

RAUHALLISEN LIIKENTEEEN NAAPURUSTO

Härmälän ja Rantaperkiön kokeilu

Raportti 29.1.2024



TAMPERE

wsp

Esipuhe

Tampere on pitkään tehnyt töitä asuinalueiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi alentamalla nopeusrajoituksia ja rakentamalla hidasteita. Työn tuloksena ajonopeudet ovat laskeneet ja läpiajoliikenne on vähentynyt asuinalueilla jonkin verran, mutta ei kuitenkaan niin paljon, että sillä olisi ollut riittävä vaikutusta asuinalueen katujen turvallisuuden ja viihtyvyyden parantamiseen tai kestävä liikumisen määrien lisääntymiseen. Siksi Tampere halusi kokeilla asuinalueen liikenteen suunnittelua ja toteuttamista kokonaisvaltaisen lähestymistavan kautta.

Härmälä ja Rantaperkiö valikoituivat kokeilun alueeksi, koska alueen läpi on suunnitteilla raitiotie, joka toteutuessaan kulkisi Nuolialantietä. Raitiotien rakentaminen aiheuttaisi muutoksia Nuoliantien liittymäjärjestelyissä ja sitä kautta Härmälän ja Rantaperkiön alueen liikenteessä. Kokeilulla voitiin käytännössä testata liittymämuutosten vaikutuksia ja toimenpiteitä, jotka rajoittaisivat läpiajoa muuttuneessa tilanteessa.

Alueen toimenpiteiden suunnittelu aloitettiin maaliskuussa 2023, kokeilun toimenpiteet olivat alueella

elokuusta marraskuuhun ja tulokset kokeilun vaikutuksista saatiin marras- ja joulukuussa 2023. Työn raportti ja johtopäätökset valmistuivat tammikuussa 2024. Kokeilu on saanut rahoitusta Traficomien tieliikenteen turvallisuuden valtionavustuksesta.

Työtä on ohjannut Tampereen kaupungilta ryhmä, johon kuuluivat:

Heljä Aarnikko, Liikennejärjestelmän suunnittelu
Laura Lettenmeier, Liikennejärjestelmän suunnittelu
Sanna Ovaska, Liikennejärjestelmän suunnittelu
Katja Seimelä, Liikennejärjestelmän suunnittelu
Timo Koski, Viheralueet ja hulevedet
Kaisa Rantee, Viheralueet ja hulevedet
Arto Huovila, Kiinteistöt, tilat ja asuntopolitiikka
Jarmo Viljakka, Kiinteistöt, tilat ja asuntopolitiikka
Elina Kalliohaka, Sivistyspalvelut
Hanna Karojärvi, Sivistyspalvelut
Jukka Etu-Seppälä, Liikuntapalvelut
Mikko Heinonen, Liikuntapalvelut

Lisäksi työn ohjausryhmään on kuulunut Hanna Strömmer Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista.

Konsulttina työssä toimi WSP Finland Oy, jossa työn laadinnasta ovat vastanneet Riikka Kallio, Annukka Säätelä ja Sirje Lappalainen. Työhön ovat lisäksi osallistuneet Paula Autio, Ruut Haapamäki, Elisa Huotari, Sanna Vartiainen ja Juuli Väättäinen. Lisäksi Rebecca Sewell WSP UK:n Lontoon toimistosta kertoi kokemuksia Low Traffic Neighbourhood -konseptin käytöstä Lontoossa ja antoi vinkkejä konseptin soveltamisesta Suomeen.

Sisällysluettelo

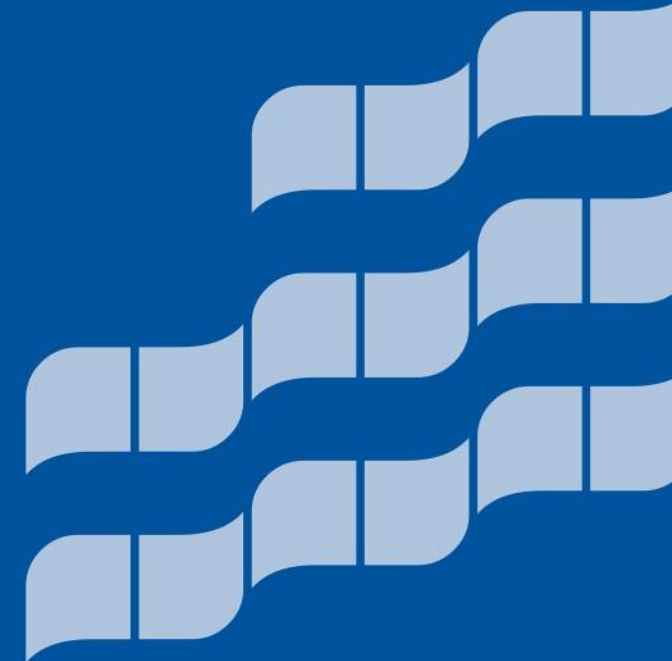
1. Low Traffic Neighborhood -toimintamalli
 - 1.1 Toimintamallin kuvaus
 - 1.2 Soveltaminen Suomeen
2. Härmälän ja Rantaperkiön pilottikohde
 - 2.1 Nykytilan kuvaus
 - 2.2 Suunnittelu- ja lupaprosessi
 - 2.3 Asukasvuorovaikutus ja tiedottaminen
 - 2.4 Asukkaiden toiveet alueen suunnitteluun
 - 2.5 Kokeillut toimenpiteet
 - 2.6 Kokeilun vaikutukset
3. Suositukset
 - 3.1 Opit kokeilusta
 - 3.2 Prosessi

LIITTEET

1. Asukaskyselyn 1 tulokset
2. Asukaskyselyn 2 tulokset



1. Low Traffic Neighbourhood - toimintamalli



1.1 Toimintamallin kuvaus

Toimintamalli lyhyesti

Low Traffic Neighbourhood (LTN), eli vapaasti suomennettuna rauhallisen liikenteen naapurusto on Lontoosta lähtöisin oleva konsepti, jossa naapuruston moottoriajoneuvoliikennettä pyritään merkittävästi vähentämään ja rauhoittamaan katkaisemalla läpiajoliikenne ja siirtämään tilaa autoilta pyöräilylle, jalankululle ja oleskelulle. Vähäliikenteiset asuinalueet ovat tulleet erityisen suosituksi Lontoossa viime vuosien aikana: vuosien 2020–2021 aikana uusia vähäliikenteisiä alueita toteutettiin Lontoossa yli 70.

Mallin lähtökohtana on estää autojen läpiajoliikenne asuinalueen läpi, mikä kannustaa suosimaan jalankulkua ja pyöräilyä alueen sisäisillä matkoilla. Autolla pääsee edelleen jokaiseen osoitteeseen, mutta matka tulee olemaan osalle aikaisempaa pidempi. Konseptin tavoitteena on viihtyisämpi ja turvallisempi naapurusto, jossa meluhaitat ja paikalliset päästöt vähenevät. Autoilta vapautunutta tilaa voidaan muuttaa viihtyisäksi, yhteisöllisyyttä lisääväksi oleskelualueeksi, jossa on tilaa oleskeluun, leikkiin ja katuvihreälle.

Katujen katkaisut toteutetaan lähtökohtaisesti fyysisesti, sillä pelkät läpiajo kielletty -merkit on usein koettu tehottomiksi. Kokeilujen ajan katkaisut voidaan toteuttaa esim. istutuslaatikoilla, ennen kuin koko katua

lähdetään rakentamaan uusiksi. Ylijatketut liittymät alueelle tultaessa on havaittu hyväksi keinoksi painottaa jalankulun ja pyöräilyn priorisoitua asemaa.

Sopiva alue tärkeä lähtökohta onnistuneeseen toteutukseen

Tavoite matkojen siirtymisestä autosta jalankulkuun ja pyöräilyyn voi toteutua vain silloin, kun kestäviin liikkumismuotoihin siirtyminen alueella on alueen koon ja sijainnin puolesta oikeasti toimiva vaihtoehto. Sopiva koko rauhallisen liikenteen naapurustolle on noin 1 km². Naapuruston läpi tulisi pystyä kävelemään alle 15 minuutissa. Alueen tulisi sijoittua lisäksi peruspalveluiden ja joukkoliikenteen solmupisteiden läheisyyteen. Konseptin positiivisia vaikutuksia voi edistää rakentamalla naapurustoja erottavien kokoojakatujen varrelle laadukkaat pyörätiet ja jalkakäytävät.

LTN toimii tehokkaimmin yhtenäisten pää- ja kokoojakatujen rajaamalla alueella. Aluetta rajaavilla kaduilla tulisi olla kapasiteettia siirtyvälle liikenteelle. Tärkeä oppi on myös koko naapuruston toimenpiteiden toteuttaminen kerralla, sillä alueen muuttaminen osissa voi ohjata aluksi liikennettä ei-toivotuille reiteille ja kasvattaa siten konseptin vastustusta.



Sopiva aika kokeilulle on vähintään puoli vuotta. Silloin liikennekäyttäytyminen ehtii mukautumaan uuteen tilanteeseen ja kokeilun hyödyt ehditään nähdä kokonaisuutena. Lisäksi mahdollisia ilmenneitä ongelma-kohtiakin ehditään korjata ennen kokeilun loppuarviointia.

Vuorovaikutus keskeisessä roolissa

Rauhallisen liikenteen naapurusto toteutetaan asukkaita varten, joten heidän toiveensa ja tarpeensa ovat keskeisimmässä roolissa toteutusta suunniteltaessa. Toteutus tulisi aloittaa keskustelulla asukkaiden kanssa alueen mahdollisista ongelmakohtista. Jos rauhallisen liikenteen naapuruston kokeilulle koetaan tarve, tulisi asukkaat pitää suunnittelussa mahdollisimman tiiviisti mukana esim. työpajojen muodossa. Sidosryhmiä voi myös ottaa mukaan suunnitteluun osana isompaa kokonaisuutta toteutettavien miniprojektien avulla, kuten ottamalla paikallinen koulu mukaan koulureitin suunnitteluun. Tärkeintä on saada keskeisten sidosryhmien ja päättäjien tuki projektille aikaisessa vaiheessa.

Sidosryhmiä on erilaisia ja niillä on erilaiset tarpeet. Tämän vuoksi tulee muistaa:

- Tunnistaa kaikki sidosryhmät, joille tietoa tulee jakaa, ja pitää heidät informoituina todennäköisistä muutoksista.
- Ottaa mukaan suunnitteluun kaikki yhteistyötahot, jotka tukevat tavoitetta ja ovat aktiivisesti kiinnostuneita edistämään sitä.
- Innostaa mukaan hankkeeseen myös niitä sidosryhmiä, jotka ovat varovaisia. Osa sidosryhmistä on usein alkuvaiheessa varovaisia, eivätkä muodosta heti vahvaa mielipidettä hankkeesta. Näistä sidosryhmistä ainakin vaikutusvaltaisimmat tulisi pyrkiä innostamaan mukaan hankkeeseen.
- Reagoida julkisiin kannanottoihin korjaamalla virheet. Niiden mielipidettä, jotka ovat voimakkaasti hanketta vastaan, on vaikea muuttaa. Heidän osaltaan tulisi keskittyä reagoimaan heidän julkisiin kannanottoihinsa ja korjaamaan heidän esittämiään virheellisiä väittämiä, jotteivät he saisi käännytettyä epävarmoja sidosryhmiä puolelleen.

Viestintä on erittäin tärkeä osa onnistunutta hanketta ja on hyvä idea ottaa viestinnän asiantuntija mukaan toteutukseen. LTN:n hyödyistä tulisi viestiä kokonaisuutena mahdollisimman selkeästi muistuttaen asukkaita muistakin hankkeen hyödyistä kuin kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja tarjoten selkeitä esimerkkejä siitä, kuinka liikenne tulee alueella toimimaan. Kieli tulisi pitää maallikon ymmärrettävänä. Sosiaalinen media on usein hyvä kanava tavoittaa alueen asukkaat ja viestiä hankkeen etenemisestä. Samalla tulisi seurata sosiaalisen median keskustelua aiheesta ja korjata kiireellisesti virheelliset väittämät ennen kuin ne alkavat levitä.

Lähteet

[A Guide to Low Traffic Neighborhoods; London Cycling Campaign](#)

Aiheesta muualla

[Low Traffic Neighborhoods – an Introduction for Policy Makers. London Cycling Campaign, Living Streets.](#)

[How To Talk To People About The Future Of Their Streets – Rethinking Public Engagement To Deliver Better Streets For All. London Cycling Campaign, Urban Movement.](#)

[Street shift – The future of Low-Traffic Neighbourhoods. Nicolas Bosetti, Kieran Connelly, Claire Harding, Denean Rowe.](#)

1.2 Soveltaminen Suomeen

Low Traffic Neighborhood -konseptin toteuttamisessa Briteissä painotetaan erityisesti yhteisöllisyyttä ja katujen muuttamista asukkaiden yhteisiksi olohuoneiksi. Vastaava lähestymistapa ei kuitenkaan välttämättä toimi Suomessa, sillä harvempi maankäyttö ja suuremmat takapihat eivät muodosta samanlaista mahdollisuutta eikä tarvettakaan yhteisille yleisten alueiden oleskelualueille, eikä suomalaisessa kulttuurissa ole yhtä vahva yhteisöllisyyden tavoite. Vastaavasti ilmasto vaikuttaa oleskelutilojen käyttöön, ja kesä, jolloin katuja todellisuudessa tulisi käytettyä oleskeluun on huomattavasti lyhyempi. Myös talven lumipeite vaikuttaa, eikä katumaalauksia koristeiksi tai lasten leikkeihin voida hyödyntää ympäri vuoden.

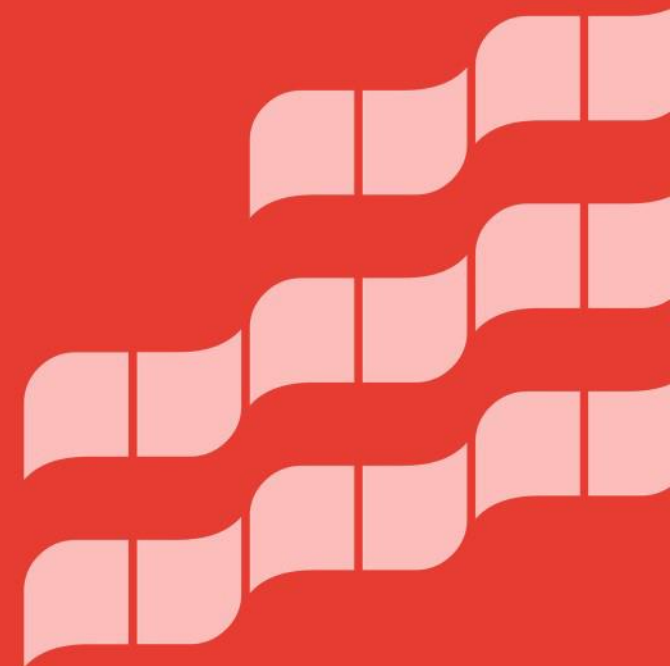
Yhteisöllisyyden tavoittelun sijaan Tampereen kokeilussa päätettiin keskittyä enemmän liikenteen rauhoittamiseen ja lasten liikkumisen turvallisuuteen kuitenkin unohtamatta myös katujen viihtyisyyden parantamista. Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet, kuten katujen katkaisut ja kavennukset ovat sovellettavissa sellaisenaan.

Asukasvuorovaikutusta tehtiin Tampereen kokeilussa vähemmän kuin Lontoossa tyypillisesti, mutta kuitenkin selvästi enemmän kuin tyypillisissä suunnittelu-projekteissa Suomessa. Asukasvuorovaikutuksen tavoit-

te Tampereella oli tiedon jakaminen, mielipiteiden kerääminen, yhteissuunnittelu ja kokeilun hyväksytävyyden parantaminen. Vuorovaikutusprosessin aluksi harkittiin asukasyhteistyön käynnistämistä esimerkiksi katumaalausten tekoon tai istutusten hoitoon, mutta ajatuksesta luovuttiin kokeilun suunnittelun nopean tahdin ja kokeiluajan lyhyiden takia sekä luontevien yhteistyötahojen puuttuttua.



2. Härmälän ja Rantaperkiön pilottikohde



2.1 Nykytilan kuvaus

Liikenneverkko, nopeusrajoitukset ja liikennemäärät

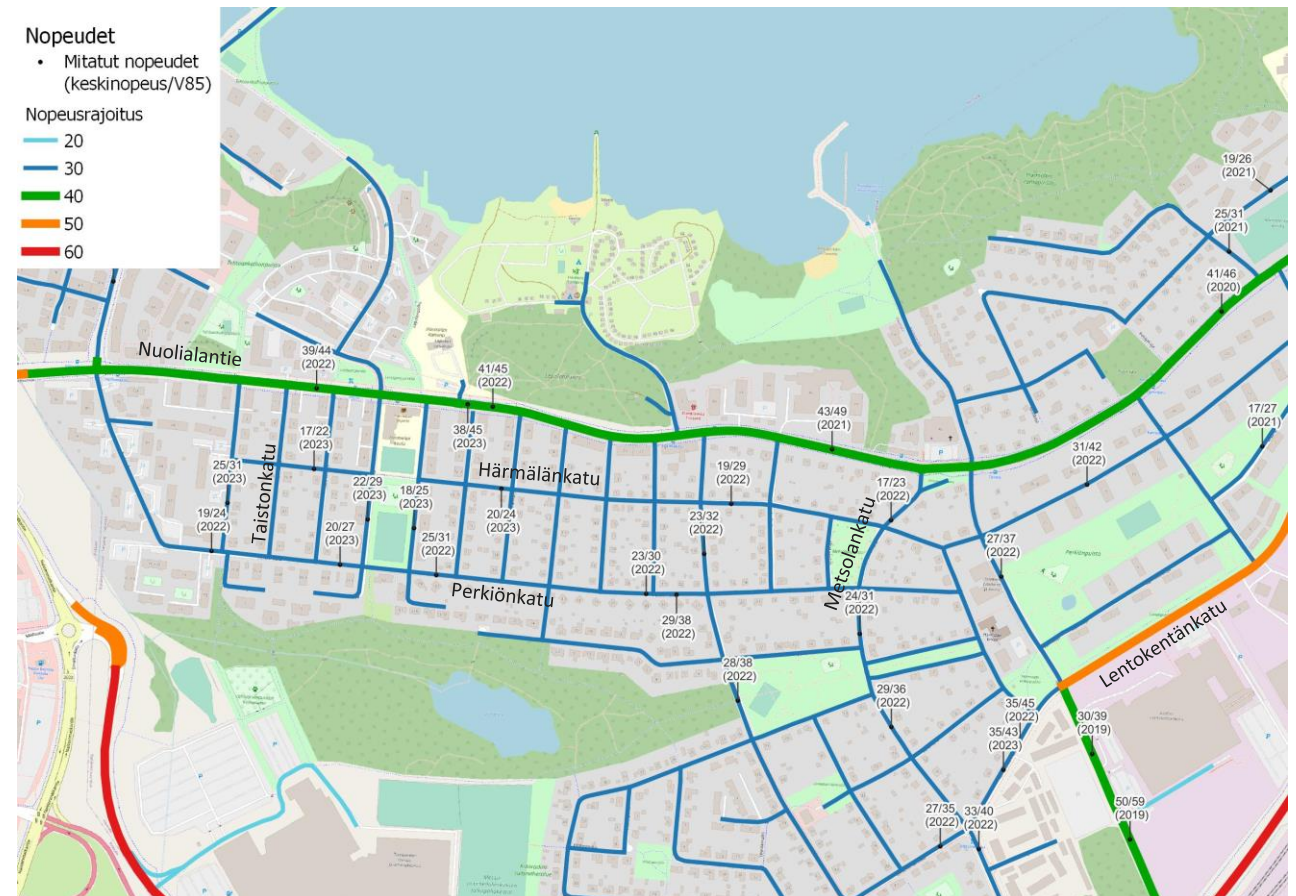
Suunnittelualue sijoittuu Tampereen Härmälään ja Rantaperkiöön. Suunnittelualue päätettiin rajata pohjoisesta alueen pääkatuun Nuolialantie ja etelästä Vähäjärvenpuistoon ja Lentokentäntatuun.

Härmälä on omakotitalopainotteinen asuinalue noin neljän kilometrin päässä Tampereen keskustasta. Nuolialantien varressa on jonkin verran pienkerrostaloja, ja alueen länsiosassa lähellä Pirkkalan rajaa myös tiheämpää kerrostalorakentamista. Suunnittelualueen itäosassa Rantaperkiössä on enimmäkseen pienkerrostaloja ja rivitaloja. Härmälän alue on enimmäkseen melko vanhaa: omakotitaloalue on rakentunut enimmäkseen 1920 ja 1930 -lukujen aikana. Alueen itäosan kerrostalot ovat uudempaa rakentamista.

Nuolialantie on Tampereen katuluokituksen mukaan paikallinen kokoojaku. Sen keskivuorokausiliikenne on noin 7800–8900 ajon./vrk. Suunnittelualueen eteläpuolelta kulkee Ilmailunkatu, joka luokitellaan myös paikalliseksi kokoojakaдуksi. Alueen bussilinjat kulkevat Nuolialantietä ja Ilmailunkatua pitkin. Nopeusrajoitus Ilmailunkadulla on 60 km/h ja Nuolialantiellä 40 km/h.

Kaikki kadut alueen keskellä ovat tonttikatuja, ja niiden liikennemäärät vaihtelevat muutamista kymmenistä muutamiin satoihin. Nopeusrajoitus alueen sisällä on 30 km/h. Alueen liittymistä valo-ohjattuja ovat Nuolialantien ja Perkiönkadun, Toivonkadun, Metsolankadun ja Talvitien liittymät.

Nopeusrajoitukset ja mitattuja nopeuksia



Raitiotien on suunniteltu rakentuvan vuosina 2025-2028 Nuolialantielle. Raitiotie katkaisee rakentuessaan Tarmonkadun, Taunonkadun, Taistonkadun sekä Metsolankadun liittymät ja muuttaa Lepolantien liittymän valo-ohjatuksi. Muut valo-ohjaamattomat liittymät muuttuvat suuntaisliittymiksi.

Pyörävierko
Pyörätie
Yhdistetty JK/PP
Erotettu JK/PP
Yhteys ajoradalla
Jalkakäytävä
Puistokäytävä

Liikennemäärät:
Jalankulku

Rantaperkiö

Nuolialantie
 JKPP AHT: 18 IHT: 26 KVL: 222 (2021)
 JKPP AHT: 56 IHT: 56 KVL: 222 (2021)
 Suojatie AHT: 8 IHT: 12 KVL: 130 (2020)
 Suojatie AHT: 5 IHT: 7 KVL: 46 (2020)
 Suojatie AHT: 1 IHT: 8 KVL: 46 (2020)
 JKPP AHT: 18 IHT: 31 KVL: 321 (2020)
 JKPP AHT: 18 IHT: 31 KVL: 321 (2020)
 Suojatie AHT: 8 IHT: 10 KVL: 77 (2020)
 Suojatie AHT: 25 IHT: 26 KVL: 241 (2020)
 Suojatie AHT: 20 IHT: 28 KVL: 238 (2020)
 Suojatie AHT: 8 IHT: 16 KVL: 93 (2020)
 Suojatie AHT: 11 IHT: 15 KVL: 123 (2020)
 Suojatie AHT: 8 IHT: 12 KVL: 90 (2020)
 Suojatie AHT: 8 IHT: 16 KVL: 93 (2020)
 Suojatie AHT: 1 IHT: 1 (2021)
 Suojatie AHT: 1 IHT: 1 (2021)
 Suojatie AHT: 11 IHT: 11 (2021)
 Suojatie AHT: 19 IHT: 19 (2021)
 Suojatie AHT: 7 IHT: 7 (2021)
 Suojatie AHT: 2 IHT: 2 (2021)

Tarmoonkatu
 JKPP AHT: 26 IHT: 26 KVL: 222 (2021)
 Aorata IHT: 27 (2023)
 Aorata IHT: 18 (2023)

Taunonkatu
 JKPP AHT: 26 IHT: 26 KVL: 222 (2021)
 Aorata IHT: 27 (2023)
 Aorata IHT: 18 (2023)

Härmälänkatu
 JKPP AHT: 20 IHT: 20 KVL: 222 (2021)
 JKPP AHT: 73 IHT: 73 KVL: 207 (2020)
 Aorata IHT: 15 (2023)
 Aorata IHT: 22 (2023)

Perkiönkatu
 JKPP AHT: 20 IHT: 20 KVL: 222 (2021)
 JKPP AHT: 73 IHT: 73 KVL: 207 (2020)
 Aorata IHT: 15 (2023)
 Aorata IHT: 22 (2023)

Metsolankatu
 JKPP AHT: 23 IHT: 23 KVL: 313 (2021)
 Suojatie AHT: 38 IHT: 38 KVL: 313 (2021)
 Suojatie AHT: 26 IHT: 26 KVL: 313 (2021)
 Suojatie AHT: 53 IHT: 53 KVL: 313 (2021)

Lentokentänkatu
 Suojatie AHT: 11 IHT: 11 KVL: 313 (2021)
 Suojatie AHT: 19 IHT: 19 KVL: 313 (2021)
 Suojatie AHT: 7 IHT: 7 KVL: 313 (2021)
 Suojatie AHT: 2 IHT: 2 KVL: 313 (2021)

Härmä
 Tampere messu- ja urheilukeskus

Vahajärvi

Nykytilan ongelmat

Nykytilassa alueen suurimpana ongelmana ovat läpi-ajava autoliikenne ja autoliikenteen ja mopojen suuret nopeudet. Suuret ajonopeudet tekevät kävellen ja pyöräillen liikkumisesta turvatonta ja vähentävät alueen viihtyisyyttä. Eniten nopeusongelmia on alueen pitkillä ja suorilla kaduilla Perkiönkadulla, Härmälänselällä ja Metsolankadulla.

Koulujen saattoliikenne on nykytilassa huonosti järjestetty ja aiheuttaa vaaratilanteita. Talvitien koulun ympäristön kadut ovat hyvin kapeita ja saattoliikenne kouluun

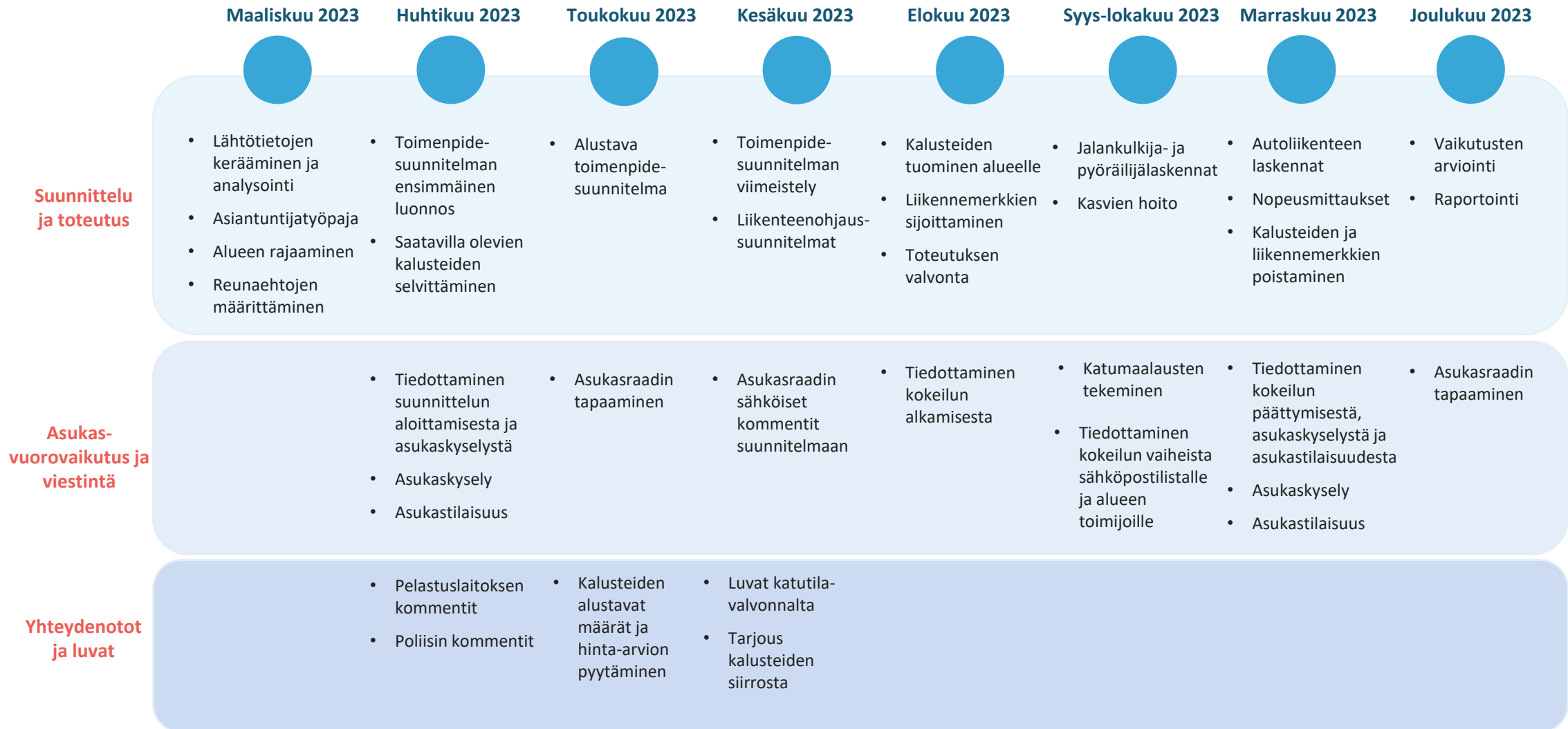
ja päiväkotiin vilkasta. Koulun ja päiväkodin tontilla ei ole lainkaan tilaa saattoliikenteelle, vaan kaikki saatto tapahtuu kadulta samasta kohdasta, josta kävellen saapuvat oppilaat tulevat kouluun. Härmälän koulu oli kokeilun ajan remontissa, mutta myös sen ympäristössä on ollut vastaavia ongelmia koulun ollessa käytössä. Myös Hatanpään koulun saattoliikenne ruuhkauttaa lähialueen kapeat kadut pahasti ja aiheuttaa vaaraa kävellen ja pyörällä saapuville.

