



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Bright Site!

Seutusatamat

Satamatoimintojen
ja vesistöjen virkistyskäytön
seudullinen kehittäminen

Kangasala
Lempäälä
Nokia
Orivesi
Pirkkala
Tampere
Vesilahti
Ylöjärvi



Sisällys

1.	Johdanto.....	4
1.1.	Väestön kehitys	9
1.2.	Matkailun kehitys	11
	Merkitys satamien kehittämislle.....	13
1.3.	Teknologian kehitys.....	14
1.4.	Palvelusovellukset satamapalveluille	15
	Satamapaikka.com	15
	Venesatamat.fi	16
	Sailmate.....	16
	Tässä.fi.....	17
	Loisto	18
	Esimerkki räätälöidystä sovelluksesta (Haltu Oy)	19
	Ratkaisujen soveltuvuus.....	19
1.5.	Muut olennaiset kehityskulut	21
2.	Veneilyn kehitys (kysely)	23
2.1.	Kyselyyn vastanneet	23
2.2.	Arvioitu satama	25
2.3.	Laiturien kunto	26
2.4.	Lisäpalvelut satamiin	27
2.5.	Miten uskot palveluiden tarpeesi muuttuvan tulevaisuudessa?	27
2.6.	Veneen omistaminen	28
2.7.	Veneen vaihtaminen	29
2.8.	Veneen vuokraaminen	29
2.9.	Veneilyssä tärkeät asiat.....	29
2.10.	Veneilyn tulevaisuus	33
2.11.	Väitteet veneilyn tulevaisuudesta	34
2.12.	Veneilyn tulevaisuus omin sanoin	35
2.13.	Johtopäätökset kyselystä satamien kehittämisen kannalta	35
3.	Kaupunkiseudun satamien ja infran nykytila	37
4.	Satamaverkosto ja sen kehittäminen	39
4.1.	Asiakasmäärät ja kysyntä	39
4.2.	Satamatiedon saatavuus	39
	Tiedot kuntien ja kaupunkien verkkosivuilla	40

4.3.	Omistajuus/kehittämismvastuut ja -suunnitelmat	42
4.4.	Satamaluokitus – ominaisuudet, palvelut ja infra.....	45
	Satamaluokan määrittely	45
	Palvelukokonaisuudet	46
4.5.	Satamaverkosto kartalla.....	48
4.6.	Kangasala.....	54
4.7.	Lempäälä	57
4.8.	Nokia.....	61
4.9.	Orivesi.....	64
4.10.	Pirkkala.....	67
4.11.	Tampere	70
4.12.	Vesilahti	90
4.13.	Ylöjärvi	93
5.	Tavoitetila ja toimenpide-ehdotukset	98
5.1.	Satamakohtainen luokitus ja tavoiteluokitus.....	99
5.2.	Toimenpide-ehdotukset luokitusten nostamiseksi.....	100
5.3.	Tukitoimet	105
5.4.	Onnistumisen suurimmat haasteet.....	107
6.	Ehdotukset jatkotoimenpiteistä	109
7.	Lähteet	110
8.	Liitteet	112
8.1.	Venerannat, erilliset veneenlaskupaikat ja rantautumispaikat	112
	Kangasala	112
	Lempäälä.....	115
	Nokia	116
	Orivesi	118
	Pirkkala	119
	Tampere	121
	Vesilahti.....	123
	Ylöjärvi.....	123
8.2.	Hankkeen toteutus ja ohjausryhmä	126

1.Johdanto

Tampereen kaupunkiseudun satamatoimintojen ja vesistöjen virkistyskäytön seudullinen kehittämissuunnitelma on tulevaisuuteen luotaava ja pyrkii tarkastelemaan kehitystarpeita sekä pitkällä aikavälillä, että alueellisesti mahdollisimman yhtenäisenä kokonaisuutena.

Suunnittelun pohjana hankkeessa on Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040, jonka mukaan seudun väestömäärän arvioidaan kasvavan noin puoleen miljoonaan seuraavien hieman yli 20 vuoden kuluessa. Seudun väestömäärän lisääntyminen 110 000 hengellä vuoteen 2040 mennessä on vahva peruste tarkastella erilaisten palveluiden kykyä mukautua kasvavaan väestömäärään, asuinympäristön laadun ja monipuolisuuden kehittämistä - myös vesistöillä tarjottavien mahdollisuuksien ja palveluiden muodossa.

Suunnitelman tavoitteena on sekä lisätä tietoisuutta satamatoimintojen tilasta ja merkityksestä seudun elinvoimalle, että edistää toimenpiteitä satamien kehittämiseksi.

Suunnittelun lähtökohtana on pidetty veneilijöiden ja muiden vesilläliikkujien tarpeiden nykytilaa ja kehittymistä. Tausta-aineistoa on haettu muista satamien ja vesistömatkailun palveluiden kehityshankkeista ja kansallisista liikenne- ja matkailutilastoista. Paikallisille veneilijöille suunnattiin hankkeen aikana kysely, joka toteutettiin touko-kesäkuun vaihteessa 2017. Tästä kyselystä saatiin alueellista ja ajantasaista palautetta kehittämistapeista. Lisäksi haastateltiin kaikkien hankkeeseen kuuluvien kuntien ja kaupunkien henkilöstöä, lähinnä yhdyskuntajohtajia ja teknisiä johtajia. Alueellisesti hanke keskittyi Tampereen kaupunkiseudun kahdeksaan kuntaan, jotka ovat Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi.

Kyselyn, haastattelujen ja satamakatselmusten perusteella Tampereen kaupunkiseudun satamien kehityskohteet eivät suuresti poikkeakaan mistään muista satamien kehitystarpeista, joista kerättiin tietoa raporttien ja uutisartikkelien muodossa. Muun muassa PortMate-nimisessä hankkeessa, joka on käynnissä alueella Rauma – Ahvenanmaa – Gävle-Söderhamn on havaittu pitkälti samankaltaisia tarpeita, vaikka toki merialueena siellä on myös järviolueeseen verrattuna muitakin tarpeita. Useimmat kehityskohteet ovat helposti havaittavia ja periaatteessa helposti korjattavissa olevia. Riittävä laiturikapasiteetti ja yleisten palveluiden saatavuuden lisääminen ovat kaikille yhteisiä tavoitteita. Mahdollisuus varata laituripaikka omatoimisesti internetissä on myös keskeisten toiveiden listalla, kuten sovellus, jolla voidaan markkinoida satamien palveluita ja auttaa käyttäjiä hyödyntämään niitä nykyistä paremmin.

Veneily ja sen toimintaympäristö ovat jatkuvassa muutoksessa. Painotus on jo muutaman vuoden ajan ollut kohti päiväveneilyä, joka edellyttää entistä parempia palveluita vesien ääriin. Myös matkaveneily säilyttää suosiotaan ja edellyttää osin samantyyppistä kehitystä, kuin edellinen, osin erilaista. Markkinoilla on eletty pitkään hiljaiseloa heikon taloustilanteen vuoksi, joka on hyydyttänyt veneiden myyntiä. Nyt edessä näyttäisi olevan taloudellisesti parempia aikoja, joka voi tuoda myönteistä kehitystä venekauppaan. Kyselyn perusteella tämä voi merkitä sitä, että yhä useampi haluaa hankkia nykyistä isomman veneen tai toisen, erityyppisen veneen.

Yhteiskunnan muutokset ja uusien teknologioiden tulo markkinoille aiheuttavat omia muutoksiaan. Tulevaisuutta voidaan hahmotella ja pyrkiä ennustamaan monilla menetelmillä, esimerkiksi tuotteiden muutosten kautta. Pohtimalla visioita venealan tulevaisuuden tuotteista ja

palveluista voidaan hahmottaa muuttuvia tarpeita ja muutoksen nopeutta. Uudet teknologiat, materiaalit ja tuotantomenetelmät saattavat tulla ensimmäisenä veneisiin tai niistä voidaan nähdä merkkejä muissa tuotteissa, jolloin niiden tuloa veneilyyn voidaan paremmin ennakoida. Veneilyyn vaikuttavat tietenkin myös yleismaailmalliset, suuren mittakaavan megatrendit, kuten väestön ikääntyminen ja individualismi. Ilmaston muuttuminen voi pidentää veneilykautta ja luoda tarvetta uudentyypisille veneille, joilla liikutaan turvallisesti ja mukavasti myös pimeämpänä vuodenaikana.

Tulevaisuuden tutkijoiden mukaan ja tutkimusmateriaalin vähäisyyden valossa veneily itsessään on saanut suhteellisen vähän huomiota ja jäänyt muiden liikkumismuotojen varjoon. Tällöin veneilyn tulevaisuuden hahmottamiseen on suhteessa vähemmän työkaluja, kuin useimpiin muihin liikennöintitapoihin. Täten primääritutkimuksen tekeminen veneilyn kehittämiseksi on tärkeässä roolissa, etenkin kun huomioidaan Pirkanmaan muut veneilyyn vaikuttavat tekijät, jotka poikkeavat esimerkiksi Saimaan toimintaympäristöstä monin tavoin.

Myös sellaiset seikat, kuten talouskasvu ja sen myötä seuraava työllisyyden kasvu ja vaurastuminen vaikuttavat veneilyyn. Vaurauden lisääntyessä esimerkiksi veneiden keskimääräinen pituus ja varustelu kasvavat, joka luo paineita laitureiden lisäämiseen ja satamien varustelun parantamiseen. Toisaalta veneily kilpailee käyttäjien ajasta muiden vapaa-ajan viettotapojen ja harrastusten kanssa, jolloin veneilyyn käytetty aika saattaa lyhentyä ja veneilyä on syytä tarkastella osana laajempaa kuluttamiseen ja vapaa-ajan viettoon liittyvää kontekstia.

Suosiotaan kasvattavat, asenteisiin vaikuttavat muutokset heijastuvat myös veneilyyn. Veneilijät korostavat ympäristöarvoja, yksilöllisyyttä, turvallisuutta ja mukavuutta yhä enemmän. Painotukset veneilyn osa-alueilla muuttuvat; kalastusveneilyn määrä ja käytettävät järvet vaihtelevat kalakannan mukaan ja matkaveneilyn osuus vaihtelee varallisuuden ja käytettävissä olevan ajan mukaan - eikä myöskään sään vaikutusta voida unohtaa. Vesijettien suosiota kasvattavat jettien halpenevat hinnat ja hyväksyttävyyden lisääntyminen. Teollisen muotoilun, muotoilutrendien ja ergonomian merkitys tulee kasvamaan myös veneilyssä, kuten se on jo tehnyt muissa tuotteissa.

Yhteiskunnassa jo pitkään vaikuttanut trendi on kiihtyvä elämänrytmi. Ajan niukkuus, kasaantuvat työt ja jatkuva tarve kiiruhtaa tapaamisesta toiseen ovat monelle tuttuja asioita. Tulevaisuudessa on mahdollista, että vapaa-aika polarisoituu ja jakaantuu eri ihmisten kesken epätasaisesti. Toisilla voi olla paljon vapaa-aikaa, mutta vähän tai ei ollenkaan taloudellisia mahdollisuuksia käyttää aikaansa haluamallaan tavalla. Tällöin tarvitaan edullisia mahdollisuuksia veneilyyn, esimerkiksi soutuveneiden ja edullisen venerannan muodossa. Seuraan kuulumisen voi myös olla keino hallita kustannuksia ja tuntea yhteenkuuluvuutta, sekä vahvistaa sosiaalisia suhteita veneilyn parissa.

Vastaavasti niillä, joilla on mahdollisuus käyttää paljonkin rahaa harrastuksiinsa, on niukasti aikaa ja veneen tulee täyttää kaikki mukavuus- ja toimivuustarpeet, ja satamissa on oltava kaikki ne palvelut jotka mahdollistavat sen, että veneestä saadaan kaikki irti käytettävissä olevan ajan puitteissa. Tällöin esimerkiksi palvelut, joilla vene huolehditaan lähtövalmiiksi käyttäjän puolesta voivat nousta liiketoimintamahdollisuudeksi. Niukat talvisäilytystilat maa-alueilla voivat kannustaa miettimään venehotellien perustamista. Seuraan kuulumisen on tällaisessa tapauksessa ehkä vähemmän tärkeää, koska niukan ajan puitteissa sosiaaliselle toiminnalle ei ole niin paljon tilaa ja harrastaminen keskittyy enemmän omaan ja perheen tekemiseen vesillä.

Samoin on huomioitava, että kiireisten veneilijöiden vapaa-aika ei enää keskity välttämättä ilt-aikaan, viikonloppuihin tai lomajaksoon. Lyhyitä hetkiä vapaa-aikaa voi löytyä työn lomasta keskellä arkea. On myös huomioitava mahdollisuudet yhdistää työnteko ja vapaa-ajanvietto esimerkiksi tekemällä etätöitä veneeltä, jolloin ollaan jo valmiina vesillä kun vapaa hetki koittaa.

Kiireisen elämän vastapainoksi haetaan myös elämyksiä, jotka nekin ovat usein nopeita pyrähdyksiä, esimerkiksi vesijetin vuokraus tunniksi tai pariaksi. Osa ihmisistä tosin kaipaa myös rauhoittumista kiireen sijaan, jolloin lyhyt ja rauhallinen lipuminen veneellä tai pieni veneretki läheiseen luonnonsatamaan voidaan kokea hyvin arvokkaaksi tauoksi rutiineihin. Kiireisille veneilijöille yhteisenä piirteenä on kuitenkin asioiden vaivattomuus – kokemus elämyksestä tai rauhoittumisesta niukalla aikataululla kärsii pahoin, mikäli aiottu veneily tyssää johonkin ongelmaan. Ratkaisujen tulee olla vaivattomia ja aikaa säästäviä ja tuotteiden ja palveluiden helposti saatavilla.

Veneilijät voidaan ryhmitellä usealla tavalla. Tämän hankkeen kannalta ei nähty tarpeelliseksi tehdä yksityiskohtaista kartoitusta eri ryhmistä esimerkiksi sen perusteella mikä tuottaa samanlaisen merkityksen harrastajalleen, vaan veneilijöiden tarpeita kartoitettaessa pitäydyttiin helposti tunnistettaviin seuraaviin ryhmiin perustuen vesilläliikkujan omistamaan veneeseen:

- Soutuvene
- Kanootti
- Vesijetti
- Moottorivene (alle 20 hv)
- Moottorivene (yli 20 hv)
- Purjeverene
- Saunalautta
- Ei omaa venettä (mutta veneily kiinnostaa)

Tämän ryhmittelyn katsottiin tuovan riittävästi tietoa satamien kehityssuunnitelmiin, koska nimenomaan veneen tyyppi on määräävä tekijä satamien laituripaikkoja suunniteltaessa. Vastaavasti veneilijän yksilölliset tarpeet heijastuvat hänen käyttämästään veneestä. Soutuveneellä voidaan harrastaa esimerkiksi kalastusta, rentouttavaa soutelua tai liikennöintiä läheiseen saareen. Nämä tarpeet heijastuvat yksinomaan venerantoihin, eivät varsinaisiin satamiin. Vesijettien käyttö on yleensä huvikäyttöä, jolloin vuokrauksen osuus, sekä sopivien satamapaikkojen lisääminen nousee esille. Vuokrauspisteissä ja satamissa edellytetään tietyn tyyppisiä laitureita vesijettejä varten ja myös oheispalveluiden tarve on erilainen, kuin isommilla veneillä.

Oma lukunsa ovat saunalautat, joiden määrä on jatkuvassa kasvussa. Lautat ovat hyvinkin erilaisia ja niiden sijoittaminen ei ole mahdollista kaikkiin satamiin. Osa lautoista on selkeästi jo enemmän kuin pelkkään saunomiskäyttöön ja selviä huvilan korvaajia. Yhteistä erilaisille saunalautoille on se, että ainakin Tampereella satamatoimisto vaatii kunnolliset ponttoonit, hyvän ohjattavuuden ja kunnollisen jätehuoltojärjestelmän. Aivan kaikenlaisia saunalauttoja ei siis sallita. Trafien ohjeistuksen mukaan saunalautan saa rakentaa omaan käyttöön ilman erityisiä vaatimuksia, mutta mikäli se halutaan myydä alle 5 v. valmistumisen jälkeen, on lauttaan hankittava CE-merkintä ja mukana tulee olla huvivenedirektiivin mukaiset dokumentit suomeksi ja ruotsiksi. Vaikka

saunalauttaa ei myytäisi, sen on täytettävä vesikulkuneuvoille asetetut yleiset vaatimukset. Mikäli lautan moottoriteho on yli 20 hv tai jos siinä on moottori tai purje ja rungon pituus on vähintään 5,5 metriä, on lautta merkittävä vesikulkuneuvorekisteriin. Tapauskohtaisesti sauna- tai huvilalauttaan saatetaan kohdistaa myös yleisiä rakennusvalvonnan määräyksiä (trafi.fi).

Sauna- ja huvilalauttojen lisäksi on havaittu lisääntyvää kiinnostusta asuntoveneisiin, jotka tarjoavat huomattavasti väljemmät tilat, kuin perinteiset veneet ja joiden varustelu on korkeatasoinen, siitä huolimatta, että liikennöinti asuntoveneellä mahdollistaa melko nopean liikkumisen vesialueella, toisin kuin lautta-tyyppinen alus. Asuntoveneiden lisääntyminen tulevaisuudessa vaatii enemmän tilaa laitureista, ei ainoastaan kotisatamaan, vaan myös muihin järvisuurempiin satamiin, joissa halutaan vierailla. Yhteisten käytäntöjen ja toimintaperiaatteiden luominen seudullisella tasolla on tärkeää erityisesti tässä vaiheessa, jotta niillä voidaan järkevästi ohjata lautta- ja asuntovenekaluston rakentamista ja niiden sijoittamista mielekkäästi satamiin. Yleisellä tasolla on hyvä huomioida, että kaikille sellaisille uudentyyppisille vesilläliikkumisvälineille, joita lainsäädäntö ei vielä tunne, on paikallisten viranomaisten syytä laatia yhteiset toimintaperiaatteet ja ohjeet.

Tärkeää on myös ottaa huomioon jo nykyinen tarve kahdelle venepaikalle. Kaikkein tyyppillisin esimerkki on veneen kotisatamapaikka Tampereella, josta loman ajaksi siirrytään ns. ylävesiin, eli viettämään aikaa Ruoveden tai Virtain satamaan. Tämän tyyppinen kahden venepaikan säännöllinen tarve tulee myös ottaa huomioon venepaikkamääriä suunniteltaessa.

Tarkempaa tietoa segmentoinnista, mm. eri veneilijätyyppien suhteesta muihin harrastuksiin voi löytää raporteista Venealan tuotteiden ja palveluiden visiointi - Wave-projekti (2011) ja Visio 2025 Tulevaisuuden venepalvelut (2010).

Venelehtien pääkirjoituksissa on viime vuosina noussut esiin huoli siitä, kuinka säilyttää veneily kiinnostavana harrastuksena myös tulevaisuudessa. Harrastukset monipuolistuvat jatkuvasti ja veneily kilpailee harrastajien vapaa-ajasta ja rahallisesta satsauksesta yhä enemmän. Esimerkiksi Finnboat News (1/2008, 3/2009) on nostanut esille tätä asiaa. Yksinomaan veneilylle omistautuvien harrastajien osuus luultavasti laskee tulevaisuudessa ja toisaalta veneilijöiden joukkoon voi liittyä niitä, jotka harrastavat pääasiassa jotain muuta.

Uusien harrastajien houkuttelu veneilyn pariin on varmasti mieltä askarruttava teema niin seurojen, kuin venealan yrittäjien keskuudessa. Omalta osaltaan tilanne voi kuitenkin olla muuttumassa yleisen taloudellisen tilanteen kohentuessa ja veneilyn edellytysten parantuessa sitä kautta. Voidaan siis pitää yhtenä mahdollisena toteutumana, että veneilyharrastajien määrä ei lukumääräisesti käännäköön laskuun, vaan jopa lisääntyy, mutta mukaan tulee enemmän vuokratyöntekijäitä ja niitä, joilla on oma vene, mutta jonka varsinainen käyttö jää melko vähäiseksi tai venettä käytetään suuressa määrin laiturissa kesäasunnon tavoin.

Yksi merkittävimmistä trendeistä on kuluttajien käyttäytymiseen ja ostopäätöksiin entistä voimakkaammin vaikuttava ympäristöajattelu. Veneiden valmistuksen ja -materiaalien edellytetään olevan sellaisia, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän ympäristörasitusta ja veneiden elinkaarikustannusten tulisi olla nykyistä alhaisempia. Parempi polttoainetalous, vaihtoehtoiset energiamuodot, vähentyneet päästöt veteen ja ilmaan ovat yhä tärkeämpiä.

Veneet ja vesistöillä liikkuminen ovat varmasti runsasvesistöisessä maakunnassa ilmiö joka ei katoa, mutta joka muuttaa muotoaan ajan kuluessa.

Uutena trendinä on myös julkisen tilan avaaminen laajemmin kuntalaisille, jonka mahdollistaminen edellyttää digitaalisia palvelumalleja. Tästä esimerkkinä on Helsingin kaupungin Varaamo (varaamo.hel.fi). Myös Hämeenlinnassa ollaan kehittämässä vastaavanlaista järjestelmää. Satamapalvelujen liittäminen osaksi tämän kaltaista järjestelmää on yksi mahdollisuus toteuttaa parempia satamapalveluita kuntalaisille ja samalla lisätä niiden tunnettuutta.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Trafin rekisterissä olevat veneet maakunnittain. Rekisteröimättömiä veneitä on noin kolminkertainen määrä rekisteröityihin verrattuna ja lähes puolet rekisteröimättömistä veneistä on soutuveneitä.

Kriteerit: Vesikulkuneuvorekisteriin on rekisteröitävä moottorilla varustetut vesikulkuneuvot, joiden moottoriteho on vähintään 15 kilowattia (20,4 hv) sekä moottorilla tai purjeella varustetut vesikulkuneuvot, joiden rungon pituus on vähintään 5,5 metriä (laki 976/2006 4 §). Ahvenanmaan luvut koskevat vain ahvenanmaalaisten omistamia Manner-Suomessa rekisteröityjä veneitä. Ahvenanmaalla on oma vesikulkuneuvorekisterinsä.

Käyttömaakunta	Moottorivene	Purjevene	Muut	Yhteensä
Uusimaa	40 815	6 180	1 125	48 120
Varsinais-Suomi	26 711	3 367	753	30 831
Pohjanmaa	13 410	467	259	14 136
Pirkanmaa	12 013	544	402	12 959
Etelä-Savo	12 267	245	259	12 771
Keski-Suomi	8 950	336	212	9 498
Pohjois-Savo	8 978	282	222	9 482
Kymenlaakso	8 976	318	125	9 419
Satakunta	8 735	457	190	9 382
Lappi	7 559	122	295	7 976
Etelä-Karjala	6 848	315	158	7 321
Päijät-Häme	6 596	421	169	7 186
Pohjois-Karjala	6 674	137	152	6 963
Pohjois-Pohjanmaa	5 962	428	179	6 569
Kanta-Häme	3 132	28	70	3 230
Kainuu	2 182	26	34	2 242
Keski-Pohjanmaa	1 899	119	56	2 074
Etelä-Pohjanmaa	1 711	5	47	1 763
Tuntematon	1 167	141	55	1 363
Ahvenanmaa	54	4	55	58
Yhteensä	184 639	13 942	4 762	203 343

Lähde: Trafi Vesikulkuneuvorekisterin tilastot 2016

1.1. Väestön kehitys

Tampereen kaupunkiseutu on ollut parin viime vuosikymmenen ajan yksi parhaiten kehittyviä seutuja Suomessa ja sen painoarvo aluekehityksessä on vahvistunut. Nyt kaupunkiseutu on vankasti koko Suomen kasvumoottori ja Helsingin seudun jälkeen rakenteellisesti toiseksi vahvin väestön, työpaikkojen, T&K-menojen ja yliopisto-opiskelijoiden määrän suhteen. Yksi trendi vahvistuu kuitenkin muita seutuja hitaammin: vieraskielisten osuus ja kansainvälistyminen.

Työttömyysasteen kasvussa Tampereen kaupunkiseutu on ollut heikoimpien seutujen joukossa. Kaupunkiseutua on kohdannut rankka kolminkertainen rakennemuutos, kun samanaikaisesti teollisuuden, palvelujen, kuin osaamisenkin rakenteet ovat muuttuneet. Huolestuttavin piirre kehityskuvassa liittyy työpaikkojen ja työttömyyden kautta taloudelliseen huoltosuhteeseen. Aivan viime aikoina on tilanteeseen kuitenkin tullut selkeä muutos. Yritykset ovat löytäneet alueen osaavan työvoiman ja uusia toimipisteitä on perustettu jo niin ulkomaisten, kuin kotimaistenkin yritysten toimesta. Työllisyystilanteessa on selkeää muutosta parempaan. Työllisyyden kehittyminen maakunnassa on kevään 2017 tietojen valossa jopa maan paras -18,8 %. Työpaikkojen määrä kasvoi vuositason eniten rakennus-, korjaus- ja valmistustyöntekijöiden ammattiryhmissä. Asiantuntijoissa oli eniten vähenemää (Pirkanmaan TE-toimisto 24.5.2017).

Kaupunkiseudun väestön arvioidaan kasvavan +15-20 % vuoteen 2030 mennessä ja arvion mukaan vuoteen 2040 mennessä väestölukema on saavuttanut 480 000 asukasta. Tämä merkitsee 110 000 uuden asukkaan sijoittumista kaupunkiseudulle. Vastaavasti vuosittain tarvitaan noin 3 200 uutta asuntoa. Väestönkasvu ja elämäntapamuutokset lisäävät liikkumista. Keskukset vahvistuvat solmupisteinä, ja niihin sijoittuu yhä enemmän palveluja, työpaikkoja ja asumista. Joukkoliikenne kehittyy raitiotien-, lähi- ja taajamajunien sekä bussien yhdistelmänä. Rakennesuunnitelma 2040:n mukaan 70 000 uutta työpaikkaa sijoittuu keskustoihin ja tietointensiivisille työpaikka- ja yritysalueille.

Väestönkasvu lisää paineita yhdyskuntarakenteen hajautumiselle ja taajama-alueiden laajentamiselle. Yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja sen toteuttamisessa keskeiseen asemaan nousevat joukkoliikenteen kehittäminen ja kaupunkirakenteen eheyttäminen. Kuntien palvelukysyntä tulee lisääntymään ja aiheuttamaan lisäkustannuksia.

Kasvava väestömäärä edellyttää monia toimenpiteitä, joiden avulla taataan kestävä rakenne kasvuille, yhteisön hyvinvointi ja kilpailukyvyyn kehittyminen. Alueen houkuttelevuutta on pystyttävä lisäämään kehittämällä elinkeinorakennetta ja sen kärkinä uudistuvaa teollisuutta, älykkään kaupunkiseudun ratkaisuja, elämystaloutta ja matkailua sekä terveys- ja hyvinvoinnintoihmialaa. Saavutettavuutta on kehitettävä suoria lentoyhteyksiä lisäämällä, junayhteyksiä nopeuttamalla, kehittämällä valtatieteyhteydet vastaamaan yritysten tarpeita ja myös jatkojalostamalla digitaalisia yhteyksiä. Osaamis- ja innovaatioympäristöstä kehitetään houkutteleva hyödyntämällä alueen korkeakouluyhteistyötä ja tukemalla ammattiosaamisen kehittymistä. Avointen innovaatioalustojen syntymistä edistetään ja mahdollistetaan erilaisten organisaatioiden kohtaamisia.

Yrittäjyys- ja työllisyyspolitiikkaa on vahvistettava alueellisesti kehittämällä työllisyydenhoidon palveluja koulutuksen, elinkeinoelämän ja julkisten toimijoiden yhteistyönä. Aluetaloutta vahvistetaan hankinnoilla ja innovaatioita edistäviä hankintatapoja lisätään. Asuntomarkkinoiden tasapainoisuus vaatii kehittämistä ja alueelle muuttaville on pystyttävä tarjoamaan laajat,

rajattomat sijoittumisalueet joilla on taattu, toimiva yhdyskuntarakenne. Seudun sisäiset vahvuudet tunnistetaan ja niitä hyödynnetään erilaisten toimijoiden sijoittumiseen. Kasvu tukeutuu kaupunkimaisilla alueilla joukkoliikenteeseen, älykkäisiin ratkaisuihin ja hyvin saavutettavaan palveluverkkoon. Kaavoituksella edistetään riittävää ja monipuolista asuntotarjontaa ja laadukasta rakentamista. Kohtuuhintaista vuokra-asumista tavoitellaan yhteistoimin ja sitä ohjataan sijoittumaan palvelujen ja joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Keskustojen ja asuinympäristöjen viihtyisyyttä kehitetään ja arkiliikunnan, viherverkkojen ja vesistöjen hyvinvoinnin merkitystä painotetaan. Maaseudun mahdollisuudet huomioidaan ja päästötavoitteiden saavuttamisesta huolehditaan.

Hyvinvoinnin kannalta on tärkeää, että toimintaympäristö on osallistavaa ja asiointi on mielekästä ja helppoa. Kaupunkiseutua vahvistetaan alustana jossa kunnat, asukkaat, yritykset ja järjestöt toimivat aktiivisesti ja kehittävät tiiviissä vuorovaikutuksessa yhteisöä. Aktiivinen vaikuttaminen kansallisissa verkostoissa on myös meille tärkeää. Palvelukulttuuri rakennetaan digitaalseksi ja sujuvaksi. Palvelut siirretään verkkoon ja palvelut ja tiedot avataan yli organisaatiorajojen sekä palvelukäytäntöjä yhtenäistetään. Kuntalaisten hyvinvoinnin takaamiseksi on tehtävä kaikki tarvittavat toimenpiteet, mukaan lukien vapaa-ajan viettomahdollisuuksien kehittäminen vastaamaan väestönkasvua ja tulevaisuuden vaatimuksia. Perheille tarjotaan laadukkaita kasvatuksen ja koulutuksen palvelut. Asukkaiden hyvinvointia edistetään monipuolisilla vapaa-ajan palveluilla ja toimivalla infrastruktuurilla. Yhteistyökäytännöt maakunnan kanssa viedään hyvälle pohjalle.

Yhteistyö perustuu keskeisesti osapuolten väliselle luottamukselle. Kunnat kertovat avoimesti yhteistyöhön vaikuttavat tavoitteensa ja aikeensa. Yhteistyö näkyy kuntien puheissa, teoissa ja toisensa arvostamisessa. Yhteistyöstä hyötyvät kaikki kunnat. Pienetkin onnistumiset ovat tärkeitä ja rakentavat pohjaa isoille aikaansaannoksille. Välttämättä hyödyt eivät kuitenkaan ole samanarvoisia kaikille. Pääsääntöisesti seutuyhteistyöhön osallistuvat kaikki kunnat. Seudullisten prosessien etenemisen varmistaminen omissa organisaatioissa on jokaisen kunnan omalla vastuualueella. Kunnat rakentavat aktiivisesti kaupunkiseudun ja maakunnan työnjakoa ja yhteistyömallia (Tampereenseutu2040.fi).

1.2. Matkailun kehitys

Elämysten haku näkyy myös matkailupalveluissa. Jokaisella elämyspalvelulla on kuitenkin omat erityispiirteensä, joita on vaalittava palveluja kehitettäessä. Elämyksellisten palveluiden on pystyttävä vetoamaan asiakkaiden mielihyvää lisääviin motiiveihin, jolloin asiakkaalle syntyy tunteisiin vetoava ja sisäisesti koettu elämys, jos hän kokee tarpeidensa täyttyvän. Veneilyyn liittyvissä elämyksellisissä palveluissa on erityisen tärkeää huomioida toinen oleellinen tärkeä seikka eli turvallisuus. Kokemuksen on sekä tunnettava, että oltava turvallinen mahdollisesta vauhdikkuudesta ja elämyksellisyydestä huolimatta. Tästä aiheutuu nykyisellään monia rajoitteita, koska veneily tuntemattomalla vesialueella ja ilman aiempaa kokemusta ei voi tuottaa turvallista kokemusta. Tämä on heijastunut mitä voimakkaimmissa määrin venevuokrauksen vähäisyyteen. Tulevaisuudessa mahdollisuudet tulevat varsin todennäköisesti lisääntymään teknologian tuodessa mahdollisuuksia nykyistä turvallisempaan veneilyyn vähäisemmillä taidoilla. On myös mahdollista, että vuokraveneilyn säätelyä muutetaan sallivampaan suuntaan, joka suo uusia mahdollisuuksia venevuokraukselle.

Sähköisen liiketoiminnan kehittyminen ja globalisaatio lisäävät kilpailua myös matkailupalveluissa. Monella yrittäjällä voi vielä nykyisinkin olla se käsitys, että näkyvyys internetissä on riittävä tekijä olla mukana nykyisessä tilanteessa. Näin ei kuitenkaan enää ole, vaan sähköinen liiketoiminta on integroitava yrityksen koko toimintaprosessiin. Pelkkä yrityksen tuottamien matkailupalveluiden löydettävyyden ei riitä kilpailukykyyn säilyttämiseksi tai asiakkaiden saamiseksi. Palvelun varaaminen ja ostaminen digitaalisesti ovat jo välttämättömyyksiä, samoin kuin palveluiden tuottaminen yhteistyössä, jotta palvelut voidaan paketoita asiakkaille sopiviksi kokonaisuuksiksi.

Jakamistalous tekee myös tuloaan matkailualalle ja sillä on omat vaikutuksensa erilaisiin matkailupalveluihin. Yksityisen omaisuuden vuokraaminen tulee kilpailemaan yhä vahvemmin olemassa olevien yritysvetoisten matkailupalveluiden kanssa. Jakamistalouden mahdollistavat sovellukset rantaautuvat nopeasti ja voivat yllättää perinteistä yritystoimintaa harjoittavat. Matkailun näkökulmasta jakamistalous vastaa muun muassa matkailijoiden tarpeeseen tutustua paikalliseen elämäntapaan ja kulttuurin omaperäisyyteen tarjoamalla esimerkiksi mahdollisuuden osallistua paikallisten asukkaiden kalastus-, purjehdus- tai mökkiretkeen tuntematta itseään samalla tavalla maksavaksi asiakkaaksi, kuin jos palvelu tilataan yrittäjältä. Kumpikaan vaihtoehto ei kuitenkaan ole toistansa poissulkevia, vaan molemmat toimintatavat houkuttelevat omia asiakkaitaan.

Keskinäistä kilpailua tietenkin on ja kilpailu kiristyy myös asiakkaiden vaatimustason noustessa. Kaupallisessa matkailupalvelutoiminnassa voidaan palvelua markkinoida esimerkiksi turvallisena, säännöllisenä, mukavana tai loistokkaana. Vastaavasti jakamistaloudessa voidaan korostaa enemmän paikallisuutta, sosiaalisuutta ja muita ihmisten ja kulttuurin kohtaamiseen liittyviä arvoja.

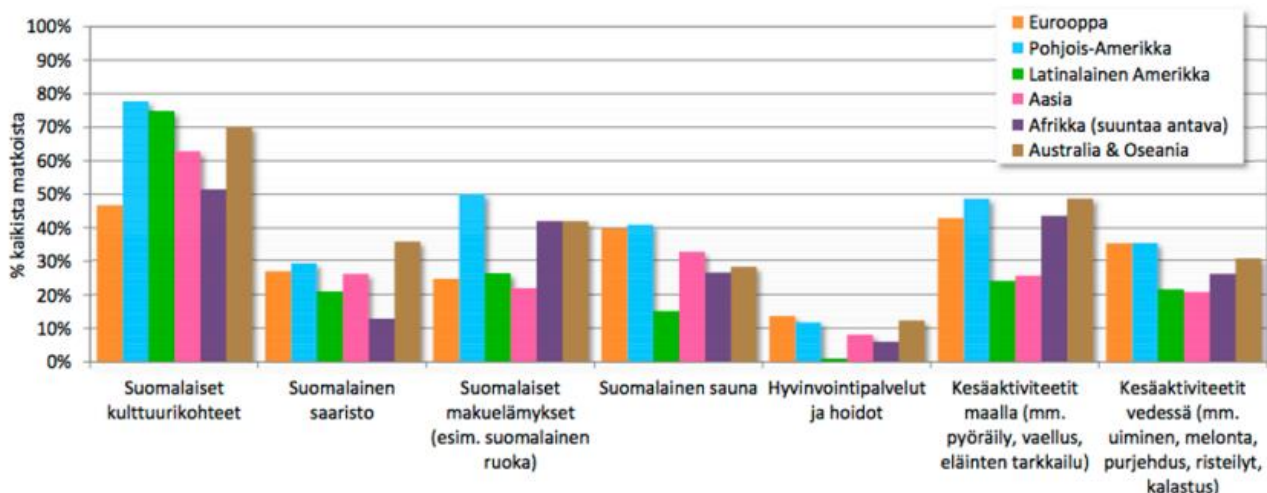
Vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys ovat jatkossa yhä tärkeämpiä asioita toiminnalle. Kestävien valintojen tekeminen on oltava näkyvä asia asiakkaalle, koska se on edellytys kilpailukykyiseen toimintaan. Kyseenalaisesti tai huolimattomasti hoidettua palvelutoimintaa ei tulla katsomaan hyvällä, varsinkaan koska sitä ei mielletä osaksi korkealaatuista pohjoismaista elinympäristöä. Päävetovoimamme luonnon, erämaisyyden, kasvillisuuden ja eläimistön, puhtaan ilman ja veden sekä metsien erityinen kulttuuri ovat asioita, joiden ympärille matkailumme rakentuu.

