

TAMPERE.
FINLAND

Tampella

Lentävänniemen pysäköintiselvitys

31.5.2024

1. Esipuhe

Pysäköintiselvityksen lähtökohtana on Lentävänniemen täydentävän rakentamisen myötä alueen pysäköinnissä tapahtuvat muutokset. Hankkeen tavoitteena on kartoittaa alueen taloyhtiöiden pysäköintipaikkatilanne ja -tarve sekä kerätä tietoa, joiden pohjalta Lentävänniemen täydennysrakentamista voidaan edistää. Pysäköintiselvitys laadittiin osana Lentävänniemen täydennysrakentamisen periaatteita.

Autopaikkojen inventoinnissa selvitettiin kiinteistökohtainen velvoiteautopaikkamäärä ja toteutuneet autopaikat tyypeittäin. Inventoinnin tulokset kerättiin tietokantaan kiinteistötunnusten mukaan. Kiinteistökohtaista autopaikkatietoa voidaan yhdistää kiinteistötunnuksen mukaan muuhun Tampereen kaupungin paikkatietoaineistoon. Tietokantaa voidaan käyttää kaupunkisuunnittelun työkaluna ja luoda helposti havainnollistavia teemakarttoja esimerkiksi yleisötilaisuuksiin.

Pysäköinnin kehittämisen edellytysten lisäksi hankkeen tavoitteena oli tuoda esille käyttäjänäkökulmaa. Tämä toteutettiin tekemällä pysäköintipaikkojen käyttöastelaskentaa ja taloyhtiökysely, jolla selvitettiin pysäköintipaikkojen kysyntää ja käyttöä alueella sekä mahdollisia pysäköinnin ongelmakohtia.

Taloyhtiökyselyn lisäksi vuorovaikutustoimenpiteenä haastateltiin Tampereen kaupungin kunnossapitoyksikköä.

Pysäköinnin kehittämistoimenpiteistä kiireellisimpänä on talvikunnossapidon tehostaminen ja tarkentaminen. Myöhemmin voidaan varautua vapaan kadunvarsipysäköinnin rajoitukseen ja mahdolliseen asukaspysäköintilupa-alueen luomiseen.

Suunnitelma on laadittu Tampereen kaupungille, jossa työtä on ohjannut:

- Projektiarkkitehti Riikka Rahkonen
- Liikenneinsinööri Pekka Stenman

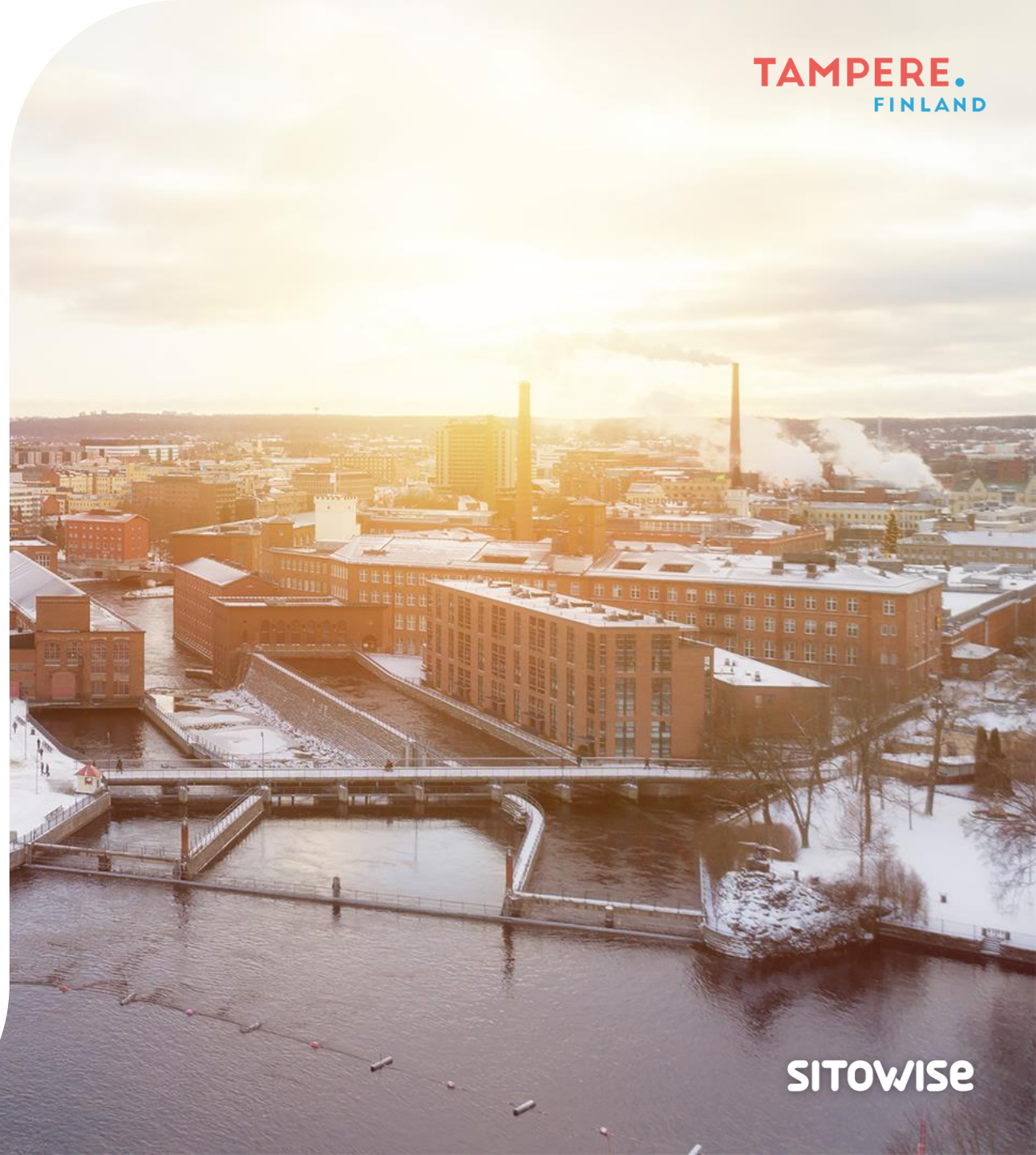
Suunnitelman on laatinut Sitowise Oy, jossa työhön ovat osallistuneet:

- Jussi Lassila, projektipäällikkö
- Konsta Salo, liikennesuunnittelu
- Arttu Rissanen, liikennesuunnittelu

Tampere 31.5.2024

Sisältö

- | | |
|--|--------|
| 1. Esipuhe | Dia 2 |
| 2. Tausta-aineistot | Dia 4 |
| 3. Pysäköinnin yleiskuva | Dia 11 |
| 4. Maastokäynnit | Dia 16 |
| 5. Kysely ja haastattelut | Dia 28 |
| 6. Lentävänniemen pysäköinnin kehittäminen | Dia 34 |
| 7. Vaikutusten arviointi | Dia 40 |



2. Tausta-aineistot

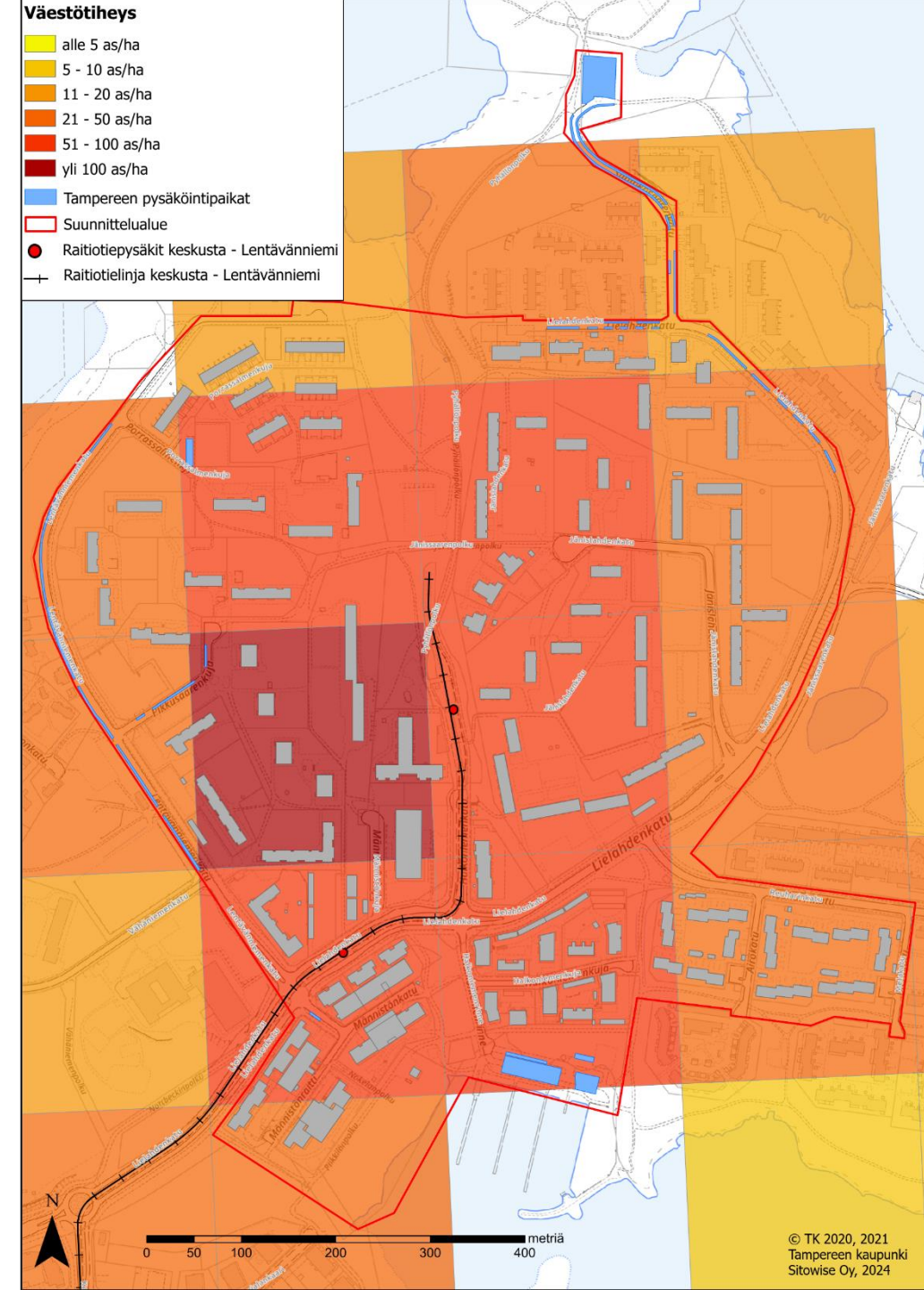
Asukkaat

Asukas- ja asuntokuntatiedot ja seuraavilla dioilla esitetyt autonomistus- ja työpaikkatiedot perustuvat yhdyskuntarakenteen seuranta-aineistoon (YKR) vuosilta 2020–2022. Käytetyt vertailuaineistot aiemmilta vuosilta ovat Tampereen kaupungin ylläpitämästä Keskustan seurantajärjestelmästä.

Kaupunki-maaseutuluokituksestaan Lentävänniemestä osa on sisempää ja osa ulompaa kaupunkikehää. Luokitusta on käytetty muun muassa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksessa, ja sitä voidaan käyttää muun muassa autonomistuksen kuvaamiseen. Vuonna 2021 tarkastelualue on yhdyskuntarakenteen vyöhykkeeltään osittain intensiivistä joukkoliikennevyöhykettä ja osittain autovyöhykettä. Raitiotien valmistuttua kaikki alueen kerrostalot kuuluvat intensiiviseen joukkoliikennevyöhykkeeseen.

YKR-aineiston mukaan vuonna 2020 tarkastelualueella on yhteensä noin 4 360 asukasta ja 2730 asuntokuntaa. Tarkastelualueella väestötiheys on keskimäärin 55 asukasta hehtaarilla, joka on selvästi vähemmän kuin Tampereen keskustassa (81 asukasta/hehtaari). Keskustan seurantajärjestelmän mukaan vuonna 2023 alueella asui 4 550 asukasta. Vuodesta 2018 asukasmäärä on kasvanut 27 prosenttia. Voimakkainta kasvu oli vuosina 2017–2019, jolloin alueen asukasmäärä kasvoi 885 asukkaalla uuden rakentamisen myötä Halkoniemen sataman läheisyydessä.

Keskustan seurantajärjestelmän mukaan alueen yleisin asuntotyyppi on kaksio, joita on 40 prosenttia huoneistoista. Yksiöitä ja kolmioita on lähes saman verran, noin neljännes molempia. Neljän huoneen asuntoja on kymmenen prosenttia. Asumisväljyys on pienentynyt vuoden 2017 huipputasosta 38,4 m²/henkilö vuonna 2022 37,0 m²/henkilö. Yksinasuvien osuus on hieman kasvanut, ja on 59 prosenttia. Useamman henkilön asuntokuntien osuus on hieman laskenut. Kaksin asuvien osuus on 30 prosenttia, ja useamman henkilön asuntokuntien osuus on hieman yli kymmenen prosenttia.



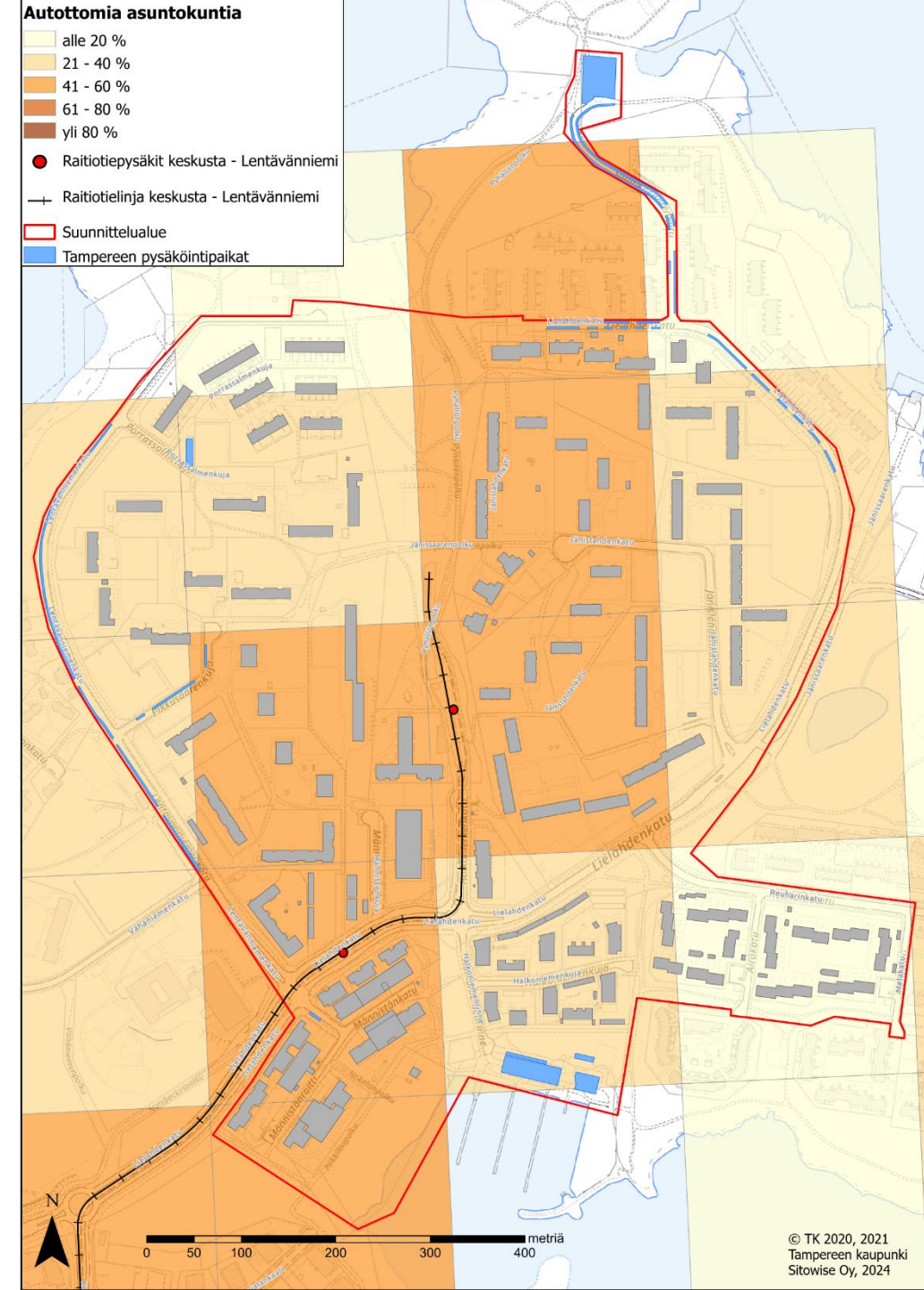
Autonomistus

Vuonna 2020 tarkastelualueella on yhteensä noin 2 065 autoa. Autojen määrää laskettaessa on huomioitu YKR-aineiston autonomistus ja henkilöliikennetutkimuksessa Tampereella ilmoitettu asuntokuntien autonomistus, jota on sovellettu tarkastelualueen kaupunki-maaseutuluokitukseen. Asukaslukuun suhteutettuna alueen autotiheys on 474 autoa/1000 asukas, joka on korkeampi kuin Tampereen ydinkeskustassa (340 autoa/1000 asukas) tai koko Tampereen tilastoruutujen alueella (413 autoa/1000 asukas). Lentävänniemen suuri autotiheys johtuu yhden ja kahden henkilön asuntokuntien suuresta osuudesta.

