

**NYSSE**

# **Tampereen superbussien pysäkkiselvitys**

18.2.2026

# Sisältö

1. Tausta ja tavoitteet
2. Superbussireitit
3. Superbussien asiakslupaus
4. Väestöntiheys linjojen 7 ja 8 pysäkkivyöhykkeillä
5. Pysäkkien nousijamäärät
6. Pysäkkien laatuluokat
7. Pysäkkien nykytila
8. Pysäkkien kehittämistoimenpiteet
9. Pyöriteihin kohdistuvat toimenpiteet
10. Toimenpiteiden priorisointi
11. Pysäkkikartta priorisointiluokittain
12. Pysäkkitoimenpiteiden kustannukset
13. Jatkotoimenpiteet

Liite 1. Pysäkkikortit – linjojen 7 ja 8 yhteiset pysäkit

Liite 2. Pysäkkikortit – linjan 7 länsiosan pysäkit

Liite 3. Pysäkkikortit – linjan 7 itäosan pysäkit

Liite 4. Pysäkkikortit – linjan 8 länsiosan pysäkit

Liite 5. Pysäkkikortit – linjan 8 itäosan pysäkit

# 1. Tausta ja tavoitteet

Tampereen seudun joukkoliikennettä on kehitetty viime vuosina merkittävästi raitiotiehen tukeutuen. Kaikilla alueilla ei ole kuitenkaan riittävä kysyntää raitiotielle ja näillä alueilla on tarkoituksena kehittää superbussijärjestelmää.

Tampereen seudun joukkoliikennelautakunta hyväksyi 19.3.2025 Superbussien konseptikäsikirjan, jossa määritetään, millaista palvelua superbussilla tarkoitetaan. Superbussilinjat ovat nivelbusseilla liikennöitäviä linjoja, joiden vuorovälit ovat 7,5 minuuttia. Superbusseilla tavoitellaan myös tavanomaista korkealaatuisempaa joukkoliikennettä, minkä vuoksi myös pysäkkien infrastruktuurin halutaan olevan tavanomaista korkealaatuisempaa. Työssä tarkennettiin ja konkretisoitiin näitä Superbussiliikenteen konseptikäsikirjassa esitettyjä tavoitteita sekä selvitettiin, kuinka hyvin nykytilanne ja jo aiemmin suunnitellut toimenpiteet täyttävät esitetyt vaatimukset.

Tämän työn tavoitteena oli tunnistaa ja suunnitella Tampereen superbussilinjojen pysäkkien kehittämistoimenpiteet esisuunnitelmatasolla, jotka toteutetaan ennen liikenteen aloittamista tai pian liikennöinnin aloittamisen jälkeen. Työssä huomioitiin lisäksi kaupungin tekemissä pysäkki-investoinneissa esiin nousseet toimenpidetarpeet. Pysäkkien nykyistä laatutasoa sekä aiemmissa suunnitelmissa ja investoinneissa määriteltyjä toimenpiteitä verrattiin Superbussiliikenteen konseptikäsikirjassa määriteltyihin laatutasotavoitteisiin ja kirjattiin uudet esille tulevat kehittämistarpeet.

Superbussilinjojen pysäkkien nykytilanteen kehitystarpeiden ja aiemmin tehtyjen suunnitelmien perusteella jokaiselle pysäkillä määriteltiin laatutasotavoite ja tehtävät kehitystoimenpiteet yhdessä ohjausryhmän kanssa. Määritellyt toimenpiteet kuvattiin pysäkkikortteihin ja suunniteltiin esisuunnittelutarkkuudella. Suunnittelussa huomioitiin kaduille aiemmin tehdyt suunnitelmat ja selvitykset, pyöräliikenteen ja esteettömyyden tavoiteverkot sekä voimassa olevat suunnitteluohjeet kuten Tampereen kaupungin tyyppipiirustukset ja Superbussiliikenteen konseptikäsikirja.

Pysäkeille suunniteltujen toimenpiteiden kustannukset arvioitiin pysäkkikohtaisesti ja yhteensä. Kustannusarviot tehtiin määriteltyjen toimenpiteiden ja tehtyjen suunnitelmien perusteella pohjatuen aiempiin töihin sekä hankeosalaskentaan.

Selvityksen laatimista ohjasivat Tampereen kaupungilta Hanna Reuterhorn, Mikko Vainionmäki, Jouni Sivenius, Ari Vandell, Juha-Pekka Häyrynen, Riikka Salkonen, Joni Vuoristo, Maiju Lieskivi ja Juha Kortteus.

Selvityksen ovat laatineet WSP Finland Oy:sta Juha Mäkinen, Antti Ollila, Katri Sivula, Simo Airaksinen ja Laura Kankaanpää.

## 2. Superbussireitit

**Superbussilinjoja ovat linjat 7 ja 8 ja niiden reitit ovat:**

- 1) Linja 8: Annala–Kaukajärvi–Keskustori–Tesoma–Haukiluoma
- 2) Linja 7: Linnainmaa–Janka–Hakametsä–Keskustori–Rahola–Kalkku–Tesoma

Linjojen reiteillä on yhteensä 191 pysäkkiä, joista 42 on linjojen yhteisiä, 77 linjan 7 pysäkkejä ja 72 linjan 8 pysäkkejä.

