

Joukkoliikenteen palvelutaso 2022-2025

Kangasala, Lempäälä, Orivesi, Nokia, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi

Sisällys

1. Palvelutaso määrittämisen taustaa.....	1
1.1 Toimivalta-alueen nykytilan kuvaus.....	3
2. Edellisen palvelutasomäärittelyn toteuma.....	6
3. Rakenne palvelutason määrittely.....	11
4. Kehittämiskohteet kunnittain.....	15
5. Palvelutason käytännön toteutus.....	17
Liitteet.....	18

1. Palvelutaso määrittämisen taustaa

Kuntien yhteistoimintasopimus

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta toimii liikennepalvelulain 181 § mukaisena toimivaltaisena viranomaisena Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella harjoitettavan joukkoliikenteen osalta.

Joukkoliikennelain (13.11.2009/869) kumoutuessa ja korvautuessa liikennepalvelulla (Laki liikenteen palveluista 01.07.2018 320/2017), kuntien yhteistoimintasopimusta muutettiin ja sopimukseen kirjattiin, että joukkoliikenneviranomaisen tekee valtuustokausittain palvelutason määrittelyn. Palvelutason määrittelyn yhteydessä laaditaan joukkoliikenteen suunnitelma vastaavaksi määräajaksi. Suunnitelma sisältää toimenpiteet ja arvion niiden rahoitustarpeista määräajaksi. Yhteistoimintasopimukseen määriteltiin, että palvelutason määrittely pyritään toteuttamaan niin, että valtuustokauden loppupuolella Joukkoliikenne -palveluryhmä valmistelee esityksen palvelutasomäärittelyksi ja joukkoliikennelautakunta hyväksyy sen lähetettäväksi kunnille omalta osaltaan päätettäväksi. Joukkoliikenneyksikkö kokoaa kuntien päätösten pohjalta yhteisen palvelutasomäärittelyn, jonka uusi, vaalien jälkeen muodostettu joukkoliikennelautakunta hyväksyy ja toimeenpanee.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyllä kuvataan viranomaisen tahtotilaa siitä, millainen joukkoliikenne on perustelluin kullakin maantieteellisellä alueella matkustustarpeet ja käytettävissä oleva rahoitus huomioon ottaen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen kaupunkiseudulla on osa toimenpiteitä, joilla ehkäistään ilmastonmuutosta.

Palvelutasomäärittely tehdään niin, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Määrittely itsessään ei kuitenkaan luo kansalaisille subjektiivista oikeutta vaatia palveluiden järjestämistä. Palvelutasomäärittely



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

ohjaa joukkoliikenneliikennetarjonnan yksityiskohtaista suunnittelua. Määrittely toimii myös kuntien maankäytön suunnittelussa tehtäviä ratkaisuja tukevana asiakirjana.

Palvelutasomäärittely laaditaan valtuustokaudeksi. Sitä voidaan tarkistaa voimassaoloaikanaan, mikäli toimintaympäristössä tapahtuu määrittelyn tarkistamista perustelevia muutoksia. Tämän palvelutasomäärittelyn voimassaoloaika on 4 vuotta alkaen 1.1.2022.

Yhteys muihin suunnitelmiin

Keväällä 2019 on valmistunut Pirkanmaan ELY-keskuksen laatimana Pirkanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma vuosille 2020-2023. Tampereen kaupunkiseudun palvelutasomäärittely ja naapuritoimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten palvelutasomäärittelyjen yhteensopivuus on varmistettu osallistumalla naapuritoimivaltaisten viranomaisten palvelutason määrittelyyn.

Aikaisempi voimassa oleva palvelutasomäärittely toimivalta-alueella on vuodelta 2016. Vuonna 2016 laadittu palvelutasomäärittely oli toinen joukkoliikennelain velvoittama alueen palvelutasoa kuvaava työ. Palvelutasomäärittelyssä vuosille 2018–2021 on käytetty kuusiportaista palvelutasoluokitusta, joista korkein luokka on 6 (punainen) ja matalin 1 (harmaa).

Seuraavaa alueen palvelutasomäärittelyä varten on arvioitu aikaisemman palvelutason alueellisten tavoitteiden toteutumista vuoden 2021 joukkoliikennepalvelun avulla. Tässä tarkastelussa on otettu huomioon alueelle 2018 määritelty tavoite ja sen toteutuminen vuoden 2021 vuorotarjonnan avulla.

Tampereen kaupunki on päättänyt lokakuussa 2020 raitiotien rakentamisesta Lentävänniemeeseen. Tavoitteena on liikennöidä Pyynikintorin ja Santalahden välillä vuonna 2023 ja loppua raitiotien vaiheen 2. linjauksesta Pyynikintorin ja Lentävänniemeen välillä vuoden 2024 aikana. Raitiotien toisen vaiheen rakentaminen on käynnistetty ja koko Tampereen seudun joukkoliikenteen linjasto on tarkoitus tarkastella, ennen raitiotien valmistumista Lentävänniemeeseen. Tavoitteena on tehdä vuorovaikutuksellinen suunnittelutyö yhdessä joukkoliikenteen käyttäjien kanssa tulevasta linjastosta. Raitiotien toisen vaiheen valmistumisen myötä, linjasto muuttuu ennen kaikkea Länsi-Tampereella, mutta tuleva ratkaisu saattaa vaikuttaa myös Ylöjärven linjastoon. Palvelutasomäärittelyssä huomioidaan raitiotien toisen vaiheen linjaus ja rakentaminen sekä tunnustetaan alueen erillinen suunnittelu- ja palvelutason määrittelemisen tarve.

Raitiotien 2. vaiheen valmistumisen lisäksi, lähijunaliikenteen lisääminen Nokian ja Tampereen välillä tarjoaa mahdollisuuden suunnitella Nokian linjastokokonaisuutta uudella tavalla. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on hyväksynyt lähijunaliikenteen lisäyksen lokakuussa 2021. Nokian linjastosuunnittelun pohjana toimii marraskuussa 2021 toteutettu liikkumiskysely ja uuden linjaston käyttöönotto tullaan ajoittamaan kilpailutettavan Nokian linjan 70 uuden sopimuskauden alkuun, kesäkuulle 2023.

Tampereen kaupunki yhdessä Pirkkalan, Kangasalan ja Ylöjärven kanssa on teettänyt vuonna 2020 Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman, joka valmistui maaliskuussa 2021. Kyseessä oli selvitys, jossa tarkasteltiin raitiotien laajentamista Tampereelta Pirkkalan, Kangasalan ja Ylöjärven suuntiin. Työn aikana tutkittiin ja vertailtiin vaihtoehtoja kaikilla ratasuunnilla vuorovaikutteisen suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin perusteella. Syksyllä 2021 on käynnistynyt raitiotien hankesuunnitelman tekeminen Tampereen ja Pirkkalan sekä Tampereen Taysin ja Linnainmaan välille. Hankesuunnitelman on tarkoitus valmistua kuntien päätöksenteon valmiuteen helmikuuhun 2023 mennessä. Hankesuunnitelman teettämisellä on tavoite varmistaa alustavan aikataulun mukainen eteneminen Pirkkala, Suuppa – Tampere, Linnainmaa -ratahaaralla toteutussuunnitteluun ja mahdolliseen rakentamisvaiheeseen. Kuntien päätöksiä jatkovaiheista ei ole tehty.



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Hankesuunnitelmaa seuraava raitiotien suunnitteluvaihe ratalinjalla, toteutussuunnitelman laatiminen on arvioitu ajoittuvan vuosille 2023–2024. Raitiotien Pirkkala, Suuppa – Tampere, Linnainmaa rakentaminen tämänhetkisen arvion mukaan on mahdollista ajoittua vuosille 2025–2028.

Lähijunaliikenteen osalta Tampereen kaupunkiseutu tekee palvelutasomäärittelytyön rinnalla seudun lähijunaliikenteen skenaarioiden ja vision pohdintaa. Tavoitteena laatia ja hyväksyä tulevaisuuskuva sekä tiekartta lähijunaliikenteen toteutukselle koko seudulla. Tampereen kaupunkiseutu tekee työtä kevään ja syksyn 2021 aikana ja selvityksen on tarkoitus valmistua vuoden 2022 alussa.

Kuntien rooli ja ohjaus palvelutasomäärittelyssä

Verrattuna edellisiin palvelutasomääritelmiin, kuntien rooli palvelutasomäärittelytyössä on muuttunut merkittävästi. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä 2022-2025 määriteltiin, että kuntien kanssa tehdään yhä merkittävämpää yhteistyötä ja työ tehdään ennen kaikkea kuntien tarpeisiin. Palvelutasomäärittelyn osalta työssä halutaan kuvata mahdollisimman hyvin kuntien asettamaa tahtotilaa sekä osoittaa joukkoliikenteen rahoitus kunkin kunnan osalta koko palvelutasomäärittely kaudeksi.

Kunnat ovat osaltaan sitoutuneet omissa strategioissaan joukkoliikenteen kehittämiseen. Lisäksi useassa kunnassa on strategisesti linjattu hiilineutraalisuustavoitteita, joihin pääsemiseksi kuntien kanssa tehdään yhteistyötä niin joukkoliikenteen linjastosuunnittelun, kulkutapaosuuden ja liikenteen hankintojen osalta. Kuntien asettamat strategiat huomioidaan osana myös palvelutasomääritelmän tekemistä ja pitkällä tähtäimellä kuntien kanssa yhdessä halutaan kehittää ja siten kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja edistää kestäviä kulkumuotoja.

Palvelutasomäärittelytyössä jokaisen kunnan kanssa järjestettiin keväällä 2021 työpajat, joissa käytiin läpi kuntien tahtotilaa ja joukkoliikenteen järjestämistä, suhteessa kunnan uusiin ja vanhoihin maankäyttökehittämishankkeisiin. Työpajoissa saatiin selvitys siitä, minkälaisia tarpeita ja toisaalta hankkeita kunnissa on joukkoliikenteen järjestämisen osalta käynnissä tai tulossa. Lisäksi työpajat mahdollistivat kuntien kanssa pidemmän aikavälin pohdinnan joukkoliikenteen järjestämisestä ja kehityspolusta. Kunnat antoivat myös palvelutasomääritelmän 2022-2025 luonnoksesta lausunnot, jotka on huomioitu lopullisessa työssä.

