

# TAMPEREEN JAKELUASEMASELVITYS

KIINTEISTÖT, TILAT JA ASUNTOPOLITIIKKA & YLEISKAAVOITUS

8.6.2018



TAMPEREEN KAUPUNKI

Tampereen jakeluasemaselvitys  
8.6.2018  
ID 2640154

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 Johdanto</b>	<b>4</b>	<b>5 Jakeluasemaverkkoon liittyvät tavoitteet</b>	<b>18</b>
Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet	5	Kansalliset tavoitteet	19
Työhön osallistuneet tahot	5	Kaupungin tavoitteet	21
		Jakeluasematoimijoiden tavoitteet	22
<b>2 Nykyinen jakeluasemaverkko</b>	<b>6</b>	<b>6 Asemien sijaintia ja kokoa ohjaavia periaatteita</b>	<b>24</b>
Jakeluasematoiminnan kehitys Suomessa	7	Liikenteellinen sijainti	25
Jakeluasematyytit Tampereella	7	Kilpailunäkökulma	25
Sijainti alueittain	8	Riittävä tonttikoko asematyypeittäin	25
Maanomistus	10	Kartta: Liikennemääriä nykyisellä liikenneverkolla	26
Kaavatilanne	10		
Suhde pohjavesialueisiin	11		
<b>3 Tulevaisuuden muutoksia</b>	<b>12</b>	<b>7 Tarkastelu: verkon kannalta kriittiset asemat</b>	<b>28</b>
Liikkumisen muutoksista yleisesti	13	<b>8 Johtopäätökset ja suositukset</b>	<b>32</b>
Maankäytön muutoksia	14	Tasapuolinen saavutettavuus	33
		Uudet tai säilytettävät asemat	33
<b>4 Jakeluasemilta vaadittavat luvat</b>	<b>16</b>	Vaihtoehtoiset käyttövoimat	33
Kaavaprosessi – asemakaavoitus	17	Kartta: Uusien asemien sijainteja	34
Rekisteröintimenettely – ympäristönsuojelu	17	Tarkemmat selitykset kartan merkinnöille	35

**1**

**JOHDANTO**

## SELVITYKSEN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Tampereen asukasluku on kasvanut 2010-luvulla keskimäärin 2400 hengellä vuosittain, ja kasvun ennakoitaan jatkuvan voimakkaana myös tulevina vuosikymmeninä. Suuri osa kasvusta toteutuu uudistuville, jo rakennetuille alueille. Tämän myötä osa nykyisistä toiminnoista joutuu väistymään tehostuvan maankäytön tieltä. Jakeluasemaselvitykselle on ollut tarve siksi, että maankäytön muutokset vaarantavat myös useiden nykyisten asemien toiminnan. Selvityksen kohteena ovat olleet maantieliikennettä palvelevat polttoaineiden jakeluasemat Tampereen kantakaupungissa. Selvityksen tavoitteena on ollut määrittellä, millä alueilla on pyrittävä säilyttämään nykyisiä jakeluasemia tai on tarve uusille asemille, mikäli maankäytön muutosten myötä nykyisiä asemia poistuu. Selvityksessä on huomioitu myös liikenneverkossa tapahtuvat muutokset, jotka tuovat uusia mahdollisia sijainteja jakeluasemille. Keskeisenä tavoitteena työssä on alueellisesti kattava jakeluasemaverkko.

## TYÖHÖN OSALLISTUNEET TAHOT

Työ käynnistyi Tampereen kaupungin yksiköiden Kiinteistöt, tilat ja asuntopolitiikka (KITIA) ja Yleiskaavoitus välisellä palaverilla helmikuun 2018 alussa. Selvitystä laatineessa työryhmässä ovat olleet mukana maankäyttöpäällikkö Heli Toukoniemi ja tonttipäällikkö Pasi Kamppari KITIAsta sekä yleiskaavapäällikkö Pia Hastio ja kaavoitusarkkitehti Dani Kulonpää yleiskaavoituksesta. Selvityksen tavoitteita ja johtopäätöksiä on pohdittu yhdessä asemakaavoittajien kanssa. Selvityksen keskeisimpiä lähtökohtia ja johtopäätöksiä on esitelty yleispiirteisen maankäytön ohjausryhmälle (YMO) touko-kuussa 2018. Jakeluasemien vaatimista luvista (rekisteröintimenettely) on keskusteltu ympäristönsuojelun kanssa. Jakeluasematoimijoille lähetettiin kysely tulevaisuuden tarpeista ja toiveista, ja kyselyyn vastattiin kattavasti. Toimijoille järjestetyn kyselyn käytännön toteutus sekä jakeluasemaverkkoon liittyvät saavutettavuusanalyysit on tehty yleiskaavoituksessa.

2

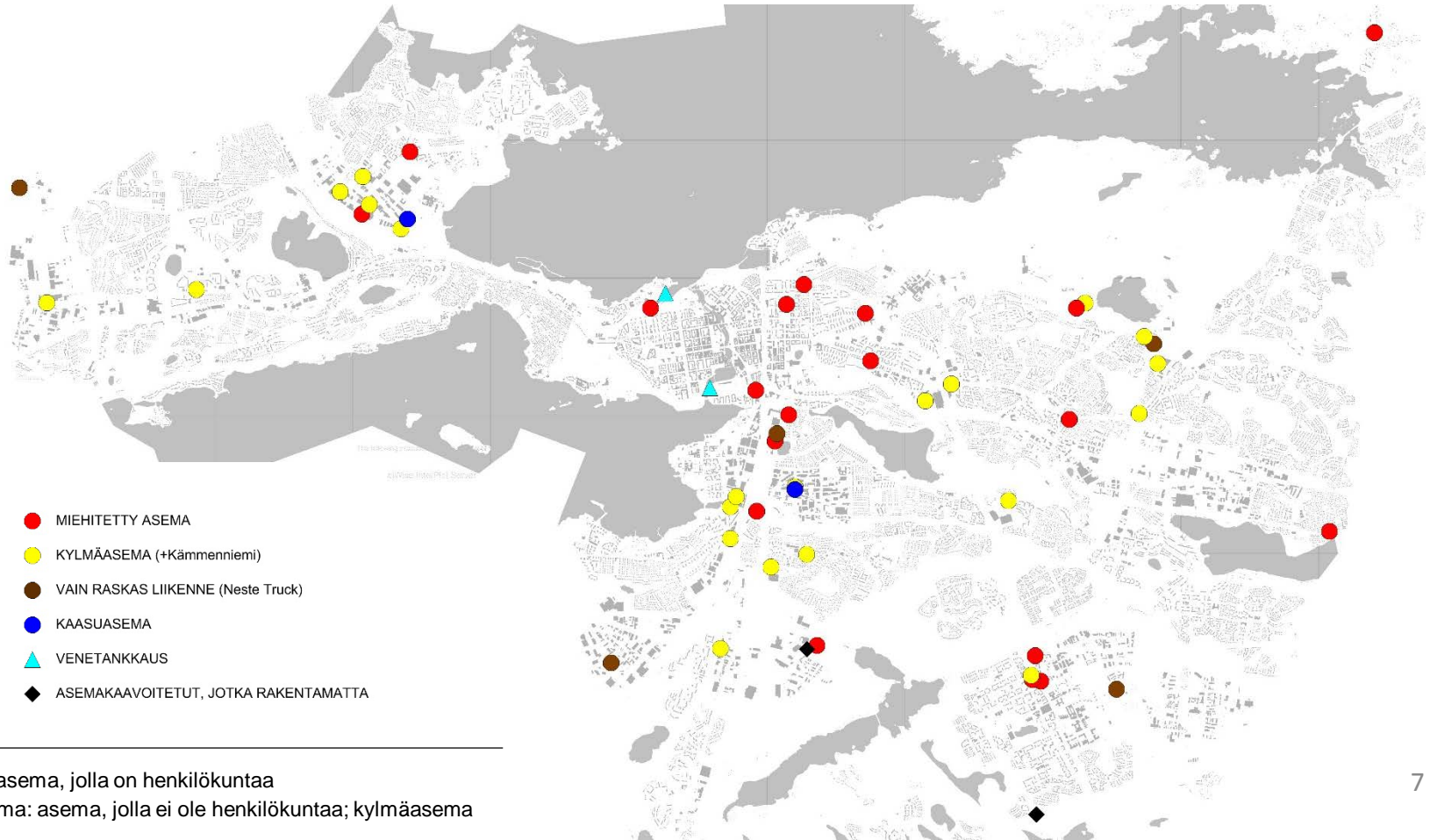
**NYKYINEN JAKELUASEMAVERKKO**

## JAKELUASEMATOIMINNAN KEHITYS SUOMESSA

Jakeluasemien määrä Suomessa on pysynyt melko vakiona noin 2000 asemassa 1980-luvulta lähtien. Jakeluasemien tyypissä sen sijaan on tapahtunut suuria muutoksia. Kun asemat vielä 1980-luvulla olivat poikkeuksetta miehitettyjä<sup>1</sup>, oli vuoden 2017 lopussa 60 % jakeluasemista miehittämättömiä<sup>2</sup> kylmäasemia.

## JAKELUASEMATYYPIT TAMPEREELLA

Tampereella on tällä hetkellä 48 maantieliikennettä palvelevaa polttoaineiden jakeluasemaa. Jakeluasemista 19 on miehitettyjä huolto- tai palveluasemia, 21 miehittämättömiä kylmäasemia, viisi vain raskaalle liikenteelle tarkoitettuja asemia ja kaksi asemaa, joilta voi tankata ainoastaan liikennekaasua. Lisäksi on kaksi asemakaavoitettua jakeluasematonttia, joille ei ole toistaiseksi rakennettu asemaa ja kaksi venetankkausasemaa eri järvillä.



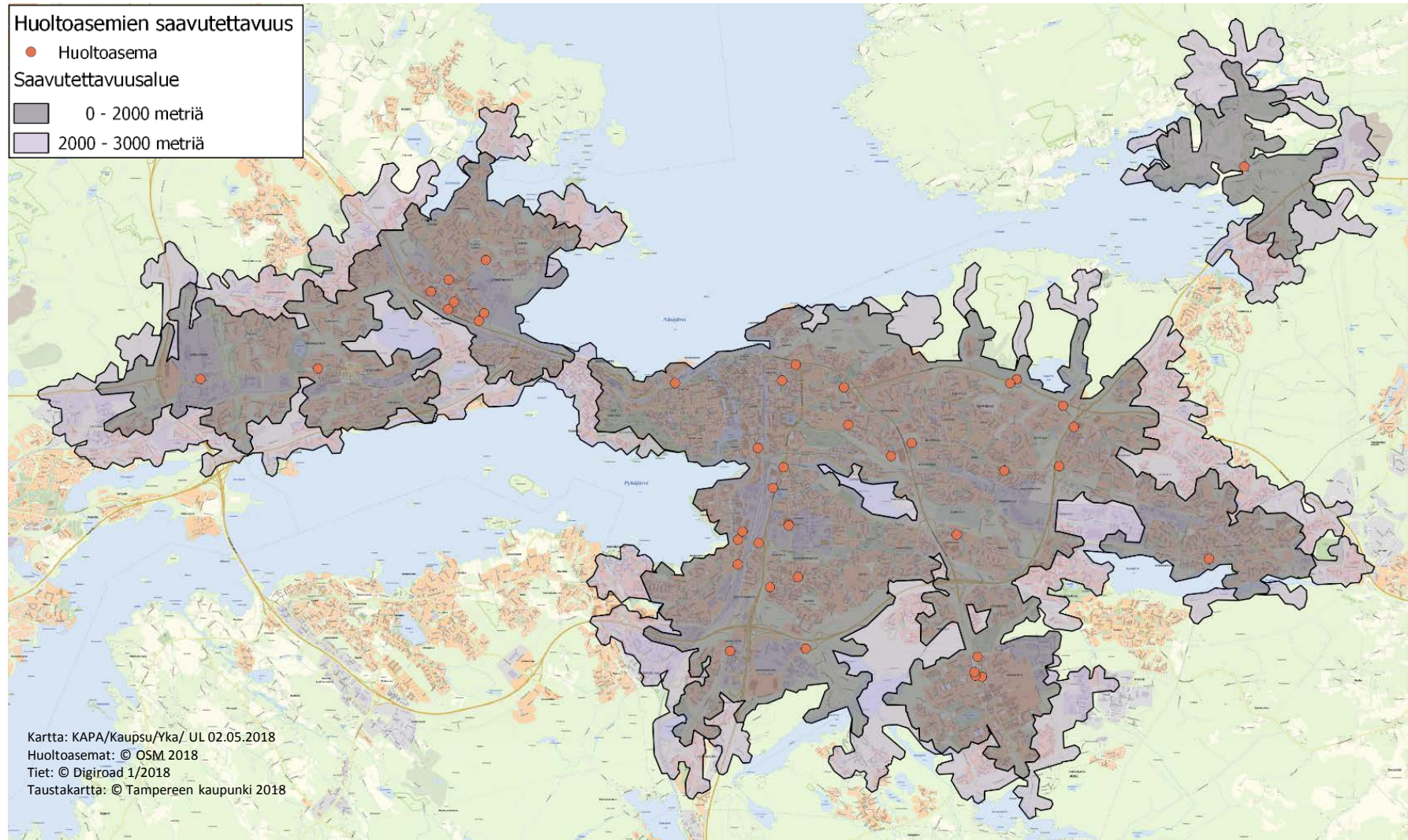
<sup>1</sup> miehitetty asema: asema, jolla on henkilökuntaa