Alueen asukailta saatiin palautetta nykytilan ongelmista asukaskyselyn, puistotapahtuman ja asukasraadin avulla. Asukkaiden vastauksissa korostuvat myös huoli

alueen läpiajoliikenteestä, autojen ja mopojen korkeista nopeuksista ja koulujen saattoliikenteen toimimattomuudesta. E erityisen huolissaan asukkaat ovat koulumatkojen turvallisuudesta. Lisäksi vastauksissa nousi esiin katujen huono kunto, muutamien liittymien vaaralliset järjestelyt, puuttuvat jalkakäytävät ja alueen länsiosan pysäköintiongelmat. Monet asukkaat kokevat, että autoliikenne dominoi alueella ja vaarantaa lasten turvallisuuden.



Prosessin kuvaus



2.2 Suunnittelu- ja lupaprosessi

Suunnittelun aloitus

Suunnittelu aloitettiin keräämällä olemassa olevat lähtötiedot kaupungin järjestelmistä ja pitämällä asiantuntijatyöpaja kaupungin työntekijöille. Työpajaan kutsuttiin osallistujia laajasti liikenne-, katu- ja vihersuunnittelusta, kunnossapidosta, rakentamisesta, liikuntapalveluista, viestinnästä ja opetuksesta. Työpaja aloitettiin toimintamallin esittelyllä ja Lontoon kokemusten kuulemisella. Työpajassa määriteltiin yhdessä pilotin toteuttamisen reunaehdot ja käytettävissä olevat resurssit. Työpajan tuloksena määriteltiin alueen tarkempi raja-
aus, saatiin tietoa alueen nykyisistä ongelmakohdista, jo tiedossa olevista rauhoittamistoimenpiteistä sekä kokeiluun mahdollisesti käytettävissä olevista kalusteista.

Aloitustyöpajassa saatiin idea hyödyntää kokeilussa Tampereen keskustorin kesäkeitaan kalusteita kesäkeitaan sulkemisen jälkeen.

Suunnittelua tehtiin saatujen lähtötietojen, asukaskyselyn ja asukastilaisuuden palautteen pohjalta sekä vuorovaikutuksessa asukasraadin kanssa. Kun suunnitelma oli käyty läpi asukasraadin kanssa, pyydettiin siihen kommentteja viranomaisilta ja kaupungin sisältä.

Suunnittelun aikainen yhteistyö ja luvat

Suunnittelu edellytti useita yhteydenottoja ja keskusteluja kaupungin eri osapuolten, muiden sidosryhmien ja viranomaisten kanssa:

- Suunnitteluratkaisujen toimivuudesta keskusteltiin kunnossapidon kanssa.
- Käytettävissä olevista kalusteista, niiden määrästä ja mitoista sekä niihin istutetusta kasvillisuudesta oltiin yhteydessä kaupungin tapahtumapalveluihin.
- Kalusteiden siirrettävyydestä, talvenkestävyydestä, kasvien hoidosta, kalusteiden siirron käytännön järjestelystä ja kustannuksista oltiin yhteydessä Tampereen Infraan.
- Kalusteisiin kiinnitettävistä heijastimista oltiin yhteydessä kaupungin liikennemerkkitoimistoon.
- Katutilanvalvonnan kanssa koordinoitiin, että alueella ei ole yhtä aika meneillään muita liikennejärjestelyihin vaikuttavia hankkeita.
- Talvitien kouluun oltiin yhteydessä ja kyseltiin heidän kiinnostustaan osallistua katumaalaustapahtuman järjestelyihin. Kouluilta ei saatu vastausta asiasta, minkä takia katumaalaustapahtuma järjestettiin kaupungin liikennejärjestelmän suunnittelun koordinoimana.

- Katumaalausten luvanvaraisuudesta oltiin yhteydessä poliisiin ja katutilanvalvontaan. Poliisin mukaan tienpitäjä voi itse tehdä päätöksen katumaalauksista, kunhan tienpitäjä noudattaa kaikki määräyksiä ja velvollisuuksia ja maalauksia ei ole säädöksessä kielletty. Poliisin tulkinnan mukaan maalaukset, jotka eivät millään lailla muistuta liikenteenohjauslaitteita eivät sekoitu liikenteenohjauslaitteisiin.
- Katumaalausten käytännön kokemuksista kysyttiin neuvoa niitä liikennealueelle aikaisemmin toteutaneilta tahoilta. Ympäristöystävällisen ja kohtuullisen kestävän maalin valitsemiseksi oltiin yhteydessä Espoossa ja Vantaalla vastaavia katumaalauksia tehneeseen taiteilijaan.
- Valmiiseen suunnitelmaan pyydettiin kommentit pelastuslaitokselta. Koska väliaikaisesti katkaistavat kadut eivät suoraan päivity karttapalveluihin, pelastuslaitokselle toimitettiin kartta josta ilmenee tarkat katujen katkaisun kohdat sekä katuosoitteet katkaisukohdan molemmin puolin.
- Suunnitelmista tehtiin liikenteenohjaussuunnitelmat, jotka hyväksyttiin suunnittelupäällikön päätöksellä.

Tämän lisäksi alueen asukkaiden kanssa tehtiin yhteistyötä ja heitä kuultiin monella tavalla. Asukasuorovaikutuksesta ja tiedotuksesta on kerrottu seuraavassa kappaleessa.

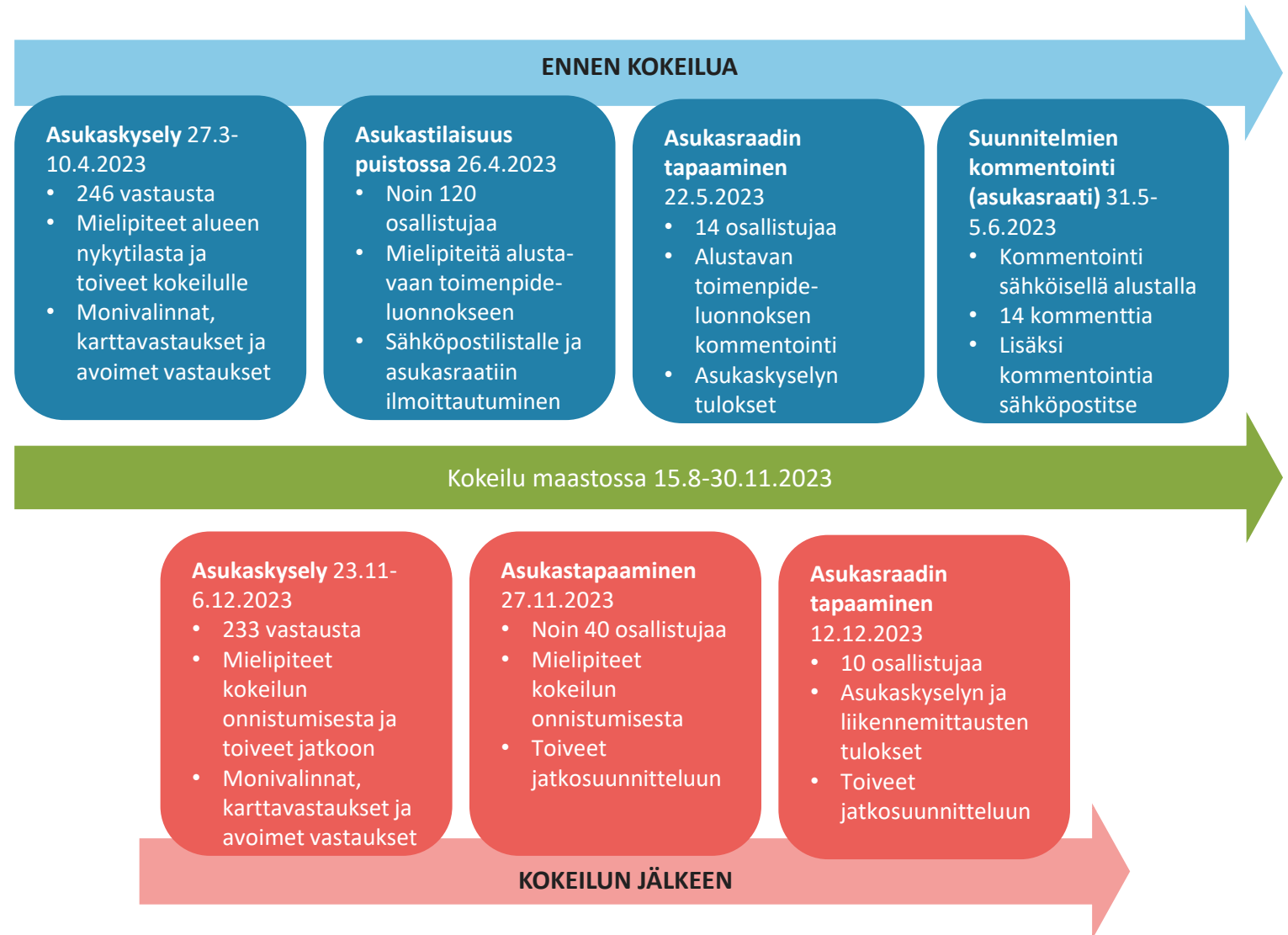
2.3 Aukasvuorovaikutus ja tiedottaminen

Aukasvuorovaikutus

Tärkein yhteistyötaho kokeilun onnistumisen kannalta ovat alueen asukkaat. Hankkeen täytyy saada taakseen asukkaiden kannatus ja vastata asukkaiden todellisiin tarpeisiin. Tämän vuoksi suunnittelun aikana ja kokeilun jälkeen oltiin yhteydessä asukkaisiin monin eri tavoin: asukaskyselyt tavoittivat laajasti alueen asukkaat ja alueella liikkuvat ja asukastilaisuuksissa ennen ja jälkeen kokeilun pääsi kertomaan näkemyksensä suoraan suunnittelijoille. Lisäksi asukasraadin kanssa tehtiin yhteissuunnittelua ennen kokeilua ja käytiin yhdessä läpi kokeilun tuloksia ja toiveita tulevaan kokeiluun jälkeen. Asukasraadin jäsenille myös lähetettiin säännöllisin väliajoin sähköpostia suunnittelun ja kokeilun toteutuksen edistymisestä.

Järjestetyn asukasvuorovaikutuksen lisäksi asukkaat olivat aktiivisesti yhteydessä hankkeen projektipäällikköön ja vuorovaikutussuunnittelijaan Tampereen kaupungilla. Molemmat saivat runsaasti sekä puheluja että sähköposteja.

Viereiseen kuvaan on koottu hankkeen aikainen asukasvuorovaikutus. Asukkaiden toiveista suunnitteluun on kerrottu seuraavassa luvussa.



Viestintä

Viestintää tehtiin monikanavaisesti koko hankkeen ajan. Seuraavat tiedotteet julkaistiin kaupungin tiedotuksen ja somekanavien kautta. Vastaavat tiedotteet lähetettiin myös alueen omiin some-kanaviin ja hankkeen alussa kerätylle sähköpostilistalle.

- Suunnittelun käynnistyminen ja linkki asukaskyselyyn
- Kutsu asukastilaisuuteen
- Kokeilun alkaminen
- Kutsu katutaidetapahtumaan
- Kutsu kokeilun jälkeiseen asukastilaisuuteen ja palautekysely
- Kokeilun tulokset

Kokeilu sai paljon medianäkyvyyttä sekä perinteisessä mediassa että sosiaalisessa mediassa. Valtakunnallisista mediataloista YLE ja Aamulehti kirjoittivat kokeilun käynnistymisestä sekä ensimmäisistä kokemuksista. Lisäksi pienemmät paikallislehdet kirjoittivat kokeilusta vilkkaasti. Vieressä otteita joidenkin lehtien uutisotsikoista.

Alueen asukkaiden sähköpostilistalla oli 156 jäsentä. Tiedotteet lähetettiin sähköpostilla myös alueen toimijoista kerätylle sähköpostilistalle. Toimijoiden sähköpostilistalle kuuluivat mm. alueen koulut ja päiväkodit, asukas yhdistys, seurakunta, palveluasumisen yksiköt ja muut alueen yhdistykset.

Kokeilun alkamisesta tiedotettiin lisäksi postilaatikojakeluna toimitetulla tiedotteella alueen koteihin.

Tampereen Härmälästä tehdään rauhallisen liikenteen naapurusto – katuja katkaistaan ja kavennetaan väliaikaisesti Lontoon mallin mukaan

Rauhallisen liikenteen naapuruston malli tulee Lontoosta, jossa konseptia on kehitetty jo 1970-luvulta alkaen. Mallia kokeillaan nyt ensimmäistä kertaa Suomessa.



Pyrkimyksenä on parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta erityisesti lasten koulumatkoilla. Kuva on Nuolialantieltä, jonka päästä katkaistaan Tarmonkatu, Taistonkatu ja Taunonkatu. Kuva: Oskari Räisänen / Yle

YLE, 16.8.2023

Pääkirjoitukset | Pääkirjoitus

Osa asukkaista ei ymmärrä Härmälän katukokeilua lainkaan – Jotakin on kokeiltava, sillä rauhallisella asuinalueella hurjastellaan turhan usein

Härmälän asuinalueella liikkuvien autojen määrä on kasvanut, ja osa niistä ajaa liian kovaa.

Aamulehti, 28.8.2023



KUKKALAATIKOT katkaisevat autojen kulun Härmälässä Nuolialantien ja Taunonkadun risteyksessä. Kuva: Sebastian Stenvall.

Härmälässä tehtiin isoja liikennemuutoksia – liikennettä rauhoitetaan katkaisemalla ja kaventamalla katuja väliaikaisesti

Liikennekokeilulla kannustetaan Härmälän asuinalueen läpi ajavaa liikennettä siirtymään asuinkaduilta muille reiteille.

Pirkkalainen, 19.8.2023

Tampere

Tampereella käynnistyy liikennekokeilu, jollaista ei ole nähty Suomessa koskaan aikaisemmin – Näillä teillä se vaikuttaa

Tampereella käynnistyy Suomessa ennennäkemätön liikennekokeilu elokuun 14. päivä. Tästä jutusta näet, mitä muutoksia kokeilu aiheuttaa Härmälän liikenteeseen.

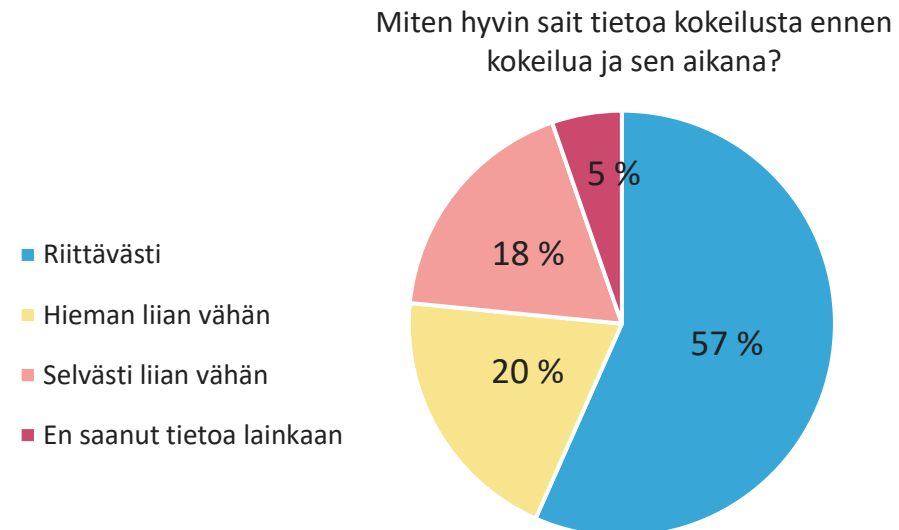
Aamulehti, 14.8.2023

Ensimmäisenä Suomessa: Härmälässä rauhoitetaan liikennettä katkaisemalla ja kaventamalla katuja

Tamperelainen, 14.8.2023

Viestinnän vaikuttavuutta ja onnistumista kysyttiin kokeilun jälkeen toteutetussa asukaskyselyssä. Hieman yli puolet kyselyyn vastanneista koki saaneensa tietoa kokeilusta ennen kokeilua ja sen aikana riittävästi. 5 % vastanneista ei saanut tietoa lainkaan ja 18 % koki saaneensa tietoa selvästi liian vähän.

Viestintäkanavista selkeästi parhaiten olivat tavoittaneet paikalliset some-ryhmät ja lehtikirjoitukset. Kuitenkin myös muut käytetyt kanavat olivat tavoittaneet useita asukkaita, mikä korostaa monikanavaisen viestinnän tärkeyttä.



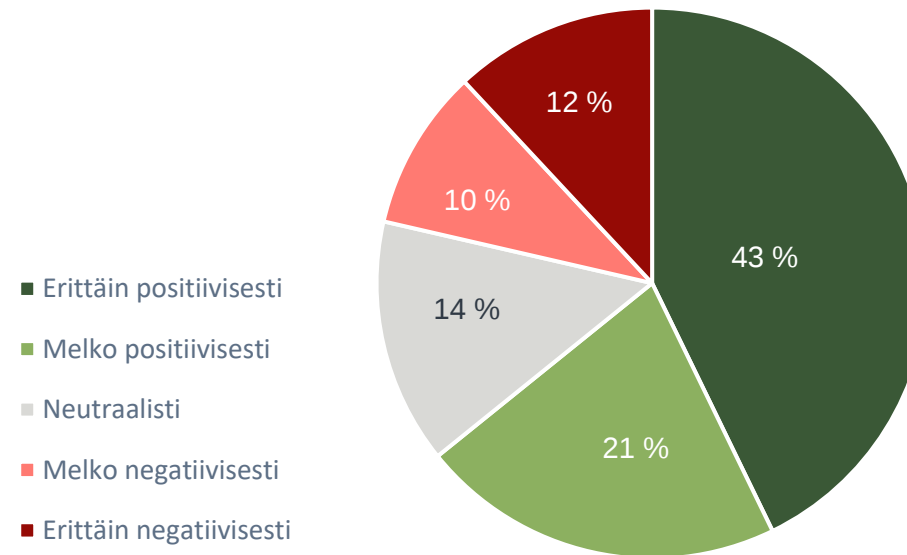
2.4 Asukkaiden toiveet alueen suunnitteluun

Kokemuksia nykytilasta, sekä näkemyksiä rauhallisen liikenteen naapurusto -mallista ja sen sopivuudesta Härmälän ja Rantaperkiön alueelle kerättiin asukaskyselyllä, Perkiönpuiston asukastapahtumassa ja asukasraadissa. Eri tapahtumissa saadut näkemykset tukivat ja täydensivät toisiaan.

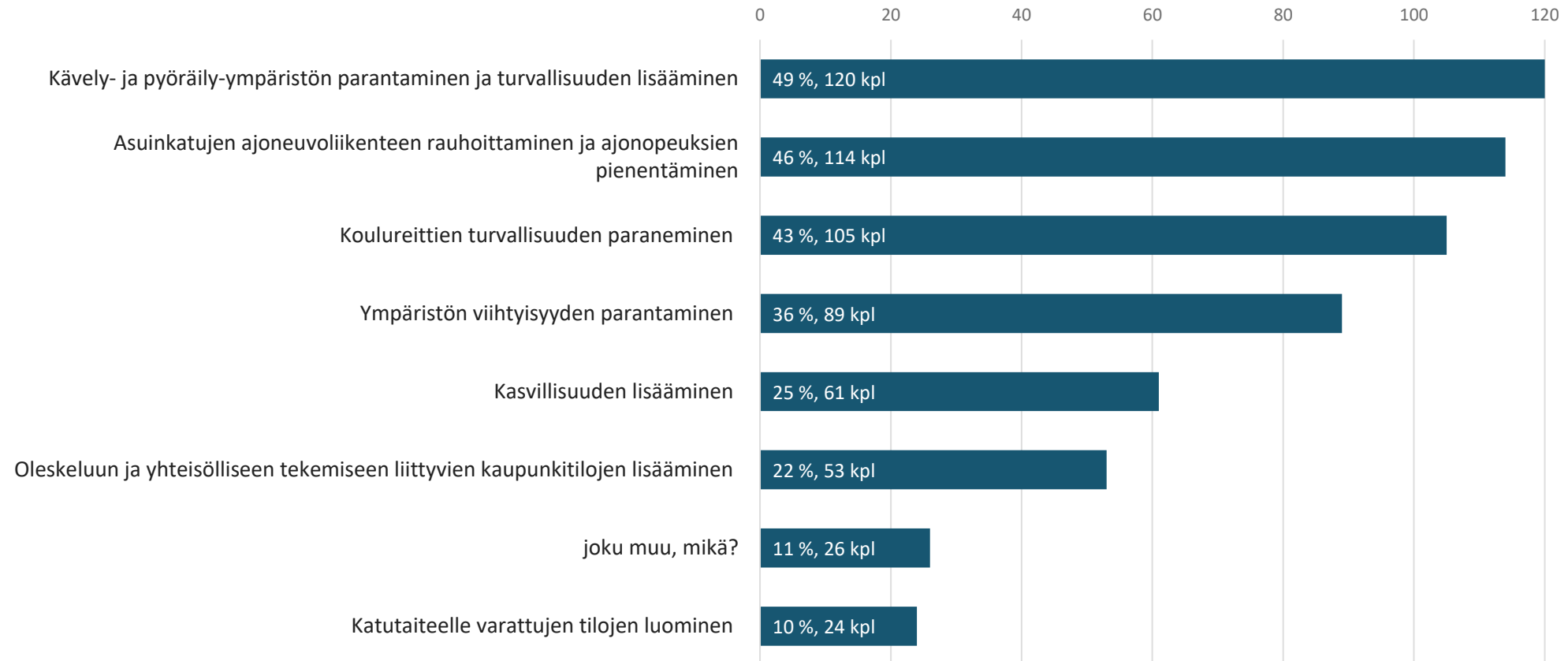
Suurin osa kyselyyn vastaajista piti ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä lähtökohtaisesti hyvinä. Asukkaat nostivat kehittämiskohteiksi kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteet, autoliikenteen vähentämisen, ajonopeuksien pienentämisen ja koulumatkojen turvallisuuden parantamisen. Monet vastaajat korostivat, että Härmälän alueella ajetaan ylinopeutta ja kadunvarsipysäköinti aiheuttaa haittaa. Vastaajat toivoivat hidasteita, korokkeita ja muita fyysisiä esteitä joillekin läpiajokaduille.

Vastauksissa nousi esiin myös asukkaiden huolet liittyen mallin soveltamiseen. Huolestuneita kommentteja oli paljon, mutta koko hanketta vastustavia ei juurikaan. Noin viidennes kyselyyn vastanneista piti läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rauhoittamista negatiivisena. Vastaajat olivat huolissaan autoreittien tai pysäköinnin hidastumisesta tai hankaloitumisesta sekä autoilun siirtymisestä pienemmille kaduille, joilla ei ole liikennevaloja, jalkakäytäviä tai suojateitä.

Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen



Mitkä seuraavista ovat sinun mielestäsi tärkeimpiä kehitettäviä asioita Härmälän ja Rantaperkiön alueella?



2.5 Kokeillut toimenpiteet

Kokeilu toteutettiin 15.8-30.11.2023 välisenä aikana. Kokeilun seurauksena katuja katkaistiin seitsemästä kohdasta ja kavennettiin viidestä kohdasta. Katkaisut toteutettiin Taunonkadun ja Taistonkadun päihin kuten raitiotien suunnitelmassa sekä Perkiönkadulle, Härmälänskadulle, Antinkadulle ja Kannistonkadulle. Kannistonkadulla ja Antinkadulla katkaisujen väliin jätettiin oleskelulle tarkoitettua tilaa ja alueille tuotiin myös keinuja.

Tarmokadulle suunniteltiin ja toteutettiin hetkeksi kadunkatkaisu, mutta se purettiin kun kohdassa esiintyi jalankulkijoiden turvallisuutta vaarantavaa liikennekäyttäytymistä. Toivonkadulla yllättäen käynnistynyt vesijohtotyö katkaisi Toivonkadun liikenteen, mikä myös vaikutti osaltaan Tarmonkadun järjestelyiden purkamispäätökseen.

Talvitielelle oli myös suunniteltu yksisuuntaista järjestelyä selkeyttämään koulun saattoliikennejärjestelyjä, mutta Talvitien ja Ilmailukadun korotetun liittymän rakennustyön viivästyminen esti järjestelyn toteuttamisen samaan aikaan muiden järjestelyjen kanssa ja lopulta suunnitelmaa päädyttiin muuttamaan siten, että kohtaan toteutettiin vain kadun kavennus.

Lisäksi kokeilun aikana Perkiönkadulla tehtiin rajoituksia kadunvarsipysäköintiin, joiden avulla parannettiin ajoneuvojen kohtaamismahdollisuuksia.

Katkaisut toteutettiin kaikki asettamalla katkaistavaan kohtaan istutuslaatikot. Laatikoiden väliin jätettiin aina 1,5 m, jotta välistä pääsi edelleen helposti polkupyörällä. Kavennukset toteutettiin istutuslaatikoilla lukuun ottamatta Härmälänpuiston suojateitä, joille kavennukset tehtiin miniguardeilla, jotta ne eivät peittäisi suojatietä ylittävää lasta näkyvistä.

Katkaisuja ja kavennuksia alettiin toteuttamaan kun Tampereen kesäkeidas päättyi 14.8. ja alueelta vapautuivat puiset istutuslaatikot. Viimeiset istutuslaatikot ja liikennemerkkit miniguardeja ja Talvitietä lukuun ottamatta olivat paikallaan perjantaina 18.8. Toimenpiteet otettiin Talvitielellä käyttöön syyskuun alussa, samalla kun alueelle saatiin keskustan kesäkaduilta vapautuneet keinut.

Kokeillut toimenpiteet on esitetty seuraavan sivun kartalla.







Katujen katkaisut

Katujen katkaisut toteutettiin kapeilla kaduilla kahdella poikittain asetetulla istutuslaatikolla ja leveämmillä kaduilla kolmella kaaren muotoon asetetulla istutuslaatikolla. Laatikoiden väliin jätettiin aina 1,5 m tilaa, jotta välistä mahtuu pyörällä. Kannistonkadulla ja Antinkadulla katkaisujen väliin jätettiin oleskelulle tarkoitettua tilaa ja alueille tuotiin keinuja.



kuva Jukka Salminen,
Tiikerikuva





Katujen kavennukset

Kadun kavennuksista Perkiönkadun, Härmälänpuiston ja Talvitien kavennukset toteutettiin kahdella pitkittäis-suuntaisesti asennetulla istutuslaatikolla. Istutuslaatikoiden väliin jätettiin yhden auton mentävä tila. Kadusta riippuen istutuslaatikon ja pientareen väliin jäi välillä kävelijän ja pyöräilijän mentävä aukko ja välillä hyvin pieni rako. Metsolankadun ja Lepolantien puiston kohdalla olevien suojatieylitysten yhteyteen toteutetut kavennukset tehtiin miniguardeilla. Miniguardit todettiin turvallisemmiksi suojatieylitysten kohdalla, jotta ne eivät peittäisi suojatietä ylittävää lasta näkyvistä. Miniguardit asetettiin kadulle viistosti poikittain siten, että väliin jäi yhden auton mentävä tila.





Katumaalaukset

Kannistonkadulle tehtiin katumaalauksia kadun katkaistulle osuudelle. Maalaukset toteutettiin yhteistyössä asukkaiden kanssa sunnuntaina 3.9.2023. Katumaalautapahtuman järjestelyt ostettiin toimijalta, joka on järjestänyt vastaavia tapahtumia useita eri puolella Suomea. Järjestäjä hoiti tapahtuman markkinoinnin Instagramissa ja Facebookissa, toi paikalle maalit, pensselit ja suojavarusteet ja ohjeisti asukkaita maalaustöissä. Maalaus tehtiin ympäristöystävällisillä maaleilla, jotka kestävät sadetta, mutta jotka kuluvat noin puolen vuoden kuluessa pois talvihoidon ja liikenteen seurauksena.