Linjan 8 ajantasauspysäkit välillä Kaipanen-Haukiluoma:

- Linjan itäpään lähtöpysäkki Kaipanen (4431),
- Keskisenkatu (4027),
- Koskipuisto C (519),
- Tesoma B (1532) ja
- länsipään päätepysäkki Haukiluoma (1668).

Linjan 8 ajantasauspysäkit välillä Haukiluoma-Kaipanen:

- Länsipään lähtöpysäkki Haukiluoma (1668),
- Tesoma A (1533),
- Koskipuisto D (518),
- Keskisenkatu (4028) ja
- Itäpään päätepysäkki Kaipanen (4431).

Linjan 7 ajantasauspysäkit välillä Linnainmaa-Tesoma:

- Itäpään lähtöpysäkki Linnainmaa F (5126) ja
- Keskustori C (35).

Linjan 7 ajantasauspysäkit välillä Tesoma-Linnainmaa:

- Länsipään lähtöpysäkki Tesoma F (1542),
- Keskustori E (12) ja
- Itäpään päätepysäkki Linnainmaa F (5126).



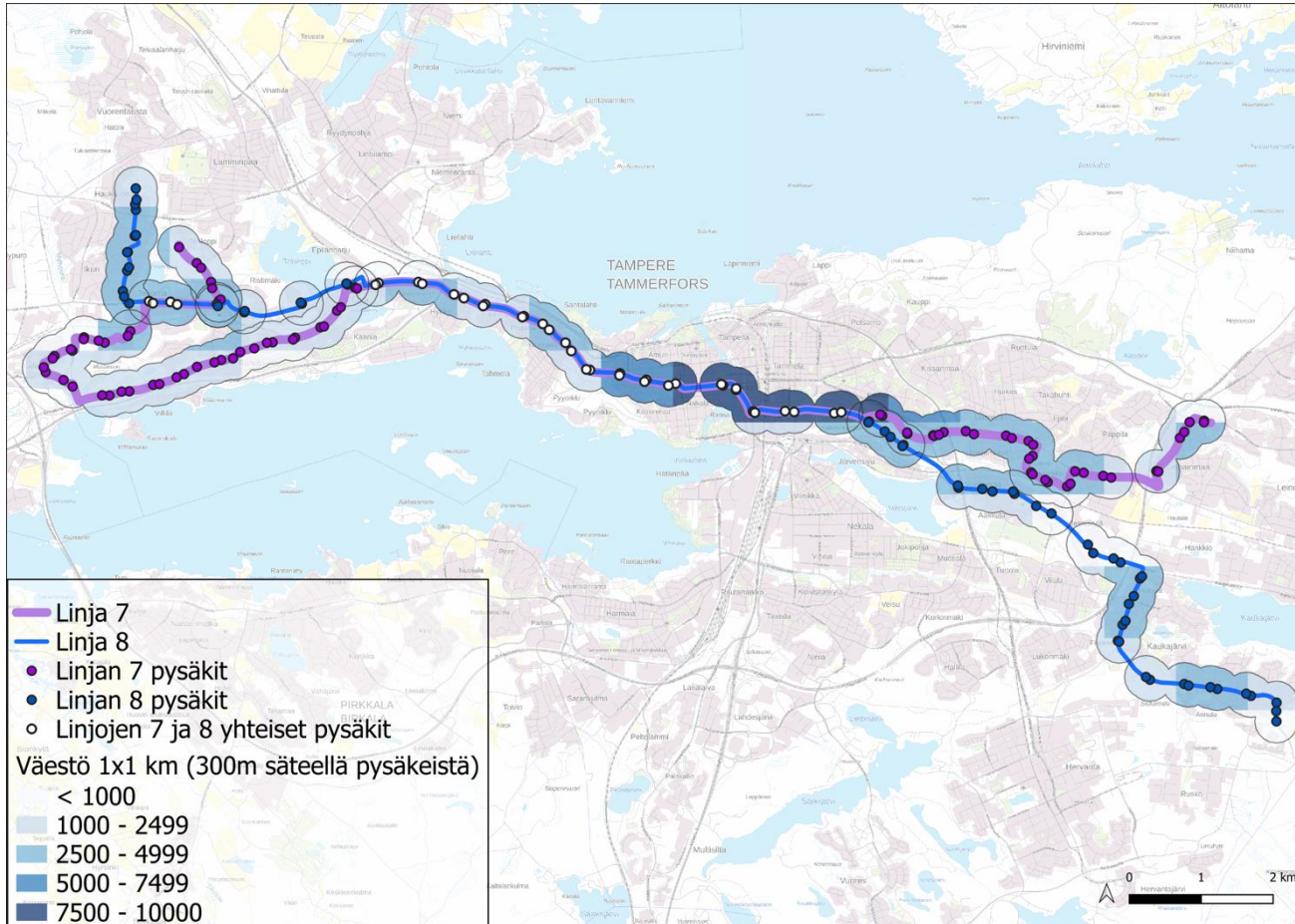
Kuva 1. Superbussilinjojen 7 ja 8 reitit sekä pysäkkien ja ajantasauspysäkkien sijainnit.