<sup>2</sup> miehittämätön asema: asema, jolla ei ole henkilökuntaa; kylmäaseama



## SIJAINTI ALUEITTAIN

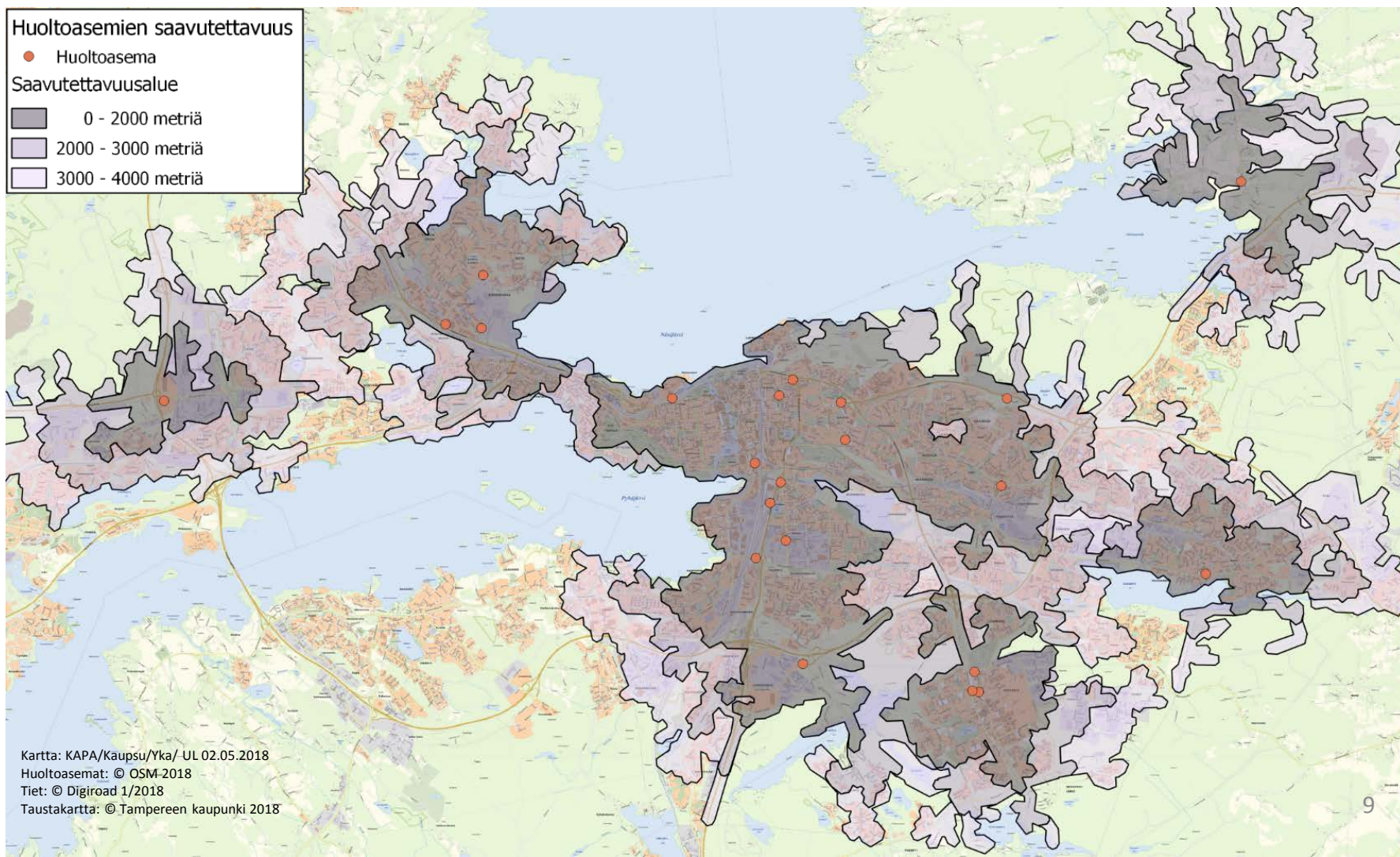
Jakeluasemia on melko tasaisesti ympäri Tampereen kantakaupunkia. Koillinen Tampere Linnainmaasta itään ja koilliseen on suurin yhtenäinen alue, jossa ei ole yhtään jakeluasemaa. Tällä alueella Tasanteella, Kumpulassa ja osassa Atalaa on yli kolmen kilometrin etäisyys asemille liikenneverkkoa pitkin. Yli kolmen kilometrin etäisyys asemille on myös Annalassa ja suurimmassa osassa Vuoresta.





## Miehitetyt asemat

Asematyypeittäin tarkasteltuna Länsi-Tampere Paasikiventien länsipuolella näyttyy alueena, josta miehitetyt jakeluasemat puuttuvat kokonaan, eli tällä alueella on ainoastaan miehittämättömiä kylmäasemia. Nokian Kolmenkulmassa kuntarajan tuntumassa oleva jakeluasema tosin palvelee myös Länsi-Tampereen asukkaita. Katvealueita miehitettyjen asemien saavutettavuuden suhteen on myös edellisellä sivulla mainituissa Tasanteen, Atalan, Annalan ja Vuoreksen kaupunginosissa.

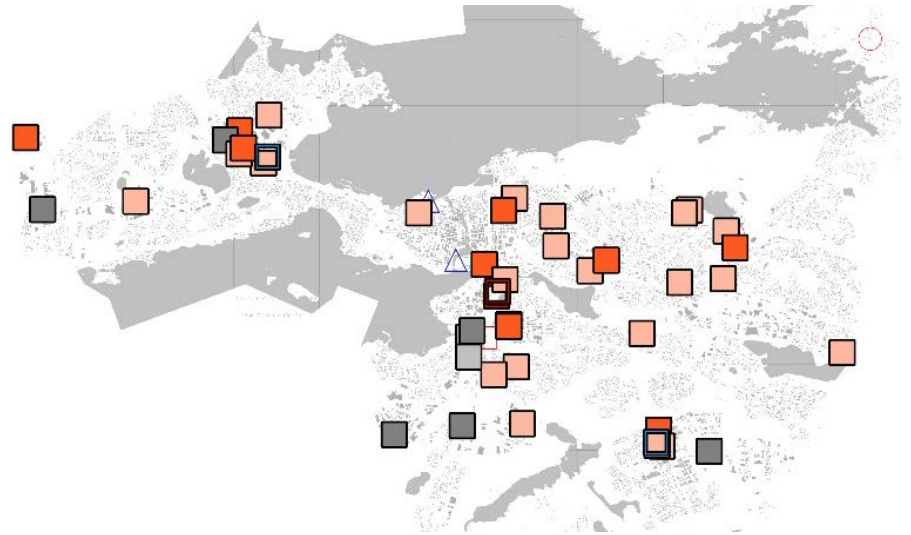
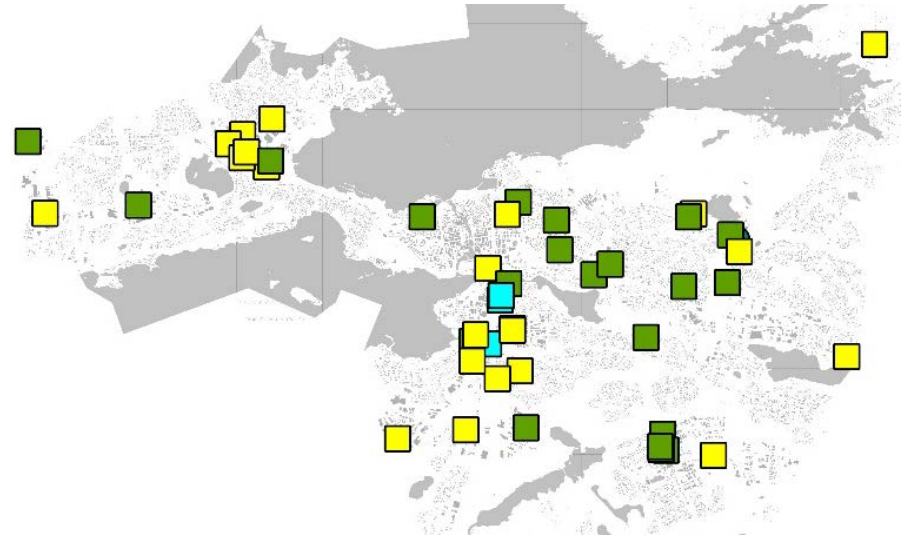


## MAANOMISTUS

Noin puolet jakeluasemien tonteista tai alueista on kaupungin omistuksessa (oheisen kartan vihreät neliöt), noin puolet yksityisten (keltaiset neliöt) ja pieni osa valtion (siniset neliöt) omistuksessa. Kaupungin omistuksessa on erityisesti Kalevassa ja Hervannassa sijaitsevat tontit, yksityisessä omistuksessa erityisesti Lielahdessa ja Etelä-Tampereella sijaitsevat jakeluasemien tontit tai maa-alueet.