2.6 Kokeilun vaikutukset

Vaikutukset liikennemääriin

Liikennelaskentojen vertailuarvoina on hyödynnetty vuosien 2018–2023 dataa, josta on laskettu nopeuden ja liikennemäärien keskiarvot. Ennen-mittauksia täydennettiin jonkin verran juuri ennen kokeilun alkua. Auto-liikenteen laskentojen jälkeen-arvot toteutettiin kokeilun aikana loka-marraskuussa 2023.

Merkittävimmät muutokset ajoneuvoliikennemääriin on nähtävissä katkaistulla Perkiönkadun osuudella, jonka läpiajo estettiin. Siellä liikennemäärät ovat pudonneet neljäsosaan verrattuna aikaan ennen kokeilua. Tämän lisäksi liikennemäärät ovat vähentyneet merkittävästi Metsolankadulla, mistä voidaan päätellä, että läpiajoliikenne on aiemmin ohjautunut pitkälti Perkiönkatua Metsolankadulle ja toisinpäin. Liikenne näyttää kokeilun myötä ohjautuneen Nuolialantielle ja edelleen Härmälän ohi, sillä alueelle ei ole muodostunut uutta merkittävää läpiajoreittiä.

Alueen länsiosasta Perkiönkadun länsipäästä ja Perkiönkatuun liittyviltä Toivonkadulta, Taunonkadulta, Taistonkadulta, Tarmonkadulta ja Härmälänkadun länsipäästä tuli kokeilun aikana palautetta lisääntyneistä liikenne-

määristä. Tältä alueelta ei ole saatavilla ennen-mittauksia liikennemääristä, minkä takia liikennemäärien muutoksesta on vaikea tehdä tarkkaa arviota. Kokeilun aikaiset liikennemäärät Perkiönkadun länsipäässä ovat muuta aluetta suuremmat, mutta tähän vaikuttaa myös alueen tiiviimpi maankäyttö. Sivukatuojen liikennemäärät ovat samalla tasolla kuin asuinkatuojen liikennemäärät muulla alueella ennen kokeilua.

Myös jalankulun ja pyöräliikenteen määriä laskettiin kokeilun aikana. Molempien kulkutapojen osalta oli käytössä vain yksi mittaus jokaisesta tutkimuspisteestä ennen ja jälkeen tilanteessa. Määrät olivat laskennoissa hyvin pieniä eikä käytössä olevien mittauksen aikaisesta säästä ollut saatavilla tietoa. Lisäksi alueen kouluissa on viime vuosina tapahtunut muutoksia, jotka ovat vaikuttaneet merkittävästi kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttämiin reitteihin. Nämä tekijät vaikuttivat siihen, että ennen–jälkeen-tulosten vertailu ja johtopäätösten tekeminen kokeilun vaikutuksista jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden määriin ei ollut mielekästä.

Vaikutukset nopeuksiin

Suurimmat kasvut nopeuksiin on havaittavissa Metso-lankadulla ja Lepolantiellä. Nämä ovat myös alueita, joilla liikennemäärät ovat vähentyneet. Kokeilun aikana katuosuuksilla ajoi siis vähemmän ajoneuvoja, mutta ne ajoivat kovempaa. Lepolantiellä ajonopeuksiin vaikutti todennäköisesti se, että etelästä pohjoiseen ajavien ei tarvinnut väistää oikealta tulevaa autoliikennettä, koska Härmälänkatu oli suljettu Lepolantien liittymän läheltä. Kadun katkaisun läpi pääsi kuitenkin ajamaan pyörällä ja mopolla, minkä takia suuremmat nopeudet saattoivat aiheuttaa vaaratilanteita.

Nopeusmittausten perusteella näyttäisi myös siltä, että heti kadun kavennuksien jälkeen olevissa mittauspisteissä on mitattu suurempia nopeuksia. Alueella on tapahtunut mittausjaksolla myös joitakin muita muutoksia, joilla on mahdollisesti ollut vaikutusta nopeuksiin ja ajokäyttäytymiseen: kadunvarsipysäköintikieltoja on tullut joillekin kaduille, mikä antaa enemmän tilan tuntua kadulle ja voi vaikuttaa ajonopeuksiin.

Kartat vaikutuksista on esitetty seuraavalla sivulla.

Ajoneuvojen määrän muutos

25



Ajoneuvojen nopeuksien muutokset



Vaikutukset ihmisten liikkumiseen

Kokeilun loppuvaiheessa toteutettiin asukaskysely, jossa selvitettiin kokeilun vaikutuksia ja suhtautumista uusiin liikennejärjestelyihin. Yhtenä kysymyksenä asukaskyselyssä kysyttiin, onko kokeilu vaikuttanut vastaajien liikkumiseen alueella ja alueen ulkopuolelle kohdistuvilla matkoilla.

Noin 30 % vastaajista kertoi, että kokeilu on lisännyt kävelyä, pyöräilyä ja potkulaudan tai muun vastaavan käyttöä alueen sisällä hieman tai merkittävästi. Pieni osa vastaajista kertoi, että kokeilulla oli päinvastainen vaikutus ja näillä kulkumuodoilla liikkuminen väheni.

Henkilöautolla alueen sisällä liikkumista lisäsi noin 10 % vastaajista ja vähensi noin 5 % vastaajista. Mopolla tai moottoripyörällä liikkuminen vähenyi hieman enemmän kuin lisääntyi. Selvästi suurin vastaajajoukko jokaisen kulkumuodon kohdalla oli kuitenkin 'Ei vaikutusta'.

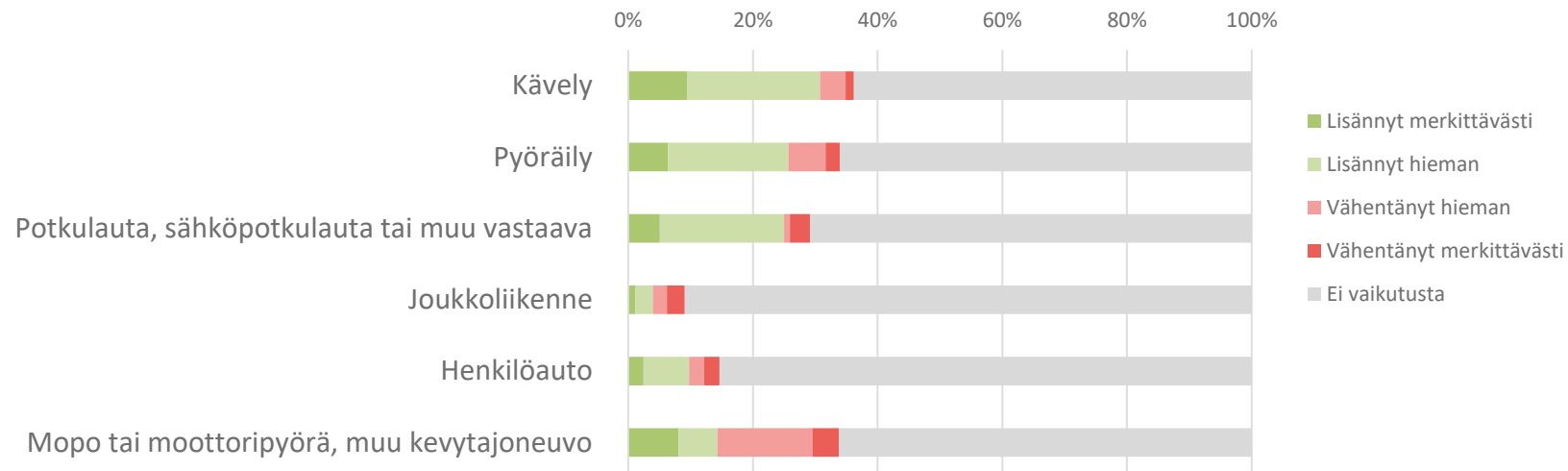
Alueen ulkopuolelle suuntautuviissa matkoissa muutokset olivat saman suuntaisia, mutta pienempiä.

Asukaskyselyn vastauksien perusteella voidaan huomata, että asukkaat ovat kokeneet liikennenympäristön muuttuneen. 64 % vastaajista oli täysin samaa mieltä tai melko samaa mieltä siinä, että kokeilu on tukenut lasten ja iäkkäiden ihmisten turvallista liikkumista

alueella. Noin 40 % vastaajista oli täysin tai samaa mieltä, että kokeilu on lisännyt alueen julkisten ulkotilojen käyttöä sekä kävelyä ja pyöräilyä alueella. Eniten positiivista palautetta tuli siitä, että liikennenympäristön koettiin rauhoittuneen ja muuttuneen turvallisemmaksi erityisesti lasten liikkumiseen.

Asukaskyselyn tulosten vahvistaminen liikennelaskennoin on haastavaa. Autoliikennelaskennoilla voidaan tutkia liikenteen siirtymiä, ei niinkään muutoksia liikkumisen määrässä. Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat taas olivat niin lyhytaikaisia, että pieniä muutoksia määrissä ei pystytäkään havaitsemaan luotettavasti.

Onko kokeilu vaikuttanut liikkumiseesi Härmälän ja Rantaperkiön alueen sisällä



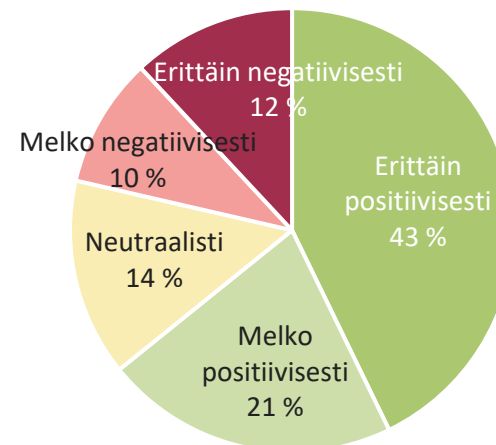
Asukkaiden tyytyväisyys kokeiluun

Asukkaiden tyytyväisyyttä kokeiluun tutkittiin kokeilun loppuvaiheessa tehdyn asukaskyselyn avulla. Asukaskyselyssä kysyttiin asukkaiden liikkumisesta, mielipiteitä liikenteen rauhoittamisesta, kokemuksia kokeilusta ja toiveita jatkosuunnitteluun. Osa kysymyksistä oli samoja kuin ennenkyselyssä, jotta saatiin selvitettyä mielipiteissä mahdollisesti tapahtuneita muutoksia. Kyselyyn vastattiin anonyymisti, joten ei ole tietoa, vastasivatko samat henkilöt sekä ennen- että jälkeen-kyselyyn. Vastaajaprofiilit olivat hyvin samankaltaiset molemmissa kyselyissä.

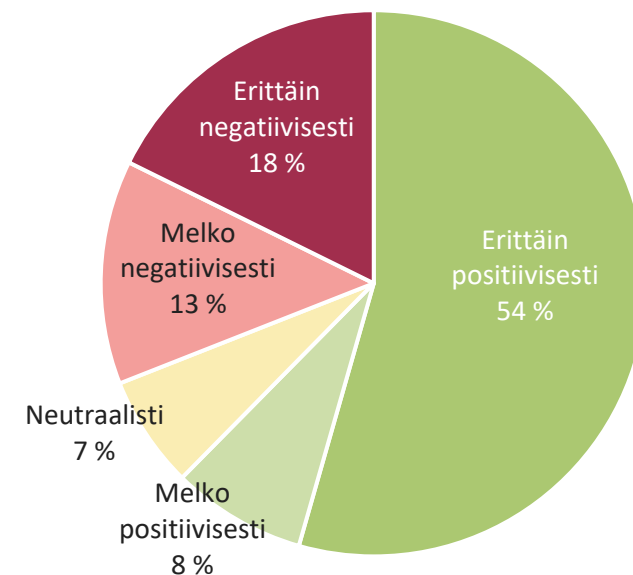
Yleisesti voidaan sanoa, että sekä kokeilun kannatus että sen vastustus lisääntyivät kokeilun aikana. Myönteisesti asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen suhtautuvia oli kuitenkin selvästi enemmän (62 %) kuin siihen negatiivisesti suhtautuvia (31 %). Jakauma ennen kokeilua oli hyvin saman suuntainen, mutta neutraalisti suhtautuvien määrä oli selvästi suurempi. Muidenkin kysymysten kohdalla oli nähtävissä sama ilmiö: kokeiluun neutraalisti suhtautuvat olivat päättäneet kantansa ja molempien ääripäiden sekä erittäin positiivisen että erittäin negatiivisen kannatus lisääntyi.

Alueella asuvat suhtautuivat liikenteen läpiajon rajoittamiseen selvästi positiivisemmin (64 %) kuin alueen ulkopuolella asuvat (53 %). Vastaajien iällä, sukupuolella tai kotitalouden alaikäisillä lapsilla ei havaittu olevan merkittävää vaikutusta asiaan.

ENNEN-KYSELY Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen



JÄLKEEN-KYSELY Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen

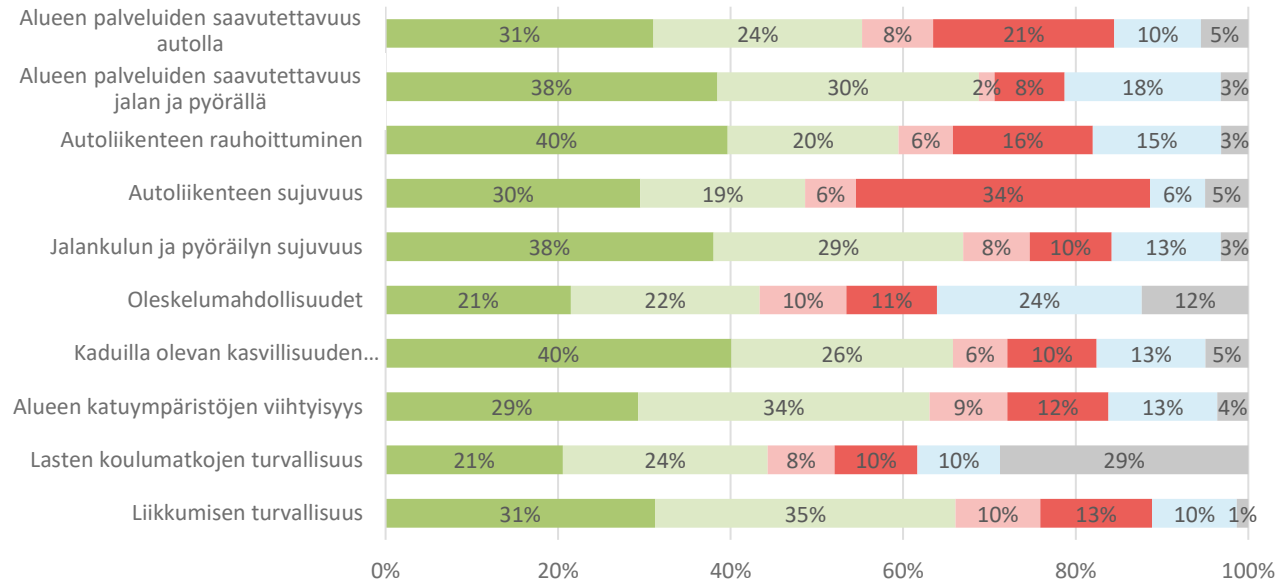


Kokeilu vaikutti eniten vastaajien tyytyväisyyden parantumiseen lasten koulumatkojen turvallisuuteen ja liikkumisen turvallisuuteen yleensä. Lasten koulumatkojen turvallisuuteen oli tyytyväisiä ennen kokeilua 24 % vastaajista ja kokeilun jälkeen 45 % vastaajista. Liikkumisen turvallisuuteen oli tyytyväisiä ennen kokeilua 53 % vastaajista ja kokeilun jälkeen 66 % vastaajista. Autoliikenteen sujuvuuteen tyytyväisten osuus pysyi lähes samana ennen (51 %) ja jälkeen (49 %) kokeilun, mutta tyytymättömien osuus kasvoi 36 %:sta 40 %:iin.

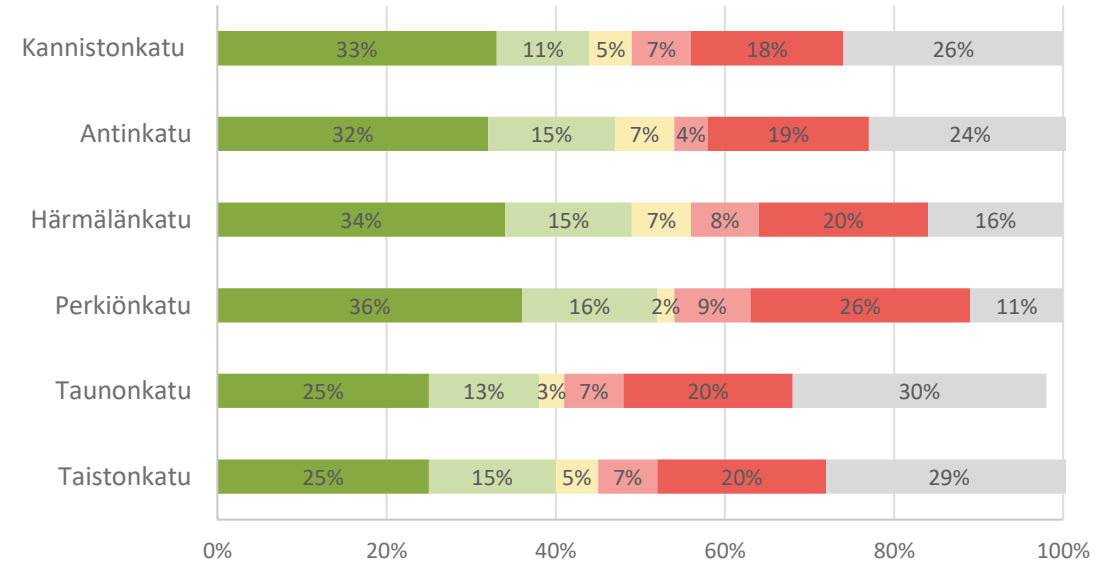
Asukkailta kysyttiin myös toimenpiteiden onnistumista katukohtaisesti. Kannistonkadun, Antinkadun, Härmälänsäntien ja Perkiönkadun katkaisut koettiin kaikista onnistuneimpina. Toisaalta Perkiönkadun katkaisuun suhtauduttiin myös kaikista kielteisimmin. 43 % vastaajista oli sitä mieltä, että katujen katkaisuja oli kokeilussa sopivasti ja 15 % olisi toivonut katkaisuja enemmän. 14 % vastaajista olisi toivonut vähemmän katujen katkaisuja ja 28 % oli sitä mieltä, että katuja ei olisi pitänyt katkaista ollenkaan.

Noin 50 % vastaajista piti katujen kavennuksia erittäin tai melko onnistuneina ja 25-30 % piti niitä erittäin tai melko huonosti onnistuneina. Eri katujen kavennusten onnistumisessa ei ollut merkittäviä eroja. 44 % vastaajista piti katujen kavennusten määrää kokeilussa sopivana ja 25 % olisi toivonut kavennuksia enemmän. 8 % vastaajista olisi toivonut vähemmän katujen kavennuksia ja 23 % ei olisi halunnut katujen kavennuksia lainkaan.

Kuinka tyytyväinen olet ollut seuraaviin asioihin Härmälän alueella?



Miten onnistuneena näet seuraavien kohteiden katujen katkaisut?



2.7 Asukkaiden toiveet jatkosuunnitteluun

Asukkaiden ajatuksia ja toiveita alueen kehittämiseen kerättiin kokeilun loppuvaiheessa järjestetyissä asukaskyselyssä, asukastilaisuudessa ja asukasraadissa. Lisäksi sähköpostitse tullessa palautteessa oli myös toiveita jatkosuunnitteluun. Tähän lukuun on vedetty yhteen kaikista mainituista lähteistä saatu palaute.

Jatkosuunnitteluun liittyvät toiveet olivat osin ristiriitaisia, samoin kuin kokeilusta saatu palautekin. Osa vastaajista ei toivo alueelle mitään muutoksia ja osa toivoo kokeilussa testattuja järjestelyjä pysyvinä ratkaisuna. Suurin osa asukkaista toivoo jonkinlaisia järjestelyjä liikenneturvallisuuden parantamiseen, läpiajoliikenteen hillitsemiseen ja nopeuksien alentamiseen, mutta ehdotetut keinot poikkeavat toisistaan. Eniten toivottiin läpiajoliikenteen ja nopeuksien hillitsemisestä töyssyyn katujen katkaisujen sijaan.

Alueelle on tulossa merkittäviä muutoksia liikennejärjestelyihin, jos raitiotie rakennetaan Nuolialantielle. Jatkosuunnittelutoiveita kysyttiin sekä nopean toteuttamisen kannalta ilman raitiotien rakentamista ja tilanteessa, jossa raitiotie rakennetaan.

Nopeista toimenpiteistä eniten toivottiin:

- Nopeuden hidastamista ja läpiajon vähentämistä töyssyyn.
- Antinkadun katkaisua ja keinujen säilyttämistä.
- Kannistonkadun katkaisua tai muuta rauhoittamista läpiajolta ja raskaan liikenteen pysäköinniltä.
- Perkiönkadun länsipään pysäköintijärjestelyjen parantamista.
- Selvennystä tiemerkintöjen ja nopeusrajoitusmerkkien näkyvyyteen.

Raitiotien rakentamisen myötä tehtävistä toimenpiteistä eniten toivottuja edellä mainittujen nopeiden toimenpiteiden lisäksi olivat:

- Uusi kokeilu, jossa testataan täsmälleen samaa järjestelyä, jonka raitiotie aiheuttaa ja läpiajon estämistä alueella.
- Perkiönkadun katkaisua Taunonkadun ja Toivonkadun väliltä.
- Metsolankadun ja Talvitien liittymäjärjestelyjen tarkistamista raitiotiesuunnitelmassa.
- Lepolantien jalankulun turvallisuuden parantamista.
- Turvallisempia pyöräliikenteenjärjestelyjä Nuolialantielle.

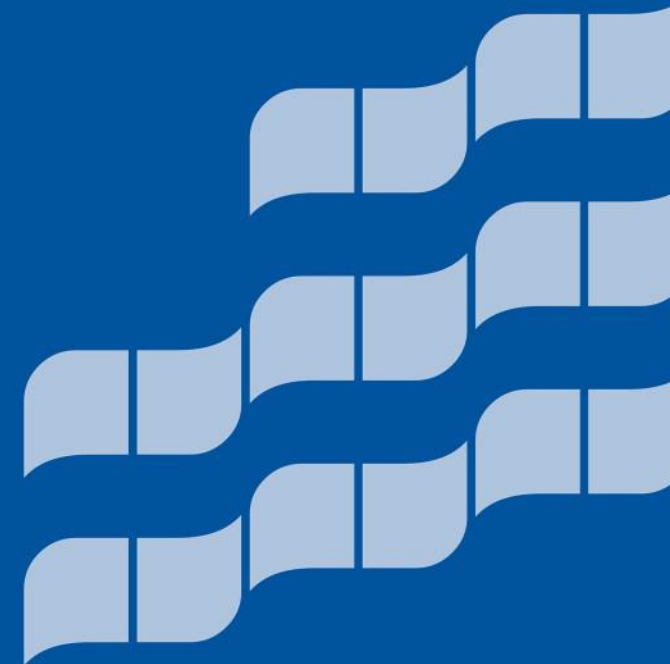
Asukaskyselyssä vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle pisteitä, joihin he toivoisivat autoliikenteen rauhoittamistoimia joko katujen katkaisuna tai kavenuksina tai töyssyinä. Ehdotetut paikat on esitetty seuraavan sivun kuvassa. Eniten liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä toivotaan Perkiönkadulle, Talvitielle koulun kohdalle, Metsolankadulle ja Härmälänkadulle. Lisäksi Antinkadun ja Kannistonkadun katujen katkaisut saivat paljon kannatusta. 26 % vastaajista ei toivoisi mitään muutoksia alueelle ja ei siten jättänyt vastauksia kartalle.

Kaikki asukkailta saadut kommentit koottiin tarkasti kartoille ja toimitettiin alueen jakosuunnittelun lähtötiedoksi. Tässä koonnissa on esitetty vain yleisimmin mainitut kohteet ja asiat.

Asukkaiden kartalle sijoittamat toiveet



3. Suositukset



3.1 Vinkit onnistuneeseen kokeiluun

Tähän lukuun on koottu sekä Lontoon parhaista käytännöistä koottuja ohjeita että Härmälän ja Rantaperkiön kokeilun aikana saatuja oppeja. Näitä vinkkejä seuraamalla maksimoidaan mahdollisuudet onnistuneeseen kokeiluun suomalaisessa liikenne- ja kulttuuriympäristössä. Vinkit on ryhmitelty tekstissä aiheittain. Seuraavan luvun prosessikuvassa vinkit on tiivistetty ja koottu aikajanelle.

Rauhallisen liikenteen naapurusto -alueen valinta

Sopiva koko rauhallisen liikenteen naapurustolle on noin 1 km². Naapuruston läpi on hyvä pystyä kävelemään alle 15 minuutissa. Hyvin pieni alue ei ole suositeltava, koska toimintamalli perustuu liikenteen ohjaamiseen uusille reiteille, eikä pienellä alueella voida tehdä liikenneverkon uudelleenjärjestelyjä. Alueen tulisi sijoittua peruspalveluiden (mm. päiväkotia, koulu, kauppa) läheisyyteen ja alueelle tulisi olla hyvät joukkoliikenteen yhteydet, jotta alueella on valmiiksi luonnollisia syitä kävellä. Rauhallisen liikenteen naapuruston tulisi rajautua pää- tai kokoojakatuihin, joilla on riittävästi kapasiteettia alueelta siirtyvälle liikenteelle.

Jotta asukkailla on motivaatiota muuttaa alueen liikennejärjestelyjä, kannattaa kokeiluun valita alue,

missä läpiajava liikenne ja/tai sen nopeudet ovat entuudestaan todettu ongelmallisiksi. Myös jo suunnitellut muutokset alueen liikennejärjestelyihin voivat lisätä motivaatiota pohtia oman asuinalueen liikennejärjestelyjä.

Koska asukasvuorovaikutus ja asukasyhteistyö ovat toimintamallissa suuressa roolissa, kannattaa alueeksi valita mieluiten sellainen alue, jossa on valmiiksi järjestäytyntä asukasyhdistystoimintaa tai muuten aktiiviset asukkaat. Aktiivisten toimijoiden kanssa yhteissuunnittelu ja kokeilun aikaisten tapahtumien järjestäminen on hedelmällistä ja helppoa. Potentiaalisten alueiden eri toimijoiden ja heidän yhteistyöhalukkuuden kartoittaminen kannattaakin tehdä jo ennen alueen lopullista valintaa.

Jo suunnittelun alkuvaiheessa tulee pohtia, mitä alueelle ollaan valmiita tekemään kokeilun jälkeen. Onko kaupungin mahdollista jatkaa kokeilua seuraavana vuonna tai toteuttaa osa kokeilluista toimenpiteistä pysyvästi, jos vaikutukset siihen kannustavat? On tärkeää, että kokeiluun valitaan alue, jonka jatkosuunnittelu ja parantaminen on mahdollista kokeilun päätyttyä. Jos kokeilu jää irralliseksi toimenpiteeksi ilman jatkoa, kokevat alueen asukkaat helposti pettymyksen tunteita ja kokeilu, ja sellaisiin osallistuminen, saattaa saada huonon maineen.



Tavoitteiden asettaminen

Riippuu kokeilun aikajänteestä, minkälaisia tavoitteita kokeilulle kannattaa asettaa. Liikenneturvallisuuden parantuminen on luonteva tavoite lyhytaikaiselle kokeilulle. Erityisesti koulumatkojen ja koulujen ympäristön liikenteen rauhoittamiselle on tarvetta monin paikoin ja nämä tavoitteet ovat yleisesti myös sellaisia, jotka asukkaiden on helppo hyväksyä.

Jos koulumatkojen turvallisuuden parantaminen on kokeilun tavoitteena, kannattaa siihen yhdistää tavoite omin voimin tehtyjen koulumatkojen lisääntymisestä. Tällöin kokeiluun olisi hyvä yhdistää koululaisten liikkumisvalintaan vaikuttava kampanja yhteistyössä koulun kanssa.

Lyhyellä kokeilulla ei välttämättä kannata lähteä tavoittelemaan kulkutapamuutoksia, varsinkin kun niiden mittaaminen rajatulta alueelta ja lyhyeltä ajalta on haastavaa. Pidempiaikaisen kokeilun tai pysyvän toteutuksen tavoitteeksi kulkutapamuutokset ovat luonteva tavoite. Lyhyelläkin kokeilulla voidaan tavoitella ja mitata jalan ja pyörällä tehtävien matkojen lisääntymistä, kun mittaukset ennakoitaan ja suunnitellaan huolellisesti ja sään vaikutus liikennemääriin otetaan huomioon. Toivotun muutoksen tueksi on tärkeä pohtia, millä keinoin asukkaita kannustetaan kestävien kulkumuotojen käyttöönottoon. Tällaisia

liikkumisenohjauksen toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi kouluilla toteutettavat koulumatkamapant.