Tärkeimpiä tapoja osoittaa kestävien arvojen merkitystä matkailupalveluissa ovat ennen kaikkea vesi- ja energiatehokkuus sekä jätehuolto, paikallisten tuotteiden ja palveluiden käyttö, paikallinen työllistäminen, kulttuuriperinnön vaaliminen ja paikallisen väestön huomioiminen. Vesistölle tuotettavissa palveluissa tämän on konkretisoiduttava siisteinä satama-alueina ja järvinä, joissa kaikelle on paikkansa ja toiminnassa on mukana vain asiansa osaavia ihmisiä, jotka tarvittaessa voivat myös neuvoa matkailijoita näissä asioissa.

Ympäröivän luontomme tuotteistamisessa on valtava määrä hyödyntämätöntä potentiaalia. Erilaisten venematkojen, vesitse tapahtuvien luonto- tai retkeilytapahtumien ja monien muiden matkailupakettien luomisessa ollaan muualla päin maailmaa paljon pidemmällä. Myös meidän on opittava katsomaan omaa elinympäristöämme matkailijan silmin ja muokattava maailmalla näkemämme palvelupaketit omaan matkailuympäristöömme. Esimerkiksi kanavaristeilyt Amsterdamissa ja Pietarissa ovat todella suosittuja ja vaikka meillä ei ole tarjolla kanavia, voidaan vastaavalla periaatteella muodostaa palvelupaketteja, vaikkapa Näsijärvelle, jossa tutustutaan kaupunkinäkömään järveltä, käydään kävelyretkellä Uittotunnelilla, Pimeesalmen telakalla tansseissa ja Maisansalossa syömässä. Rannoille muodostuvat tai vartavasten muodostettavat uudet kohteet voivat mahdollistaa monia muita matkailupaketteja.

Tuotteistamalla luonto- ja muut suomalaiseen kesä- ja talvikulttuuriin liittyvät tapahtumat systemaattisesti pystyttäisiin matkanjärjestäjille ja omatoimimatkailijoille myymään tämän kaltaisia palveluita moninkertaisesti nykyiseen verrattuna. Matkailukohteiden on myös syytä miettiä miten jo kenties olemassa olevilla verkkosivuilla tarjotaan virtuaalielämyksiä, jotka houkuttelevat varaamaan matkailu- tai palvelupaketin.

Visit Finlandin tutkimuksen mukaan kesäiset vesiaktiviteetit eivät ole matkailijoiden kiinnostuksen kärjessä, mutta selvästi edellä hyvinvointipalveluita ja lähellä samaa tasoa sauna-kiinnostuksen kanssa. Eniten suomalaiset vesiaktiviteetit kiinnostavat eurooppalaisia ja Pohjois-Amerikasta saapuvia matkailijoita, joille alustavasti riittää palveluiden tarjoaminen englannin kielellä. Toki saksan- ja ranskan kielten lisääminen palettiin toisi lisäarvoa.



Lähde: Visit Finland Matkailijatutkimus 2015

Visit Finlandin tarkemman jaottelun mukaan eniten veteen liittyvistä kesäaktiviteeteistä kiinnostuneita ovat matkailijat seuraavista maista: Belgia (35 %*), Latvia (34 %), Sveitsi 33 %),

Yhdysvallat (33 %), Afrikka 37 % (suuntaa antava), Muu Oseania 45 % (suuntaa antava). Vähiten kiinnostusta vesiaktiviteetteihin oli aasialaisilla (Kiina 20 %, Etelä-Korea 23 %, Japani 15 %).

*Prosenttimäärä joka kyseisen maan matkailijoista oli kiinnostunut kesäaktiviteeteistä vedessä.

Matkasta saatu kokemus voi olla yksinkertaisesti jaoteltuna joko hyvä tai huono, mutta jos asiaa ajatellaan elämyksenä, kyseessä voi olla mieleenpainuva, ehkä lyhytkin hetki, jota muistellaan jälkikäteen. Elämyksiä matkailijoille voivat tuoda suomalaisista täysin arkisilta tuntuvat asiat: istuskelu rantakalliolla, kotiruoka, auringonlaskun ja yöttömän yön ihailu, luonnon ääniympäristö, vaeltaminen tai rento oleilu aurinkotuolissa tai riippumatossa. Suurkaupunkiympäristöstä saapuva matkailija voi saada todellisen elämyksen kierrellessään laivalla pienestä satamasta toiseen ja nauttiessaan hiljaisuudesta ja rauhasta. Tarvitaan rohkeutta, jotta matkailijoille voidaan tarjota tunteisiin vetoavia elämyksiä, mutta hiljaisuuteen, maisemiin, tarinoihin ja hyvinvointiin liittyvät elämykset voivat olla kasvava trendi matkailijoille, jotka haluavat viettää hetken rauhassa ja täysin irti omasta, kiireisestä asuinympäristöstään.

Kansainvälisen Adventure Tourism Market Studyn (WTO 2013) mukaan aktiiviset lomat ovat koko maailman tasolla voimakkaassa kasvussa, ja markkinoiden arvo kasvaa vuosittain 65 prosenttia. Kevyiden aktiviteettien osuus koko matkailusta on Euroopassa vuodesta 2009 noussut 23 prosentista 42 prosenttiin (v. 2012). Yhä suurempi osa harrastaa lomallaan nimenomaan kevyitä luontoaktiviteetteja kuten kävelyä, pyöräilyä ja melontaa. Matkakohde ei sinänsä ole tärkeä vaan kuluttajat etsivät elämyksiä ja tekemistä. Näin ollen he tarvitsevat jo matkaa suunnitellessaan tietoa matkailukohteen harrastus- ja elämysmahdollisuuksista. Suomella on Euroopan aktiviteettimarkkinoilla valtavat mahdollisuudet. Suomi on kokonaisuudessaan uusi ja persoonallinen matkailukohde, jolla on sisältöpuolella paljon tarjottavaa, erityisesti vesistöliittynäisen matkailun saralla.

Merkitys satamien kehittämiselle

Keskeiset tekijät vesistöön liittyvän matkailun onnistuneeseen kehittämiseen ovat palveluiden onnistunut paketointi ja tuotteistaminen, kansainvälisten matkailijoiden tarpeiden huomioon ottaminen, yhteistyö eri palveluntuottajien välillä, digitaalisuuden hyödyntäminen myynnissä ja markkinoinnissa ja rohkeus yrittää uutta. Satamien osalta tämä tarkoittaa siisteyttä, viihtyisyyttä ja järjestelmällisyyttä, palveluiden hyvää saatavuutta ja matkailua tukevaa verkostoa, jossa mielenkiintoiset kohteet ovat suhteellisen lähellä toisiaan, tukemassa erilaisten matkailupakettien tarjontaa. Informaation tulee olla saatavilla useilla kielillä ja matkailijoita on pystyttävä palvelemaan satamissa myös heidän omalla kielellään.

1.3. Teknologian kehitys

Mobiilidataverkot nopeutuvat, teknologia ja sen käyttö halpenee jatkuvasti, erilaiset sensorit tulevat yhä yleisemmiksi, akkuteknologia kehittyy ja laitteet välittävät tietoa keskenään ja ovat yhteydessä erilaisiin palveluihin internetissä (ns. Internet of Things/teollinen internet). Myös palveluiden löytäminen, varaaminen ja käyttö kehittyvät jatkuvasti siihen suuntaan, että varauksia ja ostoja voidaan tehdä milloin ja mistä tahansa.

Älypuhelimista tuttu teknologia on vyörymässä autoihin nopealla vauhdilla. Autojen navigointi- ja viihdelaitteet käyttävät puhelimista tuttuja teknologioita ja osin soveltavat niitä. Parin viime vuoden aikana nämä teknologiat ovat tulleet saataville jopa halvemman luokan pikkuautoihin, joka kertoo paljon sekä teknologian luotettavuudesta, että edullisuudesta. Seuraavia askeleita ovat autojen verkottumisen lisääminen paitsi siten, että auto voi olla yhteydessä internetin palveluihin, myös niin, että ajoneuvot ovat yhteydessä toisiinsa – erityisesti turvallisuuden lisäämiseksi. Automaattinen hätäpuhelu (eCall) tulee pakolliseksi uusiin autoihin huhtikuussa 2018, jolloin auton sijainti, törmäyksen ajankohta ja autossa matkustavien henkilöiden määrä välitetään automaattisesti pelastusviranomaisille onnettomuuden tapahduttua.

Vastaavien teknologioiden ja niiden mahdollistamien palveluiden tulo veneilyyn on pelkästään ajan kysymys. Kaikki eivät näitä tosin edes halua, joten on todennäköistä, että veneilyssä suuri osa uusista teknisistä varusteista on hankittavissa erikseen lisävarusteina tai kalliimman luokan veneissä vakiovarusteina, kunnes veneilyn turvallisuusmääräykset kehittyvät sille tasolle, että esim. onnettomuusilmoitukset mahdollistava teknologia on vaatimus tietynlaisille uusille veneille.

Veneilylle erityisen tärkeä uusi teknologia on yhä kehittyvä aurinkosähkön hyväksikäyttö. Pitkät ja valoisat kesäpäivät ovat oiva mahdollisuus ladata veneen akkuja aurinkosähkön avulla. Aurinkosähköpaneelien hyötysuhteen parantuessa voidaan myös alkaa pohtia mitä mahdollisuuksia ne tuovat veneiden lisäksi satamien ja saaritukikohtien palveluille, esim. laitureihin asennettavien infotaulujen, lähiverkkopalveluiden ja muiden vastaavien muodossa.

Aalto-yliopiston Wave-hankkeessa (2011), jossa tutkittiin venealan tuotteiden ja palveluiden visiointia todettiin, että todennäköisintä on, että teknologiat tulevat veneisiin seuraavassa järjestyksessä, mikäli vertailukohtana käytetään autoilua: Ensiksi viihde, -navigointi ja muu elektroniikka verkottuu veneen sisällä (InBoat), seuraavaksi veneet verkottuvat keskenään (BoatToBoat), sitten veneet ja veneilyinfra verkottuu (BoatToInfrastructure) ja lopulta tapahtuu verkottuminen kaikkiin muihin verkkoihin (BoatToX).

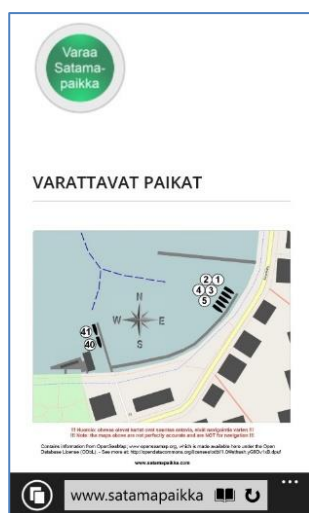
1.4. Palvelusovellukset satamapalveluille

Lähiseudun palveluiden löytämiseen on tarjolla monenlaisia sovelluksia. Suurin osa tunnetuista sovelluksista, esim. Foursquare ja Yelp! ovat englanninkielisiä ja sisältävät mahdollisuuden arvioida palveluita ja jakaa olinpaikkatietoja ystäväpiiriin kanssa. Näiden soveltuvuus satamien palveluiden markkinointiin ja löytämiseen vaatisi sovelluksesta suomenkielisen version ja satamien palvelutietojen tuomista sovellukseen.

Veneilyyn on olemassa joitakin suomalaisia ja suomenkielisiä sovelluksia ja palveluita, joita on syytä tutkia tarkemmin ja selvittää niiden soveltuvuutta palveluiden markkinointikanavaksi niin veneilijöille, kuin muille satamien palveluista kiinnostuneille. Haasteena näillä sovelluksilla ja palveluilla on ensisijaisesti se, että ne ovat useimmille käyttäjille tuntemattomia ja toisaalta ne kaikki vaativat kehitystyötä sisävesien satamien osalta. Seuraavassa on arvioitu ylätasolla näiden soveltuvuutta satamapalveluiden löytämiseen Tampereen kaupunkiseudulla. Tällaisen sovelluksen saaminen aktiiviseen käyttöön Pirkanmaalla on erittäin tärkeää, jotta satamien palveluista saadaan jaettava tietoa nykyistä laajemmin ja veneilijät voivat löytää jo tutusta ympäristöstä uudet palvelut - joiden kannattavuus paranee löydettävyyden kehittyessä.

Satamapaikka.com

Satamapaikka.com on Bookkaa Finland Oy:n ylläpitämä verkkopalvelu, ei sovellus. Sen kautta voi varata satamasta kausi- tai vieraspaikan. Palvelu näyttää sataman sijainnin kartalla ja palvelun kautta varattavat paikat, sataman kuvauksen ja kuvauksen palveluista, linkin sataman omille verkkosivuille, varaus-linkin, sataman palvelut symboleilla, varausehdot, yhteystiedot, jonkin verran mainontaa. Merialueiden lisäksi mukana on sisävesistä vasta Saimaa. Vieraspaiikkavaraustoiminto on käytössä Mikkelin kaupungilla.



Kuva 1, Satamapaikka.com

Plussat

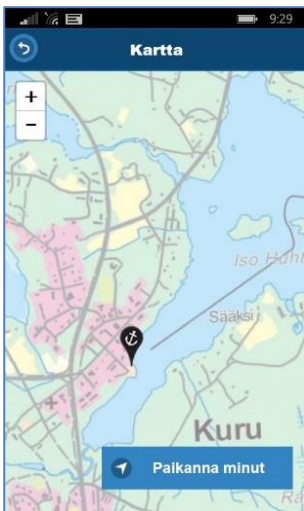
- Verkkopalvelu näyttää satamatiedot heti
- Kattavat kuvaukset satamien palveluista
- Kartat varattavista paikoista
- Palvelukuvaukset voidaan tuoda asiakkaan omasta portaalista
- Palvelun hinta sisältyy vieraspaikkamaksuun

Miinukset

- Toimii sisävesillä vasta Saimaalla (ja rajoitetusti Mikkeliissä)
- Varausten tekeminen vaatii rekisteröitymisen
- Tiedot vaikuttavat melko staattisilta ja hankalasti ylläpidettäviltä
- Keskittyy paikkavaraukseen, ei palveluiden esille nostamiseen

Venesatamat.fi

Vaiste Productions Oy:n tuottama sovellus antaa tiedot satamista ja useat Pirkanmaan satamat löytyvät siitä jo. Satamista on tavoitteena antaa nimi, esittely ja yhteystiedot, koordinaatit, satamanumero ja kartta-alue, sataman palvelut, syvyystiedot ja venepaikkojen määrä. Lähialueen palveluita voidaan lisätä sovellukseen, josta laskutetaan 100 € + ALV vuosittain per palvelu. Tiedot satamien palveluista ovat epätarkat ja osin puutteelliset. Sovelluksen kautta voi antaa kommentteja tai raportoida väärät satamatiedot. Käyttäjiä on vähän. Toimii kaikilla älypuhelinlustoilla ja verkossa. Potentiaalinen sovellus, mutta vaatii markkinointia ja lisäresursointia kehittämiseen.



Kuva 2, Venesatamat.fi

Plussat

- Ilmainen loppukäyttäjälle
- Mahdollisuus räätälöidä
- Kohdistettu selkeästi satamien palveluihin
- Selkeästi veneilijän näkökulmasta, mutta helppo myös muille

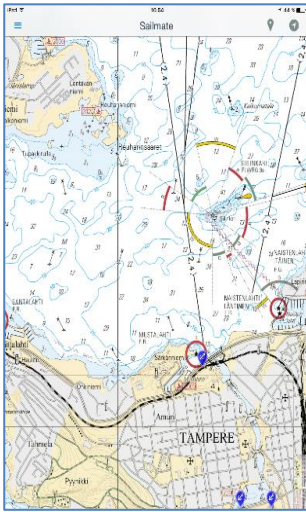
Miinukset

- Melko vähän käyttäjiä
- Harrastelijamainen toteutus

Sailmate

Nautics Oy:n Sailmate-sovellus soveltuu reittien suunnitteluun ja merikarttojen tutkimiseen. Myös satamien palvelut löytyvät sovelluksesta, mutta rajoitetusti. Loppukäyttäjälle on tarjolla ilmainen versio tai Premium-versio hintaan 19,90 €/vuosi. Premium-versio näyttää tarkemman oman sijainnin, nopeuden, kulkusuunnan asteina ja suuntaviivan ja vierasvenesatamien lähestymiskartat. Lisäksi maksulliseen versioon voi tallentaa rajattomasti omia kohteita. Sataman palvelut on ilmoitettu symbolein. Muita tietoja ovat sataman numero, mahdollinen verkko-osoite ja

puhelinnumero, vieraspaikkojen määrä ja syväys. Sovellus on tarjolla kaikille mobiilialustoille. Sovellukseen on tulossa mahdollisuus wiki-tyyppiseen tiedontuottamiseen ja kommentointiin kohdetietojen arvon lisäämiseksi.



Kuva 3, Saima

Plussat

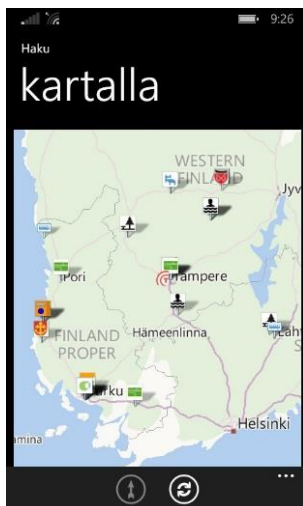
- Ilmainen loppukäyttäjälle, mikäli rajoitetut ominaisuudet riittävät
- Ammattimainen ja melko tunnettu sovellus (65 000 rekisteröityä käyttäjää)
- Aidot merikartat
- Kehityssuunnitelmat POI-haun ja kohderekisterin kehittämiseksi

Miinukset

- Keskittyy reittien suunnitteluun ja merikarttojen käyttöön
- Vaatii nopean verkkoyhteyden karttojen lataamiseen
- Satamien merkitseminen sisävesillä on täysin kesken
- Vaatii rekisteröitymisen

Tässä.fi

Tämä Adfore Technologies Oy:n sovellus tarjoaa runsaasti tietoa ympärillä olevista asioista, kuten paikallissää, päiväyri, kauppojen ja ravintoloiden tarjoukset, erilaisten kohteiden haku, oppaat esim. kauppakeskus Ideaparkiin ja suosikkien tallennus. Sovellus ei tällä hetkellä löydä satamia, mutta niiden lisääminen avoimesta datasta tai Google Maps -kartalta ei ole suuri työ. Sovellus keskittyy paikallisten toimipisteiden ja palveluiden esille tuomiseen. Räättälöinti on mahdollista, esim. kokonaisuuden sisään voidaan luoda ”satamat” -opas vastaavalla tavalla, kuten Ideaparkin opas tällä hetkellä. Tietojen ylläpitämiseen on eri vaihtoehtoja täysin automaattisista, puoliautomaattisiin ja manuaalisiin ylläpitoihin. Kuluttajille sovellus on ilmainen. Toimii iOS ja Android-laitteilla ja verkossa.



Kuva 4, Tässä.fi

Plussat

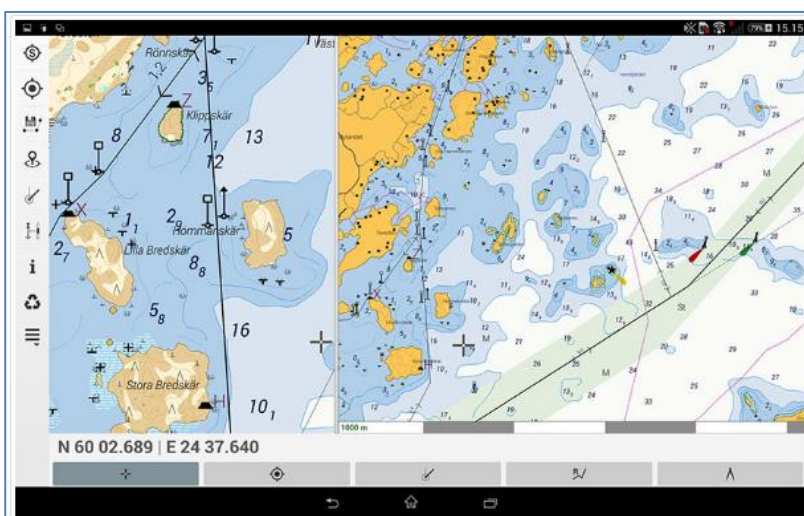
- Ilmainen loppukäyttäjälle
- Mahdollisuus räätälöidä
- Eri mahdollisuudet ylläpitää tietoja

Miinukset

- Melko tuntematon sovellus
- Tarjoaa liiankin paljon tietoa
- Ei toistaiseksi löydä satamia

Loisto

Karttakeskus Oy:n sovellus tarjoaa pitkälti samat ominaisuudet, kuin Sailmate. Kartta-aineistot perustuvat viranomaislähteisiin ja ne ovat navigointikäyttöön sopivia. Vesistöjen lisäksi Loisto tukee myös maastossa kulkemista. Sovellus on tarjolla Android- ja iOS-laitteille ja maksaa 24,99 €. Windows PC:lle tarkoitettu Iso Loisto maksaa 380 €. Verkkoysteys ei ole välttämätön sovelluksen lataamisen jälkeen. Yleiskartat kattavat Suomen maa-alueen ja merikartat Ahvenanmaa - Saaristomeri - Suomenlahti -alueella, sekä useimmat Suomen järviolueet. Käyntisatamatiedot ovat merialueilta ja Saimaalta.



Kuva 5, Loisto

Plussat

- Tarkat kartat navigointiin
- Kartat maa-alueille

Miinukset

- Maksullisuus
- Rajalliset tiedot järvisatamien palveluista
- Soveltuu huonosti satunnaiseen käyttöön

Esimerkki räätälöidystä sovelluksesta (Haltu Oy)

Haltu Oy on Hämeenlinnan kaupungin KuntaPro-palvelussa kilpailuttama yhteistyökumppani. KuntaPron omistajat voivat hyödyntää KuntaPron yhteishankintayksikön palveluita. Sovelluksen tavoitteena on mahdollistaa veneilijöille haluamansa palveluiden löytäminen satamista ja niiden lähistöltä. Palveluiden löydettävyyttä on sovelluksen ensisijainen päämäärä. Sataman palvelut eivät kuitenkaan ole saavutettavissa, mikäli venettä ei saada kiinnitettyä laituriin. Tästä syystä lähes yhtä tärkeänä sovelluksen ominaisuutena on sataman venepaikkojen tietojen hakeminen: riittääkö sataman syvyys tai ovatko venepaikat tarpeeksi isoja.

Satamia voidaan suodattaa kartalla haluttujen satamapalvelujen perusteella. Lisäksi satamia voidaan mahdollisesti suodattaa pohjautuen niiden etäisyyteen majoitus- ja viihdepalveluista. Myös etäisyys nykyiseen sijaintiin voi olla suodatusperuste. Satamien suodatus venepaikkojen ominaisuuksien perusteella on mahdollista.

Sovelluksesta löytyy myös sataman lähialueen merikartat, joiden avulla satamaan voi suunnistaa. Myös lähestymiskartat muilla liikkumismuodoilla kuin veneillä satamaan saapuville löytyvät sovelluksesta.

Lähialueen yritykset voivat halutessaan yhdistää omat varausjärjestelmänsä osaksi sovellusta sataman venepaikkojen varausjärjestelmän rinnalle. Taustajärjestelmä mahdollistaa varausten tekemisen myös satamatoimistossa, jos veneilijä ottaa yhteyttä esimerkiksi puhelimitse tai sähköpostilla. Taustajärjestelmän kautta onnistuu myös sataman tietojen muokkaaminen.

Plussat

- Tarkoitukseen räätälöity
- Myös merikartat/satamien lähestymiskartat
- Hinta tilaajalle alle hankintarajan
- Loppukäyttäjälle ilmainen

Miinukset

- Edellyttää yhteistyöpanosta tilaajalta
- Tunnettuus vaatii alussa markkinointia (kustannus)

Ratkaisujen soveltuvuus

Tutkituista sovelluksista soveltuvimmilta vaikuttavat Venesatamat.fi, Tässä.fi ja Tamperelaisen Haltu Oy:n hahmotelma ko. palvelusta. Muut sovellukset ovat varmasti soveltuvia veneilijöiden apuvälineitä, mutta mahdollisesti liian navigointikeskeisiä satunnasta käyttäjää ajatellen. Satamapaikka.com on mielenkiintoinen palvelu vierasvenepaikkojen vuokraukseen ja lisäksi siihen on mahdollista sisällyttää satamien palvelut, edellytyksenä on kuitenkin oman palveluportaalin rakentaminen taustalle.

Venesatamat.fi -palvelu ja sovellus ovat pisimmällä Pirkanmaan satamien kartoittamisen suhteen, mutta sovellus vaatisi ehdottomasti panostusta kuntien ja sovelluskehittäjän yhteistyöhön, koska palvelu on kovin keskeneräinen. Tässä.fi on valmiin tuntuinen sovellus ilman satamatietoa. Tämä selvästi kaupallinen sovellus on monessa mielessä valmis, jos satamien palvelut saadaan lisättyä. Tässä.fi on paras vaihtoehto siinä suhteessa, että siihen tarjotaan kaikki erilaiset mahdollisuudet tiedon ylläpitämiseen. Heikon puoli sovelluksessa on sen runsas tiedontarjonta, johon yksittäiset mielenkiinnon kohteet voivat hukkuu.

Haltun konsepti vastaavasta palvelusta vaatii kehitystyötä yhdessä kuntien ja palveluntarjoajien kanssa. Tässä on tietenkin eniten työtä, mutta toisaalta lopputuloksena voi olla juuri tarkoitukseensa sopiva sovellus. Sovelluksen lanseeraus vaatisi työtä, mutta se ei ole välttämättä sen suurempi toimenpide kuin muiden – lähes yhtä tuntemattomien, jo olemassa olevien sovellusten suhteen. Tampereen seudulta löytyy myös monia muita vastaavia ohjelmistokehittäjiä, jotka voidaan kilpailuttaa, mikäli tämän tyyppiseen ratkaisuun päädyttäisiin.

Koska yksikään sovellus ei sellaisenaan ole valmis otettavaksi käyttöön on huomioitava, että kehitys vaatii tiettyä taloudellista panostusta, joka todennäköisimmin kohdistuu tavalla tai toisella työn tilaajaan. Valmiimpien sovellusten osalta kustannuksia tulee työstä, jolla joko rakennetaan portaali, josta tiedot haetaan sovellukseen tai sovelluksen tekijä ottaa vastuulleen vastaavien palvelutietojen keräämisen ja ylläpitämisen. Todennäköisesti kaikissa tapauksissa toimivan palvelusovelluksen kustannukset alkavat muutamasta kymmenestä tuhannesta eurosta.

1.5. Muut olennaiset kehityskulut

Lähes kaikissa satamissa on sähkö ja viemärointi tai ne löytyvät aivan lähialueelta, jolloin esimerkiksi septityhjennyslaitteen liittäminen viemärointiin ei vaadi muutamaa kymmentä metriä pidempiä viemärointien rakentamisia. Sähköt löytyvät kaikista isommista satamista myös laitureista, pienemmistä satamista ja monista venerannoistakin alueen sähköpylvästä. Palvelutason nostamiseksi on kuitenkin investoitava siihen, että viemäroinnit rakennetaan siten, että pilssi- ja jätevedet voidaan tyhjentää suoraan laiturista viemäriin ja sähköliitännät löytyvät laitureista. Myös talousveden tuominen laituriin on tärkeää pyrittäessä nostamaan luokitusta. Vastaavasti satamissa tulee olla myös wc, jolle edellytyksenä ovat sähkö, viemärointi ja vesijohtovesi. Alimmankin luokitustason satamissa tulisi toki olla vähintäänkin kuivakäymälä, mikäli infapalvelut ovat kovin kaukana satamasta. Satamakohtaiset tiedot olemassa olevista palveluista on esitetty seuraavassa luvussa.

Palveluiden löydettävyyden parantamiseksi tarvitaan parempaa tiedottamista, joka nykyisellään tarkoittaa kuntien ja yritysten verkkosivustojen kehitystyötä. Satamille voitaisiin myös pohtia omia sivuja, jolloin kaikki alueellinen satamatieto olisi selkeästi yhdessä paikassa.

Digitalisoinnin kehittyessä tarpeellinen on myös palveluapplikaatio- tai sivusto, joka mahdollistaa palveluiden löytämisen ja käyttämisen älylaitteella. Palveluapplikaation- tai erillisen sivuston kehittämisestä aiheutuu vähintään kymmenien tuhansien eurojen kulut, mutta kehitystyö voidaan tehdä yhteistyössä eri tahojen (kunnat, yritykset, seurat, yhteisöt) kulujen jakamiseksi. Tukirahoituksen saaminen tällaiseen kehitystyöhön on myös selvitettävä.

Veneilyyn liittyvä lainsäädäntö on uusiutumassa. Tavoitteena on ajanmukaistaa veneilijän käyttäytymistä koskevaa sääntelyä, selkeyttää viranomaisten rooleja ja tehtäviä sekä purkaa mahdollista turhaa sääntelyä ja mahdollistaa jakamistaloutta ja automaatiota. Nykyisellään sääntely ei ole johdonmukaista ja määritelmissä on puutteita. Myös sääntelyn velvoittavuus jää epäselväksi.

Lainsäädännön uudistamisen tavoitteena on myös vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen, mitkä vastaavat lain nykyisiä tavoitteita ja ovat hyvä lähtökohta myös jatkossa. Lakialoite pyritään antamaan eduskunnalle syksyllä 2018.

On esitetty, että lainsäädännön pitäisi mahdollistaa kevyempi veneiden välityspalvelu eli esimerkiksi eräänlainen veneiden Über-palvelu, jossa veneiden omistajat voisivat välittää omaa venettään helpommin muille. Tällä hetkellä veneet voivat seisoa pitkäänkin satamissa käyttämättöminä. Veneiden välittämistä on pidetty venealankin etuna koska silloin, kun veneitä käytetään enemmän, niille on myös enemmän huoltotarvetta. Uusien palvelujen mahdollistamisella voitaisiin myös edistää digitalisaatiota ja uusien palvelukonseptien kehittymistä. Jos päädytään siihen, että vuokravenesääntelyä kevennetään tai se jopa kokonaisuudessaan kumotaan, tulisi todennäköisesti samalla kiinnittää huomiota myös nykyisiin vesiliikennelain veneen luovutusta ja eri tahojen vastuita koskeviin kysymyksiin sekä varustevaatimukseen. Vuokravenesääntelyn mahdollista keventämistä voitaisiin myös tarkastella ammattimaisena ja ei-ammattimaisena toimintana. Osaksi vuokraveneily saattaisi jatkossa olla myös kuluttajaturvallisuuslainsäädännön piirissä, jos sektorilainsäädäntö ei kata kaikkea, mikä pitäisi erikseen selvittää.

Trafi on nykyisin merenkulun turvallisuutta valvova viranomainen. Trafi vastaa myös venetekniikan osaamisesta, yleisestä veneturvallisuudesta, vesillä liikkumisesta ja virastolla on merenkulun pätevyystuntemus. Tämän vuoksi on ajateltu, että Trafin roolia vesiliikennelain yleisen valvonnan osalta vahvistettaisiin. Myös veneilyn pätevyyskirjojen myöntämisprosessiin liittyy muutostarpeita. (Vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskeva hanke - Arviomuistio alan lainsäädännön yleisistä muutostarpeista 08.05.2017). Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausunnot arviomuistiosta 5.6.2017 mennessä. Yhteenveto lausunnoista ja eri tahojen lausunnot ovat luettavissa Liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla (lvm.fi)

Koska lakia vasta uudistetaan, sen vaikutuksia veneilyn kehittämiseen tai satamien tarjoamiin palveluihin, niiden edellytyksiin ja mahdollisiin sääntelyn vaikutuksiin ei tässä vaiheessa voida täysin varautua.

2. Veneilyn kehitys (kysely)

Paikallisille vesilläliikkuville suunnattiin kysely, jolla haluttiin kerätä tietoa heidän näkemyksistään satamien kehitystarpeista, veneilijöitten omien tarpeiden muutoksesta tulevaisuudessa, sekä näkemyksistä veneilyn tulevaisuudesta yleensä. Vastaavia ajatuksia on selvitetty jo muissa tutkimuksissa ja suurimmalta osin tämän kyselyn vastaukset myötäilevät esimerkiksi matkailua koskevien tutkimusten tuloksia.

Eräissä aiemmissa suomalaisissa tutkimuksissa, joissa on hahmoteltu venealan tuotteiden ja palveluiden muotoutumista tulevaisuudessa (esim. Aalto-yliopiston Wave-projekti, 2011 ja Aalto-yliopiston ja Turun yliopiston Visio 2025 -tutkimusraportti) on tuotu esiin konsepteja joilla tuetaan erilaisten veneilijätyyppien tarpeita uusilla tavoilla. Esimerkiksi niille veneilijöille, jotka viettävät paljon aikaa veneellä satamassa, on pohdittu laitureita, jotka muodostavat yhdessä veneen kanssa omat aidatut saarekkeensa, luoden lisää tilaa yksityisyydelle. Näissä voisi olla tilaa esimerkiksi grillille ja puutarhakalusteille sekä säilytystilaa. Ajatus pohjautuu pitkälti siirtolapuutarha-ajattelun tai karavaanarien kausipaikka-ajattelun soveltamisesta venesatamaan. Vastaavasti sataman olisi pystyttävä tarjoamaan lähellä kaikki ne palvelut, joita omassa veneessä ei ole, tai joiden käyttäminen ranta-alueella olisi miellyttävämpää, kuin veneessä. Tällaisten veneilijöiden arvostamia palveluita voisivat olla esimerkiksi yöpymistilat, ruokailumahdollisuudet ja peseytymistilat. Seutusatamat-hankkeessa on kuitenkin keskitytty satamien kehittämisen perusasioihin, koska veneilijätyyppien erityistarpeiden selvittäminen vaatisi enemmän primääritutkimusta.

Kysely nosti esille suuren joukon perusasioita joissa nähdään puutteita. Näiden korjaaminen on enimmäkseen tahto- ja kustannuskysymys. Pitkän aikavälin kehitystarpeita ja -visioita toi esiin vain harva kyselyyn vastannut. Näistä on kuitenkin havaittavissa ns. heikkoja signaaleja tulevista tarpeista, jotka on syytä ottaa huomioon. Tämän kyselyn vastauksista ja aiemmista kyselyistä on mahdollista jatkojalostaa vastauksia moniin kysymyksiin Seutusatamat-hankkeen jatkotoimenpiteitä varten ja erityisesti mikäli halutaan selvittää tiettyjä tarkempia palvelutarpeita ja asiakassegmentointeja veneilyyn liittyvää yritystoimintaa ajatellen.

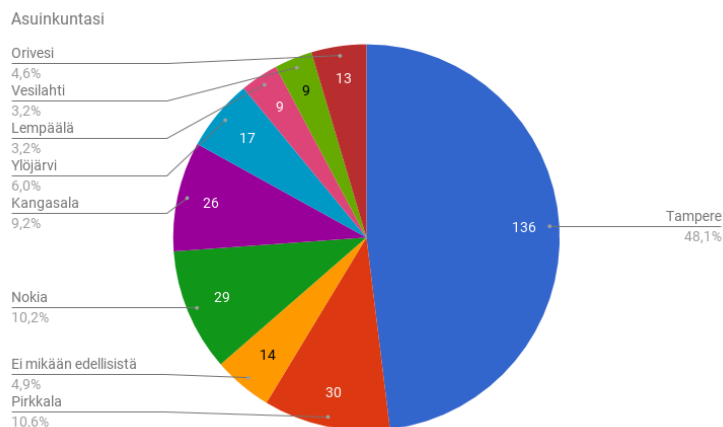
Kysely avattiin 24.5. ja vastausaikaa oli 11.6. asti. Kyselyyn oli mahdollisuus vastata Tampereen satamatoimiston Facebook-sivun kautta ja kuntien, sekä Tampereen kaupunkiseudun verkkosivujen kautta. Sähköpostitse kysely lähetettiin veneseurojen yhteyshenkilöille ja heitä pyydettiin lähettämään kysely jäsenistölleen. Lisäksi kyselyyn ohjattiin vastaamaan Tamperelainen-lehden 31.5. ilmestyneessä artikkelissa, jossa käsiteltiin Seutusatamat-hanketta. Vastauksia tuli määräaikaan mennessä yhteensä 283 kpl.