42 prosenttia tarkastelualueen asuntokunnista on autottomia. Autottomien asuntokuntien osuudet on esitetty viereisessä kuvassa. Yhden auton asuntokuntia on 44 prosenttia ja kahden tai useamman auton asuntokuntia on 14 prosenttia. Asuntokuntien autonomistusosuudet ovat huomattavasti suurempia kuin Tampereen keskustassa.

Verrattaessa vuoteen 2012 autottomien asuntokuntien määrä on kasvanut 4 prosenttiyksikköä, yhden auton asuntokuntien määrä on vähentynyt 5 prosenttiyksikköä. Kahden tai useamman auton asuntokuntien määrä on pysynyt suurin piirtein samana. Muutokset ovat saman suuntaisia kuin Tampereen keskustassa.

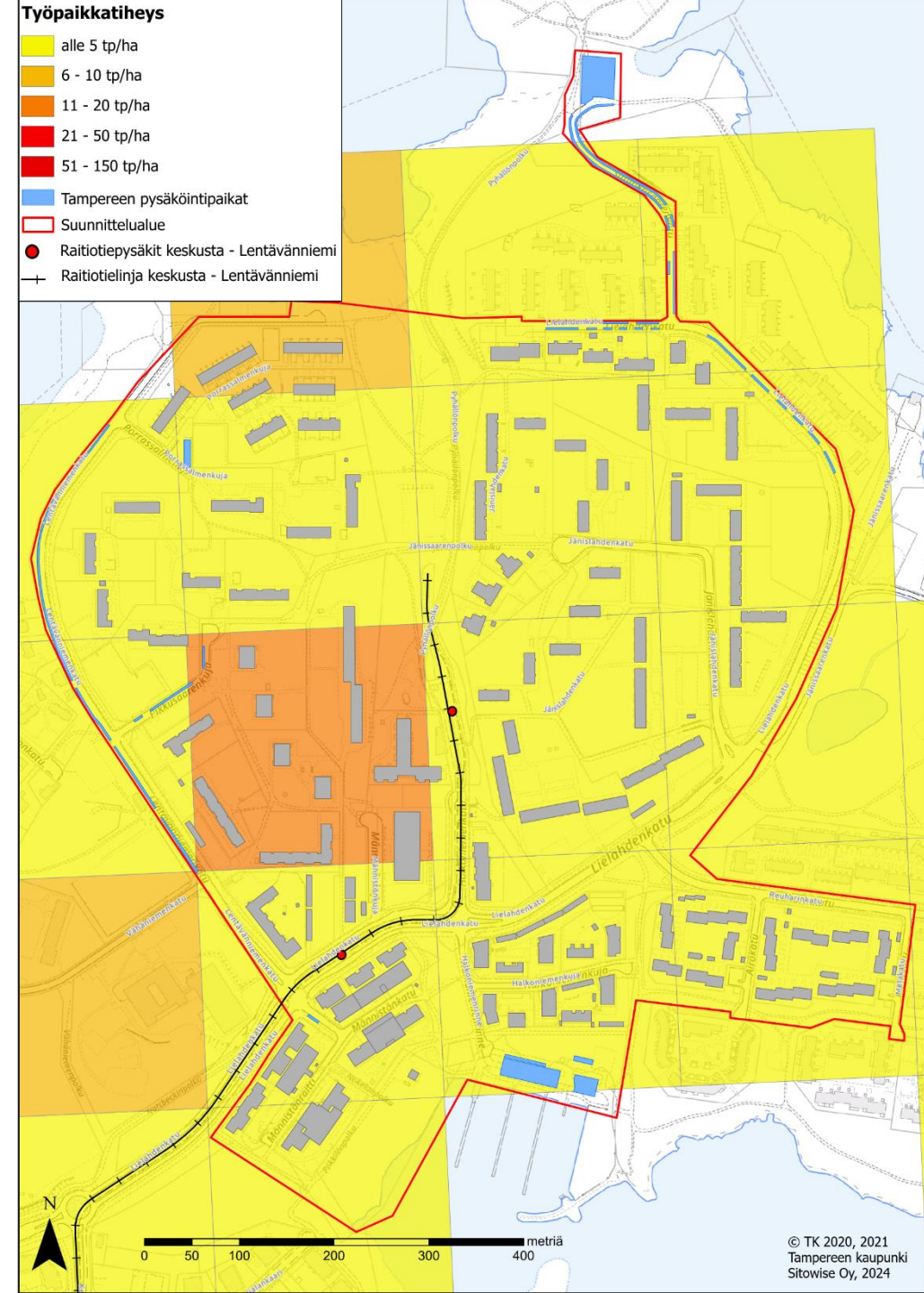
Keskustan seurantajärjestelmän mukaan 2000-luvulla autollisten asuntokuntien määrä on kasvanut vuoteen 2013 asti, jonka jälkeen se on laskenut useiden vuosien ajan. Viimeisten kahden vuoden aikana autollisten asuntokuntien osuus on jälleen kasvanut. Vuoden 2018 jälkeen yhden auton ja autottomien asuntokuntien määrä on kasvanut voimakkaasti uuden rakentamisen myötä Halkoniemen sataman läheisyydessä. Useamman auton asuntokuntien määrä on kasvanut hieman.



Työpaikat

Lentävänniemi on pääosin asuinalueita. YKR-aineiston mukaan vuonna 2020 työpaikkoja tarkastelualueella on yhteensä 123 tp. Suurin osa työpaikoista sijaitsee ostoskeskuksessa. Työllistävimmät toimialat ovat terveys- ja sosiaalipalvelut, kauppa sekä majoitus- ja ravitsemistoiminta.

Keskustan seuranta järjestelmän mukaan työpaikkojen määrä on sama kuin vuonna 2007, vaikka määrä toimialoittain on vaihdellut vuosittain.



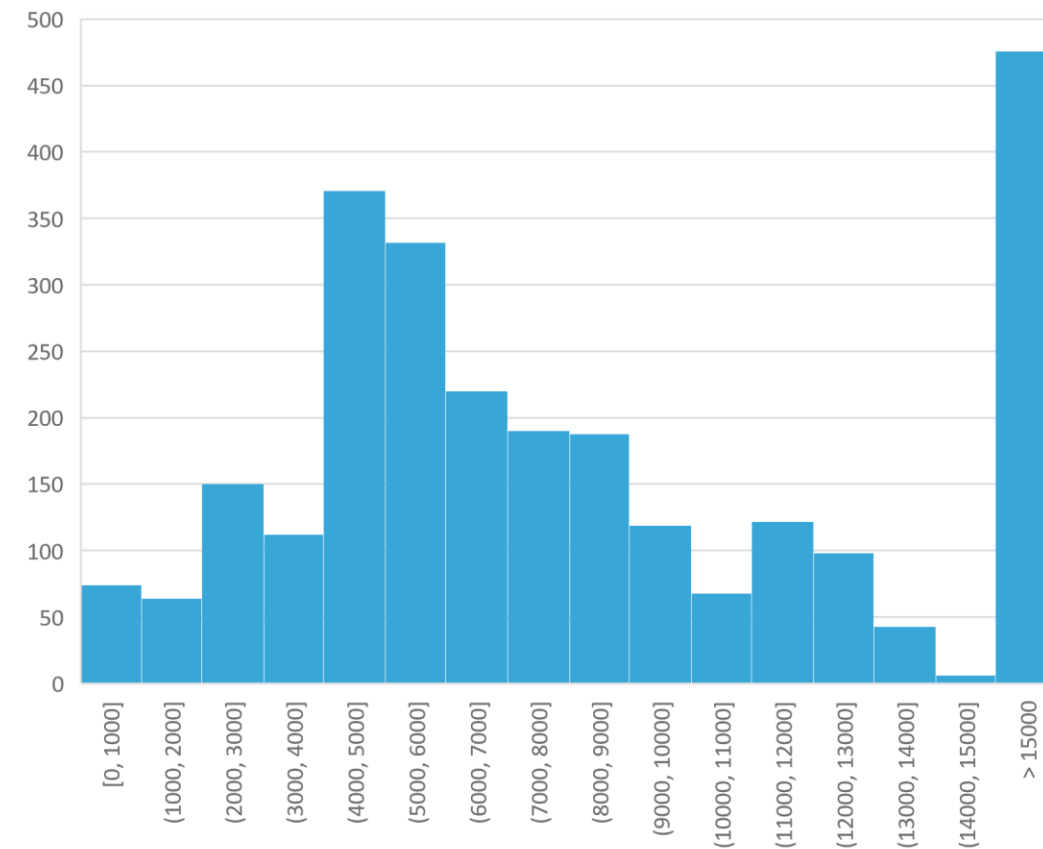
Työmatkat

Suunnittelualueen tilastoruuduista tehdään päivittäin 2 674 työmatkaa, jotka suuntautuvat 62 kunnan alueelle. Yleisimmin työmatkoja tehdään:

- Tampereelle 2 462 matkaa
- Ylöjärvelle 255 matkaa
- Nokialle 179 matkaa
- Pirkkalan 144 matkaa
- Helsinkiin 100 matkaa

Suunnittelualueen työmatkojen keskiarvo linnuntietä on 23,3 km ja mediaani on 7,0 km. Henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan koko Tampereen alueella työmatkojen keskipituus on hieman lyhyempi, 13,1 km.

Työmatkojen jakautuminen pituuden mukaan

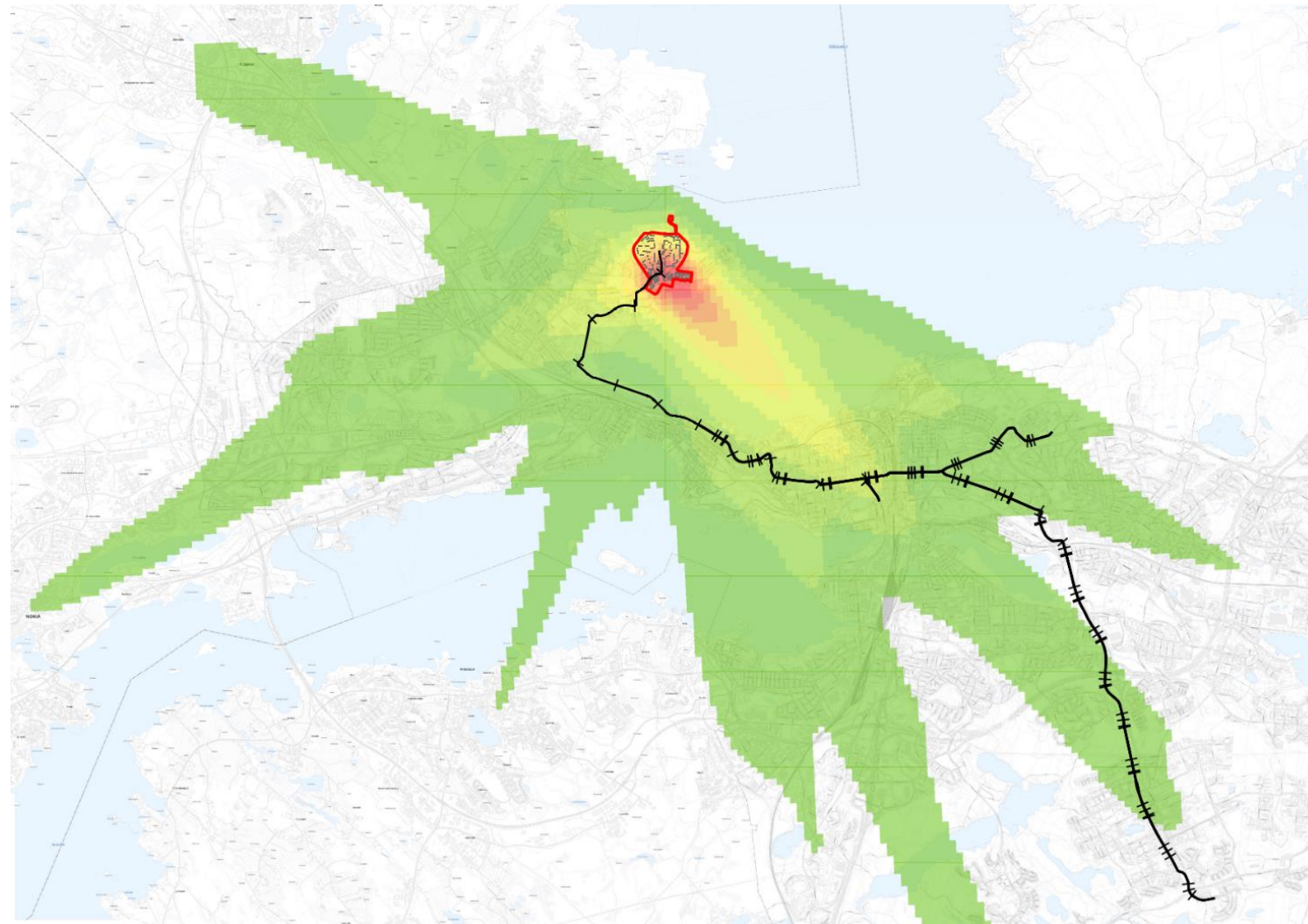


Työmatkojen suuntautuminen

Suunnittelualueelta tehtävien työmatkojen etäisyyksien jakautuminen linnuntietä:

- 0-1 km: 74 matkaa (Lentävänniemi)
- 1-3 km: 214 matkaa (Lielähti)
- 3-5 km: 483 matkaa (Tampereen keskustan länsiosa)
- 5-10 km: 1 049 matkaa (Tampereen keskustan itäosa, Ylöjärvi, Pirkkala,)
- 10-15 km: 337 matkaa (Nokia, Pirkkala, Hervanta)
- Yli 15 km: 476 matkaa

Työmatkojen pituudet liikenneverkkoa pitkin ovat huomattavasti pidemmät, esimerkiksi Tampereen keskustaan on noin 9 km ja Pirkkalaan yli 15 km.