1.1 Toimivalta-alueen nykytilan kuvaus

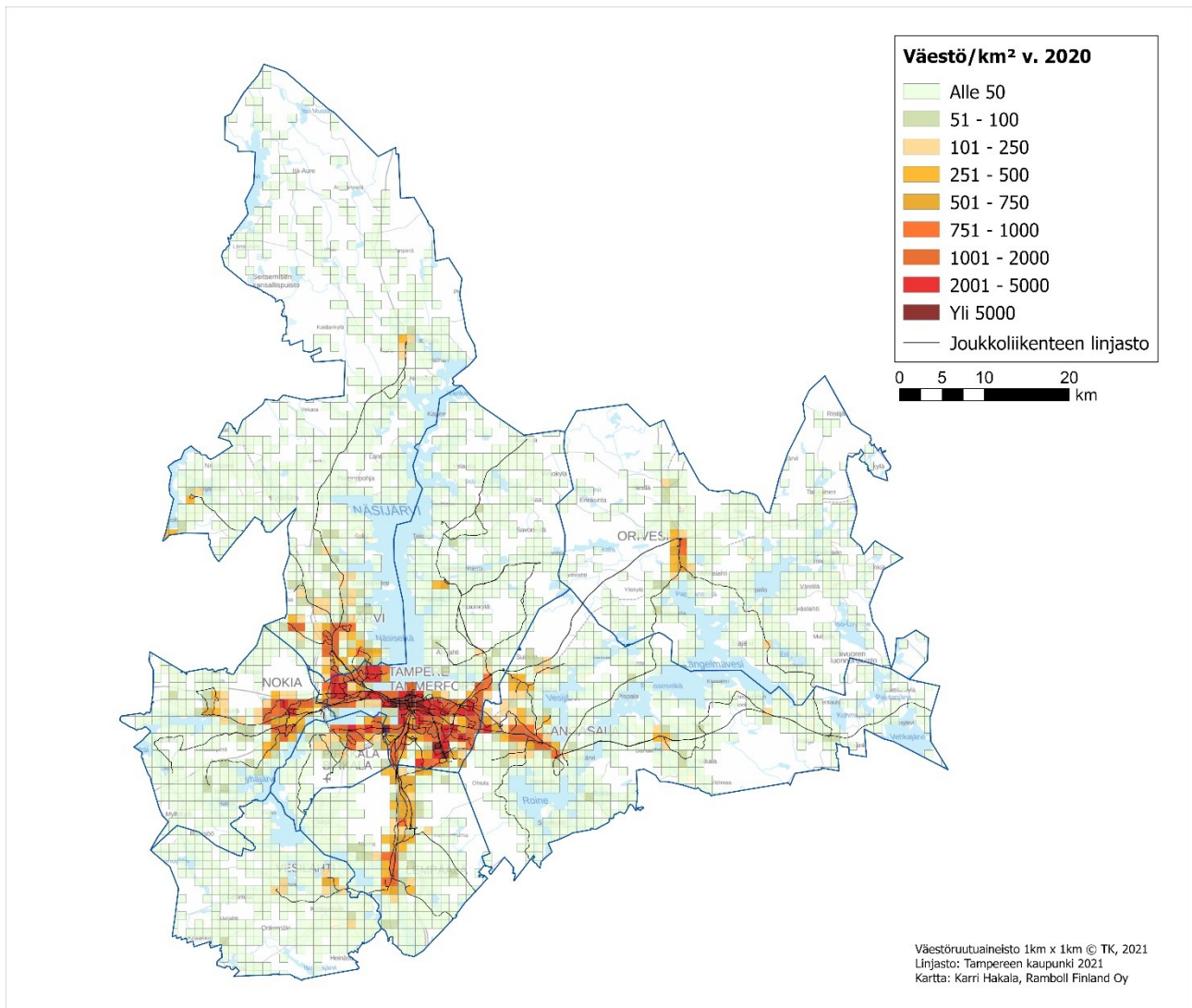
Joukkoliikennepalvelun perustana on matkustustarve, jota synnyttävät asuminen, työpaikat sekä muut palvelut. Tulevan palvelutason määrittämistä varten on kuvattu nykytilaa väestötiheyden sekä työpaikkojen sijoittumisen avulla. Alueille määritetyt palvelutasoluokat perustuvat ensisijaisesti näihin väestö- ja työpaikkatietoihin. Työssä käytetyt taustatiedot on esitelty tausta-aineistossa.

Asukastiheys

Asukastiheyttä on kuvattu koko seudulla yhden kilometrin ruutujaolla sekä tarkemmin kuntakohtaisesti tarkasteltuna 250 metrin ruutujaolla. Väestötiedot ovat vuodelta 2020 (Tilastokeskus).

Joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty kaikille alueille, joilla on yli 50 asukasta 250 m x 250 m kokoisella ruudulla. Tämän väestötiheyden alle meneville alueille voidaan järjestää joukkoliikennettä, mikäli se muista syistä, esimerkiksi lakisääteisten koulukuljetusten johdosta on tarpeen.

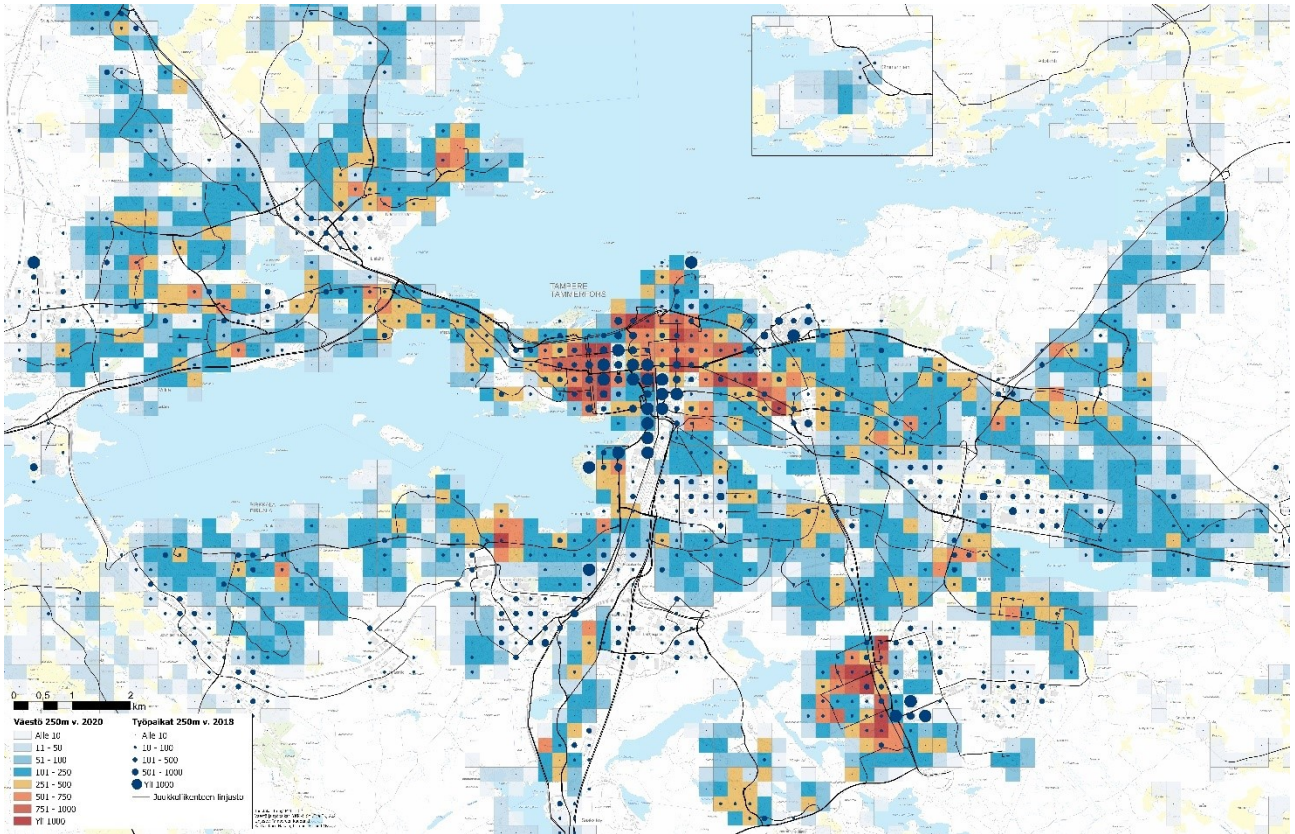




Työpaikkojen sijoittuminen

Työpaikkatiedot ovat vuodelta 2018 ja niiden perusteella on tarkennettu väestön sijoittumisen pohjalta tehtyä arviota joukkoliikenteen palvelutasosta. Työpaikkojen tiivis sijoittuminen sekä työpaikkojen luonne vaikuttavat palvelutasoon ja väestötietojen pohjalta tehtyä arviota on voitu korottaa yhdellä tai kahdella luokalla työpaikkatietojen perusteella.

Eryyisinä työpaikka- sekä opiskelualueina Tampereen kaupunkiseudulla ovat Tampereen keskusta-alueen lisäksi Kaupin kampuksen, Taysin sekä yliopiston kampusalue Hervannassa. Merkittävimmät täydentyvät tuotannollisen toiminnan alueet Tampereen kaupunkiseudulla ovat Nekala, Hankkio, Lahdesjärvi, Sarankulma ja Rusko Tampereella sekä kolmen kunnan alueella oleva Kolmenkulman alue sekä Linnakallion ja Huovin alue Pirkkalassa.



Matkustajamäärät

Työpaikkojen ja väestön sijoittumisen lisäksi palvelutasotyössä tarkasteltiin matkustajamäärän kehitystä. Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärä ylitti 40 miljoonan vuosittaisen matkan rajan vuonna 2018. Tämän jälkeen ennen kevättä 2020 matkustajamäärä kasvoi voimakkaasti. Matkustajamäärässä tapahtui kuitenkin voimakas muutos Korona-viruksen vuoksi, jonka vuoksi matkustajamääriä ei ole seurattu pelkästään muutamalta edelliseltä vuodelta vaan lähes koko edellisen palvelutasomääritelmäkauden ajalta. Palvelutasomäärittelytyössä on hyödynnetty vuodesta 2018, alueellisia matkustajamäärätietoja pysäkeittäin ja linjoittain. Työssä on myös hyödynnetty nykyisen joukkoliikennelinjaston alijäämätietoa.

Kunnan sisällä tapahtuneet nousut vrt. 2019-2020

Kunta	Vuosi 2019	Kunta	Vuosi 2020
Kangasala	1 081 238	Kangasala	712 739
Lempäälä	645 862	Lempäälä	437 637
Nokia	902 736	Nokia	578 873
Orivesi	29 764	Orivesi	22 593
Pirkkala	935 946	Pirkkala	554 271
Tampere	35 290 966	Tampere	23 423 438
Vesilahti	39 018	Vesilahti	27 277
Ylöjärvi	840 348	Ylöjärvi	550 548
Yhteensä	39 765 878	Yhteensä	26 307 376

Vuorovaikutus

Yhtenä palvelutasomäärittelyn lähtötietoina hyödynnettiin Tampereen seudun joukkoliikenteelle annettua palautetta. Palaute on vuorovaikutuskeinona jatkuva, toisin kuin yksittäiset yleisötilaisuudet tai kyselyt. Palvelutasomäärittelyn luonne on kuvata joukkoliikenteen arkielämän ratkaisuja hyvin yleispiirteisesti, joten asiakasvuorovaikutuksessa on vaikea löytää sopivaa toteutustapaa tällä suunnittelun tasolla.

Palautteissa hyödynnettiin myös Linjasto 2021 -suunnittelun, vuosina 2018-2019 tulleita yli 5 000 palautetta. Linjasto 2021 -suunnittelun tavoitteena oli suunnitella joukkoliikenteen linjasto raitiotien aloittaessa liikennöinnin elokuussa 2021 Hervantajärvi - Pyynikintori sekä Tays, Kaupin kampus - Sorin aukio reiteillä. Linjasto 2021 -suunnittelua tehtiin vuorovaikutuksellisesti yhdessä joukkoliikenteen käyttäjien kanssa. Kokonaisuudessaan iso Linjasto 2021 -suunnittelutyö eri vaiheineen huomioidaan myös palvelutasomäärittelytyössä. Linjasto 2021 -suunnittelun ja palautteen lisäksi osassa seudun kunnista toteutettiin myös erillisiä linjasto-suunnitteluita, joihin haluttiin osallistaa joukkoliikenteen käyttäjiä. Myös nämä palautteet on huomioitu tulevassa palvelutasomääritelmässä.