2.1. Kyselyyn vastanneet

Lähes puolet vastanneista ilmoitti asuinkunnakseen Tampereen (48,1 %). Seuraavaksi eniten vastaajia oli Pirkkalasta (10,6 %), Nokialta (10,2 %) ja Kangasalta (9,2 %). Vähiten vastaajia oli Vesilahdelta (3,2 %) ja Lempäälästä (3,2 %). Lempäälää koskien tuli kuitenkin eniten vapaamuotoista palautetta pienestä vastaajamäärästä huolimatta. Vastaajista 4,6 % oli Orivedeltä ja Ylöjärveltä 6 %. Vastaajista 4,9 % ilmoitti, ettei asu missään näistä kunnista.

Lempäälän aktiivisuus veneilyn kehittämisessä on muutenkin näkyvää, sillä vuoden 2015 Vene vie -hankkeen jälkeen heillä on ollut aktiivista toimintaa veneilyn kehittämiseksi niin kunnassa, kuin

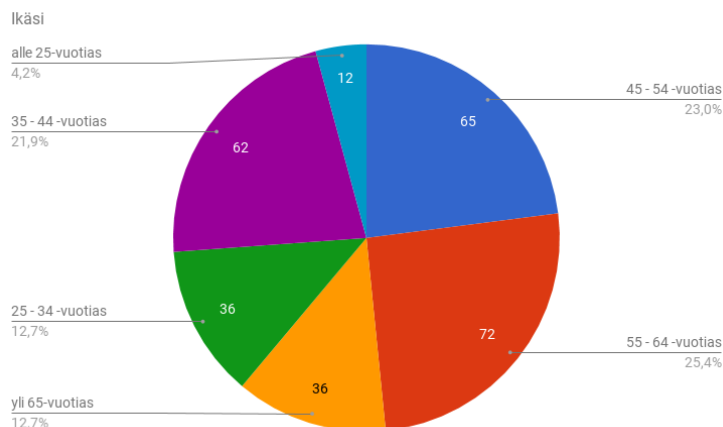
seurankin taholla ja Myllyrannan sataman kehittäminen on saanut tärkeän osuuden kuntakeskuksen kehityssuunnitelmissa.



Kaavio 1, vastaajan asuinkunta

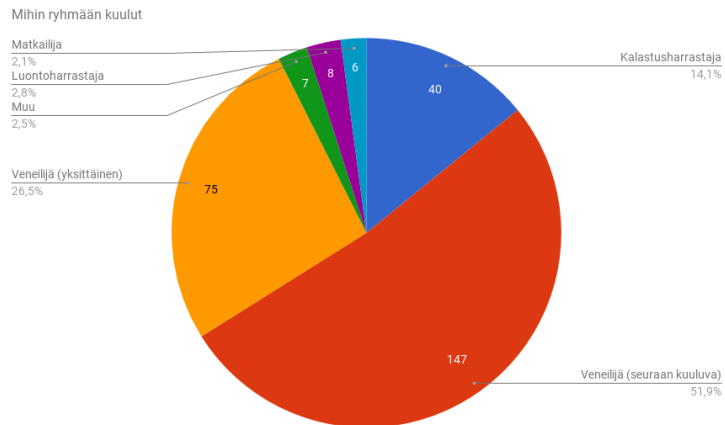
Vastaajista neljä viidesosaa oli miehiä ja yksi viidennes naisia.

Ikäjakauma oli varsin tasainen ryhmissä 35 - 44 -vuotiaat, 45 - 54 -vuotiaat ja 55 - 64 -vuotiaat. Sen sijaan yli 65-vuotiaat ja 25 - 34 -vuotiaat muodostivat kaksi selvästi pienempää vastaajaryhmää (molemmat 12,7 %). Alle 25-vuotiaiden vastaajien määrä oli 4,2 %.



Kaavio 2, vastaajien ikäjakauma

Ryhmittelyssä suurin osa ilmoitti olevansa seuraan kuuluva veneilijä (51,9 %) ja toiseksi suurin ryhmä oli yksittäisten veneilijöiden ryhmä (26,5 %). Myös kalastusharrastajia oli suurehko määrä vastaajista (14,1 %). Luontoharrastajia oli vastaajissa melko vähän (2,8 %) ja matkailijoita vain 6 (2,1 %). Muihin ryhmiin itsensä lukevia oli vastaajissa 7 (2,5 %). Muu-kenttään oli ilmoitettu lukumääräisesti useita erilaisia nimikkeitä kuten ammattiliikkuja, Pidä Saaristo Siistinä r.y., kesämökkiläinen, kilpapurjehtija ja uimari.



Kaavio 3, mihin ryhmään kuulut

2.2. Arvioitu satama

Kyselyssä pyydettiin vastaajaa antamaan arvio yhden valitsemansa sataman parannustarpeista. Tämä aiheutti muutamalle vastaajalle haasteita ja he kertoivat vapaa-kentässä tai sähköpostitse, että olisivat halunneet arvioida useampaa satamaa, koska tarpeet kotisatamassa ja vierassatamassa poikkeavat toisistaan. Kysely oli laadittu sillä olettamalla, että satamia arvioidaan ristiin, eli yhden kotisatama voi olla toisen vierassatama ja kehitysehdotuksia haettiin enemmän yleisellä tasolla, eikä yksittäisen kohteen välittömiin korjaustarpeisiin.

Eniten arviointeja saaneet satamat olivat: Tampere, Naistenlahti (13,2 %), Tampere, Jänissaari (11 %), Nokia, Vihola (9,5 %) ja Kangasala, Mobilia (8,4 %). Vähiten arviointeja saivat Tampere, Olkahisenlahti (0,4 %), Tampere, Sisaruspohja (0,4 %) ja Ylöjärvi, Kuusela (0,4 %). Vastaajista 13 (4,8 %) ilmoitti arvioivansa jotain itse valitsemaansa satamaa, joista osa olisi löytynyt annetusta luettelosta ja osa oli vastaajan valitsema, Tampereen kaupunkiseudun ulkopuolelta, kuten Ruovesi (6 vastausta). Vastaajat eivät olleet hahmottaneet kaupunkiseudun rajausta ja joissakin vapaissa kommentteissa korostui se, että asiaa katsotaan vesistön näkökulmasta, ei kuntarajoittain tai alueittain. Satamien kehittäminen onkin erittäin tärkeää tehdä kunnallisena yhteistyönä, sillä vesistöllä liikkuminen ei noudata kunta- tai edes maakuntarajoja.

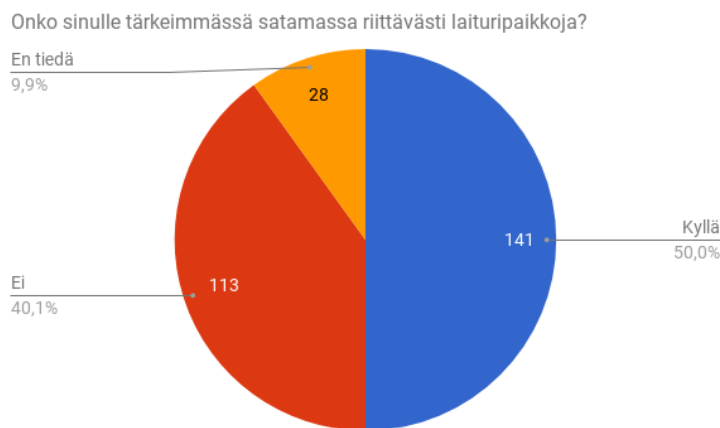
Laituripaikkojen määrä

Laituripaikkojen määrästä kysyttäessä hieman vajaa puolet ilmoittaa, että paikkoja ei ole tarpeeksi. Laituripaikkojen määrän Ei ja Kyllä –vastausten suhde oli kunnittain lajiteltuna seuraavan kaltainen:

- Kangasala 22 (Ei tarpeeksi)/3 (Kyllä)
- Lempäälä 6 (Ei tarpeeksi)/2 (Kyllä)
- Nokia 7 (Ei tarpeeksi)/18 (Kyllä) ja 4 En tiedä –vastausta
- Orivesi 11 (Ei tarpeeksi)/2 (Kyllä) ja 1 En tiedä –vastaus
- Pirkkala 12 (Ei tarpeeksi)/4 (Kyllä) ja 1 En tiedä –vastaus
- Tampere 39 (Ei tarpeeksi)/93 (Kyllä) ja 13 En tiedä –vastausta
- Vesilahti 2 (Ei tarpeeksi)/3 (Kyllä) ja 1 En tiedä –vastaus
- Ylöjärvi 7 (Ei tarpeeksi)/4 (Kyllä) ja 3 En tiedä –vastausta.

Loput vastaajista eivät olleet nimenneet satamaa, jota arvio koski, joten ne on huomioitu ainoastaan kokonaistuloksessa.

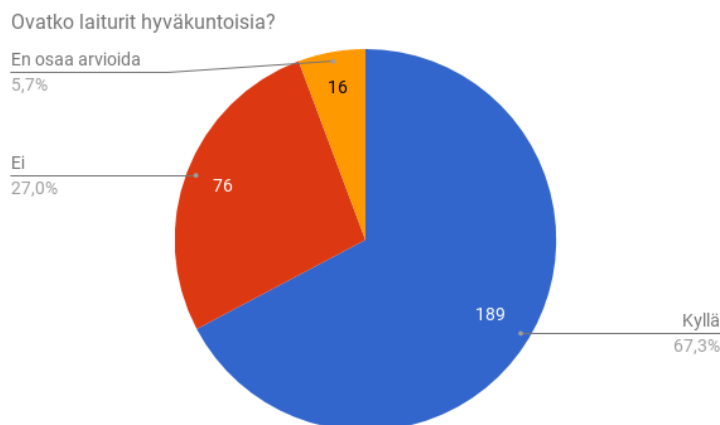
Kuntakohtaisten kyselyvastausten perusteella suhteellisesti suurin tarve laituripaikoista on Kangasalla (92 % vastannut Ei), jossa Mobilian satamaa hallinnoi veneseura ja venerannat (soutuvenepaikat) ovat kunnan omistamia. Toiseksi eniten laituripaikkoja puuttuu vastaajien mielestä Lempäälässä (75 % Ei-vastauksia), jossa kunnalla ei ole venepaikkoja ollenkaan, vaan paikkoja hallinnoivat paikalliset seurat. Koska satamat ovat seurojen hallinnassa, paine venepaikkojen lisäämiseen ei kummassakaan tapauksessa kohdistu suoranaisesti kuntaan. Sen sijaan Pirkkalassa, jossa kunnan venepaikkajonossa on 373 nimeä, on Ei ja Kyllä vastausten suhde lähes sama kuin Lempäälässä (70,6 % Ei vastaan 29,4 % Kyllä) ja paine kohdistuu sekä kunnan, että seuran hallinnoimiin satamiin.



Kaavio 4, laiturien riittävyys

2.3. Laiturien kunto

Kysymyksellä laiturien kunnosta haluttiin kartoittaa olemassa olevan laiturikaluston kuntoa ja sitä kautta uudistamistarvetta. Reilu neljäsosa vastaajista oli sitä mieltä, että laiturit eivät ole hyväkuntoisia. Vapaassa palautteessa laiturien kunnostustarpeesta oli huomautettu mm. Lempäälän Uittorannan ja Tampereen Jänissaaren kohdalla.



Kaavio 5, laiturien kunto

2.4. Lisäpalvelut satamiin

Kysyttäessä ”Mitä palveluita sinä tarvitsisit satamaasi?” kärkeen nousee vahvasti Polttoaineen tankkaus (48,6 % vastaajista). Vuonna 2015 tehdyssä Vene vie -kyselyssä, vierassatamiin toivoi polttoainetankkausta 29,8% vastaajista. Tähän verrattuna kysynnän muutos on huomattava. Polttoainetankkauksen järjestäminen on ekologisesti perusteltua, mutta taloudellisesti sen järjestäminen on haasteellista, sillä tankkausaseman perustamiskulut ovat kunnasta riippuen 200 000 – 300 000 € luokkaa ja lisäksi tankkauspisteiden ylläpito vaatii halukkaan yrittäjän huolehtimaan tankkauspisteiden ylläpidosta. Tankkauspisteiden lisäämisen tulee kuitenkin pyrkiä mm. hakemalla rakentamisavustusta ympäristösyihin perustuen. Hyviä sijoituspaikkoja tankkauspisteille olisivat mm. Pyhäjärvellä Nokian Eden, Lempäälän kanavan lähialue ja Roineella Mobilia, Näsijärven puolella Tampereen/Ylöjärven Ryydynpohja tai Tampereen Maisansalo. Tampereen kaupunkiseudun ulkopuolella Muroleen satama olisi sijainniltaan hyvä tankkauspistettä ajatellen.

Seuraavaksi kysytyin palvelu on videovalvonta (39,9 %), jonka hyväksyttävyyttä ja tarve etenevät nopeasti. Videovalvonta koetaan ilmeisesti myös turvallisemmaksi – ja halvemmaksi vaihtoehdoksi, kuin vartiointi. Vapaassa palautteessa ja veneilijöitä haastatellessa nousee helposti esiin huoli ja kielteiset kokemukset satamissa tapahtuvista vahingonteosta. Videovalvonnan puolesta puhuvat myös jatkuvasti laskevat hinnat, jotka mahdollistavat valvonnan järjestämisen jo melko kohtuullisin kustannuksin. Veneilijät ovat pääsääntöisesti kiitelleet jo hankittuja valvontajärjestelmiä.

Kolmanneksi kysytyimpänä palveluna on WC (39,5 %). Haasteena on tietenkin ko. tilan siistinä ja käyttökelpoisena pitäminen vähillä kustannuksilla.

Neljännellä sijalla on jätehuolto (37 %), jonka kysyntää voi pitää ilahduttavana merkinä siitä, että veneilijät ovat ympäristötietoisia. Monipuolisia jätepisteitä tulee siis lisätä ja huolehtia myös siitä, että ne ovat käytettävissä koko veneilykauden ajan.

Viidennellä sijalla on riittävän pysäköinnin järjestäminen (35,5 %), joka on lähes jatkuva puheenaihe satamissa. Veneilijöiden tarpeiden lisääntyessä ja mm. mukavuuden halun kasvaessa tarve päästä veneelle autolla yhdessä kantamusten kanssa kasvaa. Samalla on huomioitava, että isommalle veneelle menee usein suurempi ryhmä ihmisiä, jolloin paikalle saatetaan tulla kahdella tai useammalla autolla. Lisäksi on huomioitava trailer-pysäköinnin tarve.

Kuudennella sijalla, välittömästi edellisen jälkeen on juomavesihuollon lisääminen (34,8 %). Haasteena joissakin tapauksissa on juomaveden ja septityhjennyksen sijoittelu liian lähelle toisiaan, josta voi aiheutua vakaviakin hygieniaoongelmia, joiden korjaamiseen tulee kiinnittää huomiota.

2.5. Miten uskot palveluiden tarpeesi muuttuvan tulevaisuudessa?

Tähän kysymykseen vastasi 104 henkilöä. Valtaosa, 63 vastausta, toi esiin jonkinlaisen kehitystarpeen, korjausehdotuksen nykytilanteeseen, ehdotuksen tarvittavasta palvelusta tai turhautumisen siihen, että mitään ei ole kehitetty vaikka ongelmat ovat tiedossa. Alla joitakin tyypillisimpiä vastauksia tähän kysymykseen.

- ”-- tarpeena olisi saada Särkänniemen tapaan vuorokausi ja /taiikka viikonloppupaikkoja, joissa ystävät/sukulaiset voisivat kyläillä pitää venettään turvallisesti.”
- ”Laituripaikkoja isommille veneille ja niille huoltopalvelut (siivous, tankkaus, pesu).”
- ”Heikolta näyttää. Kuntaa ei tunnu kiinnostavan palveluiden kehittäminen ja venepaikoista on huutava pula. Niitäkään ei ole luvassa.”

Vastauksia, joissa ilmaistiin, että tarvetta uusille palveluille ei ole, nykyisiin palveluihin ollaan tyytyväisiä tai suhtautuminen kehittämiseen oli kielteinen oli yhteensä 31 kpl.

- ”Tarpeet pysyvät ennallaan seuraavat 30 vuotta.”
- ”Uskon tarpeideni pysyvän samana tulevaisuudessa.”

Loput 10 vastausta olivat neutraaleja tai vaikeasti tulkittavia.

Selkeimmät yksittäiset kehitysehdotukset koskivat seuraavia asioita:

- Lokkihälyttimet Ratinanrantaan
- Suurille veneille lisää paikkoja
- Palveluiden on monipuolistuttava
- Vanhat laiturit on vaihdettava uusiin
- Paremmista palveluista ollaan valmiita maksamaan
- Lapsiperheille tarvitaan enemmän palveluita
- Septityhjennyslaitteet on pidettävä toimintakuntoisina
- Laitureihin tarvitaan sähköt
- Ruokatarvikkeiden ostaminen satamista
- Polttoaineen tankkaus satamista (Nokia, Mobilia)
- Venepaikkoja on oltava riittävästi
- Veneiden huoltopalveluita lisättävä
- Venevuokrausmahdollisuuksia lisättävä
- Pysäköintipaikkojen lisääminen
- Hyvien vesistökohteiden kehittäminen (olemassa olevien)
- Ravintoloiden ja kahviloiden lisääminen
- Kalankäsittelytilojen lisääminen
- Turvallisuuden lisääminen/rikollisuuden torjunta

2.6. Veneen omistaminen

Kysymykseen millaisen veneen vastaaja omistaa valtaenemmistö vastasi omistavansa yli 20 hv:n moottoriveneen (64,4 %). Purjeveneiden omistajia oli toiseksi eniten, 18,9 %. Alle 20 hv:n ilmoitti omistavansa vain 12,8 %. Kansallisella tasolla suurin osa veneilijöistä omistaa alle 20 hv:n veneen, joten joko isomman moottoriveneen omistajat ovat olleet poikkeuksellisen aktiivisia vastaamaan kyselyyn tai sitten tällaisten veneiden osuus on Pirkanmaalla tavanomaista suurempi.

Vastaajien määrä on kuitenkin pienempi (281), kuin ilmoitettujen veneiden määrä 335, eli osa vastaajista on ilmoittanut omistavansa kaksi tai useamman veneen. Tuloksiin on koottu osuudet vastausten erilaisista kombinaatioista. Vain 12 ilmoitti, ettei omista mitään venettä tai muuta vesilläliikkumisvälinettä.

2.7. Veneen vaihtaminen

125 veneilijää vastasi kysymykseen mahdollisesta veneen vaihtamisesta toisenlaiseen. Näistä suurin osa (61,6 %) ilmoitti ettei suunnittele vaihtoa nyt tai lähitulevaisuudessa. Vaihtamista harkitsevia oli yhteensä 29,6 %. Heistä suurimmalla osalla on mielessä vaihto isompaan veneeseen, vain yhdellä vastaajalla on mielessään pienempi vene, yhdellä vastaajalla tavoitteena hankkia toinen vene ja yksi ilmoittaa harkitsevansa veneestä luopumista. Loput vastauksista olivat sellaisia, että niiden luokittelu ollut mahdollista.

2.8. Veneen vuokraaminen

Kysymykseen veneiden vuokraamishalukkuudesta vastasi 156 veneilijää. Suurin kiinnostus kohdistuu vesijettien (41 %) ja kanoottien (40,4 %) vuokraamiseen. Kolmanneksi eniten kiinnostusta on saunalautan vuokraamiseen (32,1 %). Koska vuokrauskysymykseen vastasi vain 55,1 % kaikista vastaajista, voidaan olettaa että vuokraaminen ylittää kiinnostaa karkeasti arvioiden noin joka toista veneilijää.

Kun vastaajia pyydettiin kuvailemaan vuokrauksen tyyppiä, monet vastaukset olivat niin laiveita, että niitä oli vaikea luokitella tai tehdä pitäviä johtopäätöksiä. Valtaosa, 84 vastaajaa, ilmoitti olevansa kiinnostunut jollakin tavoin lyhytaikaisesta vuokrauksesta (tunti-, päivä, muu lyhytaikainen vuokraus), 23 kertoi ettei ole kiinnostunut vuokrauksesta ja 10 vastaajaa oli kiinnostunut viikonloppuvuokrauksesta tai vastaavasta. Voidaan todeta, että kiinnostusta veneiden vuokraukseen on ja että monella vastaajalla lyhytaikainen kokeilu (tunti-/päiväperustainen vuokraus tai koeajo) saattaisi johtaa esimerkiksi viikonloppu-/viikkovuokraukseen, mikäli kokemus on ollut myönteinen ja kiinnostava.

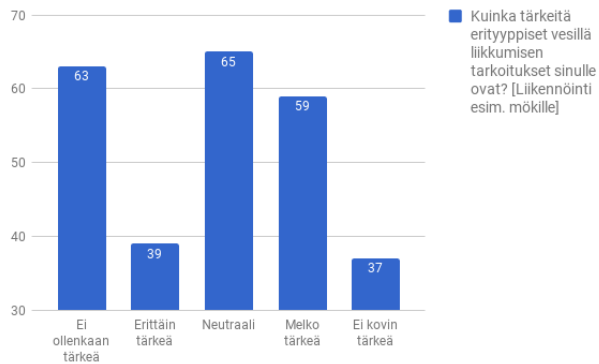
2.9. Veneilyssä tärkeät asiat

Se mikä on kenellekin tärkeää veneilyssä vaihtelee suuresti. Liikennöintiä esimerkiksi mökille pitää tärkeänä tai erittäin tärkeänä 98 (37,3 %) vastaajaa 263 kysymykseen vastanneesta. Vastaavasti 63:lle vastaajalle tämä ei ole ollenkaan tärkeää. Veneily kalastuksen vuoksi on tärkeää tai erittäin tärkeää 142:lle 276:sta vastaajasta.

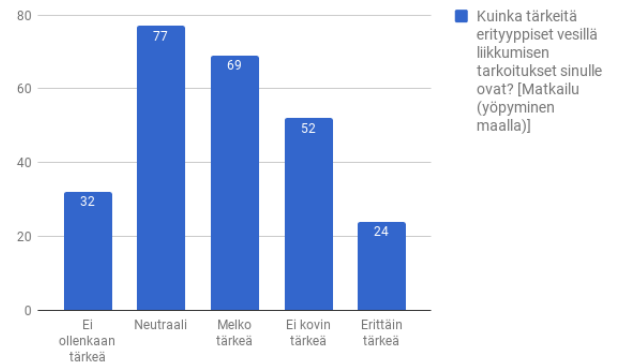
Ylivoimaisesti tärkein syy veneilyyn on päiväretkien tekeminen lähivesillä. Tätä pitää tärkeänä tai erittäin tärkeänä 255 vastaajaa 276:sta. Yksikään vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen Ei ollenkaan tärkeä. Myös venematkailu, jossa yövytään veneessä on merkittävää edelleen. 176 vastaajaa pitää tätä tärkeänä tai erittäin tärkeänä. Vain 24:lle tämä ei ole ollenkaan tärkeää. Vastaavasti venematkailu siten, että yöpyminen tapahtuu maalla oli tärkeää tai erittäin tärkeää 93:lle vastaajalle.

Huviajelu ilman päämäärää oli tärkeää tai erittäin tärkeää 179:lle, oleskelu veneellä satamassa oli tärkeää tai erittäin tärkeää 137:lle. Kohtaan Muu vesillä liikkumisen tarkoitus tuli 104 vastausta. Näistä merkittävin koski kilpailutoimintaa (8 vastausta). Muita useammin kuin kerran mainittuja

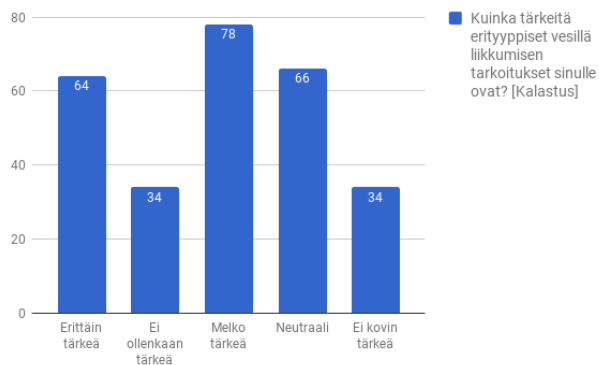
asioita olivat esimerkiksi järvipelastustoiminta, luonnosta nauttiminen ja maisemien esitleminen vieraille.



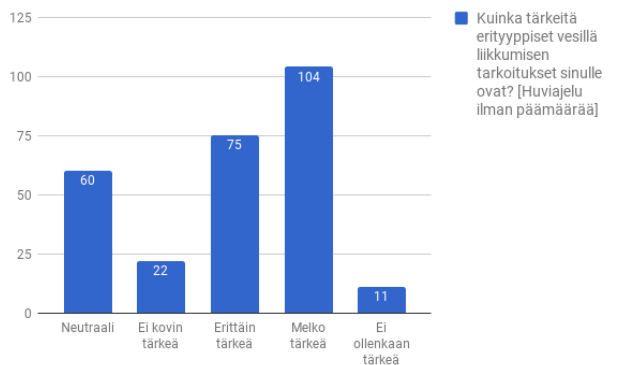
Kaavio 6, liikennöinti mökille (tärkeys)



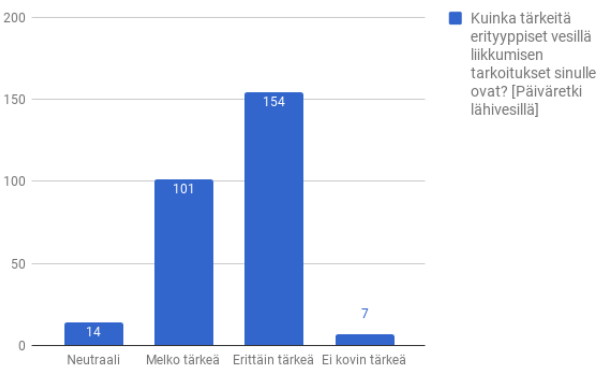
Kaavio 10, matkailu, yöpyminen maalla (tärkeys)



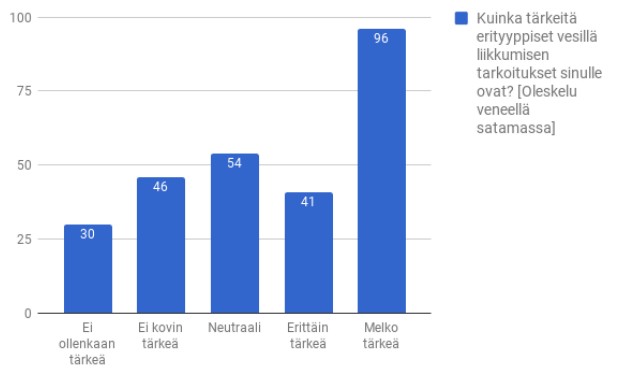
Kaavio 7, kalastus (tärkeys)



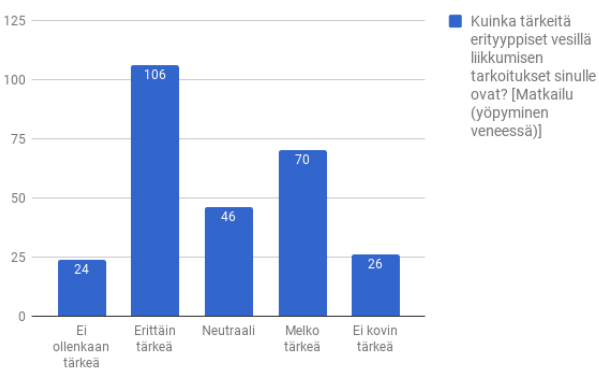
Kaavio 11, huviajelu (tärkeys)



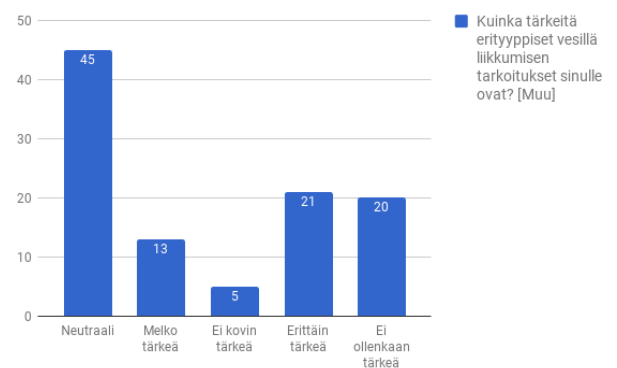
Kaavio 8, päiväretket (tärkeys)



Kaavio 12, oleskelu satamassa (tärkeys)

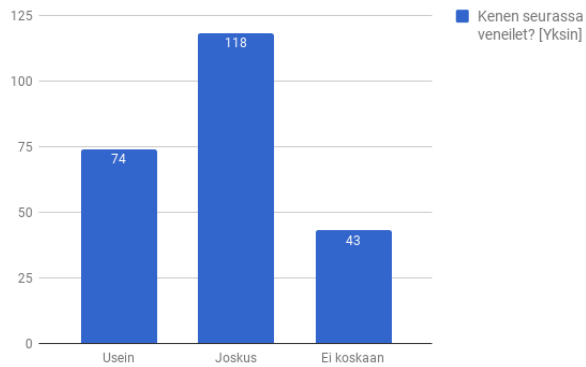


Kaavio 9, matkailu, yöpyminen veneessä (tärkeys)

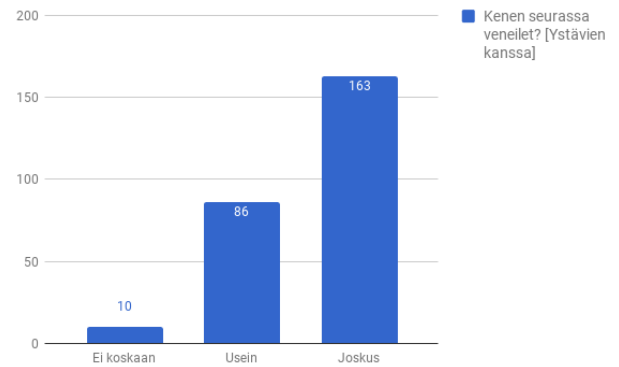


Kaavio 13, muu vesillä liikkumisen tarkoitus

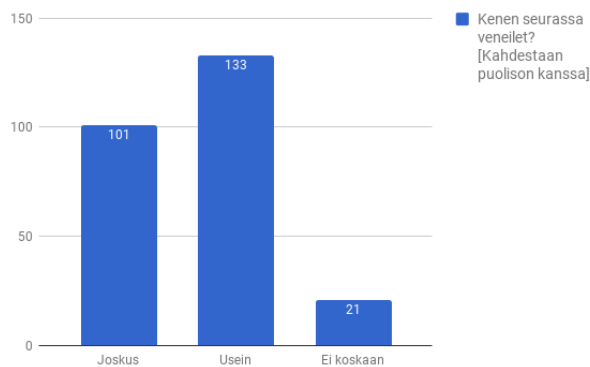
Veneily tapahtuu usein puolison (133 vastaajaa) tai perheen (105) kanssa. Ystävien tai sukulaisten kanssa veneillään satunnaisesti. Muita mainittuja veneilykumppaneita ovat mm. kirkkoveneporukka, veneilykoulutettavat, järvipelastustoiminnan miehistö, koira ja asiakkaat tai muut ulkomaiset vieraat.



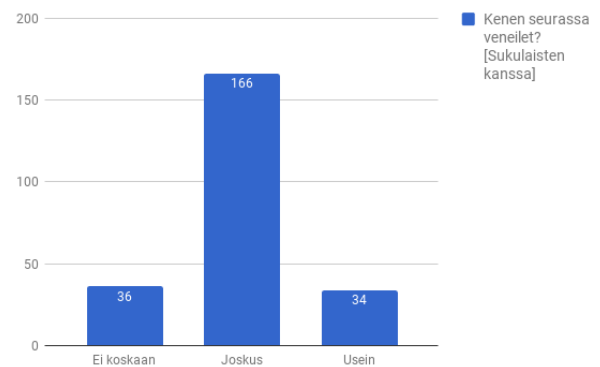
Kaavio 14, veneilen yksin



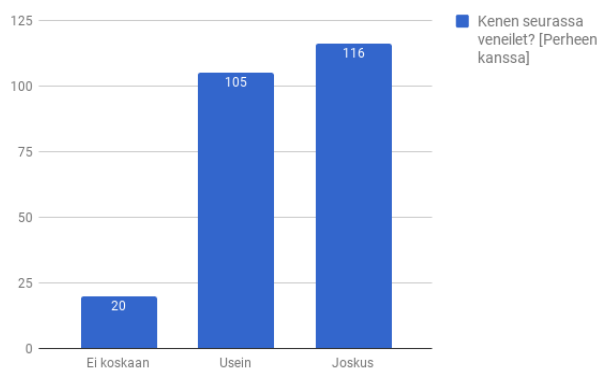
Kaavio 17, veneilen ystäväni kanssa



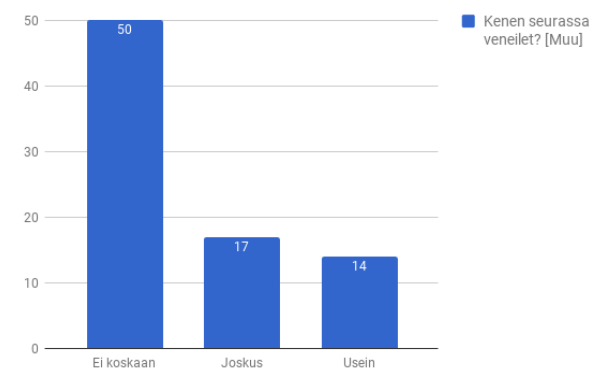
Kaavio 15, veneilen puolison kanssa



Kaavio 18, veneilen sukulaisten kanssa

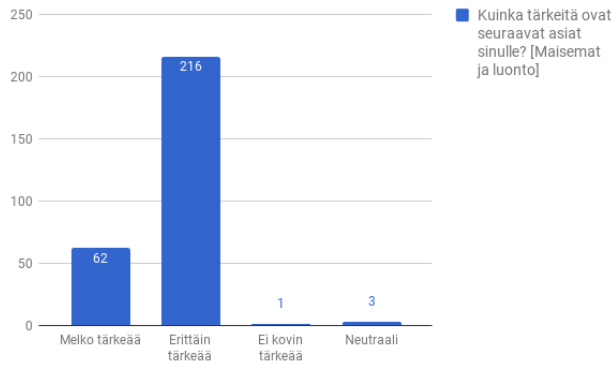


Kaavio 16, veneilen perheen kanssa

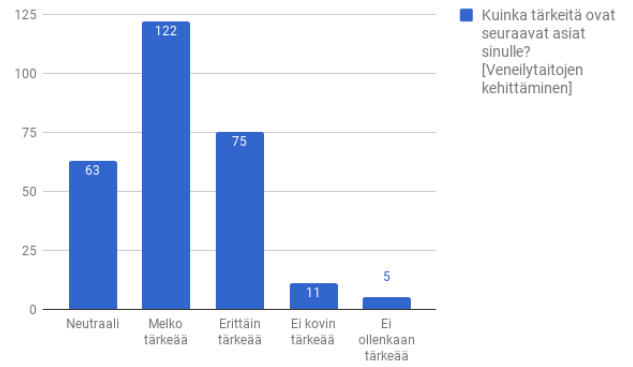


Kaavio 19, veneilen jonkun muun kanssa

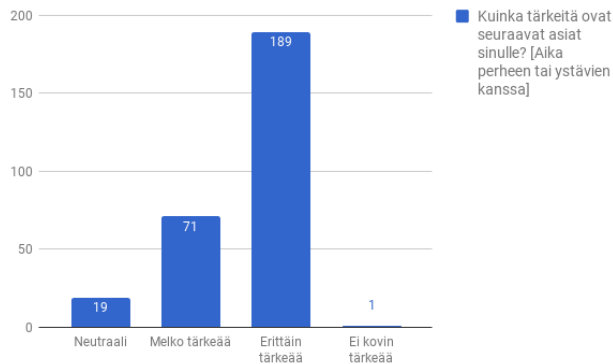
Kysyttäessä tiettyjä veneilyssä tärkeitä asioita kärkeen nousevat maisemat ja luonto (216), aika perheen ja ystävien kanssa (189), sekä rentoutuminen (223). Veneilyn merkitys hyvinvoinnille ja sosiaaliselle kanssakäymiselle on siis erittäin tärkeä. Vapaakentässä annettuja muita syitä veneilylle (56 kpl) olivat esimerkiksi kalastus, luonnon havainnointi ja taitojen kehittäminen.