# 3. Superbussien asiakslupaus

Konseptikäsitteessä esitetyn superbussien asiakslupauksen mukaan infrastruktuuria ja pysäkkejä koskevat muun muassa seuraavat asiakslupaukset/tavoitteet:

- Superbussipysäkit on sijoitettu sinne, missä niitä eniten tarvitaan ja pysäkkien välinen etäisyys on 300-350 metriä.
- Pysäkit ovat ensisijaisesti ajoratapysäkkejä, mutta jos reitti on ruuhkainen, riittävän pitkä pysäkkisyvennys on parempi.
- Superbussireitin pysäkit määritellään tyypeittäin:
  - **Liityntäpysäkki** on keskeinen pysäkki, jossa on vaihtoyhteyksiä ratikkaan tai muille bussilinjoille. Pysäkillä on myös ajantasaus, eli bussi lähtee pysäkiltä täsmällisesti.
  - **Ajantasauspysäkki** on pysäkki, jolle on määritelty täsmällinen lähtöaika, jotta bussi pysyy aikataulussa. Suurin osa ajantasauspysäkeistä on lähtö/päätepysäkkejä tai liityntäpysäkkejä.
  - **Välipysäkit** ovat pysäkkejä, joiden aikataulut ovat arvioita. Bussi voi saapua pysäkillä enintään 1 min etuajassa.
- Pysäkin lähiympäristössä, eli 50 metrin säteellä pysäkistä
  - jalankulku on suunniteltu turvalliseksi ja mahdollisuuksien mukaan esteettömäksi,
  - ei saa olla kuljettajan tai matkustajan näkymää häiritseviä esteitä,
  - on hyvä valaistus sekä ajoradalla, pysäkillä että sen ympäristössä ja
  - on riittävästi lumitilaa.

## 4. Väestötiheys linjojen 7 & 8 pysäkkivyöhykkeillä



Kuva 2. Väestö 300 metrin säteellä pysäkeistä.

Superbussilinjojen pysäkkien väestön jakautumista on tarkasteltu 300 metrin vyöhykkeillä pysäkeistä. Vyöhykkeet kattavat laajasti sekä harvemmin että tiheimmin asutettuja alueita.

Harvimmin asutut alueet linjoilla 7 ja 8 sijaitsevat Lielahden aseman ympäristössä ja Messukylän itäosassa, missä asukkaita on alle 4000/neliökilometri. Linjalla 7 Raholan ja Kalkun alueella sekä linjalla 8 Ristimäen alueella väestötiheys on suurimmilta osin 5 000-10 000 asukasta/neliökilometri. Raholan ja Kalkun alueella pysäkkejä on myös hyvin tiiviisti ja joidenkin välinen etäisyys on alle 100 metriä. Messukylän, Kaukajärven ja Annalan alueilla linjalla 8 sekä Hakametsän ja Linnainmaan alueilla linjalla 7 on hieman tiheimmin asuttuja alueita (20 000-50 000 asukasta/neliökilometri). Tiiviimmin asutetut alueet sijoittuvat linjojen yhteiselle osuudelle Pynnikiltä Kalevaan, missä asukkaita on pääosin yli 50 000/neliökilometri.

Superbussien käsikirjan mukaan pysäkit on sijoitettu asiakastarpeiden perusteella ja niiden saavutettavuus on suunniteltu esteettömäksi ja turvalliseksi. Pysäkkien ympäristöön panostetaan erityisesti talvikunnossapidon ja turvallisuuden osalta, mikä tukee myös saavutettavuusvyöhykkeiden toimivuutta ympärivuotisesti.

# 5. Pysäkkien nousijamäärät



Kuva 3. Pysäkkien nousijamäärät tammikuussa 2025.

Superbussipysäkkien vuorokauden nousijamäärien keskiarvot vaihtelevat alle 10 ja yli 3000 nousijan välillä. Suurimmalla osalla pysäkeistä on alle 40 tai 40-99 nousijaa vuorokaudessa, mutta nousijamäärissä on myös suurta vaihtelua.

Nousijamääriltään vilkkaimmat pysäkit sijaitsevat keskusta-alueella, missä väestötiheys on myös suurinta. Vilkkaimmat pysäkit ovat Koskipuisto D, jonka vuorokauden nousijoiden keskiarvo on yli 3000 ja Koskipuisto C, missä nousijoita on vuorokaudessa lähes 2000.

Nousijamääriltään hiljaisimmat pysäkit taas sijoittuvat Raholan ja Kalkun alueelle, missä pysäkkien saavutettavuusalueella on nykyisin myös vähiten asukkaita. Myös Haukiluoman ja Ikurin alueella sijaitsevien pysäkkien nousijamäärien keskiarvot ovat pääosin alle 40 vuorokaudessa.

## 6. Pysäkkien laatuluokat

Pysäkkien kehittämisen tueksi luotiin 4-portainen laatuluokitus, jota käytettiin pysäkkien kehittämistoimenpiteitä määrittäessä ja suunniteltaessa. Luokitus on tehty nousijamäärien perusteella: korkeimpaan luokkaan kuuluvat pysäkit, joilla on yli 200 nousua talvikauden arkipäivänä, ja alimpaan luokkaan kuuluvat pysäkit, joilla nousuja on alle 40. Luokittelun avulla voidaan tunnistaa pysäkkien kehittämistarpeet ja ohjata investointeja matkustajakokemuksen parantamiseen.

Korkeimman luokan pysäkeillä, eli Superkatos I:llä on laajin varustelu, kuten pitkä katos, digitaalinen TFT-aikataulunäyttö sekä staattinen pysäkkijuliste. Tulevaisuudessa pyritään mahdollisuuksien mukaan kehittämään ääniohjatun ja pistekirjoitetun matkustajainformaation tuottamista merkittävimille pysäkeille.

