



Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

# Rakennuttajajapaneelin kyselyn vastaukset 4/2026

Asuntopäällikkö Anna Kummila Tampereen kaupunkiseutu

Liikennejärjestelmäpäällikkö Eero Kauppinen

Seutusuunnittelupäällikkö Kaisu Kuusela

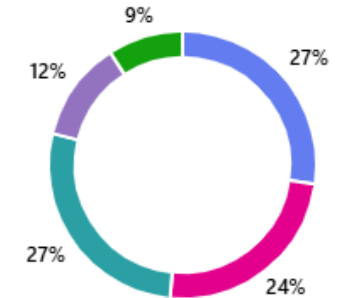
# VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

- Vastaajia 19 kpl, joista 17 rakennuttajia, 2 vastaajaa edusti muuta tahoa (säätio, tutkimus). "Tutkimus" on karsittu analyyseistä.
- Kaikki rakennuttajavastaajat toteuttaneet hankkeita Tampereen seudulle
- 5 yli 250 työntekijän yritystä eli myös suuria yrityksiä vastannut.

## 1. Edustamasi yrityksen pääasiallinen toiminta (voit valita useamman)

[Lisätietoja](#)

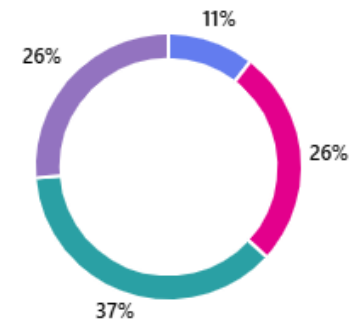
● Vapaaohitteisen omistusasuntotuotannon rakennuttaminen/perustajaurakointi	9
● Vapaaohitteisen vuokra-asuntotuotannon rakennuttaminen/asuntosijoitus	8
● Valtion tukeman asuntotuotannon rakennuttaminen	9
● Urakointi tilaajalle tai rakennuttajalle	4
● Muu	3



## 2. Edustamasi yrityksen koko

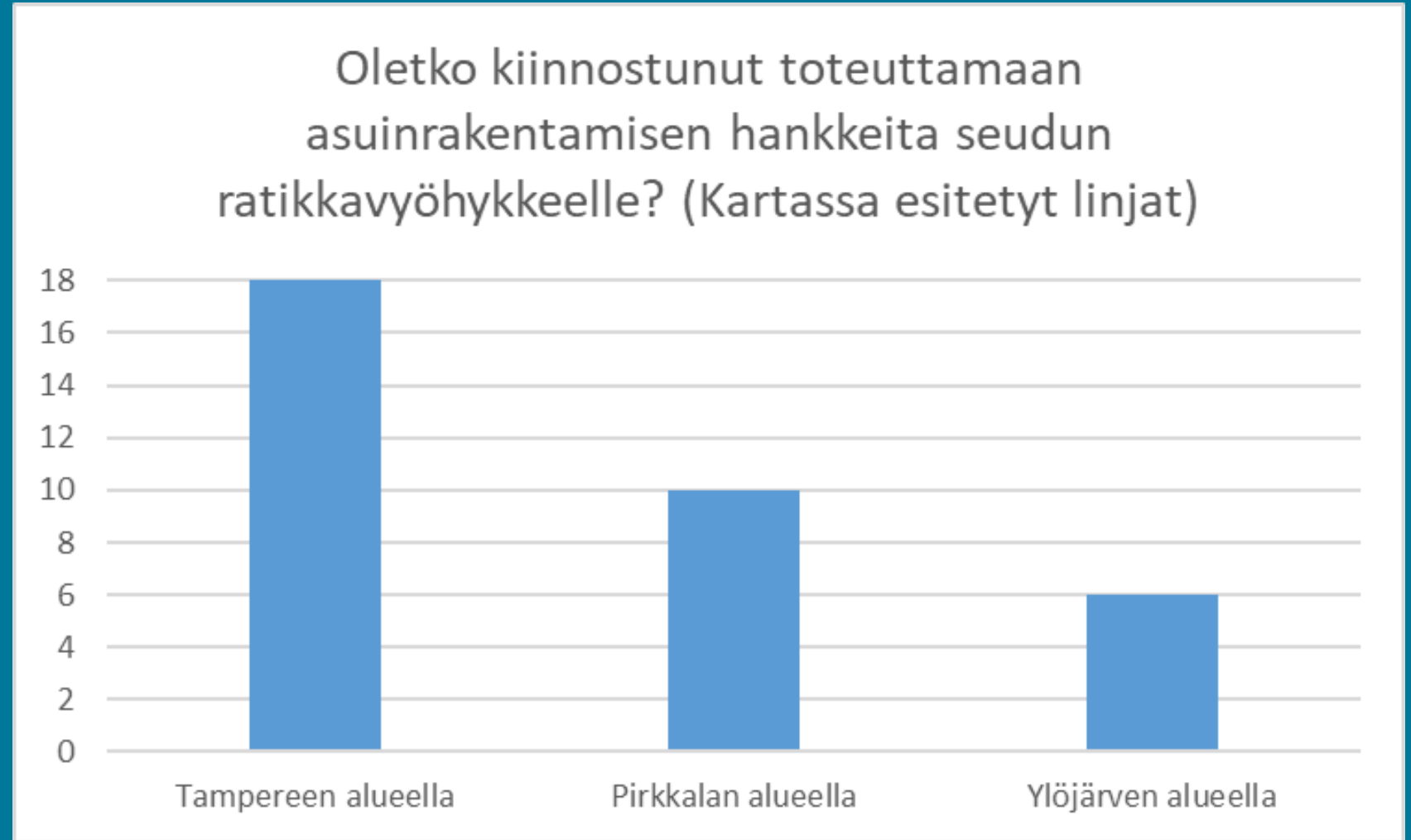
[Lisätietoja](#)