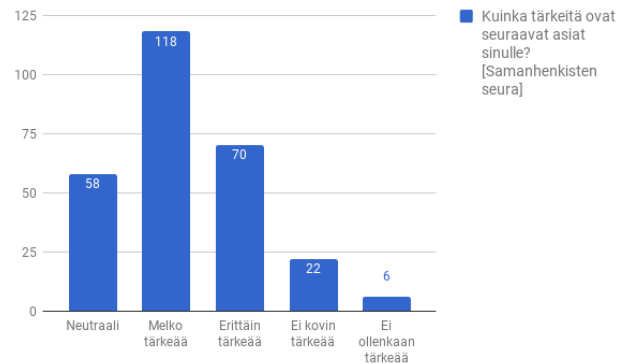
Kaavio 20, maisemat ja luonto (tärkeys)



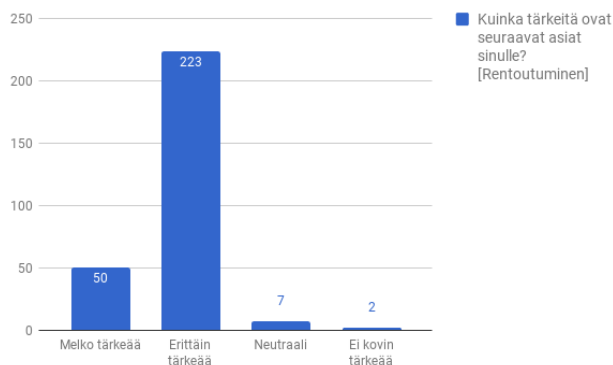
Kaavio 24, veneilytaitojen kehittäminen (tärkeys)



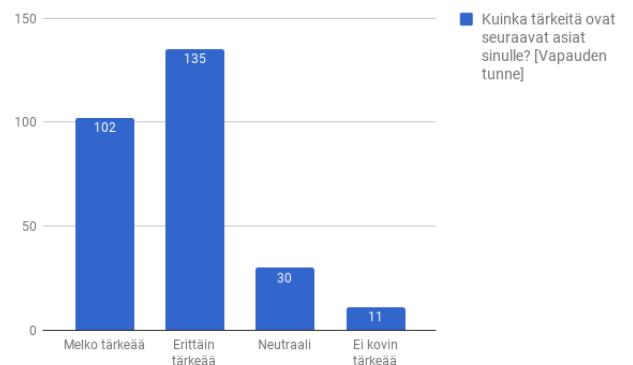
Kaavio 21, aika perheen tai ystävien kanssa (tärkeys)



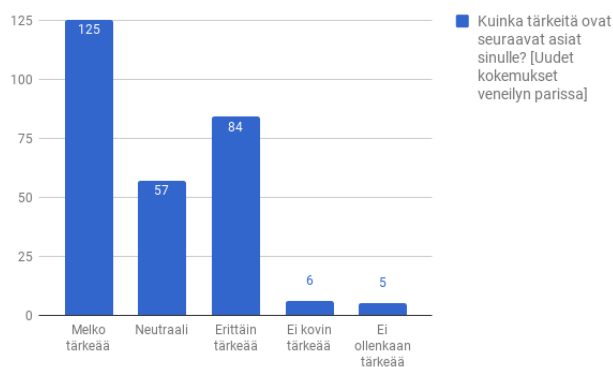
Kaavio 25, samanhenkisten seura (tärkeys)



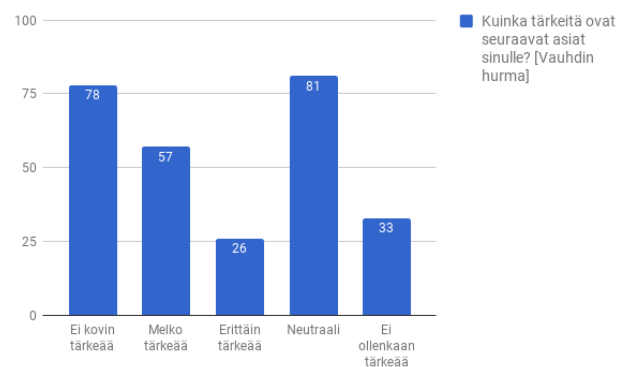
Kaavio 22, rentoutuminen (tärkeys)



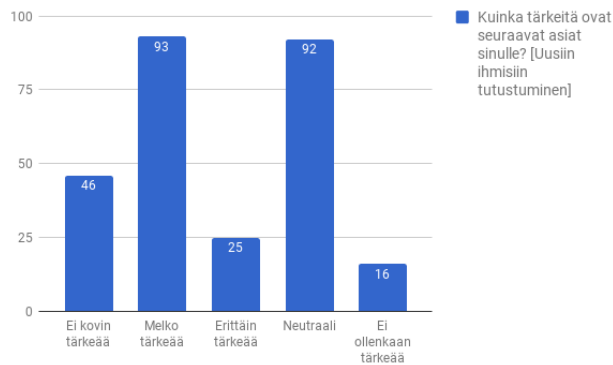
Kaavio 26, vapauden tunne (tärkeys)



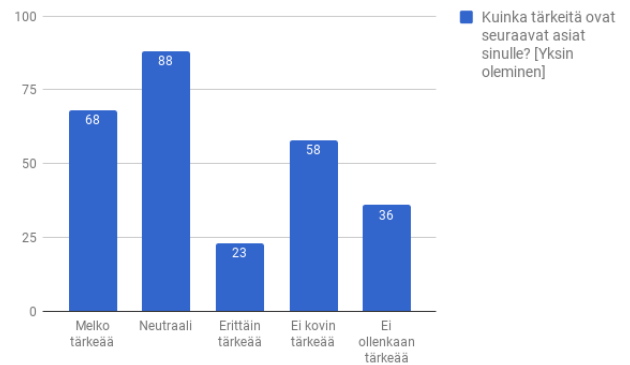
Kaavio 23, uudet kokemukset veneilyn parissa (tärkeys)



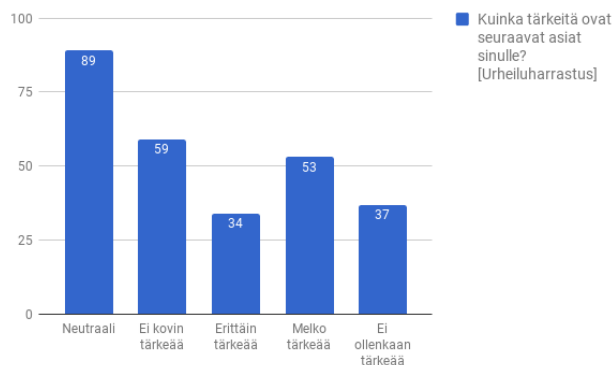
Kaavio 27, vauhdin hurma (tärkeys)



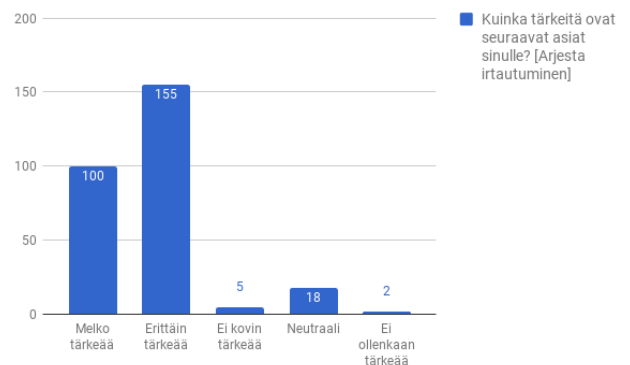
Kaavio 28, uusiin ihmisiin tutustuminen (tärkeys)



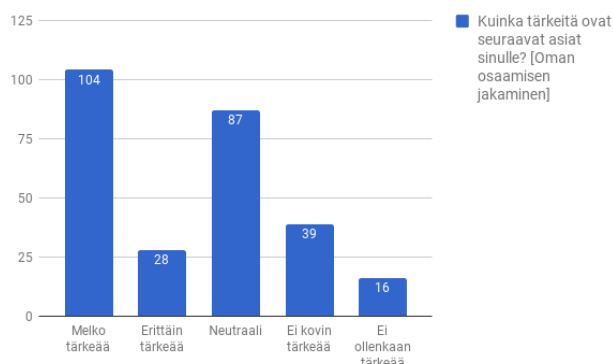
Kaavio 31, yksin oleminen (tärkeys)



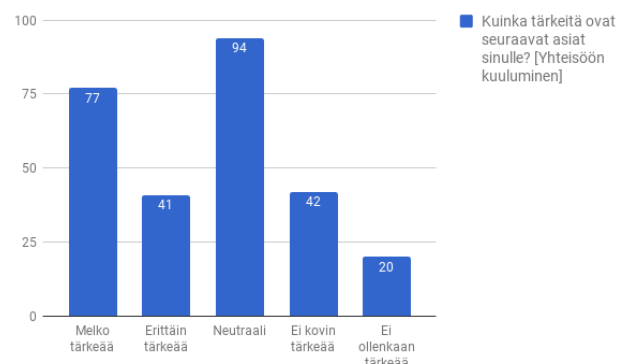
Kaavio 29, urheiluharrastus (tärkeys)



Kaavio 32, arjesta irtautuminen (tärkeys)



Kaavio 30, oman osaamisen jakaminen (tärkeys)



Kaavio 33, yhteisöön kuuluminen (tärkeys)

2.10. Veneilyn tulevaisuus

Tärkeimpiä kehityskohteita ovat veneilijöiden mielestä sellaiset toimenpiteet, joilla tuetaan omalla veneellä veneilyä (156 vastausta). Tällaisia toimenpiteitä ovat kaikki veneilyä tukevat asiat, kuten venepaikkojen riittävät määrät, erilaiset tukipalvelut kuten tankkauspisteet ja septityhjennyslaitteet, sekä vierailukohteiden määrä ja laatu. Tähän oleellisesti liittyvä tarve on satamien viihtyisyyden ja palveluiden kehittäminen (152). Keskittymistä satamien palveluiden kehittämiseen haluaa 137 vastaajaa. Laitureiden lisärakentamista toivoo 119 vastaajaa. Korkealle nousee myös luontoretkeilyn kehittäminen (102 vastausta), johon varmasti liittyvät mm. rantautumiskohteiden lisääminen ja parannettu tiedottaminen alueella olevista kohteista.

2.11. Väitteet veneilyn tulevaisuudesta

Väitteisiin tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvista asioista veneilijät vastasivat näin (arvojärjestyksessä):

1. "Veneily on entistä ekologisempaa"
– erittäin tai melko todennäköistä 80,3 %
2. "Satamissa on yhtä nopeat langattomat palvelut, kuin kodeissa"
– erittäin tai melko todennäköistä 66,7 %
3. "Veneily lisääntyy suorassa suhteessa väestönkasvuun"
– erittäin tai melko todennäköistä 65 %
4. "Aurinkosähkö on merkittävä energianlähde sähköveneille"
– erittäin tai melko todennäköistä 65 %
5. "Veneily on vähentynyt nykyisestä"
– erittäin tai melko epätodennäköistä 62,8 %
6. "Vene on entistä tärkeämpi vaihtoehto mökkeilylle"
– erittäin tai melko todennäköistä 61,1 %
7. "Merkittävä osa uusista veneistä on yhteydessä internetiin ja toisiinsa"
– erittäin tai melko todennäköistä 61 %
8. "Veneily on jakaantunut entistä selvemmin vanhoihin veneisiin ja uusinta tekniikkaa"
edustaviin veneisiin
– erittäin tai melko todennäköistä 59 %
9. "Sähkökäyttöiset moottoriveneet lisääntyvät merkittävästi"
– erittäin tai melko todennäköistä 52,3 %
10. "Yhä useampi kokeilee veneilyä"
– erittäin tai melko todennäköistä 49,6 %
11. "Veneen vuokraamisesta on tullut todella yleistä"
– erittäin tai melko todennäköistä 46,3 %
12. "Uusimmat veneet on varustettu sensoreilla, joiden ansiosta ne voivat liikkua jopa ilman kuljettajaa"
– erittäin tai melko todennäköistä 30 %
13. "Yhä harvempi omistaa veneen"
– erittäin tai melko todennäköistä 28,8 %
14. "Veneiden hinnat ovat laskeneet"
– erittäin tai melko todennäköistä 10,5 %

2.12. Veneilyn tulevaisuus omin sanoin

”Kuvaile omin sanoin millaista veneily on vuonna 2040...” Tähän vastasi 87 veneilijää. Monen mielestä veneilyn hyvät puolet säilyvät, ekologisuus lisääntyy ja turvallisuus ja palvelut paranevat. Toisaalta uhkakuvina nähdään verotus ja veneilyn kalliit kustannukset.

Poimintoja vapaista kommentteista:

- ”Toivottavasti ekologisempaa kuin nyt. Pahaa pelkään että enemmän koheltamista, jos trendi on sama kuin autoilussa – isoja konetehoja, vähän kokemusta ja kova vauhti.”
- ”Ekologisempaa kuin tänä päivänä. Luonto otetaan huomioon tasavertaisena!”
- ”Hienoa ajanvietettä upeissa maisemissa.”
- ”Laajasti erityyppisiä veneitä . Jokaiselle jotain omien toiveiden mukaan. Paljon toimintaa vrt. leirialueet ennen luonnonsatamissa . Kalastusta, lapsiperheet. Hotelli ja tapahtuma-alueet venereiteillä.”
- ”Perusasiat miksi veneilyä harrastetaan, pysyvät samana. Vesillä liikkumisesta nautitaan ja irtaudutaan arjesta, olipa alla uusinta tekniikkaa oleva vene tai vanha dieselpuksutin. Tulevaisuuden veneissä on varmasti hienouksia ja ne kulkevat taloudellisesti ainakin osittain esim. sähköllä. Myös mukavuusvarusteita löytyy useammista veneistä. Suomen venekanta pysyy varmasti pitkään samankaltaisena kuin autokantakin - osa ajaa uusimmalla mallilla ja toiset tyytyvät vanhaan. Yhtä näille kaikille on se, että vesille on päästävä, olipa veneeseen sijoitettu muutama tonni tai omakotitalon hinta. Hyvät palvelut ja tietoisuuden lisääminen ovat mahdollistaneet vesistöjen puhtaana pysymisen. – – Veneily on edelleen monelle kesämökin korvike.”

2.13. Johtopäätökset kyselystä satamien kehittämisen kannalta

Veneilijät toivovat, että jokaisessa satamassa olisi hyvät peruspalvelut, kuten polttoaineen tankkaus, videovalvonta, WC, jätehuolto, riittävästi pysäköintitilaa ja toimiva talousvesihuolto. Tankkauksen järjestäminen kaikkiin satamiin ei ole realistista, mutta muiden palveluiden järjestäminen on suhteessa paljon helpompaa ja edullisempaa.

Laitureiden toivotaan tietenkin olevan asianmukaisessa kunnossa ja niitä olisi oltava riittävä määrä sekä kausivuokrausta ajatellen, että vieraskäyttöön. Molemmista on pulaa, erityisesti niissä satamissa, jotka on sijoitettu väestökeskittymien välittömään läheisyyteen. Syrjäisemmissä satamissa on paikoin jopa vapaata tilaa, jota voitaisiin pyrkiä täyttämään esimerkiksi markkinoinnin keinoin tai suhteuttamalla venepaikkavuokria sataman haluttavuuden mukaan.

Vesistön äärelle toivotaan entistä useampia kahviloita ja hyviä ruokailupaikkoja, sekä myös majoitusta ja tapahtuma-alueita. Tulevaisuuden kannalta huomioitava asia on mm. laituripaikkojen lisääminen suuremmille veneille, jollaisen hankintaa moni veneilijä jo suunnittelee. Tärkeää on myös huomioida erilaisten vesilläliikkumisvälineiden ominaistarpeet – esimerkiksi kanoottien ja vesijettien laiturit. Lisäksi kiinnostus saunalauttoja ja asuntoveneitä kohtaan on kasvussa ja niillä on omanlaisensa tarpeet myös laiturien ja laituripalveluiden suhteen.

Kaikessa kehittämisessä on huomioitava myös ekologisuus ja säilytettävä veneilyn rooli luontoelämyksien tarjoajana. Sataman varustelu on yksi tapa luoda kunnan tai kaupungin antamaa kuvaa itsestään. Tarjoamalla vierasvenelaiturin kunta toivottaa vierailijat tervetulleiksi myös vesiteitse ja vahvistaa näin veneilymyönteistä kuvaa itsestään.

Kyselyssä ei erikseen noussut esiin esteettömyys, mutta ikääntyneiden veneilijöiden lisääntyessä on tarpeellista kiinnittää huomiota myös tähän seikkaan. Kaikkien satamien tulisi olla sellaisia, että veneilystä pääsevät turvallisesti nauttimaan myös liikuntarajoitteiset ja muut sellaiset käyttäjät, joiden kannalta esteettömyys ja tukevat laiturirakenteet ovat ensisijaisen tärkeitä. Huomioimalla kaikki satamien käyttäjät kunta viestii myös huolehtivansa kaikista asukkaistaan ja vierailijoistaan.

Suurin osa veneilijöistä ei tuonut esiin selkeitä tarpeiden muutoksia tulevaisuuden suhteen. Tätä voidaan pitää merkinä siitä, että moni näkee veneilyn melko muuttumattomana harrastuksena, osittain juuri sen vuoksi, että vene itsessään on heille vain väline päästä luonnon ääreen tai esimerkiksi kalastamaan. Joiltakin osin tämä voi kertoa siitä, että tämän hetken jo ikääntynyt veneilijäväestö ei ole spontaanisti halukas hahmottelemaan tulevaisuutta kovin pitkälle ja toisaalta useimmilla nuoremmilla vastaajilla ei ehkä ole niinkään toiveita tulevaisuuden suhteen, kuin tämän hetken tarpeiden täyttämisen osalta.

3. Kaupunkiseudun satamien ja infran nykytila

Satamiksi on katsottu kaikki sellaiset veneilyä tukevat ylläpidetyt rannat, joissa on laituri veneiden kiinnittymistä varten ja joitakin peruspalveluita. Osa pienemmistä satamista on mukana siksi, että niillä katsotaan olevan kehityspotentiaalia, vaikka nykyisellään palvelutaso on hyvin vaatimaton. Verkoston kehittämisen kannalta on kuitenkin oleellista huomioida kaikki olemassa olevat kohteet, riippumatta niiden tunnettuudesta tai nykyisestä palvelutasosta. Venerannoista, luonnonsatamista ja veneidenlaskupaikoista kerätyt tiedot eivät pääsääntöisesti sisälly tähän luetteluun, mutta ne on kerätty raportin liitteeseen.

Jätevesihuollon, eli käytännössä septityhjennyksen järjestäminen mahdollisimman useissa satamissa on tärkeä ympäristöteko. Pidä Saaristo Siistinä r.y:n mukaan jo yhden ihmisen, yhden päivän tuotokset vesistöissä antavat levänkasvatuspotentiaalin noin 2,5 kilogrammalle levää. Tämä tekee viikossa 17,5 kilogrammaa levää. Suomessa käymäläjätteen päästäminen vesistöihin onkin ollut kiellettyä vuodesta 2005 lähtien.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 3 §:n mukaan sataman pitäjän on tehtävä jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden eli alusjätteiden jätehuollon järjestämiseksi. Huvivenesatama voi tehdä toisen huvivenesataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman.

Alusjätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen on suunniteltava ottaen huomioon sataman tyyppi ja koko sekä alukset, jotka satamaa käyttävät.

Mikäli huvivenesatama ei tarvitse toimintaansa varten ympäristölupaa, satama ilmoitetaan kuitenkin sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaisille, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee. Ympäristöluvanvaraisen sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään osana ympäristölupahakemusta.

Uudesta satamatoiminnasta ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ennen toiminnan aloittamista. Ilmoitus sisältää jätehuoltosuunnitelman.

Jatkossa jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa (Suomen ympäristökeskus, www.ymparisto.fi).

Sähkölle on jatkuvaa tarvetta ja erityisesti on huomioitava alkukevään ja loppukesän tarve lämmityssähkölle ja huoltotoimenpiteitä varten. Kesäaikana on tärkeää saada sähköä veneiden akkujen lataamiseen. Parasta ja turvallisinta on järjestää sähköpistokkeet laitureihin, riittävän lyhyin välimatkoin, jotta pitkien jatkojohtojen käytöltä vältetään.

Suomalainen standardi SFS 6000-7-709 (2012) asettaa venesatamien sähköasennuksille tietyt vaatimukset, joista on kerrottu Sähköturvallisuuden Edistämiskeskuksen julkaisussa Sähkö ja vene (2017).

Jokainen pistorasia on suojattava erikseen vikavirtasuojalla, jonka mitoitusvirta on enintään 30 mA. Jokainen pistorasia on myös suojattava erikseen ylivirtasuojalla. Käytännössä huviveneilijöille tarkoitetuissa liityntärasioissa tulisi olla CEE-pistorasiat virran ulosottoa varten; yhtä monta kuin veneitä on tarkoitus liittää. Tavallista ns. Shuko -pistorasiaa tulisi välttää. Jokainen ulosotto tulee

varustaa omalla vikavirta / johdonsuoja -varokkeellaan (Sähköturvallisuuden Edistämiskeskus, www.stek.fi).

Talousveden jakelu laitureihin on toteutettava tavoilla, joka on sekä kätevä käyttää, että mikrobiologisesti turvallinen. Kuntien terveydensuojeluviranomaisten ja vesihuoltolaitosten on varauduttava ennalta mahdollisten talousveden välityksellä terveyshaittoja aiheuttavien häiriötilanteiden varalle. Talousveden laadun vaarantavat häiriötilanteet voivat saada alkunsa muun muassa raakaveden muodostumisalueen toiminnoista tai onnettomuuksista, vedenottamon haavoittuvasta sijainnista, veden otto- tai käsittelylaitteiden tai vesijohtoverkoston häiriöistä, luonnonilmiöistä kuten rankkasateista tai tulvista, inhimillisistä tekijöistä, ilkvallasta tai saatavuushäiriöistä kuten sähkönjakelun tai tietoliikenneyhteyksien katkoksista (www.valvira.fi). Venelaituriin asennetun talousvesijakelun tapauksessa on erityistä syytä kiinnittää huomiota siihen, että jakelupisteeseen ei kohdistu ilkvallaa ja että septityhjennyslaitteen käyttö ei voi saastuttaa talousvettä.

Seuraavissa satamakuvauksissa on mainittu kussakin satamassa oleva yleinen varustelutaso, sekä infrapalveluiden saatavuus. Tässä yhteydessä ei kuitenkaan ole tarkasteltu yksittäisten kohteiden palveluiden laatua, jonka katsotaan olevan kunkin kunnan vastaavan viranomaisen vastuulla. Satamien luokitukset on esitetty kohdassa 5.1.

4. Satamaverkosto ja sen kehittäminen

4.1. Asiakasmäärät ja kysyntä

Kysyntä ja asiakasmäärät vaihtelevat siten, että Tampereella ja Pirkkalassa on jatkuva, pitkä jono suosituimpiin satamiin tai venerantoihin ja Ylöjärvelläkin kymmenien veneilijöiden mittainen, kun taas toisissa ympäristökunnissa jonoja ei ole juurikaan tai satamia hallinnoiva seura ilmoittaa jonon pituudeksi muutaman veneilijän. Tarkkaa статистиikkaa venepaikkajonoista ei kaikissa tapauksissa ole.

Mikäli oletuksena on, että veneilijöiden määrä lisääntyy samassa suhteessa väestömäärän kanssa (110 000 uutta asukasta), on varauduttava noin 20-25 % kasvuun venepaikoissa kaupunkiseudun laajuisesti. Kuntakohtaisesti asiassa tulee olemaan eroja, koska maaseutumaisemmassa ympäristössä on jonkin verran enemmän mahdollisuuksia veneen pitämiseen omassa rannassa tai paikallisen yhdistyksen tai -osuuskunnan järjestämässä rannassa. Erityisesti kaupungistuneissa kunnissa kasvu voi myös olla tätä runsaampaa. Kun kuntiin muodostuu uusia asuinalueita vesistöjen äärelle, tulee kaavoituksessa ottaa huomioon myös tarvittavat venepaikkojen määrät. Esimerkiksi Tampereen Ranta-Tampellan ja Hiedanrannan tapauksessa asuntoja rakennetaan huomattavat määrät aivan rannan tuntumaan ja on luontevaa rakentaa näille ranta-alueille myös asukkaiden tarpeita vastaava määrä venepaikkoja.

Palveluvaatimusten noustessa on myös huomioitava se, että yhä useampi veneilijä toivoo venepaikkaa mahdollisimman läheltä asuntoaan ja että kulkuyhteydet ovat hyvä. Tämä heijastuu niin joukkoliikenteen saavutettavuuteen, kuin pysäköintipaikkojen lisäämiseen.

4.2. Satamatiedon saatavuus

Kaikilla kunnilla on verkkosivuillaan joitakin tietoja veneilijöitä varten. Useimmilla tieto on kuitenkin rajoittunut luetteloon satamien nimistä ja venerannoista, sekä yhteystietoihin paikan varaamiseksi. Osalla kunnista veneilijöille tarjottava tieto ei ole kovin helposti löydettävissä vaan vaatii pureutumista syvemmälle sivuston rakenteeseen. Onneksi Google-haku ohjaa monessa tapauksessa oikealle sivulle - ei kuitenkaan kaikissa tapauksissa. Esimerkiksi hakusanat "kunnan nimi" + "satama" TAI "venepaikat" ei aina ohjaa kunnan sivuille, vaan esimerkiksi paikallisen veneseuran sivuille, mikäli seura vastaa paikkakunnan satamasta. Nykyisellään tiedot on suunnattu kunnan nykyisille asukkaille ja tietojen niukkuus edellyttää veneilijältä taustatietoa niin kunnasta, kuin alueesta laajemminkin. Jotta tieto palvelisi paremmin myös kuntaan muuttavia uusia asukkaita, tulisi tieto olla helpommin saatavilla ja monipuolisempaa.

Veneilystä tarjottava tieto olisi hyvä yhtenäistää niin, että se sisältäisi minimissään seuraavat asiat:

- Alueen kartta, johon on selkeästi merkitty satamien ja venerantojen sijainnit ja jokaisesta kohteesta linkki kohteen palvelutietoihin
- Luettelo satamista ja venerannoista sisältäen osoitteet, palvelutiedot, kuvat, varaustiedot, kartta satama-alueesta tai venerannasta, sekä linkki varauslomakkeeseen- tai varausjärjestelmään, josta asiakas voi nähdä hinnoittelun, sekä varata ja maksaa venepaikan
- Muu paikkakunnan veneilyyn liittyvä ohjeistus ja tukitieto

Tiedot kuntien ja kaupunkien verkkosivuilla

Keväällä 2017 kuntien verkkosivuilta oli mahdollista saada seuraavat satamiin ja veneilyyn liittyvät tiedot:

Kangasala

http://www.kangasala.fi/asuminen_ ja_ ymparisto/tekniset_ ja_ ymparistopalvelut/liikuntapaikat_ ja_ puistot/venerannat

- Luettelo venerannoista (rannan nimi, osoitteena tie ilman numeroa, järvi, ranta- ja laituripaikkojen määrät), asiakaspalvelupisteen yhteystiedot ja ajantasainen tiedote venepaikkojen vuokrauksesta.

Lempäälä

<http://www.lempaala.fi/palvelut/asuminen-rakentaminen-ja-ymparisto/kadut-puistot-ja-liikenne/venepaikat/>

- Kunnalla ei ole venepaikkoja, paikkoja voi kysellä pursiseuralta ja Vapaat veneilijät ry:ltä, sekä kyläyhdistyksiltä. Ohje Myllyrannan septityhjennyslaitteen käyttöön. Kartta vierasvenesatamasta ja veneenlaskupaikoista. Kunnossapitopäällikön yhteystiedot.

Nokia

<http://www.nokiankaupunki.fi/palvelut/asuminen-ja-ymparisto/asuminen-ja-rakentaminen/venepaikat/>

- Yhteystiedot venepaikan varaamiseksi, venepaikkahakemus (jossa listattuna venerantojen nimet), vuokrausehdot- ja hinnat.

Orivesi

<http://www.orivesi.fi/fi/matkailu/elamyspalvelut>

- Vesille-otsikon alla on tiedot neljästä palveluntuottajasta, jotka järjestävät melontaretkiä tai vuokraavat kalustoa.

Pirkkala

http://www.pirkkala.fi/palvelut/asuminen/puisto-ja_virkistysalueet/venepaikat/

- Satamat, laituripaikkojen sijainnit ja määrät satamittain, Loukonlahden satamasta laituripaikkakartta, Turrin satamasta linkki pursiseuran sivuille, venerannoista on lueteltu nimet. Venepaikkahakemus, vuokrausehdot, palautelomake ja yhteispalvelun yhteystiedot.

Tampere

<http://www.tampere.fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/ulkoilu-ja-retkeily/veneily/>

- Huoltoryhmän, päivystyksen, vikailmoitusten, kunnossapidon, venepaikkavuokrauksen ja Uittotunnelin yhteystiedot, satamatoimiston tehtäväkuvaus, satamajärjestys, Näsijärven jäätymis- ja jäidenlähtötiedot, linkki satamatoimiston Facebook-sivulle, ohje venepaikan hakemiseen, venepaikkahakemus, vuokrausehdot, tietosuojaseloste, ohje venepaikan vaihtamiseen, muutosilmoituslomake, ohje venepaikkasopimuksen jatkamisesta, yhteystiedot venepaikkavuokraukseen, taulukko satamista (satamien nimet ja luokitus), venepaikkojen hinnat taulukossa (satamaluokittain ja leveyden mukaan), hinnat ulkopaikkakuntalaisille, rantapaikkojen hinnat, muut aluspaikat, ohje aisapaikan leveyden mittaamiseksi, ohje veneen säilyttämisestä talvisäilytysalueella, talvisäilytyksen hinnat

taulukossa (talvisäilytysalue, säilytys vedessä), löytöveneiden säilytysmaksu, talvisäilytyspaikkahakemus, listaus talvisäilytysalueista (vain paikkojen nimet ja tieto sähköön saatavuudesta ja aitauksesta), ohje sähköön käytöstä talvisäilytyspaikassa, ohje trailereille, pukeille ja alustoille, ohje talvisäilytyksestä vedessä, ohje satamien jätehuoltopisteistä (nimiluettelo), käyttöohje septi- ja pilssivesi-imulaitteille, pienvenesatamien jätehuoltosuunnitelma, satamaluettelo (pdf, vanhentunutta tietoa), Tampereen veneluiskat (veneluiskan nimestä on linkki paikkatietoon), ohje Tampereen kumikanavan ja Uittotunnelin kuljetuksista yhteystietoineen, Vene vie –esiselvityksen raportit, ohje vierasveneilyyn (linkki Mustalahden infoon), tietoa venetakseista ja tankkauspisteistä.

Vesilahti

<http://www.vesilahti.fi/palvelut/tekniset-palvelut/tekninen-toimi/venepaikat/>

- Laiturien sijainnit alueen tarkkuudella, venepaikkojen määrä laitureissa, vuokrahinta, yhteystiedot, tieto siitä, että vapaita paikkoja ei tällä hetkellä ole, valokuvat laitureista.

Ylöjärvi

<http://www.ylojarvi.fi/vapaa-aika/liikunta-ja-ulkoilu/virkistysalueet/venepaikat/>

- Laiturien sijainnit (nimi, alue ja järvi), soutuvenepaikat (nimi, alue ja järvi), tieto kahden laiturin uusinnasta 2012, tieto Tiuranniemeen 2017 rakennettavasta 20 paikan venerannasta, venepaikkahakemus, taulukko venerannoista (nimi, alue, järvi, osoite ilman numeroa, venepaikkojen määrät), vuokraehdot ja venerantamääräykset, asiakaspalvelupisteen yhteystiedot, tietoa Siivikkalan venelaiturille asennetusta lintukarkotimesta, tietoa Pimeesalmen septipumpusta, palaute-/vikailmoituslomake, linkki Ylöjärven matkailusivustolle (kalastus ja veneily), venepaikkojen hinnat.

4.3. Omistajuus/kehittämisvastuut ja -suunnitelmat

Kangasalalla satamat kuuluvat teknisen toimen alle, rakentamisen palvelualueelle. Käytännössä asiasta vastaavat tekninen johtaja, kunnanpuutarhuri ja suunnittelija. Kehityssajatus on tukea Kesäpäivän pursiseuraa ja lisätä Mobilian alueen palveluita. Venerannoissa tehdään pääsääntöisesti vain ympäristön siistimistä. Vesaniemen ympäristön kehittämistä tehdään pienimuotoisesti – pääasiassa kuitenkin vain kunnossapitoa. Elinvoimaan panostetaan esimerkiksi Liiku ja leiki -näkyvyyden kautta verkkosivuilla. Harrastuspaikkojen lisääminen nähdään tärkeänä hyvinvointitekijänä ja mahdollisuuksia profiloitua tällä alueella nähdään. Rantakohteiden ja vierailukohteiden lisäämistä pidetään tarpeellisena, mutta kuitenkin toivotaan, että se tapahtuu yksityisin voimavaroin. Suurempia kehittämissuunnitelmia ei ole, mutta halukkuutta ajattelun yhtenäistämiseen, satamien näkyvyyden parantamiseen ja seudulliseen kehittämiseen pidetään tärkeänä. Suurimpana haasteena satamien kehittämiseen nähdään resurssipula henkilöstön ja budjetoinnin suhteen.

Lempäälä on keskittynyt vahvasti kuntakeskuksen kehittämiseen ja Myllyrannan kehittäminen on menossa eteenpäin sen myötä. Satamien ylläpito ja tekniset laitteet ovat yhdyskunnan palvelualueella – kehittäminen Lempäälän Kehitys Oy:n vastuulla. Tilanne nähdään positiivisesti siten, että koko keskustan arvo nousee satamatoiminnan tukemisen ansiosta – mikä on merkittävä etu. Myllyrannan kehittäminen kokonaisuutena tulee nostamaan kuntakeskuksen viihtymisen tasoa selkeästi. Kunnassa on haasteita uusien satamapaikkojen osoittamiselle, johtuen maankäytöstä. Nykyisten palveluiden hoitaminen tai laajentaminen on ongelmallista esimerkiksi riittävän pysäköinnin järjestämisen suhteen. Satamaluokituksen toivotaan edistävän matkailua ja satamien kehittäminen luo viihtyisämpiä rantoja ja monipuolisia rantapalveluita myös maalta tuleville matkailijoille. Satamien kehittäminen on osa kuntakeskuksen kehittämissuunnitelmaa. Uittorannan suhteen pääpaino on kuitenkin veneseuran kehitystoimilla. Suurimmat haasteet liittyvät resursseihin ja budjettiin, maankäytöllisten haasteiden lisäksi.

Nokialla on valmiit suunnitelmat Edenin ranta-alueen kehittämiseen. Kaupunki pyrkii mahdollistamaan perusinfraan myös muissa satamissa, mutta Edenin osalta rakentaminen on tarkoitus viedä loppuun asti kaupungin toimesta. Edenin tontille on olemassa kaava ja tavoitteena on saada rantaan laivaliikennettä palvelevaa toimintaa. Muulle osalle tonttia on suunnitteilla muita palveluita sekä asuntoja. Satamien alueille sijoittuvat palvelut halutaan toteutettaviksi kuitenkin yritysten tai veneseuran toimesta. Satamien resursointi on kaupunkikehityksen ja infrapalveluiden alla. Nokia haluaa panostaa myös viestintään, jotta satamien ja venerantojen löydettävyyttä parane. Suunnitelmien toteuttamiseen toivotaan taustatukea vaikeasta taloustilanteesta johtuen. Veneilyn merkityksen korostamista toivotaan, jotta sen merkitys vetovoiman kehittämisen ja hyvinvoinnin kannalta tunnustettaisiin yleisemmin. Seudullisen yhteistyön merkitys nähdään erittäin tärkeänä ja asioiden edistämistä pidetään erittäin ajankohtaisena. Nokia on kiinnostunut yhteishankintamenetelmien käyttöönottoamisesta ja tietohallinnon- ja paikkatietoasioiden sekä varausjärjestelmien seudullisesta yhteiskäytöstä.