## KAAVATILANNE

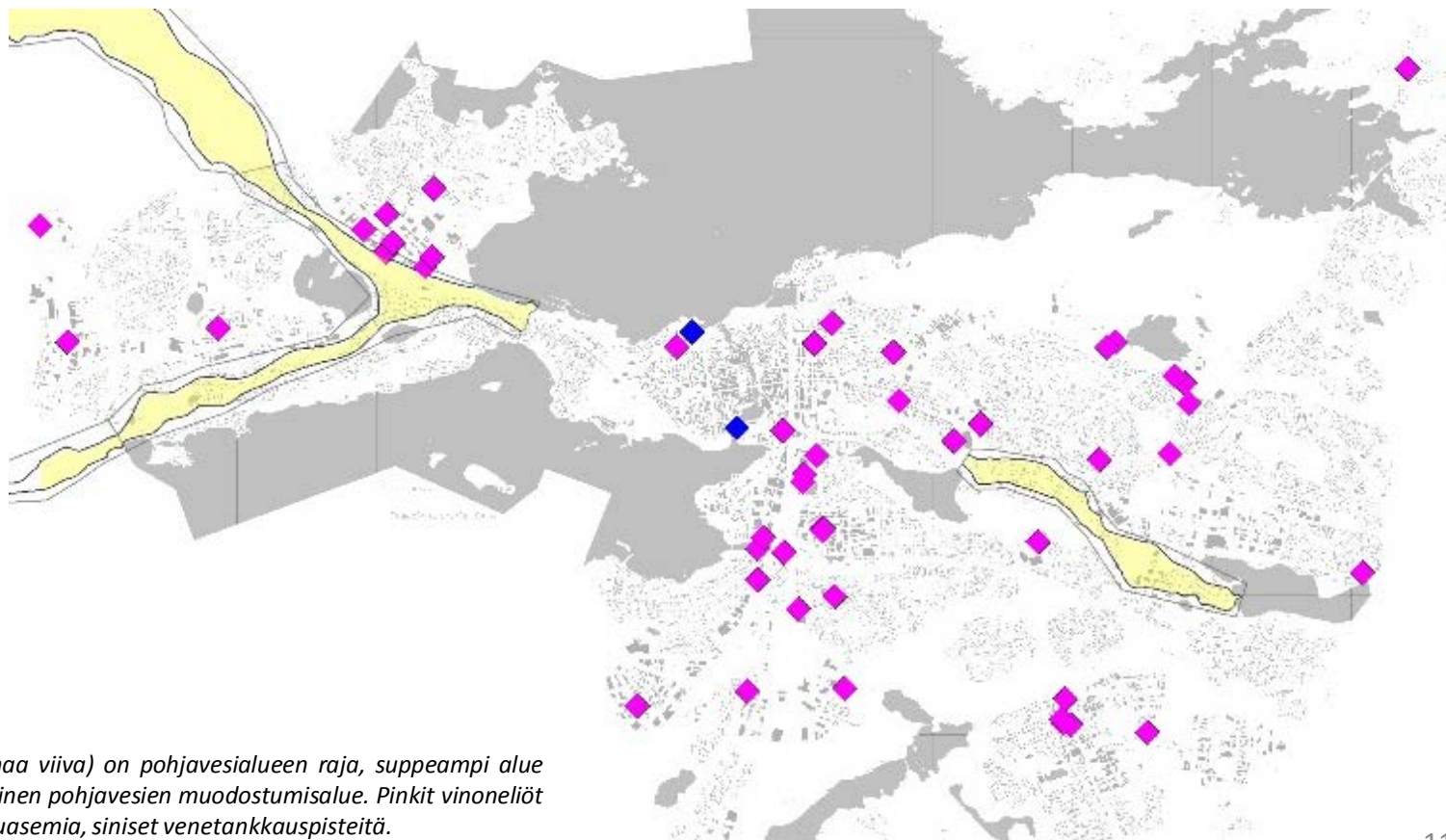
Jakeluasemien tonteista 23 on osoitettu kaavamerkinnällä AM tai LH (kartan vaaleanpunaiset neliöt), jotka ovat erityisesti jakeluasemia varten tarkoitettuja kaavamerkintöjä. Jakeluasemista kymmenen on kaupalliseen toimintaan osoitetuilla tonteilla, joiden kaavamerkintä on K, KM, KT tai AL (oranssit neliöt). Näillä tonteilla on usein muutakin kaupallista toimintaa kuin vain jakeluasema; jakeluasema saattaa olla esimerkiksi kaupan suuryksikön yhteydessä. Kuusi jakeluasemaa on teollisuusalueeksi osoitetulla tontilla (tummanharmaat neliöt). Näiden lisäksi jakeluasemia sijaitsee alueilla, joiden kaavamerkintä on KTT (vaaleanharmaa), LPA (sininen avoneliö) tai LR (punainen avoneliö), ja lisäksi kaksi jakeluasemaa sijaitsee asema-kaavattomalla alueella.





## SUHDE POHJAVESIALUEISIIN

Tampereella on lähivuosina lopettanut toimintansa muutama pohjavesialueella tai pohjavesialueen välittömässä läheisyydessä sijainnut jakeluasema. Pohjavesialueiden rajauksiin Pirkanmaalla on tulossa muutoksia vuosien 2018-2019 aikana. Päivityksestä vastaa Pirkanmaan ely-keskus. Toistaiseksi ei ole tiedossa, laajenevatko pohjavesialueet Tampereella olevien jakeluasemien läheisyydessä. Tällä hetkellä asemia sijaitsee pohjavesialueiden tuntumassa Lielahdessa ja Kalevassa. Lielahdessa kyseiset jakeluasemat sijaitsevat pääosin Hiedanrannan yleissuunnitelman alueella, jolla on odotettavissa joka tapauksessa maankäytön muutoksia lähitulevaisuudessa.



*Kartta: Laajempi alue (harmaa viiva) on pohjavesialueen raja, suppeampi alue (keltainen rasteri) on varsinainen pohjavesien muodostumisalue. Pinkit vinoneliöt ovat maantieliikenteen jakeluasemia, siniset venetankkaus pisteitä.*

**3**

**TULEVAISUUDEN MUUTOKSIA**

## LIKKUMISEN MUUTOKSISTA YLEISESTI

Henkilöautolla tehtävien matkojen määrä ja matkasuorite ovat jatkuvasti kasvaneet sekä Tampereella että Suomessa yleisesti. Tällä vuosituuhannella Suomen autokanta on kasvanut noin 30 % ja pitkän taantumakauden aikana vuoden 2007 lopusta vuoden 2017 loppuunkin noin 8 %.

Suuntaus ja tavoite sekä Suomessa että Tampereella on kohti ympäristön kannalta kestävämpää liikkumista. Tämä tarkoittaa sekä kestävämpiä liikkumismuotoja (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) että autoliikenteen kehittämistä ympäristön kannalta nykyistä kestävämmäksi (ajoneuvojen polttoainekulutuksen vähentäminen, vaihtoehtoiset käyttövoimat). Tampereella mm. rakenteilla oleva raitiotie, pyöräilyolosuhteiden monipuolinen kehittäminen ja keskustan kävely-ympäristön laatutason nostaminen ovat keinoja, joiden yhtenä tavoitteena on tukea kestäviä liikkumismuotoja.

Vaikka ympäristön kannalta kestävien kulkutapojen osuus matkoista kasvaisi merkittävästi ja henkilöautolla tehtävien matkojen osuus vastaavasti vähenisi, tulee Tampereella ja kaupunkiseudulla olemaan tulevana vuosikymmeninä merkittävä määrä henkilöautoliikennettä. Kaupunkiseudun voimakkaan kasvun myötä sekä henkilöautojen määrä että niillä tehtävien matkojen absoluuttinen määrä tulevat hyvin todennäköisesti kasvamaan, vaikka henkilöautolla tehtävien matkojen prosenttiosuus tehtävistä matkoista vähenisi jopa merkittävästi.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa on vuonna 2030 vähintään 250 000 sähköautoa. Tämä tietäisi sähköautojen määrän huomattavaa kasvua nykyhetkeen verrattuna. Kun Suomen liikennekäytössä oleva autokanta on jo nyt noin 3,1 miljoonaa ajoneuvoa, tarkoittaa tavoite sitä, että sähköautojen osuus vuonna 2030 olisi edelleen alle kymmenen prosenttia

koko autokannasta. Poliittikkatoimet ja polttonesteiden merkittävä hinnan korotus saattavat vauhdittaa sähköautojen yleistymistä siitä, mitä on ennakoitu. Toiseen suuntaan vaikuttaa se, että Suomen autokannan keski-ikä on noussut lähes jatkuvasti, ja on nyt noin 12 vuotta. Joten vaikka tulevana vuosina sähköautojen osuus myytävistä autoista kasvaisi huomattavasti, on suuri enemmistö Suomen autokannasta vielä vuonna 2030 polttonesteitä käyttäviä ajoneuvoja. Siitä hetkestä, kun enemmistö myytävistä uusista autoista on sähköautoja, kuluu vielä yli kymmenen vuotta, kun enemmistö Suomen autokannasta on sähköautoja.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa kaasuautojen tavoitteeksi vuonna 2030 on asetettu vähintään 50 000 ajoneuvoa. Kaasuautoja käyttävät metaania, joka voi olla joko maakaasua tai biohajoavista raaka-aineista tuotettavaa biokaasua. Maakaasun hiilidioksidipäästöt ovat noin 25 % bensiiniä alhaisemmat. Bio-kaasusta ei synny laskennallisesti lainkaan hiilidioksidipäästöjä. Bio-kaasun tuotantopotentiaalista on hyödynnetty Suomessa toistaiseksi vain 4 %. Mikäli koko tuotantopotentiaali hyödynnettäisiin, se riittäisi noin miljoonan kaasuauton tarpeisiin.<sup>3</sup> Kaasuautojen yleistymistä koskevat samat hidastavat tekijät kuin on kerrottu edellä sähköautoista.

### Johtopäätökset:

Edellä olevien ennusteiden ja tavoitteiden pohjalta voidaan ennakoida, että Tampereella on tulevana vuosikymmeninäkin tarve merkittävälle määrälle polttonesteiden jakeluasemia.

---

<sup>3</sup> Gasum.com, sivulla vierailtu 24.5.2018

## MAANKÄYTÖN MUUTOKSIA

Tamperetta rakennetaan voimakkaasti. Vuosi 2017 oli uusien asuntojen rakentamisen osalta kaikkien aikojen ennätysvuosi, kun kaupungissa valmistui 3074 uutta asuntoa. Täydennysrakentamisen paineet kohdistuvat myös alueille, joilla sijaitsee polttoaineiden jakeluasemia. Seuraavassa on tarkasteltu maankäytön muutoksia kaupunginosittain tai laajempina kokonaisuuksina alueilla, joilla sijaitsee jakeluasemia.

### Keskusta

Keskustassa rautatieaseman ja Pyynikin välisellä alueella on kaksi jakeluasemaa. Jakeluasemien tonteista toinen sijaitsee Särkänniemeen laaditun yleissuunnitelman alueella, ja Särkänniemi on kaavoitusohjelman kohde vuodelle 2019.

Tammelan, Kalevan ja Hakametsän alueella on yhteensä kuusi jakeluasemaa, joista kaksi on kylmäasemia. Yhden jakeluaseman tontilla Tammelassa on käynnissä asemakaavamuutos, jossa tavoitellaan tontin muuttamista asumiseen. Tammelan ja Kalevan sijainti lähellä keskustaa ja rakenteilla olevaa raitiotietä tekee niistä houkuttelevia täydentämisen alueita. Kaupunginosissa onkin käynnissä tai käynnistymässä monia asumispainotteisia täydennysrakentamishankkeita. Täydentämisen paineet saattavat kohdistua jatkossa myös tonteille, joilla sijaitsee jakeluasemia. Kuuden jakeluaseman tontista viisi on Tampereen kaupungin omistuksessa, joten kaupungilla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa tonttien maankäyttöön ja tarpeen mukaan myös riittävän jakeluasemaverkon säilymiseen.

### Etelä-Tampere

Viinikka-Nekalassa on viisi jakeluasemaa, joista yksi on kylmäasema, yksi kaasuasema ja yksi asema on vain raskaan liikenteen käytössä. Jakeluasemista kaksi on järjestelyratapihan alueella. Järjestelyratapihan alue on osoitettu kantakaupungin yleiskaavassa 2040 kaava-merkinnöillä palvelujen ja hallinnon sekoittunut alue sekä etelän kasvusuunta, mutta alueelle ei ole odotettavissa maankäytön muutoksia lähivuosina. Nekala on osoitettu kantakaupungin yleiskaavassa toteutuneen tilanteen mukaisesti palvelujen ja työpaikkojen sekoittuneeksi alueeksi. Viinikka-Nekalassa ei ole tiedossa maankäytön muutoshankkeita tai paineita, jotka kohdistuisivat lähivuosina jakeluasemien tonteille.

