein
 - Nopea yhteys Tampereen ja Ideaparkin välillä
- Lempäälä-Ideapark-Sääksjärvi –välillä 15 min välein
 - Osa vuoroista voi jatkaa Etelä-Tampereen kautta Tampereen keskustaan
 - Osa vuoroista voi jatkaa Hervantaan
- Vesilahti-Lempäälä –välinen yhteys toteutuu bussilla 30 min välein ja vaihdot Tampereen keskustaan suunnitellaan 30 min välein liikennöivään lähijunaan
- Ideaparkilla ja Sääksjärvellä toteutettu merkittäviä maankäytön- ja infranhankkeita
 - Monipuolista palvelurakennetta ja asumista

Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)





Nokia

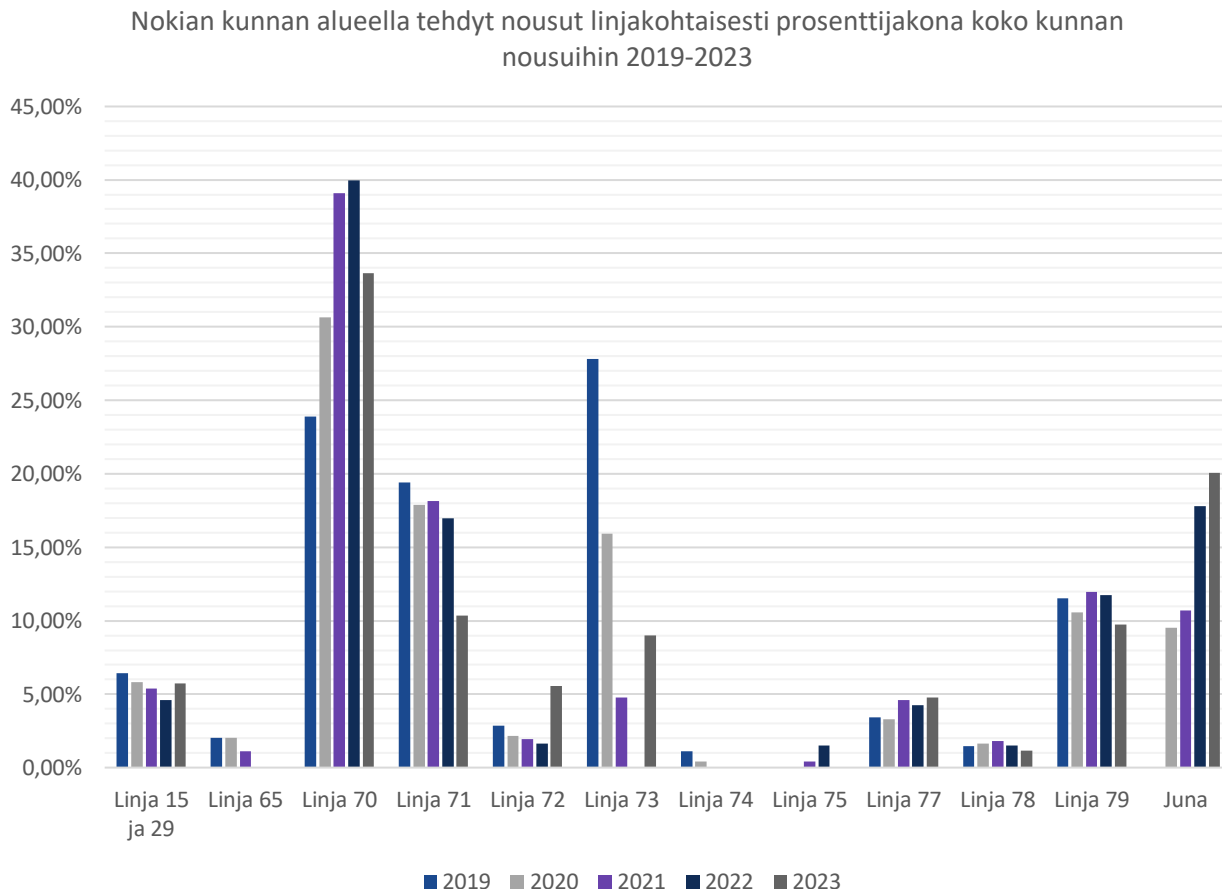
NYSSE

Tampereen seudun joukkoliikenne



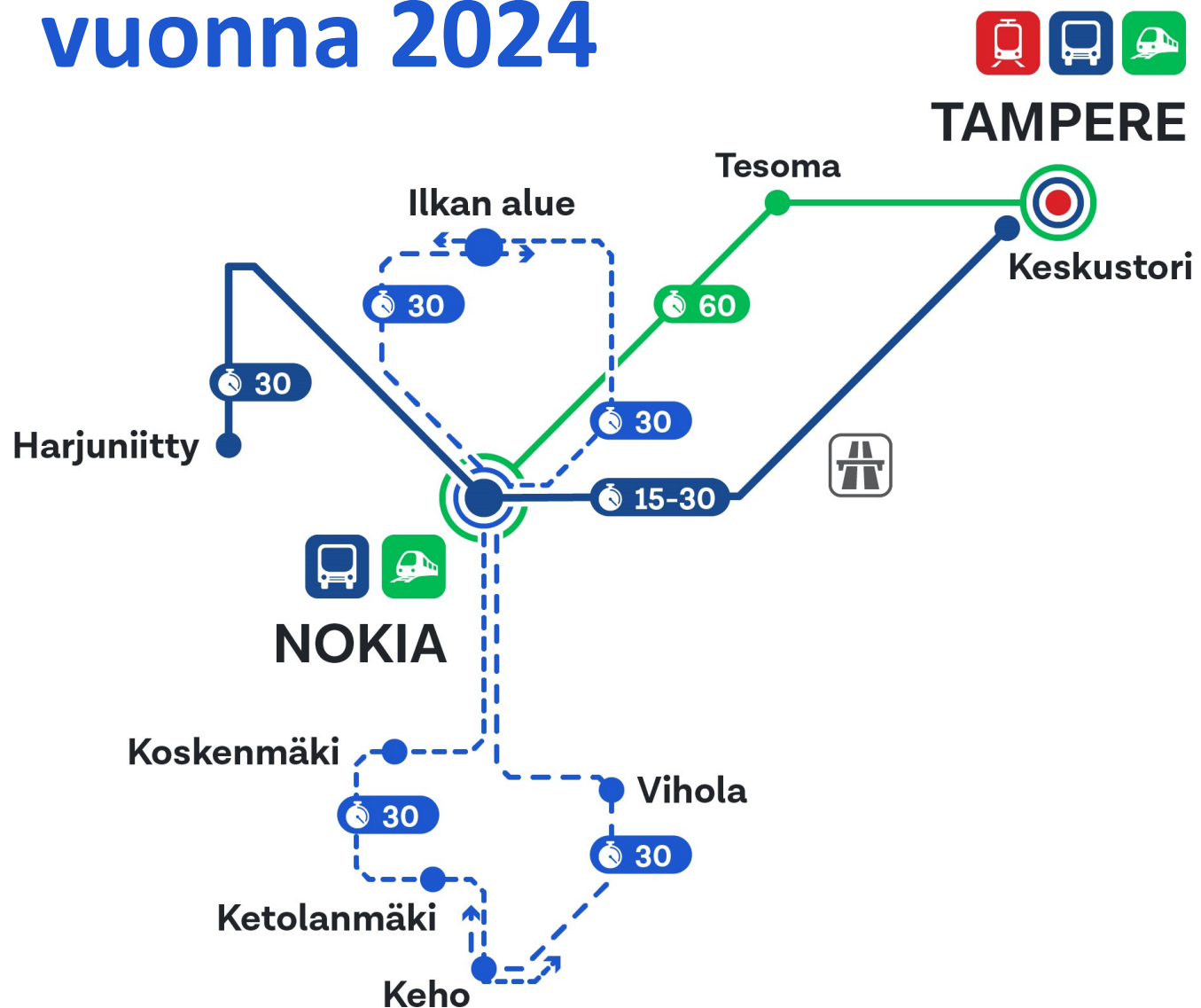
nysse.fi

Nokian kunnan alueella tehdyt joukkoliikenteen matkat



- Nokian alueella matkustajamäärässä ollaan päästy kasvuun, vaikka vuoden 2019 huippulukua ei ole vielä täysin saavutettu
- Nokiolla on uudistettu linjastoa vuonna 2023 ja kehitetty etenkin kunnan sisäisiä matkoja ja yhteyksiä paikallis- ja kaupalliskeskusten välillä, taaten samalla yhteydet M-junaliikenteen vuoroihin
- Vuonna 2023 Nokian kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 24,5 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa
- Nokiolla joukkoliikenteen rungon muodostavat etenkin linja 70 Nokian aseman ja Tampereen läntisen keskustan välillä sekä junaliikenne

Nokia runkoliikenne vuonna 2024



Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)

- Säännöllinen M-junaliikenne arkisin 60 min välein
 - Juna ehdottomasti kilpailukykyisin yhteys Tampereen ja Nokian välillä
 - Nyssen lipputuotteet kelpaavat niin lähikuin kaukoliikenteen junissa
- Vaihtoyhteydet suunniteltu niin junan kuin sisäisen bussiliikenteen välillä
 - Sisäistä bussiliikennettä Etelä- ja Pohjois-Nokialle 30 min välein
- M-junaliikennettä tukee Nokian aseman ja Tampereen keskustorin välillä liikennöivät linjat 72 ja 70
 - Linjat muodostavat arjen ruuhka-aikoina 15 min välein yhteyden Nokian aseman ja Keskustorin välille

