

# Joukkoliikenteen palvelutaso 2022-2026 - luonnos

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

## Sisällys

1. Palvelutaso määrittämisen taustaa.....	1
2. Edellisen palvelutasomäärittelyn toteuma.....	6
3. Rakenne palvelutason määrittely .....	10
4. Kehittämiskohteet kunnittain .....	14
5. Palvelutason käytännön toteutus .....	16
Liitteet .....	16

## 1. Palvelutaso määrittämisen taustaa

### *Kuntien yhteistoimintasopimus*

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

Joukkoliikennelain (13.11.2009/869) kumoutuessa ja korvautuessa Laki liikenteen palveluista (01.07.2018 320/2017), kuntien yhteistoimintasopimusta muutettiin ja sopimukseen säädettiin, 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 joukkoliikenteen yksikkö 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 toimeenpantee.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyllä kuvataan viranomaisen tahtotilaa siitä, millainen joukkoliikenne on perustelluin kullakin maantieteellisellä alueella matkustustarpeet ja käytettävissä oleva rahoitus huomioon ottaen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen kaupunkiseuduilla 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 palvelutasotyö toimivalta-alueella on vuodelta 2016. Vuonna 2016 laadittu palvelutasomäärittely oli toinen joukkoliikennelain velvoittama alueen palvelutasoa kuvaava työ. Palvelutasomäärittelyssä vuosille 2017–2021 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 2017 määritelty tavoite ja sen toteutuminen vuoden 2021 vuorotarjonnan avulla.

Tampereen kaupunki on päättänyt lokakuussa 2020 raitiotien rakentamisesta Lentävänniemeeseen. Tavoitteena on liikennöidä Pyyrikintorin ja Santalahden välillä vuonna 2023 ja Pyyrikintorin ja Lentävänniemen välillä vuonna 2024. Raitiotien toisen vaiheen rakentaminen on käynnistetty ja koko Tampereen seudun joukkoliikenteen linjasto on tarkoitus tarkastella, ennen raitiotien valmistumista Lentävänniemeeseen. Pyrkimyksenä on tehdä vuorovaikutuksellinen suunnittelutyö yhdessä joukkoliikenteen käyttäjien kanssa tulevasta linjastosta. Raitiotien toiseen vaiheen valmistumisen myötä, linjasto muuttuu ennen kaikkea Länsi-Tampereella, mutta tuleva ratkaisu saattaa vaikuttaa myös Ylöjärven linjastoon. Palvelutasomäärittelyssä huomioidaan raitiotien toisen vaiheen linjasto ja rakentaminen sekä tunnistetaan suunnittelu- ja palvelutason määrittämisen tarve.

Tampereen kaupunki yhdessä Pirkkalan, Kangasalan ja Ylöjärven kanssa on teettänyt vuonna 2020 Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman, mikä valmistui maaliskuussa 2021. Kyseessä on 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.

Tampereen ja Pirkkalan osalta sekä Tampereen Taysin ja Linnainmaan osalta syksyllä 2021 käynnistetään raitiotien hankesuunnitelman tekeminen, jonka on tarkoitus valmistua kuntien päätöksenteon valmiuteen 31.12.2022 mennessä. Hankesuunnitelman teettämisellä on tavoite varmistaa alustavan aikataulun mukainen eteneminen Pirkkala, Suuppa – Tampere, Koilliskeskus -ratahaaralla toteutussuunnitteluun ja mahdolliseen rakentamisvaiheeseen. Kuntien päätöksiä jatkovaiheista ei ole tehty. Hankesuunnitelmaa seuraava raitiotien suunnitteluvaihe ratalinjalla, toteutussuunnitelman laatiminen on arvioitu ajoittuvan vuosille 2023–2024. Raitiotien Pirkkala, Suuppa – Tampere, Koilliskeskus rakentaminen tämänhetkisen arvion mukaan on mahdollista ajoittua vuosille 2025–2028.



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Lähijunaliikenteen osalta Tampereen kaupunkiseutu tekee palvelutasomäärittelytyön rinnalla seudun lähijunaliikenteen skenaarioiden ja vision pohdintaa. Tavoitteena toteuttaa 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 palvelutasomäärittelyssä*

Verrattuna edellisiin palvelutasomääritelmiin, kuntien rooli palvelutasomäärittelytyössä on muuttunut merkittävästi. Joukkoliikenteen palvelutasossa 2022-2026 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.

Palvelutasomäärittelytyössä jokaisen kunnan kanssa käytiin keväällä 2021 järjestetyissä työpajoissa 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.

#### *Toimivalta-alueen nykytilan kuvaus*

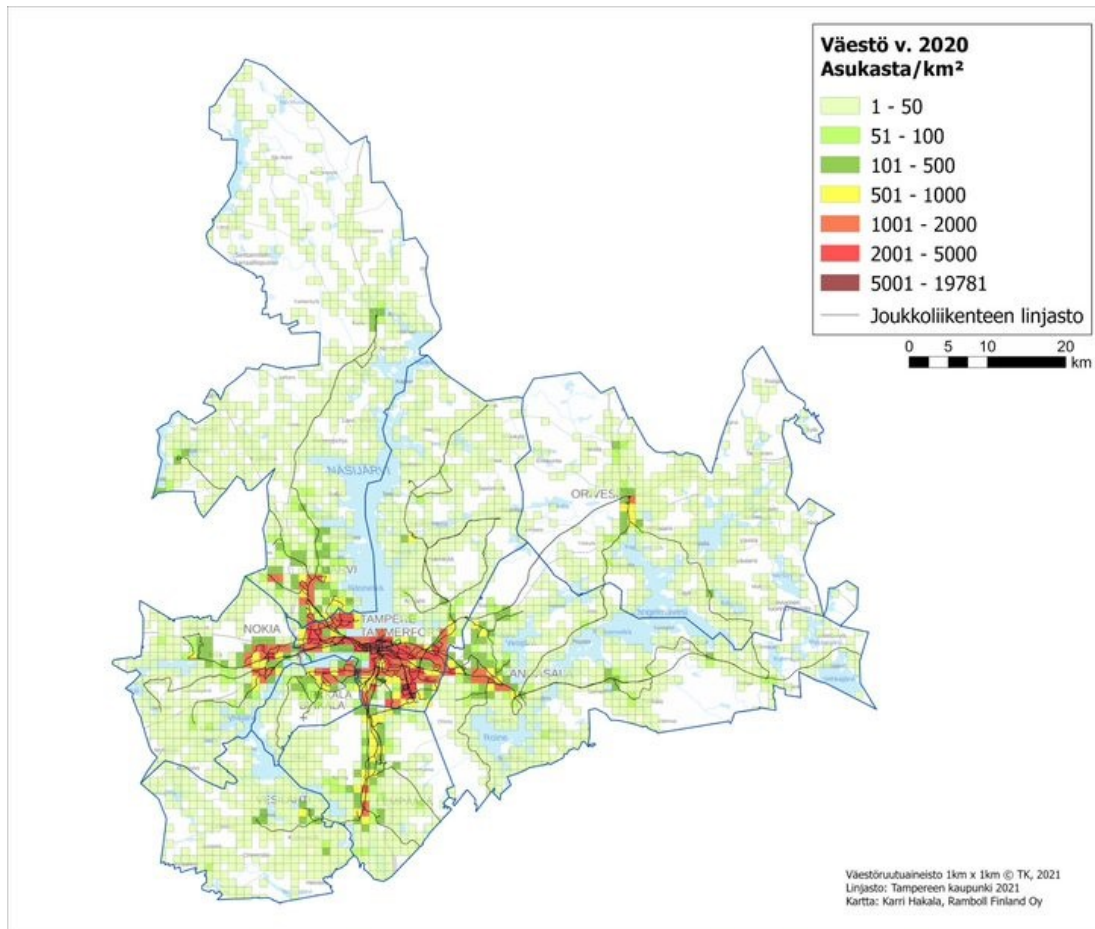
Joukkoliikennepalvelun perustana on matkustustarve, jota synnyttävät asuminen, työpaikat sekä muut palvelut. Tulevan palvelutason määrittämistä varten on kuvattu nykytilaa väestötiheyden sekä työpaikkojen sijoittumisen avulla. Alueille määritetyt palvelutasoluokat perustuvat ensisijaisesti näihin väestö- 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.