Rantaperkiön, Hatanpään, Taatalan ja Koivistonkylän alueilla on kuusi jakeluasemaa, joista neljä on kylmäasemia. Näillä alueilla ei ole tiedossa sellaisia maankäytön muutoshankkeita, jotka kohdistuvat jakeluasemien tonteille lähivuosina. Pidemmällä aikavälillä Koivistonkylän osoittaminen kantakaupungin yleiskaavassa 2040 asumisen alueeksi voi tuoda muutoksia jakeluasemaverkkoon.

Lahdesjärven, Lakalaivan ja Sarankulman alueella on kolme jakeluasemaa, joista yksi on kylmäasema ja yksi asema on vain raskaan liikenteen käytössä. Lisäksi yhdelle jakeluasemalle on kaavoitettu tontti Lahdesjärvelle, mutta asemaa ei ole vielä rakennettu. Yksi jakeluasema on kantakaupungin yleiskaavan 2040 keskustatoimintojen alueella Lakalaivassa. Lakalaiva on kaavoitusohjelman kohde vuosille 2021-2022, mutta kyseiselle kohteelle ei ole toistaiseksi määritelty aluerajausta.

## Kaakkois-Tampere

Hervannan pohjoisosissa on neljä jakeluasemaa, joista yksi on kylmäasema. Lisäksi Hervannan teollisuusalueella on yksi vain raskaan liikenteen käytössä oleva asema. Hervannan pohjois-akselin kortteleista järjestettiin ideakilpailu vuonna 2017. Kaikki Hervannan jakeluasemat sijaitsevat alueella, jolle kilpailu järjestettiin, joten Hervannasta katoaa todennäköisesti joitain asemia lähivuosina. Kaavoitusohjelmassa ideakilpailun alueesta Hervannan valtavyöhykän länsipuoli on vuoden 2018 kohde. Hervannan valtavyöhykän itäpuolella Hepolamminkatuun rajoittuva osa on asemakaavoitettu vuonna 2009 liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, mutta asemakaava ei ole toistaiseksi toteutunut tältä osin.

Turtolassa on yksi kylmäasema. Asema sijaitsee kantakaupungin yleiskaavan 2040 keskustatoimintojen alueella sekä kasvun ja elinvoiman vyöhykkeillä. Turtola on asemakaavaohjelman kohde vuosille 2021-2022.

## Koillis- ja Itä-Tampere

Jankassa, Ruotulassa, Linnainmaalla ja Vehmaisissa on yhteensä kahdeksan jakeluasemaa, joista neljä on kylmäasemia ja yksi vain raskaan liikenteen käytössä oleva asema. Näillä alueilla ei ole tiedossa maankäytön muutoshankkeita tai paineita, jotka kohdistuisivat lähivuosina jakeluasemien tonteille. Kantakaupungin yleiskaavassa 2040 osoitettu maankäytön kehittäminen Ruotulan golf-kentän alueella on kaavoitusohjelman kohde vuosille 2021-2022. Yleiskaavassa Linnainmaalle osoitettu Koilliskeskuksen keskustatoimintojen alue voi tuoda muutoksia myös jakeluasemien tonteille.

## Länsi-Tampere

Lielahden ja Pohtolan alueella on seitsemän jakeluasemaa, joista neljä kylmäasemaa ja yksi kaasuasema. Lielahden itäosa Lielahdenkadun itäpuolella kuuluu Hiedanrannan yleissuunnitelman suunnittelualueeseen. Hiedanrannan yleissuunnitelman alueella sijaitsee neljä jakeluasemaa. Yleissuunnitelman laatimisessa on ajatuksena, että Hiedanranta-Lielahden maankäytön muutokset alkavat Hiedanrannan tulevan keskustan läheisyydestä. Hiedanrannan keskusta sisältyy kaavoitusohjelmaan vuosille 2019, 2020 ja 2021-2022.

Tesoman ja Myllypuron alueilla on kolme jakeluasemaa, joista kaksi on kylmäasemia ja yksi vain raskaan liikenteen käytössä oleva asema. Myllypurossa vuonna 2015 hyväksytyt asemakaavan toteutuminen merkitsee raskaan liikenteen käytössä olevan aseman poistumista nykyiseltä paikaltaan.

### Tiivistelmä ja johtopäätökset:

Maankäytön muutokset tulevat muuttamaan jakeluasemaverkostoa. Hervannassa täydennysrakentamisen myötä kaikki nykyiset asemat saattavat joutua siirtymään nykyisiltä paikoiltaan tai vähintään nykyisistä rakennuksistaan. Myös muualla (erityisesti Tammelassa, Kalevassa ja Lielahdessa) täydennysrakentaminen voi vähentää jakeluasemien määrää. Riittävän kattavan asemaverkoston määrittäminen edellyttää tarkempaa saavutettavuusanalyysia.



# 4

## JAKELUASEMILTA VAADITTAVAT LUVAT

## KAAVAPROSESSI - ASEMAKAAVOITUS

Periaatteena on, että jakeluasemat sijoitetaan erityisesti niitä varten kaavoitetuille tonteille. Jakeluasemien tonttien kaavoitus etenee normaalin asemakaavaprosessin mukaan. Yleensä aloite asemakaavan laatimiseksi tulee jakeluasematoimijalta.

## REKISTERÖINTIMENETTELY - YMPÄRISTÖNSUOJELU

Aiemmin polttonesteiden jakeluasemat vaativat aina ympäristöluvan. Nykyään asia hoidetaan rekisteröintimenettelyllä. Toimija tekee Tampereen kaupungin ympäristönsuojeluun rekisteröinti-ilmoituksen jakeluasemasta. Ympäristönsuojelussa tarkastetaan, että ilmoituksessa on riittävät tiedot ja että toiminta täyttää valtioneuvoston asetuksen vaatimukset (Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista, 444/2010). Asetuksen 3§:ssä edellytetään mm., että rekisteröinti-ilmoituksen tulee sisältää tiedot alueen kaavoituksesta. Ympäristönsuojelulain (527/2014) 12§ edellyttää, että rekisteröitävää toimintaa ei saa sijoittaa asemakaavan vastaisesti. Lisäksi alueella, jolla on voimassa maakuntakaava tai oikeusvaikutteinen yleiskaava, on katsottava, ettei toiminnan sijoittaminen vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen. Uusien asemien osalta tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että alue on kaavoitettu jakeluasemaa varten. Jos edellä mainitut ehdot täyttyvät, jakeluasema rekisteröidään valtion tietojärjestelmään, ja kaupunki ilmoittaa toimijalle rekisteröinnistä. Rekisteröinti ei ole valituksenalainen päätös, joten prosessi etenee rekisteröinnin jälkeen nopeasti.

Mikäli jakeluaseman toiminnassa tapahtuu olennaisia muutoksia, toimijat tekevät tarvittaessa muutosilmoituksen ympäristönsuojeluun. Asetuksessa 444/2010 on lisäksi edellytetty, että kaikki vanhatkin ennen asetuksen voimaantuloa (1.6.2010) toimintansa aloittaneet jakeluasemat on rekisteröitävä vuoden 2019 loppuun mennessä. Nämä vanhat jakeluasemat voidaan rekisteröidä vaikka tonttia ei olisi kaavoitettu jakeluasematoimintaa varten. Vanhojen asemien osalta kaavanmukaisuuden tarkastelu tulee kyseeseen, jos toiminta muuttuu olennaisesti ja kyseinen muutos lisää ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia tai riskejä.

Asetuksen 444/2010 mukaan rekisteröintimenettely ei koske nestekaasun eikä maakaasun jakeluasemia. Sen sijaan etanoli on nestemäinen polttoaine, joten sitä rekisteröintimenettely koskee.

Mikäli jakeluasema sijoittuu tärkeälle tai muulle vedenhankintakäyttöön soveltuvalla pohjavesialueella, se tarvitsee ympäristöluvan. Näiden osalta lupakäytäntö ja ehdot ovat käytännössä niin tiukkoja, että jakeluasemia ei ole sijoittumassa pohjavesialueille.

# 5

## JAKELUASEMAVERKKOON LIITTYVÄT TAVOITTEET

## KANSALLISET TAVOITTEET

### Ajoneuvojen käyttövoimat

#### Vaihtoehtoista käyttövoimaa käyttävät ajoneuvot vuonna 2030<sup>4</sup>

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia 2030 on hyväksytty marraskuussa 2016. Strategian tavoitteena on, että Suomessa on vuonna 2030 ainakin 250 000 sähköautoa ja 50 000 kaasukäyttöistä autoa. Strategiassa on esitetty, että uusien polttoaineiden (kuten kaasu ja vety) jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen vaatima latauspisteverkko rakennetaan Suomessa pääsääntöisesti markkinaehtoisesti.

#### Jakeluasemaverkosto vuosina 2020 ja 2030<sup>5</sup>

Suomen kansallinen ohjelma liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosta on hyväksytty helmikuussa 2017. Sähkön osalta Suomen kansallisena tavoitteena on vähintään 2000 julkista latauspistettä vuoteen 2020 mennessä. Näistä noin 200 olisi pikalatauspisteitä. Latauspisteverkoston tavoitteena on kattaa kaikki kunnat ja kaupungit, liikenteen solmukohtat sekä tieverkko aina kantateihin saakka. Julkisella latausverkolla ei tarkoiteta pelkästään julkisilla paikoilla sijaitsevia latauspisteitä, vaan ylipäätään kaikkien autojen käytettävissä olevia asemia. Vuoden 2030 tavoitteena on autotavoitteet huomioiden vähintään 25 000 julkista latauspistettä.<sup>5</sup>

Maa- ja biokaasun osalta tavoitteena on, että tankkausasemia olisi suurimmilla kaupunkiseuduilla sekä kaikkien pääväylien varsilla yhteensä noin 50 kappaletta vuonna 2020. Nesteytetyn maa- ja biokaasun osalta tavoitteena on, että Suomessa olisi kansallisesti kattava LNG-tankkausasemaverkosto raskaan maantieliikenteen tarpeisiin vuonna 2030.<sup>5</sup>

Vetyasemia olisi vuonna 2030 yhteensä noin 20 kappaletta siten, että etäisyys asemalta asemalle olisi noin 300 km ja kunkin aseman vaikutussäde 150 km. Asemat kattaisivat kaikki suurimmat kaupungit.<sup>5</sup>

Kuntien ei odoteta itse rakentavan tai rahoittavan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamista, vaan niiden tehtävänä on osallistua tarpeellisilta osin tämän infran suunnitteluun sekä huolehtia infran linkittymisestä muuhun liikenneverkkoon paikallistasolla. Poikkeuksen saattavat muodostaa kuntien/joukkoliikenneviranomaisten kilpailuttaman joukkoliikenteen vaatimat jakeluverkkoratkaisut (esim. sähköbussien latausinfra). Kuntien tulee huolehtia myös siitä, että alueiden käytön suunnittelussa ja kaavoituksessa varataan jakeluinfralle tarvittavat alueet.

---

<sup>4</sup> Kansallinen ilmasto- ja energiastrategia 2030, annettu valtioneuvoston selontekona eduskunnalle 24.11.2016

<sup>5</sup> Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko - Suomen kansallinen ohjelma [Direktiivin 2014/94/EU edellyttämä toimintakehys], hyväksytty valtioneuvoston yleisistunnossa 2.2.2017

## Käyttövoimia ja jakeluasemaverkostoa koskevien kansallisten tavoitteiden huomiointi Tampereen jakeluasemaselvityksessä

Tampereen jakeluasemaselvityksessä huomioidaan kansalliset tavoitteet vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosta seuraavalla tavalla:

Sähköautojen latauspisteverkko ei ole sidoksissa erityisesti jakeluasemiin, vaan latauspisteitä voidaan rakentaa hyvin monipuolisesti pysäköinnin yhteyteen. Siksi tässä selvityksessä ei ole keskitytty sähköautojen latauspisteisiin. Perusoletuksena on, että latauspisteiden rakentaminen kiinnostaa myös jakeluasematoimijoita, ja asia tulee huomioiduksi toimijalähtöisesti.