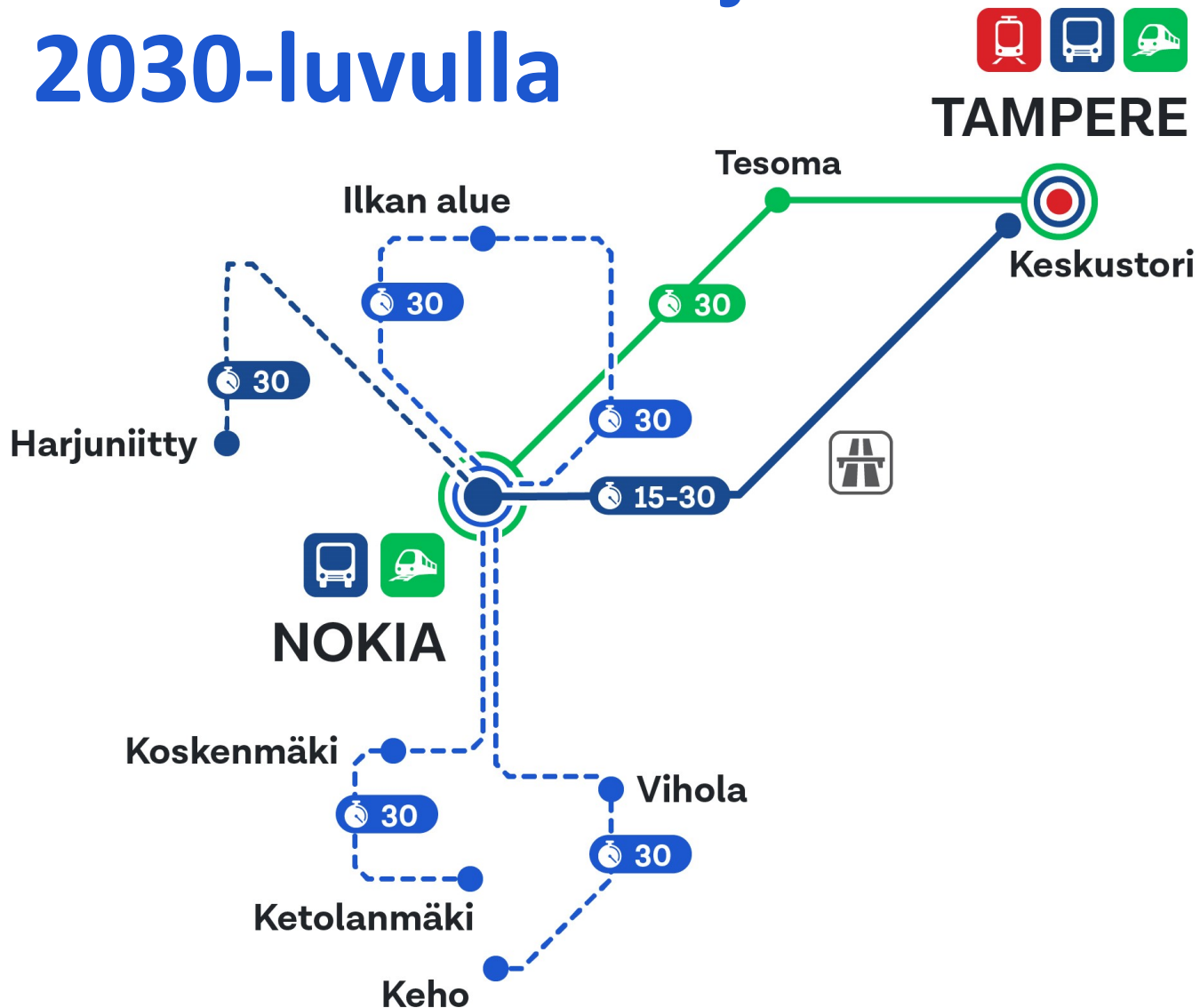


nysse.fi

Nokian joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

- Nokiolla panostetaan 2030-luvulla voimakkaasti junaliikenteeseen, tavoitteena lisätä M-junavuoroja ja tarjota tasaisella vuorotarjonnalla 30 min välein lähijunaliikennettä Tampereen ja Nokian välillä
- Junaliikenteen kehittäminen ei yksin riitä palvelemaan Nokian ja Tampereen välistä matkustusta
 - Etenkin Nokian nauhataajaman Nokian aseman ja Nokian kirkon välillä Tampereen suuntaan on tarvetta liikennöidä myös tulevaisuudessa
- Juna- ja bussiliikennettä tukee vahvasti muuttuva Nokian matkakeskus, joka yhdistää monipuolisesti asumista ja palveluita sekä tarjoaa sujuvan matkaketjun bussin ja junan välillä
 - Junaliikenteessä on tehtävä myös muita merkittäviä ratainvestointi ratkaisuja kuten Lielähti-Tesoma kaksoisraide
 - Merkittävä kustannuslisä junaliikenteen tihentämiselle Nokian ja Tampereen välillä
- Nokian sisäistä liikennettä kehitetään muuttuvan maankäytön myötä ja yhteydet suunnitellaan niin junaliikennettä tukevaksi kuin sisäisiä vaihdottomia yhteyksiä palvelevaksi kokonaisuudeksi
- Suunnitellussa tunnistetaan myös Kolmenkulman teollisuusalueen työmatkayhteyksien kehittäminen
- 2030-luvulla ei vielä nähdä ajankohtaiseksi käynnistää junaliikennöintiä Harjuniittyyn vaan kehityspolku on alkuvaiheessa tukeutuminen bussiliikenteeseen ja sitä sen avulla Nokian aseman junayhteyteen

Nokian runkolinjasto 2030-luvulla



Vuoroväli ruuhka-aikaan (min)

- Lähijunaliikennettä 30 min välein Nokian ja Tampereen välillä
 - Vaatii merkittäviä infrapanostuksia niin Nokian matkakeskuksessa kuin valtion junaverkolla Lielahdi-Tesoma välillä sekä liikennöinnin kustannusten kattamisen
- Lähijunaliikennöintiin kytketty Nokian sisäinen liikennöinti, joka yhdistää kunnassa asumista ja palveluita
 - Malli liikennöinnistä voi olla nykyinen tai muuttua maankäytön kehittymisen myötä
- Bussiliikennettä Nokian aseman, Nokian nauhataajaman ja Tampereen välillä vähintään 30 min välein