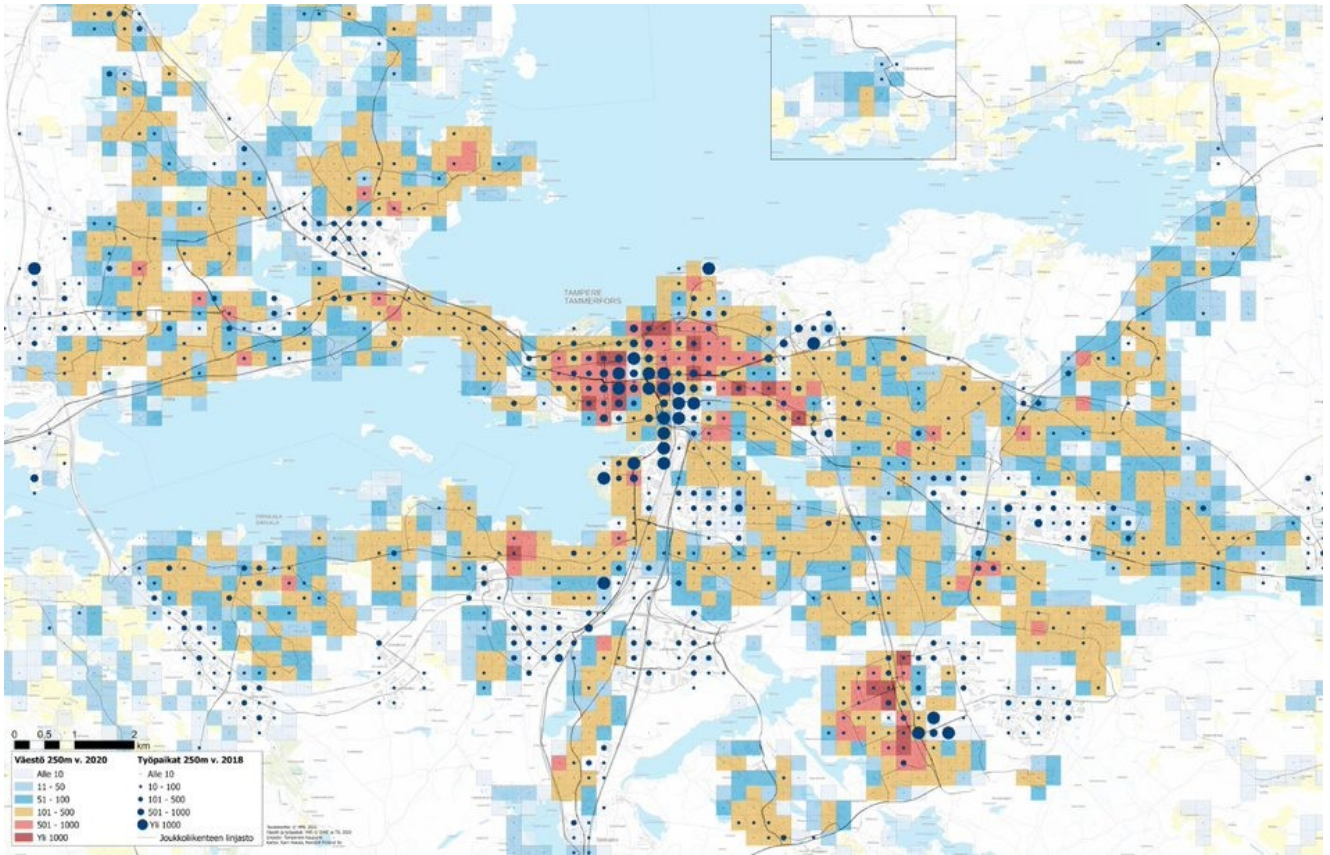




## Työpaikkojen sijoittuminen

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.

Erityisinä työpaikka- sekä opiskelualueina Tampereen kaupunkiseudulla ovat Tampereen keskusta-alueen lisäksi TAYS:n alue sekä yliopiston kampusalue Hervannassa. Merkittävimmät täydentyvät tuotannollisen toiminnan alueet Tampereen kaupunkiseudulla ovat Lahdesjärvi, Sarankulma ja Rusko Tampereella sekä kolmen kunnan alueella oleva Kolmenkulman alue sekä Linnakallion alue Pirkkalassa.



## Matkustajamäärät

Työpaikkojen ja väestön sijoittumisen lisäksi palvelutasotyössä tarkasteltiin matkustajamäärän keitystä. Korona-viruksen aiheuttamasta matkustajamäärän rajusta laskusta, on matkustajamääriä seurattu useamman vuoden ajalta. Tampereen seudun joukkoliikenteen matkustajamäärä ylitti yli 40 miljoonan matkan määrän vuonna 2018. Tämän jälkeen ennen kevättä 2020 matkustajamäärä kasvoi voimakkaasti. Palvelutasomäärittelytyössä on hyödynnety vuodesta 2018 alueellisia matkustajamääri pysäkeittäin ja linjoittain. Työssä on myös hyödynnety nykyistä joukkoliikennelinjasto alimääjäätietoa.