Aikataulu

Liikennejärjestelyjen suunnittelu ja niistä viestiminen vaatii keskustelua niin kaupungin sisällä ja kuin asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Kaikki tämä vie enemmän aikaa kuin perinteinen suunnittelu. Tärkein vinkki on varata riittävästi aikaa ja henkilöresursseja suunnitteluun ja vuorovaikutukseen sekä varautua olemaan joustava ja ketterä reagoimaan yllättäviin tilanteisiin ja haasteisiin.

Sopiva aika kokeilulle on vähintään puoli vuotta ja paras aika toteutukseen on kevästä syksyyn, ellei kyseessä ole nimenomaan talveen liittyvä kokeilu. Talvi on yleensä kokeilulle huono aika, sillä väliaikaiset rakenteet eivät usein kestä talven sääolosuhteita ja talvi saattaa vaikeuttaa kunnossapitoa. Toisaalta vain kesälomajakson ajalle toteutettava kokeilu ei anna liikennejärjestelyjen vaikutuksista oikeaa kuvaa, koska liikkuminen on loma-aikaan erilaista kuin arkena. Siksi on tärkeää, että kokeilujaksolle osuu riittävästi arkikuukausia. Kokeiluaikaa ei kannata venyttää liian pitkälle syksyyn, sillä sääolot voivat muuttua nopeastikin ja lumi tulla aikaisemmin kuin on ajateltu.

Minimissään kuuden kuukauden katsotaan olevan aika, jossa liikennekäyttäytyminen ehtii mukautumaan uuteen tilanteeseen ja kokeilun hyödyt ehditään saavuttaa. Lisäksi mahdollisia ilmenneitä

ongelmakohtiakin ehditään korjata ennen kokeilun loppuarviointia.

Kokeilun aloittaminen keväällä tukee myös asukasvuorovaikutusta: kevät on otollista aikaa esimerkiksi yhteistyössä tehtyjen istutusten tekoon, samoin koulujen kanssa asiointi pitää ajoittaa koulun työskentely-aikoihin. Liian lähellä koulun lomajaksoja tapahtuvaan kokeiluun on vaikeaa saada kouluja mukaan.

Kokeiluiden suunnitteluun tulisi varata aikaa ainakin puolesta vuodesta vuoteen. Jos kokeilu toteutetaan kevästä syksyyn, on suunnittelu hyvä aloittaa jo edellisen vuoden syksynä. Syksyn aikana kerätään alueen lähtötiedot, selvitetään käytettävissä olevat kalusteet, otetaan yhteyttä alueen toimijoihin, tehdään asukaskysely ja laaditaan alustavia luonnoksia suunnitelmasta. Talvella tarkennetaan suunnitelmia yhteistyössä asukkaiden kanssa ja otetaan yhteyttä kaupungin sisäisiin sidosryhmiin. Keväällä tehdään liikenteenohjaussuunnitelmat, hankitaan tarvittavat luvat ja tehdään ennen-mittaukset ja -laskennat.

Suunnittelu, luvat ja yhteydenotot

Jotta kokeilulla päästään haluttuun liikennekäyt-
täytymisen muutokseen, on tärkeää, että koko
naapuruston toimenpiteet toteutetaan kerralla. Alueen
muuttaminen osissa voi ohjata aluksi liikennettä ei-
toivotuille reiteille ja kasvattaa siten konseptin
vastustusta. Kokeilusta tiedottaminen on myös suju-
vampaa, kun kokonaisuus valmistuu kerralla.

Suunnittelu edellyttää paljon yhteydenottoja kaupungin
sisällä ja se vie aikaa ja resursseja. Suunnittelun alussa
kannattaa listata kaikki tahot, joita kokeilusta tulee
tiedottaa ja joilta tulee pyytää kommentteja. Tahoja,
joihin tulee ottaa yhteyttä, ovat ainakin katutilan-
valvonta, poliisi, pelastuslaitos, jätehuolto ja palve-

lulinjat. Lisäksi ainakin vihersuunnittelun, joukkoliiken-
nesuunnittelun, liikuntapalveluiden ja alueella toimivien
koulutus- ja sosiaalipalvelujen pisteiden tulee olla
tietoisia kokeilusta.

Eri kaupungeissa väliaikaiset järjestelyt toteutetaan
erilaisilla prosesseilla. Tämän vuoksi tulee selvittää
hyvissä ajoin, miten ja millä päätöksentekoprosessilla
suunnitelma voidaan hyväksyä. Lisäksi tulee varmistaa,
että suunnitelma on tieliikennelain mukainen. Kaupun-
geilla voi myös olla erilliset katutaidetta koskevat ohjeet
ja lupaprosessi, joka on syytä selvittää ja käynnistää
ajoissa.

Yhteistyö ja tiivis tiedonkulku katutilanvalvonnan ja
rakennuttamisen kanssa on oleellista: muiden suunnit-

teilla ja käynnissä olevien liikennemuutosten selvittä-
minen etukäteen on erittäin tärkeää, jotta järjestelyjä ei
ole tarpeen muuttaa toteutusvaiheessa.

Väliaikaisessa kokeilussa on järkevää käyttää kierrä-
tyskalusteita. Niiden saatavuuden selvittäminen on
työlästä ja aikaa vievää, sillä kalusteita voi olla kaupun-
gissa monella eri taholla: puistopuolella voi olla
varastossa penkkejä ja muita kalusteita, rakentamisen
yhteydessä muilta alueilta saatetaan irrottaa uudelleen
käytettävissä olevaa kasvillisuutta ja kalusteita ja
tapahtumapalveluilla tai projekteilla saattaa olla kalus-
teita varastossa tai vapautumassa muista tapahtumista
tai kokeiluista.



Toteutus

Liikennejärjestelyjen muutoksissa kannattaa välttää työmaakalusteiden käyttöä, sillä ne saavat alueen näyttämään työmaalta. Tavoitteena on liikenteen rauhoittamisen lisäksi parantaa alueen viihtyisyyttä, minkä takia kalusteiden ulkonäköön ja laatuun on syytä kiinnittää huomiota. Hyvin hoidettu kasvillisuus luo viihtyisyyttä ja hyvännäköiset kalusteet myös parantavat kokeilun hyväksyttävyyttä. Istutusaltaiden ja muiden kalusteiden tulee kuitenkin olla turvallisia myös pimeällä, mikä voidaan varmistaa esimerkiksi kiinnittämällä kalusteisiin heijastinlamellit. Kestävyyden ja taloudellisuuden näkökulmasta on suositeltavaa käyttää kierrätyskalusteita.

Alueelle on hyvä pyrkiä luomaan kohteita, joissa autoliikenne on kokonaan rauhoitettu, ja joihin voidaan turvallisesti tuoda oleskeluun tai leikkiin soveltuvia kalusteita. Vaikka suomalaisilla asuinalueilla on tyypillisesti omat pihat, yhteisessä käytössä olevia kohtaamiseen soveltuvia paikkoja on harvoin liikaa.

Liikenteen nopeuksien rajoittamiseen töyssyt ovat suositeltavampi ratkaisu kuin kavennukset, sillä kavennukset eivät hidasta mopojen vauhtia. Mopojen nopeudet voivat jopa kasvaa tilanteessa, jossa autoliikennettä on kaduilla vähän ja ajaminen mopolla tuntuu turvalliselta.

Jos kokeilun tavoitteena on kokeilla tulevaa liikennejärjestelyjen muutosta, on kokeilu hyvä rakentaa niin,

että liikennejärjestelyt olisivat mahdollisimman samanaikaiset väliaikaisilla rakenteilla kuin mitä ne olisivat pysyvilläkin. Muutoin kokeilun vaikutuksista ei voida suoraan päätellä tulevan tilanteen vaikutuksia.

Tieliikennelain mukainen toteutus edellyttää maastoon sekä liikenteenohjauksen muutoksia että uusia liikennettä ohjaavia kalusteita. Ideaalitapauksessa sekä liikennemerkkit että kalusteet tuodaan alueelle samalla kertaa. Jos asennus ei tapahdu samalla kertaa, tulee varmistaa, että asennuksen aikataulut on huolehdittu siten, että maastossa ei missään vaiheessa ole lainvastaista ratkaisua. Kalusteiden ja liikennemerkkien toimituksen aikataulut on syytä varmistaa useaan kertaan.

Suunnittelijan on hyvä olla maastossa varmistamassa, että kalusteet asennetaan maastoon siten, että ne ovat liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta toimivia. Pieniin muutostarpeisiin toteutuksessa kannattaa varautua jo ennalta erityisesti toteutuksen alkuvaiheessa. Suunnittelijan lomina tai muita poissaoloja ei kannata ajoittaa juuri kokeilun alkuvaiheeseen.

Vaikutusten arviointi

Jotta kokeilun vaikutukset voidaan arvioida kattavasti, tulee arvioitavat asiat suunnitella hyvissä ajoin, jolloin ennen-tilanteen tietojen kattavuus voidaan varmistaa ja tarvittaessa täydentää ennen kokeilun alkamista.

Asukaskysely kannattaa ajoittaa suunnittelun alku-

vaiheeseen ja kokeilun loppuvaiheeseen. Ennenkyselyllä saadaan tietoa sekä ennen kokeilua vallitsevista mielipiteistä että ajatuksia kokeilun toimenpiteiksi. Jälkeen-kysely kannattaa toteuttaa kokeilun loppuvaiheessa, joko kokeilun ollessa vielä käynnissä tai välittömästi sen jälkeen. Jälkeen kyselyn avulla saadaan tietoa mielipiteiden ja käyttäytymisen muuttumista sekä kokeilun onnistumisesta ja asukkaiden toiveista jatkosuunnitteluun. Kouluille voi laatia oman kyselyn, missä selvitetään oppilaiden koulumatkojen kulkutapaa ennen kokeilua sekä sen aikana.

Autoliikenteen määrien ja nopeuksien todennäköisiä muutoksia kannattaa arvioida jo suunnitteluvaiheessa ja varmistaa, että ennen-tilanteesta on riittävät tiedot suhteessa oletettuihin muutoksiin ja että data on käyttökelpoista (ei esimerkiksi loma- tai pandemia-ajan dataa). Mittauksia kannattaa tehdä useista pakoista sekä alueen sisällä että aluetta ympäröiviltä kokooja- ja pääkaduilta. Jälkeen-mittaukset on hyvä tehdä vasta kokeilun loppuvaiheessa, jolloin liikennekäyttäytyminen on mahdollisimman hyvin vakiintunut uuteen tilanteeseen.

Jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat ovat tyypillisesti lyhytaikaisia käsinlaskentoja. Jotta tämän tyyppisistä laskennoista saataisiin vertailukelpoista dataa liikennemäärien muutosten arvioitiin, tulisi laskentoja olla sekä ennen- että jälkeen-tilanteesta useita eri päiviltä ja niiden tulisi mieluummin olla pidemmältä ajanjaksolta kuin vain muutamalta tunnilta. Lisäksi laskentojen aikainen säätila tulisi olla selvillä.

Liikennemäärien lisäksi myös ympäristön laadun muutoksia olisi hyvä mitata. Siihen sopiva menetelmä on esimerkiksi Gehlin 12-laatukriteeriä. Ennen-tilanteen arvioinnit kannattaa tällä menetelmällä tehdä juuri ennen kokeilun toimenpiteiden asentamista, jolloin tarkat arviointipaikat ovat tiedossa ja tilanne on muutoin mahdollisimman samankaltainen kokeilun ajanjakson kanssa. Jälkeen-arviointi on hyvä tehdä melko pian kokeilun alkamisen jälkeen, mutta kuitenkin siten, että järjestelyt on ehditty huomata ja ottaa käyttöön.

Kokeilun onnistumisesta on sen loppuvaiheessa hyvä kysyä kokemuksia ja kehitysehdotuksia myös kaupungin toimijoilta ja viranomaisilta, kuten pelastuslaitokselta, jätehuollolta ja palveluliikenteeltä, sekä mukana olleilta sidosryhmiltä.

Viestintä

Viestinnän tavoitteeksi tulee ottaa se, että jokainen alueen asukas on tietoinen kokeilun alkamisesta ja tarkoituksesta. Lisäksi viestinnän tavoitteena on motivoida asukkaita alueella tapahtuvaan muutokseen, vähentää kokeiluun kohdistuvia huolia ja epäluuloja sekä välttää väärinymmärryksiä. Viestintä on erittäin tärkeä osa onnistunutta hanketta ja on hyvä idea ottaa viestinnän asiantuntija tiivistä mukaan toteutukseen.

Viestinnässä on hyvä korostaa alueen ongelmien ratkaisemista ja kokeilulla saatavia hyötyjä ja motivoida

asukkaita sitä kautta muutokseen. Rauhallisen liikenteen naapuruston hyödyistä tulisi viestiä kokonaisuutena mahdollisimman selkeästi, muistuttaen asukkaita hankkeen hyödyistä ja tarjota selkeitä esimerkkejä siitä, kuinka liikenne tulee alueella toimimaan. Viestinnässä on tärkeä kertoa myös siitä, kuinka asukkaiden toivotaan käyttäytyvän ja kannustaa ottamaan kestävät kulkumuodot osaksi arkea. Vähemmälle kannattaa jättää viestintä siitä, että kokeillaan uutta toimintamallia. Kieli tulisi pitää maallikon ymmärrettävänä.

Jotta tieto kokeilusta voisi saavuttaa alueen kaikki asukkaat, tulee viestinnän olla toistuvaa ja monikanavaista. Parhaiten asukkaat tavoitti Tampereen kokeilussa alueen omat some-kanavat ja lehtikirjoitukset. Näin ollen perinteiset mediatiedotteet ovat tärkeässä roolissa kokeilun viestinnässä, mutta myös alueen omien some-kanavien selvittämiseen on hyvä varata aikaa ja selvittää ajoissa keinot niiden käyttöön. Kaikkiin talouksiin jaettava tiedote, missä kerrotaan sekä suunnittelun aloittamisesta että ennen kaikkea kokeilun alkamisesta on suositeltava toimintatapa, sillä tiedote huomataan yleensä kohtuullisen hyvin. Lisäksi kokeilusta kannattaa laittaa tieto myös maastoon: tiedote asennettaviin kalusteisiin ja ”työmaataulu” muuttuneista liikennejärjestelyistä ennen alueen sisääntuloväylälle kääntymistä. Muidenkaan viestintäkanavien käyttöä ei kuitenkaan pidä väheksyä, vaan kaikki käytettävissä olevat kanavat tulee hyödyntää.



Näitä ovat mm. kaupungin omat nettisivut, kaupungin some-kanavat, kaupungin tapahtumakalenteri, alueen ilmoitustaulut ja paikallisten yhdistysten, koulujen ja päiväkotien omat viestintäkanavat.

Kiinnostuneille asukkaille kannattaa perustaa sähköpostilista, jolle lähetetään tiedotteita säännöllisesti suunnittelun ja kokeilun etenemisestä. Sähköpostilista on nopea ja joustava kanava tiedottamiseen myös tilanteissa, joissa tieto pitää saada nopeasti liikkeelle tai halutaan kertoa asioista perusteellisemmin kuin mitä some-päivitykset mahdollistavat. Myös asukkailla itsellään, esimerkiksi asukasraadilla, yhdistyksillä ja muilla aktiivitoimijoilla, voisi olla tehtävänä jakaa tietoa kokeilusta eteenpäin. Tämä kuitenkin vaatii kunnollista panostamista yhteistyön luomiseen heti hankkeen alusta lähtien.

Viestinnässä on tärkeää seurata sekä lehtien mielipidekirjoituksia että some-kanavien keskustelua. Julkisiin kannanottoihin on syytä reagoida pikaisesti korjaamalla virheet, jotta virheellinen tieto ei pääsisi leviämään. Niiden mielipidettä, jotka ovat voimakkaasti hanketta vastaan, on vaikea muuttaa. Virheiden korjaaminen julkisesti on kuitenkin tärkeää, jotta epävarmat sidosryhmät eivät käänny vastustajien puolelle virheellisen tiedon takia. Kannattaa muistaa, että kaikkia asukkaita ei voi saada tyytyväiseksi ja kokeilun kannalle. Riittää, että suurin osa asukkaista on tyytyväisiä.

Jo etukäteen on hyvä varata aikaa runsaan palautteen

lukemiseen ja siihen vastaamiseen ja reagoimiseen. Palautetta tulee some-kanavaien lisäksi myös sähköpostitse ja puhelimitse. Palautetta tulee koko prosessin ajan, mutta erityisen runsaasti silloin, kun kokeilu on juuri toteutettu maastoon.

Muista myös kokeilun hyvä jälkihoito: asukkaille viestiminen kokeilun tuloksista ja mahdollisista jatkotoimenpiteistä on tärkeää.

Vuorovaikutus

Asukkaiden toiveet ja tarpeet ovat keskeisessä roolissa toteutusta suunniteltaessa. Vuorovaikutus tulee toteuttaa siten, että osallistumismahdollisuuksia on monia: mahdollisuus osallistua nopeasti kotoa käsin, mahdollisuus tavata suunnittelijoita kasvokkain ja kiinnostuneimmille mahdollisuus osallistua yhteissuunnitteluun. Hyödyntämällä monipuolisesti eri vuorovaikutuksen kanavia tavoitetaan myös laajempi joukko erilaisia ihmisiä sekä mahdollistetaan monipuolisten äänten kuuluminen.

Vuorovaikutuksen suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon, että uudet liikennejärjestelyt todennäköisesti herättävät laajasti erilaisia näkemyksiä, joissa ääripäät usein korostuvat. Yhteistilaisuuksien alkuun on hyvä laatia rakentavan keskustelun pelisäännöt sekä miettiä sellaisia ryhmätehtäviä, joissa omia näkökantoja tulee perustella. Näiden avulla luodaan keskustelevalle ilmapiiri, missä erilaiset näkemykset ovat tervetulleita.

Asukaskyselyt ovat hyvä tapa saada mahdollisimman monen ääni kuuluviin ja mahdollistaa osallistuminen helposti ja nopeasti. Tieto kyselyistä tulee jakaa mahdollisimman laajasti, jotta vastauksia saadaan riittävästi.

Asukastapaamiset mahdollistavat keskustelun kasvokkain suunnittelijoiden kanssa. Tapaaminen kannattaa järjestää paikassa, jossa asukkaat muutenkin liikkuvat tai jonkun tilaisuuden yhteydessä, johon perinteisesti osallistuu paljon asukkaita. Leikkipuistot ovat hyviä paikkoja lapsiperheiden tapaamiseen. Alueella järjestettävät erilaiset talvipäivät, kesäjuhlat tai kaupungin osajuhlat ovat hyviä tilaisuuksia yhteistyöhön ja mahdollisuuksia päästä keskustelemaan aiheesta asukkaiden kanssa.

Aktiivisimmille asukkaille on hyvä antaa mahdollisuus tiiviimpään kanssakäymiseen. Aktiivisista asukkaista voi muodostaa esimerkiksi asukasraadin, jonka kanssa tehdään yhteissuunnittelua sekä ennen että jälkeen kokeilun. Asukasraadille voi perusteellisemmin kertoa suunnittelun lähtökohdista ja reunaehdoista ja heiltä saa arvokasta tietoa suunnittelun kehittämiseen.

Alueen toimijoiden ja sidosryhmien kanssa kannattaa pyrkiä muodostamaan kumppanuuksia ja suunnitella toimijoiden kanssa yhdessä heille sopiva rooli kokeilussa. Esimerkiksi kasvien hoito ja kastelu tai tiedotteiden jakelu, voivat olla sopivia rooleja joillekin ryhmille.

Sopivien toimijoiden löytäminen vaatii toimijoiden kartoitusta ja yhteydenottoja heti prosessin alussa sekä kirjallisesti että puhelimitse. Tulee muistaa, että sidosryhmät ovat erilaisia ja heillä on erilaiset tarpeet kokeilulle. Osa sidosryhmistä on usein alkuvaiheessa varovaisia, eivätkä muodosta heti vahvaa mielipidettä hankkeesta. Näistä sidosryhmistä ainakin vaikutusvaltaisimmat tulisi pyrkiä innostamaan mukaan hankkeeseen. Parhaimmillaan toimijan rooli on sellainen, että se hyödyttää sekä toimijan omaa toimintaa ja tavoitteita että kokeilun tavoitteita.

Toimijoita kannattaa ottaa mukaan hankkeeseen osana isompaa kokonaisuutta toteutettavien miniprojektien avulla. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi:

- Yhteistyö koulun ja/tai vanhempainyhdistysten kanssa turvallisten koulureittien, koululaisten liikkumiskampanjan ja katumaalaustapahtuman

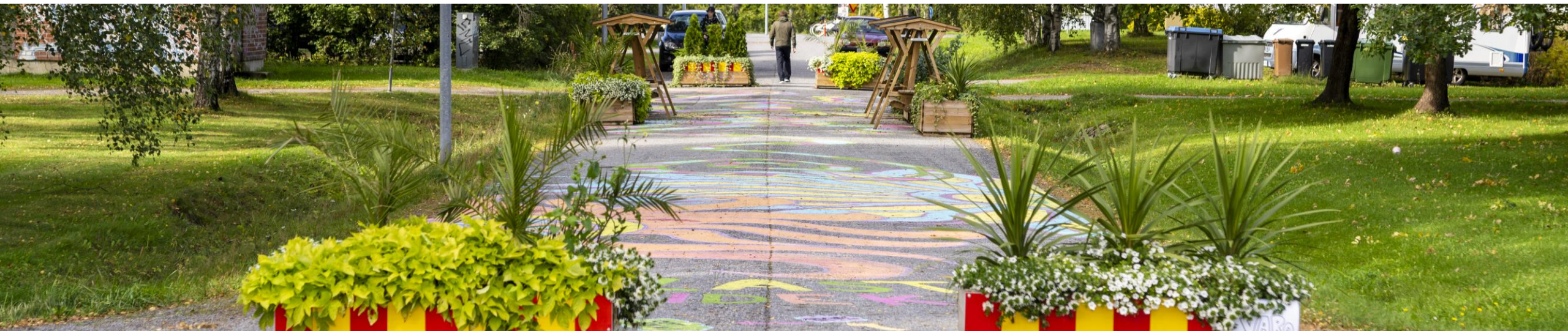
suunnittelussa ja toteutuksessa.

- Yhteistyö kasvien istutuksessa ja hoidossa alueen asukkaiden tai sopivan yhdistyksen kanssa. Kokeilun avajaisjuhlan järjestelyt yhteistyössä alueen asukasyhdistyksen kanssa
- Istutuslaatikoiden käyttö alueen päiväkotien kaupunkiviljelmänä.

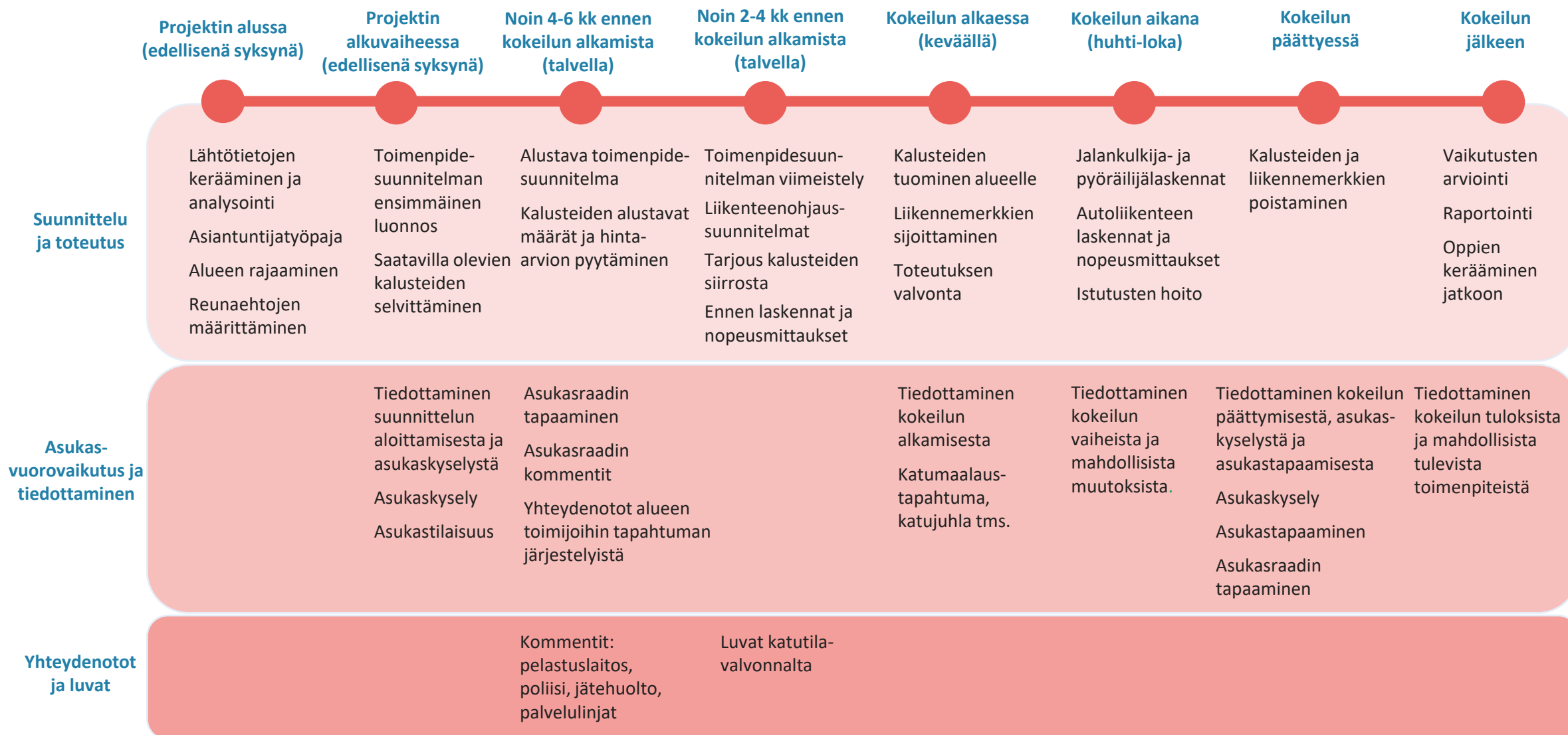
Budjetti

Kokeilujen suunnittelutyö on resurssi-intensiivistä. Suunnittelutyön voi tilata konsulttipalveluna, mutta kaupungilta vaaditaan joka tapauksessa tiivistä panosta. Budjettiin tulee muistaa varata suunnittelukustannusten lisäksi rahaa mm. seuraaviin kuluihin, joihin ei yleensä suunnittelutöissä ole tarve varautua:

- Viestintä – tiedotteiden jakelu postinumerojakelulla tai suorapostituksella, työmaataulu, ulos tehtävät tiedotteet
- Asukastapahtumien järjestäminen - tilaisuuksien ilmoitukset, tilavuokrat, tarjoilut, tarvittavat varusteet (esim. teltat)
- Kalusteiden vuokrat ja istutusten vuokrat tai osto
- Liikenteenohjauslaitteiden vuokra ja asentaminen
- Kalusteiden siirtäminen ja istutusten hoito
- Kokeilun aikaiset tapahtumat – katumaalaus, avajaistapahtuma tms.