Kuntien kanssa pidetyt työpajat mahdollistivat ennen kaikkea kuntien osallistumisen ja vaikuttamismahdollisuuden palvelutasomäärittelyn tekemiseen. Samanlaisia työpajoja pidettiin myös Tampereen kaupungin osalta yleiskaavoituksen sekä kiinteistöt, tilat ja asuntopolitiikka -palveluryhmän kanssa. Työpaja seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittelystä pidettiin myös Tredun kanssa.

Syksyllä 2021 luonnos oli myös alueen kunnissa sekä muilla sidosryhmillä lausunnoilla.

2. Edellisen palvelutasomäärittelyn toteuma

Edellisessä palvelutasomäärittelyssä 2018 - 2021 oli asetettu myös erilaisia yksityiskohtaisempia tavoitteita joukkoliikennepalvelun kehittämiseksi alueen kunnissa. Osa asetetuista tavoitteista on saatu toteutettua ja osa jäi toteuttamatta, joko kunnan taloudellisen panostuksen uupumisen tai maankäytön kehittymisen viivästysten vuoksi. Uudessa palvelutasomäärittelyssä on pohdittu ja nostettu esille alueita, jotka mainittiin edellisessä palvelutasomäärittelyssä, mutta muutoksia joukkoliikenteen palvelutasossa ei toteutettu.

Kangasala

1. Vahvistetaan matka-ajaltaan henkilöautolle kilpailukykyistä yhteyttä Kangasalan nauhataajaman ja Tampereen keskusta-alueen välillä.
 - a. Palvelutasomäärittelykaudella 2018-2021 linjan 42 Kangasala - Tays - Pyynikintori välistä liikennöintiä lisättiin vaiheittain arjen ruuhka-aikoina. Viimeisimpänä elokuussa 2021 linjan 41 Kangasala - Tays, Kaupin kampus liikennöintiä lisättiin ja linjalla mahdollistettiin arkisin joka toiseen Taysilta lähtevään ratikkaan yhteys. Tämän myötä vahvistettiin kilpailukykyistä yhteyttä Tampereen ja Kangasalan keskustojen, mutta myös Kangasalan ja TAYS:n työpaikka-alueen välillä. Linjan 41 lisäksi linjan 40 Kangasala - Messukylä - Tampere liikennöintiä on tasaisesti lisätty koko palvelutasomäärittelykauden 2018-2021 aikana.



2. Kehitetään yhteyksiä Hervantaan ja Kaupin Tays:n alueelle
 - a. Yhteys Hervantaan toteutuu vaihdollisena. Linjojen 40 ja 41 vuorotarjontaa lisättiin tasaisesti koko palvelutasomäärittelykauden ajan 2018-2021. Molemmilta linjoilta mahdollistettiin vaihtoyhteys Hervantaan kulkeviin linjoihin 32 sekä 38. Ratikkaliikenteen alkaminen 9.8.2021 poisti vaihtomahdollisuuden linjalta 40 Hervannan valtavyylää Hervantaan kulkeviin busseihin. Ratikalla ei ole vaihtopysäkkiä Vuohenojalla. Vaihtoyhteys Kangasalta Hervantaan toteutuu Vuohenojan sijaan Hankkiolla ja Messukylässä.
 - b. Yhteyttä Tays:n alueelle parannettiin linjojen 41 ja 42 liikennöinnin lisäämisen myötä.
3. Pikkolan alueen vahvistuminen koulu- ja opiskelumatkojen kohteena huomioidaan palvelutason voimassaoloaikana yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.
 - a. Pikkolan alueelle varmistettiin Kangasalan päälinjalla 40 päivittäinen yhteys kesäkaudesta 2021 alkaen, kun linja siirtyi liikennöimään Rekiäläntien ja Finentien kautta. Lisäksi Kangasalan muilla linjoilla, erityisesti koululaislinjoilla 42, 44, 46 ja 47 mahdollistettiin yhteys Pikkolan koululle.
4. Lentolan ja Kallion teollisuusalueiden työssäkäyntiliikenteen toteuttaminen.
 - a. Lentolan ja Kallion alueen joukkoliikennepalvelua kehitettiin linjan 45 reittimuutoksella talvikaudella 2017-2018. Tuolloin linjalla mahdollistettiin arkisin yhteys alueen sisälle.
5. Tursolan ja Metsäkulman alueen palvelutason nostoa tarkastellaan
 - a. Tursolan ja Metsäkulman palvelutasoa ei kehitetty viikonloppujen osalta palvelutasomääritelmän kaudella 2018-2021. Alueen matkustajamäärät eivät kehittyneet suunnitellusti ja kunnassa panostettiin taloudellisesti enemmän nauhataajaman liikennöinnin lisäämiseen, jossa matkustajamäärä kehittyi huomattavasti.

Lempäälä

1. Vahvistetaan matka- ajaltaan henkilöautolle kilpailukykyisempää yhteyttä Lempäälän nauhataajaman ja Tampereen keskusta-alueen välillä.
 - a. Lempäälässä tehtiin linjastouudistus kesäkaudelle 2021. Siinä parannettiin muun muassa kilpailukykyisempää yhteyttä Lempäälän nauhataajaman ja Tampereen keskusta-alueen välillä. Uudella linjalla 52 mahdollistetaan nopea yhteys Kuljusta ja Sääksjärveltä moottoritietä Tampereen keskustaan. Lempäälän keskustan ja Moision alueilta linjalla 55 on järjestetty vuodesta 2014 alkaen nopea yhteys Ideaparkin kautta Tampereen keskustaan. Lisäksi Nyssen ja VR:n tekemän lippuyhteistyön myötä, junasta on tullut yhä merkittävämpi osa Nyssen joukkoliikennettä Lempäälän ja Tampereen välillä.
2. Poikittaisyhteyden kehittäminen Lempäälästä Sääksjärveltä Hervantaan
 - a. Poikittaisyhteys linjalla 58 otettiin käyttöön talvikauden 2018-2019 alussa. Linjan reittiä kehitettiin Lempäälän linjastouudistuksen yhteydessä talvikaudella 2021-2022, jolloin reittiä



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

muutettiin ja yhteys Lempäälästä Hervantaan tarjottiin Ideaparkilta Kuljun ja Sääksjärven kautta.

3. Lempäälän keskustan kehittämishankkeiden ottaminen huomioon yksityiskohtaisemmassa reittisuunnittelussa
 - a. Lempäälän linjastosuunnittelussa keväällä 2020, otettiin huomioon keskustan kehittyminen ja uudessa linjastossa kesäkauden 2021 alussa liikennöinti siirtyi keskustassa uudelle reitille Puistokadulle palvelun nyt paremmin myös radan itäpuolista osaa keskustasta.

Orivesi

1. Määritetyn palvelutasoluokan saavuttaminen edellyttää olemassa olevien joukkoliikennepalvelujen (bussien pikavuorot, bussien vakiovuorot + juna) integrointia toisiinsa myös lippujärjestelmän osalta.
 - a. Nyssen ja VR:n solmiman lippuyhteistyön myötä Nyssen kausituotteet ovat olleet käytössä VR:n junissa vuoden 2020 alusta lähtien ja mobiililiput vuoden 2021 alusta lähtien. Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa on tehty yhteistyötä Pohjois-Pirkanmaan joukkoliikennehankinnoissa talvella 2020 ja syksyllä 2020. Ensimmäisenä kilpailutettiin Mänttä-Vilppula-Orivesi - Tampere välinen liikennöinti alkaen syksyllä 2020, jota täydennettiin talvikaudella 2021-2022 alkaneella Virrat-Orivesi-Tampere liikennöinnillä. Näissä kilpailutuksissa on huomioitu lippujärjestelmän käytettävyys koko Oriveden alueella. Lisäksi uutena liikkumismuotona Orivedellä on aloitettu kutsuohjattua joukkoliikennepalvelua syksystä 2020 lähtien Oriveden keskustan ja rautatieaseman välillä.

Nokia

1. Kunnan sisäisten yhteyksien kehittäminen niin, että asiointiyhteys Nokian uuden hypermarketin alueelle mahdollistuisi paremmin.
 - a. Nokialla toteutettiin linjastomuutos kesäkauden alussa 2020. Tämän muutoksen yhteydessä Etelä-Nokialta Viholasta ja Koskenmäeltä, varmistettiin vaihdoton yhteys uudelle hypermarketille. Elokuusta 2021 alkaen Siurosta ja Linnavuoresta Nokialle liikennöivä linja 79 jatkettiin Pirkkalaan, jolloin muodostui myös näiltä alueilta yhteys hypermarketalueelle.
2. Tervasuon ja Sammaliston alueiden palvelutason parantamista tarkastellaan määrittelyn 2018-2021 voimassaolon aikana.
 - a. Tervasuon ja Sammaliston alueiden matkustajamäärää on palvelutasomääritelmän ajan seurattu, mutta toimenpiteitä palvelutason parantamiseen ei ole toteutettu. Nokialla ei ollut palvelutasomäärittelykauden aikana mahdollisuutta osoittaa palvelutason parantamiseen tarvittavia taloudellisia resursseja.
3. Pitkäniemen sairaala-alueen osalta palvelutasotavoite on esitetty Tampereen suuntautuvien matkojen osalta, Nokian suuntaan palvelutasotavoite mahdollistaa tyypillisimmät työssäkäynti- ja opiskelumatkat joukkoliikenteellä



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

- a. Nokian Pitkäniemen alueen välillä on järjestetty arkipäivisin liikennöintiä koko palveluskauden ajan. Viimeisimpänä linjan 79 reittimuutoksella talvikauden 2021-2022 alussa, tarjottiin tiheämpi vuorotarjonta Nokian keskustasta Pitkäniemeen.
- b. Vuorotarjonta Pitkäniemestä Tampereen suuntaan muuttui Linjasto 2021 -uudistuksen yhteydessä vähentäen alueen yhteyksiä, mutta huomioiden edelleen kriittisten työmatkavuorojen tarjoamisen.

Pirkkala

1. Linnakallion teollisuusalueen / Jasperintien joukkoliikennesyhteyksien parantaminen.
 - a. Linnakallion alueelle on tarjottu yhteys talvikaudesta 2016-2017 lähtien. Tätä yhteyttä on tämän jälkeen kehitetty ja parannettu. Viimeisin muutos tapahtui Pirkkalan linjastouudistuksen yhteydessä talvikauden 2021-2022 alussa, kun linjalla 34 tarjottiin yhteys niin Linnakallion teollisuusalueelle kuin Jasperintielle.
2. Poikittaisyhteyden kehittäminen Pirkkalasta Hervantaan
 - a. Pirkkalan ja Hervannan välillä on tarjottu talvikauden 2017-2018 alusta lähtien vaihdotonta yhteyttä. Linjan liikennöintiä on tämän jälkeen kehitetty ja viimeisimpänä Pirkkalan linjastouudistuksen yhteydessä talvikauden 2021-2022 alussa, vuorotarjontaa on kehitetty ja matka-aikaa reittimuutoksella nopeutettu.