Ylöjärvi

NYSSE

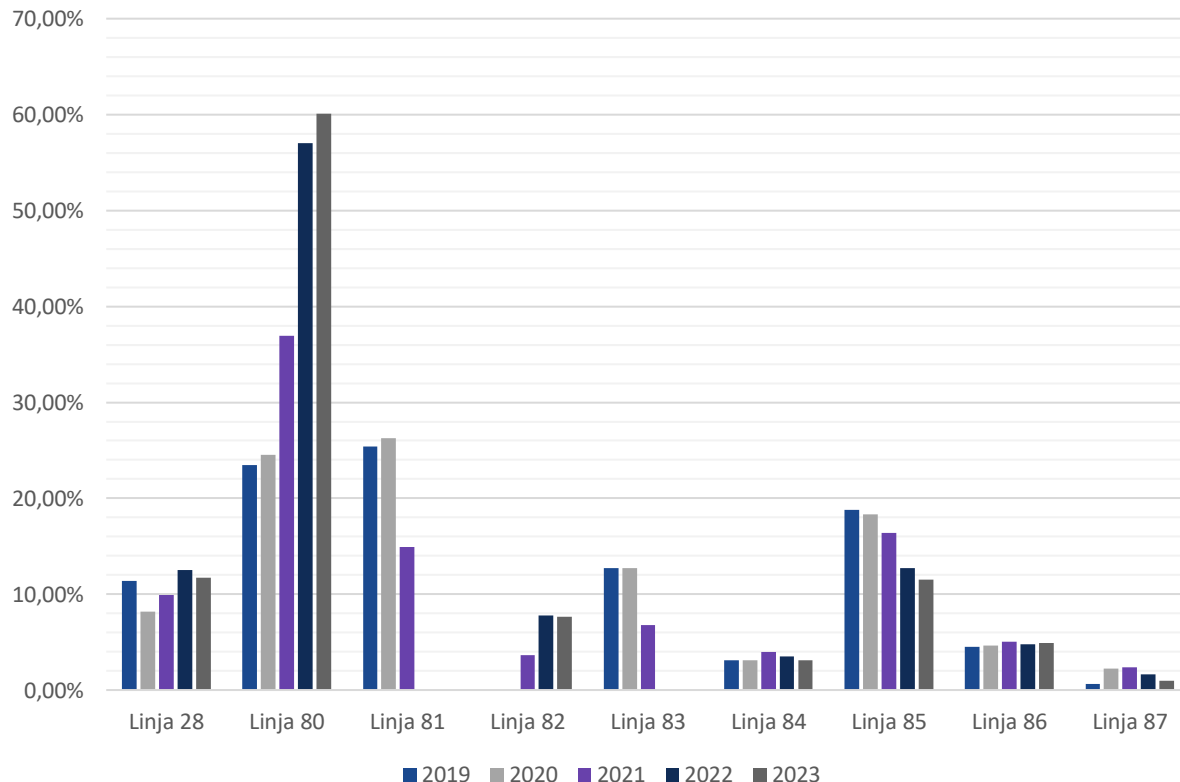
Tampereen seudun joukkoliikenne



nysse.fi

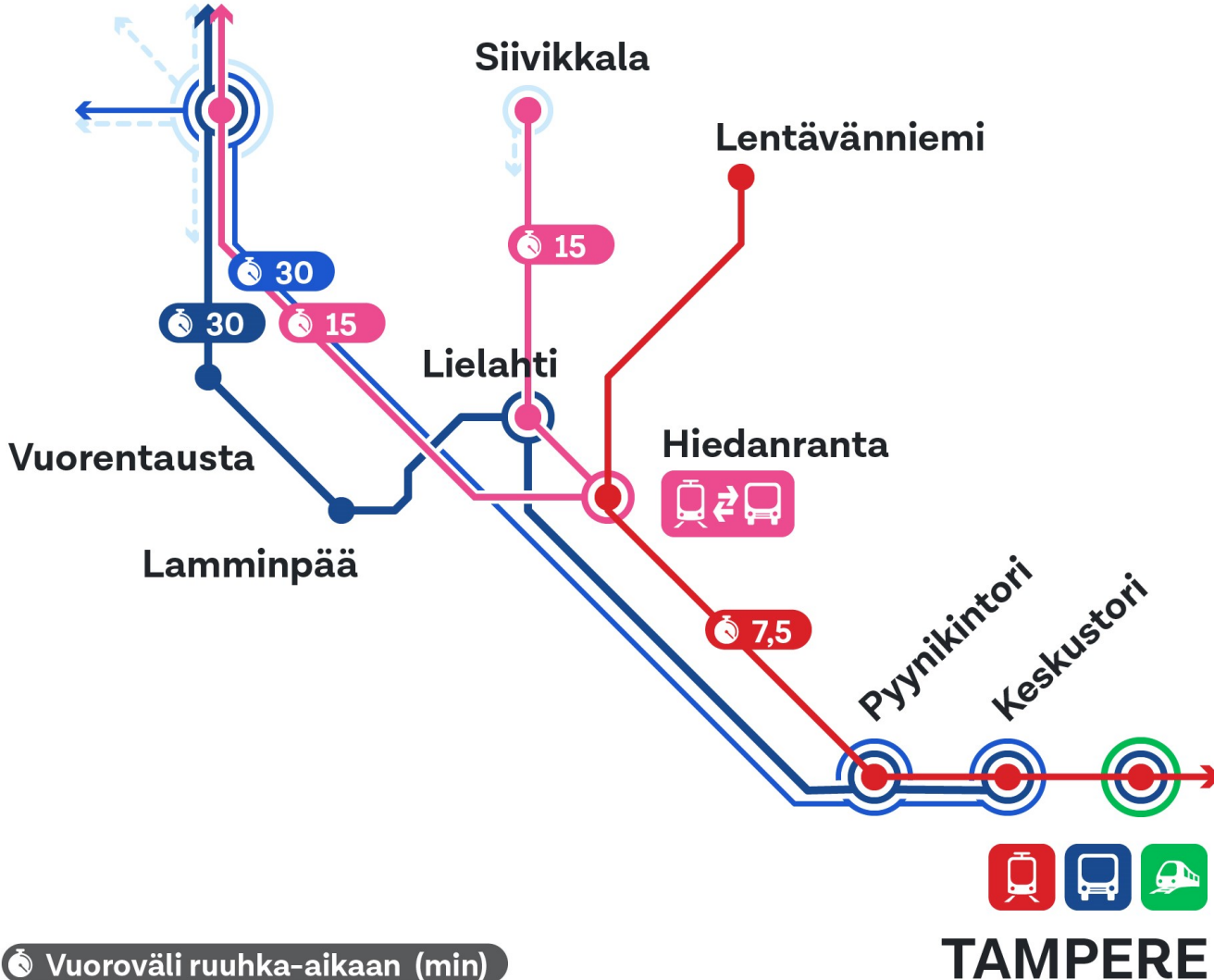
Ylöjärven kunnan alueella tehdyt joukkoliikenteen matkat

Ylöjärven kunnan alueella tehdyt nousut linjakohtaisesti prosenttijakona koko kunnan nousuihin 2019-2023



- Ylöjärven alueella matkustajamäärässä ollaan päästy kasvuun, vaikka vuoden 2019 huippulukuja ei ole vielä täysin saavutettu
- Ylöjärven alueella tullaan uudistamaan linjastoa kesällä 2024 ja linjastossa lähdetään tukeutumaan yhä voimakkaammin Lentävänniemen suunnan raitiotiehen sekä kytkemään eri asuinalueita Ylöjärven keskusta-alueeseen