Superkatos II:lla on lähes yhtä laaja varustelu kuin superkatos I –luokan pysäkeillä. Alempien luokkien pysäkeillä varustelu on suppeampaa ja esimerkiksi valaistus voi koostua vain katuvalaistuksesta ja digitaalinen aikataulunäyttö on korkeintaan yksinkertainen patterinäyttö.

Luokittelussa on huomioitu varustelun lisäksi pysäkkialueen rajausta ja talvikunnossapidon tarpeet. Tämä neliluokkainen malli tukee pysäkkien suunnittelua ja kehittämistä osana superbussijärjestelmän kokonaisuutta.

| Pysäkkien luokittelu                                                                | Yläluokka<br>Alaluokka<br>Nousumäärä/talviarkipv | Superkatos<br>I<br>> 200 nousua                                                                           | Superkatos<br>II<br>> 100 nousua                          | Superkatos<br>III<br>40 - 100 nousua | Superpysäkki<br>IV<br>< 40 nousua                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Valaistus                                                                           |                                                  | x                                                                                                         | x                                                         | x                                    | katuvalaistus, ei erillistä valaistusta pysäkillä |
| Pysäkkikatos                                                                        |                                                  | Pitkä katos                                                                                               | x                                                         | x                                    | pysäkkiaikataulu nousupysäkeillä                  |
| Penkki                                                                              |                                                  | x                                                                                                         | x                                                         | x                                    | nousupysäkeillä                                   |
| Pysäkkijuliste (staattinen informaatio)                                             |                                                  | x                                                                                                         | x                                                         | x                                    |                                                   |
| Roskakori                                                                           |                                                  | x                                                                                                         | x                                                         | x                                    | x                                                 |
| Digitaalinen aikataulunäyttö                                                        |                                                  | TFT-näyttö pysäkkikatoksessa ja katoksen ulkopuolella toinen aikataulunäyttö (edellyttää jatkuvan sähkön) | TFT-näyttö pysäkkikatoksessa (edellyttää jatkuvan sähkön) | Patterinäyttö                        |                                                   |
| Opastelinkkitarra (esim. QR-koodi reittioppaaseen)                                  |                                                  |                                                                                                           |                                                           |                                      | x                                                 |
| Huomioraita                                                                         |                                                  | x                                                                                                         | x                                                         | x                                    | x                                                 |
| Ääniohjattua matkustajainformaatio                                                  |                                                  | Määritetään myöhemmin                                                                                     | Määritetään myöhemmin                                     |                                      |                                                   |
| Pistekirjoitettua matkustajainformaatiota                                           |                                                  | Määritetään myöhemmin                                                                                     |                                                           |                                      |                                                   |
| Pysäkkialueen muu rajausta (esim. valot, auraskepit tms. talvikunnossapitoa varten) |                                                  | x                                                                                                         | x                                                         |                                      |                                                   |

Kuva 4. Pysäkkien laatuluokat.

| Pysäkkien määrät linjoittain          | Superkatos<br>I<br>> 200 nousua | Superkatos<br>II<br>> 100 nousua | Superkatos<br>III<br>40 - 100 nousua | Superpysäkki<br>IV<br>< 40 nousua | yhteensä |
|---------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------|
| Linja 7                               | 33                              | 22                               | 31                                   | 28                                | 114      |
| Linja 8                               | 39                              | 15                               | 22                                   | 18                                | 94       |
| yhteensä                              | 49                              | 30                               | 48                                   | 45                                | 172      |
| , joista sekä linja 7 että 8 pysähtyy | 23                              | 7                                | 5                                    | 1                                 | 36       |

Kuva 5. Pysäkkien määrä laatuluokittain.

## 7. Pysäkkien nykytila

Kaikkien pysäkkien nykytilanne inventoitiin ja nykyistä laatutasoa verrattiin superbussien konseptikäsitteiden mukaisiin laatutavoitteisiin laaditun laatuluokituksen mukaisesti. Näistä tavoitteista pysäkkien infrastruktuuriin vaikuttavat erityisesti esteettömyys ja saavutettavuus, liikennöinnin täsmällisyys, matkustajainformaation selkeys ja ajantasaisuus sekä turvallisuus ja viihtyisyys pysäkkialueilla. Konseptikäsitteiden mukaan pysäkkien tulee olla helposti saavutettavissa kaikille matkustajille, mukaan lukien liikuntarajoitteiset, näkö- ja kuulovammaiset sekä lastenvaunujen kanssa liikkuvat. Tämä vaikuttaa pysäkkien sijaintiin, rakenteisiin, opasteisiin ja varusteluun.

Pysäkkien nykytilan inventoinneissa hyödynnettiin karttapalveluista saatavilla olevia tietoja sekä nivelbussilla vuonna 2023 tehdyistä infratesteistä laadittua aineistoa. Pysäkkien osalta huomiota kiinnitettiin erityisesti pysäkin odotustiloihin, varusteluun, pysäkillä johtaviin kulkuyhteyksiin, pysäkkien keskinäisiin etäisyyksiin sekä siihen, että pysäkin mitoitus soveltuu nivelbussille.

