

Linjasto 2028: Kooste Tampereen Raadin kyselytuloksista

Linjasto 2028 on Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämishanke, jonka tavoitteena on rakentaa selkeä, toimiva ja kestävä joukkoliikenneverkko tulevaisuuden tarpeisiin.

Nysse toteutti kyselyn **Onnistunut joukkoliikenne 2028** Tampereen raadille 16.–31.3.2026. Kyselyyn saatiin yhteensä 160 vastausta, mikä vastaa noin 17 prosenttia koko raadin jäsenmäärästä.

Kyselyllä selvitettiin, miten vastaajat hahmottavat Tampereen keskustan, millaisia ominaisuuksia he liittävät onnistuneeseen joukkoliikenteen vaihtoon, kuinka pitkän matkan he ovat valmiita kävelemään tiheästi liikennöidylle pysäkillä ja mitä Linjasto 2028 -suunnittelussa tulisi ratkaista.

Tulokset kuvaavat kyselyyn vastanneiden raatilaisten näkemyksiä. Ne täydentävät keväällä 2026 toteutetun liikkumiskyselyn tuloksia ja tarjoavat laadullista aineistoa linjastosuunnittelun periaatteiden päivitystyön ja muun linjastosuunnittelun tueksi.

Tampereen raati on osallistumisen tapa, jossa asukkaat voivat suunnitella, kehittää ja testata kaupungin palveluja sekä ottaa kantaa kaupungin toimintaan liittyviin aiheisiin. Raatiin voivat liittyä kaikki 16 vuotta täyttäneet henkilöt, ja sen jäseniä yhdistää kiinnostus vaikuttaa Tampereeseen ja kaupungin palveluihin.

Sisällys

1. Yhteenveto keskeisistä havainnoista	3
2. Tampereen keskustan hahmottaminen	3
3. Onnistuneen joukkoliikenteen vaihdon ominaisuudet	4
Vaihtoaika	4
Pysäkkien sijainti ja kävelymatkat	4
Pysäkkien varustelu	4
Informaatio	5
Esimerkkejä vaihtopaikoista	5
4. Hyväksyttävä kävelymatka tiheästi liikennöidylle pysäkillä	5
5. Linjasto 2028 -suunnittelussa ratkaistavat asiat	6
Tunnistettut vahvuudet	6
Keskeiset kehittämiskohteet	6
Raitiotiehen liittyvät huomiot	6
Alueelliset huolenaiheet	6
6. Muut avoimissa vastauksissa korostuneet teemat	7
Turvallisuus koko matkaketjussa	7
Digitaaliset palvelut ja tiedottaminen	7
Hinnoittelu ja liput	7
Esteettömyys ja kävely-yhteydet	7
Pysäkkiympäristö ja talvikunnossapito	8
Kapasiteetti ja häiriötilanteet	8
7. Johtopäätökset suunnittelun tueksi	8

1. Yhteenveto keskeisistä havainnoista

Tampereen keskusta hahmotettiin tavallisesti yksittäistä paikkaa laajemmaksi alueeksi.

Vastauksissa toistuivat erityisesti Ratina, rautatieasema, Hämeenpuisto ja Keskustori, mutta keskustan rajausta vaihteli tiiviistä ydinkeskustasta laajaan keskusta-alueeseen.

Onnistuneessa vaihdossa korostuivat lyhyt mutta riittävä vaihto aika, pysäkkien läheisyys, turvallinen ja esteetön siirtymä, riittävä sääsuoja sekä ajantasainen informaatio. Moni piti parhaana vaihtoa samalla pysäkillä tai laiturilla.

Kävelyvalmius vaihteli huomattavasti. Suurin yksittäinen luokka oli 400-600 metriä (30 %), mutta vastauksissa korostuivat myös sään, kantamusten, iän, toimintakyvyn ja matkan tarkoituksen vaikutukset.

Joukkoliikenteen nykytilasta esitettiin sekä myönteisiä että kriittisiä arvioita. Kehittämistarpeissa korostuivat vaihtojen toimivuus ja määrä, suorat ja poikittaiset yhteydet, vuorovälien tasaisuus sekä ilta- ja yöliikenne.

Turvallisuus sekä **digitaalisten palvelujen ja poikkeustiedottamisen toimivuus** nousivat läpileikkaaviksi teemoiksi. Lisäksi avoimissa vastauksissa käsiteltiin hinnoittelua, esteettömyyttä, talvikunnossapitoa, kapasiteettia ja tapahtumien aikaisia häiriöitä.

2. Tampereen keskustan hahmottaminen

Joukkoliikenteen suunnittelussa Tampereen keskustalla on keskeinen rooli yhteyksien ja vaihtojen suunnittelussa. Vastaukset osoittavat, ettei keskustalle ole yhtä vakiintunutta rajausta. Osa kuvasi tiiviin ydinkeskustan, osa laajemman keskusta-alueen ja osa yksittäisiä keskeisiä kohteita. Useimmin mainittuja paikkoja olivat Ratina, rautatieasema, Hämeenpuisto ja Keskustori.

