

NYSSE

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen Nyssen silmin

Mika Periviita 17.8.2021

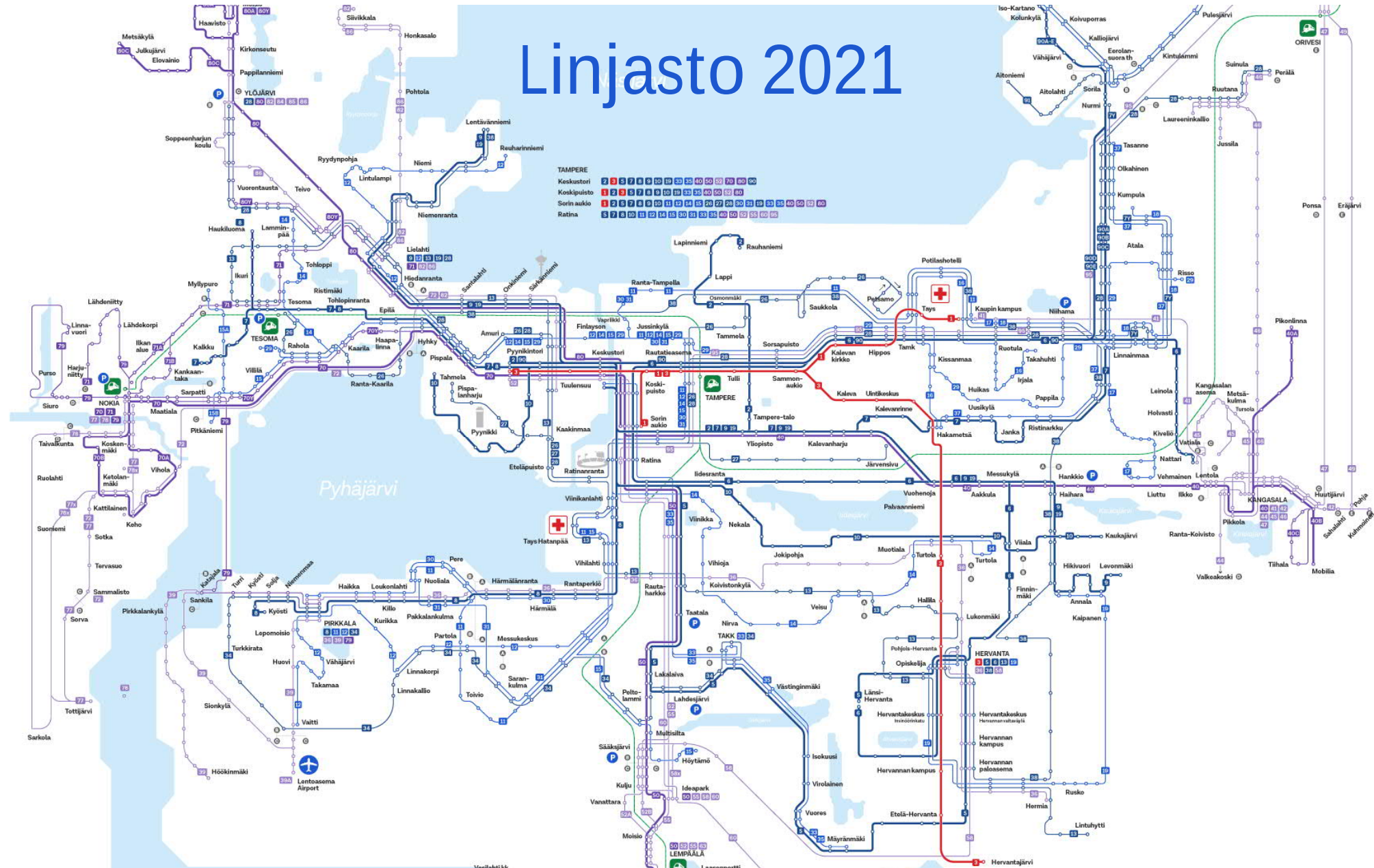
Linjasto 2021

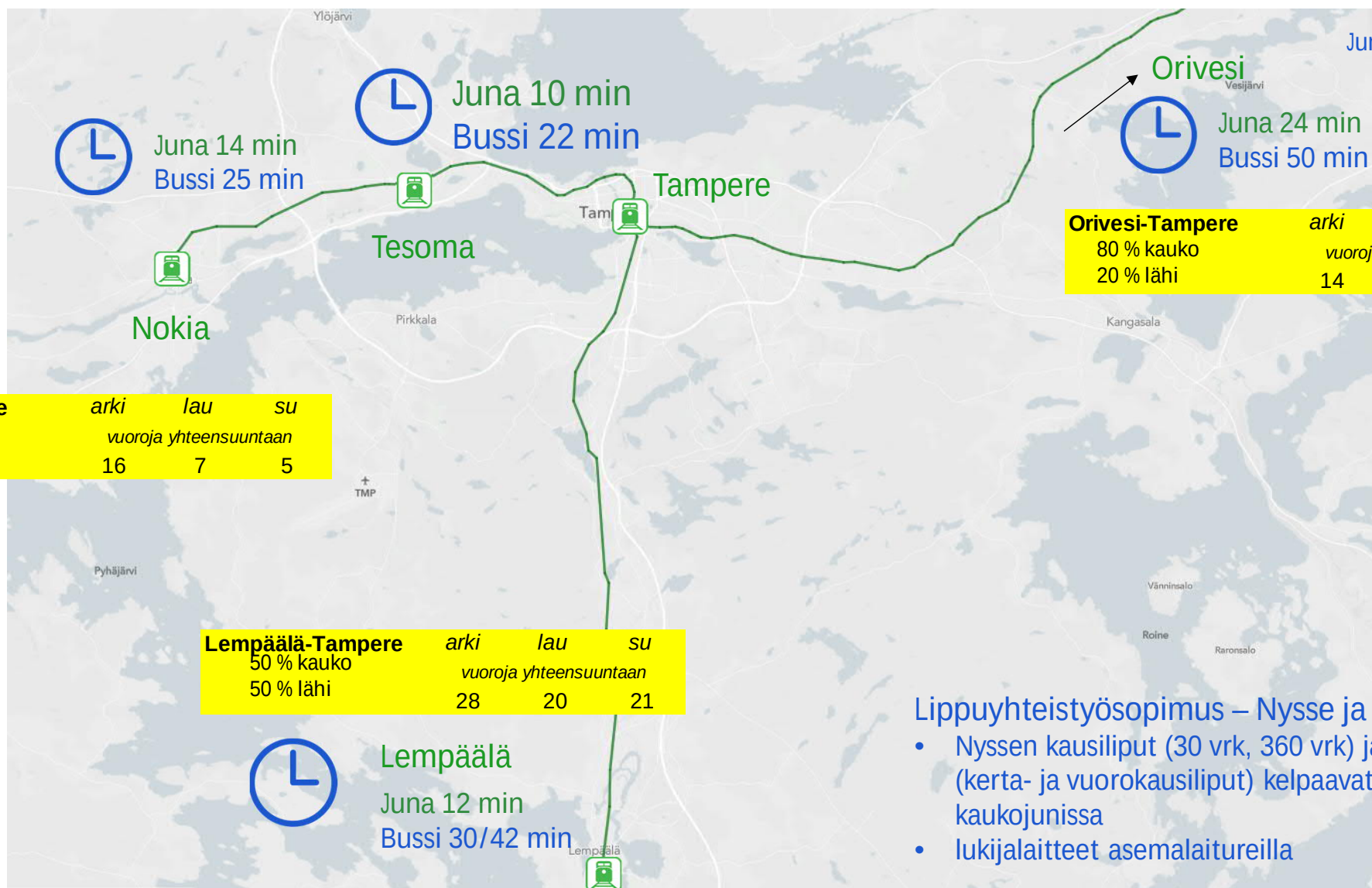
NYSSE

-  Ratikka
Tram
-  Bussi, runkolinja
Bus, main line
-  Bussi
Bus
-  Maksuvyöhyke
Payment zone
-  Litystäpyyskointi
Park and ride
-  Sairala
Hospital
-  Lentosema
Airport
-  Juna
Train
-  Rautatieasema
Railway station