Tampere

1. Palvelutason parantaminen alueilla, joilla maankäyttö on kehittymässä: Niemenrannan alue, Lintuhytin ja Hervantajärven alueet sekä Ranta-Tampellan ja Tampellan alueet
 - a. Niemenrannassa ollaan koko palvelutasomäärittelykauden aikana tehty toimenpiteitä, joilla vuorotarjontaa ja linjastoa on alueella kehitetty. Niemenrannassa liikennöidään runkotasoisella tiheästi liikennöidyllä linjalla. Lisäksi talvikauden 2019-2020 alusta lähtien alueelta on tarjottu nopeaa ja vaihdotonta yhteyttä rantatunnelin kautta Taysille. Tätä linjaa on kehitetty 2021 linjastouudistuksen yhteydessä ja linjan reittiä on jatkettu Linnainmaan ja Kaukajärven kautta Hervantaan.
 - b. Lintuhyttiin on tarjottu joukkoliikennepalvelu talvikaudesta 2016-2017 lähtien. Tuolloin osa runkolinja 3 vuoroista ryhdyttiin liikennöimään Lintuhytin alueelle. Linjastoa on tämän jälkeen kehitetty muun muassa lisäämällä vuorotarjontaa Lintuhytin alueella ja kehittämällä linjastoa talvikauden 2021-2022 alussa. Elokuusta 2021 alkaen Lintuhytistä on katuyhteys Ratikan Hervantajärven pääte pysäkille, mikä mahdollistaa myös Ratikan käyttämisen Lintuhytin alueelta.
 - c. Hervantajärven alueen joukkoliikennetarjous otettiin käyttöön ratikan liikennöinnin alkaessa. Alueelle ei ennen tätä ollut tapahtunut merkittävää maankäytön kehittymistä, joten bussilinjalla 3 panostettiin osittain Lintuhytin alueen joukkoliikennetarjonnan kehittämiseen.
 - d. Ranta-Tampellan ja Tampellan alueilla joukkoliikennepalvelua on kehitetty asteittain. Nykyinen palvelu mahdollistaa arkisin tiheän vuorotarjonnan ja yhteyden jo valmistuneelle Ranta-



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Tampellan alueelle. Ranta-Tampellassa katuinfra on vielä talvella 2021 keskeneräistä, joten koko aluetta ei ole palvelutasokaudella 2018-2021 pystytty palvelemaan.

2. Vuoreksen palvelutason parantaminen palvelutason voimassaoloaikana sekä toimivien poikittaisyhteysien takaaminen alueelle.
 - a. Vuoreksen joukkoliikennepalvelua on kehitetty koko palvelutasomäärittelyn aikana. Viimeisimpänä kehityksenä on tuotu alueelle nopea yhteys, linja 35, Tampereen keskustan ja Vuoreksen välillä. Liikennöinti tällä yhteysvälillä aloitettiin vuoden 2020 alussa. Lisäksi Vuoreksesta mahdollistetaan nykyisellä linjastolla vaihdoton joukkoliikenneyhteys niin Hervantaan kuin tulevaan eteläiseen aluekeskukseen Lakalaivaan.
3. Vuorojen lisääminen linjoilla, joiden matkustajamäärä kasvaa voimakkaasti (erityisesti runkolinjat 1-10)
 - a. Runkolinjoille 1 ja 3 on tuotu lisäkapasiteettia ratikan myötä. Koko palvelutasokauden 2018-2021 aikana vuorotarjontaa parannettiin runkolinjoilla niin arjen ruuhka-aikoina kuin viikonloppuisin. Viimeisimpänä isona muutoksena runkolinjaverkostoa tarkasteltiin talvikauden 2021-2022 alun liikennöinnissä ja sen myötä perustettiin uusia runkolinjoja esim. 7 Linnainmaa-Keskustori-Kalkku ja runkolinjojen vuorotarjontaa tihennettiin.
4. Poikittaisyhteydet alakeskuksiin
 - a. Härmälän ja Lakalaivan osalta yhteys toteutui vaihdottomasti, samoin Härmälä – Turtola väli. Yhteys Lakalaivasta Turtolaan toteutui vaihdollisena yhteytenä runkolinjalta toiselle.
 - b. Koilliskeskus - Kaukajärvi - Hervanta yhteyttä kehitettiin koko palvelutasokauden 2018-2021 aikana ja viimeisin muutos ja kehitys oli talvikauden 2021-2022 alussa, kun liikennettä kyseisellä välillä lisättiin linjalla 38.
 - c. Lielähti - Tesoma ja Epilä - Tesoma. Lielähti - Tesoma välin liikennöintiä parannettiin Nokian linjaston muutoksen yhteydessä talvikauden 2018-2019 alussa, linjalla 71. Epilä - Tesoma yhteyttä on runkolinjojen kehityksen myötä parannettu merkittävästi viimeisimpänä talvikauden 2021-2022 alussa.

Vesilahti

1. Palvelutasotavoitteen mukaisen liiketeen järjestäminen myös viikonloppuisin
 - a. Talvikauden 2018 alusta lähtien liikennöintiä Vesilahden ja Tampereen välillä on tarjottu kaikkina viikonpäivinä. Aiemmin Vesilahteen ei ollut joukkoliikennepalveluja sunnuntaisin lainkaan.

Ylöjärvi

1. Työläjärven ja Siltatien alueen palvelutason varmistaminen alueen rakentuessa.
 - a. Alue ei lähtenyt kehittymään palvelutasomäärittelyn 2018-2021 aikana, joten liikennöintiä ei vielä tällä palvelutasomäärittelykaudella järjestetty.



2. Varmistetaan koulutuskeskus Valon saavutettavuus yksityiskohtaisessa suunnittelussa.
 - a. Yhteydet koulutuskeskus Valoon on varmistettu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa läpi palvelutasomäärittelykauden. Viimeisimpänä muutoksena kesällä 2021 aloitti liikennöinnin linja 80C, joka tarjoaa vaihdottoman yhteyden Tampereelta Elovainion alueelle ja Metsäkylään. Koulutuskeskuksen sijainnin vuoksi yhteyksiin sisältyy aina melko pitkä kävelymatka.

3. Rakenne palvelutason määrittely

Palvelutasomäärittelyn rungon muodostavat joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Niillä määritellään eri palvelusotekijöiden (mm. vuoroväli, liikennöintiäika) tavoiteltavat arvot maankäytöllisesti ja maantieteellisesti erilaisissa toimintaympäristöissä. Koko seudulle sovelletaan yhtenäistä palvelutasoluokittelua, jonka Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on hyväksynyt suunnittelutyön pohjaksi 11.8.2021 §58 Joukkoliikenteen palvelutasomääritelmä 2022-2026 -suunnittelun tilannekatsaus.

Alueille määritellyt palvelutasoluokat perustuvat ensisijaisesti alueen asukasmäärään, asukastiheyteen sekä työpaikkojen määrään ja niiden kautta muodostuvaan matkustustarpeeseen. Määrittelyssä on lisäksi otettu merkittävien asiointikohteiden sijainti. Alueen toteutuva palvelutaso voi olla määritettyä luokkaa korkeampi, esimerkiksi jos alue sijaitsee liikenteellisesti kahden korkeampaa luokkaa edustavan alueen välissä. Kunkin alueen palvelutaso on kuitenkin tietoisesti määritetty ensisijaisesti alueen omien tarpeiden näkökohdasta. Näin palvelutasomäärittely ei ohjaa linjastosuunnittelua tiettyyn ratkaisuun, jos vaihtoehtoisia reittejä on käytettävissä. Pyrkimyksenä on alueellisesti ja seudullisesti yhtenäisin periaattein toimiva joukkoliikennejärjestelmä. Luokkien rajoja ei siis tarkastella ehdottomina, varsinkaan jos kyse on yksittäisen palvelusotekijän vaadittua korkeammasta tasosta.

Tässä palvelutasomäärittelyssä on palvelua kuvattu kuudella eri luokalla, joista 1 on matalin ja 6 on palvelutasoltaan paras. Aikaisemmassa palvelutasomäärittelyssä käytettiin myös kuutta eri luokkaa. Useampi luokkamäärä mahdollistaa entistä paremmin tiiviin kaupunkimaisen ympäristön joukkoliikennepalvelun kuvaamisen.

Palvelusotavoitteet

Kullekin kuudelle palvelusotoluokalle asetetaan tavoitteet joukkoliikenteen liikennöinnin suhteen. Palvelutasoa kuvaavat määrälliset kriteerit ovat:

- liikennöintiäika (arkisin/lauantaisin/sunnuntaisin)
- vuorovälit
- kävelymatka pysäkillä
- vaihdollisuus alueelta omaan kuntakeskukseen

Kriteerit luokittain ovat esitetty liitteessä 1. Näiden määrällisten palvelutasoa kuvaavien kriteerien lisäksi palvelutasoa voidaan kuvata laadullisten tekijöiden kautta.



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Parhaimman palvelutason luokat (6-4) ovat oleellisessa roolissa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisessa. Yleisesti luokituksen piiriin kuuluvat alueet ovat niitä, jotka ovat kiinteä osa koko seudun joukkoliikennejärjestelmää. Palvelutason osalta määrittelyillä alueilla pyritään tarjoamaan järjestelmän kannalta oleellisia palveluita ympäri vuoden.

Erityisesti alimman luokan (1) alueilla koulukuljetuksilla ja muilla lakisääteisillä kuljetuksilla voi olla merkittävä rooli joukkoliikenteen taloudelle. Eri hallintokuntien kuljetusten yhteistä suunnittelua ja integrointia joukkoliikenteeseen edistetään aina kun se on kokonaistaloudellisesti edullisinta.

Luokan yksi alapuolelle jää joukkoliikenteen minimitaso, jossa palveluita järjestetään lakisääteiset velvoitteet täyttäen. Minimitasoa on myöhemmin mahdollista laajentaa kahteen lisäluokkaan, mikäli toimivalta-alue laajenee alueille, joissa palvelutason kuvaukseen tarvitaan määrittelyä alhaisempaa tavoitetasoa. Minimitason alueilla matkustustarpeet joukkoliikenteessä ovat tyypillisesti paikallisia koulumatkoja. Nämäkin matkustustarpeet pyritään täyttämään avoimella joukkoliikenteellä hyödyntäen yhtenäistä lippu- ja maksujärjestelmää.

Peruseriaatteena palvelutasoluokittelussa on, että alueelle määritetty palvelutasoluokka koskee aina ensisijaisesti yhteyksiä oman kunnan kuntakeskukseen ja sitä kautta edelleen maakuntakeskukseen.

Palvelutasokuviin on lisätty niiden voimassaoloaikana kehittyvät alueet rasteroituna. Tällä merkinnällä kuvataan alueen muuttuvaa luonnetta ja alueelle sen rakentumisen jälkeen muodostuvaa palvelutasoa.

Laadulliset tavoitteet

Laadullisilla palvelutasotavoitteilla kuvataan matkustajien kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, jotka eivät ole määrällisesti mitattavia. Tampereen kaupunkiseudun palvelutason määrittämisessä arvioidaan samoin laadullisten kriteerien perusteella palvelutasoa. Laadullisen palvelutasotavoitteet eivät ole samalla tavalla tavoitteellisia. Laadulliset palvelutasotekijät toimivat suosituksina.

Laadullisina palvelutasotavoitteina tarkastellaan palvelun täsmällisyyttä, lippujärjestelmää, linjaston selkeyttä, matkaan sisältyvien vaihtojen tarvetta, matka-aikaa, infrastruktuuria sekä palvelun toteutuksessa käytettävää kalustoa. Laadulliset tavoitteet palvelutasoluokittain on esitetty tämän dokumentin liitteenä.

Täsmällisyys

Täsmällinen ja luotettava joukkoliikenne on mahdollista mm. riittävien joukkoliikenne-etuuksien avulla. Etuuksia ovat esimerkiksi omat kaistat ja liikennevaloetuuksudet. Matkustajainformaatio- ja liikennevaloetusjärjestelmä toteutetaan yhteensopivasti ja seudullisesti kattavasti. Täsmällisyyttä parannetaan myös lisäämällä tarvittaessa reitille ajantasauspysäkkejä. Ajantasauspysäkit sijoittuvat seudulla kunta- ja aluekeskukseen, jossa mahdollistetaan myös vaihtojen suunnittelu kulkuneuvojen välillä.