● 1-9 työntekijää	2
● 10-49 työntekijää	5
● 50-249 työntekijää	7
● yli 250 työntekijää	5



# RATIKKAVYÖHYKKEEN KIINNOSTAVUUS (18 vastaajaa)

- Ratikka ei tee kunnasta kuitenkaan automaattisesti kiinnostavaa.
- Kaikkia vastaajia kiinnostaa Tampere, suurinta osaa myös Pirkkala



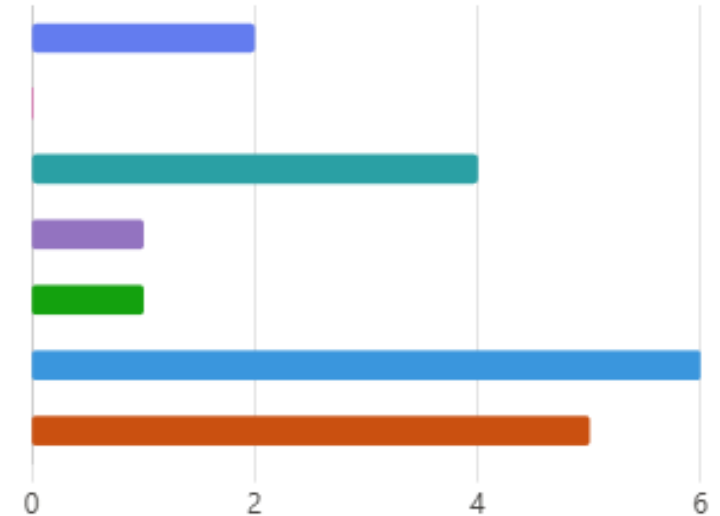
# PYSÄKÖINTINORMI RATIKKAVYÖHYKKEELLÄ

- Suosituin vaihtoehto 1/150, ehdotettu myös 1/200 tai markkinaehtoista pysäköintiä
- Kolmannes kannattaa myös runsasta autopaikkojen määrää: 1/120 tai jopa 1/100 (2 kpl).
- Suuremmat yritykset toivoivat vähemmän autopaikkoja ja pienemmät hieman enemmän.

5. Mikä on mielestäsi oikea pysäköintinormi (autopaikkaa/kerrosneliometri) asumiseen kaavoitetuilla tonteilla **ratikkavyöhykkeellä** (pysäkin etäisyys max. 500 m ja vuoroväli 7,5 min.), olettaen että **pysäköinti on pääosin rakenteellista ja kadunvarsipysäköinti + muu pysäköinti alueella on rajoitettua/maksullista.**

● 1/100	2
● 1/110	0
● 1/120	4
● 1/130	1
● 1/140	1
● 1/150	6
● Muu	5

"Muu" sisältää yhden vastauksen: 1/200



Vastauksien (14 kpl) keskiarvo oli **1/132**.