## Vuorovaikutus

Palvelutason määrittämisen 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 asukasvuorovaikutuksessa 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 - Pyyrikintori sekä Tays, Kaupin kampus - Sorin aukio välillä. Linjasto 2021 -suunnittelua tehtiin 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 linjastosuunnitteluita, joihin haluttiin osallistaa joukkoliikenteen käyttäjiä. Myös nämä palautteet ja linjastoratkaisut 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 palvelutasomääritelmässä 2017 - 2021 oli asetettu kuntien osalta erilaisia tavoitteita joukkoliikenteen palvelutasomääritelmään. Osa asetetuista tavoitteista toteutettiin ja osa jäi toteuttamatta, joko kunnan taloudellisen panostuksen uupumisen tai maankäytön kehittymisen viivystysten 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. Palvelutasomäärittelykauden 2017-2021 linjan 42 Kangasala - Tays - Pyynikintori välistä liikennöintiä lisättiin vaihteittain arjen ruuhka-aikoina. Viimeisimpänä elokuussa 2021 linjaa 41 Kangasala - Tays, Kaupin kampus liikennöintiä lisättiin ja linjalla mahdollistettiin arkisin, joka toiseen Taysiltä lähteävään ratikkaan yhteys. Tämän myötä vahvistettiin kilpailukykyistä yhteyttä kahden kunnan välillä. Linjan 41 lisäksi linjan 40 Kangasala - Messukylä - Tampere liikennöintiä on tasaisesti lisätty koko palvelutasomäärittelykauden 2017-2021 aikana.
2. Kehitetään yhteyksiä TAYS:n alueelle ja Hervantaan
  - a. Yhteys on edellisen palvelutasomäärittelyn avulla toteutettu vaihdollisena. Linjojen 40 ja 41 vuorotarjontaa lisättiin tasaisesti koko palvelutasomäärittelykauden ajan 2017-2021. Molemmilta linjoilta mahdollistettiin vaihtoyhteys Hervantaan kulkeviin linjoihin 32 sekä 38.
  - 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 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 reittimuutoksen yhteydessä 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 2017-2021. 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. Lempäälän linjastoa kehitettiin yhdessä asukkaiden kanssa keväällä 2020. Tämän myötä, uusi linjasto otettiin käyttöön kesäkaudella 2021, jossa parannettiin muun muassa kilpailukykyisempää yhteyttä Lempäälän nauhataajaman ja Tampereen keskusta-alueen välillä. Linjalla 52 mahdollistetaan nopea yhteys Kuljusta ja Sääksjärveltä Tampereen keskustaan. Lempäälän keskustan ja Moision alueilta linjalla 55 mahdollistetaan 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 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 liikennöiti siirtyi keskustassa uudelle reitille Puistokadulle.

### 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 lippu-



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

järjestelmän käytettävyys koko Oriveden alueella. Lisäksi uutena liikkumismuotona Orivedellä edistettiin kutsuohjattua joukkoliikennepalvelua syksystä 2020 lähtien. Kutsuohjattu joukkoliikennepalvelu on mahdollistanut yhteyden 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. Lisäksi Pohjois-Nokian joukkoliikenteen vuorotarjontaa kehitettiin, jolloin vaihdollinen yhteys hypermarketiin parantui.
2. Tervasuon ja Sammaliston alueiden palvelutason parantamista tarkastellaan määrittelyn 2017-2021 voimassaolon aikana.
  - a. Tervasuon ja Sammaliston aluiden matkustajamäärää on palvelutasomääritelmän ajan seuruttu, 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
  - a. Nokian Pitkäniemen alueen välillä on järjestetty arkipäivisin liikennöintiä koko palvelutason ajan. Viimeisimpänä linjan 79 reittimuutoksella talvikauden 2021-2022 alussa, tarjottiin tiheämpi vuorotarjonta Nokialta Pitkäniemen ohi Pirkkalaan.

#### Pirkkala

1. Linnakallion teollisuusalueen / Jasperintien joukkoliikennedyhteyksien 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 linjareittiä 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. Lintuhytin joukkoliikennettä on kehitetty talvikaudesta 2016-2017 lähtien. Tuolloin runkolinjan 3 muutettiin liikennöimään Näyttelijäkadun ja Lintuhytin välille. Linjastoa on tämän jälkeen kehitetty muun muassa lisäämällä vuorotarjontaa Lintuhytin alueella ja kehittämällä linjastoa talvikauden 2021-2022 alussa.
  - 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-Tampellan alueelle. Ranta-Tampellassa katuinfra on vielä puutteellista, joten koko aluetta ei ole tällä palvelutasokaudella 2017-2021 pystytty palvelemaan.
2. Vuoreksen palvelutason parantaminen palvelutason voimassaoloaikana sekä toimivien poikittaisyhteyksien takaaminen alueelle.
  - a. Vuoreksen joukkoliikennepalvelua on kehitetty koko palvelutasomäärittelyn aikana. Viimeisimpänä kehityksenä on tuotu alueelle nopea yhteys Tampereen keskustan ja Vuoreksen välillä. Yhteys 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 2017-2021 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. Härmälä - Lakalaiva - Turtola toteutui useilla eri linjoilla vaihdottomasti ja vaihdollisesti palvelutasokauden 2017-2021 aikana.
  - b. Koilliskeskus - Kaukajärvi - Hervanta yhteyttä kehitettiin koko palvelutasokauden 2017-2021 aikana ja viimeisin muutos ja kehitys oli talvikauden 2021-2022 alussa, kun liikennettä kyseisellä välillä lisättiin.

Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

- 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 päivittäin.

#### Ylöjärvi

1. Työljärven ja Siltatien alueen palvelutason varmistaminen alueen rakentuessa.
  - a. Alue ei lähtenyt kehittymään palvelutasomäärittelyn 2017-2021 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.

### 3. Rakenne palvelutason määrittely

Palvelutasomäärittelyn rungon muodostavat joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Niillä määritellään eri palvelutasotekijöiden (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 palvelutasotekijän 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.



### Palvelutasotavoitteet

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

- liikennöinti-aika (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.

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.

Eryteisesti 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. Laadullisten 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 riittävien joukkoliikenne-etuuksien avulla. Etuuksia ovat esimerkiksi omat kaistat ja liikennevaloetuedet. Matkustajainformaatio- ja liikennevaloetusjärjestelmä toteutetaan yhteensopivasti ja seudullisesti kattavasti. Täsmällisyyttä parannetaan myös lisäämällä tarvittaessa reitille ajantasauspysäkkejä. Ajantasauspysäkit sijoittuvat seudulla kunta- ja aluekeskuksiin, jossa mahdollistetaan myös vaihtojen suunnittelu kulkuneuvosta toiseen.

### Lippujärjestelmä

Tampereen kaupunkiseudulla on joukkoliikenteessä käytössä monipuolinen, 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 suoralinjaiset linjat. Reittipoikkeamia pyritään välttämään linjaston selkeyden ja selostamisen parantamiseksi.

### 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 yhteyden, 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.

Yhteydet Tampereen keskusta-alueelle ovat joko vaihdottomia tai liityntäliikenteellä järjestettyjä. Liityntäliikenteen osalta tarjotaan aina yhteys oman kunnan keskustaan tai palvelukeskukseen, alueen omaan alue-



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

keskukseen tai kaupalliseen keskittymään. Liityntäliikenteen järjestetyllä vaihdolla voi olla yhteys tiheästi liikennöitävään bussilinjaan, junaan tai ratikkaan. Vaihto suunnitellaan niin, että vaihtoaika on riittävä ja ympäriltään vaihto tapahtuu samalta pysäkkialueelta ilman merkittävää siirtymistä 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.