Täsmällisyyttä kehitetään myös osoittamalla seudun katuverkolle laatutavoitteet joukkoliikenteen runkolinjaston katuverkkoon. Tämän pohjalta edistetään ja osoitetaan strategisesti ennen kaikkea tasoilla 6 ja 5 joukkoliikenteen pysäkkien kehittämistä ja pysäkkien esteettömyyttä sekä mahdollistetaan joukkoliikenteen erilaiset etuudet tai niiden kehittäminen. Näillä toimilla parannetaan myös joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja kilpailukykyistä matka-aikaa, suhteessa henkilöautoon.



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Lippujärjestelmä

Tampereen kaupunkiseudulla on joukkoliikenteessä käytössä helppokäyttöinen, monipuolinen, kehittyvä ja yhtenäinen lippujärjestelmä.

Linjaston selkeys

Informaatio on selkeää ja yhtenäistä erityisesti tiheästi liikennöitävillä runkolinjoilla. Muu runkolinjoja tukeva linjasto muodostaa selkeän kokonaisuuden. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä tukevat säännölliset aikataulut ja suoraviivaiset linjareitit. Reittipoikkeamia pyritään välttämään linjaston selkeyden ja asiakasinformaation ymmärrettävyyden parantamiseksi. Linjaston selkeys tekee palvelusta saavutettavamman myös erityisryhmille.

Vaihtojen määrä

Vaihto tarkoittaa joukkoliikennevälineestä toiseen tapahtuvaa vaihtoa. Tampereen sisäisessä ja seutuliikenteessä linjasto perustuu useamman solmupysäkin kautta kulkeviin tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin sekä seudun päälinjoihin. Tiheästi liikennöitävät runkolinjat toimivat usein kaupungin läpi kulkevin heilurilinjoilla, joilla yhdistetään myös alueita omaan aluekeskukseen. Heilurilinjat mahdollistavat vaihdottomien matkojen tekemisen lähiöiden välillä sekä yhteyden keskustan solmupysäkeille.

Tiheästi liikennöivällä runkolinjastolla, joka toimii samalla heilurilinjastona, tarjotaan kattavat palvelut keskusta-alueella. Esimerkiksi koillisesta tultaessa ovat suorat vaihtoyhteydet myös keskustan länsiosiin ja päinvastoin. Tiheästi liikennöivillä runkolinjoilla normaalin tarjonnan aikoina vuorovälejä pidetään niin tiheänä, ettei aikataulusuunnittelussa ole erityisiä tarpeita lähtöjen yhteensovittamiselle. Normaalin tarjonnan aikana voi olla mielekästä vaihtaa myös aluekeskusten solmupysäkeillä tai keskustan sisääntuloväylillä. Hiljaisena liikennöintiä aikana linjat lähtevät Tampereen keskusta-alueelta samanaikaisesti, mikä mahdollistaa lyhyet vaihtoajat.

Tiheästi liikennöity liityntäliikenne voidaan osittain rinnastaa myös vaihdottomaan yhteyteen, mikäli ratkaisulla pystytään tarjoamaan tiheästi liikennöitynä yhteys vaihdollisena esimerkiksi ratikkaan tai junaan, joka matka-ajaltaan on suoraa bussiyhteyttä nopeampi tai matka-aika on sama.

Vaihdottomia yhteyksiä tarjotaan myös keskustan ulkopuolella liikennöivät suorat poikittaislinjat. Poikittaislinjoilla tarjotaan vaihdottomia yhteyksiä Tampereen aluekeskusten tai seudun muiden kuntien keskusten välillä. Poikittaislinjoilla mahdollistetaan keskustan ulkopuolelta vaihdottomia yhteyksiä merkittäville työpaikka-alueille, jotka sijaitsevat keskustatoimintojen ulkopuolella.

Seudun kunnista tarjotaan vaihdottomia yhteyksiä Tampereen keskusta-alueelle tai oman kunnan keskusta-alueelle. Liityntäliikenteen osalta tarjotaan aina yhteys oman kunnan keskukseen tai palvelukeskukseen, alueen omaan aluekeskukseen tai kaupalliseen keskittymään. Liityntäliikenteen järjestetyllä vaihdolla voi olla yhteys tiheästi liikennöitävään bussilinjaan, junaan tai ratikkaan. Vaihto suunnitellaan niin, että vaihtoaika on riittävä ja ympäristöltään vaihto tapahtuu samalta pysäkki-alueelta ilman pitkää siirtymämatkaa joukkoliikennevälineestä toiseen. Tampereen kantakaupungin tai seudun kuntien keskusten ulkopuolella yhteydet Tampereen keskustaan voivat perustua liityntäliikenteellä toteutettavaan vaihtoon. Yhteydet Tampereen merkittäville työpaikka-alueille (Tays Kauppi, Tays Hatanpää, Hervanta) voivat olla esimerkiksi Sorin aukion kautta kulkevia liityntäliikenteellä järjestettäviä vaihtoyhteyksiä.



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Järjestetyllä vaihdolla tarkoitetaan vaihtoa, jonka toimivuus on varmistettu siten, että joukkoliikennevälineet odottavat vaihtavia matkustajia samalla terminaali- tai pysäkkialueella. Järjestetty vaihto rinnastetaan vaihdottomaan yhteyteen. Järjestetyillä vaihdoilla tapahtuvilla pysäkeillä, pysäkkiympäristö pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan vaihtoihin soveltuvaksi. Lisäksi vaihtopysäkeillä pyritään tarjoamaan reaaliaikaista joukkoliikenneinformaatiota.

Raitiotien rakentaminen Tampereelle uudisti koko seudun joukkoliikennelinjastoa vuonna 2021. Lisäksi lip-puyhteistyön rakentaminen VR:n kanssa kauko- ja lähijunissa mahdollisti yhä tiiviimmän junaliikenteen hyödyntämisen osana koko seudun joukkoliikennejärjestelmää. Raitiotien 2. vaiheen (Pyyntikintori - Lentävän-niemi) rakentaminen on aloitettu vuoden 2021 alussa. Raitiotien toisen osan on määrä valmistua tämän palvelutasomäärittelyn aikana. Raitiotien toinen vaihe muuttaa osaltaan joukkoliikenteen linjastoa Tampereen länsipuolella sekä mahdollisesti lähikunnissa. Raitiotietä tukevien liityntälinjojen liikennöinnissä ja jatkon suunnittelussa käytetään joukkoliikennelautakunnassa 24.8.2016 §70 vahvistettuja suunnitteluperiaatteita TRE:3813/08.01.01/2016.

Matka-aika

Linjasto rakennetaan siten, että linjat etenevät pääsääntöisesti matkan suuntaan. Tällöin matka-ajat pysyvät asiakkaan kannalta loogisina ja kohtuullisina. Linjastossa vältetään rengasmaisia osuuksia tai merkittäviä eroavaisuuksia linjareitissä ajettaessa lähioon tai lähiöstä keskustaan.

Parhaimpien palvelutasojen (luokat 6 ja 5) alueilla tavoitellaan henkilöautojen kanssa kilpailukykyistä kokonaismatka-aikaa. Tavoitteena on, että Tampereen kantakaupungissa matka-aika Tampereen keskustan solmupysäkillä on 20-45 min. Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Pirkkalan ja Ylöjärven keskustoista Tampereen keskustan solmupysäkillä ovat nopeimmat yhteydet ruuhka-aikaan 25-40 minuuttia (tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että osa matkasta ajetaan valtatieä pitkin).

Oriveden ja Vesilahden keskustoista matka-aika ruuhka-aikojen ulkopuolella on Tampereen keskustan solmupysäkillä enintään 60 minuuttia (ruuhka-aikana tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että osa lähöistä ajetaan valtatieä pitkin).

Infrastruktuuri

Uudet pysäkit ja informaatio suunnitellaan esteettömyysohjeisen mukaisesti. Lisäksi uusilla pysäkeillä varmistetaan riittävä katuvalaistus. Pysäkkien parantamistoimenpiteet, kuten katokset tai sähköiset aikataulunäytöt kohdistetaan ensisijaisesti tiheästi liikennöityjen runkolinjareittien varrelle ja niille pysäkeille, joille nousevia matkustajia on eniten. Solmu- ja vaihtopysäkeiksi tarkoitettujen pysäkkien suunnittelussa pyritään huomioimaan vaihdon sujuvuus ja mahdollisimman helppo siirtyminen joukkoliikennevälineiden välillä. Solmu- ja vaihtopysäkkien osalta pyritään myös kehittämään pysäkillä tarjottavaan reaaliaika informaatiota erilaisten aikataulunäyttöjen tai vastaavien avulla.

Linja-autokalusto

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen suunnittelemissa ja kilpailuttamassa liikenteessä kalusto on aina matalalattiaista. Linja-autoissa on vakiona matkustamon jäähdytysjärjestelmä ja siisti ulko- ja sisäasu sekä yhtenäinen ja brändin mukainen tunnistettavuus. Kaikkiin linja-autoihin vaaditaan, kaluston salliessa matkustamonäytöt, joilla jaetaan linjan liikennöintitietoa ja voidaan informoida esimerkiksi poikkeus- tai häi-



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

riötilanteista. Lisäksi Tampereen seudun joukkoliikenteessä noudatetaan EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiiviä (2019/1161/EU), joka tuli voimaan elokuussa 2021 käynnistettäviin liikenteen hankintoihin. Direktiivi edellyttää puhtaita käyttövoimia osaan Nysse-liikenteen hankinnoista. Direktiivin lisäksi Tampereen seudun joukkoliikenne noudattaa seudun kuntien omia hiilineutraalisuustavoitteita joukkoliikenteen hankintojen ja toteuttamisen osalta. Yksityiskohtaisemmista hankitalinjauksista joukkoliikennelautakunta päättää erikseen osana palvelu- ja vuosisuunnitelmien hyväksymistä sekä tarjouskilpailuita käynnistettäessä.

4. Kehittämiskohteet kunnittain

Alueellisten palvelutasoluokitusten avulla kuvataan vuosina 2022-2025 toteutettavan joukkoliikenteen perusteet. Määritellyn palvelutason mukainen liikenne pyritään järjestämään palvelutason voimassaoloaikana. Lisäksi nostetaan esiin palvelutasomäärittelyn voimassaoloaikana tapahtuvia muutoksia alueellisilla rasterimerkinnöillä. Näitä kehittyviä alueita lukuun ottamatta joukkoliikenteen palvelu pyritään toteuttamaan kokonaisuutena, kunnan hyväksymällä subventioasteella ja rahoitustasolla. Subventioaste saattaa palvelutasomäärittelytyön aikana muuttua, kunnan kehityksen tai matkustajamäärän laskun tai nousun johdosta.

Joukkoliikenteen kehittämiskohteet on listattu alla kunnittain. Seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää kunnilta mahdollisen liikennetarjonnan järjestämiseen osallistumisen lisäksi aina maankäytön suunnitteluun ja hallintaan sekä katu- ja pysäkki-infrastruktuuriin liittyviä kehittämistoimenpiteitä.