# PYSÄKÖINTINORMI RATIKKAVYÖHYKKEELLÄ

- Suosituin vaihtoehto 1/150, ehdotettu myös **1/200** tai markkinaehtoista pysäköintiä
- Kolmannes kannattaa myös runsasta autopaikkojen määrää: 1/120 tai jopa 1/100
- **17/18 vastaajista eli noin 94 % oli sitä mieltä että pysäköintinormin ei tule olla sama koko ratikkavyöhykkeellä.** Vain yksi vastaus 18:sta piti perusteltuna, että kaikkialla olisi sama.

**”Tulisi olla yhteydessä etäisyyteen pysäkeistä, palveluihin alueella sekä etäisyyteen Tampereen keskustasta. Edellä vastattu 1/140 edustaa jonkinlaista keskiarvoa, hajonta arviolta 1/120 – 1/200”**

**” Pysäköintipaikka vaatimuksen pitäisi kasvaa matkan lisääntyessä Tampereen keskustasta mutta kaikki vaadittu pysäköinti ei voi olla rakenteellista kauempana, eikä varsinkaan naapurikunnissa”**



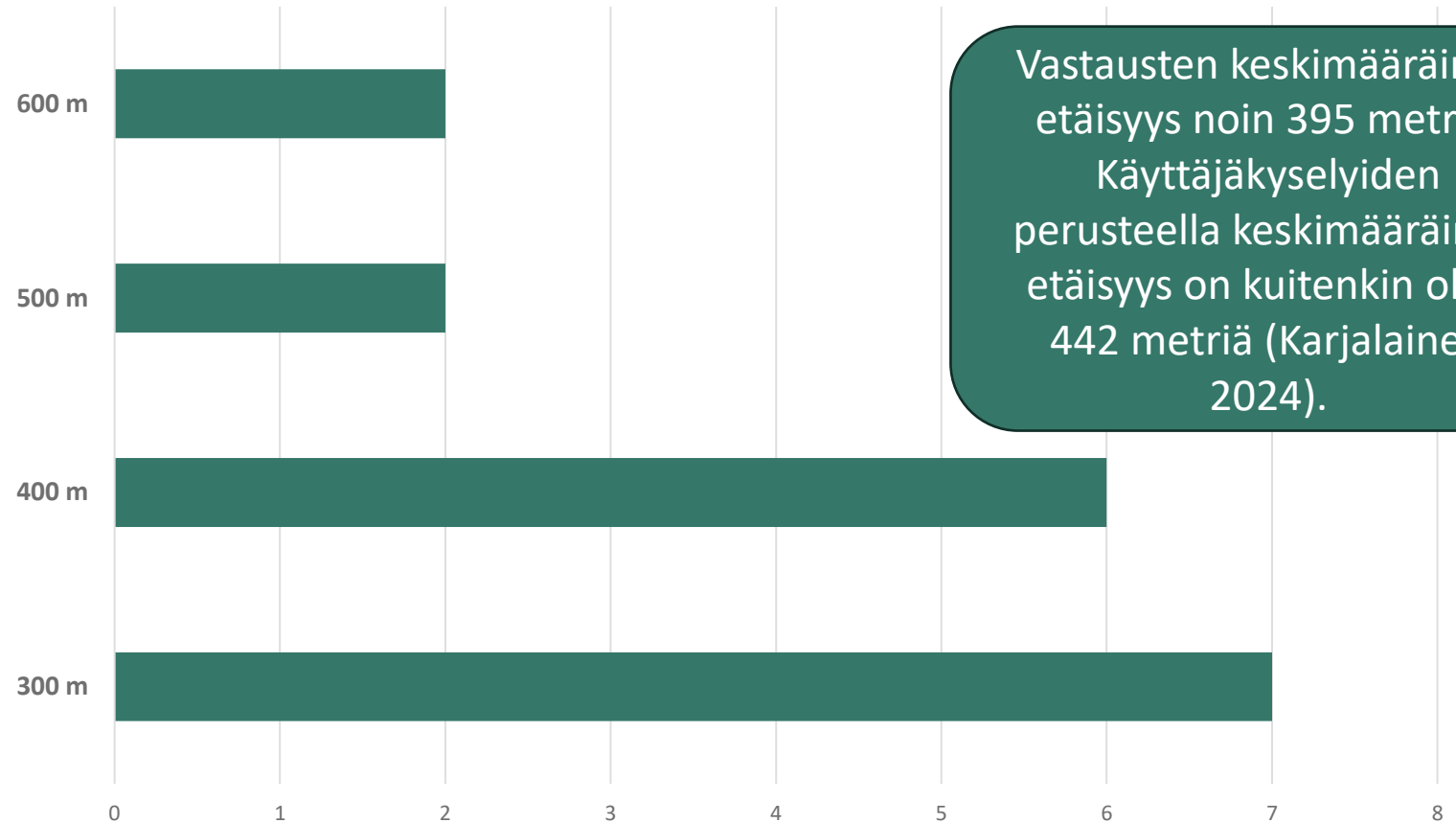
Voiko mielestäsi pysäköintinormi olla koko ratikkavyöhykkeellä sama, vai pitäisikö sen vaihdella kunnittain tai esimerkiksi etäisyyden Tampereen keskustasta (tai kunnan keskustasta) mukaan? Vrt. Tampereen kaupungin pysäköintinormi, jossa mitoitus vaihtelee sen mukaan, onko etäisyys keskustaan yli vai alle 3 km, myös aivan keskusta-alueella on Tampereella eri normi kuin tehokkaan joukkoliikenteen alueilla tai aluekeskuksissa