Kaasuautojen suhteen kansallisten tavoitteiden huomioiminen tarkoittaa käytännössä sitä, että kaupunki suhtautuu myönteisesti kaasutankkausasemien ja -pisteiden sijoittamiseen eri puolille kaupunkia, hyvien liikenneyhteyksien varteen, ja on valmis huomioimaan tämän tontinluovutuksessaan. Aloite asiassa on toimijoilla, eli kaupunki ei aktiivisesti markkinoi jotain sijaintia tai tonttia erityisesti kaasutankkausasemana. Joissain poikkeustapauksissa kaupunki saattaa edellyttää, että kilpailutettavalle asemalle on toteutettava kaasutankkaus piste.

Vetyasemien osalta kansalliset tavoitteet tarkoittavat käytännössä yhden aseman sijoittumista kaupunkiseudulle. Tämän osalta aloite on täysin toimijoilla, mutta kaupunki suhtautuu myönteisesti tankkausaseman sijoittumiseen kaupunkiseudulle.

## **Raskaan liikenteen taukopaikat**

### Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus

Liikennevirasto on selvittänyt raskaan liikenteen tavarakuljetusten taukopaikkoja Suomen tieverkolla. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää raskaan liikenteen eritasoisten taukopaikkojen sijainnillisia, määrällisiä ja palvelullisia kehittämistarpeita. Taukopaikkoja tarvitaan ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen pitämiseen, kuorman tarkistuksiin, kuorman siirtoihin jne. Selvityksen tulokset on esitetty raportissa Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2015.

### Taukopaikkatutkimuksen huomioiminen Tampereen jakeluasemaselvityksessä

Raskaan liikenteen taukopaikat sijaitsevat Tampereen kaupunkiseudulla jakeluasemien yhteydessä. Taukopaikkatutkimuksen perusteella kaupunkiseudulla on tarpeeksi taukopaikkoja. Tutkimuksen tuloksia ei ole tarpeen erityisesti huomioida tässä jakeluasemaselvityksessä.

## KAUPUNGIN TAVOITTEET

Tampereen kaupunki ei ole hyväksynyt erityisesti jakeluasemaverkkoon liittyviä tavoitteita. Tampereen strategian ”Tampere – sinulle paras” tavoiteltavista tuloksista vuodelle 2030 seuraavilla on jonkinlainen kytkös jakeluasemaverkkoon: paras asiakas- ja asukaskokemus, kiinnostavin toimintaympäristö yrityksille, hiilineutraali sekä älykkään ja kestävä liikenteen ja kaupunkikehityksen edelläkävijä. Nämä tavoitteet eivät kuitenkaan yksityiskohtaisesti määrittele, millainen jakeluasemaverkon pitäisi olla tulevaisuudessa.

Asunto- ja maapolitiikan linjauksista 2018-2021 seuraavilla on kytkös jakeluasemaverkkoon: Kaupungin tavoitteena on turvata riittävä luovutettavissa oleva tontti-tarjonta niin asumisen, elinkeinoelämän kuin julkisten palveluiden tarpeisiin. Kaupunki luovuttaa maata joko vuokraamalla (hallintaoikeus) tai myymällä (omistusoikeus). Vuokraaminen on pääasiallinen luovutustapa. Neuvottelumenettelyllä tapahtuvan tontinluovutuksen osalta tonttien saajien valinnassa kriteereinä ovat elinkeinopoliittisten tavoitteiden toteuttaminen, hakijoiden yhdenvertainen kohtelu ja tasapuolisuus, rakentamisen nopea aloitus sekä kilpailun edistäminen. Nämäkään tavoitteet eivät yksityiskohtaisesti määrittele, millainen tulevaisuuden jakeluasemaverkon pitäisi olla.

Jakeluasemaselvityksen laatinut työryhmä on nähnyt hyväksi periaatteeksi, että tulevaisuuden jakeluasemaverkko on alueellisesti kattava siten, että asemia on tasaisesti eri puolilla kaupunkia. Hyviä uusien asemien paikkoja ovat vilkkaimpien liikennereittien varret ja muutoinkin paljon henkilöajoneuvoliikennettä synnyttävien toimintojen läheisyys. Sijoitettaessa asemia tiiviiseen kaupunkiympäristöön tulee asemien osalta tavoitella tilallisesti tiivistä konseptia.

## JAKELUASEMATOIMIJOIDEN TAVOITTEET

Polttoaineiden jakelusta vastaavien toimijoiden tulevaisuuden toiveita ja tarpeita selvitettiin internet-pohjaisella kyselyllä. Kysely lähetettiin kaikille Tampereen seudulla toimiville ketjuille tai vastaaville toimijoille. Kyselyyn saatiin vastaus kaikilta viideltä bensiinin ja dieselin jakelua harjoittavalta ketjulta tai yritykseltä, joilla on seudulla vähintään kaksi jakeluasemaa. Toimijoille luvattiin kyselyssä, että kyselyn yhteenveto tehdään siten, ettei siitä voi päätellä yksittäisten toimijoiden vastauksia. Tässä on tiivistelmä toimijoiden vastauksista.

Toiveet uusista asemista: Yleisesti ottaen toimijat totesivat, että heillä on kiinnostusta avata uusia asemia. Yhtenä syynä tälle on, että maankäytön muutokset tuovat epävarmuutta joidenkin asemien toiminnan jatkamiselle, joten joillekin asemille pitää löytyä korvaavia paikkoja.

Asiakasryhmät, joita toimijat haluavat palvella: Kyselyssä vaihtoehtoisiksi annettiin paikalliset asukkaat, ohikulkijat, raskas liikenne ja vaihtoehto ”muu”. Toimijat haluavat palvella pääsääntöisesti kaikkia asiakkaita. Raskas liikenne ei saanut kyselyvastauksissa aivan yhtä suuria pisteitä kuin kaksi ensin mainittua ryhmää, mutta raskaan liikenteenkin pistemäärä oli hyvin korkea. Kohdassa ”muu” toimijat mainitsivat esimerkiksi julkisen liikenteen ja kunnalliset laitokset.

Sijaintikriteerit etsittäessä uusien asemien sijaintia:

Suurimmat pisteet saivat seuraavat: (arviointiasteikko 0-10):

- tonttiliittymän toimivuus (keskiarvo 9,2)
- pääteiden varret (8,7)
- kaupan suurliikkeiden läheisyys (8,3)
- asuntoalueet (7,7)
- teollisuus- ja yritysalueet (6,7).

Kysymyspariin ”muiden asemien läheisyyteen” ja ”kauas muista asemista (kilpailijoista)” toimijat näkivät yleensä sijainnin muiden asemien läheisyydessä parempana kuin sijainnin kaukana muista asemista. Näiden lisäksi kriteeri ”joku muu” sai keskimäärin pisteet 8,7. Vapaavalintaisessa vastauksessa toimijat nostivat tässä esiin erityisesti aseman näkyvyyden pääliikennevirran suhteen ja sijainnin pääkatujen risteuksen tuntumassa.

Vaadittava liikennemäärä jakeluasemien viereisillä kaduilla:

Vastaukset tähän kysymykseen vaihtelivat. Yleisesti voidaan todeta, että kylmäaseman viereisellä kadulla liikennemäärän on oltava lähes 10 000 ajoneuvon luokkaa, miehitetyn aseman viereisellä kadulla enemmän. Toimijat totesivat lisäksi, että liikennemäärän lisäksi kriteereinä ovat esimerkiksi ympäröivä maankäyttö, asiakaspotentiaali ja liikenneverkko.

Kaupunginosat, joissa toimijat kaipaavat uusia asemia: Vastaajat toivoivat uusia asemia hyvin monipuolisesti eri puolilta kaupunkia. Erityisesti Hervannan suunta korostui vastauksissa, todennäköisesti sen takia, että maankäytön muutokset saattavat poistaa Hervannasta useamman aseman lähivuosina.



Jakeluasemien sopivat tonttikoot: Kylmäasemien sopivat tonttikoot vaihtelivat vajaasta tuhannesta neliöstä noin 2000 neliöön. Huoltoasemien tonttikoon yleisin vastaus oli noin 5000 neliötä, riippuen palvelukokonaisuudesta ja siitä, sijoittuuko tontille raskaan liikenteen jakeluasema.

Muut palvelut huoltoasematontilla: Kysymyksessä oli annettu valmiiksi useampi vaihtoehto palveluista, joita toimijat haluaisivat järjestää huoltoasematontilla. Kaikki toimijat ovat kiinnostuneita huoltoasematontilla kahvilasta, ravintolasta, autonpesu-palveluista sekä nestekaasujen vaihto- ja myyntipisteestä. Vastaajista 3-4 oli kiinnostunut sähköautojen latauspisteestä, autotarvikemyymälästä, ulkoterassista, kaasuautojen tankkaus-pisteestä, autohuoltopalveluista, päivittäistavaramyymälästä, lasten leikkipaikasta, ajoneuvojen tai peräkärryjen vuokrauksesta, matkaparkeista matkailuajoneuvoille sekä taukotiloista rahtareille ja tilausajokuljettajille. Lisäksi vastaajat olivat kiinnostuneita tarjoamaan huoltoasemilla esimerkiksi kokoustiloja, postipalveluita sekä erilaisia liikkumiseen liittyviä palveluita.

Kiinnostus sähköautojen latauspisteitä ja kaasuautojen tankkauspistettä kohtaan: Osa toimijoista oli erittäin kiinnostunut kumpaakin kohtaan.

Mahdollisuudet tilallisesti tiiviimpään konseptiin täydennys-rakentamisen yhteydessä: Toimijoilla on mahdollisuus sopeutua tiiviiseen kaupunkiympäristöön, erityisesti automaattiasemien yhteydessä. Polttonesteiden ja kaasun jakelun vaatimat suoja-etäisyydet rajoittavat sitä, millaisiin paikkoihin jakeluasemia on mahdollista sijoittaa, joten tämä voi rajoittaa sijoittumista tiiviiseen kaupunkirakenteeseen.

Vapaassa kommentoinnissa jätettiin Tampereen kaupungille mm. seuraavia terveisiä: Nykyiset palveluasemat tulee säilyttää; uusien rakentaminen on erittäin kallista. Mahdollisten poistuvien asemien tilalle tulee tarjota järkevää korvaustonttia. Toimiva jakeluasemaverkko perustuu sekä miehittämättömiin että miehitettyihin asemiin. Yksityisille kauppiaille tulisi tarjota mahdollisuus jakelutoiminnan harjoittamiseen kaupungissa. Maankäytössä ja sen suunnittelussa tulee ottaa huomioon tulevaisuuden eri liikenne-energiaratkaisut, jotka kuitenkin toteutuvat pitkällä aikajänteellä jonka aikana tarvitaan kaikkia energiamuotoja samanaikaisesti, eikä lopputilanteessa ole yhtä ainoa ratkaisua.

# 6

## ASEMIEN SIJAIN TIA JA KOKOA OHJAAVIA PERIAATTEITA

Tässä esitetyt periaatteet pohjautuvat sekä jakeluasematoimijoilta saatuihin vastauksiin että selvitystä laatineen työryhmän näkemyksiin.

## LIIKENTEELLINEN SIJAINTI

Jakeluasemat pyritään sijoittamaan pääasiassa vilkkaiden liikenneväylien läheisyyteen, autolla kulkevien asiakkaiden luontaisten kulkureittien varrelle. Olennaista on tonttiliittymän toimivuus ja aseman näkyvyys pääliikennevirran suhteen.