Työssä kartoitettiin pysäkkiympäristöihin aiemmin laaditut suunnitelmat sekä varmistettiin, että aiemmin laadituissa suunnitelmissa esitetyt pysäkkitoimenpiteet täyttävät superbussin laatuvaatimukset. Aiemmin laadittujen suunnitelmien arvioitiin täyttävän hyvin superbussiliikenteen vaatimukset. Lisäksi kartoitettiin muut tiedossa olevat liikenneturvallisuuden sekä jalankulku- ja pyöräilyliikenteen parantamistarpeet.

Pysäkkien laatutasotavoitteista poikkeavia puutteita havaittiin lähes jokaisella pysäkillä. Valtaosa puutteista on kuitenkin pieniä ja helposti korjattavia kuten puuttuvat huomioraidat. Merkittävimpinä pysäkkipuutteina havaittiin:

- Pysäkkien mitoituksen soveltumattomuus nivelbussiliikenteelle
- Pyöräteiden sijainti pysäkkien odotustiloissa
- Puutteet pysäkillä johtavissa kulkuyhteyksissä tai niiden turvallisuudessa
- Puuttuvat ja nivelbussille liian lyhyet odotustilat
- Liian tiheät pysäkkivälit (alle 300 m)

## 8. Pysäkkien kehittämistoimenpiteet

Kaikille pysäkeille määriteltiin pysäkkikohteisesti laatutasotavoitteiden edellyttämät parantamistoimenpiteet. Toimenpiteiden määrittelyssä keskityttiin erityisesti havaittujen puutteiden korjaamiseen ja yksittäiset laatutasopuutteet nähtiin hyväksyttävänä vain silloin, jos niiden korjaaminen edellyttäisi hyötyihin nähden kohtuuttoman kalliita kustannuksia tai muita merkittäviä haittoja.

Tarkemmat pysäkkikohtaiset kehittämistoimenpiteet koottiin pysäkkikortteihin (liitteet 1-3), joissa esitettiin muun muassa keskimääräiset nousijamäärät, pysäkkiluokka, nykyinen varustelutaso, tavoitetaso sekä ehdotettu kehittämistoimenpidesuunnitelma.

Merkittävimpiä pysäkeille suunniteltuja toimenpiteitä ovat:

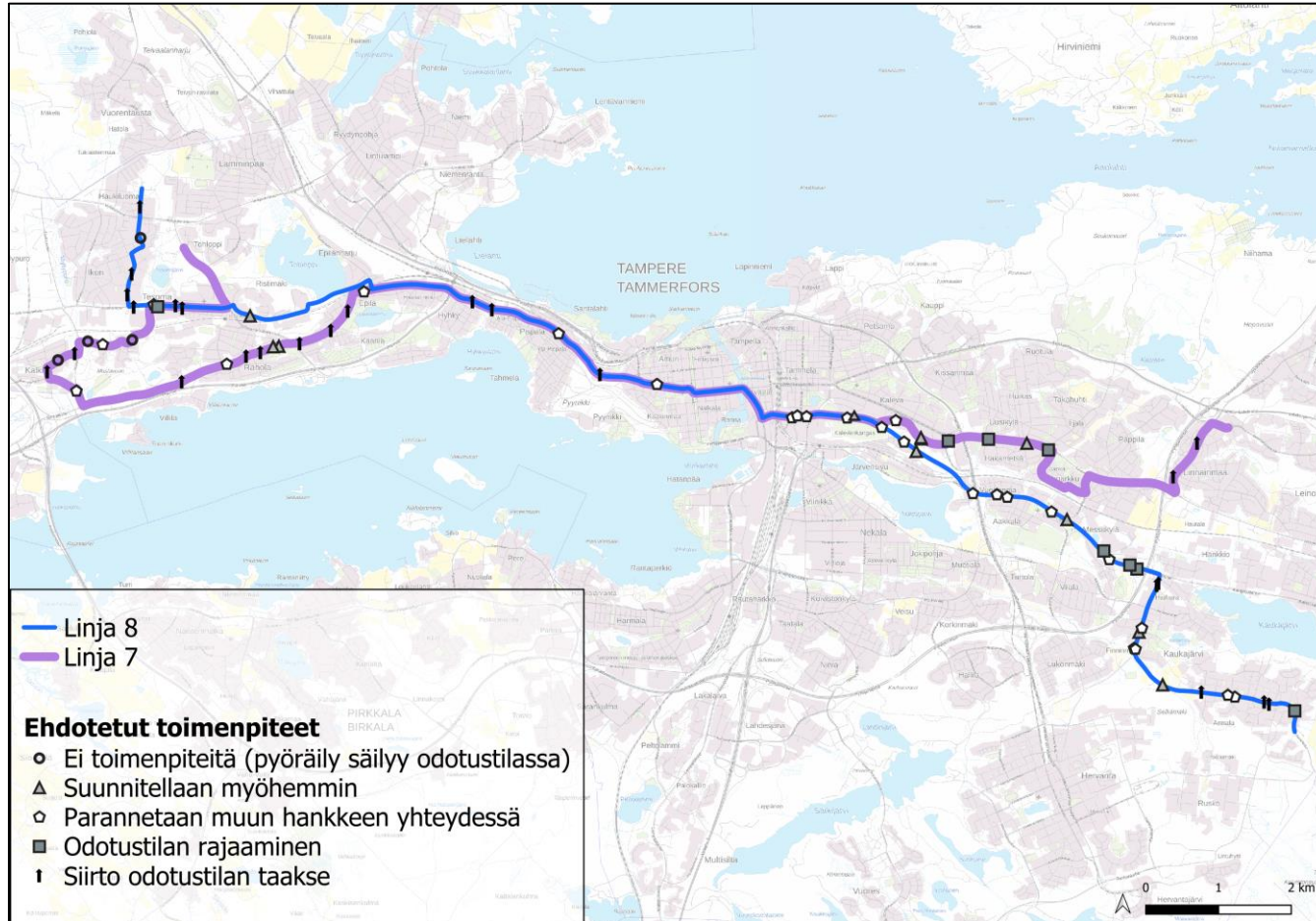
- Pysäkkien siirto ja muuttaminen ajoratapysäkeiksi
- Pysäkkien yhdistäminen ja poisto
- Pysäkkisyvennysten seisontatilojen uusiminen ja pidentäminen sekä tuloviisteiden muotoilu
- Huomioraitojen ja odotustilojen lisääminen kaikille pysäkeille
- Odotustilojen parantaminen ja pyöräteiden siirto odotustilojen taakse
- Puuttuvien kulkuyhteyksien toteuttaminen
- Aikataulunäyttöjen lisääminen
- Suojateiden turvallisuuspuutteiden korjaaminen