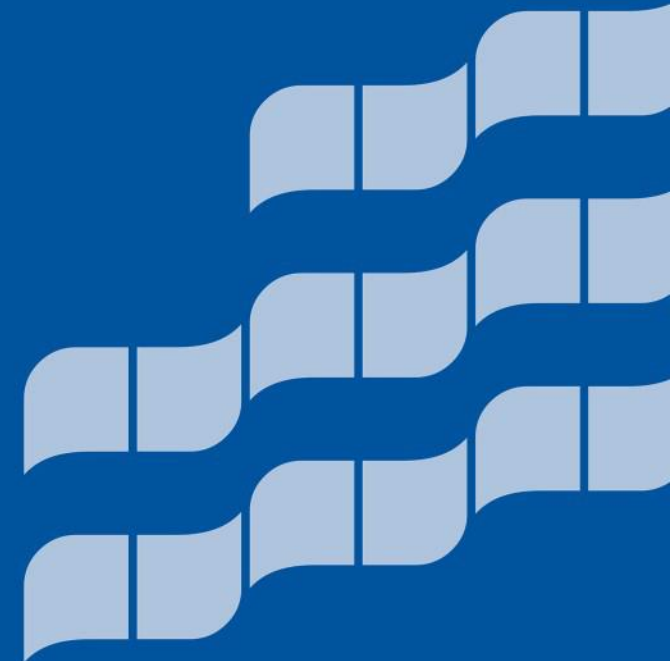


3.2 Suositeltava prosessi



Liite 1. Ennen-tilanteen asukaskysely

Asukaskyselyn tulokset 11.4.2023



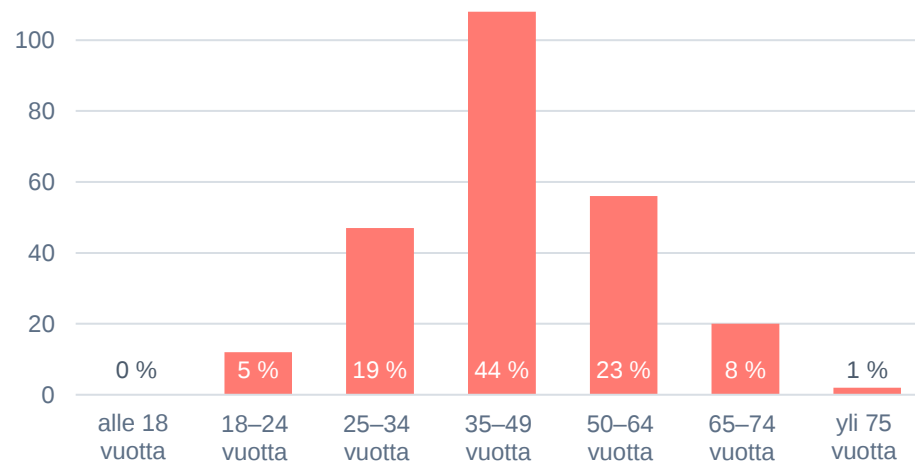
Kyselyn tausta

Kysely julkaistiin Tampereen kaupungin toimesta, ja se oli auki 27.3.-10.4.2023

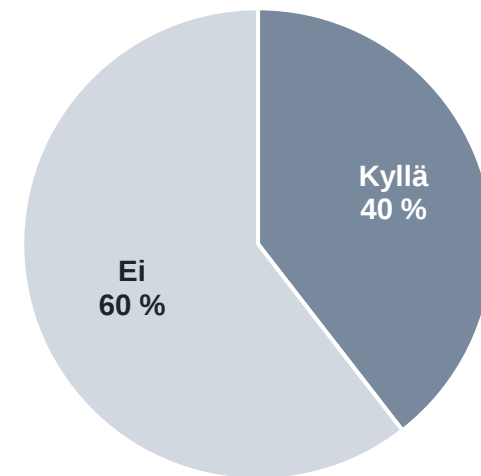
Kyselyn tavoitteena oli kartoittaa alueella asuvien ja siellä paljon liikkuvien ajatuksia alueen kehittämistarpeista.

Kyselyyn saatiin 246 vastausta. Suurin osa vastaajista oli keski-ikäisiä. 40 % vastaajista oli taloudessa alaikäisiä lapsia.

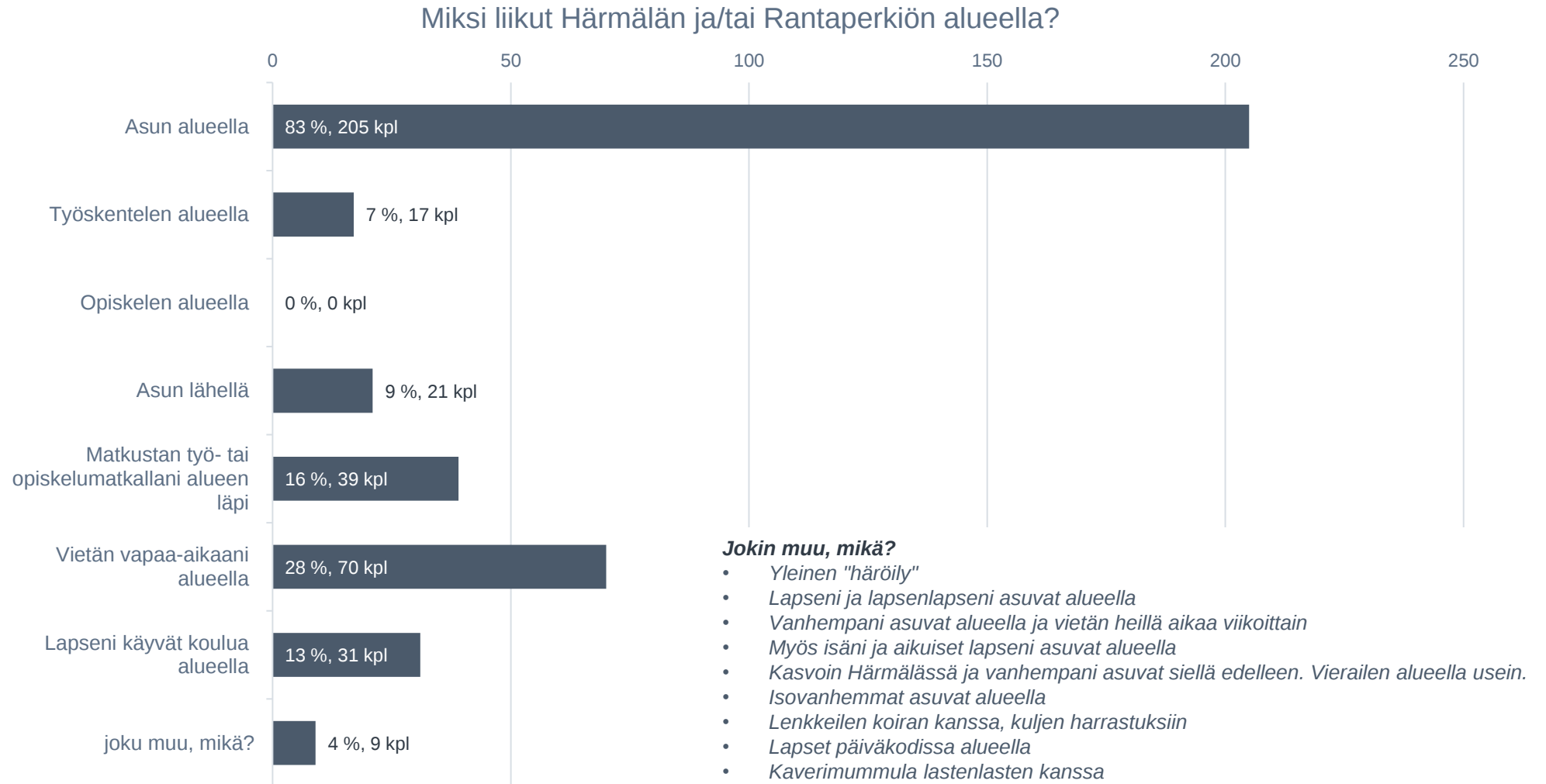
Kyselyyn vastaajien ikäjakauma



Onko taloudessasi alaikäisiä lapsia

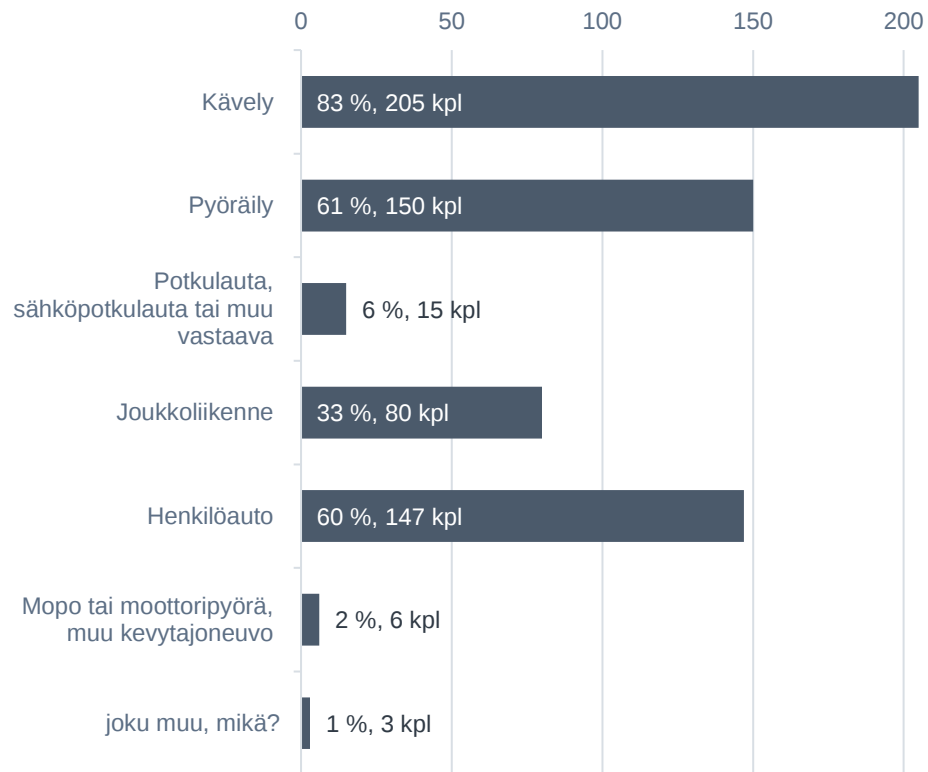


Vastaajien tausta



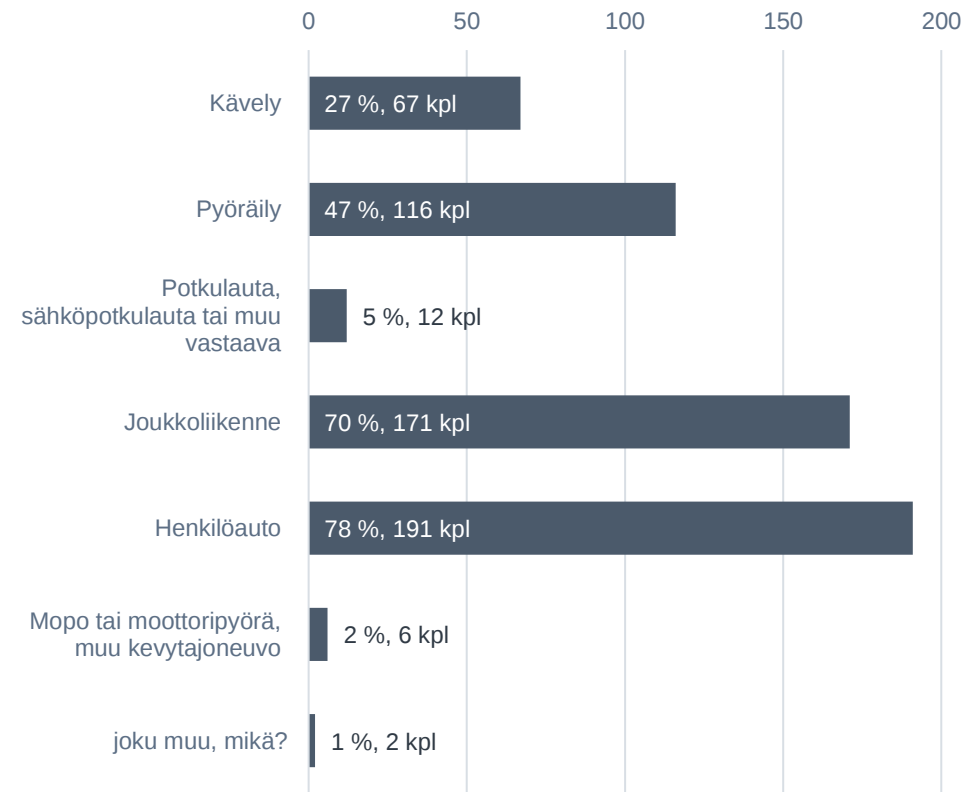
Vastaajien tausta - kulkutapatottumukset

Miten yleensä liikut tehdessäsi Härmälän ja Rantaperkiön sisäisiä matkoja?



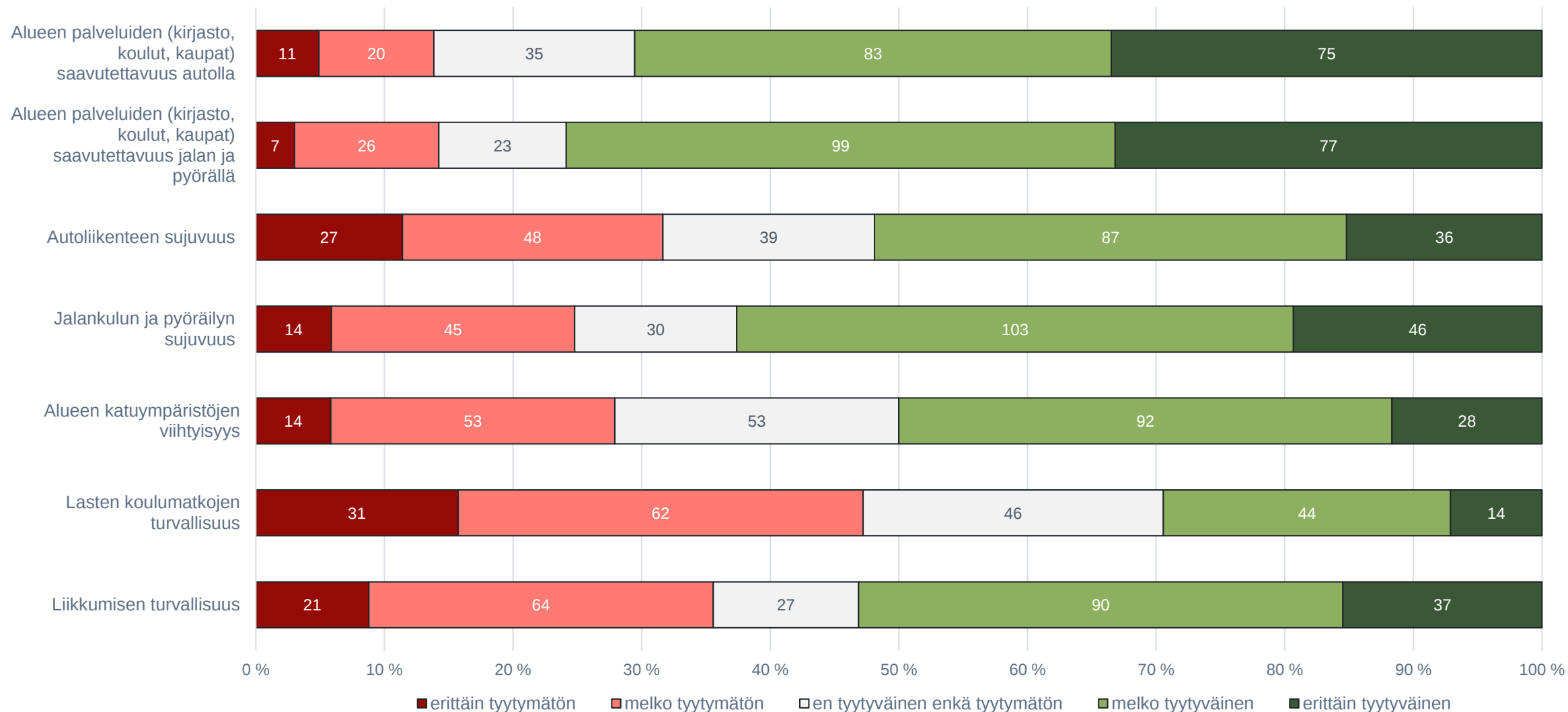
Talvella potkukelkka
Taksi tarvittaessa, vpl
Kuorma-auto

Miten yleensä liikut tehdessäsi matkoja Härmälän ja Rantaperkiön ulkopuolelle?

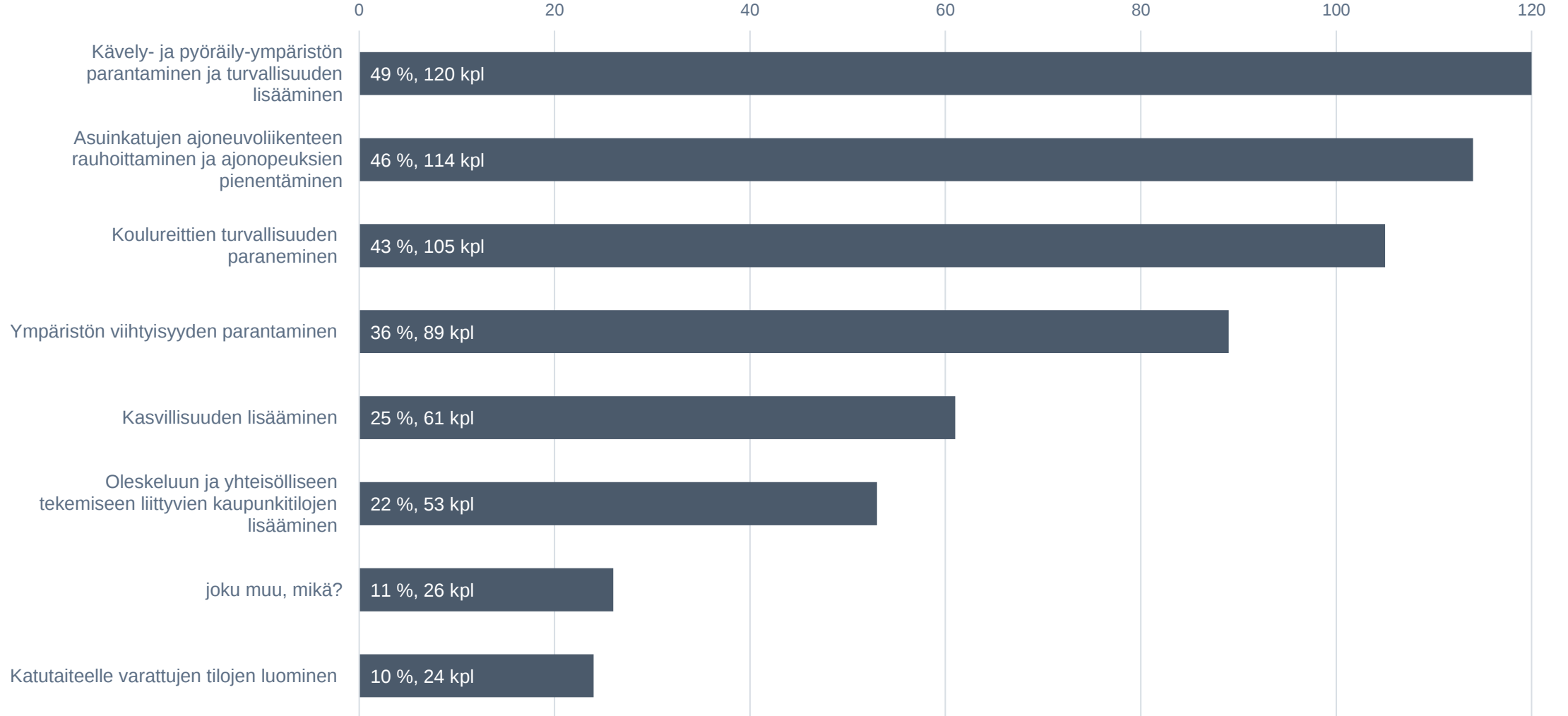


Taksi tarvittaessa, vpl
Kuorma-auto

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin asioihin Härmälän ja Rantaperkiön alueella nykytilanteessa?



Mitkä seuraavista ovat sinun mielestäsi tärkeimpiä kehitettäviä asioita Härmälän ja Rantaperkiön alueella?



Avoimet vastaukset edelliseen kysymykseen:

Muu, mikä?

Oleskelu

- *Liikuntapaikkojen kehittäminen. Esimerkiksi Härmälän koulun kenttä.*
- *Pelialueita lapsille*

Pyöräily

- *Ilmailunkadulle päällystetty pyörätie Pirkkahallille asti.*
- *Kovalla nopeudella pyöräilevät sekä sähkölautailijat ovat jalankulkijoille suurempi vaara kuin autot*
- *Pyöräilijöille omat reitit*

Jalankulku ja joukkoliikenne

- *Jalkakäytävien ja bussipysäkkien lisääminen jotta liikenne sujuu esteettä ja turvallisesti.*
- *paikalliseen Prismaan ei nyssellä pääse*

Autoilun rauhoittaminen

- *Perkiönkadun katkaiseminen 2-3 osaan turvallisen liikkumisen aikaansaamiseksi*

Ajokäyttäytyminen

- *Lapsiaan kouluihin tuovien vanhempien liikennekasvatus; siinä olisi kehitettävää/muistutettavaa*
- *Vanhempien ajokäyttäytyminen heidän viedessä lapsia kouluun/tarhaan Talvitielle*
- *Moottoriajoneuvojen tahallinen huudattaminen kesäöinä*
- *Autot ajaa fiksusti, mutta mopot ja mopoautot hurjastelee asuinkaduilla. Ne voidaan kieltää.*

Kunnossapito

- *Autoteiden epätasaisuuksien korjaaminen*
- *Katupintojen kunnostaminen*
- *Katujen päällysteiden parempi ylläpito, talvikunnossapidon parantaminen.*
- *lumien auraus niin että Koivukuja (koulujen pää) ei muutu talvisin villiksi länneksi*
- *Aurauksen parantaminen Härmälänkadulla!*

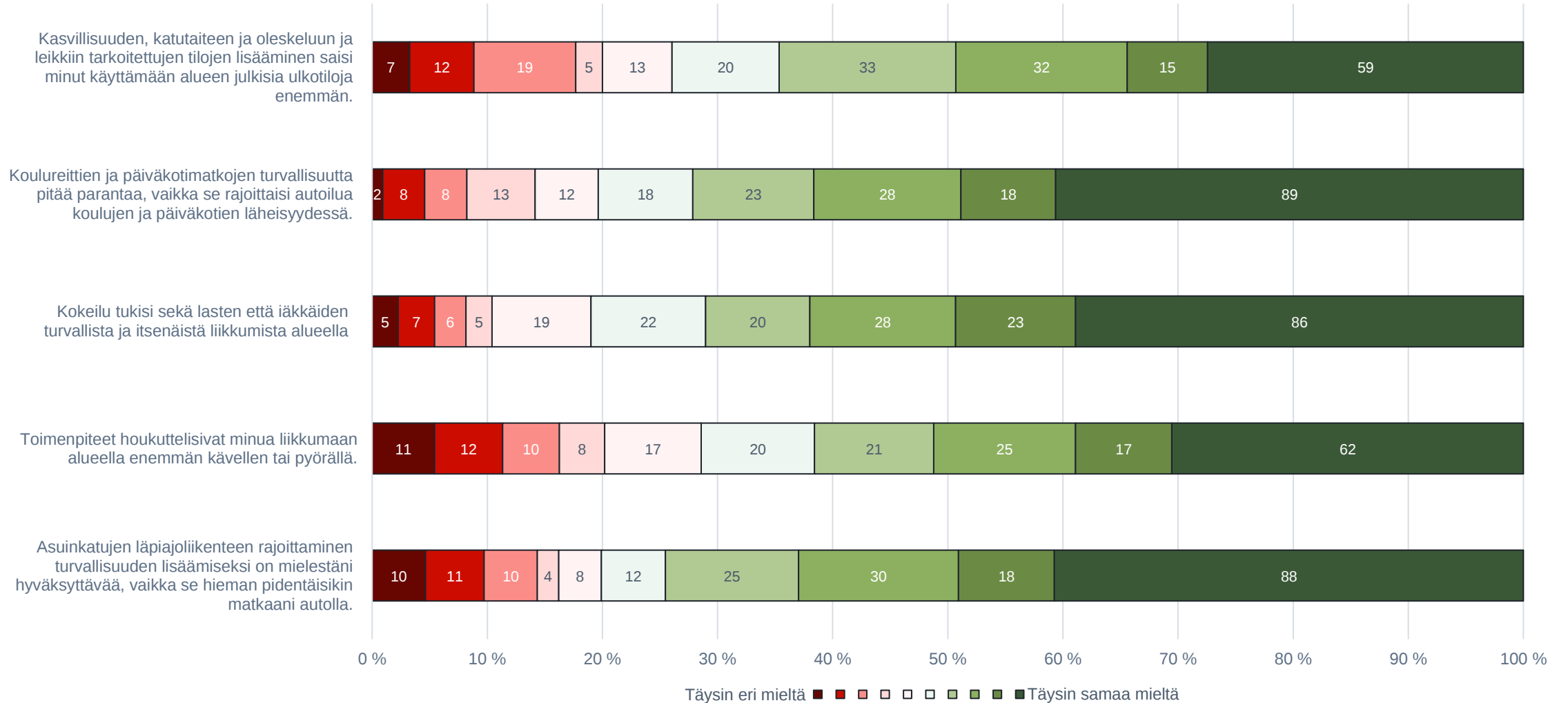
Autoilun sujuvoittaminen

- *Bussipysäkkien sijoittaminen pois ajoradalta ettei bussi pysäkillä pysäytä koko kadun liikennettä.*
- *Alueella asuu paljon vanhempaa väkeä joille liikkuminen autollaan on tärkeää kaupassa käynnin takia.*
- *Autoliikenteen sujuvuuden parantaminen ja pysäköintipaikkojen lisääminen.*
- *Autoliikenteen sujuvoittaminen. Nuolialantien linja-autopysäkit estävät liikennettä.*
- *Autoliikenteen sujuvuus kaikki ei pysty käyttämään julkisia liikennevälineitä*
- *Autoliikenteen sujuvoittaminen*
- *Autoilun mahdollisuuden parantaminen*
- *Autoliikenteen sujuv., jotta esim. ajoväyl. pysäht. bussien vaarallisilta ohituksilta vältytään.*
- *Mahdollisuus liikkua myös autolla järkevästi. Tuntuu olevan muotona nyt haitata liikennettä.*
- *Sujuva läpiajoliikenne autoilla.*

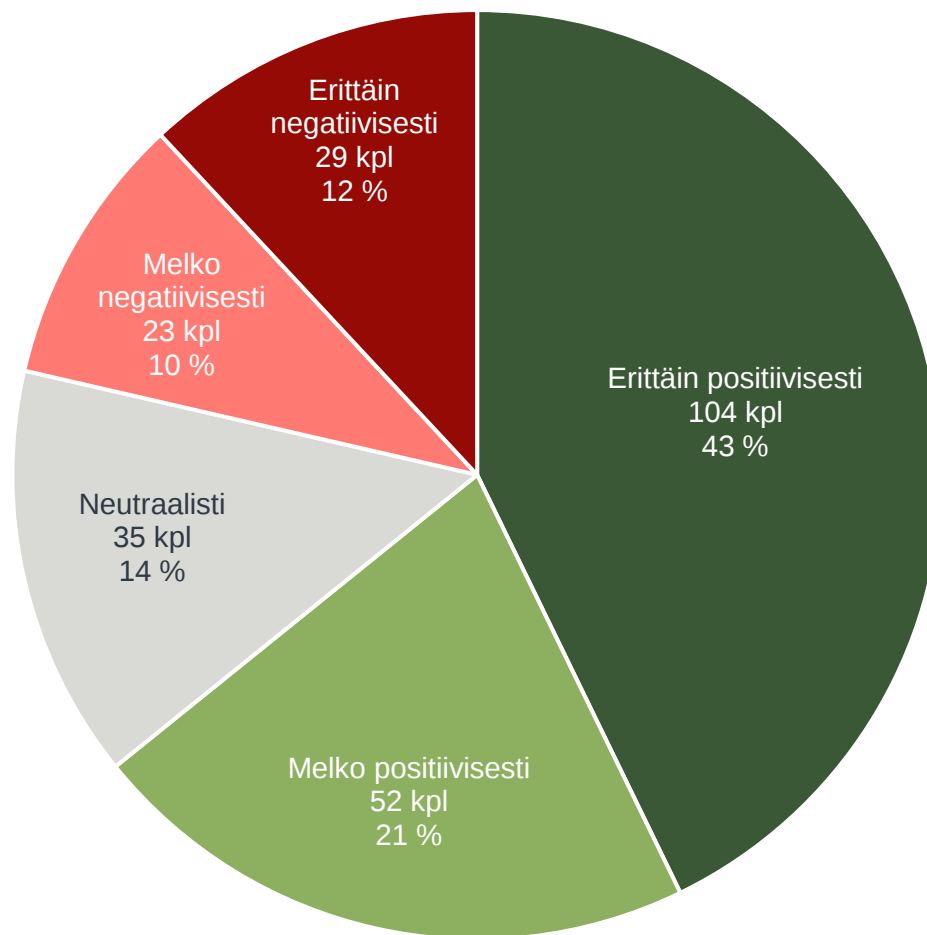
Ei muutettavaa

- *Pidetään alue edelleen yhtä mukavana kun se on ollutkin. Ei mitään hörhösuunnitelmia*

Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä



Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen



Härmälän asukaskyselyn karttavastaukset

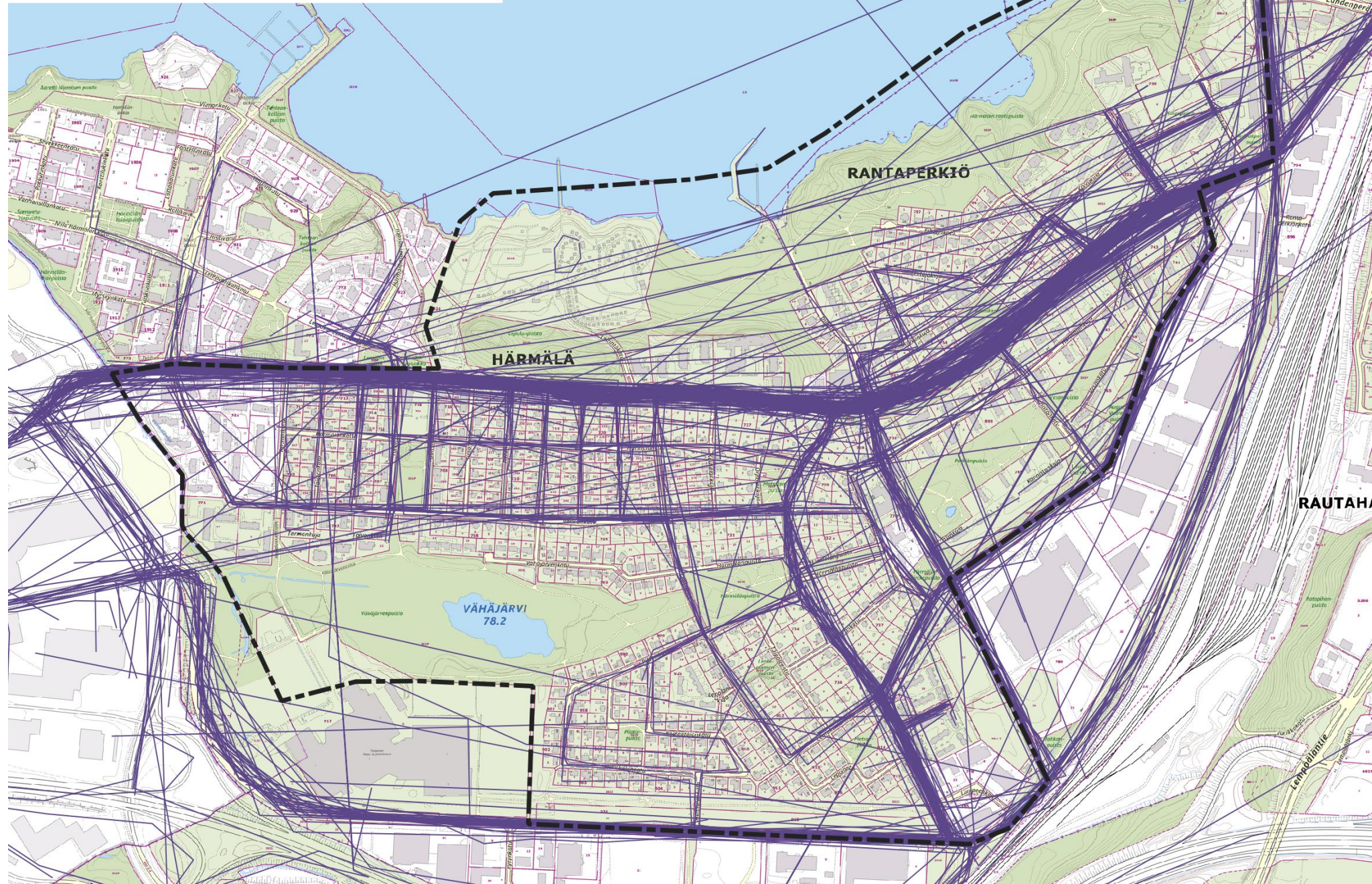
— Reitti, jota liikun kävellen tai pyörällä



Eniten käytetyt reitit jalan ja pyörällä, 421 vastausta.