Orivesi ei ole laatinut erillistä satamien kehittämissuunnitelmaa. Kehittämispotentiaalia kuitenkin nähdään ja sille on myös tarvetta muuttotappiosta johtuen. Runsas kesäasukkaiden määrä (n. 3 500 kesäasuntoa) antaa suuntaa myös veneilyn kehittämisen tarpeille. Myös seudullisen suunnittelun nähdään voivan nostaa esille tarpeita. Kaupungin ei ole tarvinnut rahoittaa satamia juurikaan, sillä seurat vastaavat niiden toiminnasta ja venepaikkamaksut käytännössä kattavat kiinteät kulut. Strategiassa on huomioitu virkistys- ja matkailukäyttö, mutta ei muuta. Tekniset

palvelut vastaavat satamista ja vuotuinen työpanos on hyvin pieni. Kehittämisen esteinä ovat resurssipula henkilöstön ja budjetin suhteen. Strategiaan nostettu virkistys- ja matkailukäyttö pitävät asiaa kuitenkin pinnalla, haasteista huolimatta. Erityisesti rantautumis- ja retkeilykohteiden löydettävyyttä kaipaavaa kehittämistä. Yksittäisten veneilijöiden tulisi löytää kaikki tarvittava tieto helposti ja yhdestä paikasta. Rantautumispaikkojen kehittämistä ja siistinä pitämistä tuetaan antamalla pieniä avustuksia seuroille ja yhdistyksille. Orivesi tekee yhteistyötä Kangasalan kanssa Mobilian sataman tiimoilta.

Pirkkalassa kunta vastaa suurimmasta osasta satamia ja venerantoja. Turrin satama on vuokrattu paikalliselle veneseuralle, joka kehittää satamaa aktiivisesti. Kunnalla on yleissuunnitelma satamien ja venerantojen kehittämisestä vuodelta 2015. Suunnitelmat mm. Loukonlahden sataman laajentamisen suhteen ovat toistaiseksi toteuttamatta. Organisaatiossa satamat ovat yhdyskuntatekniikan tulosalueella. Vesistö- ja virkistyskäyttö nousee entistä enemmän esille. Rantaan tehdään tänä vuonna suunnitelmaa pyöräily-/kävelyreitistä. Vesistö halutaan saada näkyvämmäksi kunnassa. Haasteina nähdään erityisesti pitkät venepaikkajonot, resurssien vähäisyys ja hankkeiden rahoittamisen ongelmat. 3. sektoria kaivataan mukaan rahoittamaan, mutta kunnalla ei ole käytännön mahdollisuuksia aktiiviseen yhteistyöhön. Mobiiliapplikaation tai muun markkinointivälineen kehittäminen nähdään tärkeäksi, samoin kuin satamien palveluiden kehittäminen ja alueellinen yhteistyö. Kehittämistyötä tehdään pitkällä tähtäimellä ja rakentamista tehdään vähitellen.

Tampere pyrkii kehittämään satamiaan jatkuvasti tarpeita vastaaviksi. Vastuu on kaupunkiympäristön palvelualueella/rakennuttamisjohtajalla ja toisaalta operatiivisesti Tampereen satamatoimiston satamapäälliköllä. Venepaikkajono on ollut pitkään jatkuva, siitä huolimatta, että joka vuosi hankitaan lisää laitureita. Palveluihin on panostettu lisäämällä muun muassa valaisin-/sähköpollareita, videovalvontaa ja lokkikarkottimia. Naistenlahden satamaan on saatu paljon lisäpaikkoja ja Santalahteen on rakentumassa täysin uudistuva, laaja satama erilaisine palveluineen. Veneilijöiden tarpeisiin vastaamista pidetään luonnollisena ja välttämättömänä vetovoimatekijänä kahden suuren järven välissä. Suunnitelmissa on jatkuva kehittäminen mm. uusien palveluiden muodossa. Nykyisiä satamia pyritään laajentamaan mahdollisuuksien mukaan, mutta uusille satamille ei tällä hetkellä ole varmistettuja sijaintipaikkoja. Suurimmat haasteet liittyvätkin maankäyttöön, käytännön mahdollisuuksiin vastata kasvavan väestömäärän tarpeisiin ja tiukkaan talouteen. Suuret hankinnat ovat kuitenkin tuoneet mukanaan mahdollisuuden kilpailuttaa laituritoimittajia ja saada sovittua erittäin edullisia hintoja. Tavoitteena on kehittää seudullista yhteistyötä, yhteishankinta- ja yhteistoimintakulttuuria ja myös maakunnallista yhteistoimintaa.

Vesilahti haluaa kehittää vesiliikennettä ja -matkailua ja jo suunnitellut laiturilisäykset toteutetaan sovitulla tavalla. Veneliikenne kunnassa on vilkasta ja Lammasniemestä on hyvä yhteys palveluihin. Pyrkimys on siihen, että veneilijät käyttäisivät kunnan palveluita mahdollisimman paljon. Koska vesi on kunnassa vahva elementti on luonnollista, että alan harrastajien tarpeet halutaan huomioida. Satamien resursointi on teknisen toimen alueella. Lammasniemen kaavaa uudistetaan ja luodaan alueelle ”veneilykeskus”. Aikaa ja budjettia on niukasti vesiliikenteen kehittämiseen, mutta investoinnit pohditaan johtoryhmässä ja päätetään kunnanhallituksessa. Veneilystä toivotaan myönteistä arvoa kuntalaisille ja tunnettuuden lisääntymistä. Suurimmat haasteet liittyvät niukkoihin henkilöstöresursseihin.

Ylöjärvi hoitaa satamia tekniikka- ja ympäristöosaston voimin. Pääosin toiminta on ylläpitoa, eikä kehitystoimenpiteitä ole määritelty strategiassa. Haverissa vierasvenesatama on saanut uuden laiturin ja paikallinen yrittäjä vastaa siitä, samoin kuin alueen palveluiden toimittamisesta. Huoltotyöt ostetaan, omaa henkilökuntaa ei satamille ole osoitettu. Laiturit on hankittu leasing-sopimuksilla ja laituritoimittaja vastaa niiden ylläpidosta. Myös muihin satamiin, erityisesti Kuruun, toivotaan yrittäjälähtöistä palvelukehitystä Haverin tapaan. Satamien kehittämistä pitäisi pyrkiä myös näkemään enenevässä määrin kilpailutekijänä, jotta muut hankkeet eivät ajaisi satamien kehittämisen ohitse. Venepaikkajono on pysyvä, Näsijärven puolella noin kymmenien veneilijöiden mittainen. Uusia potentiaalisia paikkoja venesatamille ei ole, vaikka kunnalla on ranta-alueita ja isommalle satamalle olisi tarvetta. Kehitystyötä tulisi viedä eteenpäin suunnitelmallisesti ja yhteistyössä kaikkien osapuolien kanssa. Palvelusatamille kaivataan taustavoimia toiminnan pyörittämiseen. Rahoituksen saaminen on vaikeaa, mutta esimerkiksi Kantrilta on saatu jonkin verran tukea. Ylöjärveläisen luonnon, Kyrösjärven ja Näsijärven ranta-alueiden tunnettuuden lisäämistä kaivataan.

4.4. Satamaluokitus – ominaisuudet, palvelut ja infra

Tampereen satamaluokitus uudistettiin kesällä 2017 ja uuden luokituksen vahvistaminen teknisessä lautakunnassa tapahtuu syksyn 2017 aikana. Kyseessä on vain Tampereella käytössä oleva palvelutasoluokitus, joka ei perustu mihinkään kansalliseen luokitukseen. Luokittelun perustana on asiakkaan saama kokonaishyöty. Sitä mitataan arvioimalla sataman infrarakennetta ja sataman palveluiden kokonaisuutta, sekä sataman kykyä tarjota venepaikkoja. Luokittelussa arvioitaviin neljään palvelukokonaisuuteen sisältyvät ne palvelut ja ominaisuudet, jotka ovat nousseet tärkeiksi satamien käyttäjille tehdyissä kyselyissä. Arvioitavat palvelukokonaisuudet ovat a) turvallisuus, b) liikennejärjestelyt ja sijainti, c) ruokailu ja majoitus sekä d) sataman infra.

Luokittelua käytetään venepaikkojen hinnoittelun lähtökohtana ja satamapalveluiden kehittämisen apuna. Kokonaishyötyyn perustuva luokittelu ohjaa satamien kehittämistä käsittämään laajempaa kokonaisuutta ja näin osaltaan myös tuottaa hyötyjä suuremmalle määrälle kuntalaisia. Kehittämisen painopiste siirtyy infrarakentajasta kohti kokonaispalveluiden tuottajaa. Painopisteen siirrolla vastataan kyselyissä ilmenneisiin muutoksiin veneilypalveluiden sisällön kysynnässä.

Satamaluokan määrittely

Luokka perustuu neljän arvioitavan palvelukokonaisuuden muodostamaan keskiarvoon ja tiettyihin vaatimuksiin venepaikkojen määrästä. Ensimmäisen luokan satamalta edellytetään vähintään 100 kausipaikkaa ja 10 vieraspaikkaa. Toisen luokan satamalta vaatimus on vähintään 50 kausipaikkaa ja 5 vieraspaikkaa. Kolmannessa luokassa vähimmäisvaatimus on 25 venepaikkaa. Luokissa IV ja V ei ole paikkamäärävaatimusta.

Esimerkkejä tarvittavista palveluista (määristä) eri satamaluokissa:

Satamaluokka	Luokan edellyttämät palvelut
I	Vähintään 100 kausipaikkaa ja 10 vierasvenepaikkaa. Enemmän kuin 15 palvelua, esim. aallonmurtaja, käveltävät aisat, lokkikarkotin, kahvila, sauna, wc (edellisen luokan lisäksi).
II	Vähintään 50 kausipaikkaa ja 5 vierasvenepaikkaa. 11-14 palvelua, kuten vierasvenelaituri, hyvä sijainti, pysäköintialue, veneluiska (edellisen luokan lisäksi).
III	Vähintään 25 venepaikkaa. 7-10 palvelua, esim. nousutikkaat, valopollarit, liikennöintiyyhteudet, esteettömyys (edellisen luokan lisäksi).
IV	Laituri, jossa venepaikkoja, 4-6 palvelua, kuten pelastusrengas, aita, jättepiste ja pysäköinti.
V	Laituri, jossa venepaikkoja. Vähäinen määrä muita palveluita.

Luokituksen sisällä on siis tärkeää arvioida palveluiden määrä, ei sitä mihin palvelukokonaisuuteen ne kuuluvat. Luonnollisesti kuitenkin on selvää, että turvallisuuteen liittyvät palvelut olisi syytä huolehtia kuntoon etusijalla.

Kunkin palvelukokonaisuuden arvo saadaan laskemalla sen sisältämien palveluiden/ominaisuuksien määrä, joiden lukumäärä vähennetään viidestä. Palvelukokonaisuuksien sisälle on satamainfraa lukuun ottamatta listattu noin 10 kohtaa.

Esimerkki satamaluokan laskemisesta

Liikennejärjestelyt ja sijainti (5-3=2)

- sijainti
- yleisilme (puistomaisuus)
- viheralue
- liikenneyhteydet
- pysäköinti
- vieraslaituri
- esteettömyys
- laivalaituri
- traileri-pysäköinti

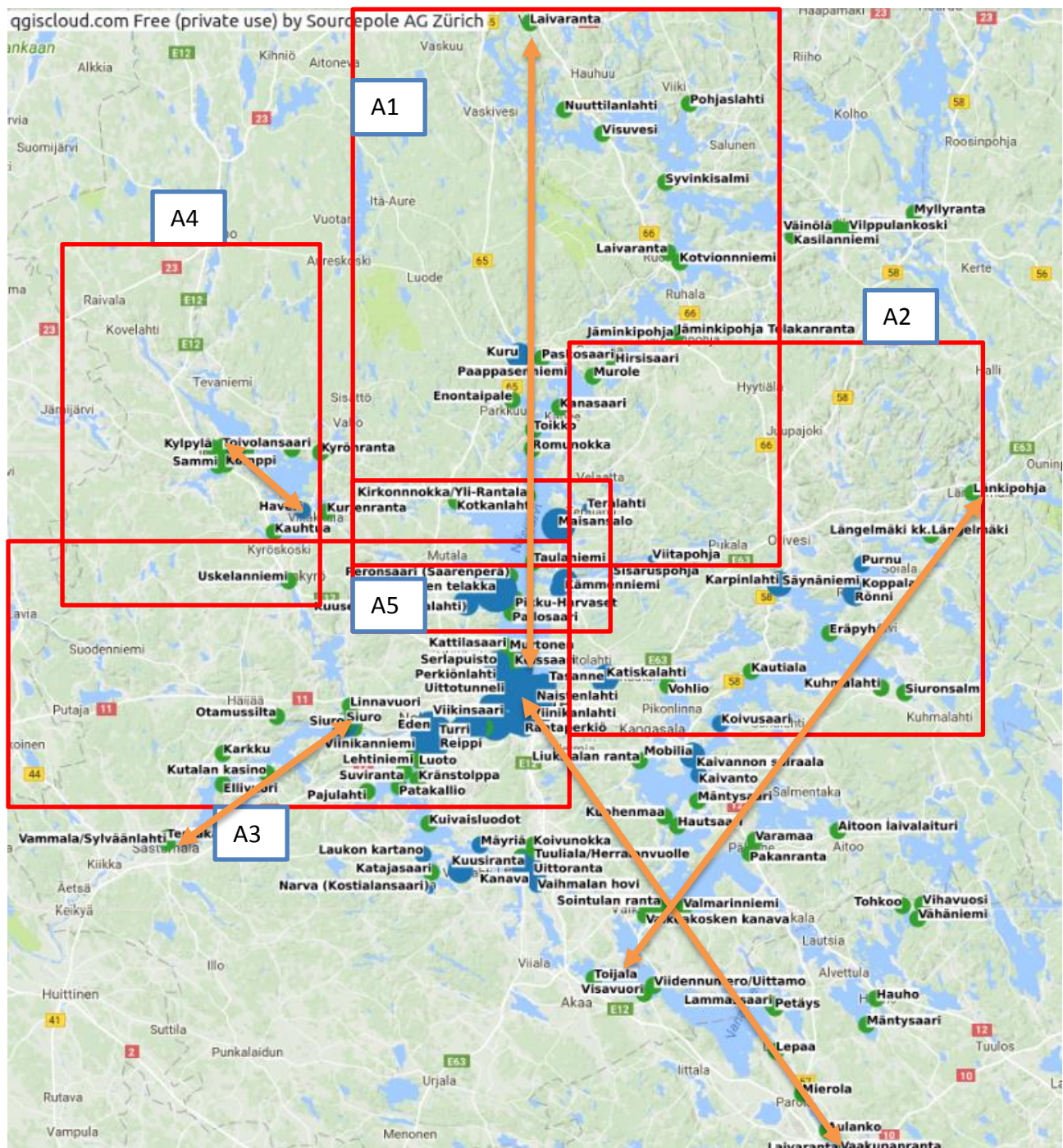
Palvelukokonaisuudet	
Turvallisuus • ilmoitustaulu (opastaulu) • pelastusvene • pelastusrenkas • venehaat • nousutikkaat • valopollarit • kameravalvonta • vartiointi • aita	Ruokailu ja majoitus • erityinen palvelu (ravintola, nähtävyys, aktiviteetti) • juomavesi • grillikatos • kioskki • kahvila • ravintola • kotisatama • suihku • sauna • wc
Liikennejärjestelyt ja sijainti • sijainti • yleisilme (avoin rakenne) • viheralue • liikenneyhteydet • pysäköinti • vieraslaituri • esteettömyys • laivalaituri	Satamainfra • monitoimipollarit (sähkönjakelu) • sähkönjakelu • veneluiska • veneluiska (lämmitettävä) • käveltävät aisat • aallonmurtaja • telakka

• traileripysäköinti	• varastotilaa • huoltotila • lokkikarkotin • valaistus laiturilla • nostoalusta • nostolaite • mastonosturi • tankkauspiste
--	---

Määrittely jättää jonkin verran tulkinnanvaraa, esimerkiksi sen suhteen, milloin sataman yleisilme katsotaan avoimen puistomaiseksi, milloin ei, ja mitkä ovat ilmoitustaulun sisällön tai sijoittelun vaatimukset. Kohdassa 5.1. on esitetty satamien nykyiset luokat ja tavoiteluokat Tampereen satamatoimiston uuden tasoluokituksen mukaan.

4.5. Satamaverkosto kartalla

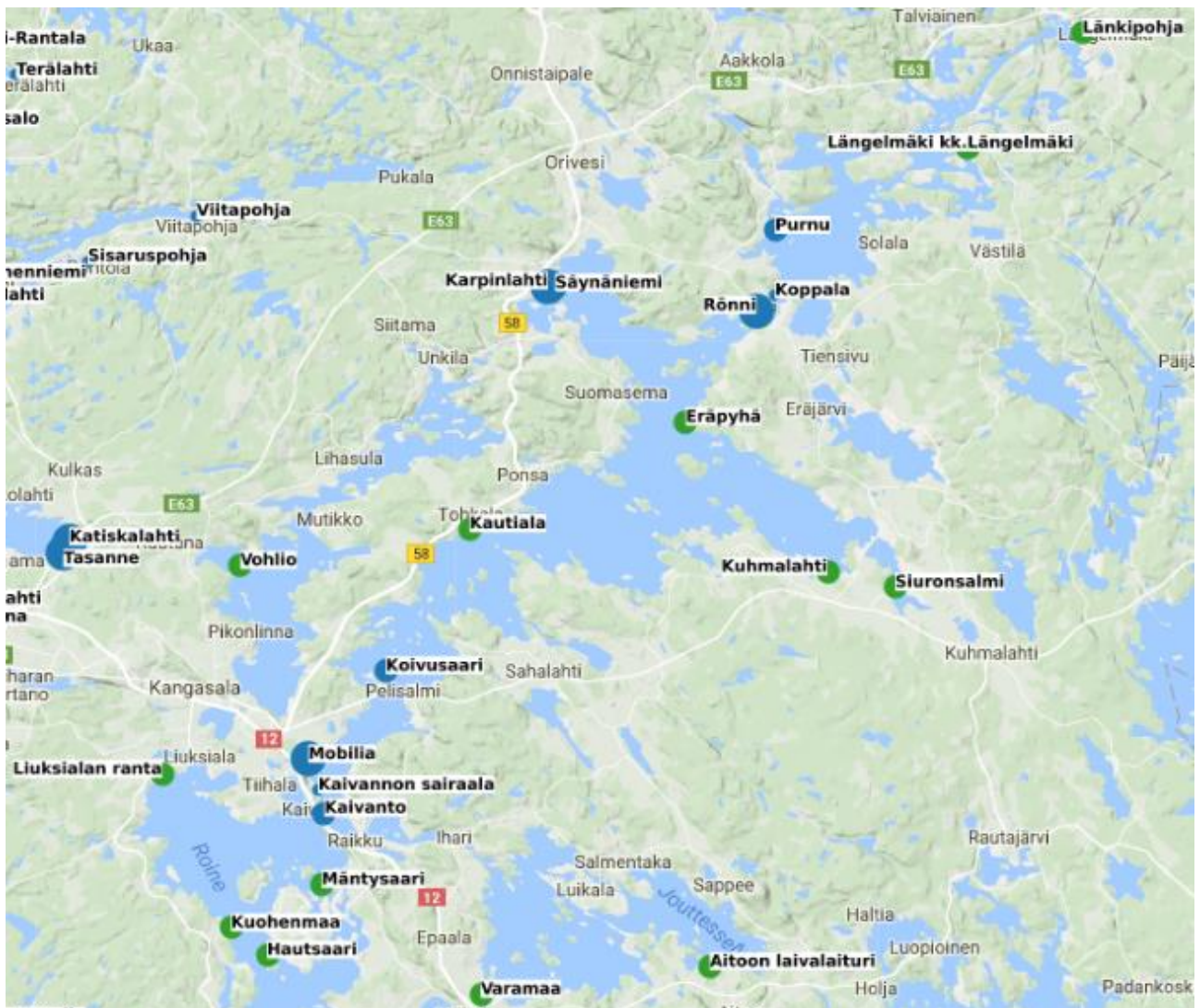
Näsijärven, Pyhäjärven ja Roine/Längelmäveden vesistöissä satamia, rantautumispaikkoja ja veneenlaskupaikkoja on suhteellisen paljon. Tilanne Rautavedellä ja Kyrösjärvellä on pitkälti saman kaltainen. Pienemmillä järville on vähemmän veneilijöitä, mutta suhteessa likimain yhtä tiheä satamaverkosto. Verkoston riittävää tiheyttä on arvioitava kahdelta kannalta; palveluiden riittävyden/saavutettavuuden kannalta ja kannattavuuden kannalta. Esimerkiksi Kotkassa 30Miles-hankkeessa merialueille hahmoteltu 30 merimailin (55,5 km) enimmäisvälimatka voi sisävesillä tuntua pitkältä, koska täällä painotus on päiväveneilyssä. Toisaalta, veneilijöiden määrä on suhteutettava palveluntarjontaan siten, että palveluiden ylläpitäminen on kannattavaa.



Etäisyydet kaupunkiseudun alueella ovat enimmäkseen lyhyitä. Näsijärvellä matka Tampereen Mustalahdesta Ylöjärven Kuruun on noin 50 km ja tuolla matkalla on mahdollista pysähtyä mm. Pimeesalmen telakalla tai Maisansalossa. Matka Maisansalosta Kuruun on reilut 30 km. Mikäli veneiden esimerkkinopeuksina käytetään 6 kn (11 km/h) purjeveneille ja 20 kn (37 km/h) moottoriveneille, niin liikennöinti Mustalahden ja Maisansalon välillä kestää purjeveneellä n. 2 h ja moottoriveneellä puolisen tuntia. Nopeammilla veneillä matkaan käytetty aika vähentyy vielä huomattavasti. Vastaavasti Mustalahti - Kuru -osuus veisi aikaa purjeveneellä nelisen tuntia ja moottoriveneellä reilun tunnin. Näitä aikoja on pidettävä varsin kohtuullisina, eli tällä alueella on tärkeämpää keskittyä olemassa olevien satamien palveluiden kehittämiseen (Kuru, Maisansalo, Kämenniemi), kuin uusien satamien perustamiseen.

Vastaavasti pohjoiseen mentäessä olisi kiinnitettävä huomiota Muroleen kanavan sataman palveluihin, jotka ovat sijainniltaan edullisemmassa asemassa, kuin Kurun satama. Muroleen palvelutasoa tulisi parantaa, koska seuraavaan hyvien palveluiden satamaan Ruovedelle on jo pidempi matka, lähes 30 km ja edellinen ruoka- tai polttoainetäydennys on ehkä tehty Pimeesalmessa tai jo Tampereelta lähtiessä, jolloin Ruovedelle tulee matkaa n. 80 km. Jäminkipohjassa on toki mahdollisuus pysähtyä Telakanrannan kioskille tekemään pieniä ruokatarviketäydennyksiä tai vaikkapa saunomaan, vaikkakin se vaatii pientä poikkeamista varsinaiselta reitiltä pohjoiseen. Edelleen Ruovesi - Virrat -väli on n. 50 km, eikä varsinaisella reitillä ole hyvin palvelevaa, varsinaista satamaa. Tällä välillä hyvä paikka täydentää varastoja voisi olla Visuveden tietämillä, noin Ruoveden ja Virtain puolivälissä. Siellä sijaitseva vieraslaituri antaa jo nykyisellään tähän rajoitetut mahdollisuudet. Pohjaslahden sataman kautta on mahdollista poiketa kyläkauppaan, mutta kyseinen sataman poikkeaa varsinaiselta reitiltä sivuun. Vielä enemmän sivussa on Vilppulankosken satama, josta löytyy muuten hyvät ja kattavat palvelut, mutta ei tankkauspistettä.

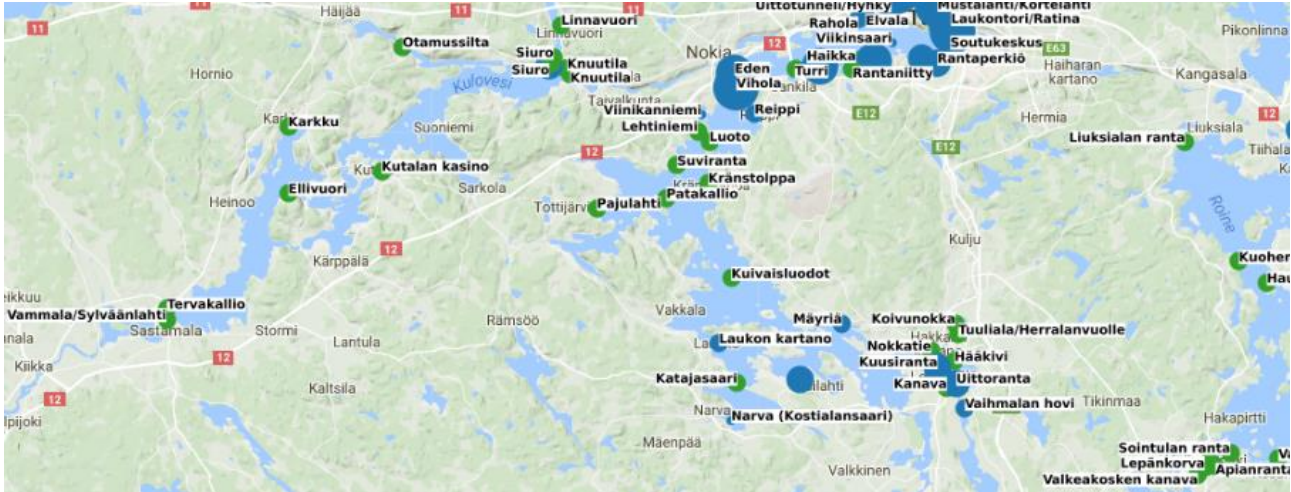
Kartta A2 - Roine/Längelmävesi



Roineen/Längelmäveden alueella Mobilian ja Valkeakosken välinen etäisyys on kohtuullinen, n. parikymmentä kilometriä. Mobilian ja Rönnin välinen etäisyys on kolmisenkymmentä kilometriä,

eli noin tunnin matka moottoriveneellä. Sekä Rönnistä, että Valkeakoskelta voi tankata ja hankkia täydennystä veneen varastoihin. Tälläkään vesialueella ei ole niinkään tarvetta luoda uusia satamia verkoston kehittämiseksi, vaan lisätä olemassa olevien satamien palveluita pitkällä tähtäimellä. Toki tietenkin Eräpyhän ja Mobilian välille voitaisiin lisätä retkisatamia, joita tällä alueella ei tällä hetkellä ole.

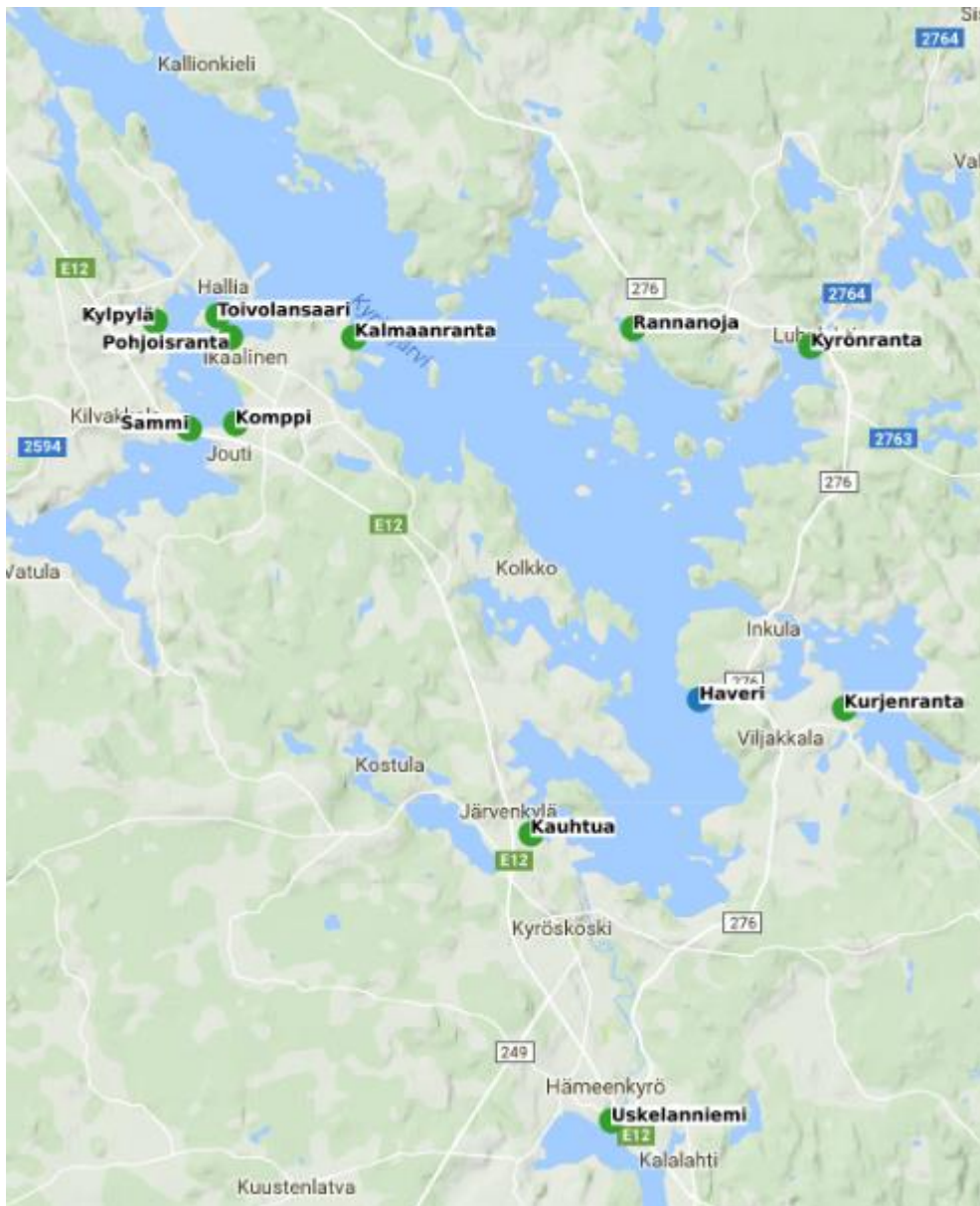
Kartta A3 - Tampereelta etelään ja lounaaseen



Tilanne Tampereen eteläpuolella on pitkälti samankaltainen, kuin pohjoispuolella. Etäisyydet sellaisten satamien välillä, jotka tarjoavat tärkeimpiä palveluita ovat 20 - 30 km luokkaa Lempäälään asti. Lempäälästä Valkeakoskelle on hieman reilut 30 kilometriä. Tuon matkan puolivälissä on Toijalan satama Akaalla, joka on sopivasti reitillä siten, että sen palveluiden kehittäminen olisi perusteltua. Nokian Edenin ja Lempäälän Myllyrannan väliin jää kaksi nykyistä satamaa, Vesilahden Lammasniemi ja Lempäälän Mäyriä, joiden palveluiden kehittäminen olisi toivottavaa. Etenkin Mäyriään olisi sijainnilisestisesti hyvä saada palveluita, jotka mahdollistaisivat yöpymisen ja alueen nykyisten palveluiden käytön (lähinnä sauna). Lammasniemen sataman houkuttelevuutta voitaisiin lisätä vieraspaikkojen ja satamaan ulottuvien palveluiden muodossa. Vesilahden kunnan palveluiden ääreen satamasta on hieman matkaa. Tällä vesialueella tärkein tarvittava palvelu olisi tankkauspiste Lempäälään, sillä seuraava tankkausmahdollisuus on Valkeakoskella.

Vesiliikenne Nokian Siurosta Sastamalan suuntaan on varsin samassa asemassa aiemmin kuvattujen vesistöjen suhteen. Etäisyydet satamien välillä ovat kohtuulliset ja kehitystarve keskittyy nykyisten satamien palveluiden parantamiseen. Järveltä puuttuu kokonaan satama, jossa olisi tankkausmahdollisuus.

Kartta A4 - Kyrösjärvi

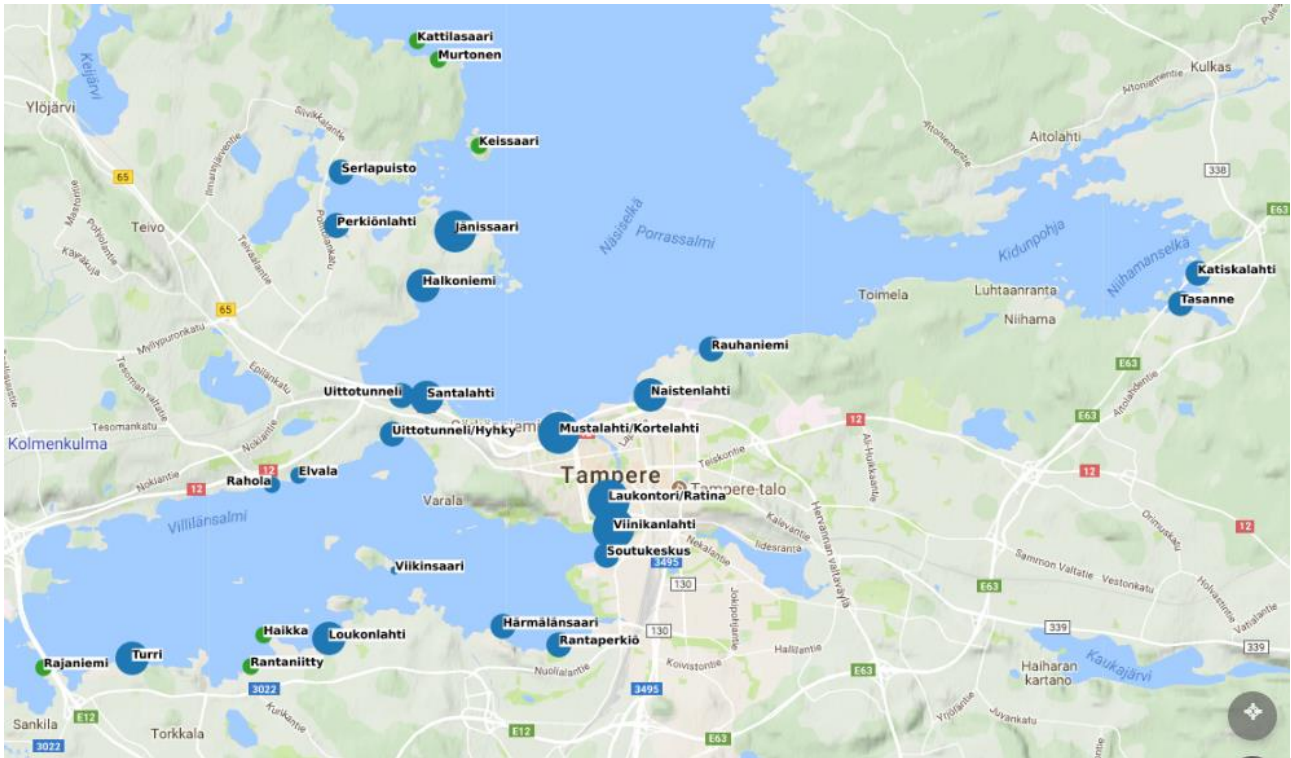


Kyrösjärvi on toinen alueen pienemmistä järvistä. Alueen veneilyä tukemassa on Ylöjärven Haverin lisäksi kaksi satamaa Ikaalisissa, Kauhtua satama Kyröskoskella, sekä vierasvenelaituri kauppakeskus Kompin rannassa Ikaalisissa ja veneenlaskupaikka Kurjenrannassa Ylöjärven Viljakkalassa. Pienehkön venemäärän vuoksi Kyrösjärvelle ei ole vahvoja perusteluja varsinaisen uuden sataman rakentamiselle. Vierasvenelaiturin/laivalaiturin hankkimista Röyhiön kesäteatterin rantaan on kuitenkin pohdittu jo pitkään ja se voisi tuoda hyvän lisän järven veneilijöille.

Kartta A5 - Tampereen lähivesistö

Tampereen parikymmentä satamaa kattavat kaikki satamaluokat ja suurin osa niistä on vain kotisatamia. Lähimmät satamat ovat vain satojen metrien etäisyydellä toisistaan ja pisimmillään etäisyydet ovat n. 30 km. Tampereella on hyvin vähän mahdollisuuksia perustaa uusia satamia maankäyttöllisten haasteiden vuoksi, siksi kehitys on jo pitkään keskittynyt pääasiassa nykyisten satamien laajentamiseen ja niiden palvelutason kehittämiseen. Tulevaisuuden kannalta on kuitenkin perusteltua pyrkiä ennustamaan venepaikkojen määriä ja lisäämään venepaikkoja

suunnitelmallisesti esimerkiksi uusien asuinalueiden lähiympäristöön. Palveluiden suhteen tulisi tavoitteena olla kaikkien satamien palvelutason nostaminen esimerkilliselle tasolle.