- Vuonna 2023 Ylöjärven kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 22,6 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa
- Ylöjärven joukkoliikennepalvelun rungon muodostavat linja 80 sekä tulevaisuudessa linjat 81 (Asuntila-Hiedanranta) sekä 22 (Siivikkala-Hiedanranta)

YLÖJÄRVI Ylöjärven suunnan runkoliikenne 2025



- Ylöjärven suunnan runkoliikenteen muodostaa joka toiselle Hiedanrannan ratikalle liityntäyhteyden Kuruntieltä ja Soppeenmäestä
 - Tuleva liityntälinja mukailee raitiotielinjausta Ylöjärven suuntaan
- Siivikkalasta tullaan järjestämään myös liityntäyhteys ratikalle ja tätä kautta alueelle muodostuu kattava runkotasoinen yhteys



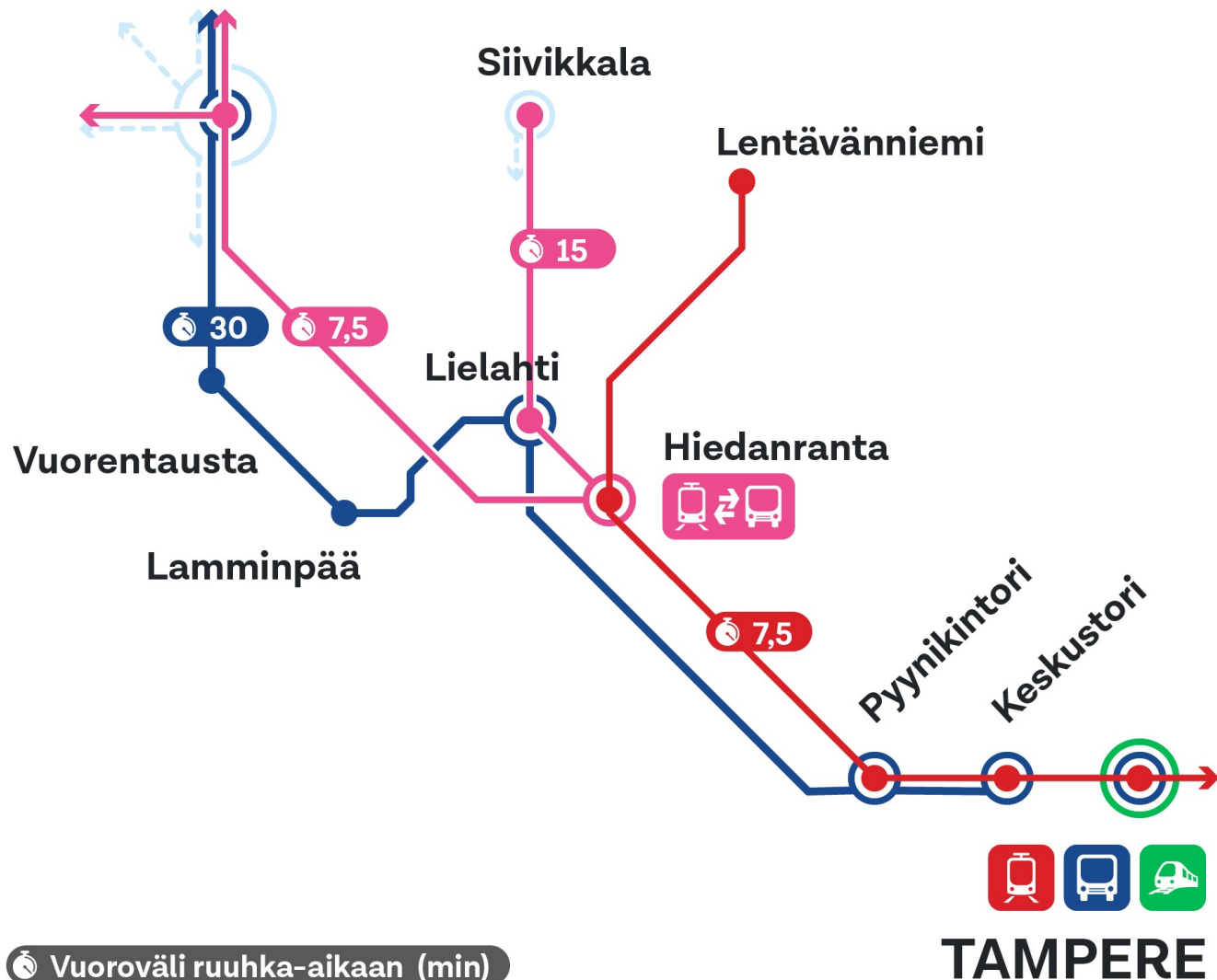
Ylöjärven joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