- ***"Emme katso pysäköintinormin soveltuvan yhtenäisenä koko ratikkavyöhykkeelle, vaan sen tulee vaihdella alueen ominaisuuksien mukaan, esimerkiksi sijainnin, rakentamisen tehokkuuden ja etäisyyden keskustasta perusteella. Pysäköintinormin tulee olla joustava ja mahdollistaa kohdekohtainen harkinta markkinalähtöisesti, erityisesti kaikkein keskeisimmillä alueilla."***
- *"Pysäköintinormin tulisi olla vaihteleva, riippuen alueen ja kaavan mahdollistamasta pysäköinnin toteutustavasta. Kestävien pysäköintiratkaisuiden, kuten alueellisten pysäköintilaitosten rakentamista tulisi lisätä. "*
- ***"Tulisi olla yhteydessä etäisyyteen pysäkestä, palveluihin alueella sekä etäisyyteen Tampereen keskustasta. "***
- ***"Normi tulisi olla saman suuntainen, mutta ei identtisen samanlainen. Keskusta-alueella ja pääte pysäkkien välillä tulee olla eroja. Keskustassa riittää huomattavasti löyhempi normi kuin pääte pysäkeillä."***



Mikä on mielestäsi pisin hyväksyttävä kävelymatka ratikkapysäkille, jotta asukas kokisi joukkoliikenteen varteenotettavaksi vaihtoehdoksi yksityisautoilulle ja tarve auton omistamiselle olennaisesti vähenisi?