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 pyritään myös pysäkkiympäristöä parantamaan ja kehittämään vaihtoihin soveltuvaksi. Lisäksi vaihtopysäkeillä pyritään tarjoamaan reaaliaikaista joukkoliikenneinformaatiota asiakkaalle.

Raitiotien rakentaminen Tampereelle uudisti koko seudun joukkoliikennelinjastoa vuonna 2021. Lisäksi lipupyhteistyön rakentaminen VR:n kanssa kauko- ja lähijunissa mahdollisti yhä tiiviimmän junaliikenteen hyödyntämisen osana koko seudun joukkoliikennejärjestelmää. Raitiotien 2. vaiheen (Pyyrikintori - Lentävänieniemi) rakentaminen on aloitettu vuonna 2021 alussa. Raitiotien toisen osan on määrä valmistua tämän palvelutasomäärittelyn aikana. Raitiotien toinen vaihe muuttaa osaltaan Tampereen länsipuolelle sekä mahdollisesti lähikunnissa. Raitiotietä tukevien liityntälinjojen liikennöinnissä ja jatkon suunnittelussa käytetään joukkoliikennelautakunnassa 24.8.20216 §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 ajattaessa 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 30-45 min. Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Pirkkalan ja Ylöjärven keskustoista Tampereen keskustan solmupysäkillä ovat nopeimmat yhteydet ruuhka-aikaan 30 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 lähdistä ajetaan valtatieä pitkin).

### Infrastruktuuri

Uudet pysäkit ja informaatio suunnitelmaa 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 näyttöjen tai vastaavien avulla.



## Linja-autokalusto

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen suunnittelemassa ja kilpailuttamassa liikenteessä kalusto on pääasiassa matalalattiaista siellä, missä liikennetyyppi sitä edellyttää ja teiden kunto sen mahdollistaa. 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 poikkeustilanteista tai häiriötilanteista. Lisäksi Tampereen seudun joukkoliikenteessä noudatetaan EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiiviä (2019/1161/EU), joka tulee voimaan elokuun 2021 aloitettaviin kilpailutuksiin. Direktiivi edellyttää puhtaita käyttövoimia osaan Nysse-liikenteen hankinnoista. Direktiivin lisäksi Tampereen seudun joukkoliikenne noudattaa seudun kuntien omia hiilineutraalitavoitteita joukkoliikenteen hankintojen ja toteuttamisen osalta.

## 4. Kehittämiskohteet kunnittain

Alueellisten palvelutasoluokitusten avulla kuvataan vuosina 2022-2026 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 kokonaisuuteen, 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 keskusta-alueen välistä yhteyttä
2. Arvioidaan Huutijärven joukkoliikennetarkkaisu arjen ja viikonloppujen osalta
3. Tursolan ja Metsäkulman alueen palvelutasoa ja linjareittitarkkaisu tarkastellaan
4. Ojala-Lamminrahkan joukkoliikennetarkkaisu suunnitellaan kestävästi ja huomioiden tulevaisuuden suuntaviivat
5. Lemmetyn alue ja kehittäminen huomioidaan osana Lamminrahkan joukkoliikennetarkkaisu kokonaisuutta

### *Lempäälä*

1. Ylläpidetään Lempäälän kilpailutetun linjaston kesä 2021 mukainen tarkkaisu ja kehitetään linjojen palvelutasoa tarvittaessa
2. Junaliikenteen osalta vahva kehittämisspolku linjattu
3. Ideaparkin ympäristössä tapahtuvat isot maankäytön muutokset huomioidaan linjojen palvelutasossa
4. Anniston joukkoliikennetarkkaisu tukeutuminen Vuoreksen joukkoliikennetarkkaisuun ja alueelta yhteyden varmistaminen omaan lähikouluun Sääksjärvelle



*Nokia*

1. Joukkoliikenteen osalta linjataan Nokian palvelutasoratkaisu junaliikenteen, linjan 70 liikennöinnin kilpailutuksen sekä Nokian kaupungin sisäisen joukkoliikenteen kehittämisraportin pohjalta
2. Etelä-Nokian osalta tarkastellaan Viholan palvelutasoa alueen kehittymisen edetessä
3. Tarkastellaan Harjuniityn matkustajamäärän kehitystä ja varaudutaan tarjoamaan vastaavaa joukkoliikennepalvelua

*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

*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 alueen täydennysrakentamisen myötä

*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 osalta
4. Poikittaisyhteyksien kehittäminen kehän suuntaisesti

*Vesilahti*

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

*Ylöjärvi*

1. Työjärven ja Siltatien alueen palvelutason varmistaminen alueen rakentuessa
2. Vuorentaustan ja Hatolan uuden asuinalueen kytkeminen osaksi joukkoliikennettä
3. Siivikkalan joukkoliikenteen kestävä ratkaisu
4. Varautuminen raitiotien 2. vaiheen liikennöintiin ja linjaston kehitykseen



## 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. Netto- ja markkinaehtoisien 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 tukeutuu 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 2026.

## Liitteet

1. Joukkoliikenteen palvelutasoluokat ja palvelutasokriteerit
2. Palvelutaso kunnittain
3. Joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet





## 1. Joukkoliikenteen palvelutasoluokat ja palvelutasokriteerit

Palvelutasoluokka	6	5	4	3	2	1
<b>Kuvaus</b>	Tarjonta mahdollistaa vaivattoman joukkoliikenteen käytön, ruuhka-aikaan voi pysäköidä 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 arkin päiväaikaan. Ei joukkoliikennettä viikonloppuisin.
<b>Tavoite</b>	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.
<b>Soveltamisalue</b>	Korkea väestö- ja työpaikkatiheys	Korkea väestö- tai työpaikkatiheys	Melko korkea väestö- tai työpaikkatiheys	Iso taajama tai usean taajaman ryhmä	Taajama	Haja-asutusalueet
<b>Esimerkki linjastosta</b>	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.