- Ylöjärvellä tullaan 2030-luvulla keskittymään tulevaan raitiotielinjaukseen ja ensimmäisessä vaiheessa samaa reittiä tullaan liikennöimään bussiliikenteellä
 - Tuleva raitiotieratkaisu on vahvasti myös kytköksissä Tampereen raitiotielinjaukseen Länsi-Tampereen osalta
 - Maankäytön kehittyessä molempien kuntien puolella, raitiotien toteutus päätös tulee yhä ajankohtaisemmaksi
- Ylöjärven toinen maankäytön suuntaviiva, joka ohjaa joukkoliikenteen kehitystä on keskusta-alueen puulaiturin mahdollinen muuttaminen henkilöjuna-asemaksi ja sitä kautta kaukojunapysäkiksi
 - Kaukojunaliikenteen käynnistyminen Ylöjärvelle vaatii vielä merkittäviä keskustelua valtion kanssa

YLÖJÄRVI



Ylöjärven joukkoliikenteen visio 2030-luvun alkupuolella



- Liityntäliikennettä Hiedanrannan ratikkapysäkille tarjotaan jokaiseen ratikkaan
 - Infratoimenpiteitä on tehtävä niin Mikkolantien tuntumassa kuin Metsäkylän suunnalla, esimerkiksi Pallotien avaus
 - Mäkkylän kehittäminen ja kytkeytyminen liityntälinjastoon
- Siivikkalasta tarjotaan edelleen liityntäliikenteellä yhteydet joka toiseen ratikkaan Hiedanrantaan