Härmälän asukaskyselyn karttavastaukset

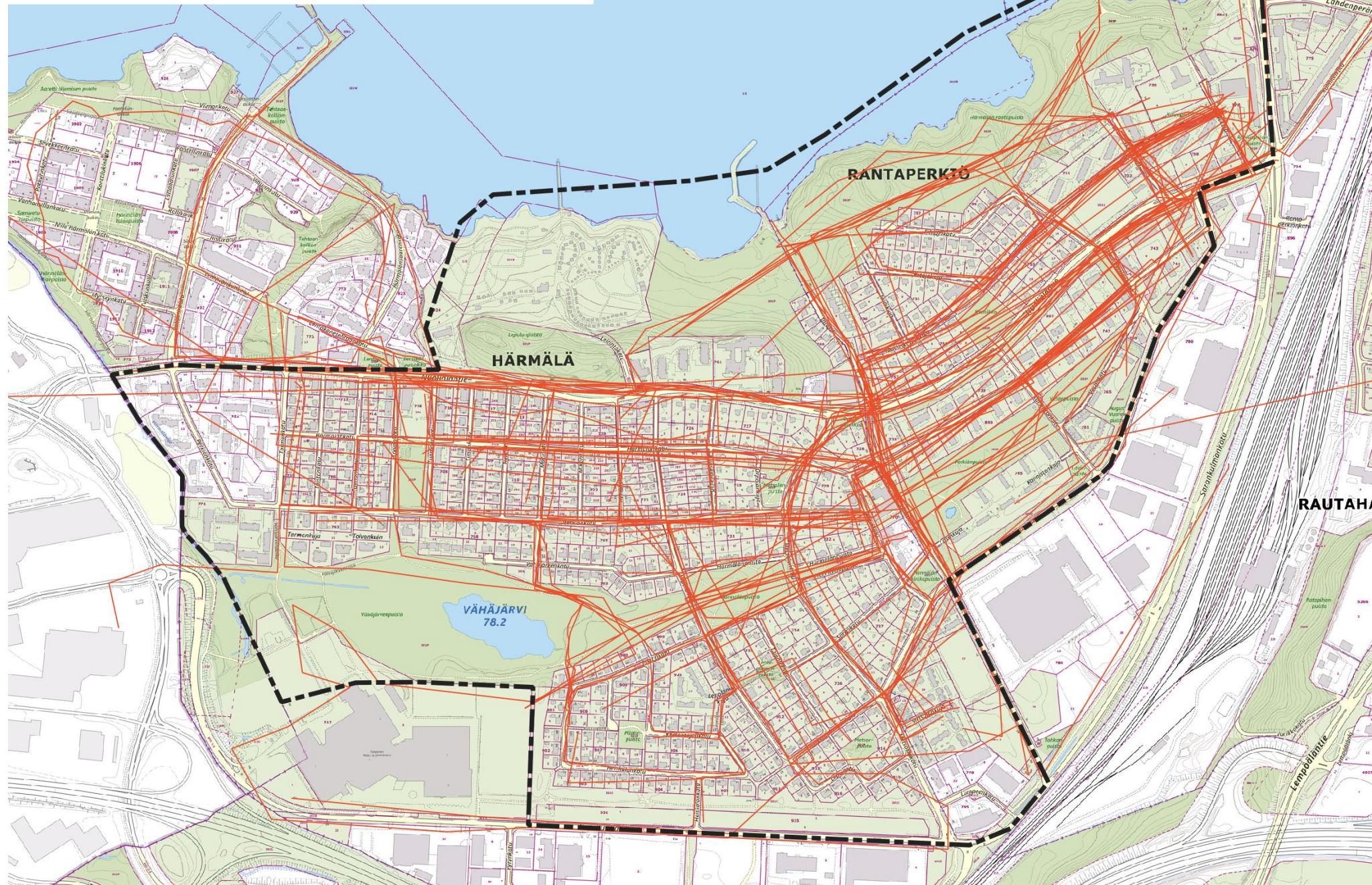
— Reitti, jota liikun autolla



Eniten käytetyt reitit
autolla, 373 vastausta.

Härmälän asukaskyselyn karttavastaukset

— Reitti, jota lapseni käyttää useimmiten kävelyyn tai pyöräilyyn



Lasten eniten käyttämät reitit, 135 vastausta.

Avoin palaute - positiivinen

- Hieno hanke. Lisää tienpiennarten niittyjä ja pölyttäjille ystävällistä ympäristöä, viherseiniä, viherkattoja, hyönteishotelleja että lapset ja aikuiset oppivat luonnon monimuotoisuutta (olemme osa luontoa). Hiekkalaatikoihin kaupungissa luonnollisia metsän mikrobeja ja mykoritsoja sis. hiekkaa (vastustuskykyä ja terveyttä edistävää). Lähiluonnon kävelyreitit merkittävä paremmin ja hyvät kartat saataville sekä sovellukset alueen yhteisöllisistä ja luontopalveluista. Fiksu grillipaikka Australian tyyliin. Pyhäjärvelle brittiläiseen tyyliin kunnon Pier laiturin, virkistys ja musiikkitalaisuuksiin
- Hei! Tämä kokeilu kuulostaa uskomattoman hienolta ja olisi vastaus meidän perheen ahdistukseen ja pelkoihin liittyen pienten lasten turvallisuuteen. Asumme Perkiönkadun keskivaiheella ja kotimme ohi ajetaan täysin päättömä ylinopeutta jatkuvasti. 30:n rajoitus ja tasa-arvoiset risteykset eivät kaahareita hetkauta. Omalla pihalla leikkiminen on stressaavaa 3- ja 1-vuotiaiden, vilkkaiden lasten kanssa, ja sydäntä kylmää kun miettii lasten tulevaa kouluun kulkemista. Olemme antaneet asiasta palautetta ja tiedän, että naapurustossa on asiaan toivottu järeitä ratkaisuita jo pitkään. Kiitos teille!
- Lupaava kokeilu! Ajonopeudet ovat turvallisuuden ja viihtyvyyden kannalta liian suuria alueen läpi kulkevilla pitkillä kaduilla Perkiönkatu, Härmälänkatu, Metsolankatu (varsinkin eteläosuus), Lentokentänkatu. Pelkkien nopeusrajoitusten (pihakatu, 20km/h?) lisäksi autoilulle tarvitaan fyysisiä hidasteita koska näillä kaduilla ajetaan jo nyt merkittäviä nykyisetkin rajoitukset ylittäviä nopeuksia sekä arkipäivien työmatkaliikenteenä että viikonloppuiltoina. Myös julkisten tilojen kohentaminen on viihtyvyyden kannalta oikein tervetullutta, mutta itse näen tärkeimpänä autoliikenteen rajoitustoimet.
- Erinomaista ja edistysellistä, että tällaista kokeillaan proaktiivisesti, huomioiden jo etukäteen ratikan vaikutuksen autoliikenteen ohjautumiseen sivukaduille. Näin saadaan jo valmiiksi palautetta siitä, mitkä vaihtoehdot mahdollisesti toimivat. Toivottavasti suurin osa läpikulkuliikenteestä ohjautuisi Sarankulmankadulle ja Ilmailunkadulle. Lisäksi toivon, että vaikka ensimmäiset kokemukset kokeilusta eivät toisi tuloksia tai tarpeeksi vastakaikua, pidettäisiin rauhallisen liikenteen naapurusto varten otettavana vaihtoehtona läpiajoliikenteen suitsimiseksi sitten, kun ratikka tulee.
- Ajoneuvoliikenteen rajoittaminen on erittäin tervetullutta! Asumme omakotitalossa Petäjäkujan varrella. Kyseessä tiellä ajaa ruuhkaisimpina aikoina todella vilkkaasti autoja, useampi minuutissa. Kyseisellä kadulla ei ole jalkakäytävää ja tietä käyttää jalankulkijoista erityisesti lapsiperheet. Liikun itse pienten lasten kanssa jalan ja joka kerta talosta ulos lähtiessä pelottaa! Tiedän kotikatuamme käytettävän läpikulkuna autoilijoiden toimesta. Hidasteita, nopeusrajoituksia ja läpikulun kieltäminen ajoneuvoille on välttämätöntä.
- Kuulostaa erittäin tarpeelliselta kokeilulta! Kaikki mahdolliset keinot autoilun vähentämiseksi käyttöön! Liikun itsekin välillä autolla mutta autoilun pitäisi olla viimeinen vaihtoehto. Aidosti tehokkain keino autoliikenteen vähentämiseen (ennen ratikkaa) on bussilinja 8:n parantaminen. Vuoroja tulisi lisätä etenkin ruuhka-aikoihin vähintään tuplamäärä. Aamu- ja iltapäiväliikenteessä busseja menee niin vähän, että bussit eivät kulje laisinkaan ajallaan ja ne ovat aina tupaten täynnä. Moni liikkuu autolla, vaikka haluaisi mennä bussilla, koska bussiin ei mahdu eikä se kulje ajallaan.
- Hyvä juttu tämä kokeilu
- Todella loistavan kuuloinen ajatus ja hienoa, että kokeillaan.
- Erittäin hyvä idea, jolla toivottavasti lisätään turvallisuuden tuntua liikkuesssa lasten ja koiran kanssa.
- Kiinnostava kokeilu, jolla voisi olla positiivisia vaikutuksia lasten liikkumisen turvaamiseksi sekä yhteisöllisyyden lisäämiseksi sen onnistuessa.
- Odotan ratikan tuloa ja autoliikenteen vähenemistä. Bussit on todella täysiä, lähinnä 8 bussi. Toivon ratikan ratkaisevan em ongelman.
- Tämä on erittäin tervetullut kokeilu, jään innolla odottamaan!
- Tämä kuulostaa erittäin hyvältä, Perkiönkadulla ja Nuolialantiellä näkee päivittäin erittäin vaarallisia suorituksia erilaisten ajoneuvojen taholta.
- Olisi tosi hienoa saada lisää lasten ja ikäihmisten itsenäistä liikkumista tukevaa ympäristöä.
- Ikävää että kysely on teknisesti näin huono, pitää skrollata vasemmalta oikealle että saa kaikki vaihtoehdot näkyviin. Jäänee monelta vastaamatta. Hanke sinänsä on kannatettava.

Yhteenveto innostuneista positiivisista palautteista

Vastauksissa korostetaan ympäristön monimuotoisuuden ja viihtyvyyden lisäämisen tärkeyttä, kuten niittyjen, viherseiniä ja -kattojen sekä hyönteishotellien luomista. Turvallisuus on myös keskeinen huolenaihe, erityisesti lasten ja ikäihmisten liikkumisen kannalta. Monet vastauksista toivovat rajoitustoimia ja fyysisiä hidasteita autoliikenteeseen, jotta nopeudet pysyisivät kohtuullisina ja asuinalueet turvallisina. Ratikan odotetaan vähentävän autoliikennettä, ja bussilinjojen parantaminen, erityisesti linja 8, nähdään tärkeänä keinona edistää joukkoliikennettä. Vastauksissa ilmaistaan myös innostusta kokeilun suhteen ja toivotaan sen tuovan positiivisia vaikutuksia alueelle.

Avoin palaute – kannustus ja ehdotukset liikenteen rauhoittamiseen ja pysäköinnin rajoittamiseen

- Mielestäni ajoneuvoliikenteen määrän ja nopeuden rajoittaminen on ehdoton toimi lapsiperheiden viihtyvyyden kannalta. Härmälän läpi on aivan liian helppo kaasutella ylinopeutta ja läheltä piti -tilanteisiin törmää säännöllisesti.
- Ehdottomasti rajoitettava autojen liikkumista kaduilla, autoja ajaa esim. Perkiönkadun läpi todella lujaa.
- Perkiönkatu pitää myös saada kokeiluun, sillä kaikki kulku tonteilta on suoraan kadulle. Lapsille vaarallinen. Läpiajoa rajoitettava.
- Todella hienoa olisi jos koivukujan alku Tuomentiehen rauhoitettaisiin, aamuisin aivan vaarallinen pienille koululaisille. Vanhemmat voisivat jättää lapset vaikka Nuolialantien bussipysäkille.
- Kokeilu on hyvä, toivon sen koskevan myös ns. pääväyliä. Yksittäisten autojen nopeus ja riskikäyttäytyminen korostuu Nuolialantiellä, Lentokentänkadulla, Talvitiellä ja Härmälänkadun itäpäässä.
- Ajonopeuksia pitäisi saada hillittyä. Liikenteen ohjaus täytyy suunnitella tarkkaan, ettei tilanne tietyissä kohdissa / tietyillä teillä mene entistä huonommaksi.
- Lenkkeilen Härmälä-Rantaperkiön omakotitaloalueella, jossa ei ole varsinaisia jalkakäytäviä. Autoja tulee välillä ympäristöstä välittämättä täysillä vastaan. Alueelle pitäisi saada hidasteita, jotta järjetön kaahailu saataisiin kuriin. Alueella on mm. päiväkotia ja leikkipuistoja, mutta suorat tiet houkuttelevat ilmeisesti kaahailemaan. Kaahailijoita ei kiinnosta säännöt, ainoastaan hidaste hidastaa.
- Ensisijaisesti ehdottaisin hidasteita, korokkeita, tms. Pahimmille läpiajokaduille.
- Hidasteita vaan ja paljon. Ainakin talvitiellä kohelletaan
- Pirkkalalaiset voisivat käyttää ohikulkutietä.
- Olennaista on pirkkalan autoliikenteen ohjaaminen pirkkahallin kautta
- Lentokentänkadun ja Metsolankadun työmatkaliikenne ei kunnioita aluenopeusrajoitusta 30 km/h. Voisiko sen pakottaa käyttämään Sarankulmankatua.
- Lentokentänkadun läpiajoliikenne sisältää raskaita ajoneuvoja Valmetin ja Kojan vuoksi. Raskas liikenne olisi hyvä ohjata kulkemaan toista reittiä kuin asuinalueen läpi missä koululaiset kulkevat kouluun ja lapset leikkipuistoihin.
- Mm hatanpään koulun ja lukion liikenne pois kerrostalojen välistä.
- Koivukuja liikenne pitää saada kuriin. Varsinkin kesällä liikenne on valtavan vaarallinen Rantaperkiön kentän ympärillä ja koko Koivukujalla. Suojatietä ei ole laisinkaan Koivukuja 6 ja 4 -talojen asukkaille..
- Fyysisiä hidasteita ja äkkiä
- Omaa viihtyvyyttä lisää parhaiten turvallisuus (kaikille, myös autoille) sekä kasvillisuus.
- Kadunvarsipysäköinti Tuomikujalla kiellettävä. Lisäksi Koivukujan ja Tuomikujan risteyksestä Tuomikujalle kohti Tuomikujan päiväkotia pitää rakentaa yhdistetty kävely -ja pyörätie, joka parantaa olennaisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulkua Tuomikujan päiväkotiin, sekä Tuomikuja 3:n kolmeen eri taloon ja kävelytielle kohti Vihilahtea sekä siitää haarautuvaa kävelytieta kohti Härmälää.
- Alue vaatii mielestäni vahvaa pysäköinnin rajoittamista kaduille. Asuinikatuni on jo melko rauhallinen, mutta muut alueet voisivat hyötyä rajoituksista.

Yhteenveto kannustavista palautteista

Vastauksista käy ilmi, että asukkaat pitävät ajoneuvoliikenteen määrän ja nopeuksien rajoittamista erittäin tärkeänä lapsiperheiden viihtyvyyden ja turvallisuuden kannalta. Monet vastauksista korostavat, että Härmälän alueella ajetaan usein ylinopeutta ja kadunvarsipysäköinti aiheuttaa haittaa. Erityisesti Perkiönkatu ja Koivukuja mainitaan usein ongelmallisina katuina. Asukkaat toivovat rajoituksia myös ns. pääväylille.

Vastaajat esittävät hidasteiden, korokkeiden ja muiden fyysisten esteiden lisäämistä pahimmille läpiajokaduille. Myös raskaan liikenteen ohjaaminen pois asuinalueilta ja koulujen läheisyydestä nostetaan esille. Lisäksi asukkaat ehdottavat pysäköinnin rajoittamista ja jalankulun sekä pyöräilyn edellytysten parantamista alueella.

Kokonaisuudessaan asukkaat pitävät kokeilua hyvänä ja tarpeellisena ja toivovat sen lisäävän turvallisuutta, yhteisöllisyyttä ja viihtyvyyttä alueella.

Avoin palaute – muut ehdotukset ja toiveet

- Katutilan turvallisuutta, viihtyvyyttä ja monipuolista käyttöä parantaisi enemmän ihmisten, niin asukkaiden kuin autoilijoiden asenteiden muuttaminen, kuin liikenneväylien rajoittaminen. Itse kasvoin vastaavanlaisella alueella ja silloin lapset valtasi pienkadut leikkejä varten ja autot osasivat varoa, sekä asukkaat antoivat lasten leikkiä. Nyt autot kaahaa pienillä kujilla ja jos lapset pelaa pallopelejä kadulla, niin joku naapureista valittaa.
- Meille eläkeläisille pitää turvata omalla autolla liikkuminen kotoa kauppaan tai muuhun asiointiin. Ostosten kantaminen on terveydellisistä syistä satoja metrejä tai kilometrejä on mahdotonta. Härmälänsaarenkadulla asuu pääasiassa vanhempaa väestöä. Lapsiperheitä on hyvin vähän. Leirintäkadulta Rantaperkiöön lähtevä jyrkkä mäki on vaarallinen huonon näkyvyyden, irtosoran ja urien takia. Tämä väylä on tärkeä yhteys uimarannalle, Arboretumiin ja keskustaan. Ko. kävely/pyörätie pitäisi ensitilassa kunnostaa, leventää ja pinnoittaa turvallisuuden takia. Monet käyttävät väylää työmatkapyöräilyyn.
- Perkiönkadulla asuvana sekä liikkuvana monessa eri muodossa minulla ei ole valittamista liikenteen määrästä tai kadun turvattomuudesta ja toivoisin, että varsinkin Perkiönkatu sekä Metsolankatu pysyisivät liikenteelle avonaisina pääväylinä Härmälässä. Ymmärrän toki, jos kaduille halutaan hidasteita, mutta en ainakaan itse ole kokenut näitä kahta mitenkään miellyttävinä paikkoina muutoin hengailla.
- Päiväkodin saattoliikenteelle varattava mahdollisuus autoiluun, kouluille vähemmän. Lisää valaistuja suojateitä ja lapsille turvallisempi koulumatka erikseen jalankulkijoille tarkoitetuilla kaistoilla! (Pyörät ja sähköpotkulaudat menevät vaarallisen lujaa, niille oma, selkeästi erikseen merkitty kaista!)
- Jalkakäytävä Tuomikujan loppuun asti olisi tärkeä! Jos muitakin katuja tehdään samanlaisiksi, missä autoille ei ole omaa kaistaa, turvallisuus vähenee. Muistakaa inva- ja yhteiskuljetukset!!!!Liikenne sinänsä Tuomikujalla on pientä, päiväkodille tuleva autoliikenne tuskin on poistumassa vaikka miten kiellettäisiin. Parempi olisi tehdä turvalliset väylät.
- Toivoisin turvallisempaa kävelyreittiä pohjois-etelä suunnassa k-marketille. Esim Metsolankadulla ei jalkakäytävää.
- Viihtyvyyttä lisäisi myös se, että kauppakeskuksiin pääsisi nyssellä/ratikalla ihan kohdalle! Silloin tuo yksityisautoilukin voisi alueella vähentyä.
- Lisää busseja
- Yhteisiä peli- ja oleskelualueita Härmälään ja Pyhäjärven reitin varrelle ja Lepolan huvila kaupunkilaisten yhteiskäyttöön.
- Bussipysäkkien syvennykset takaisin. Nykyinen malli aiheuttaa paljon vaaratilanteita.
- Asun Rantaperkiössä. Turvallisuutta lisäisi jo se, että vanhojen talojen pensasaidat määrättäisiin leikattavaksi lyhyemmiksi risteyksissä, että näkyvyys paranisi.
- Liian korkeita kuusiaitoja, estää autoilijan näkyvyyttä Tierankatu- Perkiönkadun kulma. Perkiönkatu on erittäin turvaton, koska sen läpi ajetaan usein LUJAA. Pitäisi katkaista katu jostain tain asettaa hidasteita.
- Käykääpä ottamaan kuva nyt Hatanpään koulun lähistöltä havainnekuvienne lisäksi

Yhteenveto ehdotuksista ja toiveista

Vastauksista käy ilmi, että asukkaat näkevät turvallisuuden ja viihtyvyyden parantamisen monipuolisena haasteena, joka vaatii sekä asenteiden muutosta että fyysisten muutosten toteuttamista. Monet vastaajat korostavat, että lasten tulisi saada leikkiä kaduilla ja autoilijoiden varoa heitä. Toisaalta esille nostetaan, että esimerkiksi eläkeläiset tarvitsevat mahdollisuuden liikkua omalla autolla esimerkiksi kauppaan tai muihin asiointikohteisiin.

Turvallisuutta voitaisiin vastaajien mielestä parantaa kunnostamalla ja leventämällä kävely- ja pyöräteitä, lisäämällä valaistuja suojateitä ja jalkakäytäviä sekä lisäämällä pensasaitojen leikkaamista risteyksissä. Joitakin vastaajia huolestuttaa, että liian tiukat liikenteen rajoitukset saattavat heikentää turvallisuutta esimerkiksi inva- ja yhteiskuljetusten osalta.

Vastaajat toivovat myös parempia joukkoliikenneyhteyksiä, kuten busseja ja raitiovaunuja kauppakeskuksiin sekä yhteisiä peli- ja oleskelualueita alueelle. Lisäksi on ehdotuksia hidasteiden lisäämisestä kaduille, joilla ajetaan usein ylinopeutta. Monet asukkaat ovat tyytyväisiä nykyiseen liikennetilanteeseen ja toivovat, että pääväylät pysyvät avoinna liikenteelle.

Avoim palaute – ongelmakohdat 1/2

- Liikumme kahden lapsen kanssa alueella autolla, kävellen ja pyörillä. Nuolialantie, Härmälänkatu ja meidän pihakatu, Vesankatu, ovat tosi vaarallisia kaikki. Alueella on todella paljon lapsia, mutta aluetta dominoi autot. Koko alue vaatii radikaalia autoliikenteen vähentämistä.
- Härmälän tasa-arvoiset risteykset menettäneet merkityksen, kun moneen suuntaan kulkeva läpiajoliikenne jättää ne huomiotta. Nopeudet ovat myös pysytelleet korkealla tasolla. Kadunvarsipysäköinti peittää näkyvyyttä ja hankaloittavat aurausta, roska-autojen toimintaa. Voisin kuvitella paloautojen joutuvan etsimään kiertoreittejä pysäköinnin takia kohteeseen.
- Asuinkorttelissani yksi auto ajelee melko reipasta ylinopeutta, kellon aikaa katsomatta.
- Hatanpään koulun autoliikenne on turvatonta käveleville koululaisille (lapsi sanoo, että valottomissa pikkuristeyksissä on vaikea päästä yli kun joka suunnasta tulee autoja). Rantaperkiö on kaunis vain rannan puolelta (piilossa). Voisi olla myös nuolialantien puolelta? Jätetään silti meille invalideille mahdollisuus kulkea autolla, tai juututaan vallan kotiin. Otetaan taiteessa mallia vuoreksesta ja tuodaan taide osaksi alueen brändiä? Ei tarvitse olla kädenlämpöistä neutraalia taidetta, vaan voitaisiin repäistä jotain rohkeampaa! Näyttäis kivalta ratikkareitilläkin sitten myöhemmin.
- Rantaperkiön urh.kentälle tuleva etenkin saattoliikenne on järkyttävää, lähikadut tukitaan pysäköimällä miten sattuu ja mihin vain. Pihlajakatu 1-3 on niin tukossa ettei pelastuskalusto edes pääsisi läpi esim Petäjäkotiin. Pakokaasun ja pölyn määrä autoista on todella suuri, epäröin uskallanko enää käyttää pihani satoakaan. Pihlajakatu 1-3 osuudelle saatava pysäköintikielto, pelaajat ohjattava pysäköimään esim Härmälänkadulle tai Hatanpään koululle.
- Osa Härmälän/Rantaperkiön kaduista ovat huonossa kunnossa ja kapeita, autoja pysäköidään teiden varsille kun pengeri pysäköinti on kiellettyä niin kaduista tulee entistä ahtaampia ja samalla kävelijöille ja pyöräilijöille turvattomia. Huonokuntoiset tiet rikkovat myös autot. Osa leikkipuistoista Härmälän alueella on "tyhjennetty" eikä niillä enää ole käyttöä. Niihin voisi kehittää jotain toimintaa. Samoin Rantaperkiön uimarannan alue on kesällä kovassa käytössä, mutta sille ei ole vuosiin tehty mitään. Se kaipaisi kasvojenkohotuksen. Siellä järjestetään myös vapaaehtoisia musiikkitapahtumia.
- Härmälä täyttyy asukkaista ja yksityisautoilua on todella paljon ja yhä kasvaa. Liikennenopeudet Nuolialantiella ja asuinkaduilla ovat kovia ja väliillä järkyttäviä. Pitkillä suorilla kiihdytetään holtittomasti.
- Muotialantie on vaarallisin, suojateitä ei kaikki autoilijat kunnioita. Lentokentänkatu lienee Tampereen huonoimpia katuja jonka kaupunki on unohtanut kokonaan! Täynnä kuoppia ja reikiä sekä kesällä rotvallin reunat kasvavat heinää ja puskia!!
- Rantaperkiön alueella olemme jatkuvasti vaarassa ajoliikenteen takia, Haapakuja ollen yksi pahimmista. Katu on ollut katkaistuna Nuolialantiestä monta vuosikymmentä, mutta tietämättömät/välittämättömät autolijat ajavat siitä kovaa vauhtia jatkuvasti vaarantaen opiskelijoita ja vanhuksia, sekä omassa tapauksessa lemmikkienulkoiluttajia.
- Pienien lapsien koulumatka on melko pitkä, turvaton, vaikka kysessä on yläaste lapset. Härmälässä on iso tila yläkoululaisille (esim. Sisu-aukiolla oleva talo, entisen Karmarin toimistotalo), on hyvä Härmäläläisille yläkoululaisille. Eivät tarvitse lähteä Koivistokylään, johon ei ole edes suora bussiyhteys.