4.6. Kangasala

Kunnassa on yksi varsinainen satama, Mobilia, joka on Kesäpäivän pursiseuran hallinnassa. Kunnan satamissa ei ole polttoaineen jakelua. Mobilian satamaan on pyritty saamaan sellainen, mutta toistaiseksi siinä ei ole onnistuttu. Wave Motor Oy tarjoaa huoltopalveluita ja talvisäilytystä (14 km Mobiliasta).

Kunnan venepaikat ovat lähes täydessä käytössä. Kysyntään pyritään vastaamaan erityisesti venerantojen osalta. Kunnassa on 18 venerantaa tai luonnonsatamaa. Jonoa pursiseuran venepaikoille on arviolta 10 – 20 veneilijää.

Keskeinen kehitysajatus on tukea Kesäpäivän pursiseuraa ja lisätä Mobilian alueen palveluita. Mobilian satamaa pidetään pääosin hyvänä paikkana runsaiden palveluiden vuoksi, mutta ranta on osittain matala, ilkivalta on melko yleistä ja laaja pysäköintialue käy ahtaaksi kesäteatteri-iltoina.

Metsähallituksen omistama satama

Kaivanto

61°25'05.1"N 24°08'50.3"E

61.418081, 24.147305

- Lahdentie 1779, 36570 Kangasala
- satamaluokka IV
- järvialue: Heposelkä (Roine)
- 1 laituri/laivalaituri, sivukiinnitys tai ankkuri
- metsähallitus ylläpitää
- pelastustikkaat, kahvila-ravintola, jätepieste, uimaranta, luontopolku, infotaulu, grillikioski 0,3 km, tilausravintola Vehoniemen Alamaja (ent. Villa Cosmos) 0,4 km, vuokrasauna
- infrapalvelut ulottuvat läheiseen kahvilaan, eivät satamaan

Seuran hallinnoimat satamat



Kuva 6, Mobilia, Kangasala

Mobilia

61°26'22.5"N 24°08'02.4"E

61.439593, 24.133992

- Kummelinkuja 1, 36270 Kangasala
- satamaluokka III
- järvialue: Heposelkä (Roine)
- Kesäpäivän pursiseuran kotisatama, kunta omistaa maan
- 34 aisapaikkaa, vieraslaituri, 6 poijupaikkaa, 4 sivulaiturissa
- pesuvesi/talousvesi, sähkö laitureissa, jätepiste, wc, septi, 2 veneluiskaa, ravintola, tieliikennemuseo, kesäteatteri, lasten liikennepuisto 0,1 km, uimaranta 0,2 km, tanssilava 0,4 km, näköalatasanne 0,6 km, runsaasti pysäköintitilaa, matkailun roolia pyritään nostamaan alueella Mobilia – Sarsa.
- infrapalvelut löytyvät huoltolaiturista

Koivusaari

61°28'29.3"N 24°11'55.2"E

61.474799, 24.198669

- Kesäpäivän pursiseuran tukikohta
- satamaluokka IV
- järvialue: Pitkäsalmi/Pelisalmi (Roine)
- takkatupa, sauna, avoin seuran jäsenille ja muille veneilijöille, joilla on jonkin veneseuran perälippu
- kunta omistaa maan pursiseuran tukikohdan kohdalta
- ei infrapalveluita

Muut

Kaivannon sairaala

61°25'38.3"N 24°08'31.6"E

61.427300, 24.142122

- Lahdentie 1671, 36270 Kangasala
- satamaluokka V
- järviaue: Heposelkä (Roine)
- potentiaalinen kehityskohde
- isohko laituri, ranta ruopattu, sairaanhoitopiiri omistaa/myy aluetta, siirtyy maakunnan omistukseen, jos ei saada myytyä
- alueella on kaikki infrapalvelut

4.7. Lempäälä

Lempäälän kunnan tärkein satamakohde on Myllyranta, jonka suhteen on olemassa laajentamissuunnitelma. Satamaan on kaavailtu ravintolalaivaa ja toisen laiturin lisäämistä. Alueen palveluita on kehitetty jatkuvasti ja sitä tullaan jatkamaan. Sataman sijainti on erinomainen, lähellä kuntakeskuksen palveluja.

Kunnassa ei ole polttoaineenjakehua. Venepalveluita tarjoavia yrityksiä on monia ja ne keskittyvät kanoottivuokrauksiin, melontapalveluihin ja muihin ohjelmapalveluihin. Alueella tarjoavat palveluja ja myyvät veneilytuotteita mm. Piellokas, Ecoscout, Pohjolan Vihreä Polku, Koskikellujat, Laurilan lomamökit, Matti Vuorinen (kirkkovenevuokraus), Go Fishing ja KalastusSuomi, sekä Kuljun kartano.

Kunta ja pursiseura toimivat yhteistyössä veneilyn edellytysten kehittämisessä. Seuran painopiste on oman jäsenistönsä palvelemisessa ja veneilyyn liittyvän osaamisen lisäämisessä ja kunnan rooli näkyy Myllyrannan kehittämisessä osana keskusta-alueen kehitystoimenpiteitä. Keskustan arvon nähdään lisääntyvän satamien tukemisen ansiosta. Myllyrannan kehittämisen arvioidaan nostavan kuntakeskuksen viihtyvyyttä huomattavasti.

Kunnalla ei ole omia venepaikkoja/venerantoja ja kysyntä on ollut vähäistä, n. 5 kuntalaista ja kaksi yrittäjää ovat kyselleet mahdollisuuksista. Seura hoitaa omalta osaltaan venepaikkojen vuokrauksen.

Kunnan omistamat satamat



Kuva 7, Myllyranta, Lempäälä

Myllyranta

61°18'51.2"N 23°44'49.4"E

61.314231, 23.747045

- Kirkkopolku 13, 37500 Lempäälä
- satamaluokka IV

- järvialue: Kirkkolahti (Pyhäjärvi)
- vieraslaituri/odotuslaituri/tilausliikenteen laivalaituri, kylkikiinnitys - vieraspaikat poistuvat, jos suunniteltu ravintolalaiva tulee tilalle rannan puolelle. Laiturin laajentamisesta on jo olemassa suunnitelma. Poijupaikkojen korjaamista oli harkittu, mutta asia riippuu ravintolalaivan kiinnityksestä. Ravintolaiva edellyttää vesi- ja viemäriiitääntää. Lempäälän kunnan Vene tuo -suunnitelmassa on esitetty laajempia kaavailuja Myllyrantaan.
- talousvesi, septi, sähkö, jäätelökioski, minigolf, wc, opastaulu, keskustaan 0,3 km
- infrapalvelut ylettyvät laiturille



Kuva 8, Vaihmalan Hovi, Lempäälä

Vaihmalan Hovi/Hiidenvuolle

61°17'48.8"N 23°46'32.0"E

61.296880, 23.775548

- Vaihmalantie 144, 37500 Lempäälä
- satamaluokka IV
- järvialue: Hiidenvuolle (Pyhäjärvi)
- tilausliikenteen laivalaituri/vieraslaituri, 4 aisapaikkaa, muutama poijupaikka
- hiekkaranta, poijupaikkoja, sähkö, jätepiiste, suihku, sauna, ravintolan palvelut, lähellä golf-kenttä
- infrapalvelut rannan saunarakennuksessa



Kuva 9, Uttoranta, Lempäälä

Uttoranta

61°18'33.0"N 23°45'59.1"E

61.309180, 23.766431

- Valkeakoskentie 1, 37500 Lempäälä
- satamaluokka III
- järvialue: Hiidenvuolle (Pyhäjärvi)
- Lempäälän-Vesilahden pursiseuran kotisatama
- 50 aisapaikkaa, vieraspaikkoja 3 - 4, n. 20 rantapaikkaa
- kerhorakennus, talousvesi, sähkö, jäteposte, veneluiska, pysäköintialue, polttoainetta 0,4 km, keskustaan 0,8 km
- infrapalvelut rannassa

Kuusiranta

61°19'05.7"N 23°44'46.6"E

61.318248, 23.746289

- Uotintie 5, 37500 Lempäälä
- satamaluokka III
- järvialue: Kirkkolahti (Pyhäjärvi)
- Lempäälän-Vesilahden pursiseuralla 2 laituria, 26 aisapaikkaa ja 3 - 4 poijupaikkaa, Lempäälän vapailla veneilijöillä 1 laituri, jossa 10 paikkaa
- kahvila, terveyskeskus 0,3 km, Lempäälän keskusta 0,6 km, rakenteilla oleva satama – laitureita ollaan siirtämässä Uimalan rannasta.
- infrapalvelut rannan kahvilassa

Retkisetama



Kuva 10, Mäyriä, Lempäälä

Mäyriä

61°20'25.7"N 23°38'37.8"E

61.340466, 23.64382

- Mäyriä, 37500 Lempäälä
- satamaluokka IV
- järvialue: Toutonen (Pyhäjärvi)
- Pirkanmaan virkistysalueyhdistyksen omistama retkisetama, jolla on paljon kehityspotentiaalia
- betonilaituri, pohjassa hankalia kiviä haittaamassa kiinnittymistä
- nuotiopaikka (3 kpl), keittokatos, sauna, yleisövuorot kesäisin 2 krt./vko, ryhmille tilauksesta, uimaranta, pallokenttä, leiytyymismahdollisuus
- infrapalvelut alueella

4.8. Nokia

Edenin rantaan on olemassa laajempi kehityssuunnitelma. Polttoaineenjakehua on suunniteltu, mutta sitä ei tällä hetkellä ole. Kaupunki pyrkii rakentamaan Edenin sataman loppuun saakka peruspalveluineen, mukaan lukien uusi betonilaituri. Laajempien palveluiden odotetaan toteutuvan yrittäjien tai seurojen toimesta.

Veneily nähdään merkittävänä palveluna kaupunkilaisille ja Eden on yksi laivaliikenteen tärkeä etappi. Infrapalvelut ovat lähellä Edenissä ja Viholassa. Edenissä on ollut muutamia vapaita paikkoja, Viholassa on tarvetta lisäpaikoille, joita seura onkin toteuttamassa. Kaupunki on palkannut markkinointikoordinaattorin ja pyrkii kehittämään viestintäänsä verkkosivujen kautta.

Kaupunki kaipaava seudullista näkemystä siitä, miksi veneilyyn ja satamien kehittämiseen tarvittavat asiat on nyt laitettava kuntoon. Veneilyn merkitystä on korostettava vetovoiman kehittämisen ja hyvinvoinnin tekijänä. Päätöksiä tarvitaan mm. yhteishankintojen tekemisestä ja tietohallinto- ja paikkatietoasioihin liittyvät varausjärjestelmät olisi saatava seudullisiksi.

Kaupungissa on kaksi yritystä, jotka toimivat veneilyn tuotteiden ja palveluiden parissa. MotorShop myy veneitä, varaosia, korjauspalvelua ja Eräkettu myy ja vuokraa kajakkeja/kanootteja, sekä niiden tarvikkeita. Eräkettu, Siuro Events, Kuikan Kujeet ja T:mi Jan Holm järjestävät vene-/kajakkiretkiä ja vuokraavat välineitä. Kaupungin alueella on 24 venerantaa tai luonnonsatamaa, sekä Paperiliiton jäsenten vapaa-ajanviettopaikka laituri- ja paikkoina.

Kaupungin omistama satama



Kuva 11, Eden, Nokia

Eden

61°28'07.9"N 23°31'42.6"E

61.468849, 23.528511

- Paratiisinkatu 2, 37120 Nokia

- satamaluokka II
- järvialue: Nokianvirta/Putaanvirta (Pyhäjärvi)
- laivalaituri, vuokralaituri, 48 aisapaikkaa, poijupaikkoja (Eden vuokraa paikkoja), vieraslaituri, 34 aisapaikkaa (ei kerätä maksua/Eden vastaa ylläpidosta)
- veneenlaskupaikka, jätepiste, iso pysäköintialue, kylpylän palvelut, kauppakeskukseen 1,4 km, Nokian keskusta 2 km
- kaikki infrapalvelut saatavilla

Seuran hallinnoimat satamat



Kuva 12, Siuro, Nokia

Siuro

61°28'21.3"N 23°19'47.0"E

61.472576, 23.329731

- Kuljuntie 4, 37200 Nokia
- satamaluokka III
- järvialue: Kulovesi
- Nokian veneilijöiden kotisatama
- 30 aisapaikkaa, muutama vieraspaikka, poijut, n. 20 rantapaikkaa
- Jätepiste, kerhorakennus, grillipaikka, kameravalvonta, sauna, Eräketu (kanoottiliike) 0,1 km, Koskibaari 0,3 km, Siuron kylään 1,0 km, laivalaituri 0,5 km (Jokisenjärven rannalla)
- kaikki infrapalvelut rannassa



Kuva 13, Vihola, Nokia

Vihola

61°27'41.0"N 23°31'49.5"E

61.461397, 23.530428

- Viholanranta 9, 37120 Nokia
- satamaluokka I
- järvialue: Kurjenhännänlahti (Pyhäjärvi)
- Nokian veneilijöiden kotisatama
- 250 paikkaa, n. 60 rantapaikkaa, 2 poijupaikkaa vieraille
- grillipaikka, kerhomaja, varastotiloja, septi, wc, talousvesi, veneluiska, jäteposte, kylpylän palvelut 0,6 km, pizzeria 0,5 km, laajennussuunnitelmassa 2018 – 2019 on 50 paikkaa lisää
- kaikki infrapalvelut saatavilla

Muut

Viinikanniemi

61°26'51.5"N 23°29'35.7"E

61.447628, 23.493251

- Viinikannimemenkatu, 37120 Nokia
- satamaluokka V
- järvialue: Saviselkä (Pyhäjärvi)
- leirintäalue suljetaan 2018 – tässä vaiheessa ei ole päätöstä siitä, säilyykö veneilykohteena vai ei.

4.9. Orivesi

Kaupungin satamat ovat seurojen tai yrittäjän hoidossa. Varsinaisia suunnitelmia satamien kehittämiseksi ei ole. Edut on kuitenkin linjattu strategiassa ja palkattu elinvoimapaällikkö, joka näkee kehittämispotentiaalia. Seudullinen suunnitelma voi nostaa esille enemmän tarpeita.

Huoltoasemalta voi tilata polttoainetta rantaan ja Rönnessä on tankkauspiste. Kaksi yritystä tarjoaa talvisäilytystä ja toinen niistä myy veneitä ja varusteita (Kari Kymäläinen ja Veljekset Niiranen). Myös moni yksityisyrittäjä tarjoaa talvisäilytystä. Längelmäveden Uistelijat järjestää kilpailuja ja kalastusretkiä. Kaupungilla ei ole tarjota omia venepaikkoja, seurat hoitavat venepaikat. Isoille veneille ei ehkä ole riittävästi venepaikkoja. Alueella on yksi Pirkanmaan virkistysalueyhdistyksen virkistysalue, Eräpyhä. Yhteistyötä tehdään jonkin verran Kangasalan kanssa (Mobilia).

Seuran ylläpitämät satamat



Kuva 14, Karpinlahti, Orivesi

Karpinlahti

61°37'40.7"N 24°20'03.2"E

61.627966, 24.334227

- Säynäniementie 40, 35100 Orivesi
- satamaluokka III
- järvialue: Karpinlahti (Längelmävesi)
- Längelmäveden Veneilijöiden kotisatama
- 22 aisapaikkaa, muutama kylkipaikka, muutama poiju/ankkuripaikka, n. 20 rantapaikkaa soutuveneille
- esteetön kulku, veneluiska, kameravalvonta, lukittu portti alueelle, talvisäilytystilaa
- nousutikkaat laiturissa, septi (säiliö), sähkö (pylväässä maalla), talousjätepiste, wc, hyvin pysäköintipaikkoja, keskustaan n. 7 km
- infrapalvelut (viemärointi, vesi) läheisellä leirintäalueella



Kuva 15, Koppala, Orivesi

Koppala

61°37'27.1"N 24°31'25.9"E

61.624189, 24.523850

- Kopansalmentie 45, 35100 Orivesi
- satamaluokka V
- järvalue: Koljonselkä (Längelmävesi)
- 17 poijupaikkaa, muutama kylkikiinnityspaikka, n. 18 rantapaikkaa soutuveneille, Längelmäveden Veneilijät hoitaa aluetta
- jäteastia, varastorakennus, keskustaan n. 13 km
- ei infrapalveluita lähialueella

Rönni

61°37'05.4"N 24°30'29.4"E

61.618173, 24.508167

- Eräjärventie 946, 35220 Orivesi
- satamaluokka III
- järvalue: Rönninsalmi (Längelmävesi)
- Eräjärven Urheilijoiden omistama viihdekeskus
- n. 10 kylkipaikkaa, 10 aisapaikkaa, muutama ankkuripaikka, laivalaituri
- tankkauspiste (Neste, Arto Perttula), pelastustikkaat, grillikatos, infotaulu, joukkoliikenteen pysäkki, juomavesi, kahvila, kauppa, keittokatos, kesäteatteri, kiosk
- asfaltoitu pysäköintipaikka, leikkipaikka, lentopallokenttä, majoitusta (lähellä), nuotiopaikka, ongelmajätepiste, pelastusrengas, ravintola, sammutin (2 kpl), septi, suihku, sähkö (tolpassa laiturilla), talousjätepiste, tanssipaatikka, uimaranta, wc, veneluiska
- kaikki infrapalvelut alueella



Kuva 16, Säynäniemi, Orivesi

Säynäniemi (kaupungilta vuokrattu alue)

61°37'37.7"N 24°20'24.9"E

61.627133, 24.340256

- Säynäniementie 100, 35100 Orivesi
- satamaluokka IV
- järvialue: Karpinlahti (Längelmävesi)
- uusi vierasvenelaituri, muutamia kylkikiinnityspaikkoja
- leirintäalue, grillikatos, kahvila, kajakkivuokraus, kalastusmahdollisuus, leikkipaikka, leirintämökkejä 16 kpl, telttapaikkoja, pesukone, polkupyörävuokraus, suihku, sulkapallo-/lentopallokenttä, uimaranta, wc, venevuokraus, vesipiste, yhteiskeittiö
- infrapalvelut alueella

Purnu, taidekeskus (yksityinen)

61°38'59.8"N 24°31'26.0"E

61.649945, 24.523897

- Mustasaari 73, 35100 Orivesi
- satamaluokka IV
- järvialue: Haudansalmi (Längelmävesi)
- kylkikiinnitys, 3 venettä, ei yöpymistä
- kahvila, nuotiopaikka, sauna, sähkö, taidekeskus, uimaranta, wc
- infrapalvelut alueella

4.10. Pirkkala

Kunnassa ei ole polttoaineenjakeleupistettää veneilijöille, eikä venealan yrityksiä. Turrin sataman kehitysvastuu on Pirkkalan pursiseuralla, muista kohteista vastaa kunta. Keskusteluja satamien palveluiden kehittämisestä on käyty yksityisten tahojen kanssa, mutta neuvottelut eivät ole edenneet. Reippiin tarvittaisiin rantautumispaikka ja Rajasalmen sillan aluetta tutkitaan mahdollisena venerantana. Alueella on jo kahvilayrittäjä tarjoamassa palveluita.

Kunnalla on 10 venerantaa tai rantautumispaikkaa. Jonot ovat pitkät (lähes 400 veneilijää), laituriakat ovat kysytyimpiä. Veneilijöiden vaatimustaso on selvässä nousussa. Vuonna 2015 on laadittu venerantojen kehittämissuunnitelma, jonka toteuttaminen on kesken.

Kunnan hallinnoimat satamat



Kuva 17, Loukonlahti, Pirkkala

Loukonlahti

61°28'29.5"N 23°40'41.0"E

61.474867, 23.678054

- Kirkkoveräjätie 14, 33950 Pirkkala
- satamaluokka II
- järvialue: Loukonlahti (Pyhäjärvi)
- aallonmurtaja, 56 aisapaikkaa vuokralaiturissa, 3 vieraspaikkaa, 19 poijupaikkaa, 119 rantapaikkaa
- juomavesi, veneluiska, talousjätepiste, wc, polttoainetta tilauksesta, uimaranta, pysäköintipaikka, matonpesupaikka, huoltoasema ja joukkoliikenne 0,7 km
- sataman laajentamista on suunniteltu jo pitkään ja suunnitelmiin kuuluu pysäköintialueen laajennus, soutuvenepaikkojen raivaaminen, toisen aallonmurtajan ja lisälaitureiden rakentaminen (+182 paikkaa), sekä palvelutason kohottaminen.
- Infrapalvelut ovat lähialueella, sähkö ja vesi myös laiturilla



Kuva 18, Reippi, Pirkkala

Reippi

61°26'52.8"N 23°32'59.9"E

61.448000, 23.549967

- Reipintie 45, 33980 Pirkkala
- satamaluokka IV
- järvialue: Pyhäjärvi
- 6 aisapaikkaa vuokralaiturissa, 14 rantapaikkaa (Kotolahden puolella)
- kiosk, sauna, wc, jätepiste, rantajalkapallokenttä, Reipin tila, kesäkahvila, kotieläintila, Reipin museo, uimaranta (2 kpl), mahdollinen kehittämiskohde
- infrapalvelut ovat rannassa sijaitsevassa saunarakennuksessa

Seuran hallinnoima satama



Kuva 19, Turri, Pirkkala

Turri

61°28'19.4"N 23°37'12.3"E

61.472051, 23.620098

- Pursitie 8, 33960 Pirkkala
- satamaluokka II
- järviolue: Pyhäjärvi
- Pirkkalan pursiseuran kotisatama, Roope-satama
- vieraslaituri, 2 paikkaa, 99 aisapaikkaa kolmessa vuokralaiturissa, 46 rantapaikkaa
- septi tulossa 2017, talousvesi, jätepiste, veneluiska, kameravalvonta, sähköpiste, wc, matonpesupaikka, runsaasti pysäköintitilaa, seuran vartiointikoppi, uimaranta 0,4 km, kauppa 0,8 km.
- seura kehittää sataman palveluita jatkuvasti mm. uusi huolto-/laivalaituri on rakenteilla ja läheiseen saareen rakennetaan yhteys ja sinne sijoitetaan grillipaikka. Suunnitelmissa on myös kerhotalon ja kesä kioskin rakentaminen. Myös pysäköintialueen ja talvisäilytysalueen laajentamista on suunniteltu. Sataman välittömässä läheisyydessä on kunnan omistamat 12 luonnonvaraista venepaikkaa, jotka ollaan korvaamassa n. 20 numeroidulla venepaikalla.
- infrapalvelut ovat rannassa, sähkö myös laiturilla

4.11. Tampere

Tampereella on 22 satamaa, joista pienimissä on yksi laituri ja siinä kymmenkunta venepaikkaa. Suurimmassa satamassa, Naistenlahdessa on lähes 700 venepaikkaa. Kahta satamaa lukuun ottamatta kaupunki hallinnoi kaikkia satamia. Jänissaaren ja Rauhaniemen toiminnasta vastaavat veneilyseurat. Kaupungilla on lisäksi yli 40 erillistä venerantaa. Polttoaineen jakelupiste löytyy molemmilta järviltä, Näsijärven piste Mustalahdesta ja Pyhäjärven piste Ratinasta.

Satamia kehitetään vahvasti kaupungin voimin ja myös yhteistyössä yrittäjien kanssa. Venepaikoille on jatkuva jono ja siksi satamia laajennetaan jatkuvasti. Ainoa varsinainen saarella sijaitseva satama Tampereella on Viikinsaari, johon on myös laivaliikennettä. Luonnonsatamat sijaitsevat muiden kuntien alueilla.

Kaupungin omat satamat (Näsijärvi)



Kuva 20, Halkoniemi, Tampere

Halkoniemi

61°31'28.6"N 23°42'20.8"E

61.524602, 23.705779

- Airokatu 6, 33410 Tampere
- satamaluokka II
- järvialue: Näsiselkä (Näsijärvi)
- 156 aisapaikkaa, 1 kylkipaikka, 1 poijupaikka, 30 rantapaikkaa
- pysäköintipaikka, aallonmurtaja, aita, jätehuolto, mastonosturi, nostoluiska (lämmitettävä), pilssi, septityhjennys, sähkö, valaistus, talousvesi, matonpesupaikka (alueen valmistuttua).
- kaikki infrapalvelut



Kuva 21, Katiskalahti, Tampere

Katiskalahti

61°31'34.3"N 23°56'03.5"E

61.526185, 23.934320

- Vastarannankatu 51, 33610 Tampere
- satamaluokka III
- järvalue: Katiskalahti (Näsijärvi)
- 60 aisapaikkaa, 4 kylkipaikkaa, 150 rantapaikkaa
- jätepieste, veneluiska, pelastustolppa, pysäköinti, sähkö, valaistus
- ei infrapalveluita



Kuva 22, Kämenniemi, Tampere

Kämmenniemi

61°37'52.5"N 23°50'18.0"E

61.631239, 23.838329

- Aunessillansalmi, 34240 Tampere
- satamaluokka III
- järvialue: Aunessillansalmi (Näsijärvi)
- venelaituri/laivalaituri, 14 aisapaikkaa, 41 rantapaikkaa, laiturin sivu varattu risteilyaluksille
- jättepiste, aita, pelastustolppa, pysäköintipaikka (n. 0,1 km)
- ravintola 0,2 km, pankki/apteekki/kauppa 0,3 km
- ei infrapalveluita lähellä



Kuva 23, Maisansalo, Tampere

Maisansalo

61°41'31.8"N 23°49'22.1"E

61.692155, 23.822817

- Koljonseläntie 34, 34260 Tampere
- satamaluokka II
- järvialue: Koljonselkä (Näsijärvi)
- 43 aisapaikkaa, 6 kylkipaikkaa, 1 muu paikka, 20 rantapaikkaa
- veneluiska, jättepiste, pelastustolppa, suihku, sauna, wc, uimaranta, ravintolan palvelut, valaistu kuntopolku
- infrapalvelut ravintolassa



Kuva 24, Mustalahti ja Kortelahti, Tampere

Mustalahti ja Kortelahti

61°30'14.0"N 23°44'46.0"E

61.503882, 23.746103

- Paasikiventie 2, 33230 Tampere
- satamaluokka I
- järvalue: Kortelahti/Mustalahti (Näsijärvi)
- 83 aisapaikkaa, 28 kylkipaikkaa, 16 laivapaikkaa, 15 laivan talvitelakointipaikkaa, 1 poijupaikka, 1 vesijettipaikka, saunalauttapaikkoja
- aita, pelastusvene, pysäköinti, talvisäilytys, kameravalvonta, polttoainejakelu, talousvesi, talousjätepiste, pilssi, septi, sähkö, veneluiska, wc, suihku, sauna, pesukone ja kuivausrumpu, ravintola, kahvila, huvipuisto Särkänniemi.
- Tampereen keskusta 1,0 km
- kaikki infrapalvelut



Kuva 25, Naistenlahti, Tampere

Naistenlahti

61°30'32.9"N 23°46'22.9"E

61.509133, 23.773024

- Soukanlahdenkatu 10, 33180 Tampere
- satamaluokka II
- järvalue: Naistenlahti (Pyhäjärvi)
- 595 aisapaikkaa, 22 kylkipaikkaa, 1 muu paikka, 11 poijupaikkaa, 11 talvipaikkaa, 6 vesijettipaikkaa, viranomaislaituri
- aallonmurtaja, aita, huoltorakennus, mastonosturi, nostoalusta, nostolaite, pelastustolppa, pelastusvene, pysäköinti, talvisäilytys, talousjätepiste/ongelmajätepiste, lämmitettävä veneluiska, septi, wc, kalankäsittelypiste, lokkikarkotin, satamatoimisto, Tampereen pursiseura r.y., kauppaan 0,2 km, Tampereen kylpylän palvelut.
- kaikki infrapalvelut



Kuva 26, Perkiönlahti, Tampere

Perkiönlahti

61°31'58.5"N 23°40'49.8"E

61.532929, 23.680489

- Listakatu 3, 33400 Tampere
- satamaluokka III
- järvalue: Perkiönlahti/Ryydynpohja (Näsijärvi)
- 217 aisapaikkaa, 2 kylkipaikkaa, 2 poijupaikkaa, 140 talvipaikkaa, 60 rantapaikkaa
- pysäköintipaikka, matonpesupaikka, veneluiska, pelastusvene, septi, talvisäilytys, jätepiste, sähkö
- kaikki infrapalvelut



Kuva 27, Santalahti, Tampere

Santalahti

61°30'31.8"N 23°42'25.6"E

61.508824, 23.707098

- Paasikiventie 35, 33250 Tampere
- satamaluokka II
- järvalue: Lielähti (Näsijärvi)
- 350 aisapaikkaa, 17 kylkipaikkaa, 52 poijupaikkaa, 200 talvipaikkaa, 6 vesijettipaikkaa, saunalauttapaikkoja
- aallonmurtaja, aita, mastonosturi, nostoalusta, pelastustolppa, pelastusvene, talousvesi, talousjätepiste, sähkö, pysäköintialue, talvisäilytys, pilssi, septi, veneluiska, wc, lounasravintola 0,1 km
- kaikki infrapalvelut



Kuva 28, Sisaruspohja, Tampere

Sisaruspohja

61°38'15.9"N 23°56'59.0"E

61.637748, 23.949712

- Sisaruspohjantie 57, 34240 Tampere
- satamaluokka V
- järvalue: Sisaruspohja (Näsijärvi)
- 15 aisapaikkaa, 20 rantapaikkaa
- uimaranta, pieni pysäköintialue, veneluiska
- ei infrapalveluita lähialueella



Kuva 29, Tasanne, Tampere

Tasanne

61°31'19.3"N 23°55'45.4"E

61.522028, 23.929281

- Tasanteenkatu 85, 33610 Tampere
- satamaluokka III
- järvialue: Olkahistenlahti (Näsijärvi)
- 131 aisapaikkaa, 5 kylkipaikkaa, 2 poijupaikkaa, 30 talvipaikkaa, 1 vesijettipaikka, 100 rantapaikkaa
- talousvesi, kameravalvonta, sauna, ravintola, jäteposte, veneluiska, pysäköinti, septityhjennyslaite, sähkö, talvisäilytys, valaistus, kauppa 0,3 km
- kaikki infrapalvelut

Tapoonlahti (Tulossa 2018)

61°37'20.0"N 23°49'23.0"E

61.622228, 23.823064

- satamaluokka IV
- järvialue: Tapoonlahti (Näsijärvi)
- 50 aisapaikkaa, 60 rantapaikkaa
- veneluiska
- ei infrapalveluita

Terälahti

61°42'41.7"N 23°53'23.1"E

61.711590, 23.889751

- Kapeentie 61, 34260 Tampere
- satamaluokka V
- järvialue: Terälahti (Näsijärvi)
- 8 aisapaikkaa, 20 rantapaikkaa
- veneluiska
- ei infrapalveluita



Kuva 30, Uittotunneli I, Tampere

Uittotunneli

61°30'32.6"N 23°41'59.0"E

61.509055, 23.699730

- Paasikiventie 38, 33400 Tampere
- satamaluokka III
- järvialue: Lielähti (Näsijärvi)
- muutama kylkipaikka
- veneluiska, kahvila, Uittotunnelin sisäänkäynti, kumikanava Pyhäjärvelle, pysäköintitilaa
- infrapalvelut alueella

Viitapohja

61°39'20.8"N 24°02'26.0"E

61.655764, 24.040545

- Siltasavontie 47, 33680 Tampere
- satamaluokka V
- järvialue: Peräpohja (Näsijärvi)
- 7 aisapaikkaa
- uimaranta, pysäköintitilaa, veneluiska, pelastustolppa
- ei infrapalveluita lähialueella

Seurojen hallinnoimat satamat (Näsijärvi)



Kuva 31, Jänissaari, Tampere

Jänissaari

61°31'55.9"N 23°42'55.4"E

61.532181, 23.715377

- Jänissaarenkatu 14, 44310 Tampere
- satamaluokka I
- järvialue: Näsiselkä (Näsijärvi)
- Näsijärven purjehdusseuran kotisatama
- n. 260 venepaikkaa
- talvitelakointi, veneluiska, sähkö, juomavesi, jätepiste/ongelmajätepiste, septi, vartiointi (kesäisin), työtila/verstashalli, varastotilaa, mastovaja, wc, suihku, kokoustilat, kahvio, sauna, kauppaan 0,5 km
- kaikki infrapalvelut



Kuva 32, Rauhaniemi, Tampere

Rauhaniemi

61°30'56.1"N 23°47'27.3"E

61.515574, 23.790910

- Rauhaniementie 29, 33180 Tampere
- satamaluokka III
- järvalue: Näsiselkä (Näsijärvi)
- Vene 71 -seuran tukikohta
- 70 aisapaikkaa, 40 rantapaikkaa
- aallonmurtaja, aita, mastonosturi, nostoalusta, nostolaite, pelastusvene, talvisäilytys, kerhorakennus, sähkö, talousvesi, jätepiste, wc
- kaikki infrapalvelut

Kaupungin omat satamat (Pyhäjärvi)



Kuva 33, Elvala, Tampere

Elvala

61°29'52.3"N 23°40'09.2"E

61.497858, 23.669229

- Elvalankatu 3, 33270 Tampere
- satamaluokka IV
- järvialue: Villilänsalmi (Pyhäjärvi)
- 1 vuokralaituri, 24 aisapaikkaa, rantapaikkoja
- veneluiska, pysäköintitilaa, pelastustolppa
- ei infrapalveluita lähialueella



Kuva 34, Härmälänsaari, Tampere

Härmälänsaari

61°28'35.5"N 23°43'46.0"E

61.476538, 23.729438

- Valmetinkatu 28, 33900 Tampere
- satamaluokka III
- järvalue: Pyhäjärvi
- 110 aisapaikkaa, 8 kylkipaikkaa, 1 poijupaikka, laivalaituri, saunalauttapaikkoja
- septi, jätepiste/ongelmajätepiste, sähkö, veneluiska, viheralue (saari), traileri-pysäköinti, aallonmurtaja, valaistus, sauna, kiosk, loppukarkotin, kauppaan 1,2 km.
- kaikki infrapalvelut



Kuva 35, Laukontori ja Ratina, Tampere

Laukontori ja Ratina

61°29'39.8"N 23°45'38.1"E

61.494378, 23.760580

- Laukontori 10, 33200 Tampere
- satamaluokka I
- järvialue: Tammerkoski (Pyhäjärvi)
- 23 aisapaikkaa, 33 kylkipaikkaa, 10 laivapaikkaa, 7 laivan talvitelakointipaikkaa, saunalauttapaikkoja
- talousvesi, talousjätepiste/ongelmajätepiste, pelastustolppa, pilssi, septi, pysäköinti, veneluiska, pelastusvene, valaistus, polttoainetankkaus, wc, Tampereen keskusta 0,4 km
- kaikki infrapalvelut



Kuva 36, Rahola, Tampere

Rahola

61°29'47.3"N 23°39'40.1"E

61.496471, 23.661154

- Simolankatu 69, 33300 Tampere
- satamaluokka IV
- järvalue: Villilänsalmi (Pyhäjärvi)
- 1 vuokralaituri, 17 aisapaikkaa, muutama kylkipaikka, muutamia rantapaikkoja, saunalauttapaikkoja
- pysäköinti, pelastustolppa, jätepiste
- infrapalvelut ovat sataman vieressä



Kuva 37, Rantaperkiö, Tampere

Rantaperkiö

61°28'26.6"N 23°44'46.0"E

61.474063, 23.746112

- Talvitie 2, 33900 Tampere
- satamaluokka III
- järvalue: Pyhäjärvi
- 53 aisapaikkaa, 13 kylkipaikkaa, 2 vesijettipaikkaa, 80 rantapaikkaa, saunalauttapaikkoja
- aallonmurtaja, aita, veneluiska, pelastustolppa, pysäköinti, valaistus, uimaranta, lokkikarkotin, mattopesupaikka, leirintäalueen palvelut 0,6 km
- infrapalvelut lähialueella



Kuva 38, Soutukeskus, Tampere

Soutukeskus

61°29'14.6"N 23°45'36.1"E

61.487384, 23.760020

- Hatanpäänkatu 6, 33900 Tampere
- satamaluokka III
- järvialue: Viinikanlahti (Pyhäjärvi)
- 59 aisapaikkaa, 3 kylkipaikkaa, 1 rantapaikka
- aallonmurtaja, aita, veneluiska, pysäköintitilaa, jätepiste, septi
- infrapalvelut maa-alueella



Kuva 39, Uittotunneli II (Hyhky), Tampere

Uittotunneli/Hyhky

61°30'12.9"N 23°41'48.4"E

61.503589, 23.696769

- Lapiosaarenkatu 2, 33250 Tampere
- satamaluokka III
- järvalue: Hyhkynlahti (Pyhäjärvi)
- 16 kylkipaikkaa
- pelastustolppa, aita, kumikanava Näsijärvelle, uimapaikka
- infrapalvelut ovat sataman viereisellä alueella

Viikinsaari

61°29'06.9"N 23°41'59.5"E

61.485240, 23.699856

- Viikinsaari, 33950 Tampere
- satamaluokka V
- järvalue: Pyhäjärvi
- laivalaituri, vieraslaituri, 10 venepaikkaa, muutama poijjupaikka
- wc, sauna, uimaranta, grillipaikka, minigolf, luontopolku, leikkipaikka, keittokatos, kioski, ravintola, kesäteatteri



Kuva 40, Viinikanlahti, Tampere

Viinikanlahti

61°29'25.3"N 23°45'43.3"E

61.490350, 23.762017

- Ratinanranta, 33100 Tampere
- satamaluokka I
- järvalue: Viinikanlahti (Pyhäjärvi)
- 72 aisapaikkaa, 3 kylkipaikkaa, 3 vesijettipaikkaa
- aallonmurtaja, veneluiska, jätepiiste, lokkikarkotin, pelastustolppa, sähkö
- infrapalvelut maa-alueella

4.12. Vesilahti

Vesilahdella on kaksi kunnan omistamaa satamaa ja lisäksi yksityinen laituri Laukon kartanon alueella. Kuivasluotojen ja Katajasaaren luonnonsatamat ovat myös kunnan alueella. Polttoaineenjakeleua ei ole, eikä myöskään veneenhuoltoon tai -tarvikkeisiin liittyviä palveluita. Paikalliset maatalousyrittäjät tarjoavat veneennostopalveluita niitä kysyttäessä.