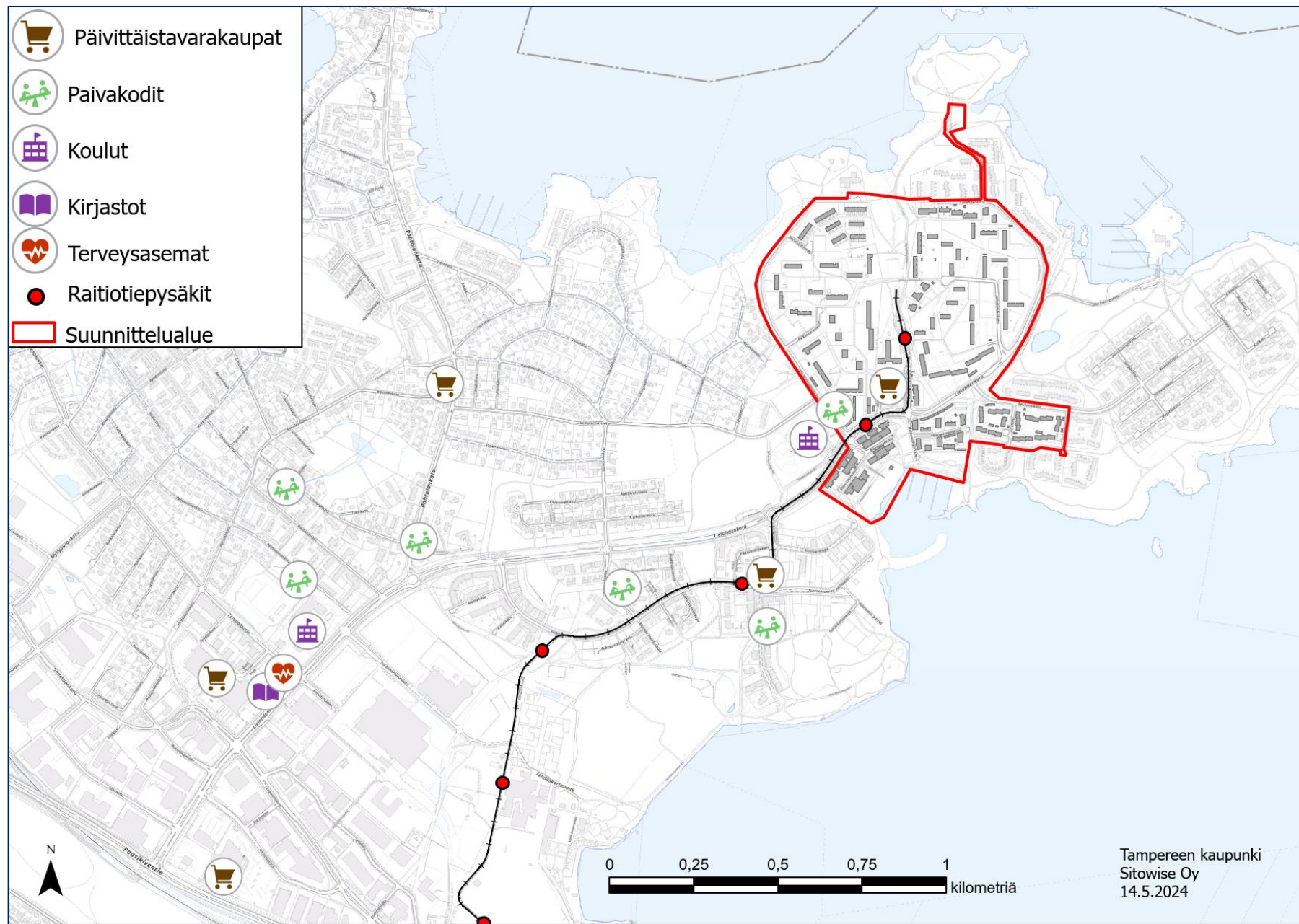


Palvelut

Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä on vähän peruspalveluja: alakoulu, päiväkoti, ja päivittäistavarakauppa. Lähin terveysasema, kirjasto ja supermarketit sijaitsevat Lielahden keskustassa.

Lentävänniemen joukkoliikenteen palvelutaso on varsin hyvä: keskustassa tasolla 5–6 (6 on paras). Lielahden keskustassa sijaitsevat palvelut ovat julkisen liikenteen saavutettavissa.

Ratikka muuttaa alueen joukkoliikenneyhteyksiä. Esimerkiksi vuonna 2025 Lielahden ja Lentävänniemen välillä aloittaa asiointilinja #24.



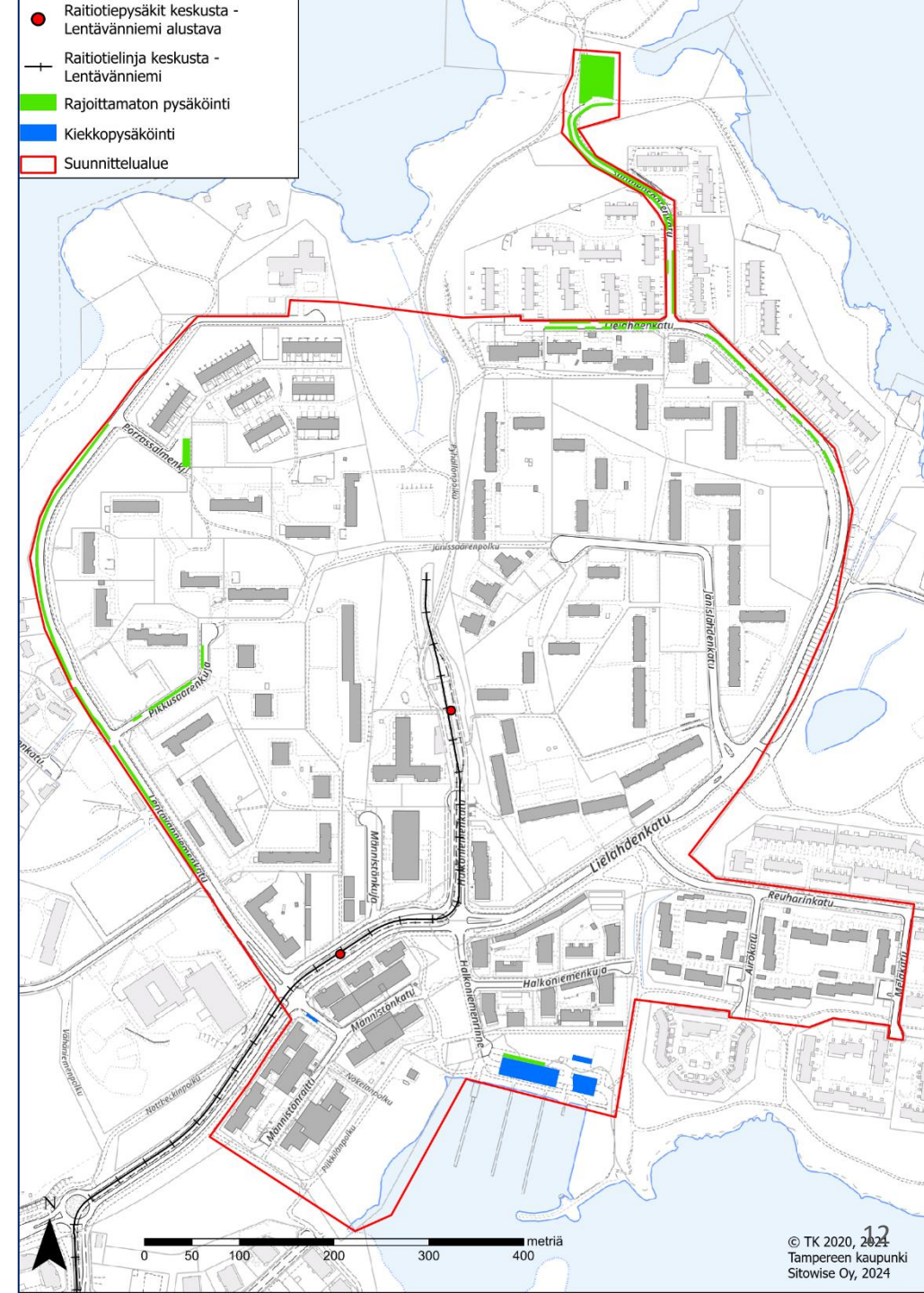
3. Pysäköinnin yleiskuva

Yleinen pysäköinti

Alueella on yhteensä 371 yleistä pysäköintipaikkaa, joista 298 autopaikkaa on rajoittamattomia ja 73 autopaikkaa on 2–4 tunnin aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja.

Lisäksi Männistönkujalla, Männistönkadulla, Halkoniemenkadulla, Reuharinkadulla, Airokadulla ja Melakadulla pysäköinti on sallittua. Männistönkujalla pysäköintipaikkoja käytetään asiakaspysäköintiin. Taloyhtiökyselyn perusteella muualla alueen kadunvarsipaikkoja käytetään asukas- ja vieraspysäköintiin.

Halkoniemen sataman pysäköintialueelta on talvisin myyty pysäköintioikeuksia alueen asukkaille.

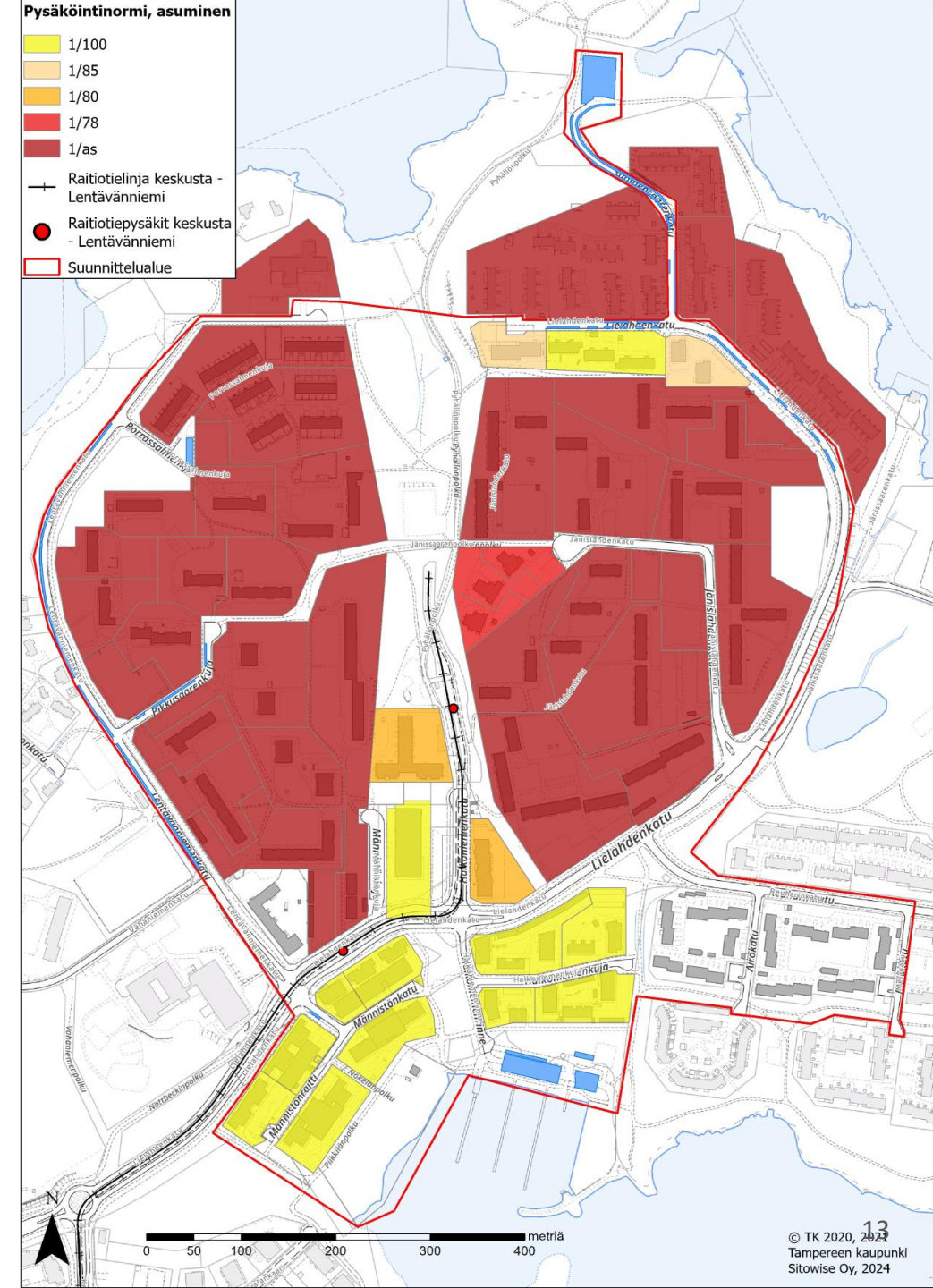


Pysäköintinormit

Alueen asemakaavat ovat pääosin 1960- ja 70- luvuilta, jolloin tyypillinen asumisen pysäköintinormi oli 1 ap/asunto. Myöhemmin 1980–2000-luvuilla on käytetty hieman pienempää pysäköintinormia 1 ap/78–100 k-m².

Raitiotien arvioidaan vähentävän pysäköintitarvetta, ja uusien asemakaavojen kerrostalojen pysäköintinormi on 1 ap/ 120 k-m².

Vanhat asemakaavat mahdollistivat alkuvaiheessa toteutettavan 60 % kokonaisautopaikkamäärästä, 5 vuoden kuluttua 80 % ja 10 vuoden kuluttua kaikki autopaikat. Alueella on vieläkin kiinteistöjä, jotka ovat toteuttaneet vasta 60 % velvoiteautopaikkamäärästä.



Kiinteistöjen autopaikat

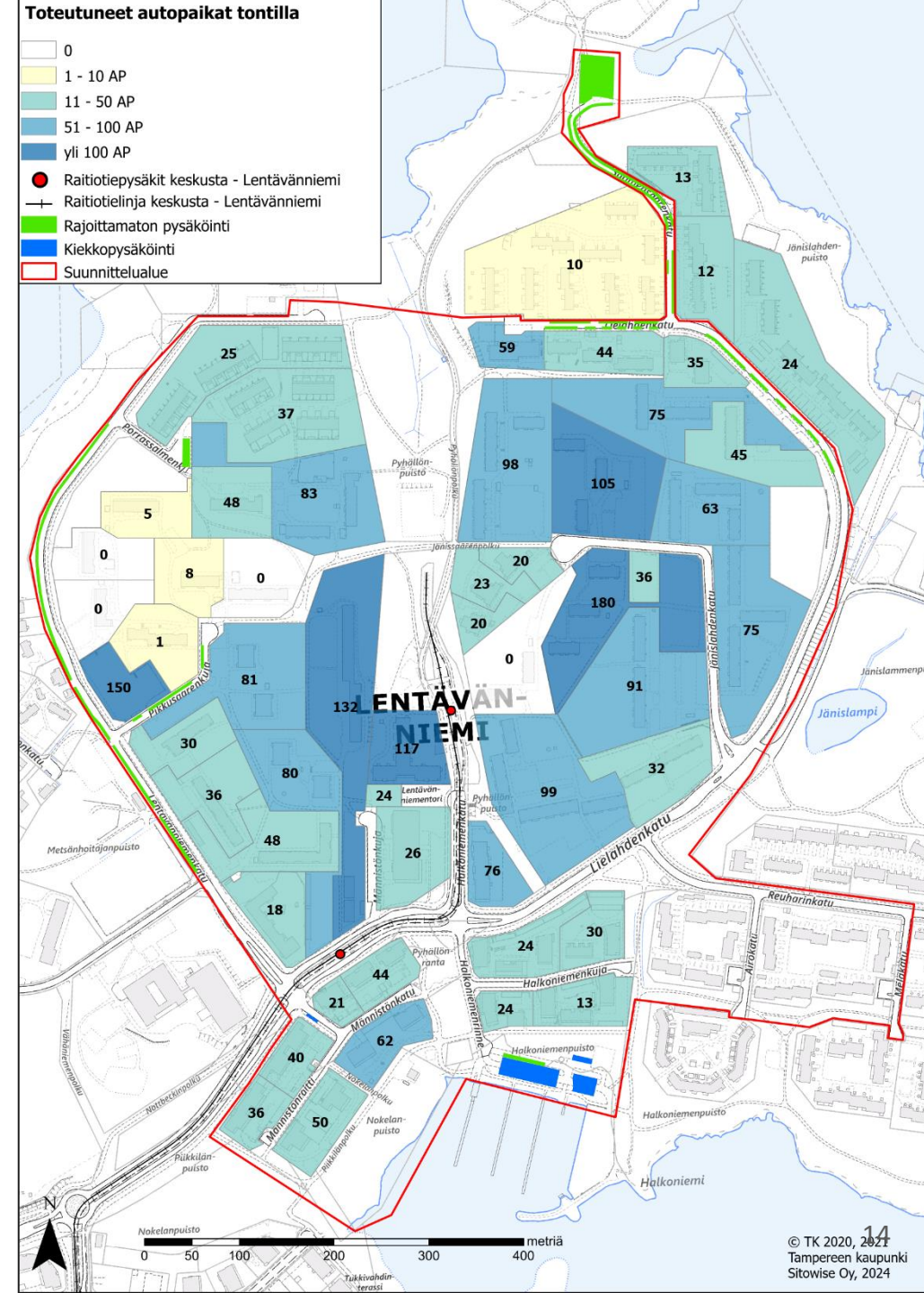
Kiinteistöjen autopaikat inventoitiin rakennuslupien asemapiirustusten mukaisesti. Kaikkien kiinteistöjen asemapiirustuksissa ei ollut mainintaa autopaikoista. Puuttuneita autopaikkatietoja täydennettiin taloyhtiöiden kyselyiden ja maastokäynnin havaintojen mukaan.