Palvelutasoluokka		6	5	4	3	2	1
<b>Liikennöinti-aika</b>	<b>Ma-to</b>	04:00-00:30	04:30-00:00	05:00-22:30	05:30-22:00	6:30-20:00	07:00-17:00
	<b>Pe</b>	04:00-04:00	04:30-01:30	05:00-22:30	05:30-22:00	6:30-20:00	07:00-17:00
	<b>La</b>	04:00-04:00	04:00-03:00	06:00-22:30	06:30-22:00	10:00-18:00	-
	<b>Su</b>	04:00-00:30	04:00-00:00	9:00-22:00	10:00-20:00	11:00-16:00	-
<b>Vuorovälitavoite (min)</b>	<b>Ruuhka</b>	≤ 10	≤ 15	≤ 20	≤ 30	≤ 60	3-6
	<b>Arki päivä</b>	≤ 15	≤ 20	≤ 30	≤ 60	60	vuoroa/suunta
	<b>Arki-ilta</b>	≤ 15	≤ 30	30	≤ 60	≤ 120	-
	<b>La päivä</b>	≤ 15	≤ 30	30	≤ 60	≤ 120	-
	<b>Su päivä</b>	≤ 15	≤ 30	30	≤ 60	≤ 120	-
	<b>Yö/varhaisaamun</b>	≤ 60	≥ 1 vuoro tunnissa	-	-	-	-
<b>Kävelyetäisyys pysäkillä (m)</b>		≤ 400	≤ 500	≤ 800	≤ 1000	-	-

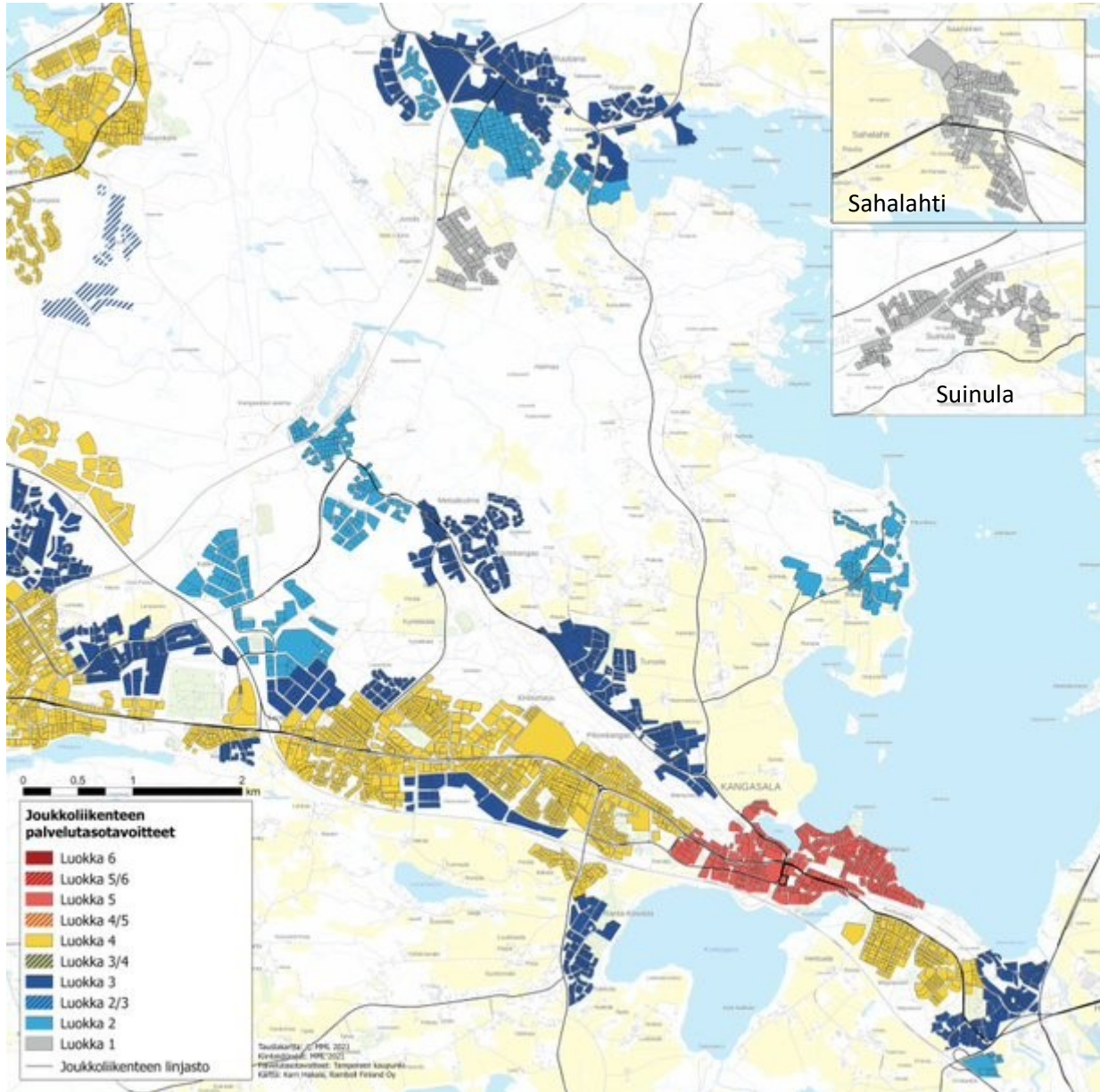
Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

Palvelutasoluokka		6	5	4	3	2	1
Liikennöintiäika	Ma-to	04:00-00:30	04:30-00:00	05:00-22:30	05:30-22:00	6:30-20:00	07:00-17:00
	Pe	04:00-04:00	04:30-01:30	05:00-22:30	05:30-22:00	6:30-20:00	07:00-17:00
	La	04:00-04:00	04:00-03:00	06:00-22:30	06:30-22:00	10:00-18:00	-
	Su	04:00-00:30	04:00-00:00	9:00-22:00	10:00-20:00	11:00-16:00	-
Vuorovälitavoite (min)	Ruuhka	≤ 10	≤ 15	≤ 20	≤ 30	≤ 60	3-6
	Arki päivä	≤ 15	≤ 20	≤ 30	≤ 60	60	vuoroo/suunta
	Arki-ilta	≤ 15	≤ 30	30	≤ 60	≤ 120	-
	La päivä	≤ 15	≤ 30	30	≤ 60	≤ 120	-
	Su päivä	≤ 15	≤ 30	30	≤ 60	≤ 120	-
	Yö/varhaisaamun	≤ 60	≥ 1 vuoro tunnissa	-	-	-	-
Kävelyetäisyys pysäkille (m)		≤ 400	≤ 500	≤ 800	≤ 1000	-	-