Kartalle on merkitty joukkoliikenteen tärkeimmät lähtöt, kuntakeskukset ja asemat, ei kaikkia pysäkkejä. Kartta on ohjeellinen (ei mittakaavassa).

The map shows only the main suburbs, town centres and stations served by the public transport. Not all stops are shown. The map is indicative (not in scale).





Lippuyhteistyösopimus – Nysse ja VR

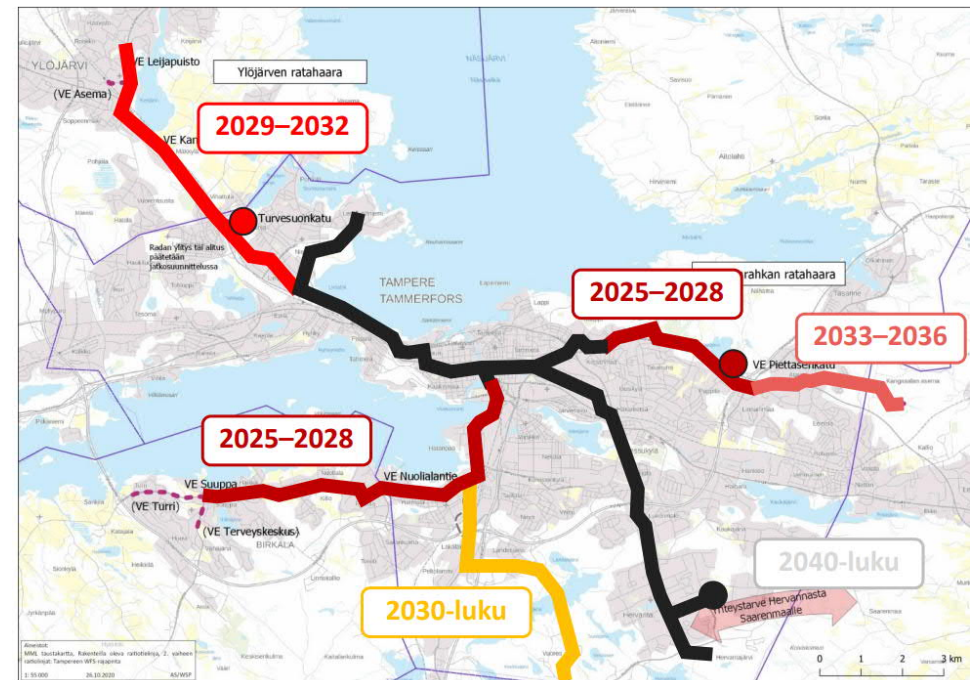
- Nysse kausiliput (30 vrk, 360 vrk) ja mobiililiput (kerta- ja vuorokausiliput) kelpaavat lähi- ja kaukojunissa
- lukijalaitteet asemalaitureilla

Millainen rooli lähijunaliikenteellä olisi perusteltu Nysse-liikenteessä?