Liikennemäärien osalta ei ole olemassa yksiselitteisiä kriteereitä, kuinka paljon viereisellä liikenneväylällä pitäisi olla liikennettä. Aseman sijoittamiseen vaikuttavat myös esimerkiksi ympäröivä maankäyttö, asiakaspotentiaali ja liikenneverkko. Suuntaa-antavana liikennemääränä voidaan pitää sitä, että kylmäasemaa varten viereisellä liikenneväylällä tarvitaan noin 5 000 – 10 000 ajoneuvoa ja miehitettyä asemaa varten 15 – 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Seuraavalla sivulla on esitetty kartalla liikennemäärät kanta-kaupungin nykyisellä liikenneverkolla.

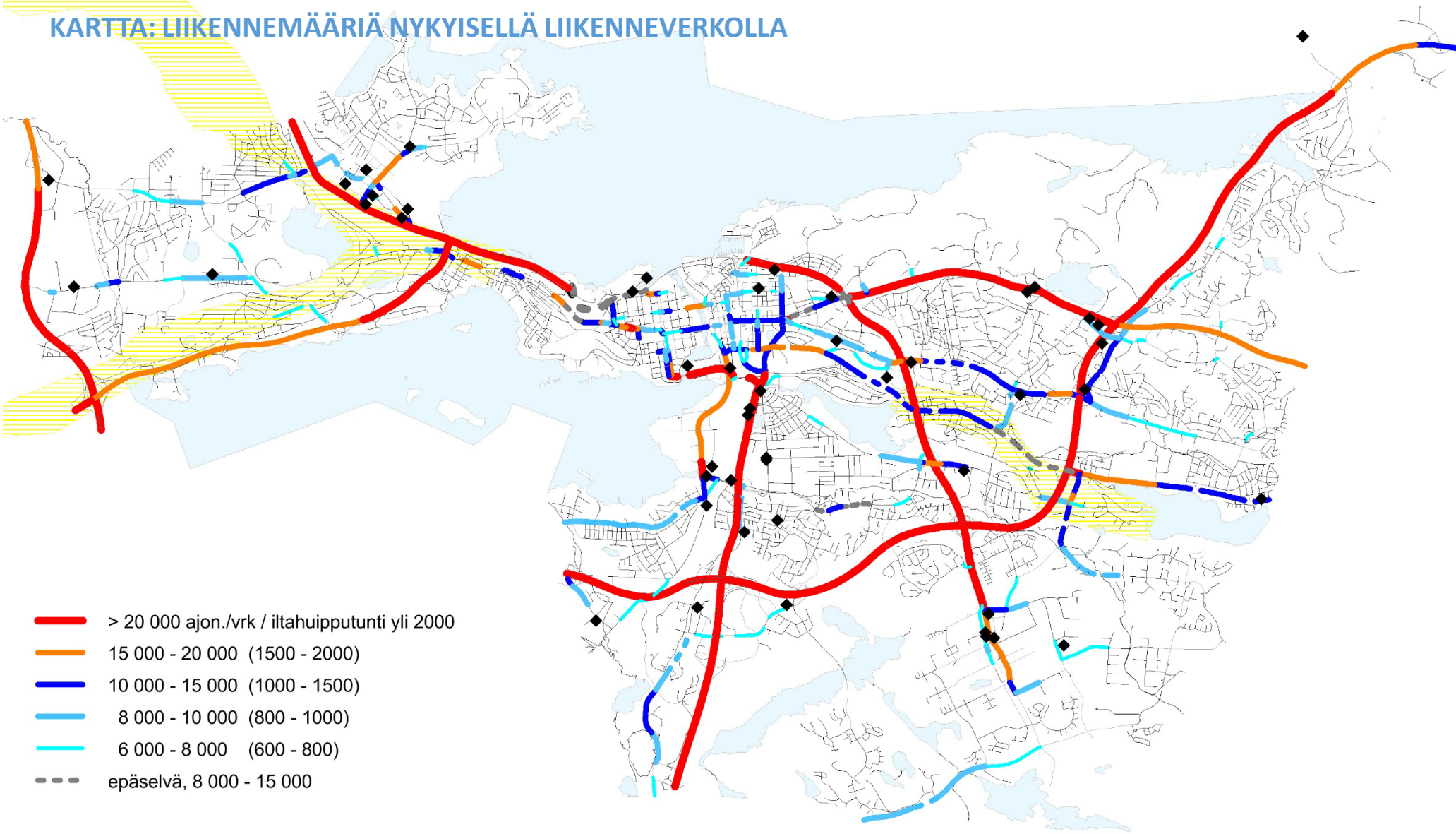
## KILPAILUNÄKÖKULMA

Hyvänä periaatteena on, että samalle alueelle sijoittuu useampi kuin yksi asema. Tällöin asemien välille syntyy tervettä kilpailua.

## RIITTÄVÄ TONTTIKOKO ASEMATYYPEITTÄIN

Kylmäasemille riittävä tonttikoko on 700 – 2 000 m<sup>2</sup>. Tonttikokoon vaikuttaa mm. se, onko tontti läpiajettava ja sijoittuuko tontille raskaan liikenteen tankkauspistettä. Miehitettyjen jakeluasemien sopiva tonttikoko riippuu aseman palveluvarustuksesta. Mikäli asema on täyden palvelun asema, jossa on mm. kahvila-ravintola, päivittäistavaramyyntiä, autonpesumahdollisuus ja raskaan liikenteen tankkauspiste, sopiva tonttikoko on noin 4 000 ja 8 000 neliön välillä.

## KARTTA: LIIKENNEMÄÄRIÄ NYKYISELLÄ LIIKENNEVERKOLLA



**PUNAISET JA ORANSSIT:** Liikennemäärä riittävä\* miehitetyn aseman kannalta

**SINISET:** Liikennemäärä riittävä\* kylmäasemaa varten

\* Tulkittu toimijakyselyn vastauksista. Liikennemäärä ei yksin ratkaise asiaa, vaan muutkin asiat vaikuttavat.

Mustilla vinoneliöillä on osoitettu nykyiset jakeluasemat, keltaisella rasterilla pohjavesialueet.





Kuvia jakeluasemista Tampe-  
reelta. Vasemmalla sivulla 25  
mainittuun kilpailunäkökulmaan  
liittyvä kuva. Periaate ei edellytä  
sitä, että asemat olisivat niin  
lähellä toisiaan kuin tässä  
hervantalaisessa tapauksessa.  
Muut kuvat: sijainti vilkkaiden  
liikenneväylien läheisyydessä ja  
aseman näkyvyys pääliikenne-  
virran suhteen. Kuvissa esiintyy  
myös erilaisia asemakonsepte-  
jä, joiden vaatimat tonttikoot  
eroavat toisistaan.