Alueen veneliikenne on vilkasta ja satamia halutaan kehittää. Lammasniemestä on melko hyvät yhteydet palveluihin ja pyrkimys on siihen, että veneilijät pysähtyisivät käyttämään palveluita entistä enemmän. Vesi on vahva elementti alueella ja kunta näkee, että alan harrastajien tarpeet pitää pystyä täyttämään. Kunnalla ei ole omia venerantoja. Lammasniemen kaavaa uudistetaan ja alueelle luodaan "veneilykeskus". Aikaa ja budjettia kehittämiseen on niukasti, mutta investointiehdotukset viedään johtoryhmään ja päätetään kunnanhallituksessa.

Veneily tuottaa myönteistä arvoa kuntalaisille ja lisää tunnettuutta, kun kävijät keskustelevat asiasta. Lammasniemen satamaan on jonoa hieman toistakymmentä asiakasta, Narvassa on vapaita paikkoja.

Kunnan omat satamat



Kuva 41, Narva (Kostialansaari), Vesilahti

Narva (Kostialansaari)

61°17'25.9"N 23°31'30.0"E

61.290522, 23.524990

- Kostialansaarentie 93, 37370 Vesilahti
- satamaluokka V
- järviolue: Alhonselkä (Pyhäjärvi)
- 1 laituri, 9 aisapaikkaa
- jäteastia, veneenlaskupaikka, kauppa n. 2 km

- suunnitelmissa on siirtää laituri muutama sata metriä eri paikkaan, jotta matka kylälle olisi lyhyempi. Mahdollisesti lisätään vierasvenelaituri kesäksi 2018. Lisätään infotaulu. Narvan tori on suosittu, joten siirto on perusteltua sen vuoksi. Matkaa torille uudesta paikasta olisi n. 1 km.
- ei infrapalveluita lähialueella



Kuva 42, Lammasniemi, Vesilahti

Lammasniemi

61°18'41.2"N 23°35'54.2"E

61.311452, 23.598399

- Lammasniementie 52, 37470 Vesilahti
- satamaluokka III
- järviolue: Sakaselkä (Pyhäjärvi)
- 28 aisapaikkaa, muutama poijupaikka, laituria jatketaan kesäksi 2017, 10 paikkaa lisää
- jäteastia, lukittu portti, matonpesupaikka, veneluiska, n. 1 km kahvila, ravintola. Kauppaan 2 km.
- kesällä 2018 lisätään erillinen vierasvenelaituri ja mahdollisesti biojäteastia. Uimaranta tulossa viereen, lentopallokenttä uudistetaan, lisätään opasteet kahvilaan ja kauppoihin, mahd. paikalle saadaan vuokrapolkupyöriä ja liikuntapaikka. Alueella sijaitseva kunnan halli puretaan pois ja saadaan lisää pysäköintitilaa.
- Infrapalvelut maa-alueella, sähkö löytyy sataman rannasta, viemärointi on terveystasemalla (n. 0,7 km).

Yksityinen satama

Laukon kartano

61°19'48.8"N 23°30'42.5"E

61.330234, 23.511817

- Laukontie 32, 37370 Vesilahti

- satamaluokka IV
- järvialue: Omenanlahti/Alhonselkä (Pyhäjärvi)
- laivalaituri/vierasvenelaituri, 10 paikkaa (max. kiinnittyminen 6 h), laituri on esteetön
- ravintola, kahvila, kesäterassit, taidenäyttelyitä, konsertteja, puistokino, leikkipaikka, uimaranta, wc, kauppa. Infrapalvelut Laukon kartanossa n. 0,3 km.

4.13. Ylöjärvi

Ylöjärven kaupungilla on viisi omaa satamaa, Serlapuisto, Paappasenniemi, Kuusela, Kuru ja Haveri, joista jälkimmäisen palveluista huolehtivat paikalliset yrittäjät ja Kuuselan satamaa hallinnoi veneseura. Kunnan alueella on yksityinen, tunnettu Pimeesalmen telakka, jossa on monipuoliset palvelut. Peronsaaren (Saarenperä) satama on tunnettu vierailukohde, jossa on varsin monipuoliset palvelut. Kunnan alueella on kaiken kaikkiaan 12 luonnonsatamaa, joista tunnetuin on Romunokka.

Polttoaineenjakeilu löytyy Pimeesalmen telakalta. Kunta tukee paikallisia yrittäjiä tarjoamalla infran satamiin ja olemalla mukana, jos yrittäjä lähtee kehittämään satamaa. Kurua pidetään potentiaalisena kehityskohteena, vaikkakin se on hieman sivussa suosituilta reitiltä. Haverissa kaikki palvelut ovat lähellä ja 2017 avattu Ikaalisten kylpylä – Haveri on uusi laivareitti, jonka toivotaan piristävän alueen käyttöä entisestään.

Venepaikkajonot ovat pitkät – Näsijärven puolella kymmeniä veneilijöitä. Kaupunki omistaa ranta-alueita, mutta potentiaalista paikkaa uudelle venesatamalle ei ole. Isolle satamalle olisi kuitenkin oikea tarve. Päättäjiltä toivottaisiin vahvempaa tukea veneilijöille ja yrittäjille, jotta asia saataisiin yhteisvoimin kuntoon. Toimintaa pitää myös kehittää proaktiiviseen suuntaan niin, että rahoitusta haetaan ja satamia kehitetään suunnitelmallisesti. Palvelusatamat tarvitsevat taustavoimia, kuten Haverissa ja näitä tulisi aktiivisesti hakea, kuten myös esim. Kantri ry:n tukea kehittämistoimiin. Kantri ry on yhdistys, jonka yhtenä tarkoituksena on rahoituksen jakaminen maaseudun kehittämiseen (kantriry.fi).

Kaupungin omistamat satamat



Kuva 43, Haveri, Ylöjärvi

Haveri

61°42'30.4"N 23°13'59.2"E

61.708439, 23.233103

- Haverintie 16, 39310 Ylöjärvi

- satamaluokka IV
- järvialue: Kyrösjärvi
- uusi laituri, 3 x 16 m, asennettu 30.5.2017, toinen puoli risteilijälle (ent. Purimo), toisella puolella 5 vieraspaikkaa
- pelastusvälinepylväs, veneluiska, ravintola, kahvila, vuokramökkejä, uimaranta, kuntoilupuisto, monitoimikenttä (sähly, tennis, sulkapallo), iso pysäköintialue, uudet leikkivälineet.
- aluetta yleensä ja mm. uimarantaa on kunnostettu paljon
- infrapalvelut ovat alueen rannassa



Kuva 44, Kuru, Ylöjärvi

Kuru

61°52'37.5"N 23°43'53.1"E

61.877079, 23.731417

- Satamakuja 1, 34300 Ylöjärvi
- satamaluokka III
- järvialue: Vankavesi
- vuokralaituri, aisapaikkoja 24 kpl, laivalaiturissa muutama vieraspaikka
- septi, talousvesi, pelastusrengas, sähkö, veneluiska, wc, grillikatos, iso pysäköintialue, jäteposte, kauppaan 0,3 km, ravintola/apteekki/terveysasema n. 0,5 km
- satamassa on kaikki infrapalvelut



Kuva 45, Kuusela (Vahantalahti), Ylöjärvi

Kuusela (Vahantalahti)

61°36'26.9"N 23°36'44.9"E

61.607462, 23.612464

- Kuruntie 700, 33480 Ylöjärvi
- satamaluokka III
- järvalue: Vahantalahti (Näsijärvi)
- vain vuokrapaikkoja, aisapaikkoja 46 kpl
- veneluiska, uimaranta, kioskikahvila, minigolf, matonpesupaikka
- infrapalvelut rannan kahvilassa



Kuva 46, Paappasenniemi, Ylöjärvi

Paappasenniemi

61°51'52.0"N 23°50'42.8"E

61.864440, 23.845233

- Vankarannantie 25, 34300 Ylöjärvi
- satamaluokka V
- järvialue: Paappasenlahti (Vankavesi)
- laituri/laivalaituri, aisapaikkoja 16 kpl
- lukittava portti asennetaan 2017 (vieraspaikat poistuvat)
- ei infrapalveluita lähellä



Kuva 47, Serlapuisto, Ylöjärvi

Serlapuisto

61°32'25.6"N 23°40'54.7"E

61.540433, 23.681873

- Serlatie 12, 33450 Ylöjärvi
- satamaluokka III
- järvialue: Palavanpajunlahti/Ryydynpohja (Näsijärvi)
- laituripaikkoja 40 kpl
- soutuveneiden rantapaikkoja 51 kpl
- jäätelökioski, uimaranta
- infrapalvelut lähialueella, sähkö ranta-alueella

Yksityinen satama

Pimeesalmen telakka

61°37'15.1"N 23°40'47.3"E

61.620853, 23.679804

- Pimeesalmentie 4, 34130 Ylöjärvi
- satamaluokka I

- järvialue: Pimeäsalmi/Laakonselkä (Näsijärvi)
- yksityinen satama/telakka, Ylöjärven veneilijöiden kotisatama
- vieraslaituri, poijut, useita vuokralaitureita, joissa n. 200 venepaikkaa
- juomavesi, jätehuoltopiste, polttoainejakelu, sähkö, wc, septi, veneluiska, sauna, uimaranta, leikkipaikka, ravintola, kauppa, yhteistoimintaa kunnan kanssa, kunnalla 1 laitur
- satamassa on kaikki infrapalvelut

5. Tavoitetila ja toimenpide-ehdotukset

Kaupunkiseudun satamaverkosto on varsin tiheä. Lyhimmillään satamat sijaitsevat näköetäisyydellä toisistaan ja joissakin tapauksissa voi jopa olla perusteita pohtia kahden lähemmäs sijaitsevan sataman yhdistämistä. Suurimmatkin etäisyydet satamien välillä ovat enimmillään 30 km:n luokkaa. Pohjoisen suuntaan Näsijärveä mentäessä etäisyydet hieman kasvavat, jolloin Ruoveden Visuvedelle olisi etäisyyksien puolesta perusteet pohtia satamaa, jossa voitaisiin täydentää varastoja ja mahdollisesti yöpyä. Paikalla on jo tällä hetkellä vieraslaituri ja sen läheisyydessä kahvila ja jäätelökioski, joten tilanne on tälläkin hetkellä varsin kohtuullinen. Lisäksi vieraslaiturilta on vain n. 600 m lähimpään kauppaan.

Roineen vesistössä on suhteessa vähän luonnonsatamia. Niiden lisääminen voisi tuoda lisäarvoa erityisesti perheellisille veneilijöille. Mahdollisuudet tällaisten rantautumiskohteiden lisäämiseen Mobilian ja Rönnin satamien väliselle alueelle kannattaisi varmasti selvittää.

Satamaverkoston tiheämpi rakentaminen voi olla aiheellista, mikäli veneily lisääntyy suunniteltua nopeammin. Osa nykyisistä satamista ei salli kovinkaan paljon lisärakentamista, koska niihin on sijoitettu lähes maksimaalinen määrä laitureita. Tällöin rakentamista tulee kohdentaa niihin satamiin, joissa vielä on varaa laajentumiselle tai perustaa täysin uusia satamia, jotta voidaan rakentaa tarvittava määrä venepaikkoja. Uusien satamien osalta haasteet ovat tyypillisesti maankäytöllisiä. Mikäli näitä rajoitteita ei olisi, tulisi satamat pyrkiä rakentamaan lähelle asutuskeskittymiä ja hyviä liikenneyhteyksiä. Toisaalta satamien rakentaminen voi olla perusteltua ja veneilijöiden mielestä toivottavaakin myös sellaisiin kohteisiin, joihin mielellään mentäisiin veneellä, kuten viihde- ja tapahtuma-alueille.

Keskeisintä satamaverkoston laajentamisessa olisi huolehtia siitä, että jokaisessa kotisatamassakin olisi vieraspaikkoja, jotka mahdollistaisivat mahdollisimman tiheän vierailuverkoston satamasta toiseen. Vieraslaitureiden tulisi olla selkeästi merkittyjä ja niistä olisi tiedotettava hyvin. Vieraslaituri tulee myös nähdä tapana toivottaa veneilijät tervetulleeksi paikkakunnalle ja paikkakunnan palveluiden ääreen.

Kaikkein tärkeintä on huolehtia siitä, että palvelutasoa nostetaan jokaisessa satamassa. Palvelut voidaan karkeasti jakaa kahteen luokkaan, a) peruspalvelut, joiksi voidaan katsoa mm. laiturien hyvä kunto, riittävä pysäköintitila, esteettömyys, wc, talousvesi, jätehuolto, kameravalvonta ja pelastusvälineet ja b) palvelut, joiden tuottamisesta vastaa yrittäjä, kuten esimerkiksi kioski, kahvila, ravintola, polttoaineen myynti ja muut vastaavat palvelut.

Tavoitteena tulee olla, että kaikissa satamissa on toimivat peruspalvelut kuntien toimesta. Vastaavasti II ja I -luokan satamissa tulee yhteistyössä pyrkiä siihen, että satamaan saadaan mahdollisimman laajat yrittäjävetoiset lisäpalvelut.

Seuraavassa taulukossa on esitetty satamien luokitukset ja tavoiteluokitukset Tampereen satamatoimiston uuden satamaluokituksen mukaisesti. Kohdassa 5.2. on esitetty jokaista satamaa koskevat toimenpiteet luokituksen nostamiseksi.

5.1. Satamakohtainen luokitus ja tavoiteluokitus

Luokiteltuja satamia on yhteensä 54, joista I-luokan satamia on 6 kpl, II-luokan satamia 7 kpl, III-luokan satamia 19 kpl, IV-luokan satamia 13 kpl ja V-luokan satamia 9 kpl.

Luokitus			
Kunta, satama	Nyk./tavoite	Kunta, satama	Nyk./tavoite
Kangasala		Tampere (Näsijärvi)	
Kaivanto (mh)	IV/III	Halkoniemi	II/I
Mobilia (s)	III/II	Jänissaari	I/I
Koivusaari (s)	IV/III	Katiskalahti	III/II
Kaivannon sairaala (p)	V/IV	Kämmenniemi	III/II
		Maisansalo	II/I
Lempäälä		Mustalahti ja Kortelahti	I/I
Myllyranta	IV/III	Naistenlahti	II/I
Vaihmalan Hovi	IV/III	Perkiönlahti	III/II
Uittoranta (s)	III/II	Rauhaniemi	III/II
Kuusiranta (s)	III/II	Santalahti	II/I
Mäyriä (v)	IV/III	Sisaruspohja	V/IV
		Tasanne	III/II
		Tapoonlahti	IV/III
Nokia		Terälahti	V/IV
Eden	II/I	Viitapohja	V/IV
Siuro	III/II	Tampere (Pyhäjärvi)	
Vihola	I/I	Elvala	IV/III
Viinikanniemi	V/IV	Härmälänsaari	III/II
		Laukontori ja Ratina	I/I
Orivesi		Rahola	IV/III
Karpinlahti	III/II	Rantaperkiö	III/II
Koppala (s)	V/IV	Soutukeskus	III/II
Rönni (s)	III/II	Uittotunneli	III/II
Säynäniemi (y)	IV/III	Viikinsaari	V/IV
Purnu (yks.)	IV/III	Viinikanlahti	I/I
Pirkkala		Vesilahti	
Loukonlahti	II/I	Narva (Kostialansaari)	V/IV
Reippi	IV/III	Lammasniemi	III/II
Turri (s)	II/I	Laukon kartano (yks.)	IV/III
Lyhenteiden selitteet		Ylöjärvi	
(mh) Metsähallituksen omistama		Haveri	IV/III
(s) Satamaa hallinnoi veneseura		Kuru	III/II
(p) Potentiaalinen kohde		Serlapuisto	III/II
(v) Virk. alueyhdistyksen omist.		Paappasenniemi	V/IV
(y) Satamaa hallinnoi yrittäjä		Kuusela (Vahantalahti)	III/II
(yks.) Yksityinen satama		Pimeesalmen telakka (yks.)	I/I

5.2. Toimenpide-ehdotukset luokitusten nostamiseksi

Toimenpide-ehdotukset perustuvat Tampereen uuteen satamaluokitukseen. Koska luokituksessa on sekä tarkkoja vaatimuksia, että luokitukseen vaikuttavia vaihtoehtoisia vaatimuksia, on nämä ilmoitettu hieman eri tavoin. Mikäli luokan korotus edellyttää lisää venepaikkoja, se on ilmaistu numeroilla. Muut palvelutasoon vaikuttavat tekijät on ilmaistu vapaamuotoisemmin, koska palvelutasoa ja luokitusta voidaan nostaa lisäämällä palveluiden määrää joltakin neljästä osa-alueesta tai kaikilta osa-alueilta, mutta päätös siitä mitä palveluita lisätään luokan korottamiseksi, jää sataman investoinneista vastaavan tahon päätettäväksi. Osassa satamia on myös annettu suositus jonkin tietyn osa-alueen palveluiden lisäämisestä, mikäli tuolla osa-alueella on nähty olevan eniten kehitettävää.

Kangasala

Kaivanto: Laiturin tulisi tarjota paikkoja vähintään 25 veneelle, jotta luokitusta voisi nostaa.

Mobilia: Palvelut satamassa riittävät seuraavaan luokkaan. Luokituksen nostoon tarvitaan kuitenkin lisää venepaikkoja, jotta 50 vuokrapaikan ja 5 vierasvenepaikan raja saavutetaan.

Koivusaari: Luokituksen nosto edellyttää laituria, jossa olisi paikkoja vähintään 25:lle veneelle. Muita palveluita tarvitaan lisää 1-2 useimmilla osa-alueilla.

Lempäälä

Myllyranta: Olemassa olevien palveluiden tueksi satamaan tarvitaan uusi laituri ja vuokrapaikkoja vähintään 25:lle veneelle. Lisäksi suositellaan, että uudella laiturilla olisi vähintään monitoimipollarit ja pelastustolppa. Mikäli Myllyranta ja läheinen Kuusiranta voitaisiin yhdistää yhdeksi satamaksi, sen luokitus olisi III ja laajennettuna yli 50:een vuokrapaikkaan ja 5:een vieraspaikkaan luokitus voisi olla II.

Vaihmalan hovi: Palveluiden tueksi tarvitaan isompi laituri, jossa on paikat vähintään 25:lle veneelle. Lisäksi on suositeltavaa, että laiturilla olisi monitoimipollarit ja pelastustolppa.

Uittoranta: Sataman luokitusta voitaisiin nostaa, mikäli välittömään läheisyyteen saataisiin esimerkiksi ruokailu- ja majoituspalveluita tai yksittäisiä palveluita/varusteita lisättäisiin 1-2 kpl. Esimerkiksi laitureiden nousutikkaat ja parempi valaistus laitureilla olisivat suositeltavia parannuksia. Paikkamäärävaatimus II-luokalle on 50 vuokrapaikkaa ja 5 vieraspaikkaa, jonka saavuttaminen pitäisi olla varsin helppoa.

Kuusiranta: Seuraavaan luokkaan vaadittaisiin muutamia lisäpalveluita, esim. monitoimipollarit laitureihin, kameravalvonta ja lokkikarkoitin. Ehdottomana vaatimuksena luokan korottamiseen on venepaikkojen lisääminen, niin että 50 vuokrapaikan ja 5 vieraspaikan määrä saavutetaan.

Mäyriä: Luokituksen nostaminen edellyttäisi uutta laituria, jossa olisi paikat vähintään 25:lle veneelle. Muita palveluita olisi lisättävä vastaavasti, esimerkiksi tuomalla laituriin monitoimipollarit, pelastuspylväs ja talousvesipiste.

Nokia

Eden: Luokituksen nosto edellyttää laituripaikkojen lisäämistä niin, että satamassa on 100 vuokrapaikkaa ja 10 vierasvenepaikkaa. Eniten muuta parannettavaa olisi sataman omien

palveluiden parantamisessa, kuten suihku, wc ja kahvila. Nykyisellään palvelut ovat kylpylän yhteydessä.

Siuro: Satama täyttää hyvin luokan III-vaatimukset. Seuraavaan luokkaan tarvitaan n. 20 venepaikkaa lisää, joista osa vierasveneille. Eniten parannettavaa luokan korottamisen kannalta on satamainfran puolesta. Omaa veneluiskaa satamaan ei ole perusteltua rakentaa, koska sellainen löytyy aivan sataman vierestä. Sen sijaan lisättäviä palveluita voisivat olla käveltävät aisat, huoltotila ja vierasveneilijöille tarjottavat palvelut, kuten wc ja suihku.

Vihola: Kaikki perusedellytykset ovat kunnossa. Kuten muissakin I lk:n satamissa parannettavaa on esimerkiksi alueen viihtyisyydessä ja ruoka- ja ruokailupalveluiden saatavuudessa.

Viinikanniemi: Kohteen palvelut suljetaan ja on epävarmaa voiko kohdetta käyttää veneilyyn jatkossa. Mikäli käyttöä jatketaan ja luokkaa halutaan korotettavan, tulee tilanne arvioida uudelleen, sikäli kun kaikki leirintäalueen palvelut poistuvat käytöstä.

Orivesi

Karpinlahti: Perusvarustus on kohtuullinen, mutta seuraava luokka edellyttää vuokrapaikkojen lisäämistä 50:een ja 5:ttä vieraspaikkaa. Ruokailu- ja majoituspalveluiden taso edellyttää läheisen leirintäalueen palveluiden käyttöä. Mikäli Karpinlahti ja viereinen Säynäniemi muodostaisivat yhden sataman ja venepaikkamäärää lisättäisiin vaatimusten mukaisesti, luokitus voitaisiin nostaa II:een.

Koppala: Eniten parannettavaa Koppalan satamalla on turvallisuuteen liittyvissä palveluissa (valaistus, valvonta) sekä infrapalveluissa (vesi, sähkö, viemäröinti).

Rönni (yksit.): Tämän huvikeskuksen satamassa on lähes kaikki palvelut, myös tankkauspiste. Majoituskin järjestyy lähialueella. Luokitus jää kuitenkin vaatimattomaksi siitä syystä, että venepaikkoja on palveluihin verrattuna vähän. Seuraavaan luokkaan pääsy edellyttäisi venepaikkojen lisäämistä 50:een vuokrapaikkaan ja 5:een vierasvenepaikkaan.

Säynäniemi: Leirintäalueelta löytyvät kattavat palvelut, mutta satamana paikkojen määrä ja laiturin infrapalvelut jäävät matalalle tasolle. Seuraava luokka edellyttäisi huomattavaa venepaikkojen lisäystä (vähintään 25) ja infrapalveluiden tuomista laiturille (sähkö, talousvesi ja septi).

Purnu: Vieraslaiturin etuna on taidekeskuksen palvelut. Mikäli vieraslaiturista haluttaisiin kehittää satama, se edellyttäisi huomattavasti suurempaa laituria vähintään 25:lle veneelle.

Pirkkala

Loukonlahti: Luokan nosto edellyttää ennen kaikkea laituri- ja paikkojen kaksinkertaistamista. Satamassa on useimmat peruspalvelut, mutta parannettavaa on esimerkiksi ruokailu- ja majoituspalveluiden suhteen ja satamainfran suhteen (esim. käveltävät aisat, lokkikarkoitin, varastotila, tms.). Myös pysäköintialue on verraten pieni.

Reippi: Seuraava luokka edellyttää huomattavasti pidempää laituria, eli venepaikkoja tarvitaan n. 20 lisää. Muista palveluista kehittämistä vaatii ennen kaikkea turvallisuus (aita, kameravalvonta) ja satamainfran osalta monitoimipollareiden, käveltävien aisojen ja valaistuksen järjestäminen.

Turri: Satama jää vain hieman I lk:n vaatimuksista. Helpoimmin seuraavaan luokkaan päästään lisäämällä vieraspaikkoja 10:een. Muilta osin kehitettävää on mm. alueen viihtyisyydessä (keskeneräisyys) ja ruoka- ja majoituspalveluiden suhteen.

Tampere

Halkoniemi: Sijoitus II lk:aan tulee paljolti venepaikkojen ansiosta. Palveluissa on parannettavaa erityisesti ruoka- ja ravintolapalveluiden suhteen, sekä viihtyvyyden suhteen. Jälkimmäinen johtuu osittain siitä, että alueen kunnostus- ja muutostyöt ovat kesken.

Katiskalahti: Palvelut ovat melko vaatimattomat, mutta luokkaan juuri ja juuri riittävät. Luokan korotukseen vaadittaisiin enemmän laituri- ja paikkoja (40 vuokrapaikkaa ja 10 vieraspaikkaa lisää). Muiden palveluiden osalta parannettavaa olisi ruoka- ja majoituspalveluiden saatavuudessa.

Kämmenniemi: Luokituksen nosto edellyttää 25 venepaikkaa. Nykyisellään paikkoja on 14. Lisäksi palveluita olisi kehitettävä lisäämällä erityisesti infrapalveluita (esim. veneluiska, sähkönjakelu, parempi valaistus). On kuitenkin todennäköistä, että satama muutetaan vierassatamaksi ja laajempi kotisatama tulee läheiseen Tapoonlahteen.

Maisansalo: Palvelut ovat hyvät, mutta luokituksen nostaminen edellyttää vieras- ja vuokrapaikkojen uudelleenjärjestelyä tai vuokrapaikkojen lisäämistä sellaisenaan, jotta I lk:n tavoitteena oleva 100 vuokrapaikkaa saavutetaan.

Mustalahti/Kortelahti: I lk:ssa säilyminen edellyttää nykyisen venepaikkamäärän säilyttämistä samana, sekä nykyisen palvelutason ylläpitoa Särkänniemen kehityssuunnitelmien edetessä. Olemassa olevien palvelujen tasoa tulee jatkuvasti kehittää.

Naistenlahti: Luokituksen nostaminen vaatii vieraspaikkojen lisäämistä (väh. 10 kpl). Muuten sataman palvelut ovat määrällisesti kohdallaan, toki laadullisesti parantamista on mm. ruokailupalveluissa (kioski, grillikatos).

Perkiönlahti: Satama tarvitsee vieraspaikkoja (vähintään 5 kpl) noustakseen seuraavaan luokkaan.

Santalahti: Satama tarvitsee vieraspaikkoja (vähintään 10 kpl) noustakseen seuraavaan luokkaan. Muut kehityskohteet liittyvät keskeisesti ruoka- ja majoituspalveluiden alueelle.

Sisaruspohja: Luokituksen nosto edellyttää laiturin jatkamista siten, että paikkojen määrä nousee vähintään 25:een. Muiden palveluiden osalta kehitystä vaaditaan vähintään yhden palvelun lisäämistä joksikin osa-alueella.

Tasanne: Satama tarvitsee vieraspaikkoja (vähintään 5 kpl) noustakseen seuraavaan luokkaan. Muut kehityskohteet liittyvät keskeisesti ruoka- ja majoituspalveluiden alueelle. Myös satamainfraa voisi kehittää mm. nostolaitteiden ja varasto- ja huoltotilojen osalta.

Tapoonlahti: Sataman laajennuttua 2018 siinä tulee olemaan riittävästi paikkoja korkeampaankin luokitukseen, mutta muiden palveluiden puuttuminen on luokan korottamisen esteenä. Seuraavaan luokkaan pääsemiseksi tarvitaan n. 2 lisäpalvelua jokaiselta osa-alueelta.

Terälahti: Luokan korottaminen edellyttää venepaikkamäärän nostamista vähintään 25:een. Lisäksi satamaan tarvitaan n. 2 lisäpalvelua jokaiselta osa-alueelta.

Viitapohja: Luokan korottaminen edellyttää venepaikkamäärän nostamista vähintään 25:een. Lisäksi satamaan tarvitaan n. 2 lisäpalvelua jokaiselta osa-alueelta.

Uittotunneli I&II: Luokan korottaminen edellyttää venepaikkamäärän nostamista vähintään 50:een. Muiden palveluiden osalta parantamista on kaikilla osa-alueilla. Jokaisesta palveluluokasta olisi pyrittävä lisäämään 1-2 palvelua luokan korottamiseksi.

Jänissaari: Satamassa on kaikki perusasiat kunnossa palveluiden ja laituripaikkojen suhteen. Laitureiden kuntoon on syytä kiinnittää huomiota jatkon kannalta. I lk:n satamalta voidaan edellyttää, että kaikki laiturit ovat hyväkuntoisia ja palvelut toimivat moitteettomasti.

Rauhaniemi: Luokan korottaminen edellyttää 5 vieraspaikan lisäämistä.

Elvala: Seuraava luokka on kiinni ennen kaikkea yhden venepaikan lisäämisestä. Muiden palveluiden osalta tähän satamaan tarvittaisiin esimerkiksi sähkö, talousvesipiste ja wc.

Härmälänsaari: Satama kuuluisi kokonsa puolesta luokkaan I, mutta muut palvelut ovat alemmalla tasolla. Luokituksen nostoon tarvitaan vierasvenepaikkoja (5 kpl II lk:aan). Muiden palveluiden suhteen parantamista on ruokailu- ja majoituspalveluiden saralla. Kioski tai kahvila elävöittäisi satamaa ja talousvesipiste, wc ja grillikatot lisäisivät viihtyvyyttä.

Laukontori/Ratina: Nykyisellään paikkoja on vajaa 70 ja seuraavan luokan vaatimuksena on 100 vuokrapaikkaa, plus 10 vierasvenepaikkaa. Laajentaminen Ratinan suvannossa on haasteellista. Muuten sataman palvelut riittäisivät parhaaseen luokitukseen.

Rahola: Seuraava luokka vaatii venepaikkojen lisäämistä nykyisestä 21:stä paikasta 25:een. Muiden palveluiden osalta tähän satamaan tarvittaisiin esimerkiksi sähkö, grillipaikka ja wc. Pysäköintitilaa tarvittaisiin myös lisää.

Rantaperkiö: Luokan korottaminen edellyttää 5 vierasvenepaikan lisäämistä. Muista palveluista eniten kehitettävää on ruokailu- ja majoitus -osuudessa.

Soutukeskus: Luokan korottaminen edellyttää 5 vierasvenepaikan lisäämistä. Muista palveluista eniten kehitettävää on ruokailu- ja majoitus -osuudessa.

Viikinsaari: Satamaan tarvitaan lisää venepaikkoja, jotta seuraavan luokan 25 paikkaa saavutetaan. Muut palvelut ovat pääosin hyvällä tasolla, mutta parantamisen varaa on satamainfran suhteen.

Viinikanlahti: Sataman kehittäminen on osittain kesken, mutta viereisen Laukontorin/Ratinan sataman erinomaiset palvelut (400 m) korvaavat mahdolliset puutteet. Pysäköinnin järjestäminen olisi tarpeellista, mutta myös erittäin haasteellista.

Vesilahti

Narva (Kostialansaari): Luokan korottaminen vaatii lisää venepaikkoja, jotta niiden määrä saadaan nostettua 25:een. Sataman palvelut ovat vaatimattomat, joten kaikilla osa-alueilla tarvittaisiin 1-2 palvelua lisää seuraavaan luokkaan.

Lammasniemi: Laituria jatketaan 2017 ja erillinen vieraslaituri on tulossa 2018. Nämä on otettu huomioon luokituksessa. Seuraavan luokan saavuttamisen edellytyksenä on, että vuokrapaikkojen määrä tulee olemaan vähintään 50 ja vieraspaikkojen määrä 5. Muiden palveluiden osalta tarvitaan vähintään 3 lisäpalvelua, esimerkiksi grillikatos, wc ja talousvesi.

Laukon kartano: Uusi vieraslaituri lyhytaikaista vierailua varten. Laukon kartanosta löytyvät monet palvelut. Satamaluokan korotus edellyttäisi laiturin jatkamista niin, että paikkamäärä nousisi nykyisestä 10:stä 25:een.

Ylöjärvi

Haveri: 2017 asennettu uusi vieras-/laivalaituri lomakeskuksen rannassa. Lomakeskuksesta löytyvät monipuoliset palvelut myös veneilijälle. Luokituksen nostaminen edellyttäisi kuitenkin pidempää laituria ja paikkoja 25:veneelle.

Kuru: Sataman palvelut ovat varsin hyvällä tasolla ja niiden puolesta luokka voisi olla jo korkeampi. Esteenä luokituksen nostamiselle on liian pieni määrä venepaikkoja. Luokan nosto edellyttää karkeasti venepaikkamäärän kaksinkertaistamista.

Kuusela (Vahantalahti): Satama hyötyy puistomaisesta sijainnistaan ja kahvilan läheisyydestä. Muuten palveluissa on kehitettävää etenkin satamainfran ja turvallisuuden osalta, joissa tarvittaisiin 2-3 lisäpalvelua. Venepaikkoja olisi hieman lisättävä seuraavaan luokkaan: 4 vuokrapaikkaa lisää ja 5 vierasvenepaikkaa.

Paappasenniemi: Luokan korottaminen vaatii lisää venepaikkoja, jotta niiden määrä saadaan nostettua 25:een. Sataman palvelut ovat vaatimattomat, joten kaikilla osa-alueilla tarvittaisiin 1-2 palvelua lisää seuraavaan luokkaan pääsemiseksi.

Serlapuisto: Seuraavan luokan saavuttamisen edellytyksenä on, että laiturin vuokrapaikkojen määrä tulee olemaan vähintään 50 ja vieraspaikkojen määrä 5. Muiden palveluiden osalta tarvitaan vähintään 3 lisäpalvelua, esimerkiksi grillikatos, wc ja talousvesi. Pysäköinnin riittävyys tulisi myös kiinnittää huomiota.

Pimeesalmen telakka: Hyvin varustettu satama, josta löytyvät kaikki palvelut ja runsas määrä venepaikkoja. Laadullisesti kehittämistä voivat kaivata tietyt laiturit tai laiturien kalusteet. Etäisyys ja saavutettavuus maateitse on heikompi, kuin seudun muilla I lk:n satamilla.

5.3. Tukitoimet

Seutusatamat-hanke on lähtenyt liikkeelle tutkimaan satamien ja satamaverkoston kehittämistä infrastruktuurin ja palvelujen näkökulmasta. Hankkeen aikana on kuitenkin ilmennyt niin keskusteluissa kuntien kanssa, kuin veneilijöidenkin palautteesta, että kyse on laajemmassa määrin kuntalaisten hyvinvoinnin lisäämisestä, matkailun tukemisesta ja ylipäättään elinvoima-näkökulman käyttämisestä. Aivan vastaavasti kuten veneilijät (ja matkailijat) katsovat asiaa vesistön tai veneilyn näkökulmasta, tulee kuntien katsoa asiaa yhteistyön, hyvinvoinnin ja liiketoimintamahdollisuuksien näkökulmasta. Kun teema on nyt tunnistettu seudullisessa strategiassa, tulisi se jalkauttaa kuntien omiin strategioihin, jotta sillä olisi roolinsa osana muuta yhdyskuntarakenteen suunnittelua ja toteutusta.