Suunnittelualueella on yhteensä 55 kiinteistöä, joista suurin osa (41 kpl) on kerrostaloja, joissa osassa on myös liiketiloja. Rivitalokiinteistöjä on 6 kpl ja kerros- ja rivitalokiinteistöjen yhdistelmiä on 4 kpl. Kaksi kiinteistöä on tarkoitettu pysäköintiin ja yksi on julkisia palveluja varten. Lisäksi yksi kiinteistö on rakentamaton, ja sitä käytetään pysäköintiin.

Viereisessä kartassa on esitetty kiinteistöjen tontille sijoitetut autopaikat. Luvut eivät siis sisällä muualle, esimerkiksi LPA:lle, sijoitettuja autopaikkoja.

Rakennuslupapiirustusten mukaan alueella on **2 469** autopaikkaa, joista

- maantasopaikkoja on 1 970 ap
- autokatos- tai -tallipaikkoja on 177 ap
- maanalaisia pysäköintihallipaikkoja 268 ap. Kaikki maanalaiset pysäköintihallit sijaitsevat uusissa kiinteistöissä.



4. Maastokäynnit

Pysäköinnin käyttöasteeselvitys

Työn aikana toteutettiin yleisten pysäköintipaikkojen ja tonttipysäköinnin karkea käyttöasteselvitys maastotarkasteluna. Maastokäyntejä toteutettiin yhteensä neljä kappaletta ja ne suoritettiin kahtena eri päivänä. Molempina päivinä laskennat suoritettiin kahtena ajankohtana, päivällä ja illalla. Ensimmäisen päivän maastokäynnit toteutettiin kevättalvisena arkipäivänä klo 10:00-11:10. Toinen laskenta toteutettiin arki-iltana klo 22:15-00:10. Toisen maastokäyntipäivän ensimmäinen laskenta toteutettiin keväisenä arkipäivänä klo 11:15-12:00 ja toinen laskenta arki-iltana klo 22:15-23-45.

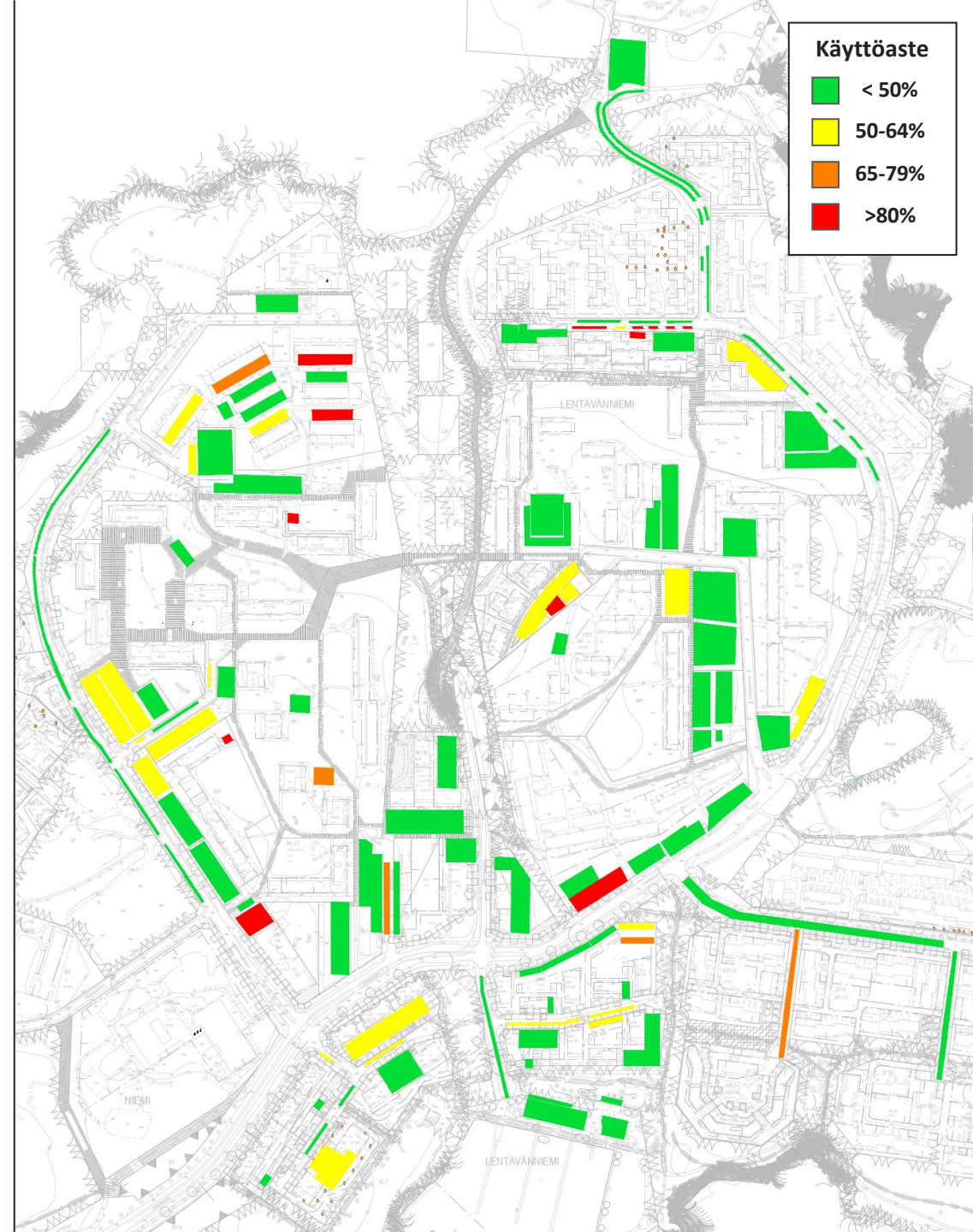
Seuraavilla sivuilla on esitetty pysäköinnin käyttöasteet edellä mainittujen maastokäyntien ajankohtina. Esitettyjen pysäköintipaikkojen lukumäärät poikkeavat hieman autopaikkainventoinnista. Tähän syynä ovat esimerkiksi lumen läjityksen ja työmaatoimintojen sijoittuminen pysäköintipaikoille. Autotallien ja maanalaisten pysäköintihallien käyttöasteita ei laskettu.

Käyttöaste kevättalven arkipäivänä

Laskenta toteutettiin päivällä 5.3.2024 klo 10:00-11:10.

Suunnittelualueen pysäköinti:

- Yleinen pysäköinti kadunvarsilla:
 - **73/350** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **21 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikentillä:
 - **771/1965** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **39 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikatoksissa:
 - **109/199** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **55 %**
- Tonttipysäköinti **yhteensä** pysäköintikentillä ja -katoksissa:
 - **880/2164** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **41 %**

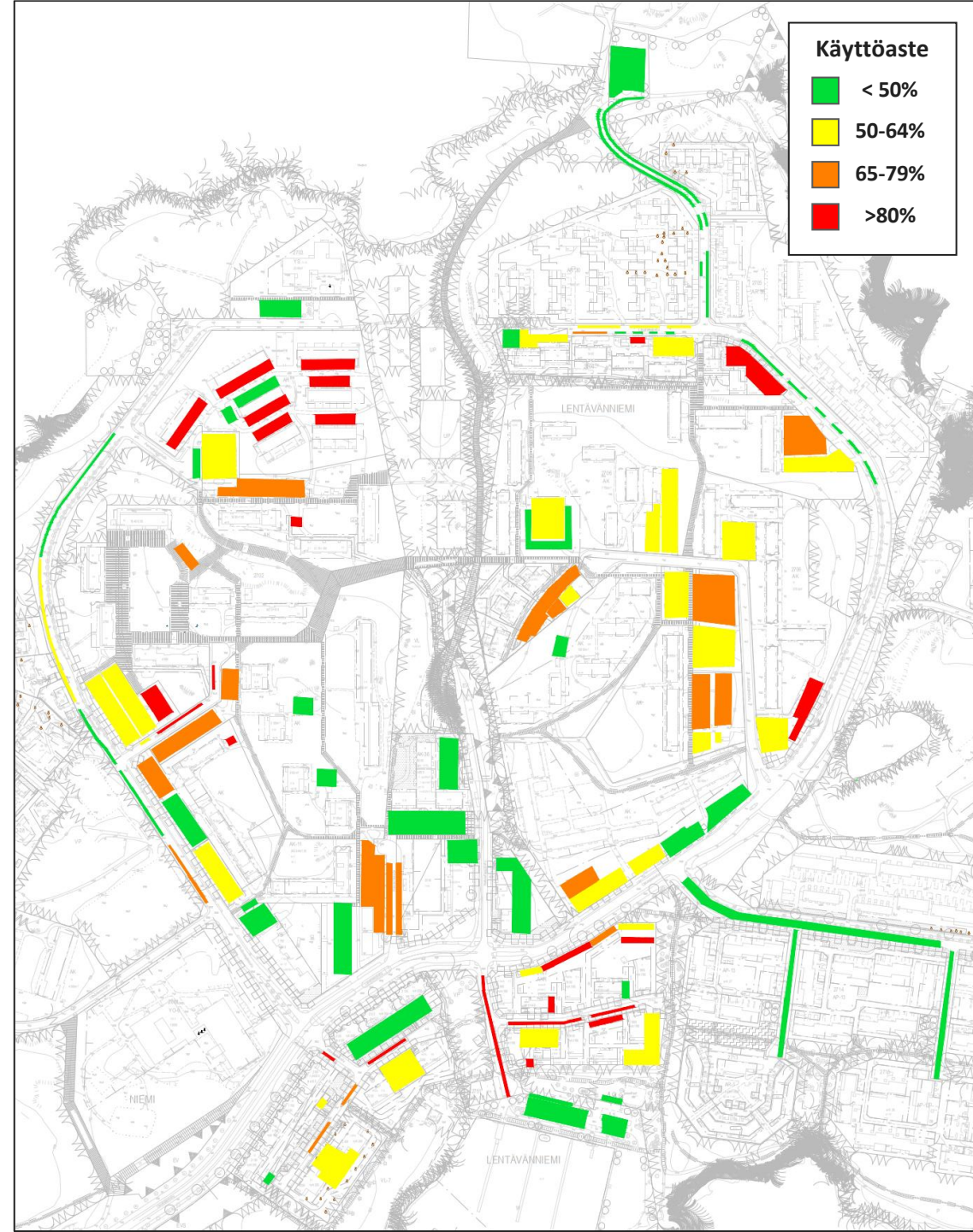


Käyttöaste kevättalven arkiyönä

Laskenta toteutettiin yöllä 5.3.2024 klo 22:15-00:10.

Suunnittelualan pysäköinti:

- Yleinen pysäköinti kadunvarsilla:
 - **108/350** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **31 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikentillä:
 - **1072/1965** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **55 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikatoksissa:
 - **171/199** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **86 %**
- Tonttipysäköinti **yhteensä** pysäköintikentillä ja -katoksissa:
 - **1243/2164** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **57 %**

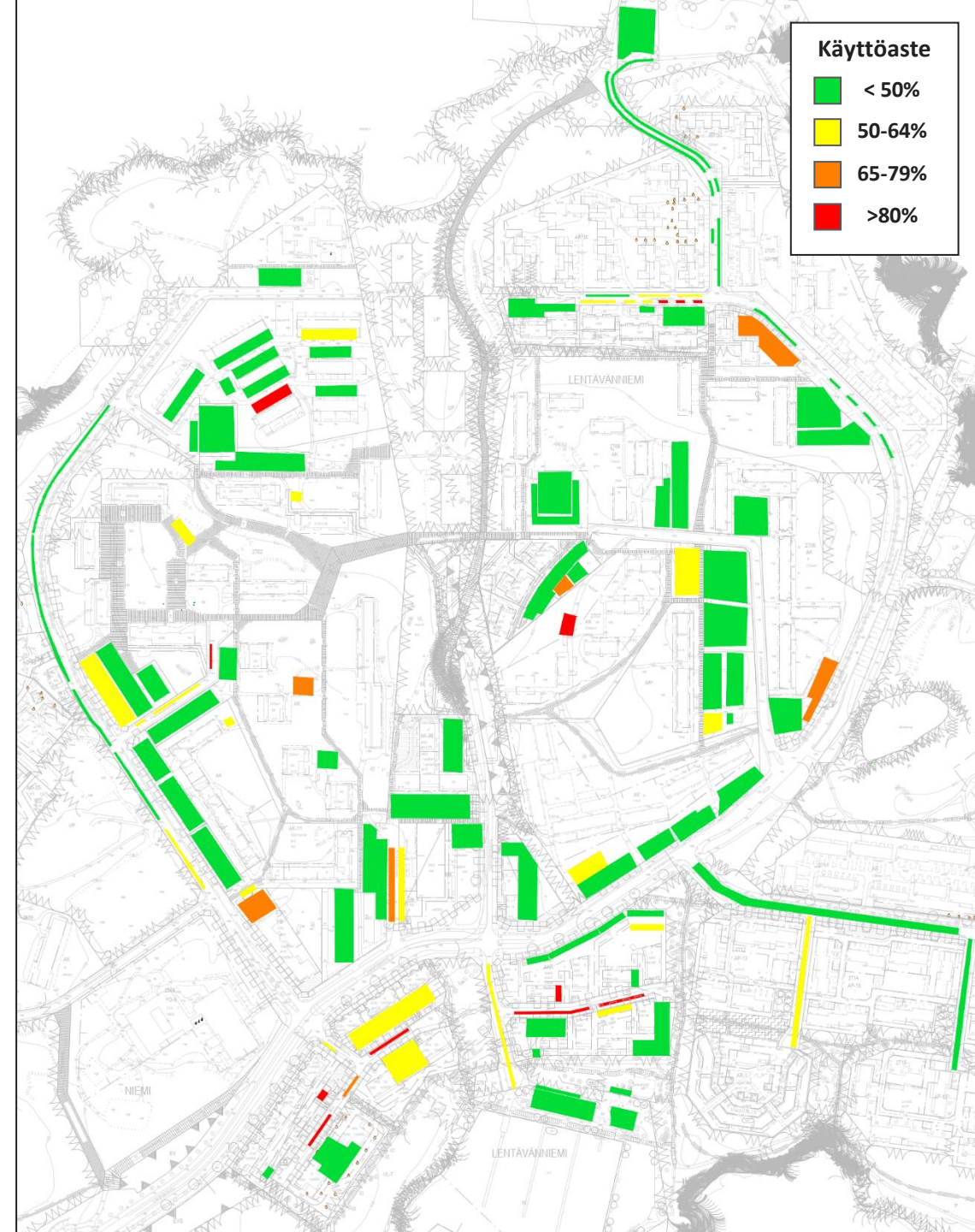


Käyttöaste kevään arkipäivänä

Laskenta toteutettiin päivällä 15.4.2024 klo 11:15-12:00.