Tiivis ydinkeskusta:

Useissa vastauksissa ydinkeskusta rajautui Hämeenkadun ympäristöön rautatieaseman, Keskustorin ja Hämeenpuiston välille.

Laajempi keskusta-alue:

Monet ulottivat keskustan esimerkiksi Ratinaan, Tulliin, Tammelaan, Pyynikintorille, Finlaysoniin, Tampere-talolle tai Nokia Arenalle asti.

Keskeiset kohteet:

Ratina mainittiin 61 vastauksessa, rautatieasema 51:ssä, Hämeenpuisto 49:ssä ja Keskustori 40:ssä. Myös Tammela, Metso, Finlayson ja Pyynikintori toistuivat vastauksissa.

Vastaukset tukevat keskustan käsittelemistä useiden asiointi-, vaihto- ja määränpääalueiden kokonaisuutena. Samalla Keskustori säilyi monelle tärkeänä keskustan yksittäisenä kiintopisteenä, joten sitä ei ole perusteltua kuvata vastauksissa harvoin mainituksi.

3. Onnistuneen joukkoliikenteen vaihdon ominaisuudet

Vastauksissa onnistunut vaihto muodostui neljästä kokonaisuudesta: vaihtojasta, pysäkkien sijainnista ja kävelymatkoista, pysäkkien varustelusta sekä informaatiosta. Lisäksi osa vastaajista korosti, että vaihtoja tulisi olla mahdollisimman vähän ja pääsääntöisesti enintään yksi matkaketjussa.

Vaihtoaika

Toivottu odotus sijoittui vastauksissa tavallisesti muutamaan minuuttiin. Noin viittä minuuttia kuvattiin usein ihanteelliseksi, ja noin 10 minuuttia oli monelle vielä hyväksyttävä enimmäisaika. Osa hyväksyi harvemmin liikennöivillä yhteyksillä pidemmän ajan, jos vaihdon onnistuminen oli varmaa.

Vaihtoyhteyden toivottiin odottavan hieman myöhässä olevaa vuoroa lyhyesti. Yksittäisissä vastauksissa sopivaksi odotukseksi ehdotettiin noin 0,5-1 minuuttia, mutta yleisemmin painotettiin sovittuja ja luotettavia vaihtokäytäntöjä.

Runkolinjoille toivottiin niin tiheää vuoroväliä, ettei yksittäistä vaihtoa tarvitsisi suunnitella tarkasti.

Pysäkkien sijainti ja kävelymatkat

Vaihdon tulisi tapahtua samalla pysäkillä tai aivan viereisellä pysäkillä.

Vaihtoon liittyvän kävelymatkan toivottiin olevan lyhyt. Useissa vastauksissa parhaana pidettiin samaa pysäkkiä tai laituria; esitetyissä enimmäismatkoissa vaihtelu ulottui noin 20 metristä 100-200 metriin ja joissakin vastauksissa enintään korttelin tai kahden matkaksi.

Pitkiä siirtymiä ja kadunylityksiä tulisi välttää. Erityisen hankalina pidettiin liikennevalo-ohjattuja ylityksiä.

Vaihtoreitin tulisi olla esteetön, turvallinen ja selkeästi opastettu.

Vaihdeettavien kulkuneuvojen välinen näköyhteys auttaa hahmottamaan ja varmistamaan vaihdon.

Pysäkkien varustelu

Riittävän suuri pysäkkikatos suojaa tuulelta, sateelta ja lumelta.

Hyvä valaistus, siisteys, talvikunnossapito, rauhallinen ympäristö ja turvallisuus ovat tärkeitä.

Istumapaikat, nojaustelineet ja roskakorit parantavat odotusympäristöä.

Polkupyörien ja sähköpotkulautojen pysäköinti tulisi järjestää erilleen kulkureiteistä.

Informaatio

Jatkoyhteydet tulisi esittää kulkuvälineissä ja pysäkkiympäristössä. Näyttötauluja toivottiin myös sellaisiin katu ympäristöihin, joissa ne tukevat vaihtamista, esimerkiksi Santalahden maisemasillalle. Vaihtopisteiden löytämistä tulee tukea selkeillä opasteilla.

Esimerkkejä vaihtopaikoista

Paikkaesimerkit ovat yksittäisissä tai muutamissa vastauksissa esiin nousseita kokemuksia, eivät vaihtopaikkojen kattava vertailu tai paremmuusjärjestys.

Sammonaukio Myönteinen esimerkki: Vaihto ratikasta toiseen samalla tai läheisellä laiturilla.