Pirkkala

NYSSE

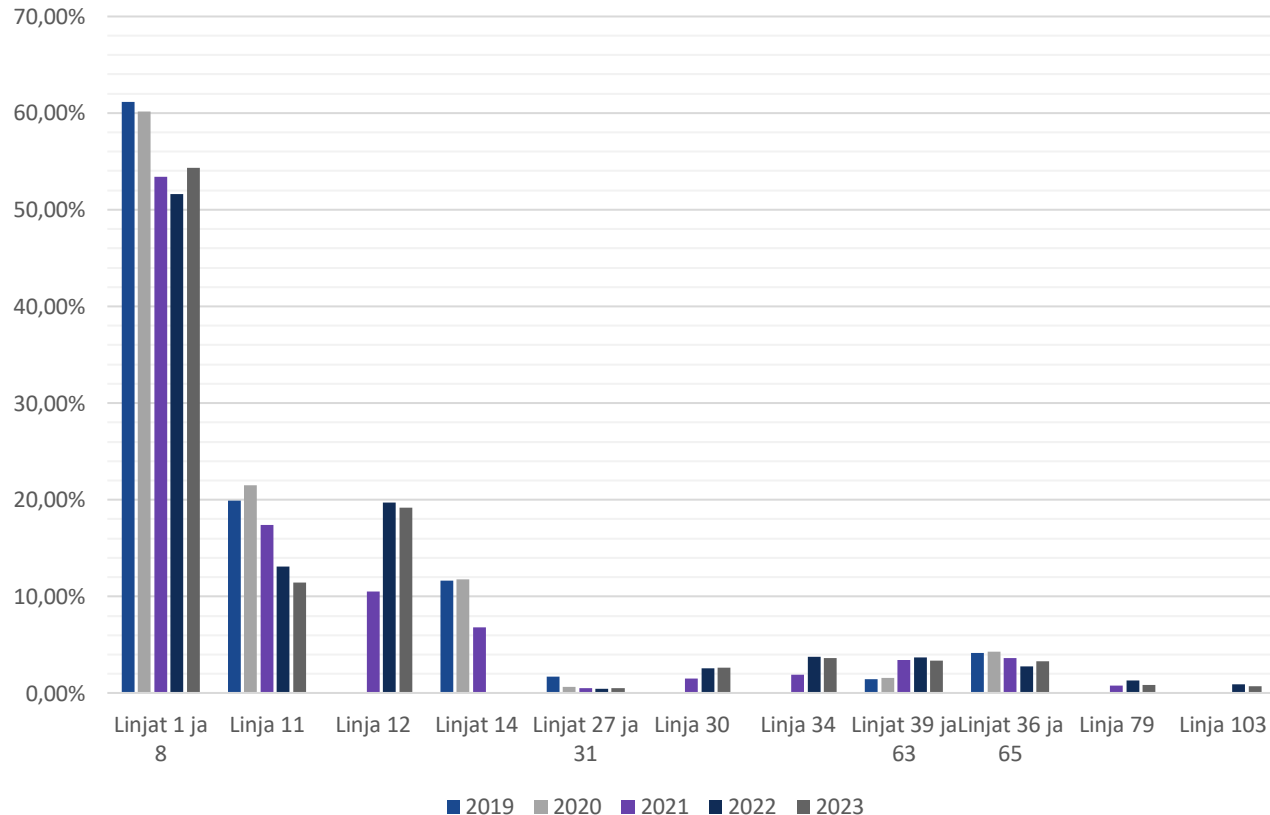
Tampereen seudun joukkoliikenne



nysse.fi

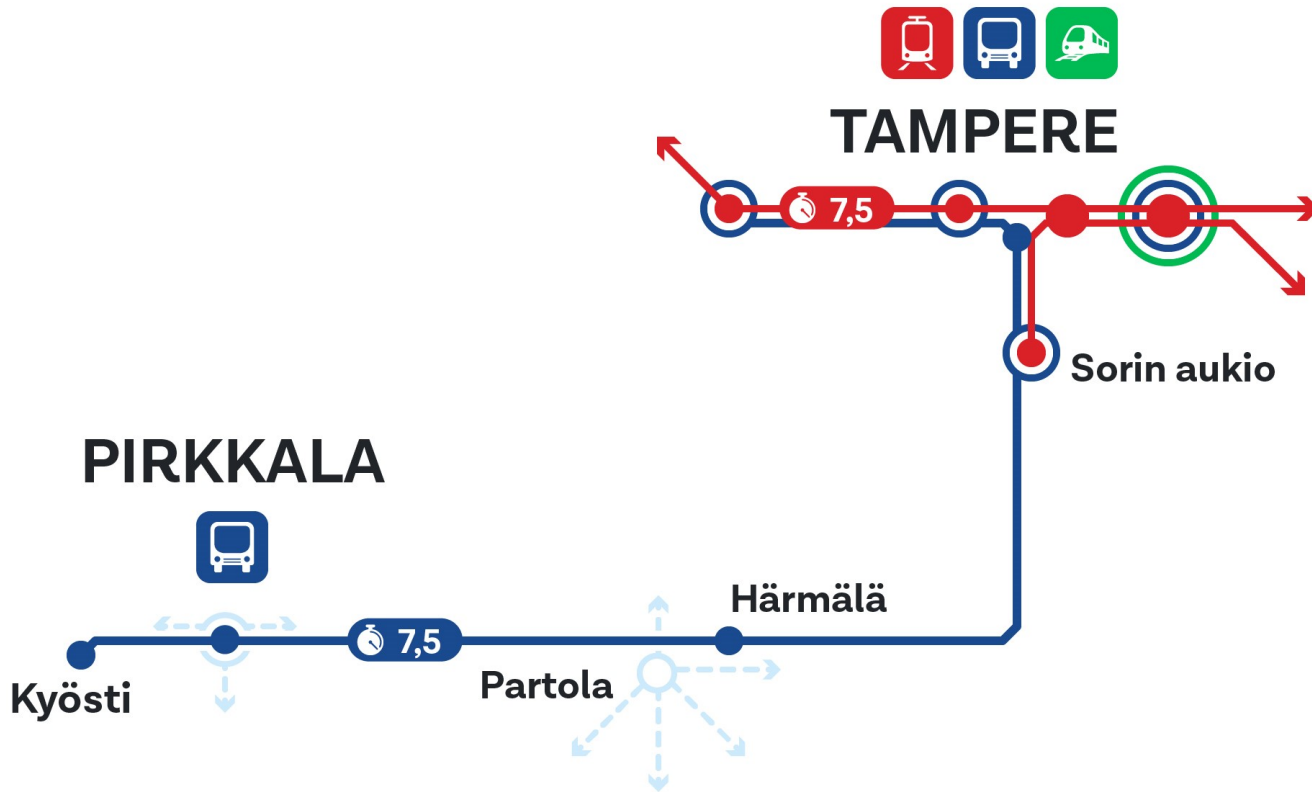
Pirkkalan kunnan alueella tehdyt joukkoliikenteen matkat

Pirkkalan kunnan alueella tehdyt nousut linjakohtaisesti prosenttijakona koko kunnan nousuihin 2019-2023



- Vuonna 2023 Pirkkalan kunnassa saavutettiin historiallinen miljoonan matkan raja kunnan sisällä tapahtuneissa nousuissa
- Kasvu on suuntautunut etenkin linjalle 8, joka muodostaa Pirkkalassa joukkoliikenteen rungon ja mahdollistaa koko Naistenmatkantien alueelta yhteyden Tampereelle
 - Linjalla 8 tehdään yli 50 % kaikista Pirkkalan nousuista
- Merkittävänä sisäisenä linjana työpaikkoja yhdistävänä kokoojalinjana toimii myös linja 12, joka mahdollistaa niin Vähäjärvelle kuin Kurikkaan sekä Suupan ja Partolan välille vaihdottoman yhteyden
- Vuonna 2023 Pirkkalan kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 52,6 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa

Pirkkalan runkoliikenne 2024

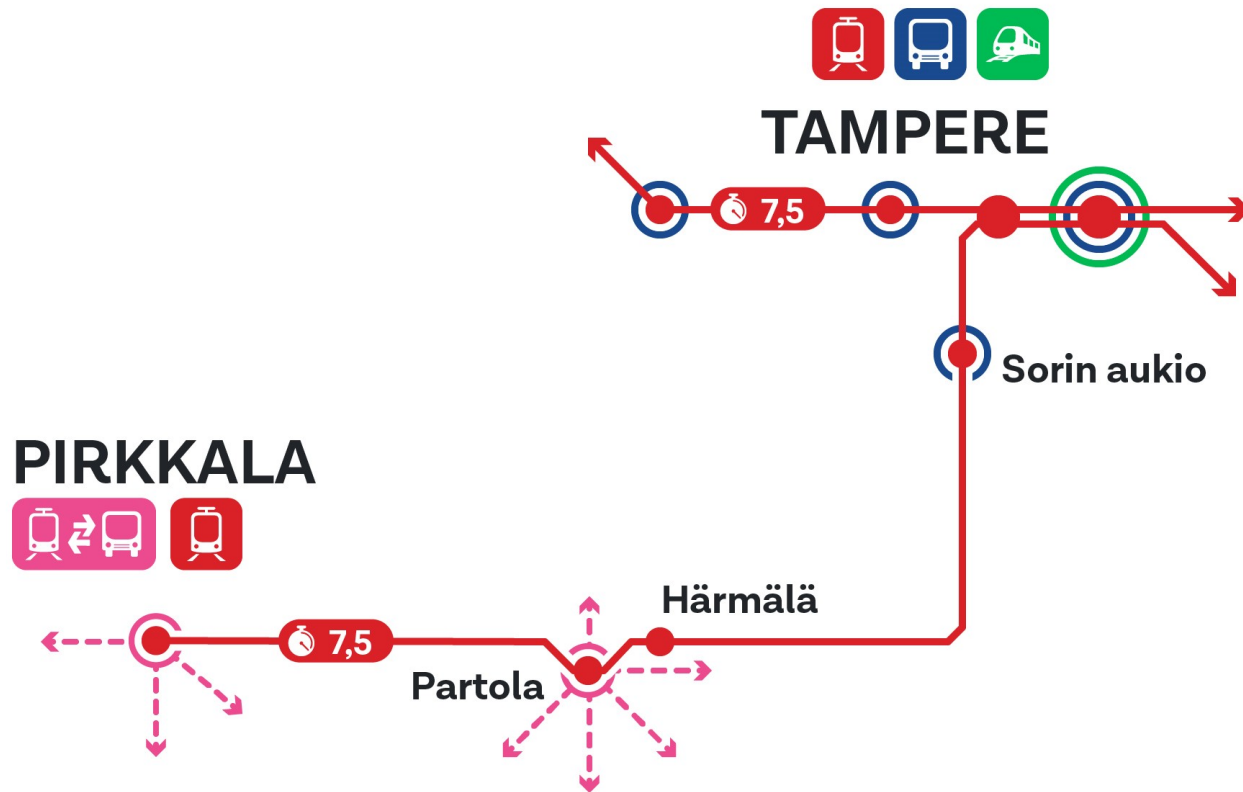


- Pirkkalan runkolinjaston muodostaa Suupan ja Naistenmatkantietä kulkeva linja 8
 - Linjalla tarjotaan laajoilla liikennöintiajoilla ja tiheällä vuorotarjonnalla yhteydet niin Suupalle kuin Tampereelle
- Muut Pirkkalan yhteydet tukeutuvat joko linjaan 8 tai toimivat Naistenmatkantien ulkopuolella keräilevinä linjoina