Suunnittelualueen pysäköinti:

- Yleinen pysäköinti kadunvarsilla:
 - **101/350** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **29 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikentillä:
 - **695/1965** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **35 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikatoksissa:
 - **91/199** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **46 %**
- Tonttipysäköinti **yhteensä** pysäköintikentillä ja -katoksissa:
 - **786/2164** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **36 %**

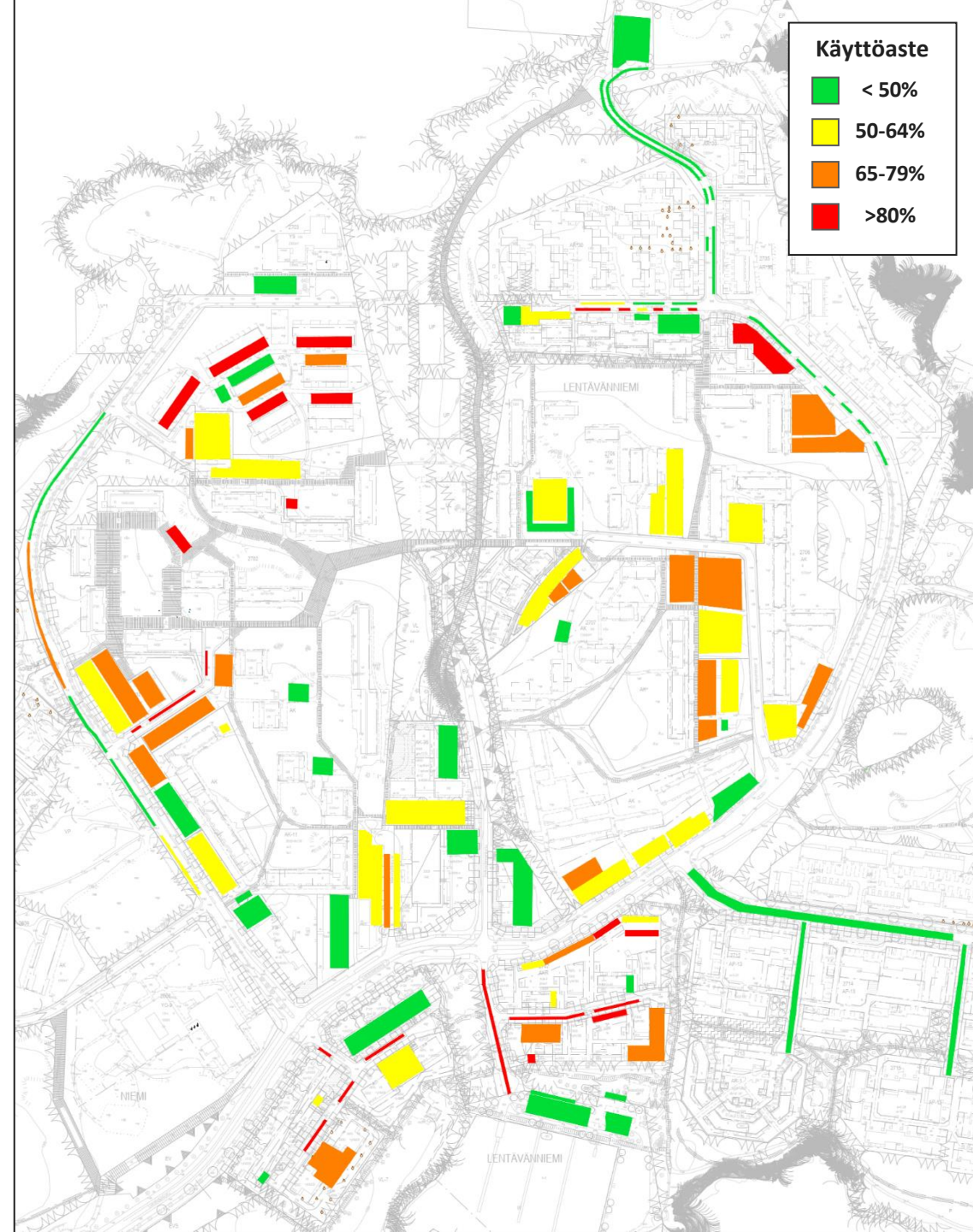


Käyttöaste kevään arkiyönä

Laskenta toteutettiin yöllä 15.4.2024 klo 22:15-23:45.

Suunnittelualueen pysäköinti:

- Yleinen pysäköinti kadunvarsilla:
 - **123/350** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **35 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikentillä:
 - **1086/1965** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **55 %**
- Tonttipysäköinti pysäköintikatoksissa:
 - **157/199** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **79 %**
- Tonttipysäköinti **yhteensä** pysäköintikentillä ja -katoksissa:
 - **1243/2164** paikkaa täynnä
 - Käyttöaste **57 %**

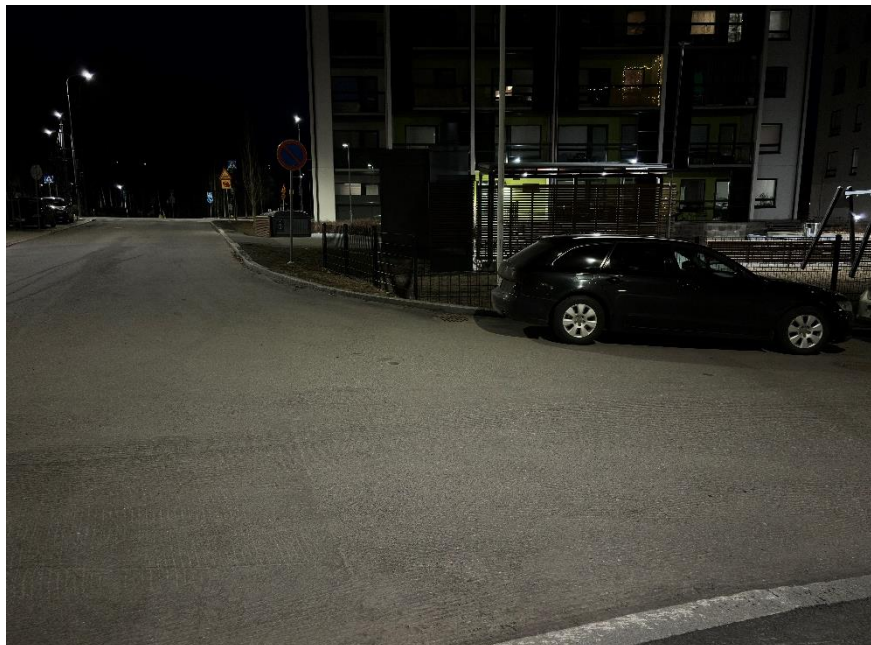
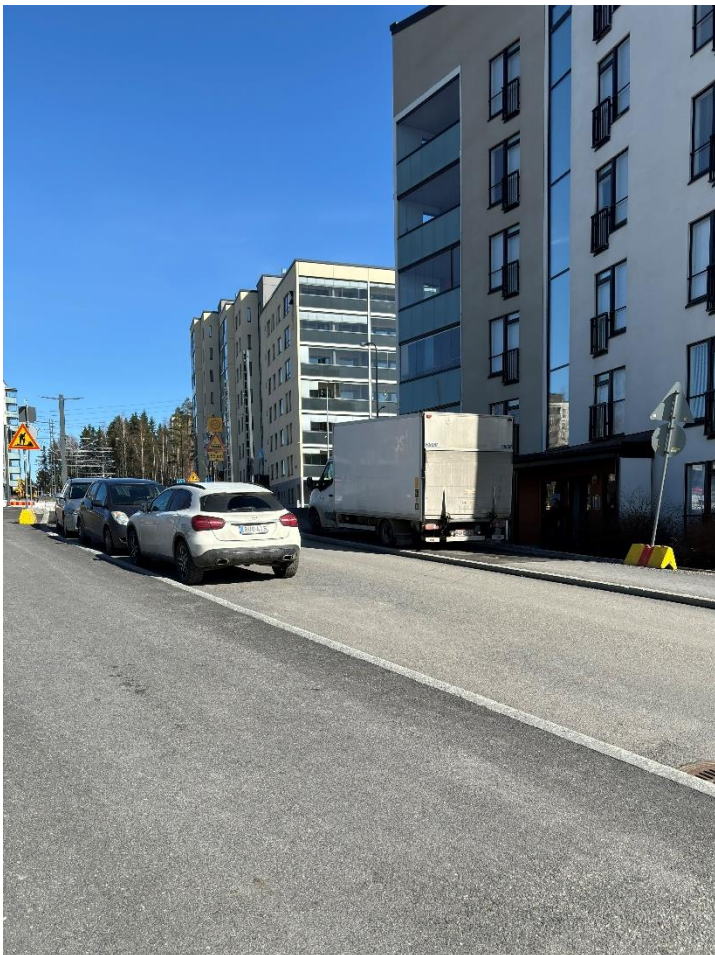


Kuvia maastokäyntihavainnoista (1/2)



Vasemmalla: Kadunvarsipysäköintiä Lielahdenkadulla.
Keskellä, yllä: Kadunvarsipysäköintiä ja kunnossapitoa Lielahdenkadun päässä.
Keskellä, alla: Peräkärryjen P-alue taloyhtiön pihalla.
Oikealla: Rakentamatonta tonttia käytetään ajoneuvojen ja peräkärryjen pitkäaikaiseen säilytykseen.

Kuvia maastokäyntihavainnoista (2/2)



Vasemmalla: Nostopaikalle pysäköity kuorma-auto tukkii jalkakäytävän.

Keskellä ja oikealla: Kadunvarsipysäköintipaikat täyttyvät usealla kadulla yöaikaan ja seurauksena ajoneuvoja pysäköidään lähelle liittymiä ja suojaiteita.

Yhteenveto maastokäyntihavainnoista

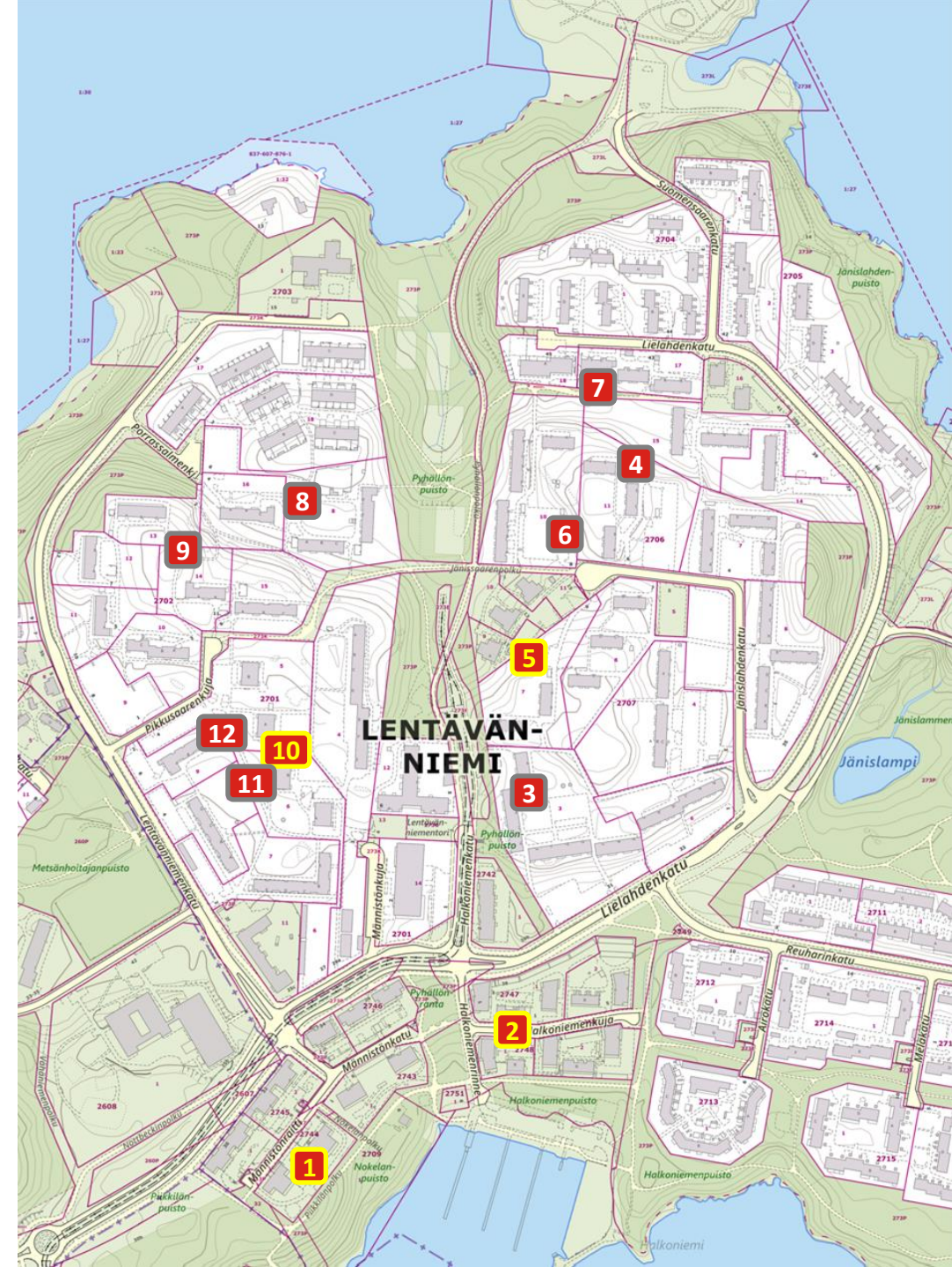
Yleisesti päivällä Lentävänniemen pysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat matalat. Ensimmäisenä päivänä kokonaiskäyttöaste oli 38 % ja toisena 35 %. Yöllä kokonaiskäyttöaste oli molempina laskentakertoina 54 %. Yöaikaan kiinteistöjen pysäköintipaikkojen käyttöasteissa oli suurta vaihtelua: osa pysäköintialueista oli täynnä tai melko kuormittuneita, mikä korostui rivitalokiinteistöissä. Toisaalta useiden pysäköintialueiden käyttöasteet olivat alle 50 % myös yöllä. Maastokäynneillä havaittiin taloyhtiöiden pihoilla autopaikkoja, joita ei oltu merkitty rakennuslupapiirustuksiin.

Alueen eteläosan kerrostaloalueiden kadunvarsipaikat olivat molempina öinä käytännössä täydet. Kuitenkin samalla Halkoniemen satamaan oli pysäköity vain muutamia autoja. Pikkusaarenkujan autopaikat olivat lähes täynnä.

Reuharinkadun, Airokadun ja Melakadun kadunvarsipaikkojen käyttöasteet olivat pääosin matalat niin päivällä kuin yöllä. Samoin käyttöasteet olivat pääosin matalat Lentävänniemenkadulla, Lielahdenkadulla sekä Suomensaarenkadulla.