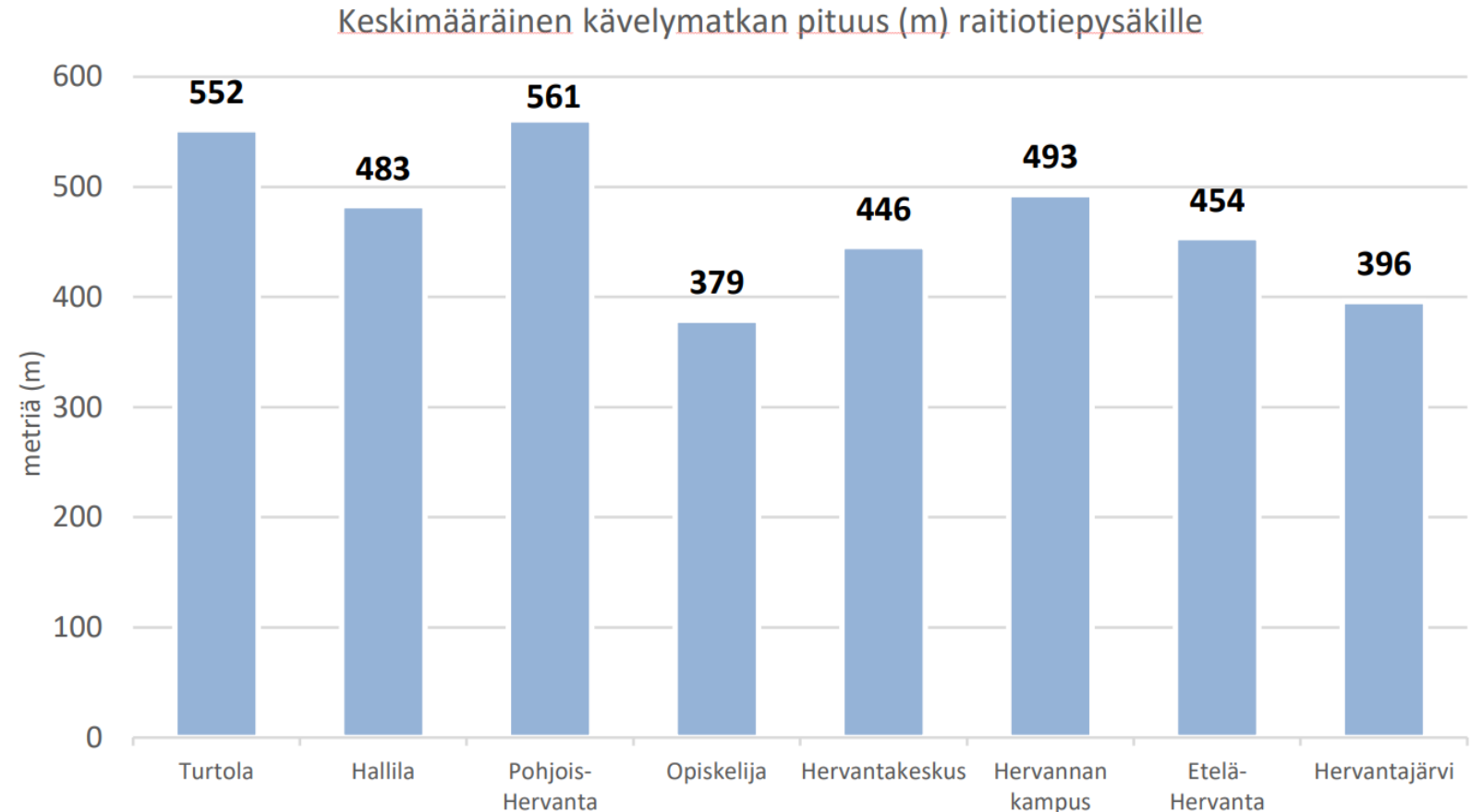
Vastausmäärä (17 kpl)



Vastausten keskimääräinen etäisyys noin 395 metriä. Käyttäjäkyselyiden perusteella keskimääräinen etäisyys on kuitenkin ollut 442 metriä (Karjalainen 2024).

# Kyselytutkimus Tampereen asukkaille v. 2024, 342 kpl vastausta asukkailta, diplomityö Iida Karjalainen

- Suurin osa (342 kpl) karttatyökalulla piirretyistä matkoista oli merkitty kuljettavan kävelleen. **Kävelleen tehtyjen matkojen keskipituus oli 442 metriä.** Kuvassa 66 on esitetty, minkä pituisia matkoja kullekin raitiotiepysäkille keskimääräisesti kuljetaan **kävelleen.**