Avoim palaute – ongelmakohdat 2/2

- Läpiajoliikenne Metsolankadulla on kamalaa! Kerran jopa eräs autoilija huudatti moottoria ja ohitti tahallaan liian läheltä! Lisäksi alueen ainoan ruokakaupan, K-market Härmälän saavutettavuus pyörällä tai jalan on keuhko. Jos viereinen taloyhtiö suostuisi päästämään edes kävelijät tonttinsa läpi, helpottuisi monen huonojalkaisen kauppamatka paljin.
- Omakotitalojen alueiden ulkopuoliset asukkaat ja messuvieraat pysäköivät autonsa kaduille jotka ovat tarkoitettu omakotialueen talojen käyttöön.
- Hatanpään koulun saattoliikenne on aivan mahdotonta. Autot tukkivat kapeat kadut ja jalan kulkevat ihmiset joutuvat välillä väistelemään miten sattuu ajavia autoja.
- Perkiönkatua käytetään läpiajoliikenteeseen ja nopeus on välillä aika hurja
- Läpikulku liikenne perkiönkadulla aika villiä, autolla ajetaan 60 + km/h lähes päivittäin päivä ja etenkin ilta aikaan
- Koulunalue on todella ikävä käyttää. Asun koulun vieressä ja siis ei ole muuta mahdollisuutta kun ajaa saatoliikenteen ja lapsen seassa
- Pirkkahallin ohittava tiepinnoite pitää saada kunnostettua jotta liikenne härmälässä vähenee. Partolan liikekeskusten alueen liikennettä pitää saada paremmin vetämään Tampereen suunnasta. Nyt liikenne jumittuu Pirkkahallin jälkeisessä liikenneympyrässä koska ohitustieltä pirkkahallille kääntyville on liikenneympyrän ohittava kaista.
- Härmälän asuinalueiden kadut on niin huonossa kunnossa, ettei niillä yksinkertaisesti voi ajaa lujaa. Sen sijaan Talvitiellä ajetaan hidasteista huolimatta huomattavaa ylinopeutta.
- Autot ajavat välillä todella lujaa läpi tasa-arvoisista risteyksistä ja pyöräilijän on vaikea nähdä (tai edes kuulla) autoja pensasaitojen takaa.
- Kunnollinen uimaranta Härmälään olisi merkittävä panostus liikuntaan ja oleskeluun liittyviin toimintoihin. Tällä hetkellä autot ohittelevat vaarallisesti pysäkeille pysähtyneitä busseja. Mitä tällaiselle voisi tehdä? Keskelle korotuksia ja/tai kasvillisuutta?
- "Kadunvarsipysäköinti lisää vaaratilanteita. Täältä puuttuvat jalkakäytävät. Liikennemerkit eivät toimi. Lumenauraus puutteellista ja väylät kapenee. Keväällä ei harjata riittävästi (katupöly ja roskat) rakennus aikaiset roskat lojuvat kadun varsilla. Koirien jätökset jätetty kuntospolun ja pitkospuu reiteille (talvella lumelle)."

Yhteenveto esitetyistä ongelmakohdista

Vastaukset nostavat esiin monia turvallisuus- ja viihtyvyysongelmia alueella. Erityisesti ongelmana nähdään vaaralliset liikenneolosuhteet, kuten suuret nopeudet, läpiajoliikenne, huonokuntoiset ja kapeat kadut sekä kadunvarsipysäköinti. Erityisesti Nuolialantie, Härmälänkatu ja Vesankatu nostetaan esille vaarallisina. Monet vastaajat kokevat, että autoliikenne dominoi aluetta ja vaarantaa erityisesti lasten turvallisuuden. Pysäköinnin nähdään aiheuttavan ongelmia pelastus- ja huoltokalustolle sekä näkyvyydelle. Rantaperkiön urheilukentän saattoliikenne ja Hatanpään koulun liikenne ovat turvattomia kävelijöille.

Lisäksi vastauksissa nostetaan esille se, että alueen kadut ovat huonokuntoisia ja kapeita, mikä aiheuttaa turvattomuutta jalankulkijoille ja pyöräilijöille sekä vahinkoja autoille. Aasukkaat toivovat muun muassa pysäköintikieltoa tietyille kaduille, lisää taidetta, parempia liikenneyhteyksiä sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä. Lisäksi vastauksissa toivotaan parannuksia alueen viihtyvyyteen ja käytettävyyteen. Ehdotuksia ovat esimerkiksi taiteen integroiminen alueen brändiin, leikkipuistojen kehittäminen sekä Rantaperkiön uimarannan ja sen ympäristön kunnostaminen. Liikenneolosuhteiden parantamiseksi ehdotetaan muun muassa hidasteita, korotuksia ja kasvillisuutta sekä parempaa lumenaurausta ja katujen siivousta.

Avoin palaute – huolestunut 1/2

- Hyvä hanke, mutta miten varmistaa, että oleskelutilat lisäävät viihtyisyyttä eikä häiriökäyttäytymistä!!
- Härmälän ja Rantaperkiön alueella on jo nyt hyvät joukkoliikenneyhteydet, joita ihmiset varmasti käyttävät silloin, kuin pystyvät. On kuitenkin joitakin menoja, joita ei voi muilla tavoin hoitaa kuin autolla, ja näiden vaikeuttaminen tuntuu ikävältä.
- Ajoneuvoliikenne siirtyy pienemmille kaduille, missä ei ole liikennevaloja jalkakäytäviä eikä suojateitä. Koululaiset käyttävät myös niitä ahkerasti.
- Ennen, kun tukitaan teitä on huolehdittava korvaavista väylistä. Eli on suunniteltava myös moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus. Kokonaisuus kuntoon.
- Teemme työtä, joka vaatii esteettömän pääsyn pakettiautoilla aivan kotiovelle. Yksittäisten teiden sulkeminen autoliikenteeltä on suvaittavaa, jos matka pitenee korttelin parin verran. Luottamukseni siihen, että kaikki tällaiset asiat osataan ottaa huomioon sellaisten toimesta, jotka eivät ole riippuvaisia auton käytöstä arjessaan, on horjunut vuosien saatossa. Esimerkkinä vaikkapa nuo ajoväylälle asetetut bussipysäkit, jotka ovat omiaan lisäämään vaaratilanteita, enkä usko niiden vähentäneen Nuolialantien liikennettä nimeksikään.
- Pelottaa parkkipaikkojen vähentäminen/poistaminen kadulta joka varmaankin johtaisi siihen että muuten mukavalta asuinalueelta pitäisi muuttaa pois. Mikäli parkkipaikka asia saadaan pidettyä kunnossa, niin tottakai positiivinen suhtautuminen asiaan.
- En tiedä miten läpi kulkua voidaan rajoittaa kun ratikan tulo Nuolialantielle estää suurimman osan läpi katujen käytöstä ja siirtää autoliikennettä perkiönkadulle.
- Mietityttää, että jos osa kadunpätkistä suljetaan autoilta, johtaako se auki jäävien teiden ruuhkautumiseen/ suhailuun, jos ei esim pääsekään enää kotia lähimpänä olevasta Nuolialantien risteyksestä kulkemaan. Riippuu varmaan kuinka suuri osa liikenteestä on pihoihin ajoa, kuinka paljon taas läpiajoliikennettä.
- Periaatteessa vanhan Härmälän puutalo/pientalo -alueen katujen vähempi autoliikenne on hyvä asia, mutta en oikein ymmärrä miten se muka vähentää sitä liikennettä jos ratikkasuunnitelman mukaisesti 85% nuolialantien yhdysteistä suljetaan. Sehän tarkoittaa sitä että Härmälänkatu, Perkiönkatu, Talvitie, Lepolankatu, ja ne tiet jotka vie Nuolialantielle ruuhkautuu aivan älyttömästi, eli liikenne senkuin lisääntyy! Yhdysteille pitäis rakentaa jalkakäytävät vähintään. Mutta kaduilta pitäis sallia sisääntulo ja poistuminen oikealle, jotta kaikkien ei tarvitsisi kiertää autolla turhaa lähiörallia.
- On hyvä miettiä myös toimien seuraukset ennakoon, ei jälkikäteen. Esim.koulujen saattoliikenteen estäminen koululle, vie saattoliikenteen viereisten asuintalojen pihoihin ja parkkialueille, ja tämäkin pitää estää, jotta ei siirretä vain toisaalle olemassa olevaa ongelmaa.Aluetta pitää rannoilta ja Hatanpään päästä siistiä roimasti pusikoista ja heinikoista; pusikoista löytyy erittäin paljon lasia, tölkkejä, huumeruskuja yms. mitä koirapuistoon menijä ei toivoisi koiransa tassuihin. Alueella liikkuu paljon epämääräistä porukkaa, joka varmasti tarvitsisi muunlaista apua kuin metsässäpiikitys

Avoim palaute – huolestunut 2/2

- Siinä pitäisi vain muistaa ottaa huomioon että autoa tarvitsevat alueella asuvat pääsevät ilman ylipitkiä kierroksia kotiinsa.
- Ratikan mahdollinen rakentaminen ei saa lisätä ajoneuvoliikennettä Härmälässä.
- Mielestäni alueella liikkumista ei tarvitsisi enempää vaikeuttaa. Esimerkiksi Hatanpään kouluihin kuljettaessa autolla kadunvarsipysäköinti tukkii jo toisen puolen kaistan kokonaan saatika sitten lähettäisiin kokonaan rajoittamaan liikkumista. Ruuhkaa kertyy todella paljon ja usein asukkaat ovat hankaluuksissa suurien saattomäärien kanssa, eivätkä pääse helposti omiin pihoihinsa.
- Kun ratikkaa ruveta tekemään jo ruuhkainen Nuolialantie tukkeutuu lisää ja liikenne siirtyy puisto alueelle jolloin kokonais liikenne lisääntyy ja hidastaa kaikkea ja päästöjä tulee lisää
- Miten pääsisimme perheinemme liikkumaan omalla, sillä julkinen liikenne ei ulotu työpaikoillemme. Raitiotien rakentaminen sulkee Nuolialantien ja tällähetkellä Ilmailuntien kuopat ja montut rikkovat autot.
- vuorotöihin Pirkkalan periferiaan ei onnistu rantaperkiöstä kuin autolla, en halua kauheesti autolla kierrellä. Lisäksi lähialueen pienet marketit ovat superkalliita verrattuna vaikka Prismaan, en ison perheen ruokaostoksia saa kävellen tai pyörällä raahattua. Miksi katujen edes pitäisi olla oleskelua ja leikkimistä varten, eiks puistot ja pihat oo sitä varten.
- Läpiajon rajoittaminen voi aiheuttaa pidempää ajomatkaa alueella, jota en halua. Tulisi varmistaa että rajoittaminen ei lisää kokonaisajomäärää alueella. Asukkaiden kotikaduille ajo pitää varmistaa ilman että se lisää turhaa kiertelyä alueella joka toisi lisää liikennettä joillekin kaduille
- Kyllä myös autolla täytyy päästä ajamaan koululle/päiväkotiin/omaan kotipihaan
- Alueella asuvien pitäisi saada ajaa läpikulkua mutta alueelta vain läpikulkumatalla olevien ei. Itse en aio noudattaa kieltoja jos ne tulevat koska alueella asun ja aion kulkea itselleni mieluisinta reittiä
- Jos asuinkadut rauhoitetaan, Nuolialantien tilanne pahenee entisestään. Muutoin hyvä ajatus.
- Kyse pääosin pientaloalueesta, jossa lähes kaikilla omat pihat ja lisäksi paljon puistoalueita, joihin voi aktiviteetteja järjestää. Lapsia ei pidä opettaa leikkimään kaduilla.
- Kyselyn esittelyssä mainittu "turvallinen leikkiminen kadulla" ei ole oikein. Kadut ei ole leikkipaikkoja, vaikka olisivat pihakatuakin.
- Ajoneuvoliikenteen rajoittamista tulisi harkita tarkkaan. Se voi hankaloittaa kulkemista alueella, ja mitä enemmän joutuu autolla kiertämään, niin sitä enemmän myös saastutetaan. Suorin reitti paikasta a paikkaan b on myös se ympäristöyställisin vaihtoehto. Lisäksi rajoitukset voivat hankaloittaa ikäihmisten kulkemista autolla.
- Rajoittaminen voisi lisätä liikaa niiden katujen liikennettä, jotka ei rajoitettu. Pysäköintikin näille alueille voisi lisääntyä
- Nuolialantien poikittaisliikenteen rajoittaminen ei saa lisätä autoliikennettä Härmälänkadulla!

Yhteenvedo huolestuneesta palautteesta

Vastauksissa ilmeni huoli siitä, että liikenteen rajoittaminen voisi lisätä häiriökäyttäytymistä ja hankaloittaa kulkemista erityisesti autolla. Monet asukkaat korostivat joukkoliikenteen hyviä yhteyksiä, mutta huomauttivat myös, että joitain menoja varten auto on välttämätön. Asukkaat olivat huolissaan siitä, että liikenne siirtyisi pienemmille kaduille, missä ei ole liikennevaloja, jalkakäytäviä tai suojateitä. Koulujen saattoliikenteen ja parkkipaikkojen vähentämisen aiheuttama haitta nousi myös esille.

Ratikkasuunnitelman vaikutukset herättivät huolta, erityisesti Nuolialantien liikenteen ruuhkautumisen ja muiden katujen lisääntyneen liikenteen osalta. Asukkaat toivovat, että heidän kotiinsa pääsy varmistetaan ilman tarpeetonta kiertelyä ja että liikennettä ei lisätä alueilla, joilla on jo ruuhkaa. Osa asukkaista ei pidä kaduilla leikkimistä turvallisena eivätkä hyväksy ajatusta, että kadut muutettaisiin oleskelu- ja leikkialueiksi.

Yhteenvedona voidaan todeta, että osa vastaajista on huolestuneita liikenteen rajoittamisen vaikutuksista alueen liikenteeseen, parkkipaikkoihin ja turvallisuuteen. He toivovat hankkeen huomioivan asukkaiden tarpeet ja olosuhteet, jotta liikenteen sujuvuus ja turvallisuus voidaan taata.

Avoim palaute – negatiivinen

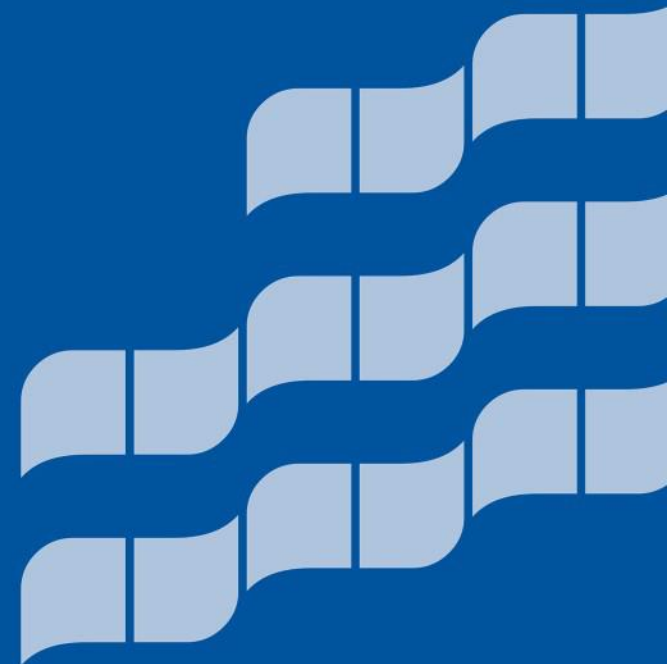
- Ei tarvitse hankaloittaa ihmisten kulkemista, kiitos. Kukaan ei tuolla hengaile "ulkotiloissa" muutenkaan, ei parane rahaa tuhlaamalla. Näitä katuja jalankulkijana kulkeneena voin todeta että vähäistä se autoliikenne (ja muu liikenne) on muualla kuin Nuolialantiellä ja se taas on hidas ja ruuhkainen. Älkää pahentako tilannetta, pyydän.
- Eiköhän täällä ole puistoja riittämiin lasten leikeille. Jättäkää leirintäalue rauhaan slummirakentamiselta tai tehkää sinne kunnon leikkialue ja muita alueita kokoontumisalueita. Antakaa nykyiset kadut olla rauhassa. Tehkää siellä keskustassakin nämä viherhörsjensuunnitelmat mutta jättäkää muut alueet rauhaan
- Autojen kieltäminen Nuolialantieltä ratikan takia tulee olemaan katastrofi asuinkatujen turvallisuutta ajatellen.
- Liikenne on jo nyt kurjistettu, kadut viihtyisiä ja vehreitä. Ratikka-linjauksen katusuunnitelmat tulevat katkomaan poikkikatuja, joten ajoneuvoliikenne ohjautuu tuona takia tonttikaduille ja on ristiriidassa lähtökohdiltaan tämän hankkeen kanssa. Härmälässä on hyvin puistoja ja asukkailla vihreät puutarhat. Keinotekoista yhteisöllisyyttä ei kaivata Tanskan malliin.
- Ehdotetuilla keinoilla saadaan lähinnä työrauha varkaille ja narkkareille.
- Nuolialankadun liikennettä ei pidä enempää häiritä rajoituksilla.
- Possujunaraiteiden rakentaminen Nuolialantielle on turhaa vihervasemmiston huuhaata.
- Rantaperkiön ja Härmälän kaduille ei tarvita mitään "rauhottamista". Katu on liikennettä varten, eikä mikään oleskelu- ja leikkipaikka. Nuolialantie on toteutettava niin leveänä ja sujuvana, että mahdollisesta ratikasta huolimatta liikenne virtaa esteettä eikä tarvetta kierrellä sivukatujen kautta synny. Hankkeen saatesanat osoittavat, että kaupungin suunnittelijatkin epäsuorasti myöntävät ratikan haittaavan merkittävästi muuta liikennettä. Ratikan laajentamisesta on luovuttava tai on tehtävä suunnitelmat uusiksi niin, että muu liikenne ei ratikasta kärsi. Autoilua on rajoitettu aivan liikaa!
- alueella on isot pihat, puistot, kentät valmiina niihin asioihin, mitä nyt haetaan , asuinkaduilla ei ole tarpeetonta läpiajoa, halutaan ajaa lyhintä reittiä pääkaduille ja siten välttää tarpeetonta ajoa kaduilla , miksi täytyisi yleensä oleskella kaduilla , liikenteen, on se sitten mitä tahansa, on parasta olla mahdollisimman sujuvaa
- samalla voi rakentaa aidat ympärille ettei tarvii dinne vsivaantua ollenkaa
- Idioottimainen.
- Toivottavasti liikennesuunnittelijat joutuvat joskus vastaamaan tahallisesta liikenteen häirinnästä ja vaaratilanteiden aiheuttamisesta.

Yhteenvedo negatiivisesta palautteesta

Vastauksissa ilmaistaan huoli siitä, että esitetyt muutokset voisivat hankaloittaa ihmisten kulkemista ja lisätä turvattomuutta. Useat kommentoijat eivät koe tarvetta lisätä yhteisöllisyyttä tai vihreyttä alueelle, sillä siellä on jo puistoja ja muita viheralueita. Muutamat vastaajat korostavat, että liikenne on tärkeä osa kaupungin toimivuutta ja varoittavat liiallisesta autoilun rajoittamisesta. Nuolialantien liikenteen häirintä ratikan takia nähdään riskinä asuinkatujen turvallisuudelle, ja ratikkahankkeen laajentamista pidetään epäedullisena muulle liikenteelle.

Liite 2. Jälkeen-tilanteen asukaskyselyn tulokset

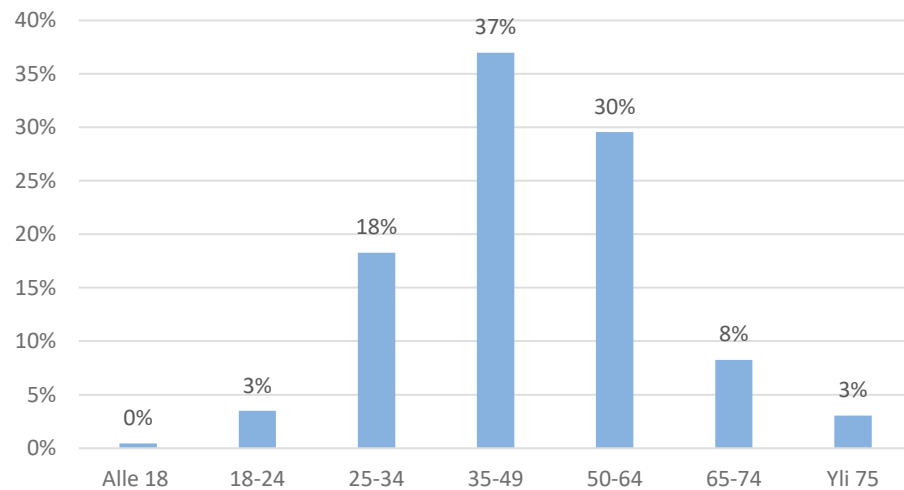
21.12.2023



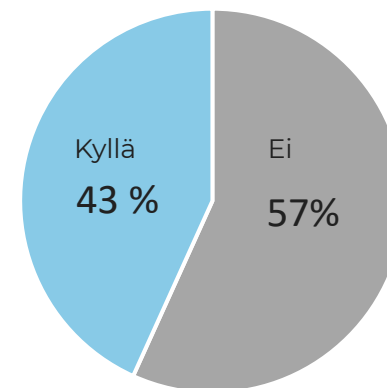
Kyselyn perustiedot

- Kysely julkaistiin Tampereen kaupungin kyselytyökalulla ja se oli auki 23.11.-6.12.2023
- Kyselyn tavoitteena oli kartoittaa alueella asuvien ja siellä paljon liikkuvien ajatuksia kokeilun onnistumisesta ja toiveita alueen kehittämistarpeista. Vastaava kysely tehtiin myös keväällä ennen rauhallisen naapuruston kokeilua
- Kyselyyn saatiin 233 vastausta. Suurin osa vastaajista oli keski-ikäisiä. 43% vastaajista oli taloudessa alaikäisiä lapsia. Vastaajaprofiili vastasi hyvin edellistä kyselyä.

Vastaajien ikäjakauma



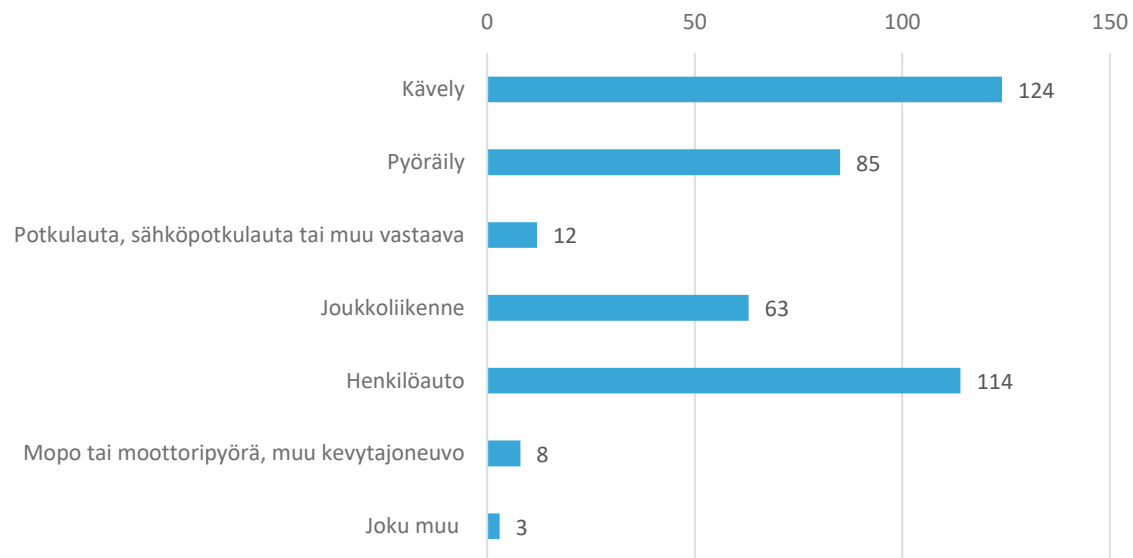
Onko taloudessasi alaikäisiä lapsia?



Vastaajien liikkuminen alueella

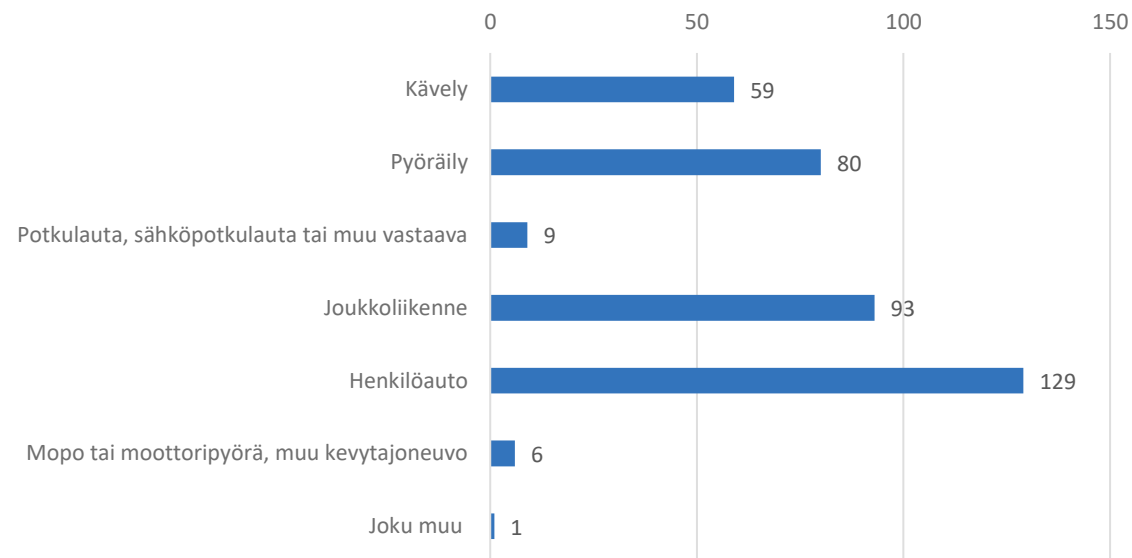
- Vastaajista 86 % asuu alueella ja 38 % vastaajista kertoi liikkuvansa alueella vapaa-aikanaan.

Miten yleensä liikut tehdessäsi Härmälän ja Rantaperkiön sisäisiä matkoja?



Jokin muu, mikä?
Lasten vaunut x2
Pakettiauto

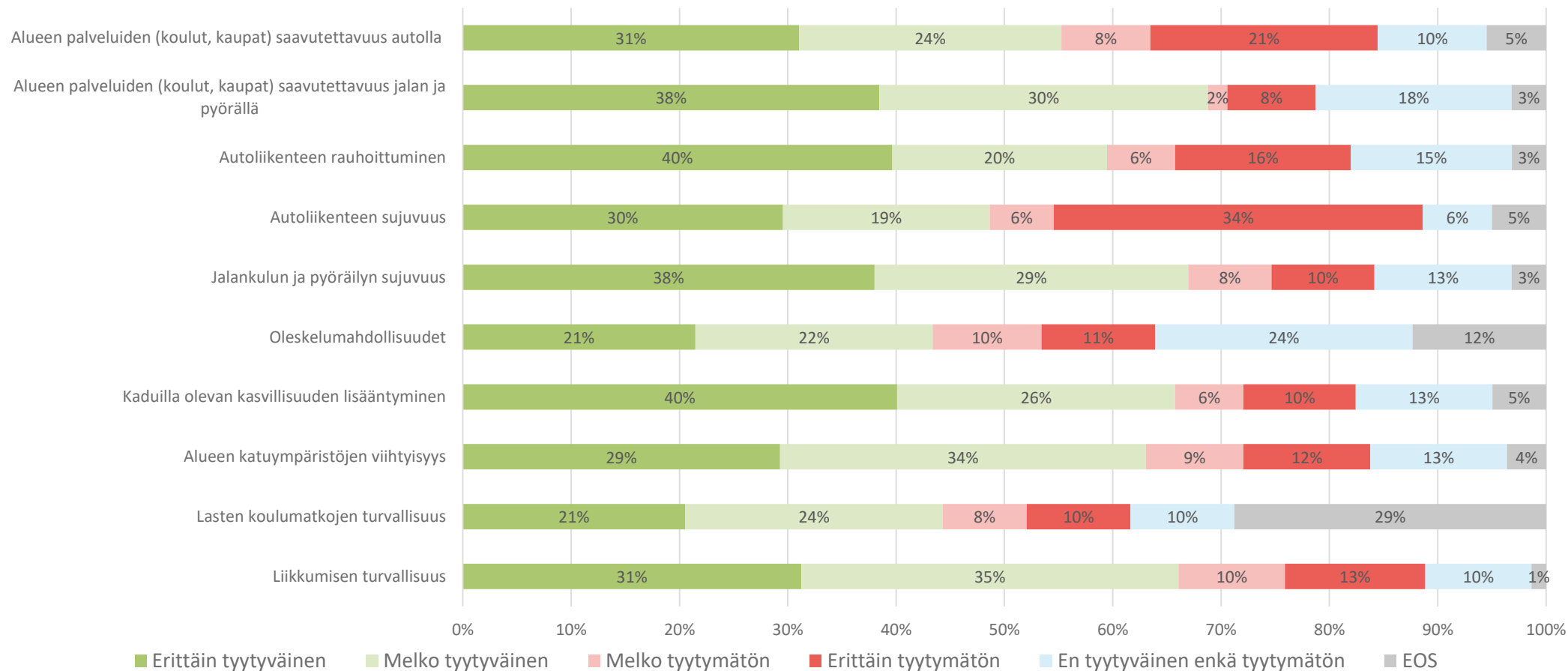
Miten yleensä liikut tehdessäsi matkoja alueen ulkopuolelle?