Kangasala

1. Vahvistetaan Kangasalan nauhataajaman ja Tampereen välisiä yhteyksiä matkustajamääräkehityksen mukaisesti.
2. Lamminrahkaan ja Ojalaan tarjotaan joukkoliikennepalvelut etupainotteisesti alueen rakentumiseen nähden
3. Arvioidaan Huutijärven joukkoliikennetarkistusta arjen ja viikonloppujen osalta
4. Tursolan ja Metsäkulman alueen palvelutasoa ja linjareittitarkistusta tarkastellaan
5. Lemetty alueen kehittäminen huomioidaan osana Lamminrahkan joukkoliikennetarkistuksen kokonaisuutta
6. Kangasalantien pysäkkejä, erityisesti Kangasalan nauhataajamassa kehitetään ja tarkastellaan yhdessä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa

Lempäälä

1. Lempäälän nauhataajaman yhteyksiä kehitetään matkustajamääräkehityksen mukaisesti
2. Marjamäen alueella (mm. Ideapark) ja Lempääläntiellä tehdään yhteistyötä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa pysäkkien sijainnin ja laadullisten parantamistoimenpiteiden kehittämiseksi
3. Ideaparkin ympäristössä tapahtuvat isot maankäytön muutokset huomioidaan linjojen palvelutalossa
4. Junaliikenteen osalta kehittämistyötä jatketaan
5. Anniston joukkoliikennetarkistuksen tukeutuminen Vuoreksen joukkoliikennetarkistuksiin ja alueelta yhteyden varmistaminen omaan lähikouluun Säaksjärvelle



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Nokia

1. Kehitetään edelleen junaliikenteen ja bussiliikenteen välisiä vaihtomahdollisuuksia Nokian matkakokeskuksella mahdollistamaan sujuvamat yhteydet sekä Tampereelle että Nokian sisäisessä matkustuksessa
2. Viholan alueen palvelutasoa ja linjastorakennetta tarkastellaan alueen asukasmäärän kasvaessa
3. Tarkastellaan Harjuniityn asukas- ja matkustajamäärän kehitystä ja varaudutaan tarjoamaan vastaavaa joukkoliikennepalvelua
4. Siuro-Linnavuori alueella erityisesti, pyritään etsimään ratkaisuja ja mahdollistamaan joukkoliikenteen tarjonta alueelle myös viikonloppuisin
5. Pitkäniemen alueen osalta tarkistetaan joukkoliikenteen palvelutasoa alueen täydennysrakentamisen ja kehittämisen myötä

Orivesi

1. Hyödynnetään junayhteyttä Tampereen ja Oriveden välillä. Tarjotaan liityntäliikenteenä yhteys Oriveden keskustan ja rautatieaseman välillä
2. Jatketaan yhteistyötä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa bussiliikenteen hankinnoissa ja kriittisimpien bussivuorojen tarjonnassa
3. Käynnistetään viranomaisten ja VR:n välillä neuvottelu Hirsilän junaseisakkeen käyttöönotosta

Pirkkala

1. Pirkkalan osalta keskitytään Naistenmatkantie joukkoliikennepalvelun kehittämiseen. Turrin alueen kehittyessä tarkastellaan mahdollisuutta lisätä joukkoliikennepalvelua alueelle
2. Loukonlahden asuinalueen osalta tarkastellaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja varmistetaan joukkoliikenteen vahva rooli heti alueen rakentamisen alusta saakka
3. Linnakorven ja Linnakallion alueiden osalta tarkistetaan joukkoliikenteen palvelutaso alueiden täydennysrakentamisen myötä
4. Kehätien eteläpuolisen osayleiskaavan maankäytön suunnitteluprosessin kytkeminen osana joukkoliikenteen pitkäntähtäimen suunnittelua

Tampere

1. Palvelutason parantaminen alueilla, joilla maankäyttö on kehittymässä: Tesoma, Linnainmaa, Hiedanranta, Peltolampi, Härmälä
2. Vuorojen lisääminen linjoilla, joiden matkustajamäärä kasvaa voimakkaasti (erityisesti runkolinjat 1-10)
3. Varautuminen tulevaisuuden raitiotieratkaisuihin ja pitkäntähtäimen suunnitelman laatiminen Tampereen joukkoliikenteen järjestämisen osalta
4. Poikittaisyhteyksien kehittäminen kehän suuntaisesti
5. Tampere-Pirkkala lentoaseman huomioiminen seudullisesti järjestettävänä kokonaisuutena joukkoliikennepalveluiden osalta, suunnitellaan tulevaisuuden kehittämistoimenpiteenä



Vesilahti

1. Palvelutasotavoitteen mukaisen liikenteen järjestäminen ja mahdollisuuksien mukaan Lempäälän ja Tampereen välisen junaliikenteen parempi hyödynnettävyys osana yhteyksiä Vesilahteen.

Ylöjärvi

1. Ylöjärvi – Tampere runkoliikenteen kytkeytyminen raitiotien 2. vaiheen liikennöintiin (Lentävänniemi – Hervantajärvi)
2. Metsäkylän Työljärven ja Siltatien alueen palvelutason varmistaminen alueen rakentuessa
3. Vuorentaustan ja Hatolan uuden asuinalueen kytkeminen osaksi joukkoliikennettä
4. Siivikkalan joukkoliikenteen kestävä ratkaisu

5. Palvelutason käytännön toteutus

Valtaosa joukkoliikennetarjonnasta Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan toimivalta-alueella perustuu bruttosopimusmalliseen toimivaltaisen viranomaisen liikenteen järjestämiseen. Osa palvelutasomäärittelyn mukaisesta liikenteestä voidaan toteuttaa myös markkinaehtoisena liikenteenä tai nettosopimusmallisena tai näiden yhdistelmänä, mikäli se on kokonaisuuden kannalta mielekäs tapa palvelun järjestämiseen. Netto- ja markkinaehtoisesta liikenteen hyödyntämisessä vaaditaan kuitenkin Nyssen yhtenäisen lippujärjestelmän käyttö. Tärkein näkökulma liikenteen järjestämistavan valinnassa on asiakkaan kannalta yhtenäisen seudullista ja alueellista liikkumista palvelevan joukkoliikennejärjestelmän muodostuminen ja seudullisesti joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen.

Junaliikenne voi muodostaa palvelutasomäärittelyn mukaisen tarjonnan joko osittain tai kokonaan siellä, missä palvelu on käytettävissä. Junaliikenteen osalta seurataan eri hankkeita ja yhteistyötä VR:n ja muiden junaliikennetoimijoiden kanssa tiivistetään. Junaliikenteen osalta varmistetaan, että junaliikenne kytkeytyy myös tarvittaessa alueen muuhun joukkoliikennepalveluun ja mahdollistaa siten toimivan joukkoliikenneketjun tai -kokonaisuuden.

Liikenteen käytännön järjestäminen tapahtuu kuntien välisen yhteistoimintasopimuksen mukaisesti. Joukkoliikennelautakunta koordinoi seudullisesti yhtenäisen kokonaisuuden järjestämistä. Yksinomaan alueellista merkitystä omaavia joukkoliikennepalveluita (kuten palveluliikenne ja koulukuljetukset) kunnat voivat järjestää myös itsenäisesti. Näiden osalta voidaan kunnissa tehdä lippuyhteistyösopimuksia niin kutsuttuja U-liikennesopimuksia, joissa varmistetaan yhtenäiset lipputuotteet sekä kunnan omassa joukkoliikennepalvelussa (palveluliikenne ja koulukuljetukset) että Nysse-liikenteessä.

Lähtökohtana on, että kaikkien esitettyjen kehittämistoimenpiteiden toteuttamismahdollisuuksia tarkastellaan määrittelyn voimassaoloaikana ja kohteet, joiden toteuttaminen osoittautuu mahdolliseksi, toteutetaan viimeistään vuonna 2025.



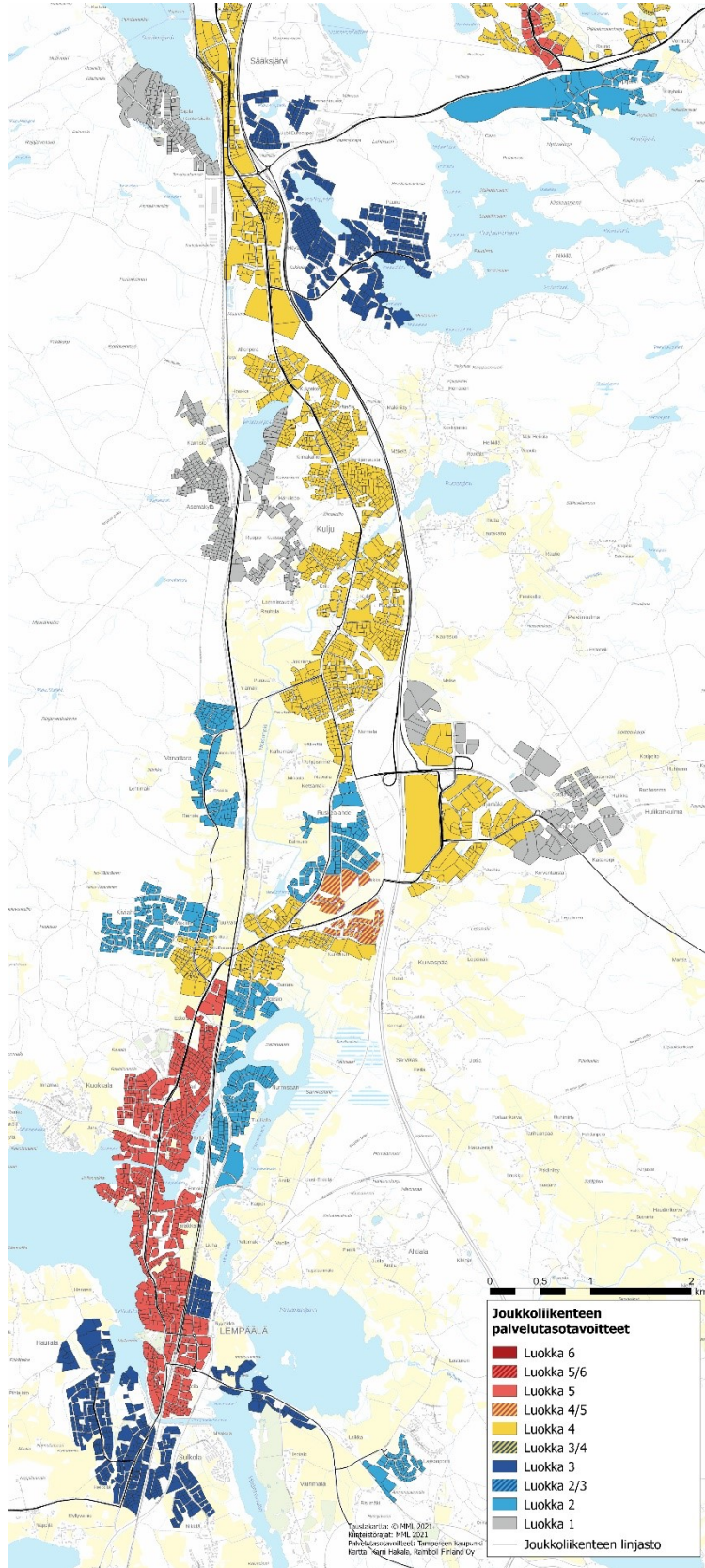
Liitteet

1. Joukkoliikenteen palvelutasoluokat ja palvelutasokriteerit
2. Palvelutaso kunnittain
3. Joukkoliikenteen katuverkon laatuvyöhykkeet seudulla ja Tampereen keskustan katuverkon laatuvyöhykealue
4. Joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet

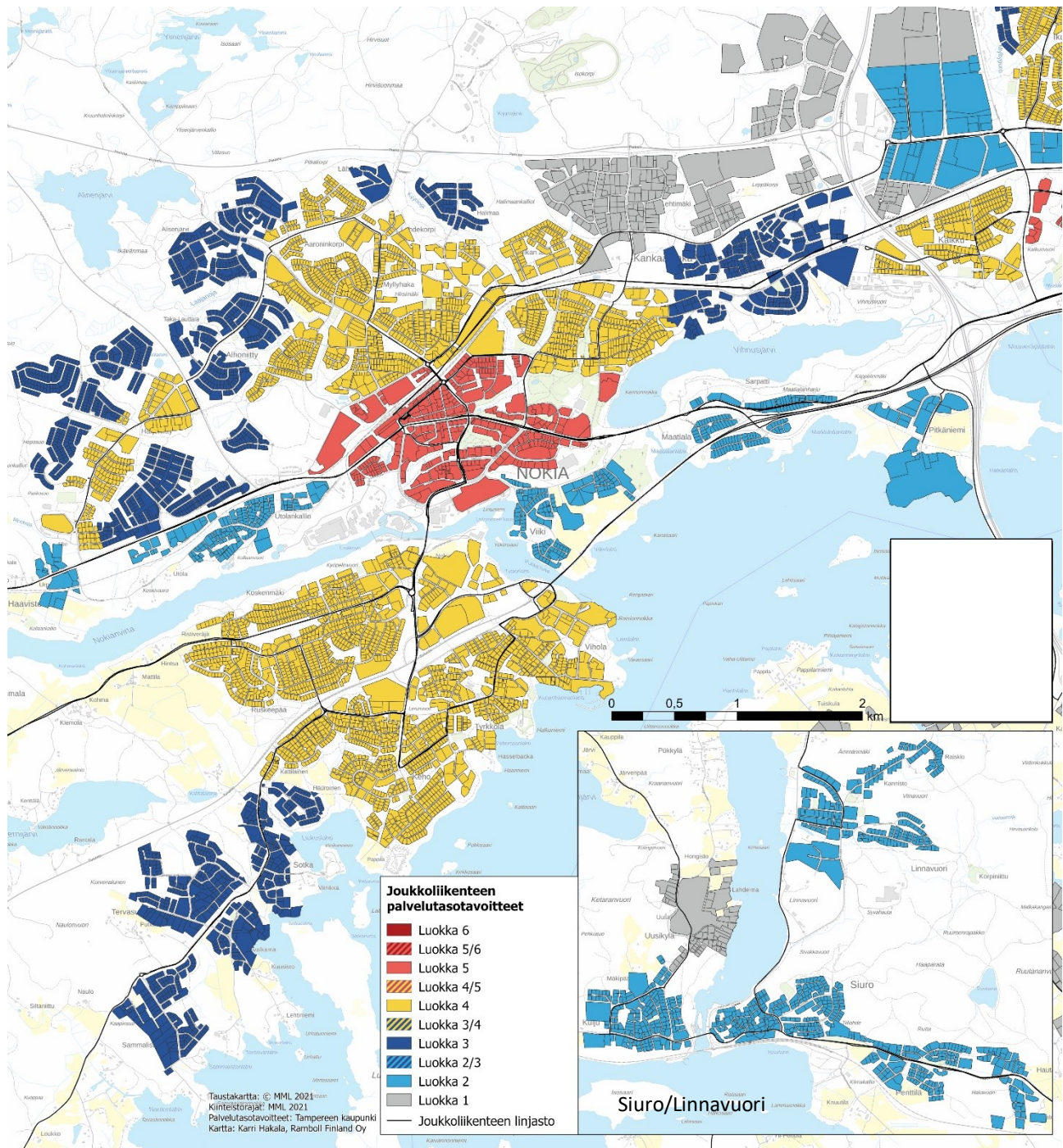
1. Joukkoliikenteen palvelutasoluokat ja palvelutasokriteerit

Palvelutasoluokka	6	5	4	3	2	1
Kuvaus	Tarjonta mahdollistaa vaivattoman joukkoliikenteen käytön, ruuhka-aikaan voi pysäkiille mennä aikatauluja tarkistamatta. Joukkoliikenteen käyttö on kilpailukykyistä muihin kulkumuotoihin nähden.	Mahdollistaa elämän ilman omaa autoa. Tarjonta mahdollistaa lähes kaikkien matkojen tekemisen joukkoliikenteellä.	Vaihtoehto henkilöautolle täyttäen asukkaiden tyypillisimmät matkustustarpeet. Joukkoliikenteen käyttö on jossain määrin kilpailukykyistä henkilöauton kanssa.	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin. Joukkoliikenteen käyttö vaatii kuitenkin matkustuksen ajallista joustamista	Säännöllistä joukkoliikennettä arkipäivisin alueen kunta tai palvelukeskukseen. Joukkoliikenne vaatii ajallista joustoa eikä ole mahdollista kaikilla vapaa-ajan matkoilla.	Koulu- ja työmatkayhteydet sekä asiointiyhteyksiä arkinen päiväaikaan. Ei joukkoliikennettä viikonloppuisin.
Tavoite	Korkea joukkoliikenteen kulkutapaosuus	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman omaa autoa	Mahdollistaa arjen ilman omaa autoa, viikonloppuisin matkat suunniteltava tarkemmin.	Hyvä arkiliikenne ja vuoroja myös viikonloppuisin.	Turvaa arjen liikkumistarpeet. Vuoroja myös viikonloppuisin.	Koulu- ja asiointiyhteydet säännöllisellä avoimella joukkoliikenteellä.
Soveltamisalue	Korkea väestö- ja työpaikkatiheys	Korkea väestö- tai työpaikkatiheys	Melko korkea väestö- tai työpaikkatiheys	Iso taajama tai usean taajaman ryhmä	Taajama	Haja-asutusalueet
Esimerkki linjastosta	Runkolinjaston vilkkaimmat osuudet ja solmupysäkkien ympäristö	Runkolinjat sekä tiheään liikennöidyt Tampereen sisäiset linjat	Pääosa Tampereen linjoista ja seutuliikenteen runkolinjat	Seutuliikenteen perustaso ja kuntien sisäiset kaupunkimaiset linjat	Tampereen hiljaisimmat linjat, seutuliikenteen harvemmin liikennöidyt linjat	Koululaislinjat, palvelulinjat.