Hiedanranta..... Ristiriitainen esimerkki: Lyhyet vaihdot saivat kiitosta, mutta odotusajat ja tuulelta sekä sateelta suojaaminen saivat kritiikkiä.

Sorin aukio..... Kehitettävää: Pitkät siirtymät, kadunylitykset ja liikennevalot voivat vaikeuttaa vaihtoa.

Keskustori Kehitettävää: Pysäkkien hajautuminen ja vaihtojen epäselvyys vaikeuttavat jatkoyhteyden löytämistä.

Kaupin kampus..... Ristiriitainen esimerkki: Vaihtomahdollisuus koettiin toimivaksi, mutta säänsuoja ja ilta-ajan ympäristö saivat kritiikkiä.

4. Hyväksyttävä kävelymatka tiheästi liikennöidylle pysäkille

Kävelymatkaa koskevaan kysymykseen vastasi 159 henkilöä. Vastaukset vaihtelivat muutamista kymmenistä metreistä kahteen kilometriin. Suurin yksittäinen luokka oli 400–600 metriä, johon sijoittui 30 prosenttia vastauksista. Noin 500 metriä toistui usein, mutta se ei ollut kaikille sopiva raja. Osa vastaajista kuvasi matkaa ajallisesti, tavallisesti noin 5-15 minuutin kävelynä.

Hyväksyttävä kävelymatka:

- Alle 200 metriä: 14 % vastauksista
- 200–400 metriä: 25 % vastauksista
- 400–600 metriä: 30 % vastauksista
- 600–800 metriä: 14 % vastauksista
- Yli 800 metriä: 17 % vastauksista

Tulkinta suunnitteluun: Tiheä vuorotarjonta ja laajat yhteydet voivat lisätä valmiutta kävellä pysäkille, mutta hyväksyttävä etäisyys riippuu muun muassa iästä, toimintakyvystä, säästä, kantamuksista, lasten kanssa liikkumisesta, vuorokaudenajasta ja kävelyreitien laadusta. Keskimääräinen tai yleisin etäisyys ei siksi yksin kuvaa pysäkin saavutettavuutta.

5. Linjasto 2028 -suunnittelussa ratkaistavat asiat

Avoimeen kehittämiskysymykseen vastasi 134 henkilöä. Vastaukset sisälsivät sekä koko verkkoa koskevia näkemyksiä että yksittäisiä linjoja, alueita, pysäkkejä ja palvelutilanteita koskevia huomioita. Yksittäisiä mainintoja ei tule tulkita määrälliseksi tärkeysjärjestykseksi.

Tunnistettut vahvuudet

Joukkoliikennettä pidettiin kokonaisuutena toimivana, ja Tampereen tilannetta arvioitiin valtakunnallisesti hyväksi. Raitiotie koettiin monin paikoin onnistuneeksi ja miellyttäväksi. Moni vastaaja piti etuna sitä, ettei auto ole arjessa välttämätön.

Keskeiset kehittämiskohteet

Vaihtojen määrä ja luotettavuus: Liiallista vaihtokeskeisyyttä ja pakkoa vaihtaa raitiotiehen kritisoitiin. Yksi vaihto koettiin usein hyväksyttäväksi, mutta useampi vaihto hankalaksi. Taatun vaihdon toteutuminen ja vaihtojen selkeys herättivät epävarmuutta.

Poikittais- ja lähiöiden väliset yhteydet: Keskustan kautta kiertämistä ei pidetty tarkoituksenmukaisena kaikilla matkoilla. Poikittais- ja kehälinjoja toivottiin lisää, erityisesti eteläiselle kehälle.

Vuorovälit ja aikataulut: Vuorotarjonnan tasaisuudessa nähtiin kehitettävää. Bussien kuvattiin kulkevan ajoittain rypäissä, esimerkiksi Hatanpään valtatiellä.

Ilta- ja yöliikenne: Liikenteen koettiin päättyvän joillakin alueilla liian aikaisin. Yöliikennettä toivottiin laajemmalle alueelle, jotta pitkät kävelymatkat myöhään illalla vähenisivät.

Raitiotiehen liittyvät huomiot

Raitiotiehen liitettiin paljon myönteisiä kokemuksia, mutta osassa vastauksista sen koettiin ohjaavan koko järjestelmää liian hallitsevasti. Sisäänkäynnin sujuvuudessa (ratikan kyytiin nouseminen) ja matkustusetiketin selkeydessä nähtiin kehitettävää.

Alueelliset huolenaiheet

Vastauksissa nousi huolia seuraavilta alueilta:

- **Atala ja Itä-Tampere:** Yöliikenteen puute.
- **Lielahdi-Lentävänniemi:** Iltaliikenteen riittämättömyys.
- **Nekala, Viinikka, Härmälä:** Yhteyksien hitaus.
- **Hatanpään sairaala ja Tays:** Suorien ja esteettömien yhteyksien merkitys.