Maastokäynti maastopysäköinnin havaitsemiseksi

- Maastokäynti tehtiin 15.5. ilta-aikaan. Kaikki lumet olivat tähän mennessä sulaneet.
- Maastopysäköintejä havaittiin ennako-odotuksiin nähden hyvin vähän. Kartalla on esitetty paikat, jossa havaittiin haasteita pysäköinnin kanssa. Maastopysäköintejä näistä on vain yksittäisiä.
- Kartassa **keltaisella** korostetut kohteet on esitelty tarkemmin seuraavalla dialla.



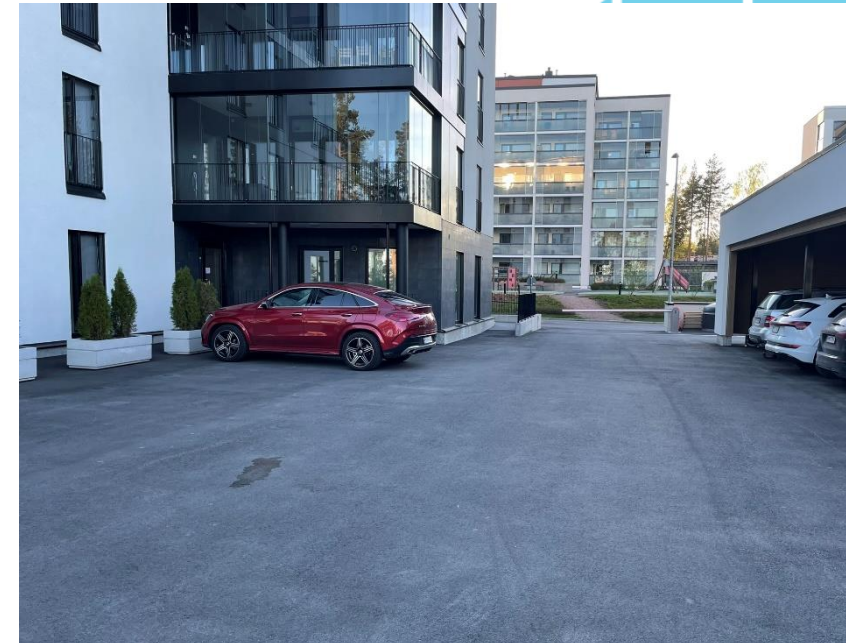
Maastokäynti maastopysäköinnin havaitsemiseksi

Vasemmalla ylhäällä, kohde 2: Halkoniemenkuja on täynnä kadunvarsipysäköintiä. Kaksi ajoneuvoa ei mahdu suoralla linjaosuudella kohtaamaan. Rungas pysäköinti tuottaa haasteita kunnossapidolle. Kuvanottohetkellä 15.5. talven soria ei oltu päästy pysäköinnin tuoksi lakaisemaan pois toiselta ajokaistalta.

Oikealla ylhäällä, kohde 5: Tontille on rakennettu omat lisäpysäköintipaikat sorapintaisena metsän rajaan. Pysäköintipaikat eivät vaikuta täysin virallisilta.

Vasemmalla alhaalla, kohde 10: Tontille on rakennettu omat lisäpysäköintipaikat sorapintaisena metsän rajaan. Pysäköintipaikat eivät vaikuta täysin virallisilta.

Oikealla alhaalla, kohde 1: Pihakannella on tilaa pysäköidä ulko-oven edustalle, mutta paikkaa ei ole merkitty pysäköintialueeksi. Paikkaa kuitenkin käytetään yleisesti pysäköintiin.



Johtopäätökset maastokäynneistä

Lentävänniemen kiinteistöjen tonttien autopaikkatarjonta on pääosin suurta johtuen vanhojen asemakaavojen suuresta velvoiteautopaikkamäärästä. Uusien kiinteistöjen autopaikkatarjonta on huomattavasti pienempää, ja sisälsivät myös maanalaisia pysäköintihalleja, joiden käyttöasteita ei voitu maastokäynnillä laskea. Maantaso- ja autokatospaikkoja kiinteistöjen tonteilla oli laskentahetkellä hieman alle 2 200 kappaletta. Määrä vaihteli hieman laskentakertojen välillä lumen varastoinnista ja työmaista johtuen.

Maantaso- ja autokatospysäköinnin kokonaiskäyttöasteet vaihtelivat 36-57 prosentin välillä. Pienintä maantaso- ja autokatospysäköinti oli kevätpäivänä (36 %) ja suurinta sekä kevättalven että kevään päivälaskennoissa (57 %).

Maastokäyntien aikana kadunvarsipaikkoja oli käytössä noin 350 kappaletta. Käyttöasteet vaihtelivat 21–35 prosentin välillä. Vähiten kadunvarteen pysäköitiin kevättalven päivällä (21 %) ja eniten kevään yöaikaan (35 %).

Muutamaa yksittäistä poikkeusta lukuun ottamatta lähes kaikille niin

maantaso-, autokatos- kuin kadunvarsipysäköintipaikoille oli ominaista käyttöasteen selkeä nousu yöllä verrattuna päivään. Tämän voidaan olettaa johtuvan siitä että alueella on pääosin asumiseen tarkoitettuja tontteja ja palveluiden tai muiden asiakas-/vieraspysäköintiä synnyttävien kohteiden määrä on hyvin alhainen.

Vanhojen kerrostalokiinteistöjen osalta tarkastellaan autopaikkojen riittävyyttä, jos paikkoja olisi toteutettu 20 prosenttia nykyistä vähemmän. Tässäkin tilanteessa autopaikkojen teoreettisen käyttöaste olisi korkeimmillaan 76 prosenttia.

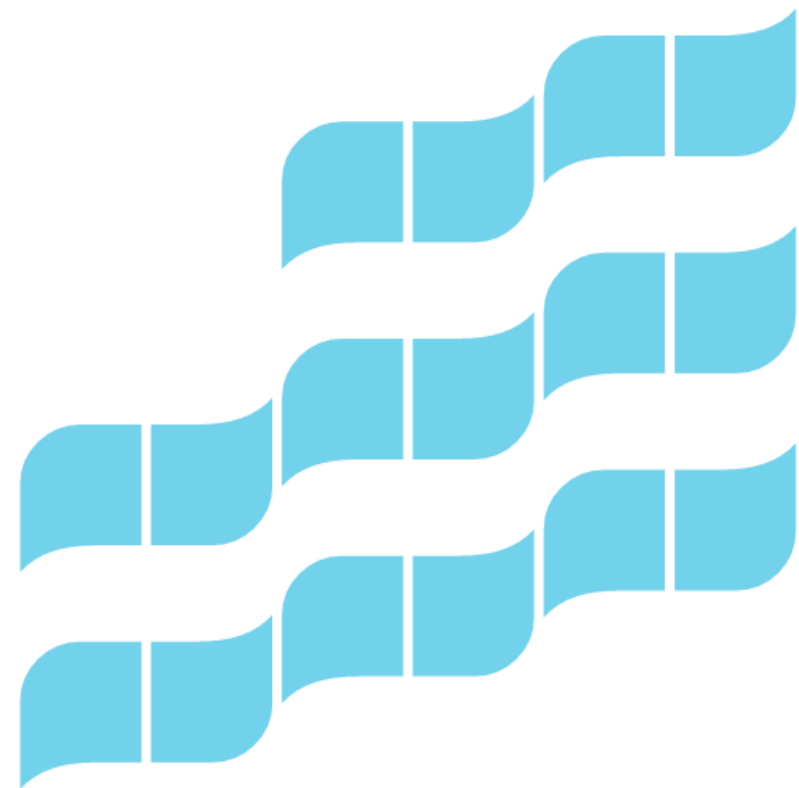
Kadunvarsipysäköinnin kapasiteetin riittävyyden ja maastopysäköinnin kanssa ei ole ongelmia Lielahdenkadun pohjoispuoleisella osalla suunnittelualuetta. Lielahdenkadun eteläpuolisella osalla suunnittelualuetta pysäköintikapasiteetti kadunvarsilla erityisesti yöaikaan kokonaan hyödynnetty.

5. Kyselyt ja haastattelut

Johdanto taloyhtiökyselyyn

Suunnittelualueen taloyhtiöille lähetettiin kyselylomake vastauskuorineen hanke-esitteen yhteydessä 22.2.2024. Isännöitsijöille kyselylomake lähetettiin sähköpostin liitteenä. Vastausaikaa oli 14.3.2024 saakka.

Määräaikaan mennessä saatiin 31 vastausta, joista 22 oli paperisia ja 9 sähköpostitse. Kyselyn vastausprosentti oli 62, joka on selvästi korkeampi kuin aiemmin tehdyissä vastaavissa kyselyissä.



Vanhat kerrostalotaloyhtiöt

Vastauksia saatiin 19/31, vastausprosentti oli 61.

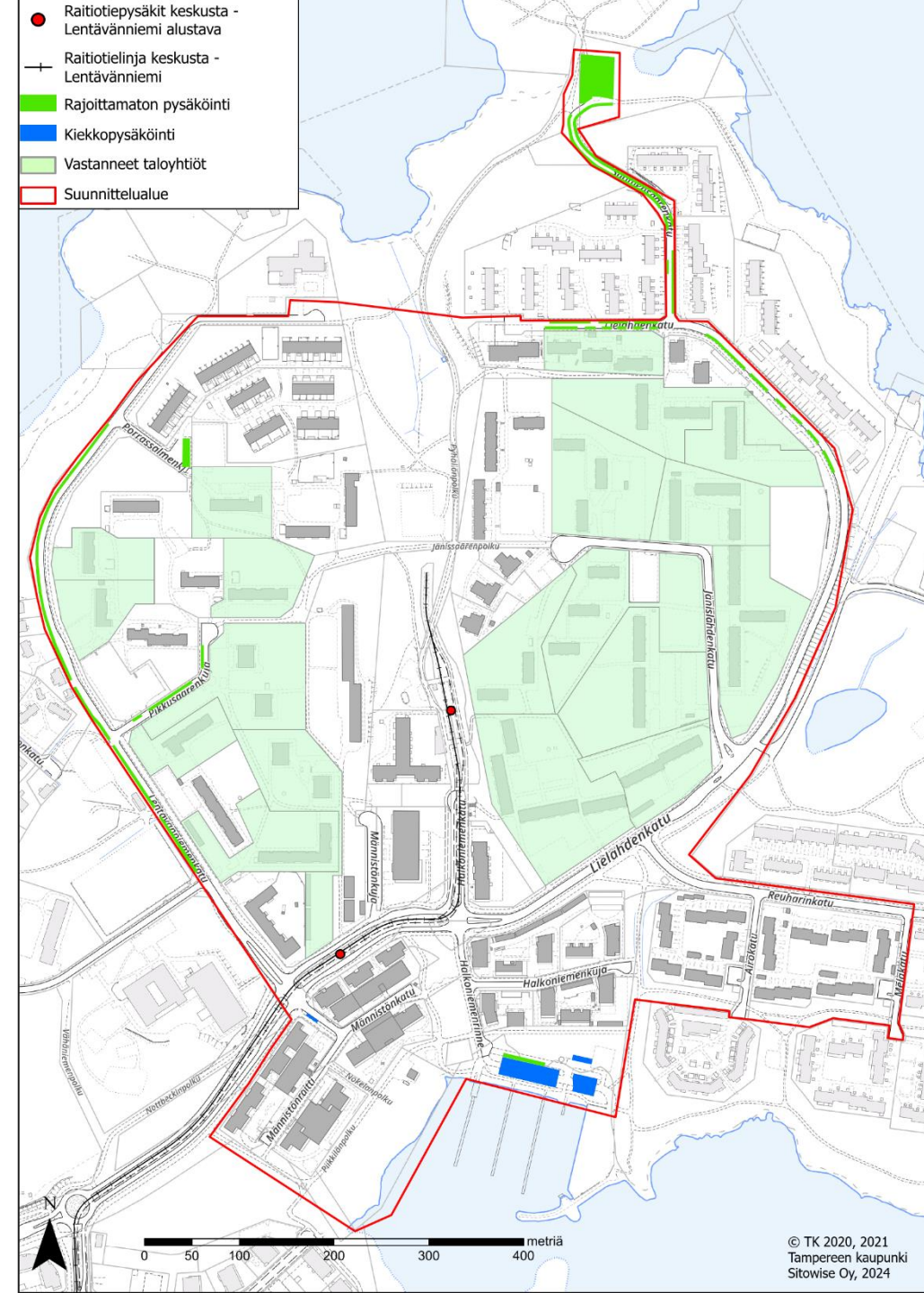
Vastausten mukaan vanhoissa taloyhtiöissä on 1091 asuntoa ja 946 autopaikkaa, 87 prosentilla asunnoista on autopaikka. 98 prosenttia autopaikoista on maantasopaikkoja, maanalaisia autopaikkoja ei ole lainkaan. Vieraspaiikkoja on yhteensä 54 ap, 6 prosenttia autopaikoista. Suuri vieraspaiikkojen määrä viittaa siihen, ettei autopaikoista ole pulaa. 4 taloyhtiötä ilmoitti, että kaikki autopaikat ovat käytössä, ja jonossa on 4 asuntokuntaa. Vapaita autopaikkoja on 8 taloyhtiössä, yhteensä noin 50 autopaikkaa. Lisäksi 4 autopaikkaa on varattu asiakkaille ja yksi työntekijöille. Yhdelläkään taloyhtiöllä ei ollut käytössään yhteiskäyttöautoa.

Kaikki vastanneet taloyhtiöt ilmoittivat, että kaikki autopaikat on vuokrattu taloyhtiön asukkaille. Osassa taloyhtiöitä oli kuitenkin mahdollisuus vuokrata autopaikkoja myös ulkopuolisille samaan hintaan. Pihalla olevan autopaikan keskihinta 11 € ja mediaanihintana on 10 €, vaihteluväli on 7–17 €. Autotallipaikan hinta on 16 €.

12 taloyhtiötä ilmoitti, ettei pysäköidä muuta kuin taloyhtiön virallisille autopaikoille. Viisi taas ilmoitti, että myös muualle pysäköidään: yleisimmin pelastustielle, sisäpihalle tai vieraspaikoille. Lisäksi 4 taloyhtiötä ilmoitti, että asukkaat pysäköivät kadunvarteen harvoin, 3 muutaman kerran viikossa ja 3 päivittäin tai lähes päivittäin. Rivitaloasukkaat ilmoittivat pysäköivänsä kadunvarteen useimmin.

Sähköautonlatauspisteitä on 5 taloyhtiössä yhteensä 23 paikkaa, ja suunnitteilla on 9 taloyhtiössä.

Yleisesti paikkamäärät ovat riittävät, mutta ruudut kapeita. Vieraspaiikkoja käyttävät naapuritalojen asukkaat. Kotihoidon pysäköinti sisäpihalle aiheuttaa vaaratilanteita.



Kunnossapidon haastattelu

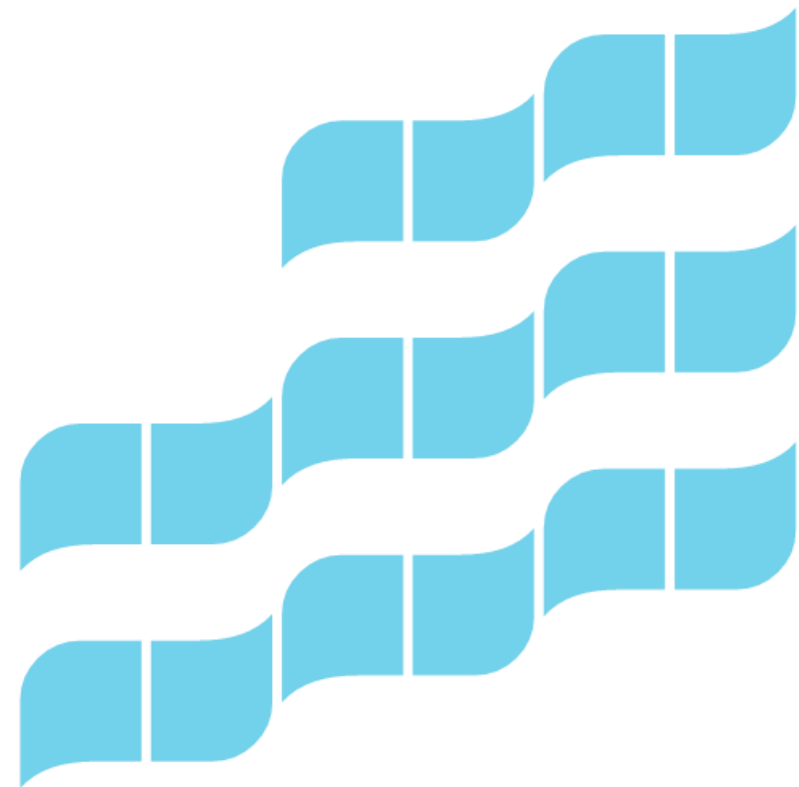
Tampereen Infran Petri Kujalaa haastateltiin Lentävänniemen alueen pysäköinnistä keskiviikkona 15.5. Tällä dialla käydään läpi Kujalan haastattelusta tehdyt huomiot:

Miten kadunvarsipysäköinti Lentävänniemessä toimii?