- seudullinen extraliikenne Nokian ja Lempäälän suuntiin
 - ei korvaa nykyistä bussiliikennettä mutta voi ottaa vastaan joukkoliikennematkojen kasvun
 - Nokia, Tesoma, Tampere, Lakalaiva ?, Sääksjärvi ?, Lempäälä
- Tampere-Orivesi -väli joukkoliikenne perustuisi pelkkään junatarjontaan (tunnin vuoroväli, pari kappaletta lisäasemia välille)
 - tavoitteena voisi olla vakio minuuttinen 60 minuutin vuoroväli + nykyiset kaukopysähdykset säilyvät Orivedellä
 - muutama lisäseisake välille : Ruutana, ?, ?
- maakunnallinen näkökulma tärkeä
- matka-aika enintään henkilöauton matka-aika
- kysynnän kasvaessa kapasiteettia lisäävät järeämmät kehittämistoimenpiteet todennäköisiä vain pääradalla

Miten lähijuna asemoituu suhteessa Ratikkaan?

- Ratikka seudun 1. joukkoliikennehanke
- Ratikan kehittämisessä pääpaino -20- ja -30 -luvulla.
- Ylöjärven joukkoliikennejärjestelmä on runkobussi tai Ratikka



Miten suuri osuus Nyssen liikennöintikustannuksista voisi lähijunaliikenteen ostoilla olla?

- Tällä hetkellä Junatarjonta muodostuu kaukoliikenteestä sekä Porin suunnan ostoliikenteestä sekä pääradan ostoliikenteestä. Tämä tilanne kannattaa säilyttää.
- Nykyistä tarjontaa voidaan täydentää kaupunkiseudun ostoliikenteenä hakemalla laatua mm.
 - vakiominuuttiaikataulut
 - lisätarjontaa kohdistuisi myös iltoihin ja viikonloppuihin
- kysyntä nykyisestä 0,5 % => 1-2 %
- 2020 – luvulla liikenteen netto-ostot kaupunkiseudulla voisivat noin 1-2 milj.eur / v
 - Tarjonnan laatuun ja erilaisen käyttäjäkunnan houkutteluun voi panostaa. Liityntäliikennettä kehitetään. Nokian, Lempäälän osalta kyse ei ole peruspalvelusta. Oriveden osalta peruspalvelua ja siellä subventio voi olla selvästi enemmän. Tampereen rooli vähäisempi.
- VR kerää lipputulot 2020 –luvulla – vahvistetaan lippujen yhteiskäyttöisyyttä
 - VR:n lippuihin Nysse-liityntä – palvelee laajemmin mm. maakuntaa

Millaisia asioita/vaikutusten arviointeja toivoisit visiosta löytyvän?

- kysyntäennusteet erilaisilla kulkutapaosuuksilla - karkeastikin
 - jaetaan kysyntä junavuoroille
- investointitarpeet / -kustannukset
 - kustannusjako
- vaikutus maankäytön suunnitelmiin
- vaikutus joukkoliikennejärjestelmään

Seuraavat askeleet kohti visiota

1. Nokia-Tesoma-Tampere – välille lisää laatua tarjontaan
 - M-junaliikenteen lisäostot Nokia-Tesoma-Tampere
 - Nokia-Tesoma-Tampere –välillä M-junan vuoroväliksi 60 min ja vakiominuutit – myös viikonloppuisin, muu tarjonta jää epäsymmetriseksi
 - Nokian matkakeskus (MAL-hanke)
2. Lempäälän (etelän) suunnan kehittäminen
 - M-junaliikenteen lisäostot Akaa-Lempäälä-Tampere
 - vakiominuuttisen 30 vuorovälin liikennöintimallin kehittämissuunnitelma
 - infratarpeet
 - vaikutus kaukojunapysähdyksiin
3. Oriveden suunnan liikennöinnin kehittämissuunnitelman käynnistäminen niin, että liikennöinti on mahdollista toteuttaa n. 2025
 - lisäseisakkeet Ruutanaan ja ?
 - liityntäliikenteet
 - Ylä-Pirkanmaan joukkoliikenne (Pirk. ELY)
4. Lippuyhteistyön kehittäminen
 - VR:n lippuihin Nysse-liityntä

KIITOS!

NYSSE

Tampereen seudun joukkoliikenne