**Kuva 66.** Karttakyselystä saatujen vastausten keskimääräiset kävelymatkojen pituudet metreinä raitiotiepysäkeille.



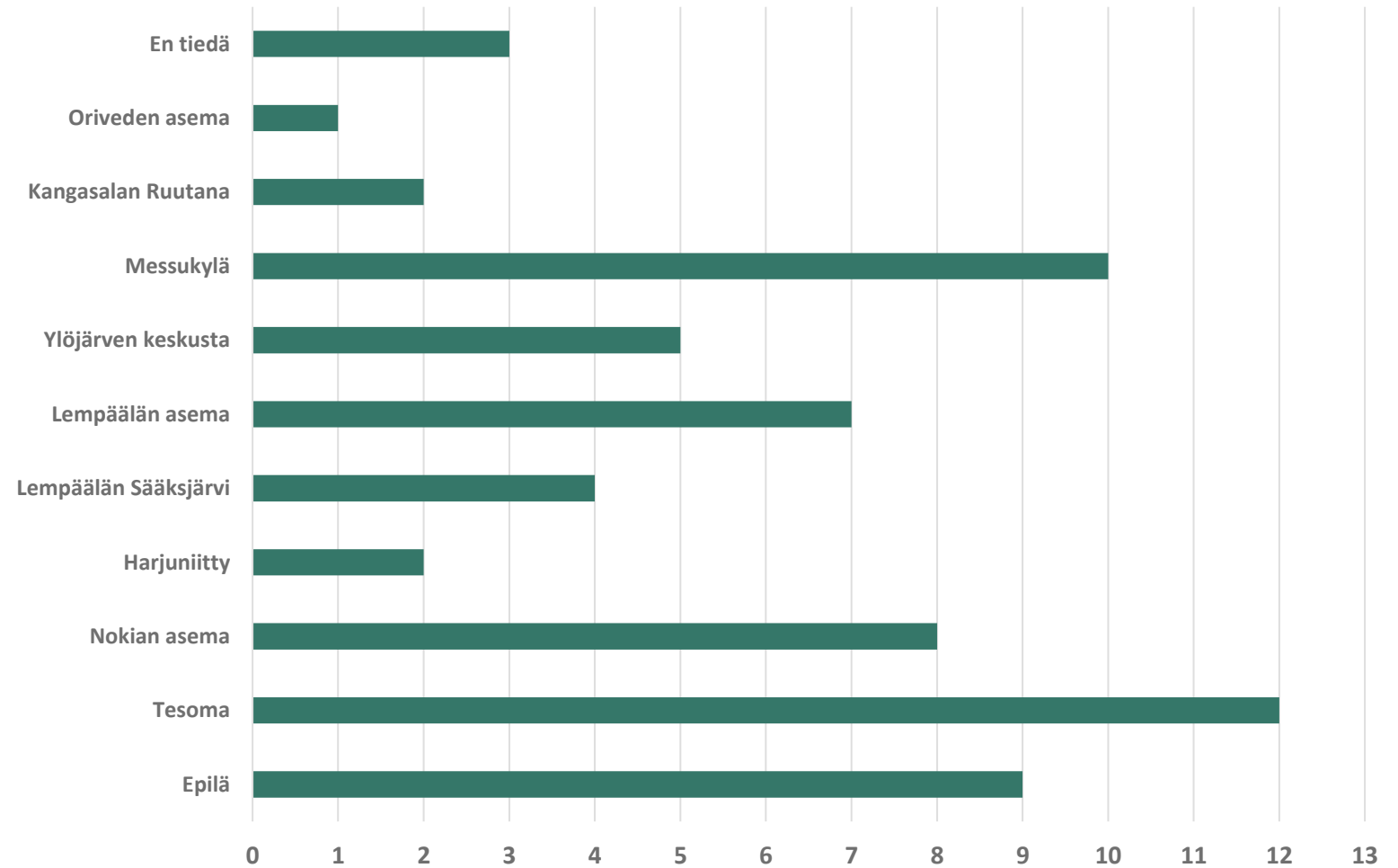
Tampereen  
**KAUPUNKISEUTU**

# Lähijunakysymykset



# Oletko kiinnostunut toteuttamaan asuinrakentamisen hankkeita seudun lähijuna-asemaseuduille?

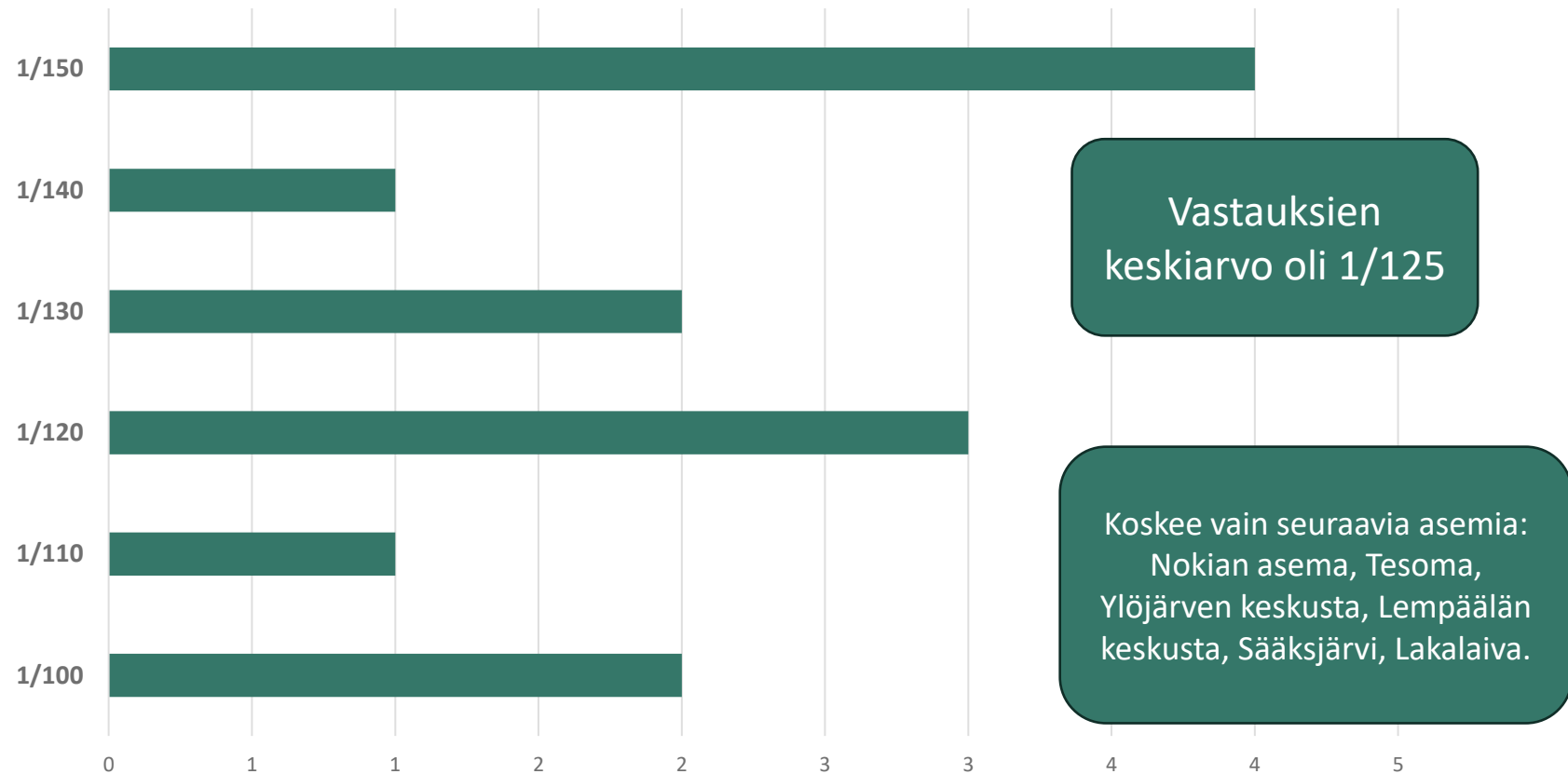
Vastauksien lukumäärä 18 kpl





Mikä on mielestäsi oikea pysäköintinormi (autopaikka/kerrosneliömetri) asumiseen kaavoitetuilla tonteilla lähijuna-asemien läheisyydessä (aseman etäisyys max. 500 m ja vuoroväli 0,5–1h.), olettaen että pysäköinti on pääosin rakenteellista ja kadunvarsipysäköinti + muu pysäköinti alueella on rajoitettua/maksullista.