- Lentävänniemen vanhemmalla, Lielahdenkadun ja Lentävänniemenkadun keskelle rajautuvalla alueella, pysäköinti toimii pääosin hyvin. Enemmän haasteita on alueen uudella osalla Lielahdenkadun eteläpuolisilla tonttikaduilla.
- Kunnossapidon kannalta haasteellisia katuja suunnittelualueella ovat Halkoniemenrinne, Halkoniemenkuja, Männistönraitti, Männistönkatu ja Männistönkuja. Suunnittelualueen rajan ulkopuolelta haasteellisiksi kaduiksi mainittiin Suvialankaari ja Niemenrannan puistokatu.

Mitkä toimenpiteet edesauttaisivat pysäköinnin parempaa toimivuutta?

- Säännöllinen huoltotauko talviaikana olisi haasteellisten katujen kunnossapidolle hyvä ratkaisu. Huoltotauko toteutuisi kerran viikossa noin 3 tunnin mittaisena. Huoltotauko olisi sama kaikille lähialueiden kaduille ja sen aikana alueella olisi pysäköinti kielletty.
- Pysäköinnin aikarajoitusta tai vuorottaispysäköintiä ei ainakaan toistaiseksi nähdä hyvänä ratkaisuna.



Johtopäätökset kyselystä ja haastatteluista

Lentävänniemen kiinteistöjen tonttien autopaikkatarjonta on pääosin suurta johtuen vanhojen asemakaavojen suuresta velvoiteautopaikkamäärästä. Uusien kiinteistöjen autopaikkatarjonta on pienempää, ja pääosin rakenteellisia autopaikkoja. Yleisesti pysäköintipaikkoja on riittävästi, koko alueella on vain muutama asuntokunta ilman omaan autopaikkaa. Moni taloyhtiö ilmoitti poistaneensa vieraspaikat, koska muiden taloyhtiöiden asukkaat ja vierailijat käyttivät niitä.

Alueen autopaikkatarjontaa lisää rajoittamaton kadunvarsipysäköinti, jota käyttävät sekä asukkaat että vierailijat. Erityisesti Halkoniemen sataman läheisyydessä kadunvarsipaikkojen käyttöasteet olivat öisin korkeat. Talvikunnossapidon kehittäminen on tärkeää, jotta katualue ja kaikki pysäköintipaikat olisivat helposti käytettävissä.

Pysäköintiruutujen mitoitus on pääosin 1970-luvulta ja se on usein riittämätön nykyautoille. Mikäli pysäköintiruutuja levennetään ja pysäköintialue säilyy samankokoisena, on poistuvat autopaikat toteutettava muualle. Muutamassa taloyhtiössä pysäköintiruutuja on levennetty ja samalla vähennetty autopaikkoja.

Ongelmalliseksi koetaan myös pelastusteilille pysäköivät ajoneuvot ja piha-alueella asioivat (mm. kotihoito).

Sähköautojen latauspisteitä on toteutettu joissain taloyhtiöissä, ja useaan niitä on suunnitteilla. Yhteiskäyttöautoja alueen kiinteistöissä ei ole käytössä. Ainoastaan vuokrataloyhtiön asukkailla on mahdollisuus muualla sijaitsevaan yhteiskäyttöauton käyttöön.

Kunnossapidon osalta ei Lielahdenkadun pohjoispuoleisella osalla suunnittelualueetta toistaiseksi ole ongelmia. Täydennysrakentamisen myötä tilanne voi muuttua joillain kaduilla. Lielahdenkadun eteläpuolisilla osilla kadunvarsipysäköintiä on niin paljon, että se tuottaa haasteita kunnossapidolle. Tälle olisi löydettävä jokin ratkaisu.

7. Lentävänniemen pysäköinnin kehittäminen

Autonomistuksen muutos

Lähtöaineistoina on ollut henkilöliikennetutkimus vuodelta 2021 ja kaupunki-maaseutuluokitus, joiden mukaan on määritelty moniautoisten asutokuntien autonomistus.

YKR-aineistosta on laskettu tilastoruuduissa olevien asutokuntien, henkilöiden ja autojen määrä. Tilastoruuduista on poistettu ruudut, joissa on ollut alle 3 asutokuntaa.

Seuraavalla dialla esitetyt tunnusluvut, autojen määrä asutokuntia kohden ja 1000 asukasta kohden, on laskettu koko YKR-vyöhykkeen tai alueen määristä. Vuoden 2020 YKR-aineiston mukaan Lentävänniemen ”vanhojen kerrostalojen alueella” on keskimäärin 0,75 autoa asutokuntaa kohden. Henkilöautotiheys 1000 asukasta kohden on 469 autoa. Autottomia asutokuntia on 43 %. Alueella on paljon (89 %) yhden ja kahden henkilön asutokuntia, minkä vuoksi henkilöautotiheys on suuri.

YKR-aineiston perusteella Lentävänniemen vanhojen kerrostalojen alueella autonomistus on vähäisempää kuin keskimäärin intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä. Raitiotien arvioidaan vaikuttavan kulkutapajakaumaan kasvattamalla joukkoliikenteen

osuutta, minkä vuoksi autonomistustarve vähenee.

Välttämättömät matkat, kuten työmatkat, määrittävät usein autonomistuksen tarvetta. Lentävänniemestä tehtävien työmatkojen pituuden, suuntautumisen ja kulkutapajakauman vuoksi raitiotien vaikutuksen työmatkaliikenteeseen arvioidaan olevan pieni. Tämän vuoksi autonomistuksen ja sitä kautta autopaikkatarpeen arvioidaan vähenevän raitiotien myötä Lentävänniemen alueella vähemmän kuin esimerkiksi Kalevan ja Hervannan välisellä alueella.

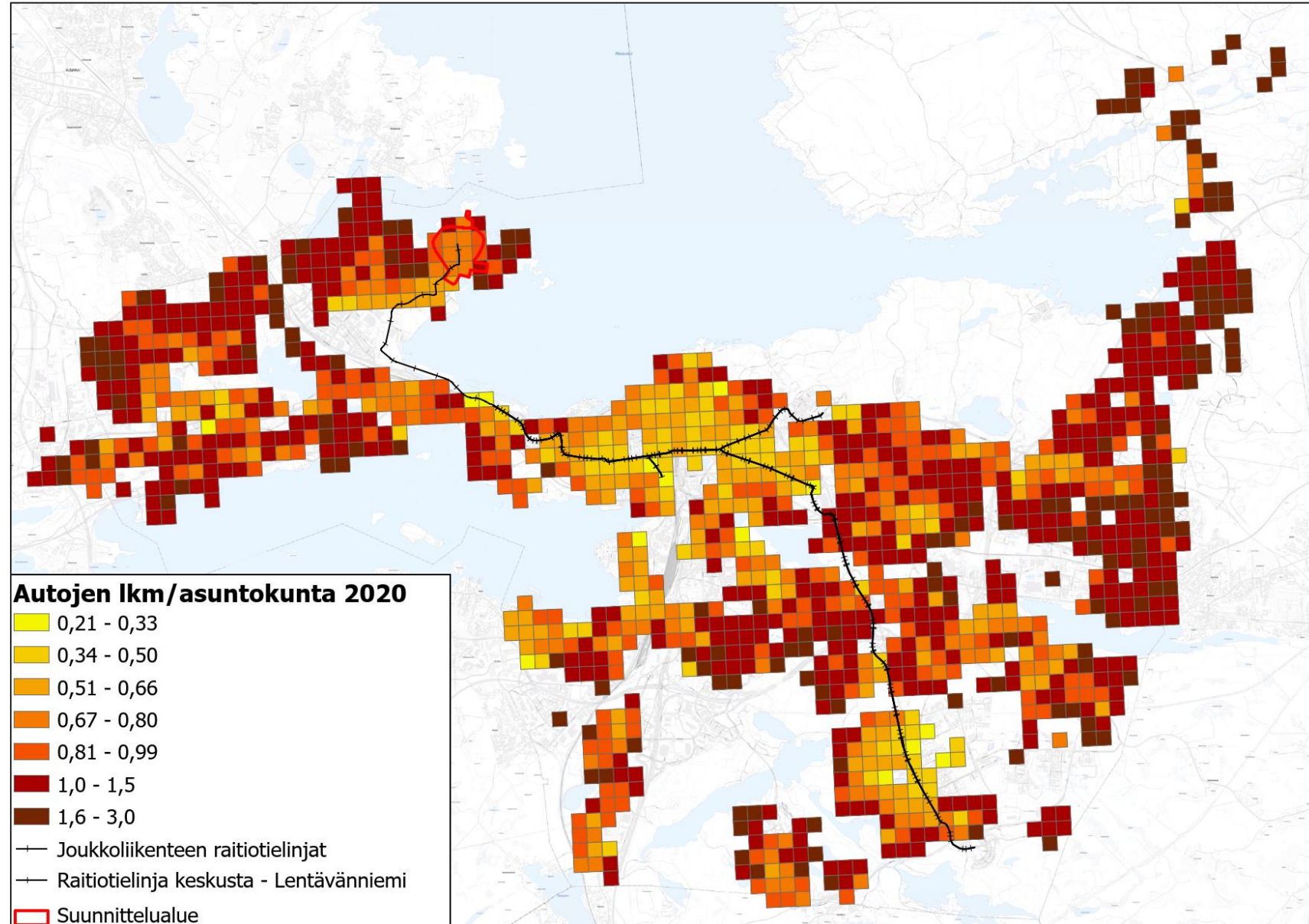
Autonomistus 2020

Tampereen tilastoruutujen alueella on 0,74 autoa asuntokuntaa kohden, 424 autoa 1000 asukasta kohden. Tilastoruutujen mediaani on 1,1 autoa/asuntokunta.

Keskustan jalankulkuvyöhykkeellä on 0,51 autoa/asuntokunta, 341 autoa/1000 asukasta.

Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä on 0,80 autoa/asuntokunta, 447 autoa/1000 asukas. Lentävänniemi kuuluu pääosin tähän vyöhykkeeseen.

Rakennettavan ratikan noin 500 metrin vaikutusalueella on 0,53 autoa/asuntokunta, 336 autoa/1000 asukasta, mikä on lähes sama kuin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä. Näistä tilastoruuduista intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeellä (Kalevan ja Hervannan välinen alue) on 0,74 autoa/asuntokunta, 404 autoa/1000 asukasta, mikä on hyvin lähellä Lentävänniemen vanhojen kerrostalojen aluetta.



Autonomistuksen muutos 2020–2022

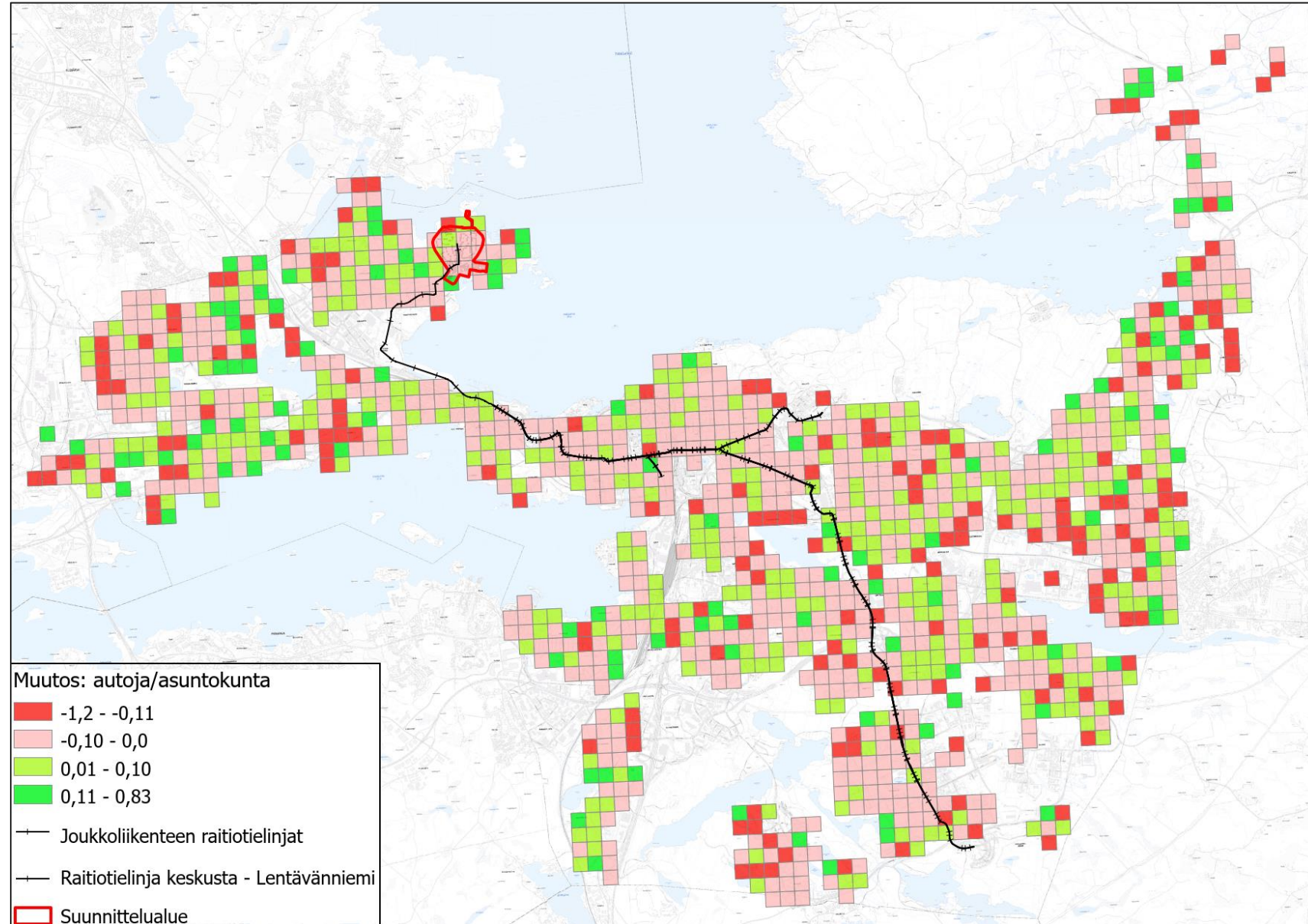
Vuonna 2022 koko Tampereen tilastoruutujen alueella on 0,72 autoa/asuntokunta. Vuoteen 2020 verrattuna autonomistus suhteessa asuntokuntien määrään on vähentynyt 3 prosenttia. Autotiheys on vähentynyt 2 prosenttia ja on 415 autoja/1000 asukasta.