Pirkkalan joukkoliikenteen visiota 2030-luvulle

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

Pirkkala joukkoliikenteen visio 2030-luvulla



- Pirkkalan joukkoliikenne pohjautuu raitiotieliikenteeseen ja muu joukkoliikennepalvelu kytkeytyy ratikkaan
 - Vaihtoyhteydet bussista ratikkaan suunnitellaan niin Partolassa kuin Suupalla
 - Liityntäliikenteitä eri puolilta Pirkkalaa voidaan liikennöidä 15 min tai 7,5 min vuorotarjonnalla riippuen kunnan taho- ja tilanteesta



Tampereen runkolinjat

NYSSE

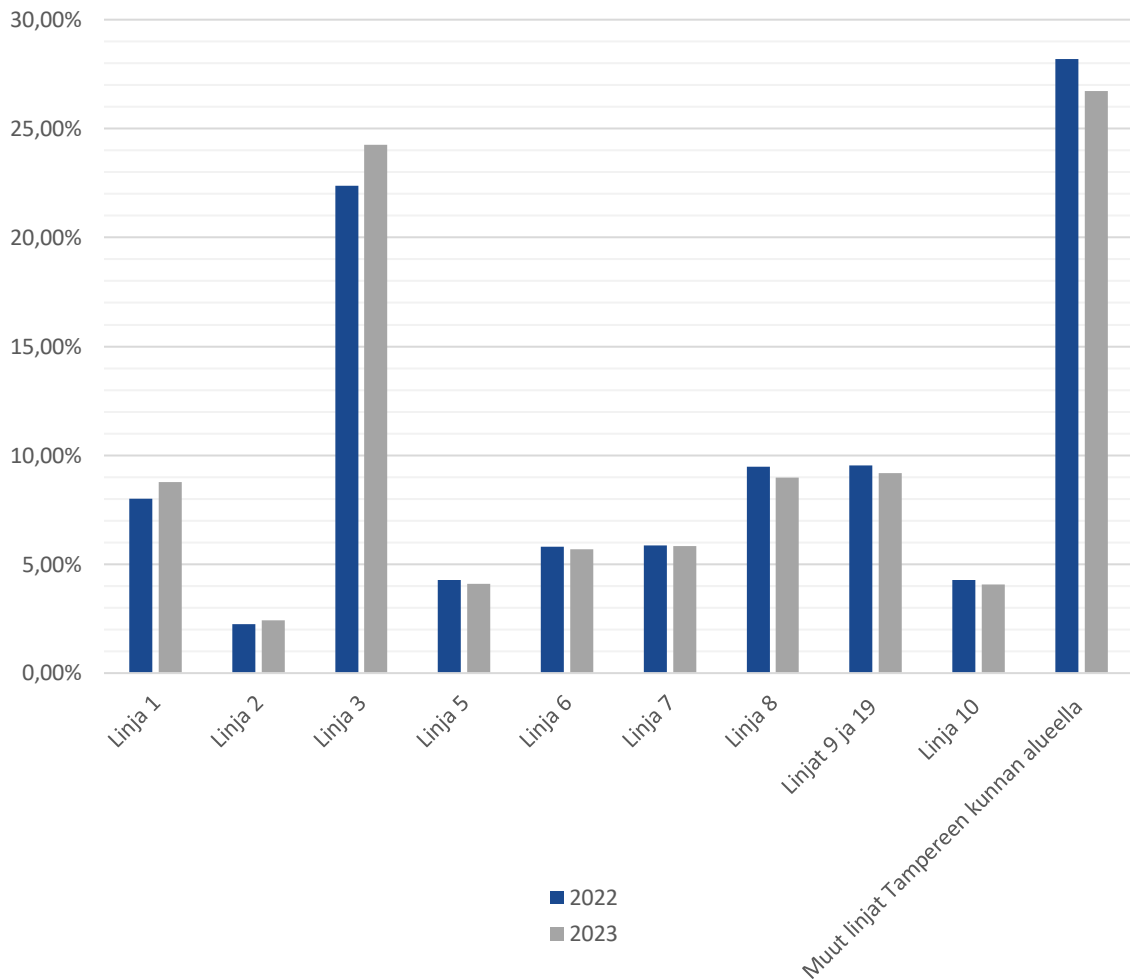
Tampereen seudun joukkoliikenne



nysse.fi

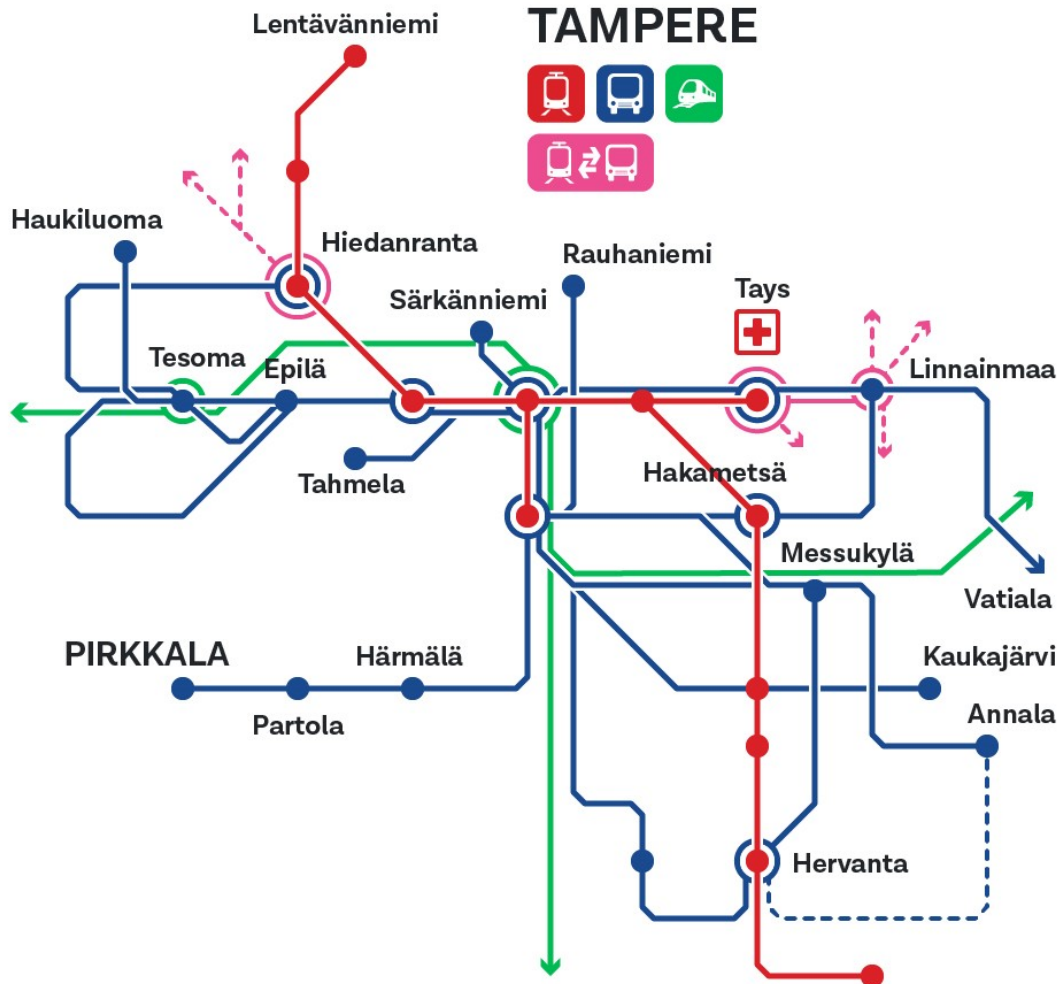
Tampereen runkolinjat ja matkustajamäärät