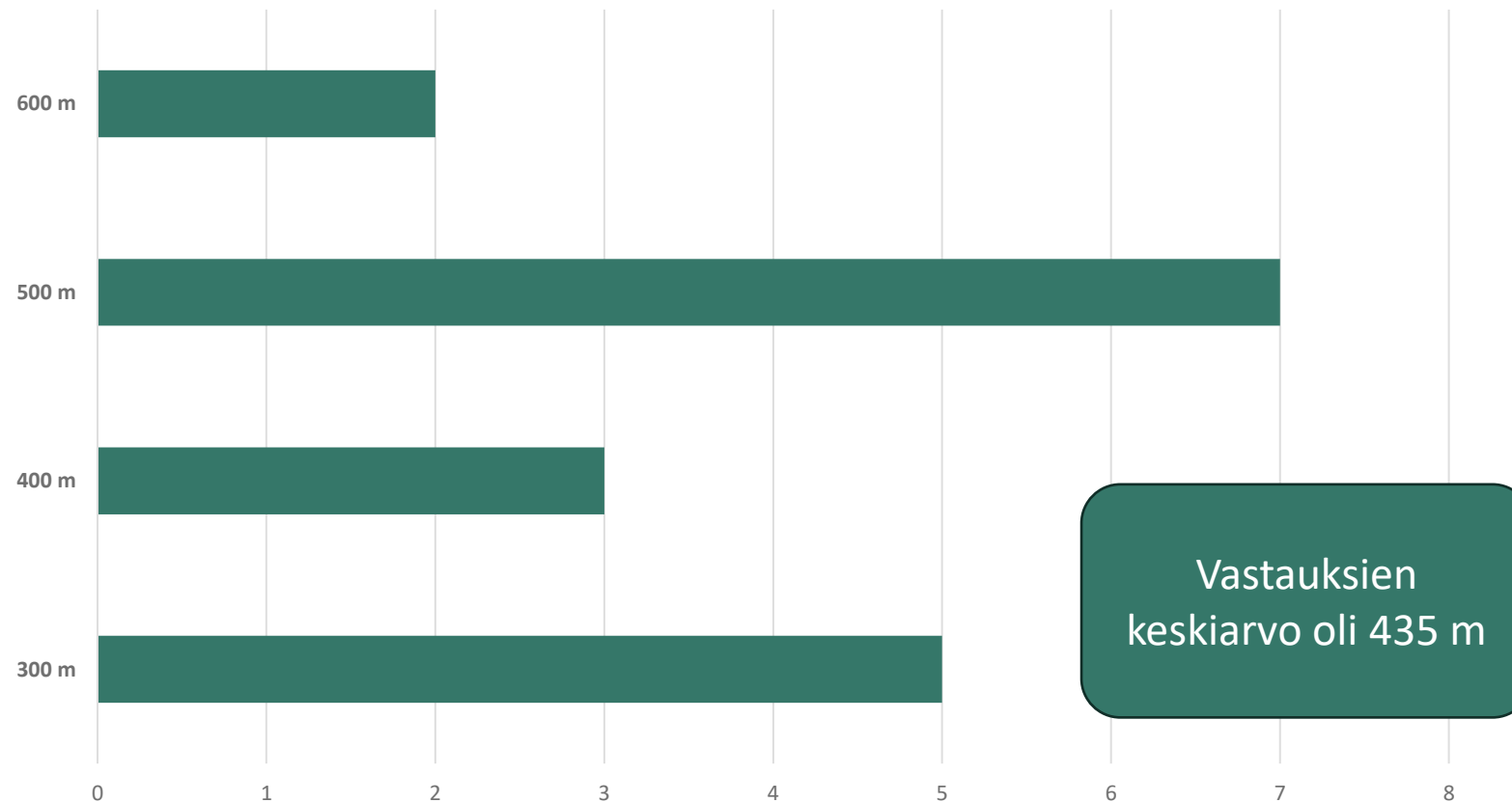
Määrä, vastauksia 13 kpl





## Mikä on mielestäsi pisin hyväksyttävä kävelymatka lähijuna-asemalle, jotta asukas kokisi joukkoliikenteen varteenotettavaksi vaihtoehdoksi yksityisautoilulle ja tarve auton omistamiselle

Vastausten lukumäärä (yht. 17 kpl)





Pitäisikö vuorottaispysäköinnin mahdollisuuden vaikuttaa pysäköintinormiin autopaikkojen rakentamisvelvoitetta vähentävästi?

- **14/16 vastaajaa oli sitä mieltä, että pitäisi vaikuttaa.**
- *”Jos alueella on aidosti vuorottaispysäköintiä tukevaa toimintaa”*
- *” Vuorottaispysäköinti tulisi ottaa mukaan kokonaisharkintaan pysäköintipaikkojen määrissä, mm. isompien aluekeskusten rakentamisen yhteydessä.*
- *” Mahdollisesti. Vuorottaispysäköinnin ongelmana rakennuttajan kannalta tosin on, että autopaikasta ns. pysäköintioikeutena saatava myyntihinta on usein merkittävästi osakepaikkaa pienempi ja vaikka pysäköintipaikkoja täytyy toteuttaa vuorottaispysäköintinä vähemmän, voi lopullinen taloudellinen yhtälö olla rakennuttajalle huonompi. ”*
- *”Vuorottaispysäköinti vaatii ison volyymin ja hyvä sijainnin esim ratikka/junapysäkillä. Asuinalueella sen tehokkuus/hyöty on pienempi. ”*