Keskustan jalankulkuvyöhykkeellä on 0,49 autoa/asuntokunta, vähennystä 4 prosenttia ja autotiheys on 352 autoa/1000 asukas, lisäystä 3 prosenttia. Pienentynyt autonomistus ja lisääntynyt autotiheys viittaa yhden ja kahden asuntokunnan lisääntyneeseen määrään keskustassa.

Rakennetun ratikan noin 500 metrin vaikutusalueella autonomistus on vähentynyt 6 prosenttia ja on sama kuin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä 0,49 autoa/asuntokunta. Autotiheys on vähentynyt 5 prosenttia, ja on pienempi kuin keskustassa, 320 autoa/1000 asukas.

Autonomistuksen suurin vähentyminen on tapahtunut ratikan vaikutusalueella, joka on Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä. Vuonna 2022 alueella on 0,69 autoa/asuntokunta. Vaikka Kalevan ja Hervannan välisellä alueella on tilastoruutuja, joissa autonomistus on kasvanut, keskimäärin vähennys on ollut 7 prosenttia. Autotiheys on 388 autoa/1000 asukas, vähennystä 4 prosenttia.

Myös Lentävänniemessä sekä autonomistus että autotiheys ovat vähentyneet. Vuonna 2022 suunnittelualueella on 0,74 autoa/asuntokunta, vähennystä 2 prosenttia ja autotiheys on 468 autoa/1000 asukas, vähennystä 1 prosentti. Vanhojen kerrostalojen alueella on 0,73 autoa/asuntokunta, 468 autoa/1000 asukas. Molemmissa vähennystä on 3 prosenttia.

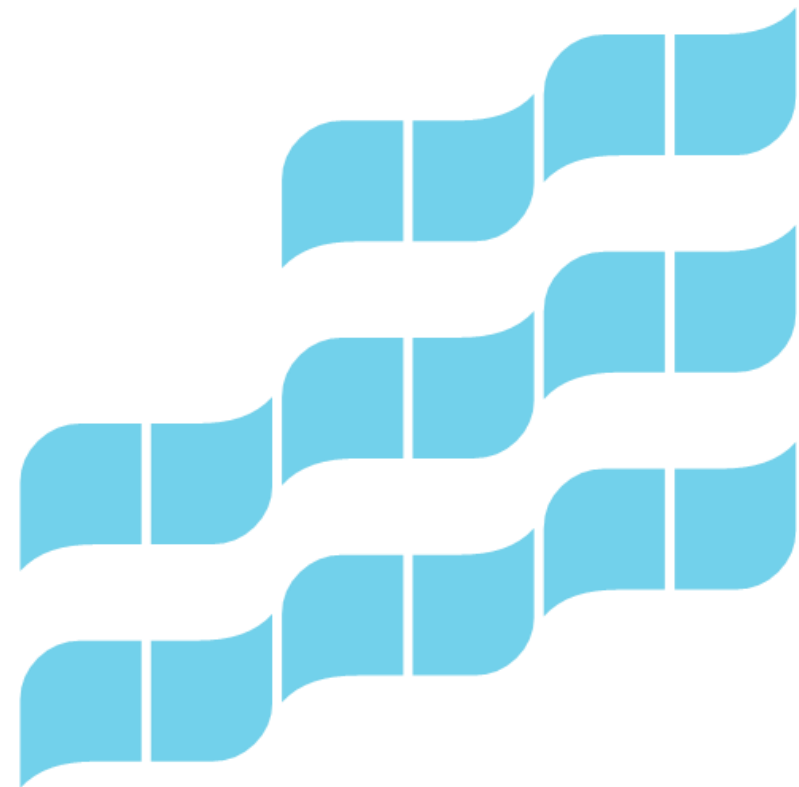


Kunnossapidon kehittäminen

Maastokäynneillä tehtyjen havaintojen mukaan kiinteistöjen pysäköintialueilla useita pysäköintiruutuja on talvisin poissa käytöstä lumitilana. Suuren autopaikkamäärän vuoksi tilanne ei aiheuta ongelmaa pysäköintipaikkojen saatavuuden osalta. Täydennysrakentamisen myötä pysäköintipaikkojen kysyntä kasvaa ja lumitilojen sijaintiin tulee kiinnittää huomiota.

Keuhkokaavion alueella ei ole kunnossapidon ongelmia vähäisen kadunvarsipysäköinnin vuoksi. Eteläosassa, uusien kiinteistöjen alueella katujen talvikunnossapidossa on ollut haasteita. Kunnossapidon haastattelun mukaan säännöllinen huoltotauko talviaikana olisi kunnossapidolle hyvä ratkaisu. Huoltotauko toteutettaisiin kerran viikossa noin 3 tunnin mittaisena. Huoltotauko olisi sama kaikille lähialueiden kaduille ja sen aikana alueella olisi pysäköinti kielletty.

Vastaavanlainen huoltotauko on jo käytössä osassa Tampereen kaupunginosia. Täydennysrakentamisen myötä myös keuhkokaavion alueella tulisi varautua vastaavaan toimenpiteeseen.

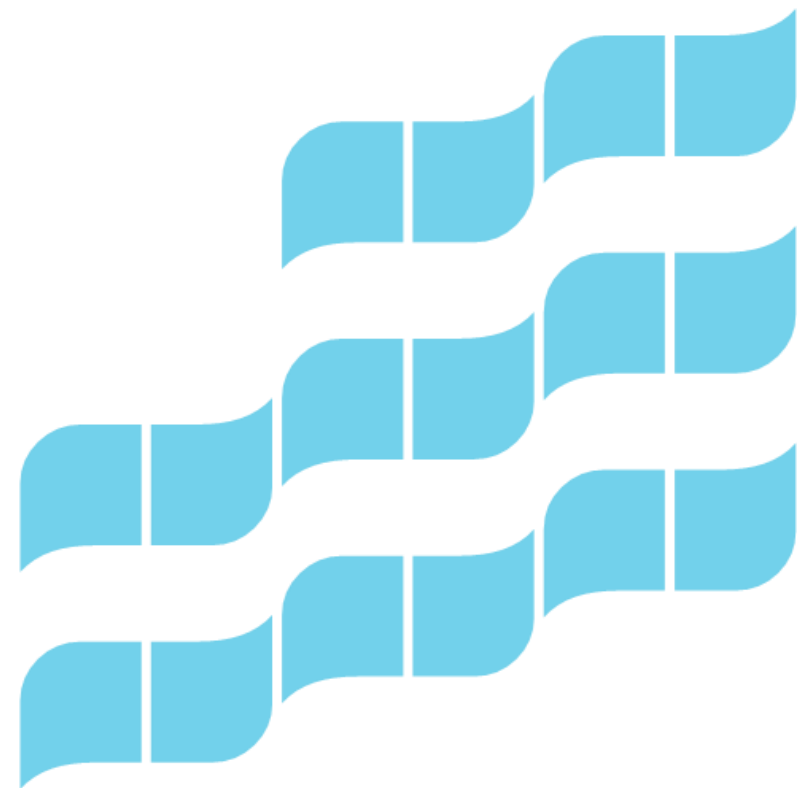


Kadunvarsipysäköinnin kehittäminen

Maastokäyntien tehtyjen havaintojen ja taloyhtiökyselyn perusteella keuhkokaavioalueen kadunvarsipysäköinnissä ei ole ongelmia: paikkojen saatavuus on hyvä ja kadunvarsipaikoille pysäköidyt ajoneuvot eivät haittaa kaduilla liikennöintiä.

Suunnittelualueen eteläosassa, Halkoniemen sataman läheisyydessä, uusien kiinteistöjen alueella tilanne on toinen: öisin ja ajoittain päivisin kadunvarsipaikkojen käyttöasteet ovat korkeat samaan aikaan kuin kiinteistöjen tonttien pysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat matalat. Taloyhtiökyselyn vastausten perusteella osassa taloyhtiöistä on vapaita autopaikkoja ja osassa kaikki autopaikat ovat käytössä ja asukkaita on jonossa.

Toistaiseksi suunnittelualueen kadunvarsipysäköintiin ei ehdoteta muutoksia. Alueen täydennysrakentamisen myötä kadunvarsipysäköinti lisääntyy. Mikäli kadunvarsipysäköinti jatkossa haittaa kunnossapitoa ja liikennöintiä, on pysäköintiä rajoitettava. Ensisijainen tarkoitus on, että kiinteistöjen ajoneuvojen pitkäaikainen pysäköinti tapahtuu tonteilla, ei kaduilla. Kadunvarsipaikkojen aikarajoitukset ohjaavat pitkäaikaisen pysäköinnin tonteille jättäen kadunvarsipaikat lyhytaikaiseen pysäköintiin. Asukaspysäköintilupa-alueen perustaminen vähentäisi pysäköinnin kysyntää ja toisi tuloja kaupungille.



8. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi 1/3

1. Sosiaalinen kestävyys

Suunnittelualueen asukasluku tulee täydennysrakentamisen myötä kasvamaan noin 2 000 asukkaan verran nykyisestä 4 500.

Vanhojen rakennusten korjaamisen kulut ovat merkittävät ilman täydennysrakentamisesta saatavaa kevennystä korjausvastikkeisiin. Tämä voi johtaa siihen että osa asukkaista joutuu muuttamaan pois taloudellisista syistä. Myös pysäköinnin mahdollisella hinnannousulla voi olla samantapaisia vaikutuksia. Päätöksenteko hankkeiden suhteen on vaikeaa taloyhtiöissä ja erityisesti niissä kohteissa, jossa se vaatisi yhteistyötä toisten kanssa. Liikenteen osalta esimerkiksi pysäköintipaikkojen sijoittaminen naapuritontille ja rasitesopimusten laatiminen.

Ympäristö tulee rakentamisen myötä muuttumaan, ja osalle asukkaista muutos tulee olemaan negatiivinen. Liikenteen osalta erityisesti pysäköintipaikkojen sijoittelu, pysäköintikansien maisemalliset haasteet ja piha-alueiden autottomuus ovat teemoja, jotka vaikuttavat merkittävästi asukkaiden kokemukseen ratkaisusta. Näillä on vaikutuksia sekä piha-alueilla liikkumiseen ja oleskeluun että myös asuntojen ikkunanäkymään, joka on taloyhtiöissä erittäin hankala aihe koetun epätasa-arvon takia. Pysäköintilaitokset voidaan myös kokea turvattomina paikkoina ja ne ovat usein alttiita ilkeille. Rivitaloasutuksessa asukkailla on lähtökohtaisesti enemmän autoja mutta ne mahtuvat pääosin omille pihille eivätkä täten tuo ongelmia muille. Kuitenkin myös rivitalot kuormittavat osaltaan kadunvarsipaikkoja.

Täydennysrakentamisen myötä alueelle tulee paljon uusia asukkaita joka nähdään positiivisena asiana vanhenevassa kaupunginosassa. Kun verrataan aluetta esimerkiksi Tampereen Niemenrantaan tai Härmälänrantaan voidaan uusilla asukkailla arvioida olevan vähemmän autoja kuin nykyisillä. Alueen kehittämisen ohella on kysymys siitä saadaanko alueen vuokra- ja omistusasumisen tasapaino pidettyä jotta vältytään alueen kehittymiseltä epäsuotuisaan suuntaan. Ovatko esimerkiksi Tammelan tapaan ongelmallisia ne asuntosijoittajat, jotka ostavat asunnon mutta eivät autopaikkaa?

Täydennysrakentaminen ja asukasluvun kasvu tulee luomaan alueelle kysyntää laajasti erilaisille kaupallisille palveluille. Täten sekä nykyisten palveluiden säilyttämiselle että uusien lisäämiselle on alueella vahvat perusteet. Lentävänniemen keskustassa tarjottavat asiointimahdollisuudet myös vähentäisivät liikkumistarvetta Lielahden ja Lentävänniemen välillä. Kuitenkin palveluiden tuominen täydennysrakentamisen mukana on osittain haastavaa sillä liiketilat asuinrakentamisen yhteydessä eivät ole rakennusliikkeille taloudellisesti kannattavia. Taloudellisesta haastavuudesta huolimatta liiketilojen säilyminen on alueen kehittämisen ja houkuttelevuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää. Pienemmän liikevaihdon kaupalliset yritykset voivat hyödyntää liiketiloina myös Lentävänniemen vanhempien kiinteistöjen maantasokerroksia. Alueella on nykytilassakin yksittäisiä pienempiä yrityksiä.

Vaikutusten arviointi 2/3

2. Ekologinen kestävyys

Suunnitelmissa alueen asukasmäärä kasvaa erityisesti tulevan tehokkaan joukkoliikenteen reitin varrella. Yleisesti ottaen tehokkaan joukkoliikenteen läheisyydessä asuvat ovat vähemmän riippuvaisia auton käytöstä, mikä mahdollisesti johtaa auton omistuksen pienenemiseen.

Pysäköinti alueella säilyy täydennysrakentamisesta huolimatta pitkälti ulkosityttöisenä mutta on kuitenkin huomioitava alueen keuhkokaavio rakenteen sisäpuolelle sijoittuvien autopaikkojen ongelmallisuus. Ajoyhteydet näille sisäalueen autopaikoille luovat ajoneuvoliikennettä, mikä taas osaltaan heikentää alueen liikkumisympäristön laatua niin turvallisuuden kuin viihtyisyydenkin näkökulmasta. Myös viheralueiden määrä voi laskea uusien ajoyhteyksien myötä.

Täydennysrakentaminen on mahdollisuuksien mukaan pyritty sijoittamaan niin että puiden ja muiden viheralueiden väheneminen minimoidaan, mutta puustoa joudutaan kuitenkin joissain määrin poistamaan täydentämisen myötä. Täydennysrakentamisen yhteydessä on kiinnitettävä erityistä huomiota rakennusten sijoitteluun niin että pihapiirien väliset nykyiset kävely- ja pyöräily-yhteydet sekä ekologiset käytävät säilyvät laadukkaina.

Vaikutusten arviointi 3/3

3. Kulttuurinen kestävyys

Kaupunkikuvan ja maiseman osalta on oleellista tehdä tarkentavia tarkasteluja maantasosta myöhempien vaiheiden aikana. Täydennysrakentamisen myötä alueen keskusta tiivistyy ja muuttuu kaupunkimaisemmaksi jolla on luonnollisesti vaikutusta alueen luonteeseen. Suunnitelmissa on otettu huomioon alueen nykyinen typologia ja näin ollen alueelle ollaan tuomassa myös pienimuotoista asumista. Lisäksi suunnitelmissa on pistetalomaisia rakennuksia, pääosin matalampien rakennusten takana. Pistetalomaisten rakennusten estevaikutukset alueen kulkureiteille ovat rakennuksen muodosta johtuen pienemmät kuin lamellitaloilla.

Täydennysrakentamisen myötä myös pihapiirit tiivistyvät ja rakenteellinen pysäköinti alueella lisääntyy, joilla on selkeitä vaikutuksia asuin ympäristöön. Toisaalta rakenteellinen pysäköinti tehostaa pysäköintiin käytettävän pinta-alan määrää. Kuitenkin kokonaisuudessaan pysäköinnin ja liikenteen osalta esitetyillä suunnitelmilla alueen nykyinen metsälähiö luonne pystytään säilyttämään melko hyvin ennallaan.

4. Taloudellinen kestävyys

Taloyhtiöiden kannalta pysäköinti on yksi merkittävimmistä haasteista talouden osalta ja suunnitelmissa onkin pyritty löytämään tasapainoa asuin ympäristön laadun ja taloyhtiöiden maksuvalmiuden väliltä. Alueen pysäköinnin jatkosuunnittelussa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota seuraaviin asioihin:

- Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen
- Rakenteellisen pysäköinnin, erityisesti pysäköintikansien, tuomat mahdollisuudet
- Yhteiskäyttöautojen tuomat mahdollisuudet
- Taloyhtiöiden autopaikkojen hallinnan kehittäminen esimerkiksi pysäköintioikeuksien ulosvuokrauksella

TAMPERE.
FINLAND

Tampella

KIITOS!