Lisäksi pysäkkikorteissa ja kehittämistoimenpiteissä on tehty kehittämissuunnitelmia liittyen kadunvarsipysäköintiin ja pyöräliikenteen ratkaisuihin. Toimenpiteitä on käsitelty konsultin ja kaupungin asiantuntijoiden välisissä työkokouksissa, jotta on saatu esiin riittävän monta näkökulmaa, kuten joukkoliikenteen, jalankulun, pyöräliikenteen, liikenneturvallisuuden ja ylläpidon näkökulmat.

Merkittävimmistä pysäkkitoimenpiteistä laadittiin liikennesuunnitelmatasoiset asemapiirustukset. Suunnitelmat laadittiin sellaisella tarkkuudella, että seuraava vaihe voi olla katu- tai rakennussuunnittelu. Suunnitellut toimenpiteet rajoittuvat nykyisille katualueille pääasiassa 50 metrin säteelle pysäkeistä.

Osassa pysäkeistä katujen muut parantamistarpeet edellyttävät laajaa yhteensovitusta eikä pysäkkien laatutavoitteiden saavuttaminen ole kustannustehokkaasti mahdollista ilman koko kadun saneerausta. Tällaiset pysäkit parannetaan pääosin muiden katuhankkeiden yhteydessä. Näiden katuhankkeiden suunnitelmavalmius ja valmiina olevien suunnitelmien tarkkuustaso vaihtelee. Tarvittaessa muiden katuhankkeiden yhteydessä uusittavien pysäkkien laatutasoa esitettiin parannettavaksi väliaikaisesti pienemmillä toimenpiteillä.

# 9. Pyöräteihin kohdistuvat pysäkkitoimenpiteet



Kuva 6. Pyöräteihin kohdistuvat pysäkkitoimenpiteet.

Superbussireiteillä pyöräily on eroteltu autoliikenteestä, mikä parantaa superbussiliikenteen täsmällisyyttä sekä pyöräilyn koettua turvallisuutta. Tulevien superbussireittien varressa sijaitsee useita jalankulku- ja pyöräteitä, jotka on esitetty kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkolla parannettavaksi. Pysäkkitoimenpiteiden suunnittelussa varmistetaan, että toimenpiteet ovat kustannustehokkaasti yhteensovitettavissa pyöräille esitettyjen kehitystavoitteiden kanssa. Jalankulku- ja pyöräteitä parannetaan pääasiassa muiden hankkeiden yhteydessä.

Nykytilanteessa pyörätie kulkee odotustilan läpi noin joka kolmannella tulevilla superbussipysäkillä. Pysäkkialueiden osalta tavoitteena on, että pyörätie ei kulje pysäkkien odotustilan läpi, vaan pyöräliikenteelle ja matkustajien odotustilalle varataan omat, selkeästi erotellut alueet. Tämä vähentää konfliktitilanteita ja parantaa sekä pyöräilijöiden että joukkoliikenteen käyttäjien turvallisuutta ja käyttömukavuutta.

Lähes kaikilla pysäkeillä pyörätie siirretään pois odotustilasta. Pyörätiet siirretään pysäkkialueiden taakse tapauskohtaisesti joko pysäkkien parantamisen yhteydessä, erillisinä toimenpiteinä tai katujen muiden tulevien hankkeiden yhteydessä. Odotustilan läpi pyöräily säilyy vain joillakin yksittäisillä vähäisen nousijamäärän pysäkeillä, joilla pyöräilyn siirtäminen odotustilan taakse ei ole mahdollista kohtuullisin kustannuksin.

Odotustilat rajataan pyöräteistä kiviraidalla ja tarvittaessa kaiteella. Pyöräilijöitä varoitetaan pysäkeistä tarpeen mukaan huomioraidoin ja varoitusmerkein sekä mahdollisuuksien mukaan suojatiemalauksin ja heräteraidoin.