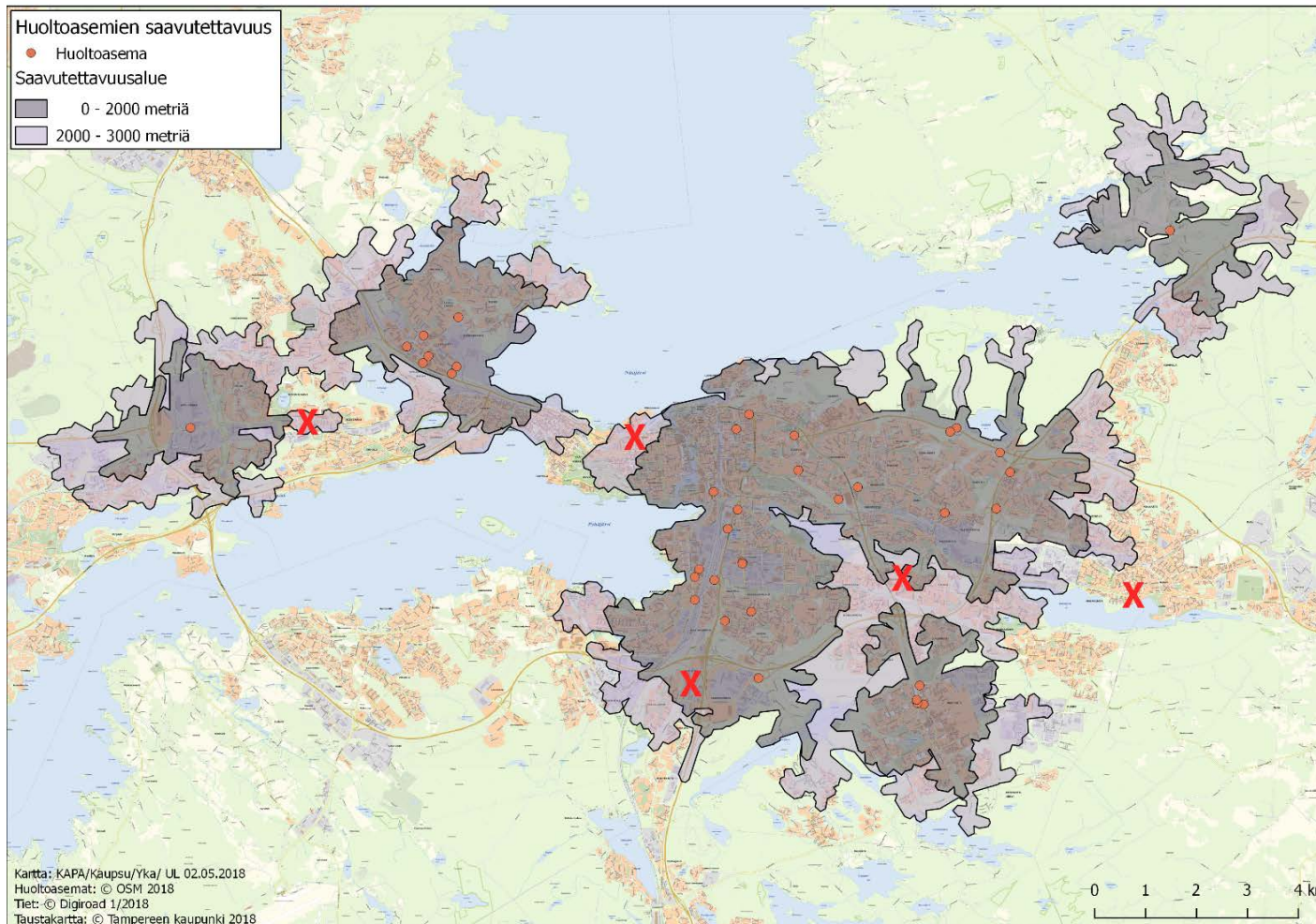


# 7

## **TARKASTELU: VERKON KANNALTA KRIITTISET ASEMAT**



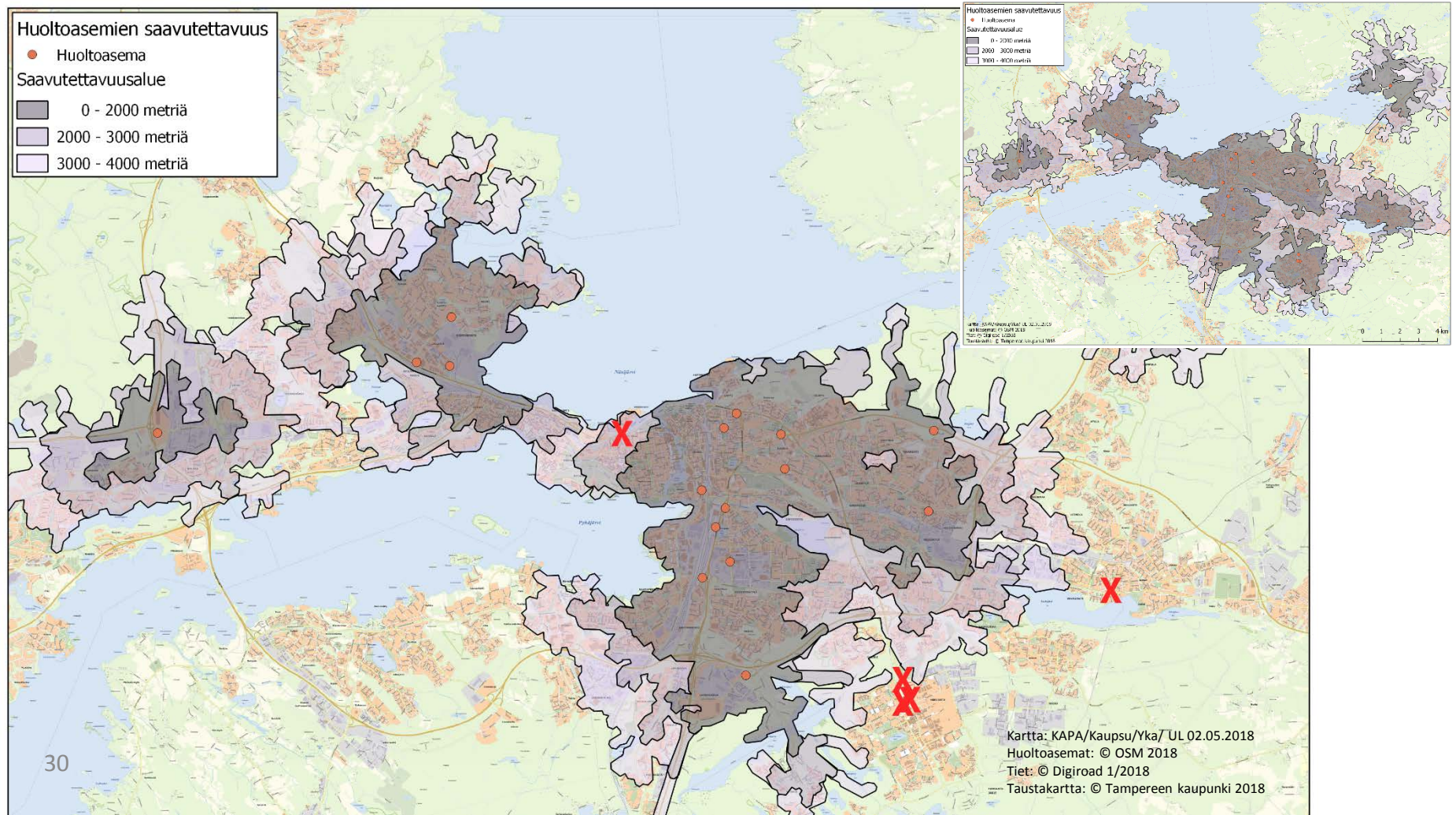
Tulevaisuuden asemaverkkoa määriteltäessä on selvitetty, ovatko jotkut asemat tai sijainnit verkon kattavuuden kannalta erityisen merkityksellisiä. Tämä on tehty saavutettavuusanalyysillä siten, että verkosta on poistettu yksittäisiä asemia. Osaan saavutettavuusanalyysissä poistetuista asemista kohdistuu maankäytön muutoshankkeita, jotka vaarantavat asemien toiminnan nykyisellä paikallaan. Osaan ei ole tiedossa mitään niiden tulevaisuutta vaarantavaa hanketta, vaan analyysissä asema on poistettu pelkästään siksi, että se sijaitsee kaukana muista asemista. Tällä tavoin on voitu selvittää, onko jollain yksittäisellä asemalla verkon kattavuuden kannalta erityinen merkitys. Verkon kattavuudella on merkitystä esimerkiksi niille ikäihmisille, jotka käyttävät autoa pääsääntöisesti lyhyisiin asiointimatkoihin.

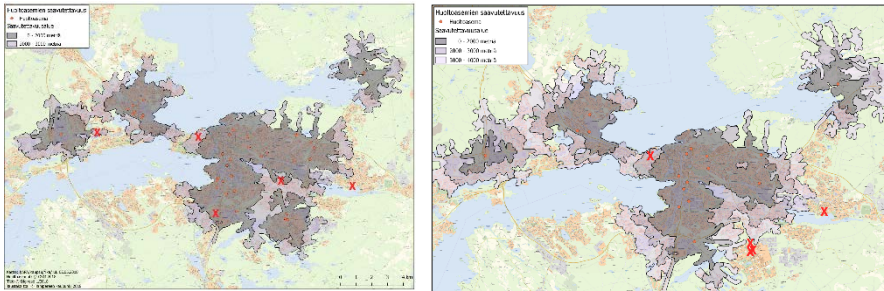


*Oheisessa kartassa kantakaupungin asemaverkosta on poistettu viisi jakeluasemaa, jotka sijaitsevat etäällä muista asemista. Asemat sijaitsevat Tesomalla, Särkänniemessä, Lakalaivassa, Turtolassa ja Vehmaisissa. Kartassa on esitetty jäljelle jäävien asemien kahden ja kolmen kilometrin saavutettavuuskatuverkkoa pitkin. Analyysin perusteella voidaan todeta, että Tesoman, Särkänniemen ja Vehmaisten jakeluasemilla on erityisen suuri merkitys verkon kattavuuden kannalta. Mikäli nämä asemat jostain syystä poistuisivat, tulisi niiden lähistöltä löytyä paikka uudelle asemalle.*



Pienemmässä kartassa on esitetty nykyisten miehitettyjen asemien kahden, kolmen ja neljän kilometrin saavutettavuus katuverkkoa pitkin. Suuremmassa kartassa verkosta on poistettu Särkänniemen ja Vehmaisten jakeluasemat sekä Hervannasta kolme asemaa, jotka ovat vaarassa maankäytön muutosten vuoksi. Analyysien perusteella Vehmaisten ja Hervannan asemat ovat erityisen tärkeitä verkon kannalta. Mikäli Hervannan asemat poistuisivat, kaupunginosan 25 000 asukkaan etäisyys lähimmälle miehitetylle asemalle kasvaisi vähintään neljään kilometriin. Alla olevan saavutettavuusanalyysin perusteella voidaan todeta myös, että Särkänniemen asema ei ole verkon kannalta olennaisen tärkeä nimenomaan miehitettynä asema. Karttoihin on lisätty Nokiaalla Tampereen rajan tuntumassa oleva jakeluasema, joka sijaintinsa vuoksi palvelee myös läntisintä Tamperetta.



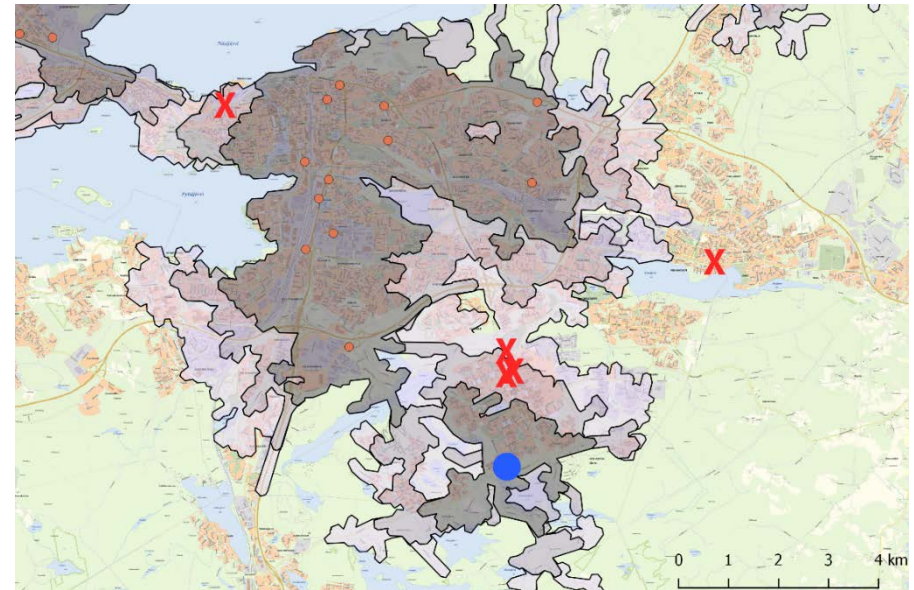


### Kriittiset asemat: sekä kylmäsijat että miehitetyt

Saavutettavuusanalyysin perusteella erityisesti Tesoman, Särkänniemen ja Vehmaisten jakeluasemat ovat verkon kattavuuden kannalta merkityksellisiä. Kyseisten asemien osalta on joko turvattava asemien toimintaedellytykset nykyisellä paikallaan tai etsittävä lähistöltä sijainti uudelle asemalle, mikäli nykyisten asemien toiminta on uhattuna.

### Kriittiset asemat: miehitetyt asemat

Saavutettavuusanalyysin perusteella erityisesti Vehmaisten ja Hervannan jakeluasemat ovat erityisen tärkeitä verkon kattavuuden kannalta. Hervannan maankäytön muutoksissa tulee varmistua siitä, että kaupunginosasta löytyy jatkossakin paikka myös miehitetylle asemalle.



Kartta: Hervannan eteläpuolelle Ruskontien varteen on hyväksytty vuonna 2008 asemakaava, joka mahdollistaa tontille jakeluaseman rakentamisen (kartan sininen ympyrä). Tontti ei ole toistaiseksi kiinnostanut toimijoita. Mikäli Hervannan pohjoisosan jakeluasemat poistuvat maankäytön muutosten myötä, voisi Ruskontien varressa sijaitseva asema osittain korvata poistuvia asemia. Ruskontien varren liikennemäärät eivät kuitenkaan mahdollistane miehitetyn aseman perustamista lähitulevaisuudessa. Miehitetylle asemalle on edelleenkin kysyntää Hervannan pohjoisosassa, liikenteen suuntautumisen kannalta paremmin saavutettavalla paikalla.

# 8

## JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET



## TASAPUOLINEN SAAVUTETTAVUUS

Periaatteena ja tavoitteena on, että tulevaisuuden jakeluasemaverkko on alueellisesti tasapuolinen siten, että matkat kotoa jakeluasemalle eivät muodostu suuriksi. Tällä on merkitystä esimerkiksi niille ikäihmisille, jotka käyttävät henkilöautoa pääasiassa lyhyisiin asiointimatkoihin kotinsa läheisyydessä. Mitään tarkkaa sopivaa enimmäisetäisyyttä lähimmälle asemalle ei ole olemassa. Selvitystä laatinut työryhmä näkee hyväksi, että kylmäasemalle enimmäisetäisyys katuverkkoa pitkin olisi noin 2-3 kilometriä ja miehitylle asemalle 3-4 kilometriä.

## UUDET TAI SÄILYTETTÄVÄT ASEMAT

Uusia jakeluasemia suositellaan sijoitettavaksi ensisijaisesti vilkkaimpien liikenneväylien varteen. Suositus uusien asemien sijainniksi on esitetty kartalla seuraavalla sivulla. Suosituksissa on huomioitu liikenneverkossa tulevana vuosina tapahtuvat muutokset. Samaten on huomioitu se, että maankäytön muutokset uhkaavat joidenkin nykyisten asemien toimintaa nykyisellä paikallaan, ja siksi joissain kaupunginosissa on etsittävä asemille uusia sijainteja. Kartalla on esitetty sekä miehitettyjen asemien että kylmäasemien mahdollisia uusia sijainteja. Sijaintisuosituksia ei ole esitetty kartassa tonttitarkkuudella, vaikka mahdollisia sijainteja onkin joissain tapauksissa pohdittu selvästi tarkemmin kuin kartalla on osoitettu. Kartalla esitetyt suositukset voidaan huomioida mm. alueiden asemakaavoituksessa.