Lisäämällä veneilymyönteisyyttä tuetaan merkittävää ja näkyvää vapaa-ajan toimintaa, joka paitsi lisää omien kuntalaisten tyytyväisyyttä, houkuttelee vierailijoita niin lähikunnista, kuin myös matkailijoita kauempaa. Rakentamalla satamiin palvelut, jotka lisäävät veneilijöiden vierailuja satamasta toiseen, parannetaan edellytyksiä myös satamien äärellä olevien palveluiden menestykselle ja sitä kautta työllisyyden kasvulle.

Tiedottaminen veneilystä on melko vähäistä. Tiedon kokoaminen yhteen, esimerkiksi alueen satamien yhteiseen portaaliin helpottaisi tiedottamista ja antaisi pohjan ja edellytyksen tiedon jakamiseen myös mobiililaitteissa, joko verkkoversiona tai sovelluksena. Samoin tiedot eri kunnista tulisi yhtenäistää, niin että jokaisesta kunnasta on saavana veneilyyn liittyvien kohteiden paikkatiedot, palvelut ja kuinka niitä parhaiten käytetään. Asenne veneilypalveluiden suhteen on muokattava sellaiseksi, että palveluita markkinoidaan ja tarjotaan aktiivisesti. Nykyisellään veneilijän on oltava aktiivinen löytääkseen nuo tiedot.

Kaikista veneilyyn liittyvistä myönteisistä muutoksista, kuten satamarakentamisesta ja uusien palveluiden saatavuudesta on pyrittävä hankkimaan myös media- ja somenäkyvyyttä. Veneilyä on pidettävä esillä erilaisissa kuntien ja maakunnan foorumeissa, jotta sen merkitystä voidaan nostaa sille kuuluvalla tasolle. Tämä edellyttää luonnollisesti sekä yhteisiä ponnistuksia, että yksittäisille toimijoille annettua vastuuta pitää asiaa esillä.

Veneilyn profiilin nostamiseksi voidaan kunnissa myös pohtia tapahtumien järjestämistä, mm. kalastuskilpailujen muodossa tai järjestämällä tapahtumia satamissa ja niiden yhteydessä esimerkiksi mahdollisuuksia tutustua veneilyyn ja paikalliseen veneilyseuraan tai veneilypalveluita tuottavaan yrittäjään.

Yhteistyötä eri toimijoiden välillä on pyrittävä kehittämään luomalla foorumeita joissa kuntien, seurojen ja yrittäjien edustajat voivat yhdessä pohtia mitä he voivat tehdä yhdessä veneilyn edistämiseksi, millä tavoin vastuita voidaan jakaa, jotta yhdessä onnistutaan tekemään enemmän kuin yksin ja kaiken kaikkiaan pyrkimään siihen, että veneily on kaikkien kuntalaisten yhteinen etu, ei minkään yksittäisen ryhmän.

Veneily ja satamarakentaminen on myös pystyttävä näkemään osana muuta yhdyskuntasuunnittelua niin, että se otetaan tasavertaisesti huomioon suunniteltaessa muita väestön kasvuun liittyviä tekijöitä, yhdessä asuinrakentamisen, tieverkoston rakentamisen ja julkisen liikenteen kehittämisen rinnalla.

Toiminnan kehittämiseksi on myös tärkeää panostaa siihen, että jokin seudullinen taho ottaa vastuun toiminnan eteenpäin viemisestä, hankitun tiedon säilyttämisestä, suunnittelusta ja yhteistyön aktiivisesta ja pitkäjänteisestä kehittämisestä.

5.4. Onnistumisen suurimmat haasteet

Monet satamien ja satamapalveluiden kehittämisen suurimmat haasteet liittyvät käytettävissä olevien taloudellisten resurssien vähäisyyteen, joka osittain johtuu siitä, että satamien kehittämistä ei priorisoida, vaan monet muut tarpeet menevät ohitse budjetit laadittaessa, vaikka satamakehittämisen tarve on aiemmin tunnistettu ja laajasti myönnetty.

Satamien kehittämistä on tärkeää pitää jatkuvana puheenaineena ja nostaa asiaa esiin mediassa ja yhteistyöneuvotteluissa, jotta viesti siitä, miten merkittävä tekijä on kyseessä kuntalaisten hyvinvoinnin ja kunnan vetovoimaisuuden kannalta, tavoittaisi ja vakuuttaisi päättävät tahot.

Yrittäjän näkökulmasta veneilijöille tuotettavat palvelut ovat aikaisemmin olleet riski veneilykauden lyhyiden vuoksi. Ilmaston lämmetessä kausi mitä todennäköisimmin pitenee ja suoria mahdollisuuksia. Monet yrittäjät eivät kuitenkaan uskalla lähteä tuottamaan palveluita pelkästään kesäkaudelle, eikä sitä voidakaan pitää perusteltuna kaikissa tapauksissa. Yrittäjille pitäisi tarjota tiettyjä insentiivejä kuntien taholta, jotta kannattavaan yritystoimintaan luodaan perustellut edellytykset. Perusinfran lisäksi tulisi harkita muita mahdollisia keinoja yrittäjien tukemiseen, kuten yritysneuvonta, jolla voidaan auttaa yrittäjää kehittämään ympärivuotista, laajempaa liiketoimintaa, joka palvelee laajaa asiakaskuntaa ja myös veneilijöitä. Sopivien tonttien, liikennejärjestelyiden ja toimitilojen tarjoaminen on myös välttämätöntä.

Yksi keskeinen haaste on myös yhteistyön vähäisyys. Tyypillinen toimintamalli on usein se, että kunta järjestää perusinfran alueelle ja vuokraa satama-alueen veneseuralle, joka huolehtii laituri-investoinneista ja palveluiden tuottamisesta. Tämä helposti sulkee yritystoiminnan pois, koska seura pyrkii tuottamaan kaikki palvelut. Vastaavasti keskustelut kuntien ja seurojen edustajien kanssa osoittavat, että edellä mainittu malli ei tyydytä hyvin kumpaakaan osapuolta. Osa seurojen ja kuntien välisistä sopimuksista on hyvinkin vanhoja ja melko epätarkkoja sopimuksia, joiden tulokset aiheuttavat näkemyseroja sen suhteen, mikä asia kuuluu kunnan, mikä seuran vastuulle. Monissa tapauksissa käytäntö näyttää olevan se, että kunta kerää vuokraa alueesta ja huolehtii jäteastioiden tyhjentämisestä. Seura puolestaan vastaa kaikesta muusta toiminnasta, mutta toivoisi jatkuvasti kunnan vastaantuloa tilanteissa, joissa jotakin akuuttia tarvetta ilmenee. Jotta tästä päästäisiin eteenpäin, tulisi sopimukset päivittää seudullisesti yhtenäiseen malliin joilla pyritään luomaan toimivia kumppanuuksia satamien ylläpitoon ja toiminnan kehittämiseen.

Aidon yhteistyön puuttuessa – ja osittain historiallisista syistä - veneilyseurat ovat melko suljettuja yhteisöjä, mikä omalta osaltaan hankaloittaa kehittämistä. Seurojen haasteena on myös se, että nuoret ovat yhä vähemmän kiinnostuneita lähtemään mukaan toimintaan ja ikärakenne ei ole tasapainossa. Ilman nuoria jäseniä ja heidän näkemyksiään toiminnan kehittäminen on hidasta. Kehittämisen kannalta paras ratkaisu on lähteä edistämään kaikkien toimijoiden, kuntien, seurojen ja yrittäjien yhteistoimintaa. Kehitystyö pitää nähdä yhteisenä asiana, ei minkään yksittäisen toimijan mahdollisuutena. Samalla tavoin kuin veneilijä katsoo asiaa vesistön näkökulmasta, myös kehitystyö on tehtävä alueellisesta näkökulmasta, ei yksittäisen toimijan näkökulmasta.

Tulevaisuudessa kunnat voisivat ottaa hieman enemmän roolia yrittäjien ja seurojen tukemisessa ja ennen kaikkea pyrkiä luomaan myönteistä ilmapiiriä yhdessä tekemiselle. Seurat vastaavasti voisivat tavoitella yhteistyötä toistensa ja yrittäjien kanssa ja pyrkiä esimerkiksi toimimaan venealan yrittäjien edustajina tai koordinaattoreina. Yrittäjien rooli voisi suuntautua monialaisiin

venepalveluihin (esim. talvisäilytys-, huoltopalvelut ja kahvilatoiminta) tuottamalla näitä palveluita yhdessä toisten yrittäjien tai seurojen kanssa.

Toiminnan jatkuva kehittäminen edellyttää myös tarkempaa seudullista toimintamalliselvitystä, jossa päätettäisiin, mikä taho vastaisi seudullisesti satamien kehittämisestä palveluineen. Ulkoisten rahoitusten mahdollisuudet olisi myös tutkittava ja hyödynnettävä täysimääräisesti, etenkin isompien kehitys- ja rakennushankkeiden toteuttamiseksi.

Jatkon kannalta voi olla tarpeen selvittää tarkemmin yksittäisten veneilijäsegmenttien tarpeita ja mahdollisuuksia vastata näihin tarpeisiin yritystoiminnan avulla, sekä konkretisoida eri toimijoiden yhteistyömuotoja ja kehittää prosesseja, joiden avulla yhteismarkkinointi, tiedottaminen, hankinnat ja ylläpito voitaisiin hoitaa kustannustehokkaasti resursseja säästäen.

Haaste	Ratkaisu
Koordinoinnin ja suunnitelmallisuuden puuttuminen (Asiat eivät yleensä etene, eivätkä ne etene varsinkaan hallitusti ja järjestelmällisesti)	Selvitetään seudullinen toimintamalli, millä kehittämisohjelman tavoitteita saadaan johdettua ja toteutettua.
Yhteistyön puuttuminen (Yksittäisten toimijoiden edut ovat ristiriidassa toistensa kanssa ja esteenä sekä veneilyn, että vesistömatkailun kehittämiselle)	Määritetään vastuutaho, joka kokoaa yhteen alueen eri toimijat, kehittää yhteistyöverkoston ja huolehtii satamatoimintojen tiedottamisesta.
Rahoituksen haasteellisuus (Satamakehittämiseen alustavasti varatut ja tarvittavat varat käytetään liian usein muihin tarkoituksiin)	Laaditaan liiketoimintasuunnitelma, jossa keskeisellä sijalla on löytää yhteistyölle ja kehittämistoimenpiteille rahoitus useista eri lähteistä, mukaan lukien EU-rahoitusmahdollisuudet, venepaikkamaksujen käyttö kehitystoimenpiteisiin ja satamakehittämisen priorisointi kuntien budjeteissa.

6.Ehdotukset jatkotoimenpiteistä

Jatketaan työtä seudun ja kuntien yhteistyönä siten, että

1. Priorisoidaan kehittämistoimenpiteet ja tehdään esitys toimenpiteistä, jotka viedään kuntien talousarvioihin 2018 (luokituksen nostamistoimenpiteet), esim.
 - varataan tarvittavat resurssit satamien laatuluokkien ylläpitämiseen ja nostamiseen
 - lisätään venepaikkoja ja vierasvenelaitureita
 - lisätään satamien perusvarustusta (vesi, sähkö, jätehuolto, wc)
 - osallistutaan satamapalvelujen digitalisoinnin yhteistyöhön panostamalla järjestelmäkehittämiseen
 - lisätään satamien turvallisuutta ja viihtyisyyttä (valaistus, viherympäristö, pysäköinti)
 - osallistutaan kuntakumppanina ja seutuna satamien kehittämisen verkostoon
 - laaditaan seudulliset periaatteet saunalauttojen lupa- ja laiturikäytäntöihin
2. Huolehditaan, että uuden seutustrategian tavoitteet ja kehittämishankkeen tulokset satamapalveluiden kehittämiseksi osana kuntien hyvinvointipalveluita, elin- ja vetovoimaa huomioidaan kuntien uusissa strategioissa ja yhdyskuntasuunnittelussa sekä matkailussa
 - huomioidaan satamapalveluihin liittyvä digitalisaatiotarve osana kaupunkiseudun ja kuntien tavoitteita (satamaportaali, varausjärjestelmä, avoin data) ja kansallista verkostoyhteistyötä (Hml, Hki)
3. Selvitetään seudullinen toimintamalli (toimija), millä kehittämisohjelman tavoitteita saadaan johdettua ja toteutettua
 - liiketoimintasuunnitelma
 - seudullinen varausjärjestelmä ja venepaikkojen hinnoittelun perusteet
 - kumppanuusmalli kehittämisen tueksi: veneilijät, laivayhtiöt, maanomistajat, yrittäjät, seurat jne.
 - palveluiden ja tuotteiden paketoiminen (yhteydet satamista, retkeily, kulttuuri jne.)
 - karttapalvelun ylläpito ja kehittäminen
 - markkinoinnin, näkyvyyden ja tapahtumien yhteistyö
 - hankintayhteistyö
 - asiantuntijayhteistyö
 - rahoitusmahdollisuudet
 - säännölliset tyytyväisyyskyselyt
 - yhteistyö suurten vesistöjen varrella olevien muiden kuntien kanssa
 - vesistöjen talvikäytön potentiaalin selvittäminen ja lisääminen

7. Lähteet

Raportit ja viralliset asiakirjat

- [Aalto-yliopisto: Venealan tuotteiden ja palveluiden visiointi - Wave-projektin tutkimusraportti \(2011\)](#)
- [Aalto-yliopisto: Visio 2025 Tulevaisuuden venepalvelut \(2010\)](#)
- [Aalto-yliopisto: Visio 2025: Palvelutoiminta venealan liiketoiminnan kehityksen keskiössä \(2010\)](#)
- [FCG suunnittelu ja tekniikka Oy: Vierassatamien liiketoimintakonseptit \(Porvoo - Loviisa - Hamina - Virolahti\) \(2016\)](#)
- [University of Helsinki: Development of services for lively water tourism in the Gulf of Finland - summary of the questionnaire for small port visitors \(2016\)](#)
- [Finpro: Visit Finland matkailijatutkimus 2016](#)
- [Helsingin kaupunki: Veneiden talvisäilytys selvitys \(2003\)](#)
- [Liikenne- ja viestintäministeriö: Vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskeva hanke \(Arviomuistio alan lainsäädännön yleisistä muutostarpeista\) \(2017\)](#)
- [mml.fi: Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta eurooppalainen vetovoimatekijä \(2017\)](#)
- [Owal Group: Veneilyn trendit - Markkinakatsaus \(2014\)](#)
- [Pirkanmaan isojen järvien veneluiskia \(2013\)](#)
- [Pirkanmaan liitto: Rohkee, mutta sopii sulle! - Pirkanmaan maakuntastrategia \(2014\)](#)
- [SPV:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle veneverolaiksi ja laiksi vesikulkuneuvorekistä annetun lain muuttamisesta \(2017\)](#)
- [STEK: Sähkö ja vene \(2017\)](#)
- [TAMK/Pirkanmaan liitto: Selvitys Näsijärven alueen vesistömatkailun markkinoinnista ja verkostoitumisesta \(2010\)](#)
- [TAMK/Pirkkalan kunta: Venerantojen kehittämissuunnitelma \(2015\)](#)
- [Tekes: Vene-ohjelma - Parempia veneitä ja palveluja \(2012\)](#)
- [TEM: Matkailun ohjelmalvelut - Toimialaraportti ennakoi liiketoimintaympäristön muutoksia \(2016\)](#)
- [TEM: Suomen matkailun tulevaisuuden näkymät - Katse vuoteen 2030 \(2014\)](#)
- [TEM: Yhdessä enemmän - kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun \(2015\)](#)
- [The Marina Industries Association \(MIA\): More Information on the Gold Anchor International Scheme](#)
- [Tampereen kaupunkiseutu: Tulevaisuuden kaupunkiseutu -strategia \(2017\)](#)
- [Tampereen kaupunkiseutu: Rakennesuunnitelma 2040 \(2017\)](#)
- [Trafi: Huviveneiden turvallisuus ja päästövaatimukset \(2016\)](#)
- [Trafi: Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa \(2017\)](#)
- [Trafi: Saunalautat](#)

Lehtiartikkelit ja muut

- <http://blog.benelux.amadeus.com/2015/03/23/internet-of-things-for-travel-its-coming-that-much-is-true/>
- <http://saaristo.ts.fi/jutut/nauvon-satamasta-saaristomatkailun-keskus/>
- <http://www.3me.tudelft.nl/en/research/check-out-our-science/autonomous-boats/>
- <http://www.computerworld.com/article/3121748/emerging-technology/autonomous-boats-yes-boats-to-hit-the-water-in-2017.html>
- <http://www.esaimaa.fi/Online/2016/07/14/Imatran%20satama%20on%20nyt%20kaikille%20avoin%20C%20asuinkunta%20ei%20vaikuta%20venepaikan%20hintaan/2016121055978/4>

<http://www.idtechex.com/research/reports/electric-boats-and-ships-2017-2027-000509.asp>
<http://www.kymensanomat.fi/Online/2017/07/13/Kotkan%20Suulisniemeen%20uusi%20septitan%20imutyhjennysasema/2017322462951/4>
<http://www.kymensanomat.fi/Online/2016/10/27/Veneilij%C3%A4t%20arvostavat%20hyvi%C3%A4%20laitureita%2C%20saunoja%20ja%20vessoja/2016321425283/4>
http://www.pidasaaristosiistina.fi/ymparistotietoa/kaymalajatteet_ ja_ imutyhjennys
<http://www.visitfinland.fi/blog/graphs/vuositason-kehitystrendi/>
<http://www.yachtsalesacademy.com/shocking-truth-of-whats-to-come-in-boating/>
<https://www.ibisworld.com/industry/default.aspx?indid=1654>
<https://www.satakunnankansa.fi/satakunta/vierasvenesatamien-turvallisuutta-parannetaan-raumalla-vaarallinen-kylmapihlajan-kaapeli-on-pian-historiaa-200169495/>
<https://yle.fi/uutiset/3-9059568>
http://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/2015/12/30_miles_final.pdf
<https://yle.fi/uutiset/3-9664232>
<http://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/2015/12/30MILES-Uusimaa-16.2.2017.pdf>
http://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/2015/12/30MILES-Uusimaa-26_1_2017.pdf
<http://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/2015/12/Kaakonkulma-220916.pdf>
<http://www2.kyamk.fi/Koskinen/062015/vene.html>

8.Liitteet

8.1. Venerannat, erilliset veneenlaskupaikat ja rantautumispaikat

Seutusatamat-hanke keskittyi venesatamien palveluiden kehittämiseen. Hankkeen yhteydessä saatiin kuitenkin myös tietoa venerannoista, joista on koottu seuraavat tiedot. Tietojen taso vaihtelee johtuen siitä, että osa tiedoista on saatu haastattelujen kautta ja osa tiedoista on toimitettu kunnista esim. infran omaisuudenhallintajärjestelmästä. Useiden satamien yhteydessä on myös veneenlaskupaikka (veneluiska). Tässä liitteessä on listattu kunnittain ne veneluiskat, jotka eivät ole satamien yhteydessä.

Kangasala

Kunnan venerannat

Havisevan veneranta

- Siitamantie 258, 36120 Kangasala
- Vesijärven rannalla
- 15 rantapaikkaa
- uimaranta
- pukukopit
- uimalaituri
- matonpesupaikka

Pikonlinnan veneranta

- Santasaarentie 252 - 266, 36280 Kangasala
- kylän yhteinen venelaituri
- lähellä kehitystoimintaa mm. entisen Pikonlinnan kehitysalue
- laituria siirretään hieman parempaan sijaintiin tulevaisuudessa

Ruutanan veneranta

- Saappaanpohjantie 11, 36110 Kangasala
- Vesijärven rannalla
- venelaituri, 26 aisapaikkaa
- rantapaikkoja 150 kpl
- pysäköintipaikka
- uimaranta
- veneluiska
- kunnan maalla, todella matala järven kohta

Riun veneranta

- Reumankaari, 36280 Kangasala
- Kuntoutuskeskus Apilan vieressä
- Vesijärven rannalla
- rantapaikkoja 96 kpl

Siuronsalmen veneranta

- Uittomiehentie 158, 36840 Kangasala
- Längelmäveden rannalla, sijaitsee kunnan maalla
- laituri, 5 paikkaa
- septityhjennys
- Pidä Saaristo Siistinä hoitaa
- kerran vuodessa laituritanssit
- penkki/pöytä-yhdistelmä
- grillipaikka
- veneluiska
- leirikeskus, Kuhmalahden rantasauna
- sauna ja pesuhuone, keittiö
- vierasaitta, kunta vuokraa
- rantalentopallokenttä
- uimaranta
- koripallokenttä
- ruokailukatos
- jätepiste
- metallijäte
- kunta huolehtii roskikset
- käymälä

Liuksialan veneranta

- Vedenottamontie 86, 36200 Kangasala
- Roineen rannalla
- 80 venepaikkaa
- käymälä
- veneluiska
- uimaranta
- rantautumispaikka

Kautialan veneranta

- Pilkkimiehenpolku 38 - 40, 36340 Kangasala
- Längelmäveden rannalla
- veneranta
- 77 venepaikkaa
- veneluiska
- käymälä
- matonpesupaikka
- uimaranta
- rantautumispaikka

ent. Lihasulan koulu

- Suolahdentie 14 – 18, 36120 Kangasala
- rantautumispaikka
- ei enää uimarantaa, kunnan maalla, vuokrattu kyläyhdistykselle

Vesaniemen veneranta

- Vesaniemenkuja 4, 36200 Kangasala
- Vesijärven rannalla
- Pengerretty laituri/aallonmurtaja, 32 aisapaikkaa
- rantapaikkoja soutuveneille 69 kpl
- talviuintipaikka
- veneluiska
- 1 vierasvenepaikka

Liutun veneranta

- Rantakuja 4, 36240 Kangasala
- Kaukajärven rannalla
- Kaukajärvellä on moottorivenekielto
- 61 venepaikkaa
- uimaranta
- wc
- kioski
- koirien uimaranta vieressä

Huutijärven veneranta

- Myllytie 4, 36270 Kangasala
- Vesijärven veneranta
- korkea penkka (n. 2 m) hankaloittaa käyttöä
- 10 venepaikkaa
- uimaranta

Sillansalmen veneranta

- Sillansalmentie 23, 36240 Kangasala
- Kaukajärven rannalla
- lähellä Liutun venerantaa
- 40 venepaikkaa
- järvellä on moottorivenekielto

Pelisalmen veneranta

- Sahalahdentie 473, 36270 Kangasala
- Längelmäveden rannalla
- kalastajien käytössä
- 30 venepaikkaa
- veneluiska
- jätepiste
- kulku suljettu puomilla

Toosilannimen veneranta

- Lapinsaarentie 85, 36120 Kangasala
- Vesijärven rannalla
- mantereen puolella 25 venepaikkaa
- rantautumispaikka pienveneilijälle

- nuotiopaikka
- laavu
- keittokatos
- veneluiska

Muut venerannat

Kuntoutuskeskus Apila

- Reumantie 6, 36200 Kangasala
- kunnan veneranta erikseen Apilan vieressä
- rantasauna
- rantautumispaikka
- keskuksen palvelut

Luonnonsatamat

Hautsaari

- Roineella
- kota ja puuliiteri
- suunnitteilla kiinteä laituri kalliorantaan pohjoispuolelle
- etäisyys Mobiliasta n. 9 km

Mäntysaari

- Koivusaaren vieressä (pursiseuran tukikohta)
- laavu
- nuotiopaikka

Vohlio

- Vesijärvellä
- rantautumispaikka
- kunta omistaa saaren kärjen

Veneenlaskupaikka

Kuhmalahti

- Paskoluoto 96, 36810 Kangasala
- Längelmäveden rannalla

Kuohenmaa

- Etentie 1, 36200 Kangasala
- Roineen rannalla

Lempäälä

Kunnalla ei ole omia venerantoja.

Muut venerannat

Luontaiskylpylän laituri

- Uotintie 5, 37500 Lempäälä
- Kahvila Siirin lähellä

Typyn ranta

- Typyntie 62-64, 37530 Lempäälä
- lähellä Mäyriää

*Muut laiturit***Kanava**

- Hopeakanavanranta, 37500 Lempäälä
- Trafin odotuslaituri kanavassa
- keskustan palvelut 1,5 km

*Luonnonsatamat***Koivunokka**

- rantautumispaikka
- nuotiopaikka
- matonpesupaikka
- ulkokäymälä

Tuuliala/Herralanvuolle

- rantautumispaikka

*Veneenlaskupaikat***Hääkivi**

- Hääkiven silta, 37500 Lempäälä
- potentiaalinen kehityskohde yhdessä yrittäjien kanssa
- veneluiska
- rantalentopallokenttä
- käymälä
- jätehuoltopiste

Hollonnokka/Nokkatie/Lastenkodinranta

- Nokkatie 11, 37500 Lempäälä
- Lempäälän vesikeskus
- laitureita ja rantapaikkoja
- uimaranta
- sauna
- aikaisemmin seuran hallinnoima, nyt jäämässä pois käytöstä

Nokia*Muut***Lehtiniemi**

- Paperiliiton vapaa-ajanviettopaikka (vain jäsenille)
- veneluiska
- venepaikkoja
- laituripaikkoja
- päärakennus
- 3 saunaa, aitta, tanssilava

Kaupungin venerannat

Alinenjärvi

- 17 + 11 rantapaikkaa

Jokinenjärvi Linnavuori Laituri

- 15 rantapaikkaa

Jokinenjärvi Linnavuori Rantapaikka

- 19 rantapaikkaa

Kulovesi Korvola

- 22 rantapaikkaa

Kulovesi Knuutila

- 37 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Hasselbacka

- 47 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Keho

- 108 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Kurjenhännänlahti

- 131 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Liukuslahti

- 127 + 49 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Maatjala 1

- 33 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Maatjala 2

- 59 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Pappilanranta

- 28 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Peltomaanlahti

- 70 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Sorva Kylänlahti

- 21 rantapaikkaa

Pyhäjärvi Sorva Riihilahti

- 12 rantapaikkaa

Vihnusjärvi Kirkonranta

- 59 rantapaikkaa

Vihnusjärvi Lastenkodinranta

- 31 rantapaikkaa

Vihnusjärvi Oskarinmaa

- 32 rantapaikkaa

Vihnusjärvi Savikainen

- 21 rantapaikkaa

Vihnusjärvi Vanhainkodinranta

- 110 rantapaikkaa

Veneenlaskupaikat

Knuutila

- Lukkisalmentie 29, 37200 Nokia

Siuronkoski

- Kuljuntie 1, 37200 Nokia

Linnavuori

- Miharintie 226, 37240 Nokia
- uimaranta

*Luonnonsatamat***Luoto**

- Pyhäjärvässä, Sotkanvirran eteläpuolella
- luonnonsuojelualue
- rantautumispaikka (5 rantautumispaikkaa)
- laavu
- telttailumahdollisuus
- nuotiopaikka

Suviranta

- Suvirannantie 75, 37120 Nokia
- NMKY:n kesäkot
- rantautumispaikka

Patakallio

- rantautumispaikka

Pajulahti

- Pajulahdentie 219, 37310 Nokia
- rantautumispaikka

Knuutila

- Lukkisalmentie 57, 37200 Nokia
- rantautumispaikka
- Knuutilan kartanon palvelut
- juhla- ja kokoustilat
- majoitustiloja

Siuro (Jokisenjärvi)

- Satamatie 5, 37200 Nokia
- rantautumispaikka
- laivalaituri
- matonpesupaikka

*Orivesi**Kaupungin venerannat***Vettenranta**

- Vettenranta 6-8, 35220 Orivesi
- veneranta
- Eräjärven Urheilijat hoitaa

- n. 12 rantapaikkaa soutuveneille
- jäteastia
- n. 0,5 km kauppa, pankki, yms.

Venehjoki

- Tukkilaanintie 23-25, 35100 Orivesi
- veneranta
- soutuvenepaikkoja n. 80
- veneluiska
- sähkö (2 pistorasiaa) pylväässä, maalla
- jokea myöten yhteys Orisselälle
- suisto matala ja tukkoinen (syvyys n. 0,5 m)
- keskustaan n. 4,5 km

Tähtiniemi

- Tähtiniemenranta 15, 35100 Orivesi
- veneranta
- soutuvenepaikkoja 84
- keskustaan n. 3,5 km

Luonnonsatama

Eräpyhä/Nunnankirkontie

- Nunnankirkontie 214, 35220 Orivesi
- luonnonsuojelu/virkistysalue
- normaali ranta, voi rantautua, ei palveluja
- Pirkanmaan virkistysalueyhdistyksen virkistysalue
- laavu
- nuotiopaikka
- laituri
- käymälä

Veneenlaskupaikka

Längelmäki kk

- Naurissaarentie 32, 35480 Orivesi

Pirkkala

Kaupungin/kunnan venerannat

Pere

- Pereensaarentie 5, 33950 Pirkkala
- 26 rantapaikkaa, jotka on suunniteltu korvattavan 45:llä numeroidulla paikalla.

Pereensaari

- Pereensaarentie 35, 33950 Pirkkala
- 120 rantapaikkaa
- rantapaikkojen korvaamisesta laituri- ja paikoilla on olemassa suunnitelma, jonka mukaan paikkoja olisi tulevaisuudessa 140 kpl.

Sahapuiston ranta

- Pereentie 20, 33950 Pirkkala
- 18 numeroitua rantapaikkaa

Niemenmaa

- Niemenmaantie 32, 33960 Pirkkala
- luonnontilainen veneranta
- poistetaan tulevaisuudessa

Nikkilänlahti

- Nikkilänlahdentie 11, 22950 Pirkkala
- luonnontilainen veneranta
- lahden itäpuolen rantaan tulossa n. 24 numeroitua paikkaa
- lahden eteläpuoleinen ranta lopetettaneen

Virkaniemi

- Virkaniementie 26, 33960 Pirkkala
- 20 luonnontilaista venepaikkaa, jotka on suunniteltu korvattavan 30:llä numeroidulla paikalla
- suunnitelmissa vieraslaiturin rakentaminen niemen länsirannalle
- laivalaiturin rakentaminen suunnitelmissa, mikäli perusteltua tarvetta ilmenee

*Rantautumispaikat/luonnonsatamat***Kränstolppa**

- Kränstolppantie 226, 33980 Pirkkala
- rantautumispaikka
- lähistöllä 11 luonnontilaista venepaikkaa
- veneenlaskupaikka
- telttailu mahdollista erikseen sovittaessa
- uimaranta
- leirikeskus yhdistysten ja yritysten käyttöön
- sauna
- nuotiokatos
- leirikeittiö
- wc

Haikka

- Haikankatu 31, 33960 Pirkkala
- Haikan omakotiyhdistyksen omistama tanssilava
- kiinnittymispaikkoja veneille
- ei suunnitelmia lisätä palveluita veneilijöille
- itäpuolen poukamaan on suunnitteilla rantapaikkoja soutuveneille (75)

Rajaniemi

- Rajasalmen silta, 33980 Pirkkala
- rantautumispaikka
- kävelypolkuja

- grillipaikka
- pieni uimaranta
- kahvila 150 m
- suunnitteilla raivata tilaa soutuveneiden rantapaikoille (260)

Rantaniitty

- Huvilakatu 14, 33960 Pirkkala
- rantautumispaikka
- luonnontilaisia venepaikkoja 27 kpl
- uimaranta
- vanha kivilaituri
- vuokrattava juhlatalo
- huoltoasema 0,5 km
- paikallisliikenteen pysäkki 0,5 km
- suunnitelmissa rakentaa laituri vierasveneille ja korvata luonnontilaiset venepaikat 20:llä numeroidulla paikalla.

Tampere

Venerannat

Ala-Pispala

- 464 rantapaikkaa

Alasjärvi

- 5 rantapaikkaa

Hervantajärvi

- 103 rantapaikkaa

Hirviniemi

- 20 rantapaikkaa

Härmälä

- 244 rantapaikkaa

Iidesjärvi

- 40 rantapaikkaa

Jyväskylätien pohjoisranta

- 1 poijupaikka
- 102 rantapaikkaa

Kaarila

- 10 poijupaikkaa
- 177 rantapaikkaa

Kalkku

- 5 poijupaikkaa
- 135 rantapaikkaa

Kaukajärvi

- 389 rantapaikkaa

Kauppi

- 35 rantapaikkaa

Kämmenniemen rantapaikat

- 41 rantapaikkaa

Lentävänniemi

- 647 rantapaikkaa

Olkahisten ranta

- 2 poijupaikkaa
- 85 rantapaikkaa

Paarlahti

- 1 rantapaikka

Palomäki

- 160 rantapaikkaa

Perkiönranta

- 60 rantapaikkaa

Pohtola

- 50 rantapaikkaa

Pyhäranta

- 64 rantapaikkaa

Pyynikinranta

- 5 rantapaikkaa

Pölkylänniemi

- 60 rantapaikkaa

Raholan rantapaikat

- 110 rantapaikkaa

Rauhanniemenranta

- 40 rantapaikkaa

Rompsinranta

- 104 rantapaikkaa

Rustholli

- 80 rantapaikkaa

Ryydynpohja

- 88 rantapaikkaa

Serla talvi

- 150 talvisäilytyspaikkaa

Siirtolapuutarhan ranta

- 22 rantapaikkaa

Sorila-Laalahti

- 20 rantapaikkaa

Särkijärvi

- 212 rantapaikkaa

Tahmela

- 2 poijupaikkaa
- 89 rantapaikkaa

Terälahdenranta

- 20 rantapaikkaa

Tohloppi

- 131 rantapaikkaa

Velaattajärvi

- 2 rantapaikkaa

Vihilahti

- 105 rantapaikkaa

Villilä

- 7 poijupaikkaa
- 223 rantapaikkaa

Vesilahti

Luonnonsatamat

Kuivaisluodot

- Pirkanmaan virkistysalueyhdistyksen virkistysalue
- isommassa saarella grillikota ja puuvaja
- pienemmässä saarella laavu
- nuotiopaikat
- vapaassa käytössä (Vesilahden kunta omistaa, mutta kuntien yhteinen käyttö)
- ei laituria, saaren suuntaiset tasot, joihin voi kiinnittyä 1-2 venettä
- 2018 tavoitteena saada pieni laituri

Katajasaari

- retkisaatama
- suora etäisyys Kostialansaaresta n. 2 km.

Ylöjärvi

Veneenlaskupaikka

Kurjenranta

- Kurjentie 10, 39310 Ylöjärvi
- uimaranta
- ei venepaikkoja, tulee myöhemmin

Enontaipale

- Olkitaipaleentie 263, 34320 Ylöjärvi

Kotkanlahti

- Länsi-Teiskontie 568, 34180 Ylöjärvi

Luonnonsatamat/rantautumispaikat

Peronsaari (Saarenperä)

- etäisyys Pimeesalmen telakalta n. 3 km
- vieraslaitureita 4 kpl
- poijupaikkoja
- uimaranta
- sauna
- majoitus
- grillipaikkoja

Keissaari

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Murtonen

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Kattilasaari

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Pallosaari

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Pikku-Harvaset

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Pikku-Otava

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Kirkonnokka/Yli-Rantala

- Rantalantie 67, 34180 Ylöjärvi
- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Toikko

- Toikontie 39, 34320 Ylöjärvi
- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Paskosaari

- rantautumispaikka
- ei palveluita
- Pidä Saaristo Siistinä huolehtii

Romunokka

- Romunokantie 205, 34300 Ylöjärvi
- Näsijärven rannalla, Haukkajoensuun joen molemmin puolin
- Pirkanmaan virkistysalueyhdistyksen virkistysalue
- tieyhteys
- ulkoilu- ja retkeilyalue
- kaksi venevalkamaa
- luonnontilainen
- Romunokantie

8.2. Hankkeen toteutus ja ohjausryhmä

Seutusatamat-hankkeen toteuttajana oli Arto Lammintausta, liiketoimintakonsultti, eXpertOS osk. arto.lammintausta@expertos.fi, 050 372 9062.

Ohjausryhmänä toimi Tampereen kaupunkiseudun infrapalveluiden työryhmä kokoonpanolla :

Tietäväinen Milko	rakennuttamisjohtaja	Tampere, pj.
Piiparinen Pauli	elinvoimajohtaja	Ylöjärvi, vpj.
Ilkka Mikko	tekninen johtaja	Kangasala
Nieminen Mikko	kaupunkikehitysjohtaja	Nokia
Jortikka Antti	tekninen johtaja	Orivesi
Korhonen Jouni	tekninen johtaja	Pirkkala
Levonmaa Tiia	vs. tekninen johtaja	Lempäälä
Korhonen Ismo	kehitysjohtaja	Vesilahti
Suominen Sakari	toimitusjohtaja	Tampereen Infra liikelaitos
Lindberg Janne	tietohallintokoordinaattori	Tampere
Asula-Myllynen Ritva	kehittämispäällikkö	TKS, siht.