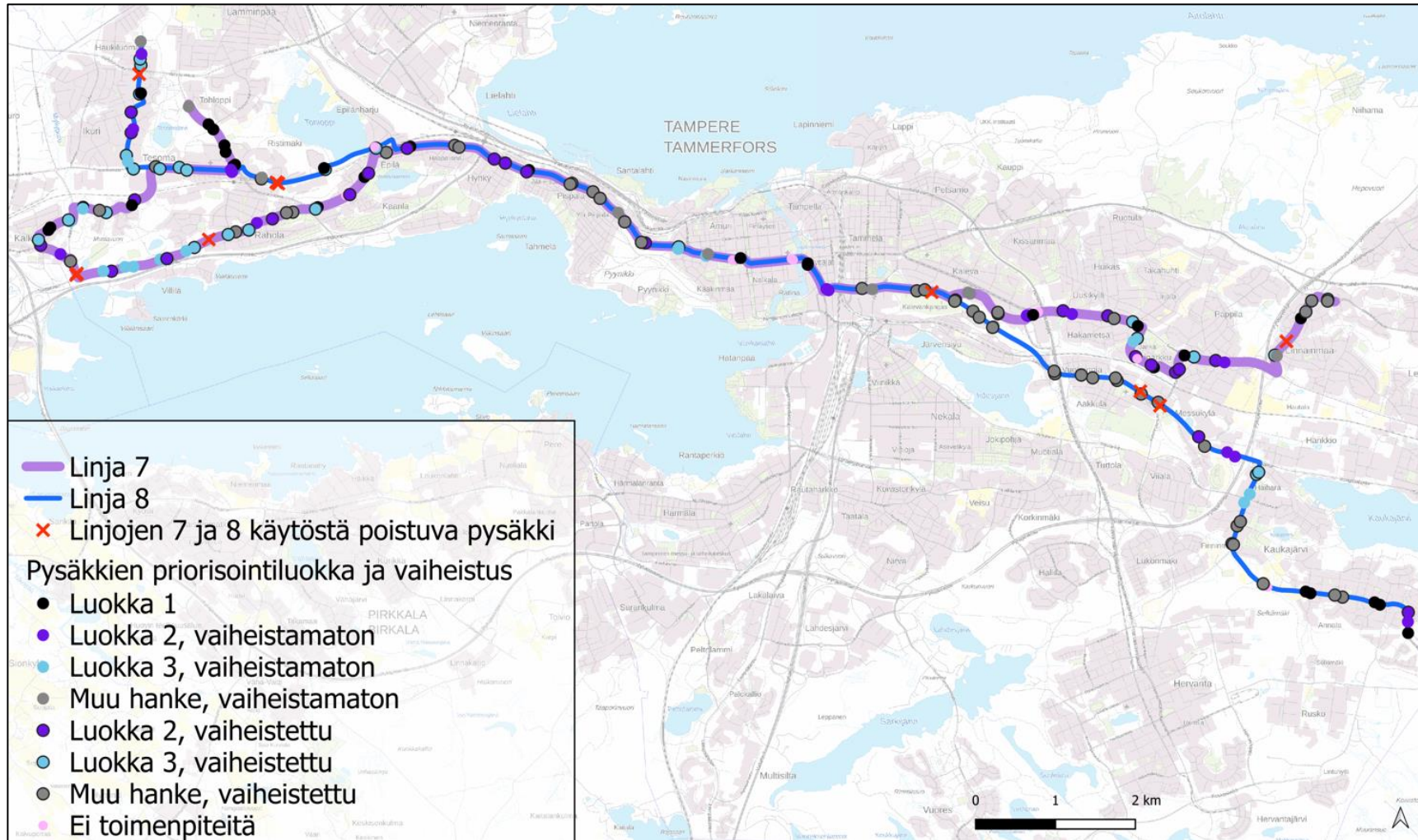
Kuvassa 6 on esitetty nykyisin pysäkkien odotustilojen läpi kulkeville pyöräille määritellyt kehitystoimenpiteet.

# 10. Toimenpiteiden priorisointi

Pysäkkitoimenpiteet toteutuvat asteittain siten, että ensimmäisenä tehdään kiireellisimmät ja kustannustehokkaimmat toimenpiteet. Osa pysäkeistä parannetaan vaiheittain kahdessa osassa. Pysäkkitoimenpiteet on priorisoitu neljään eri priorisointiluokkaan seuraavasti:

- Priorisointiluokan 1 pysäkkitoimenpiteet toteutetaan ennen kunkin superbussilinjan käyttöönottoa. Priorisointiluokan 1 toimenpiteitä kohdistuu yhteensä yli 130 pysäkillä. Suurin osa toimenpiteistä on pieniä kustannustehokkaita toimenpiteitä kuten uusia aikataulunäyttöjä, liikennemerkkejä sekä bussien pysähtymispaikkojen siirtoja paremmin nivelbussille soveltuville pysäkeille. Lisäksi toteutetaan isompia toimenpiteitä noin 15 sellaiselle pysäkillä, jotka nykyisin toteuttavat erityisen heikosti superbussin laatuvaatimukset.
  - Priorisointiluokka 1 on jaettu erikseen luokkiin 1a ja 1b siten, että linjan 8 pysäkit kuuluvat luokkaan 1a ja linjan 7 pysäkit kuuluvat luokkaan 1b. Molempien linjojen yhteiset pysäkit kuuluvat luokkaan 1a.
- Priorisointiluokan 2 pysäkkitoimenpiteet toteutuvat pääosin superbussien käyttöönoton jälkeen. Luokkaan kuuluu noin 40 pysäkkiä ja siihen on sijoitettu pääosin sellaisia suurempia toimenpiteitä, joilla pystytään kustannustehokkaasti parantamaan pysäkkien laatutasoa. Toimenpiteet painottuvat pysäkkien esteettömyyttä parantaviin toimenpiteisiin, I- ja II-laatuluokkien pysäkkeihin sekä esteettömyyden erikoistason kävelyverkolla sijaitseville pysäkeille.
- Priorisointiluokkaan 3 on sijoitettu loput pysäkkitoimenpiteet. Luokkaan kuuluu yhteensä noin 40 pysäkkiä. Luokkaan on sijoitettu vähemmän kiireelliset pysäkkiparannukset kuten uudet TFT-näytöt sekä III- ja IV-laatuluokan pysäkkien odotustilaparannukset ja pyörätiesiirrot.
- Muiden hankkeiden yhteydessä tehdään sellaiset pysäkkiparannukset, joita ei ole kustannustehokkaasti mahdollista toteuttaa ilman katujen laajempaa saneerausta. Tällaisia pysäkkejä ovat muun muassa Pispalan valtatiellä, Kalevantiellä, Messukylänkadulla sekä Linnainmaan tulevan ratikkapysäkin ympäristössä parannettavat pysäkit. Muiden hankkeiden yhteydessä parannettavaksi on määritelty yhteensä noin 60 pysäkkiä ja niiden toteutusaikataulu vaihtelee merkittävästi. Tarpeen mukaan näille pysäkeille on määritelty pienempiä toimenpiteitä, jotka toteutetaan ennen superbussiliikenteen käynnistymistä.

# 11. Pysäkkikartta priorisointiluokittain



Kuva 7. Pysäkkikartta priorisointiluokittain. Vaiheistettavat pysäkit parannetaan kahdessa vaiheessa siten, että ensimmäisen vaiheen toimenpiteet on sijoitettu luokkaan 1

## 12. Pysäkkitoimenpiteiden kustannukset

Suunniteltujen pysäkkitoimenpiteiden **karkea kustannusarvio on yhteensä noin 3 miljoonaa euroa.**

Kustannusarvio on laadittu pysäkkikohtaisesti karkealla tarkkuudella ja se sisältää pysäkkikorteissa esitetyt pysäkkeihin sekä pysäkkiympäristöihin kohdistuvat toimenpiteet. Kustannusarvio ei sisällä muiden katuhankkeiden yhteydessä tehtäviä pysäkkitoimenpiteitä eikä muita pysäkkien parantamisen yhteydessä mahdollisesti tehtäviä toimenpiteitä kuten katujen laajempia päällystystöitä. Pysäkkikohtaiset kustannusarviot tarkentuvat rakennussuunnitelmien valmistuttua.

Priorisointiluokittain kustannusarvio jakautuu seuraavasti:

- Priorisointiluokka 1: 0,9 miljoonaa euroa
- Priorisointiluokka 2: 1,2 miljoonaa euroa
- Priorisointiluokka 3: 1,0 miljoonaa euroa
- Muut hankkeet: Ei tiedossa



*Kuvituskuva, Microsoft 365*

# 13. Jatkotoimenpiteet

Pysäkkien rakenteisiin esitetyt toimenpiteet edellyttävät tarkempien rakennussuunnitelmien laatimista. Suunnitelmien pohjana toimii tässä työssä laaditut pysäkkikortit ja asemapiirustukset. Priorisointiluokkien 1-3 rakennussuunnitelmat laaditaan kiireellisyysjärjestyksessä, minkä jälkeen pysäkkejä voidaan parantaa yksitellen ja pysäkkipareittain. Merkittävimmistä katumuutoksista laaditaan tarvittaessa katusuunnitelmat.

Ensimmäisenä parannetaan linjan 8 kiireellisimmät pysäkit ja sen jälkeen linjan 7 kiireellisimmät pysäkit. Tavoitteena on, että kaikki kriittisimmät toimenpiteet saadaan toteutetuksi ennen superbussiliikenteen käynnistymistä ja loput toimenpiteet mahdollisimman pian sen jälkeen.

Noin kolmasosa linjojen 7 ja 8 tulevista superbussipysäkeistä parannetaan laajempien katuhankkeiden yhteydessä. Näiden hankkeiden toteutuminen on tärkeää, jotta pysäkeille sekä pysäkkiympäristöille asetetut laatuvaatimukset voidaan saavuttaa. Osa laajemmista katusaneerauksista on jo käynnissä ja valmistuu ennen superbussiliikenteen käynnistymistä.

Pispalan valtatie itäosassa, Kalevantiellä ja Messukylänkadulla superbussiliikenteen kehittäminen edellyttää katuhankkeiden edistämistä aiemmin laadittujen suunnitelmien ja selvitysten pohjalta. Muita superbussireiteillä sijaitsevia jalankulku- ja pyöräteitä suositellaan kehitettäväksi kaduille määriteltyjen esteettömyystavoitteiden sekä jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkon mukaisesti.

Erityisesti Pispalan valtatie länsiosaan, Juvankadulle, Leinolankadulle ja Sarvijaakonkadulle suositellaan kaikkien liikennemuotojen kehittämistarpeet huomioivien yleis- tai esisuunnitelmien laatimista. Katualueiden ahtaudesta johtuen näillä kaduilla sijaitsevien pysäkkien ja pysäkkiympäristöjen kehittäminen saattaa edellyttää muutoksia voimassa oleviin asemakaavoihin.