Kilpailunäkökulma puoltaa sitä, että kaupunginosissa säilytetään useampi kuin yksi jakeluasema, vaikka nykyisten asemien tontit olisivat houkuttelevia täydennysrakentamisen paikkoja. Esimerkiksi seuraavissa kaupunginosissa on asukasmäärän, merkittävien liikenneväylien tai paljon liikennettä aiheuttavien toimintojen

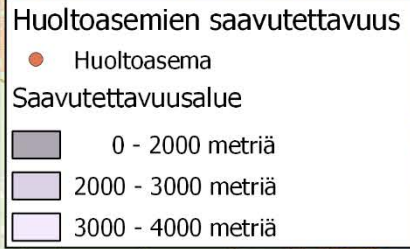
vuoksi oltava useampi kuin yksi jakeluasema: Tesoma, Lielähti, ydinkeskusta, Kaleva, Viinikka-Nekala-Rantaperkiö, Lakalaiva-Lahdesjärvi, Hervanta ja Linnainmaa. Kilpailunäkökulman lisäksi liikenteellinen sijainti puoltaa sitä, että Tammelassa Vt 12:n varrella säilyy jakeluasema. Jo asemakaavoitetut, mutta toistaiseksi toteutumattomat jakeluasematontit tulee edelleen varata jakeluasematoimintaa varten.

## VAIHTOEHTOISET KÄYTTÖVOIMAT

Sähköautojen osalta latauspisteverkkoa tullaan todennäköisesti toteuttamaan merkittävässä määrin pysäköinnin yhteyteen, joten verkko ei ole riippuvainen pelkästään polttoaineiden jakeluasemista. Sähköautoilua kaupunki voi edistää toimenpiteillä, jotka eivät ole sidoksissa polttoaineiden jakeluasemaverkkoon. Sujuva Tampereen ohikulkuliikenne edellyttää sitä, että latauspisteitä on myös Tampereen ohikulkuteillä, ja tämän osalta polttoaineiden jakeluasemat ovat luontevin sijainti. Latauspisteiden rakentaminen kiinnostanee myös jakeluasematoimijoita, joten asia toteutunee toimijalähtöisesti.

Kaasutankkauksen osalta suosituksena ja tavoitteena on, että tankkauspisteitä on eri puolilla kaupunkia. Aloite asiassa on toimijoilla, mutta joissain tapauksissa kaupunki voi kilpailutuksen yhteydessä edellyttää kaasutankkauspuoleen rakentamista.

Vetytankkauksen osalta kansalliset ja eurooppalaiset tavoitteet tarkoittaisivat yhden tankkauspuoleen rakentamista kaupunkiseudulle. Jotta tankkauspuoleen palvelisi sekä kaupunkiseudun asukkaita että ohikulkuliikennettä, tulisi sen sijaita liikenteellisesti keskeisessä ja helposti saavutettavassa paikassa. Tällä kriteerillä paras paikka lienee Lahdesjärven alueella. Aloite tämän osalta on kuitenkin täysin toimijoilla.



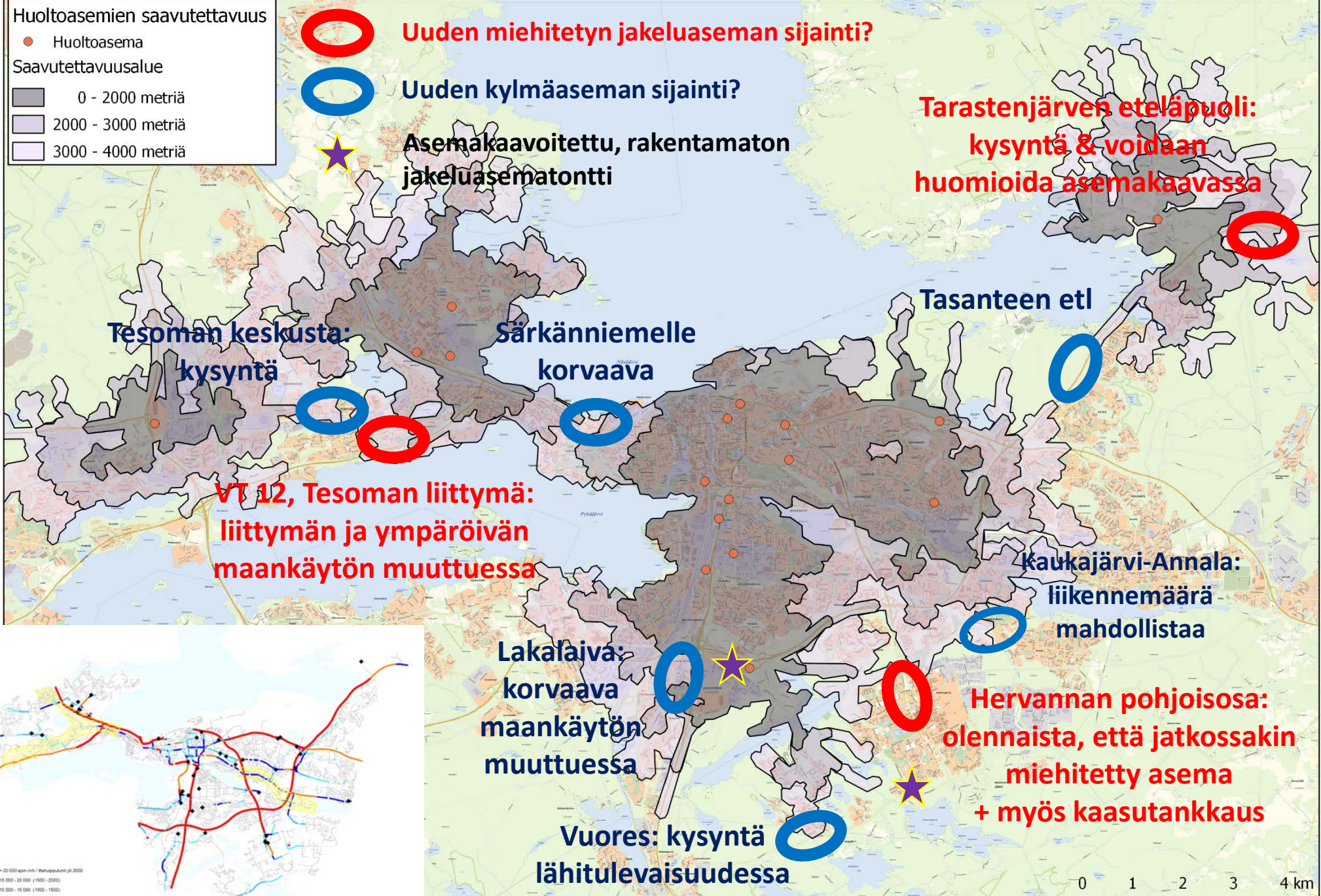
**Uuden miehitetyn jakeluaseman sijainti?**



**Uuden kylmäaseman sijainti?**



**Asemakaavoitettu, rakentamaton jakeluasematontti**



**Tarastenjärven eteläpuoli:  
kysyntä & voidaan  
huomioida asemakaavassa**

**Tesoman keskusta:  
kysyntä**

**Särkänniemelle  
korvaava**

**Tasanteen etl**

**VT 12, Tesoman liittymä:  
liittymän ja ympäröivän  
maankäytön muuttuessa**

**Kaukajärvi-Annala:  
liikennemäärä  
mahdollistaa**

**Lakalaiva:  
korvaava  
maankäytön  
muuttuessa**

**Hervannan pohjoisosa:  
olennaista, että jatkossakin  
miehitetty asema  
+ myös kaasutankkaus**

**Vuores: kysyntä  
lähitulevaisuudessa**



Karttapohja: miehitetyt asemat, joista on poistettu Hervannan, Särkänniemen ja Vehmaisten jakeluasemat (=sivun 30 analyysin kartta)



## TARKEMMAT SELITYKSET KARTAN MERKINNÖILLE

### Uusien tai korvaavien miehitettyjen asemien sijainteja

Vt 12, Rahola: Alueelle on mahdollista saada jakeluasema siinä vaiheessa, kun Vt 12:n Tesoman eritasoliittymän liikennejärjestelyt muuttuvat. Kyseisen muutoksen toteutumisajankohta ei ole vielä tiedossa, mutta liittymän vieressä oleva Raholan puhdistamon alue on asemakaavoitusohjelmassa vuosille 2021-2022. Alueen liikennemäärät mahdollistavat miehitetyn aseman perustamisen Tesoman liittymän tuntumaan. Asia tulee huomioida puhdistamon alueen asemakaavaa laadittaessa.

Hervannan pohjoisosa: Kaikki neljä jakeluasemaa ovat uhattuina alueen maankäytön muutosten myötä. Kaavoituksen yhteydessä on varmistettava, että alueelle saadaan polttonesteiden jakeluasema. Ottaen huomioon Hervannan asukas- ja työpaikkamäärän, alueella on tarvetta vähintään kahdelle jakeluasemalle. On suositeltavaa, että ainakin yksi jakeluasema on miehitetty asema. Tämä on mahdollista toteuttaa myös konseptilla, jossa jakeluasemaan liittyy päivittäistavarakauppa, josta voi hankkia välttämättömiä tarvikkeita autoa varten. Jakeluasematoimijaa / -toimijoita kilpailutettaessa pohditaan, edellytetäänkö asemalle myös kaasutankkauspuolelta toteuttamista.

Tarastenjärven eritasoliittymä: Nykyiset liikennemäärät eritasoliittymän läheisyydessä voivat mahdollistaa miehitetyn jakeluaseman perustamisen. Asia voidaan huomioida käynnissä olevassa, Valtatien 9 eteläpuolta koskevassa asemakaavassa.

### Uusien tai korvaavien kylmäasemien sijainteja

Tesoma: Keskustan kylmäasema on poistunut keväällä 2018. Alueen liikennemäärät mahdollistavat uuden kylmäaseman toteuttamisen. Kaupallisen vetovoiman kasvaminen ja uusi asuntorakentaminen tulevat vielä kasvattamaan liikennemääriä nykyisestä.

Särkänniemi: Läntinen ydinkeskusta tarvitsee uuden jakeluaseman ennen kuin Särkänniemen nykyinen jakeluasema poistuu maankäytön muutosten myötä. Toistaiseksi on epäselvää, mihin läntisen ydinkeskustan alueella saadaan korvaava asema.

Lakalaiva: Nykyinen jakeluasematontti tulee jäämään Lakalaivan tehostuvan maankäytön alle, ja Lakalaivasta on tarpeen etsiä tontti korvaavalle asemalle. Toistaiseksi ei ole päätetty, sisältyykö nykyisen jakeluaseman tontti kaavoitusohjelman vuosien 2021-2022 kohteeseen ”Lakalaivan keskusta-alue II”.

Vuores: Kaupunginosan rakentuminen on lisännyt ja tulee lisäämään alueen liikennemääriä. Ruskontien liikennemäärät ovat jo nyt sellaisella tasolla, että alueelle olisi mahdollista perustaa kylmäasema. Sopivan paikan löytäminen Tampereen kaupungin puolelta voi olla vaikeaa.

Kaukajärvi-Annala: Etäisyydet erityisesti Annalasta jakeluasemille ovat suuria. Juvankadun ja Yrjöläntien risteysalueen liikennemäärät mahdollistavat periaatteessa kylmäaseman perustamisen. Haasteena on sopivan alueen löytäminen jakeluasemaa varten.

Tasanteen eritasoliittymä: Eritasoliittymän yhteyteen voidaan rakentaa jakeluasema, mikäli liittymätyyppi mahdollistaa sen. Liikennemäärien puolesta myös miehitetty asema on mahdollinen. Ely-keskuksen Valtatietä 9 koskevassa kehityskäytävselvityksessä eritasoliittymän rakentaminen on ajoitettu vuoden 2025 jälkeiseen aikaan.

**TAMPEREEN JAKELUASEMASELVITYS 2018**  
**KIINTEISTÖT, TILAT JA ASUNTOPOLITIIKKA & YLEISKAAVOITUS**