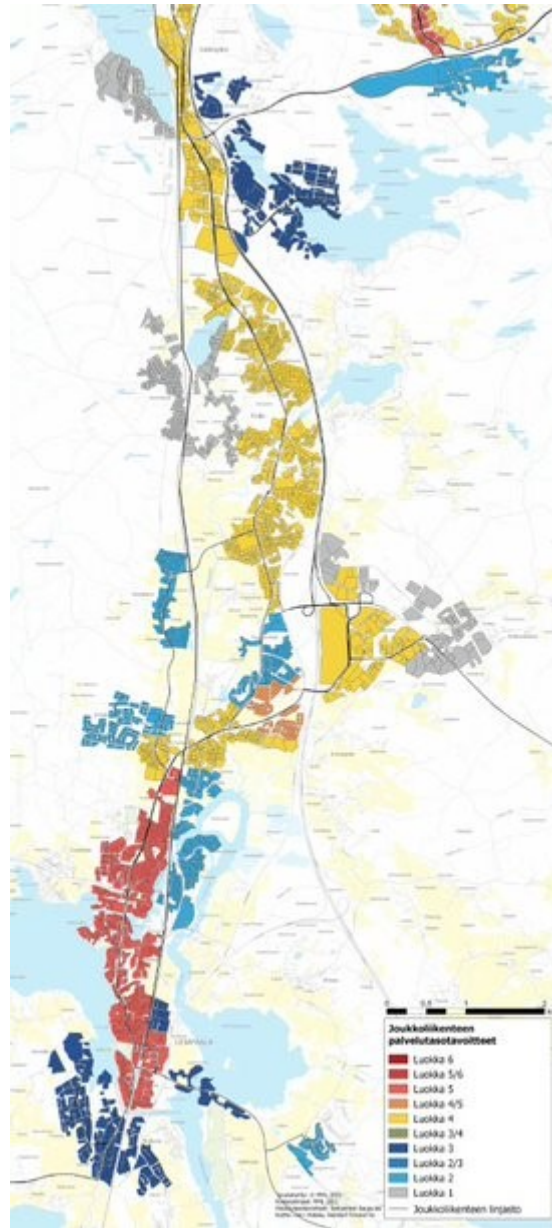


## 2. Palvelutaso kunnittain

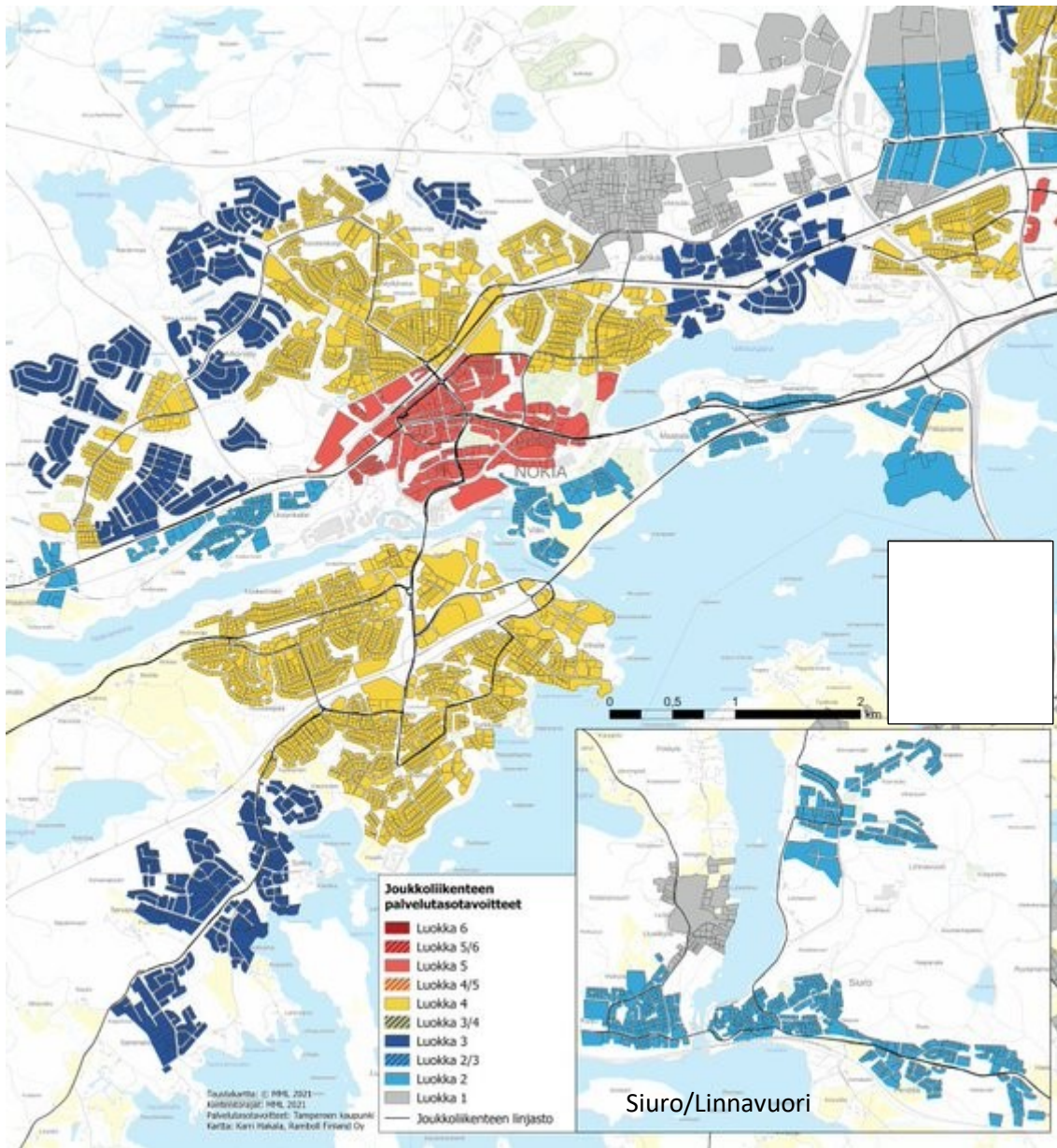
### Kangasala



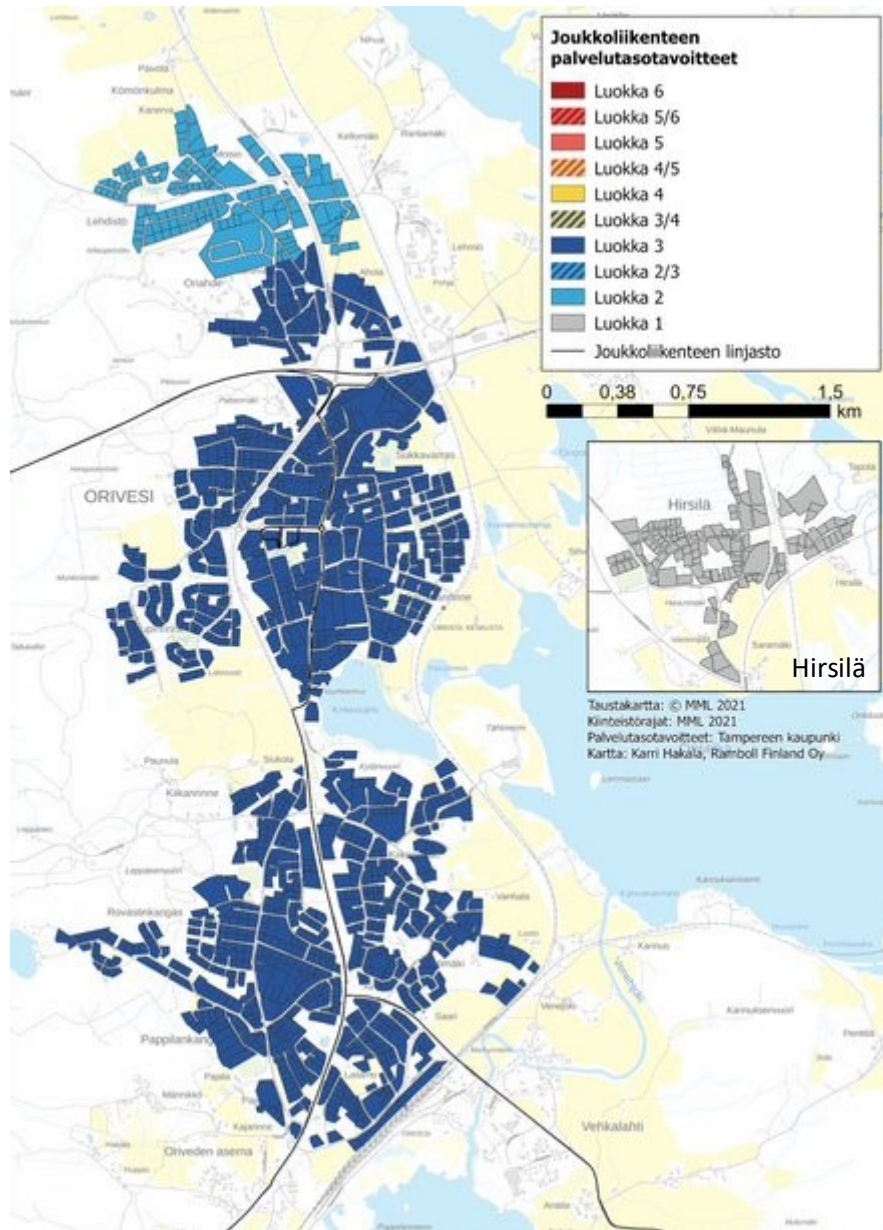
Lempäälä



Nokia

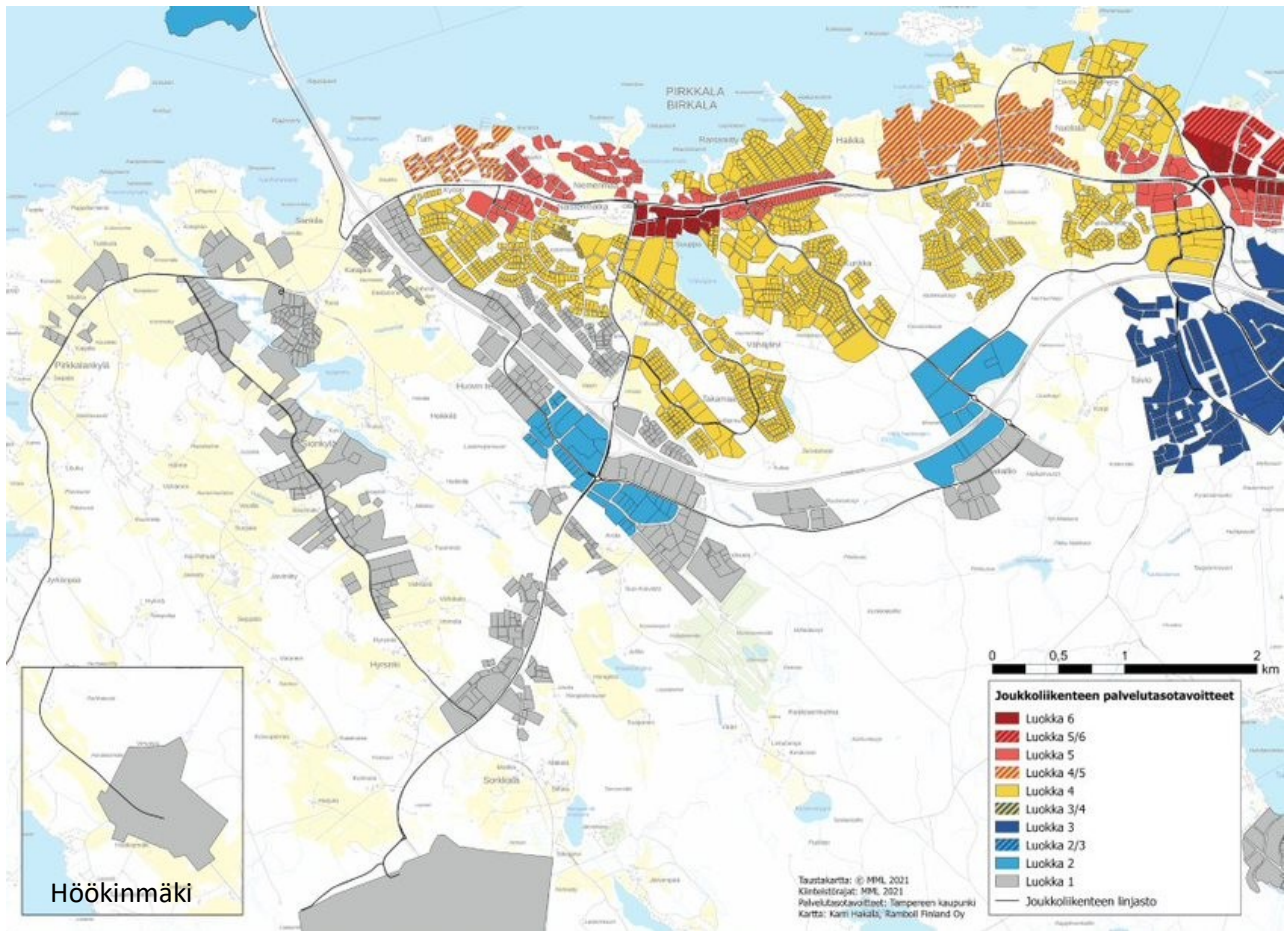


Orivesi

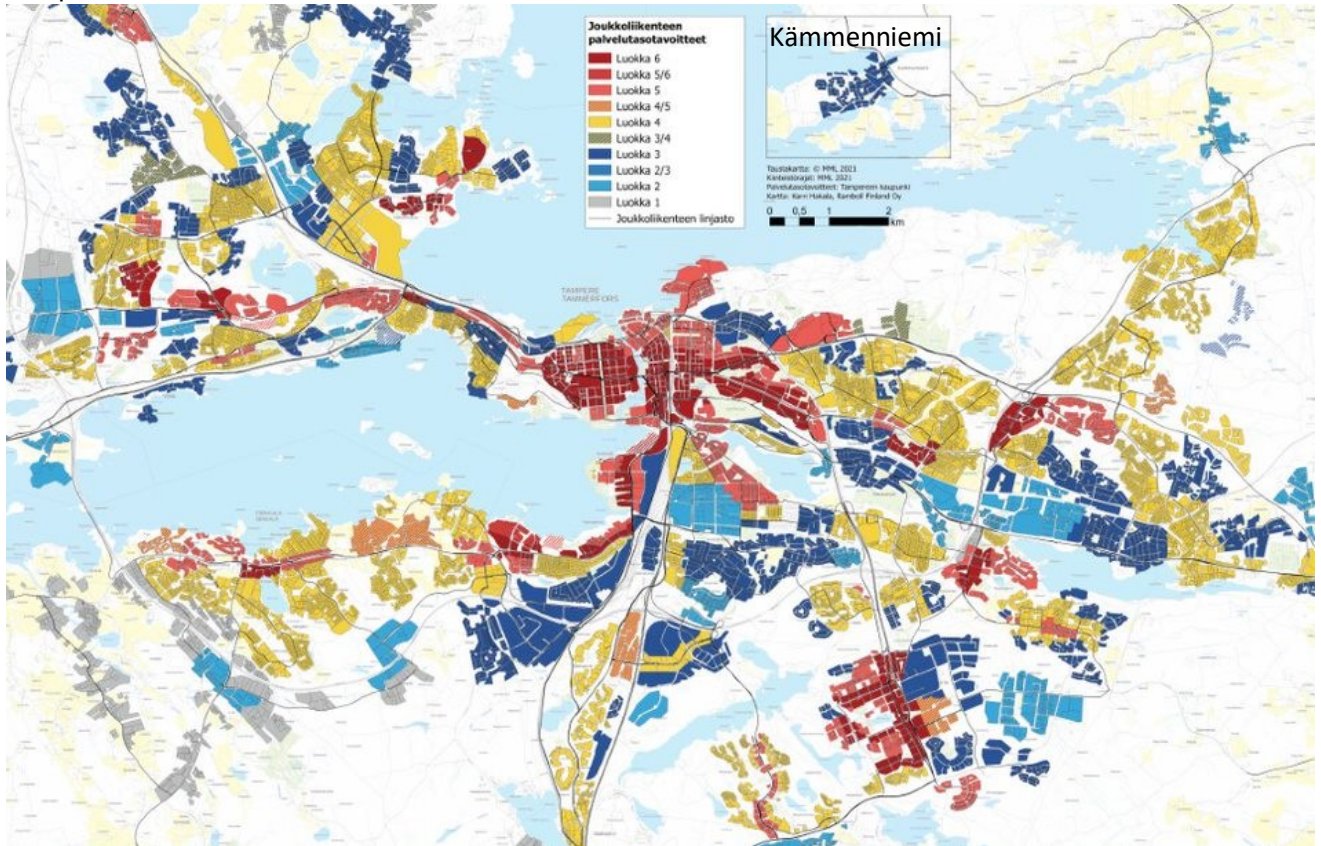


Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

## Pirkkala



## Tampere

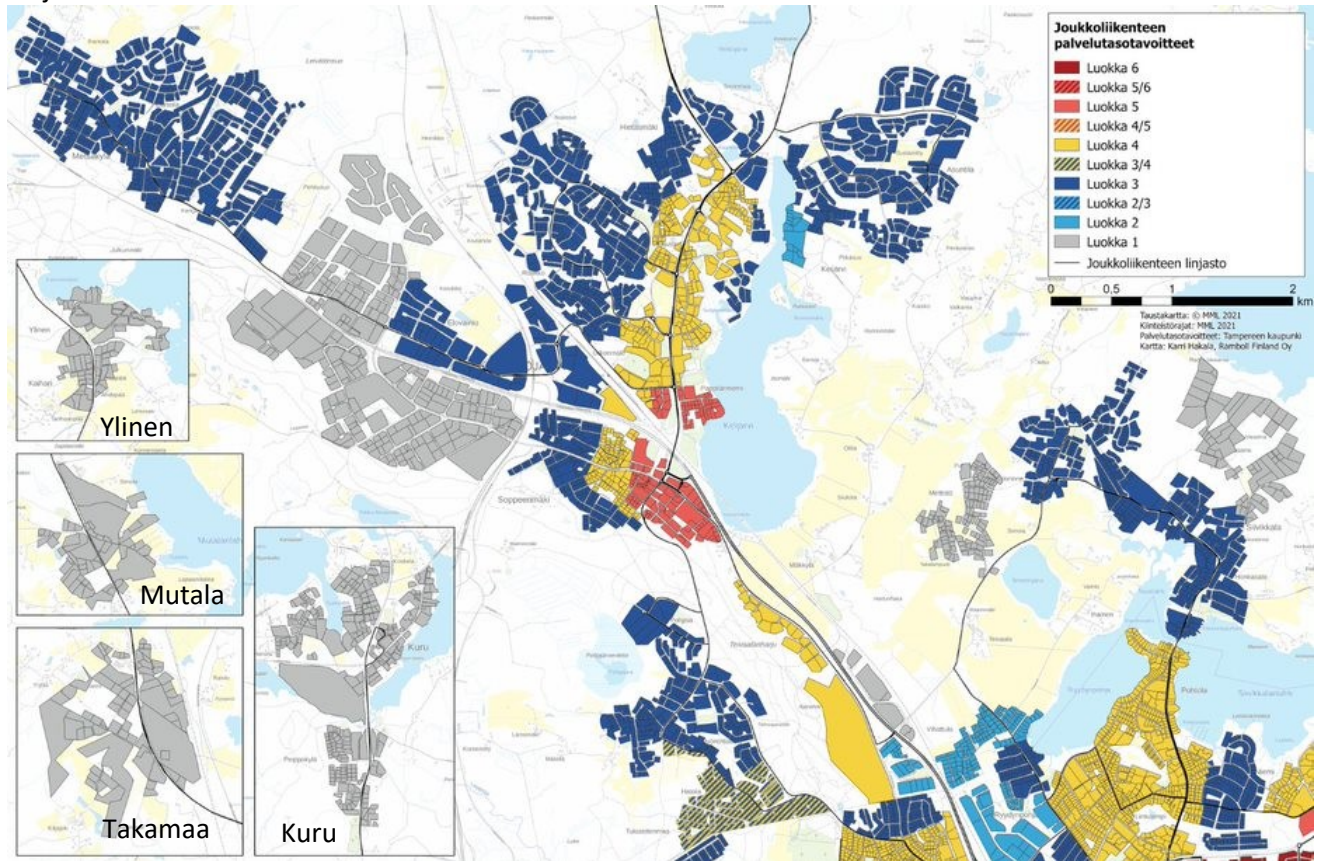




## Vesilahti



## Ylöjärvi



Dno: TRE:4999/08.01.01/2021

### 3. Joukkoliikenteen laadulliset tavoitteet

Palvelusoluokka	6	5	4	3	2	1
Linjaston selkeys	Yksilöivä linjatunnus, tiheästi liikennöitävillä runkolinjoilla linjatunnus 1-10 ja seutukunnilla päälinjoilla valittu kymmennumerolinnus, helposti hahmotettava reitti, vakioinnuuttakatalut		Yksilöivä 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 kilpailukyinen matka-aika.		Matka-aikaa pyritään nopeuttamaan etuusjärjestelyillä			Ei matka-aikatavoitteita
Matkan vaihdollisuus	Suora yhteys keskustaan. Tiheästi liikennetty runkotasoinen liityntäliikenne.		Suora yhteys aluekeskukseen. Yhteys Tampereen keskustaan voi olla järjestettynä vaihtona runkolinjalle.		Suora yhteys aluekeskukseen, yhteys Tampereen keskustaan voi olla vaihdollinen.	