6. Muut avoimissa vastauksissa korostuneet teemat

Turvallisuus koko matkaketjussa

Turvallisuus nousi esiin useissa vastauksissa sekä pysäkkiympäristöjen että kulkuvälineiden näkökulmasta.

- Häiriökäyttäytyminen ja päihteiden käyttö pysäkeillä ja kulkuvälineissä heikentävät koettua turvallisuutta.
- Vastauksissa kiinnitettiin huomiota ilman voimassa olevaa lippua matkustamiseen.
- Tarkastajia ja järjestyksenvalvontaa toivottiin lisää.
- Turvallisuutta tulisi tarkastella koko matkaketjun aikana.
- Asiakkaille toivottiin selkeämpiä yhteisiä pelisääntöjä ja matkustusetikettiä.

Digitaaliset palvelut ja tiedottaminen

Digitaalisia palveluja pidettiin tarpeellisina, mutta niiden käytettävyydessä ja poikkeustilanteiden tiedoissa nähtiin puutteita.

- Sovellusten käyttöliittymien tulisi olla nykyistä helpompia käyttää.
- Poikkeustilanteiden tulisi näkyä palveluissa ajantasaisesti ja riittävän kattavasti.
- Poikkeusreiteistä, kuten Nokia Arenan tapahtumiin liittyvistä muutoksista, tarvitaan selkeät tiedot myös reittitietoihin ja sovelluksiin.
- Pysäkinäyttöjä toivottiin lisää.

Hinnoittelu ja liput

Vastauksissa käsiteltiin lippujen hintatasoa, maksutapojen yhdenvertaisuutta, arvolipun hintakattoa, eläkeläislippua, vaihtoajan riittävyyttä sekä lipuntarkastusta. Näkemykset liittyivät sekä kohtuuhintaisuuteen että liputta matkustamisen valvontaan.

Esteettömyys ja kävely-yhteydet

Pysäkkien etäisyys, liikuntarajoitteet, ikääntyneiden tarpeet, lasten ja kantamusten kanssa liikkuminen sekä esteettömät yhteydet sairaaloihin nousivat esiin useissa vastauksissa.

Pysäkkiympäristö ja talvikunnossapito

Sääsuojan lisäksi toivottiin parempaa valaistusta, istumapaikkoja, siisteyttä, liukkaudentorjuntaa sekä pysäkkien ja niille johtavien reittien talvikunnossapitoa.

Kapasiteetti ja häiriötilanteet

Ruuhka-aikojen ja tapahtumien kapasiteetti, bussien ryhmittäminen, poikkeusreittien ennakoitavuus sekä työmaiden ja tapahtumien aiheuttamat viiveet nousivat esiin etenkin keskustan ja Nokia Arenan ympäristössä.

7. Johtopäätökset suunnittelun tueksi

Raatikyselyn vastausten perusteella onnistunut joukkoliikenne rakentuu verkoston kattavuuden lisäksi matkan eri vaiheiden toimivuudesta. Vastauksissa arvostettiin tiheää ja tasaista tarjontaa, mutta samalla korostettiin suorien yhteyksien merkitystä. Pelkkä vuoromäärä ei riitä, jos vaihdot ovat epävarmoja, pysäkkien saavutettavuus heikko, kävelyreitit pitkiä tai poikkeustilanteiden tiedot puutteellisia.

- Keskustaa kannattaa käsitellä useiden keskusta-alueiden ja vaihtopisteiden kokonaisuutena, jossa Keskustori on yksi tärkeä kiintopiste muiden joukossa.
- Vaihtojen suunnittelussa olennaisia ovat lyhyt mutta riittävä odotus, luotettavuus, lyhyt ja esteetön siirtymä, hyvä sääsuoja sekä selkeä reaaliaikainen informaatio. Samalla vaihtojen kokonaismäärä tulisi pitää kohtuullisena.
- Runkoyhteyksiä ja liityntäliikennettä kehitettäessä on tarkasteltava myös suorien, poikittaisten ja lähiöiden välisten yhteyksien tarvetta.
- Ilta- ja yöliikenteen alueellinen kattavuus sekä vaihtojen luotettavuus vaikuttavat siihen, kuinka käyttökelpoiseksi joukkoliikenne koetaan eri vuorokaudenaikoina.
- Turvallisuus, saavutettavuus, esteettömyys, talvikunnossapito ja tiedottaminen on huomioitava koko matkaketjun läpileikkaavina laatutekijöinä.

Muistion havainnot voidaan ottaa huomioon Linjasto 2028 -suunnittelussa yhdessä muun palautteen, matkustustiedon, palvelutasotavoitteiden ja liikennöinnin reunaehtojen kanssa. Havaintoja voidaan hyödyntää myös linjaston suunnitteluperiaatteiden päivityksessä.