Tampereen kunnan alueella runkolinjoilla tehdyt nousut suhteessa koko Tampereen kunnan alueella tehtyihin nousuihin vuodet 2022-2023



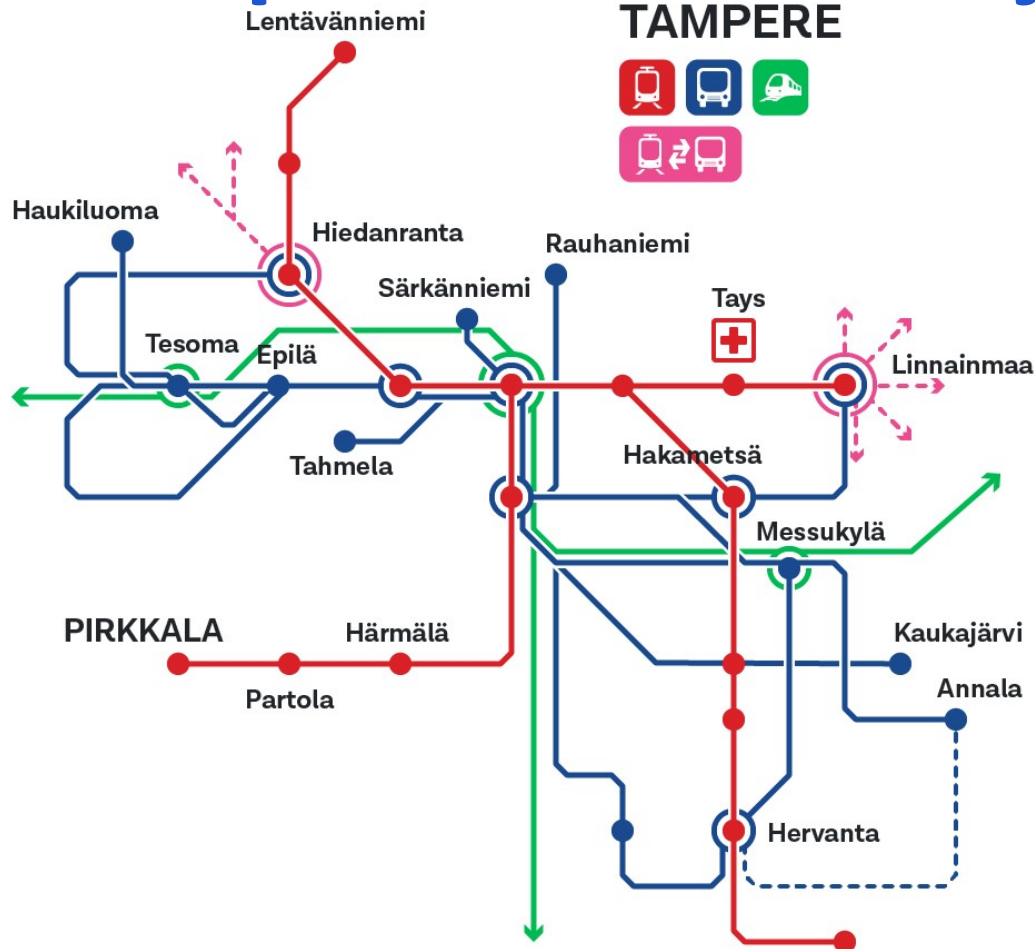
- Tampereella joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet voimakkaasti viimeisen kahden vuoden ajan
 - Vuosien 2022-2023 välillä kasvua oli lähes 18 %
- Tampereella runkolinjojen matkustajamäärän kasvuun on vaikuttanut etenkin ratikkalinjojen 1 ja 3 suosio, joilla koko Tampereen kunnan alueella tapahtuneista nousuista tehdään lähes kolmannes
- Vuonna 2023 Tampereen kunnan asukas teki kunnan sisällä noin 174,9 nousua joukkoliikennevälineeseen vuodessa

Tampereen runkoliikenne tammikuussa 2025



- Runkoliikennettä parannetaan ja kehitetään tammikuussa 2025 entisestään
 - Linja 4 Länsi-Hervannasta keskustan ja Tesomalle ja Lielahteen
 - Linja 1 jatko Santalahdesta Lentävänniemeen
 - Linjan 3 liikennöinnin tihentäminen 7,5 min 6 min
 - Linjan 7 reitin laajentaminen Villilän ja Raholan alueelle
 - Linjan 5 liikennöinnin tihentäminen

Tampereen runkolinjasto 2030-luvulla



- Runkolinjastoa on tarkoitus ylläpitää ja vuorotarjontaa kehittää jokaisen linjan osalta
- Ratikka tulee korvaamaan osan bussilinjastosta 2030-luvulla
- Vuorotarjonnan kehittämisessä seurataan aktiivisesti maankäytön kehittämistä ja tehostamista

Seudun tulevaisuuskuvan jatkohyödyntäminen

- Nyssen suunnittelutiimissä on tarkoituksena käynnistää vuoden 2024-2025 aikana joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn -kaltaisen työ.
 - Seudun tulevaisuustyö toimii erinomaisena pohjana tätä työtä ajatellen ja antaa tarkempia suuntaviivoja siihen, miten kunnissa ylläpidetään tai kehitetään tulevaa joukkoliikenteen runkolinjastoa.
- Työtä voidaan hyödyntää kunnissa maankäytön kehittämisessä ja tulevaisuuden visioinnissa

NYSSE

Kiitos

#matkallakanssasi