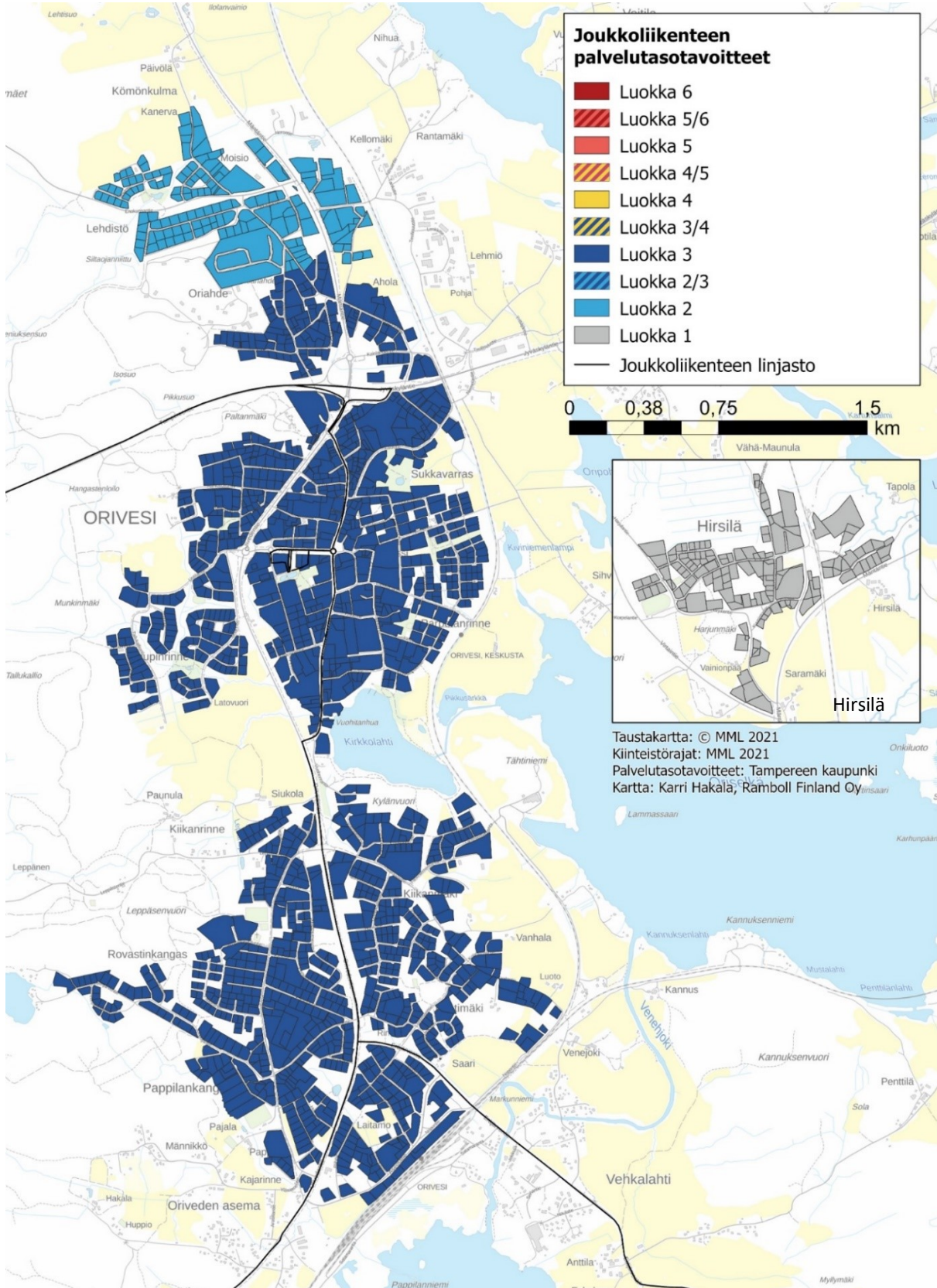
Lempäälä



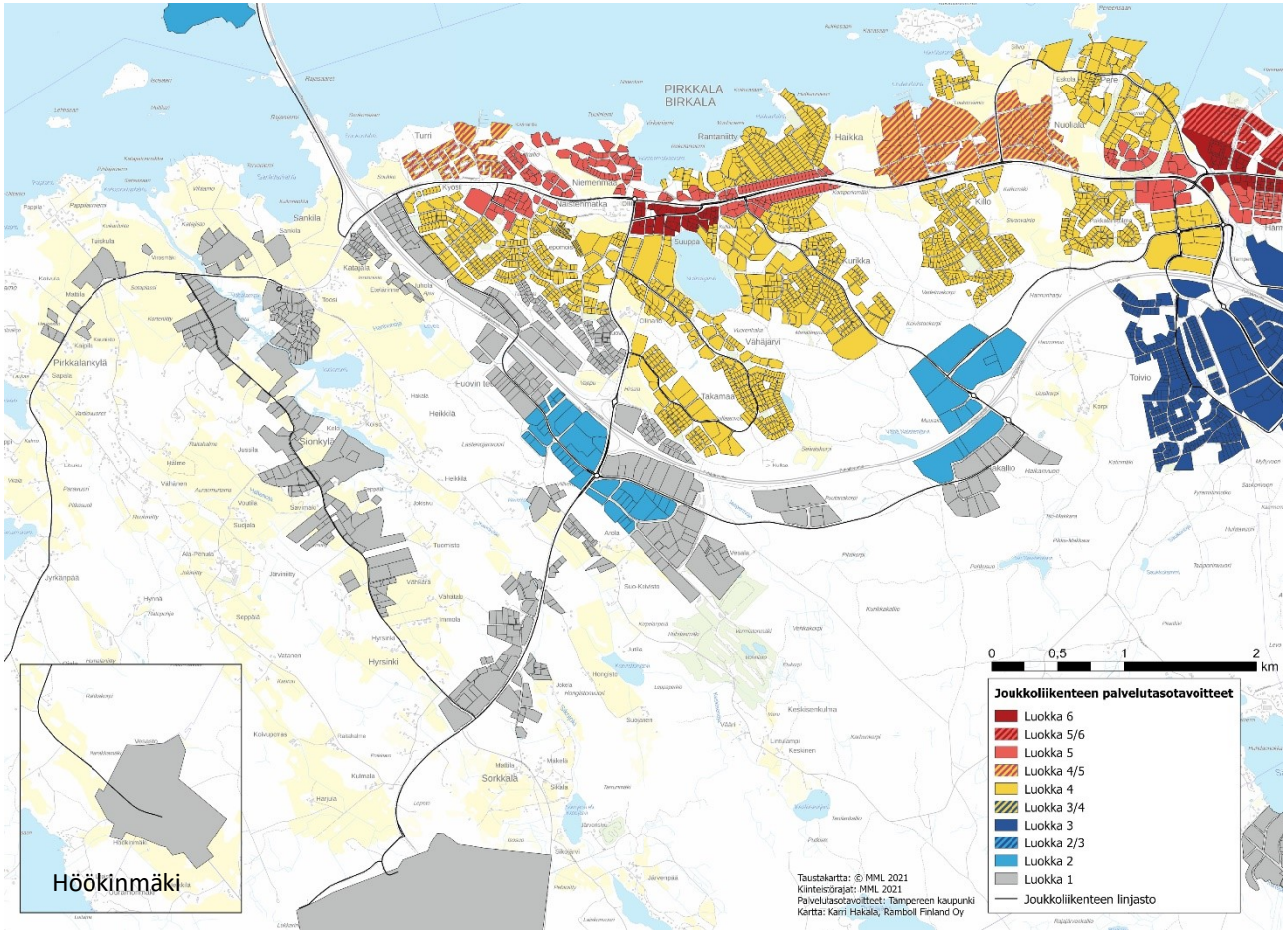
Nokia



Orivesi



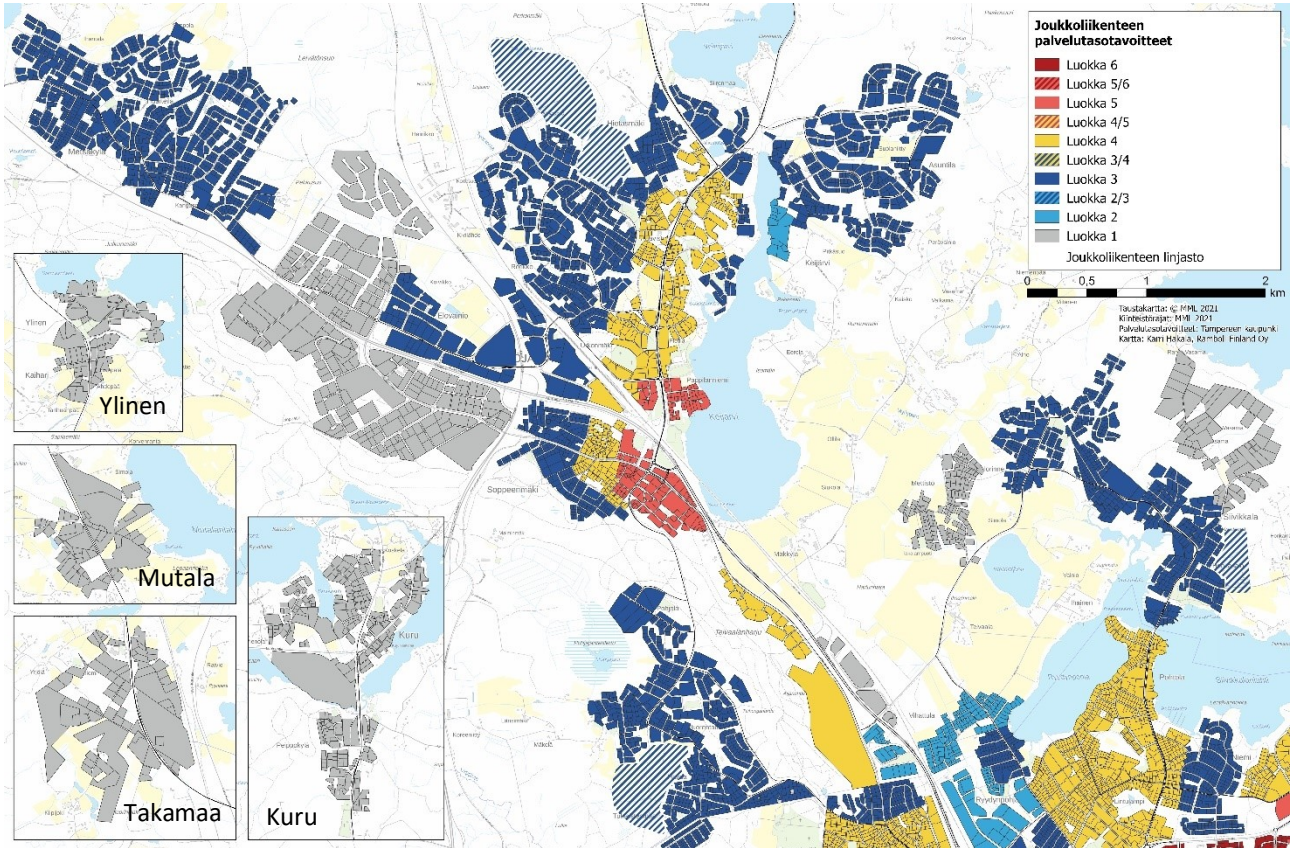
Pirkkala



Vesilähti



Ylöjärvi



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

3. Joukkoliikenteen katuverkon laatuvyöhykkeet seudulla ja Tampereen keskustan katuverkon laatuvyöhykealue



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021



Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön palvelualue, joukkoliikenteen palveluryhmä Frenckellinaukio 2 B
PL 487, 33101 Tampere

Laskutus: Y-tunnus 0211675-2
OVT-tunnus 00370211675211101,
välittäjän tunnus 003708599126
(Liaison Technologies Oy)

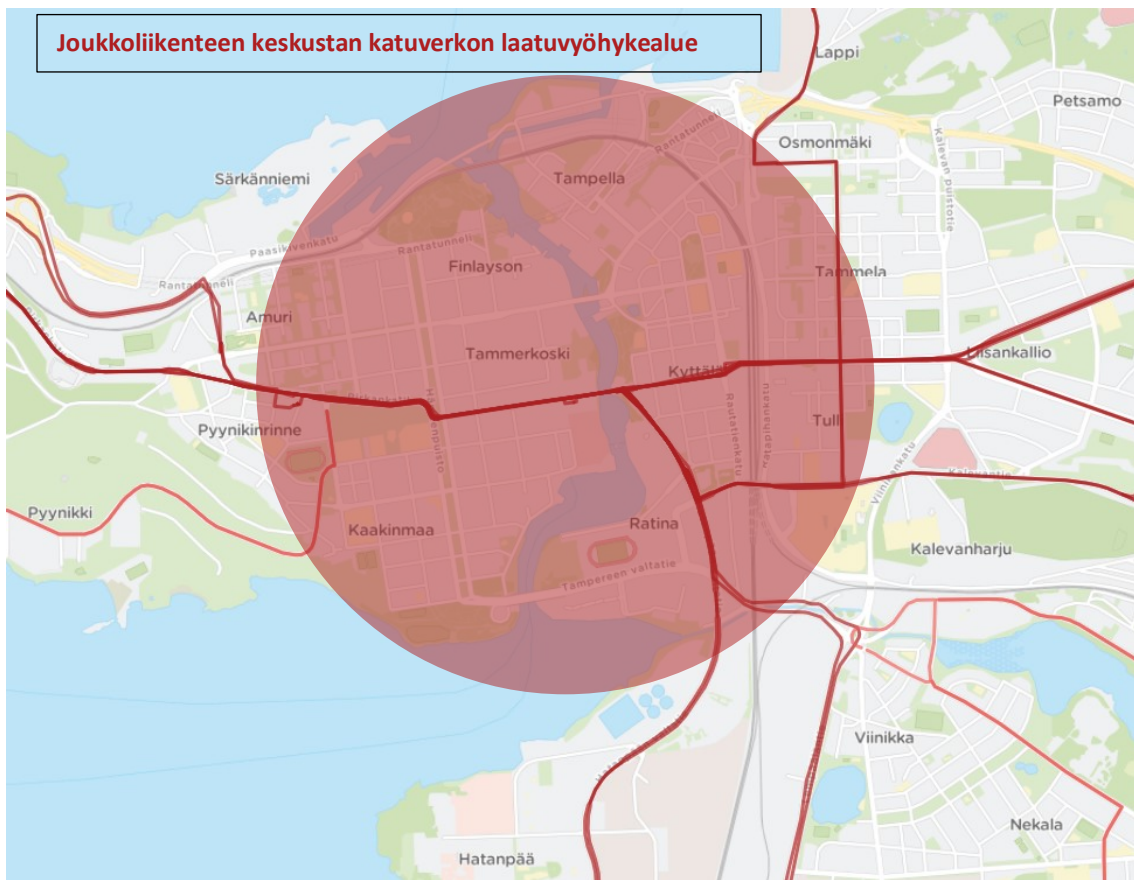


03 5656 4700

nysse.fi

joukkoliikenne@tampere.fi

Dno: TRE:4999/08.01.01/2021



Tampereen keskuksen joukkoliikennekatujen ratkaisut tarkennetaan keskuksen liikenneverkko-suunnitelman päivittämisen yhteydessä 2022-2023.

4. Joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet

Palvelusoluokka	6	5	4	3	2	1
Linjaston selkeys	Yksilövä linjatunnus, tiheästi liikennöitävillä runkolinjoilla linjatunnus 1-10 ja seutukunnilla päälinjoilla valittu kymmennumerotunnus, helposti hahmotettava reitti, vakio minuuttitakatalut			Yksilövä linjatunnus		
Infrastruktuuri	Joukkoliikenteen kaista- ja liikennevaloetuksia. Korkeatasoiset pysäkit katoksineen ja käytetyimmillä pysäkeillä reaaliaikainen matkustajainformaatio.			Joukkoliikenteen liikennevaloetuksia. Korkeatasoiset pysäkit, joilla tartaan matkustajainformaatiota.		Pysäkit, joilla id-tunnus ja linjatunnus
Matka-aika	Henkilöauton kanssa kilpailukykyinen matka-aika.		Matka-aikaa pyritään nopeuttamaan etuusjärjestelyillä			Ei matka-aikatavoitteita
Matkan vaihdollisuus	Suora yhteys keskuksaan. Tiheästi liikennöityä runkotasoinen liityntäliikenne.			Suora yhteys aluekeskukseen. Yhteys Tampereen keskuksaan voi olla järjestettyä vaihtona runkolinjalle.		Suora yhteys aluekeskukseen, yhteys Tampereen keskuksaan voi olla vaihdollinen.