Jokin muu, mikä?
Pakettiauto

Tyytyväisyys alueeseen

Kuinka tyytyväinen olet ollut seuraaviin asioihin Härmälän alueella?

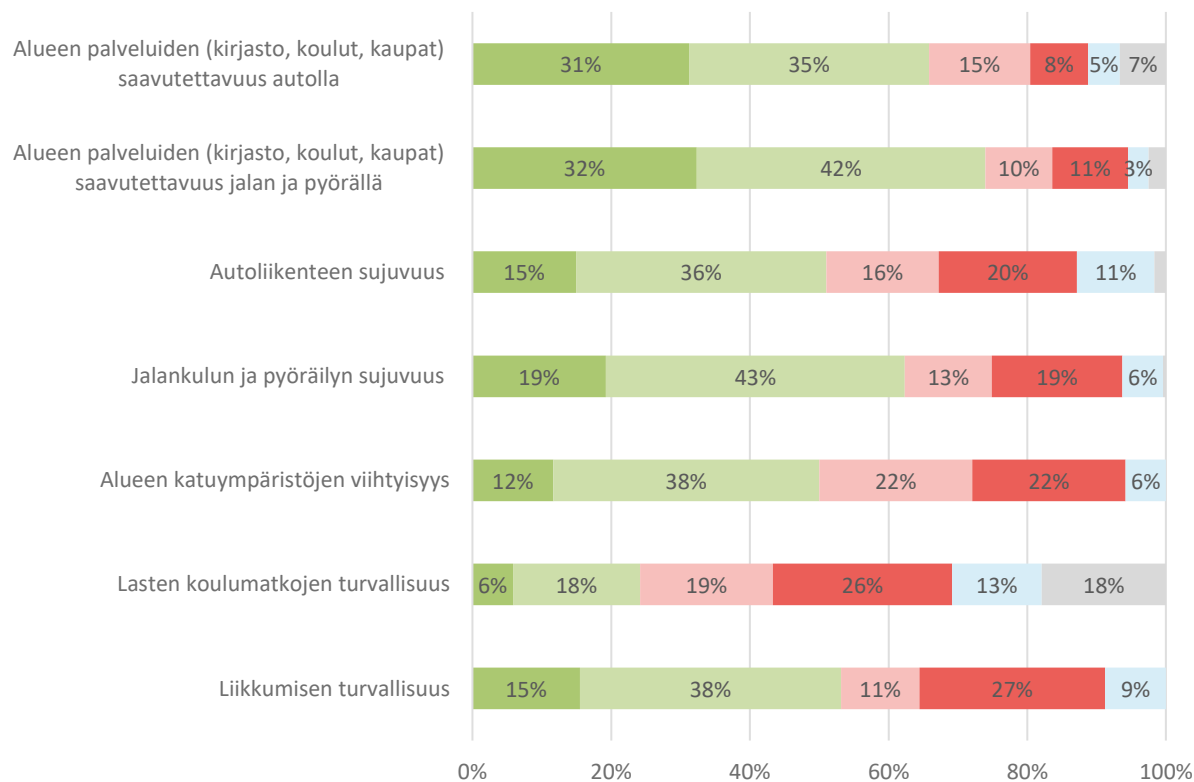


Tyytyväisyys alueeseen – ennen ja jälkeen kokeilun

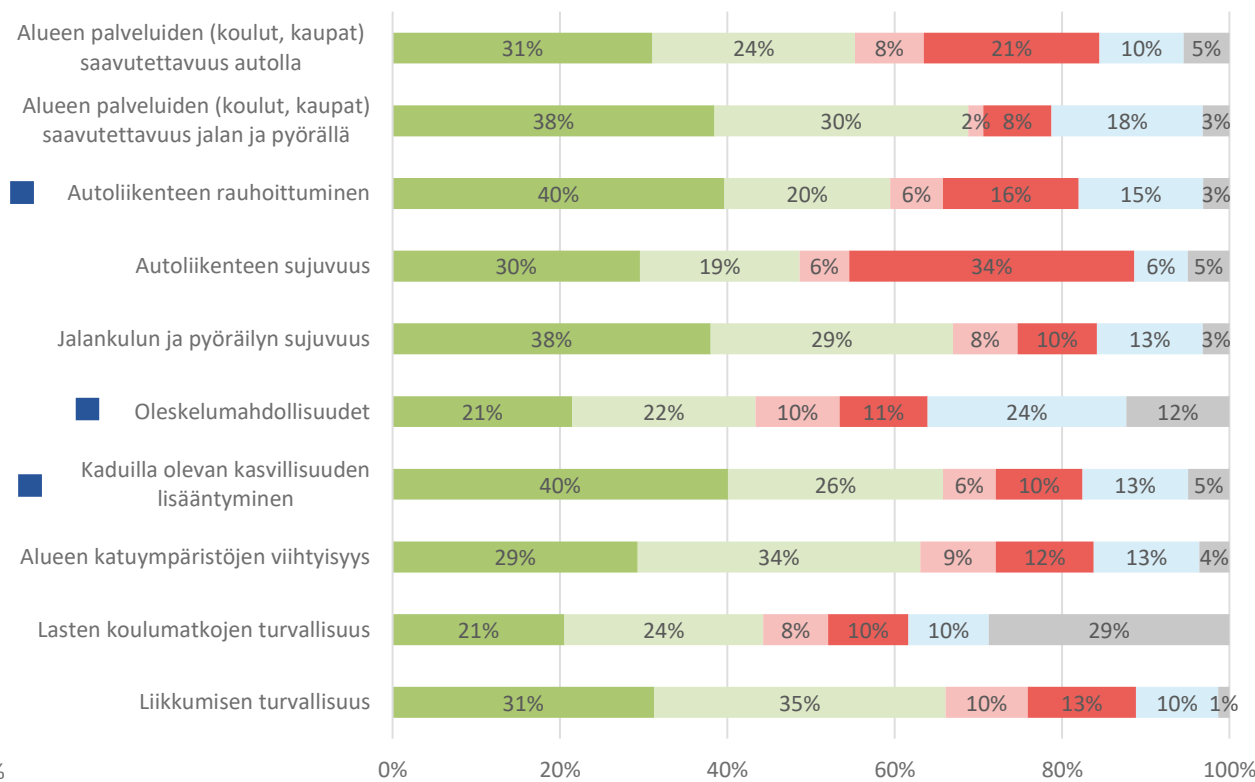
Kuinka tyytyväinen olet ollut seuraaviin asioihin Härmälän alueella?

■ Syksyn kyselyyn
lisätty kysymys

Kysely ennen kokeilua



Kysely kokeilun jälkeen

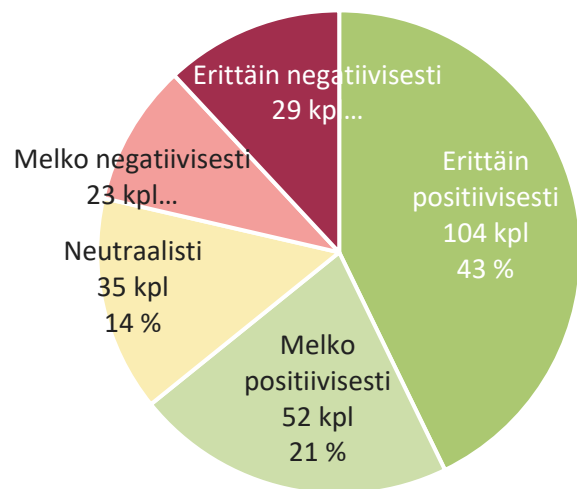


Kokemukset kokeilusta ja suhtautuminen liikenteen rauhottamiseen

Suhtautuminen autoliikenteen rauhoittamiseen

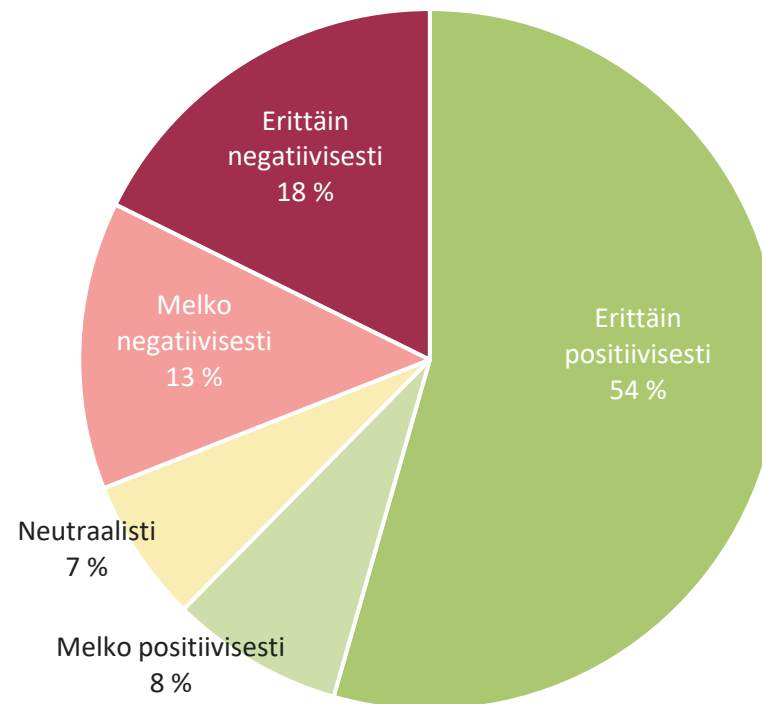
Kysely ennen kokeilua

Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen



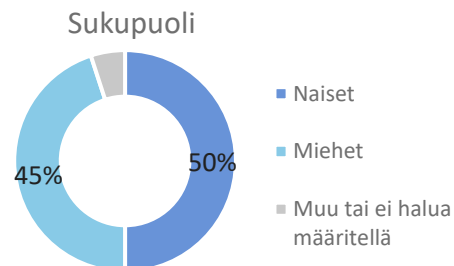
Kysely kokeilun jälkeen

Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen

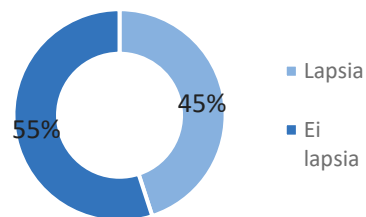


Vastustajien ja kannattajien taustoja

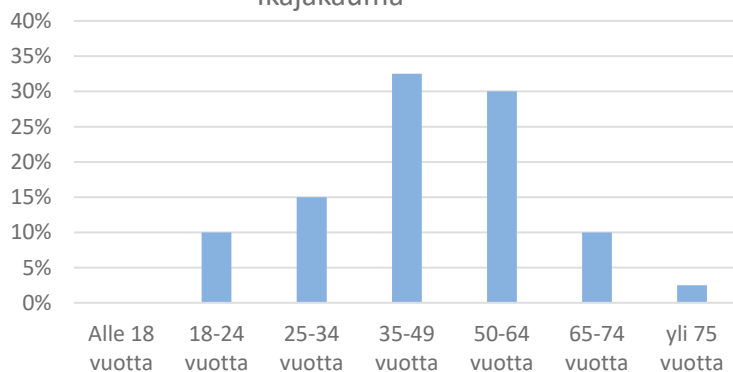
Erittäin negatiivisesti suhtautuvat (40 vastaajaa):



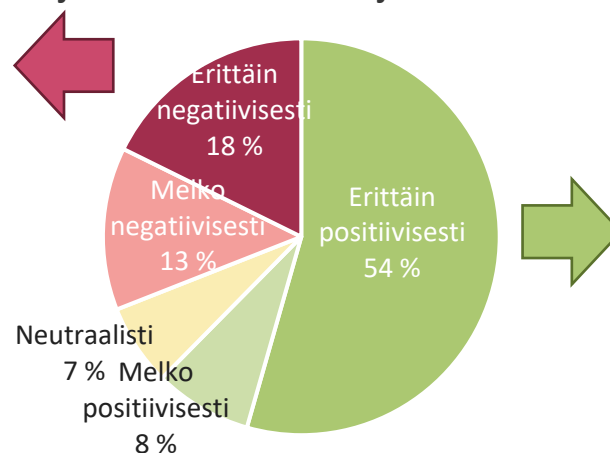
Alaikäisiä lapsia taloudessa



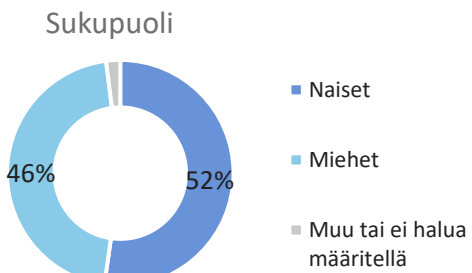
Ikäjakauma



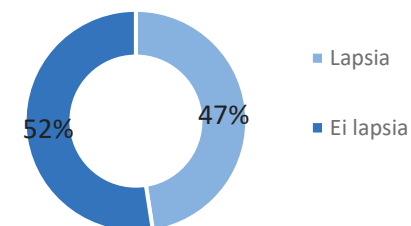
Suhtaudun asuinalueen läpikulkevan ajoneuvoliikenteen rajoittamiseen



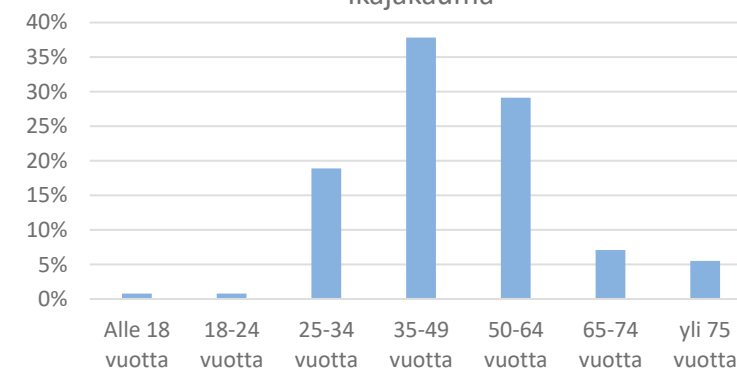
Erittäin positiivisesti suhtautuvat (127 vastaajaa):



Alaikäisiä lapsia taloudessa

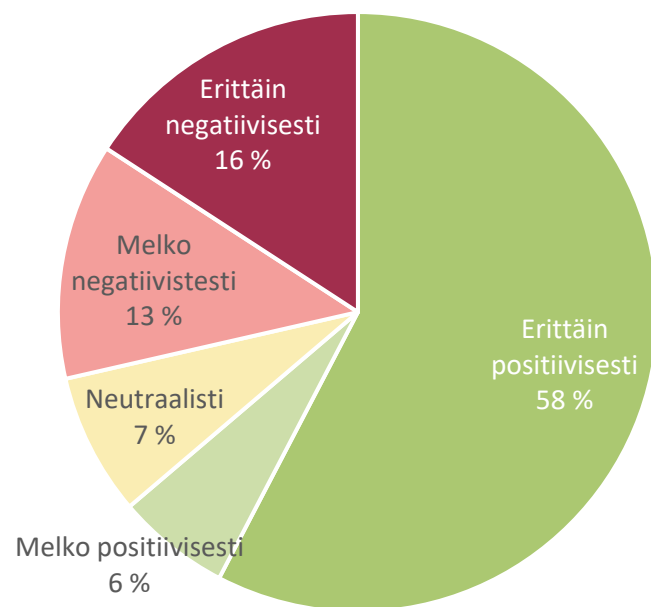


Ikäjakauma

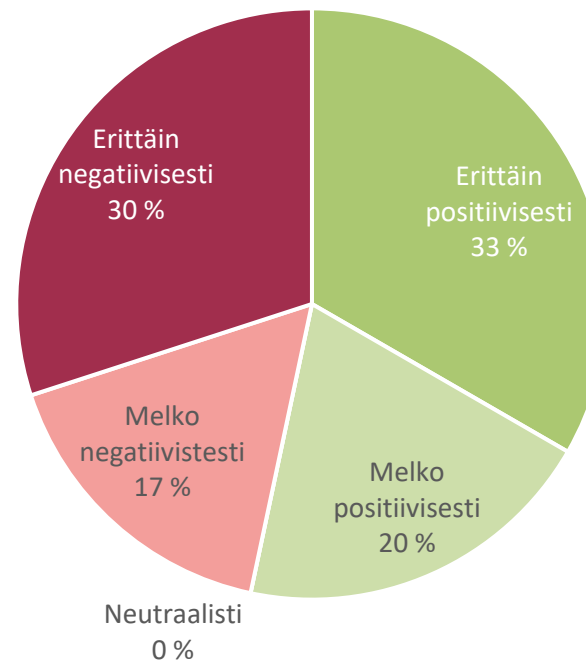


Mielipiteet läpiajon rauhoittamisesta asuinpaikan mukaan

Alueella asuvien mielipiteet
(86 % vastaajista)

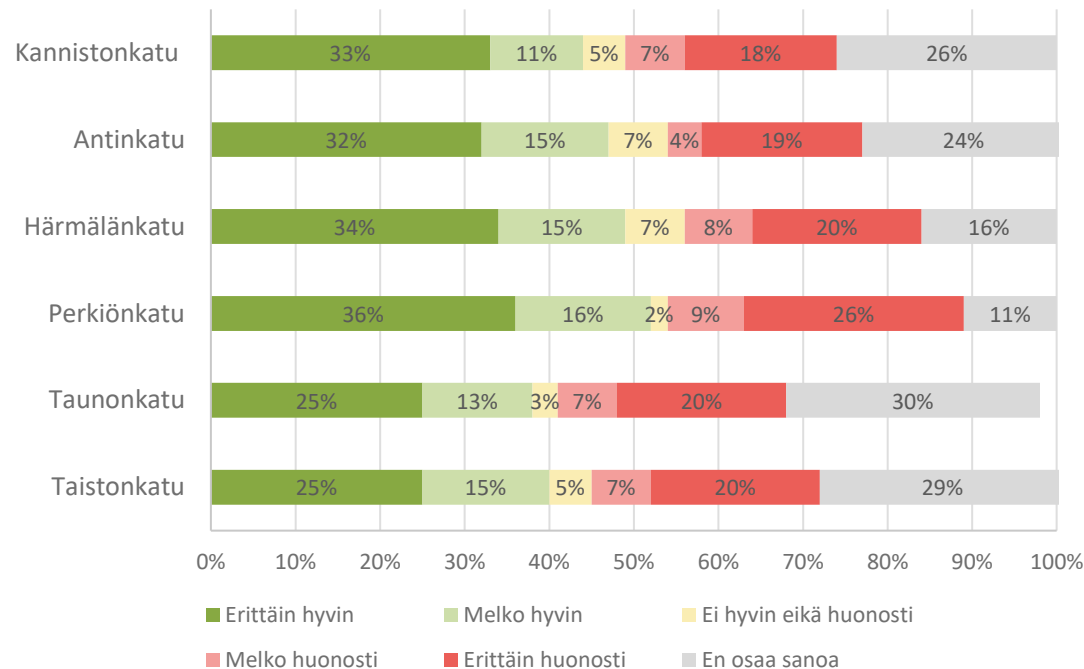


Alueen ulkopuolella asuvien
mielipiteet
(14 % vastaajista)



Suhtautuminen katujen katkaisuihin ja kavennuksiin

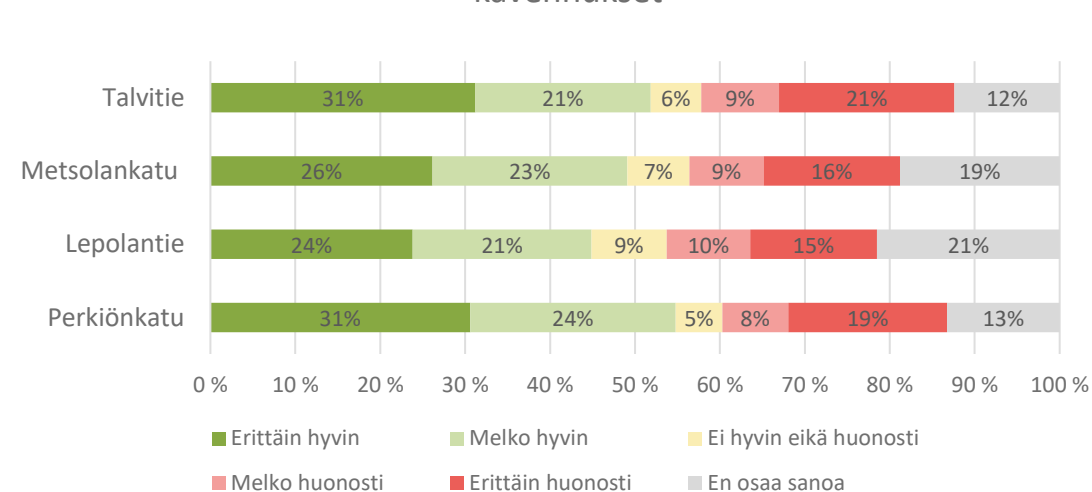
Miten onnistuneena näet seuraavien kohteiden katujen katkaisut?



43 % oli sitä mieltä, että katkaisuja oli sopivasti
15 % vastasi, että katkaisuja olisi pitänyt olla enemmän

28 % oli sitä mieltä, että katuja ei olisi pitänyt katkaista ollenkaan
14 % olisi katkaissut vähemmän katuja

Miten onnistuneena näet seuraavien kohteiden katujen kavennukset

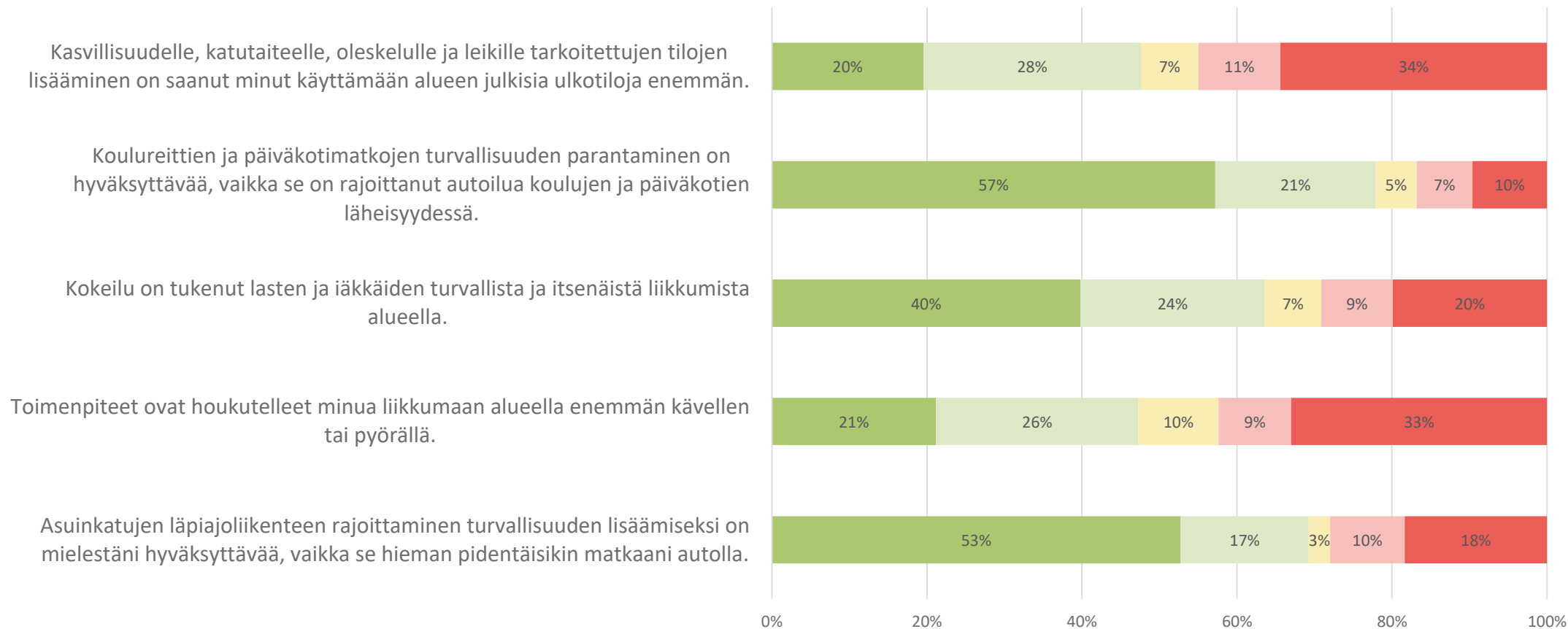


44 % oli sitä mieltä, että kavennuksia oli sopivasti
25 % vastasi, että kavennuksia olisi pitänyt olla enemmän

23 % oli sitä mieltä, että katuja ei olisi pitänyt kaventaa ollenkaan
8 % olisi kaventanut vähemmän katuja

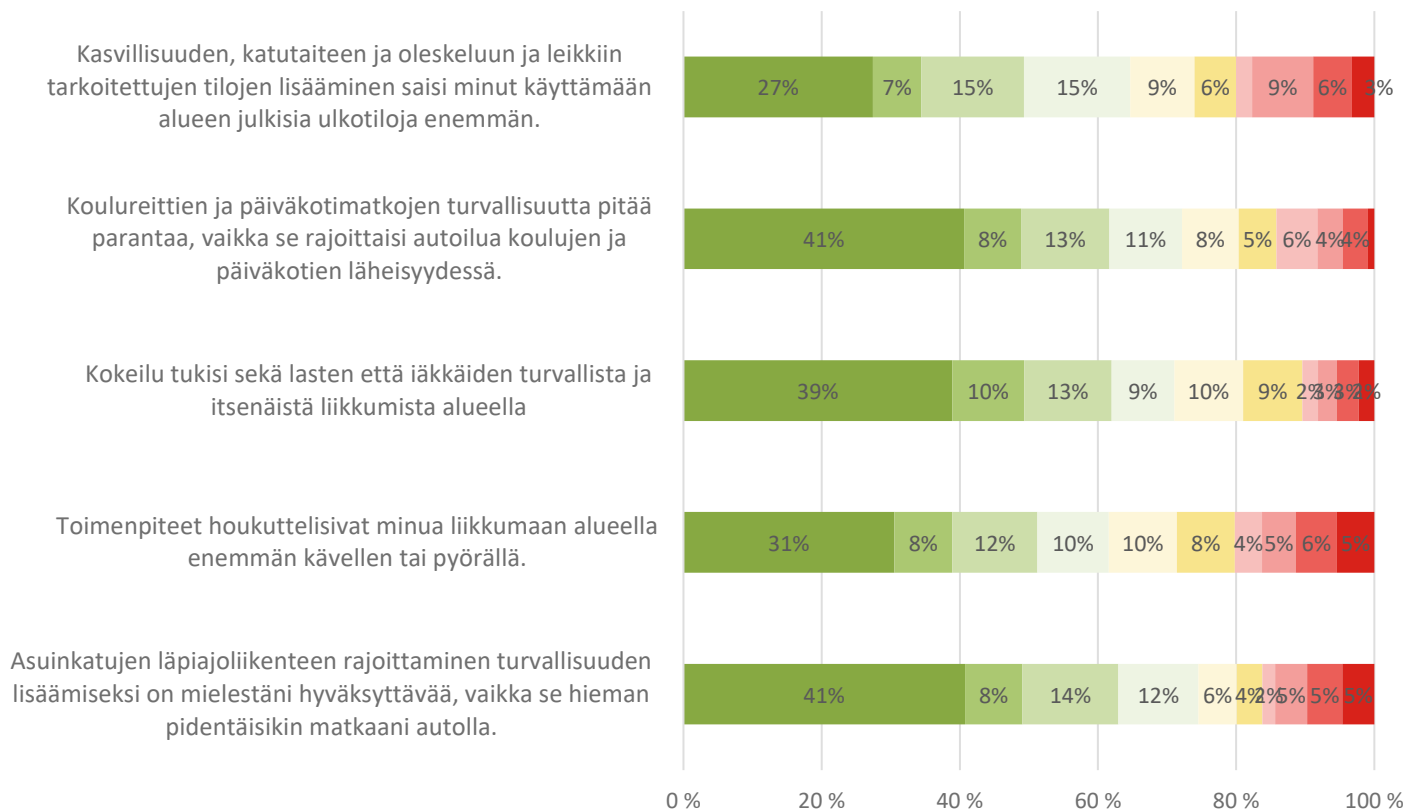
Miten suhtaudut seuraaviin väittämiin asteikolla 1-5

Täysin samaa mieltä 5 4 3 2 1 Täysin eri mieltä

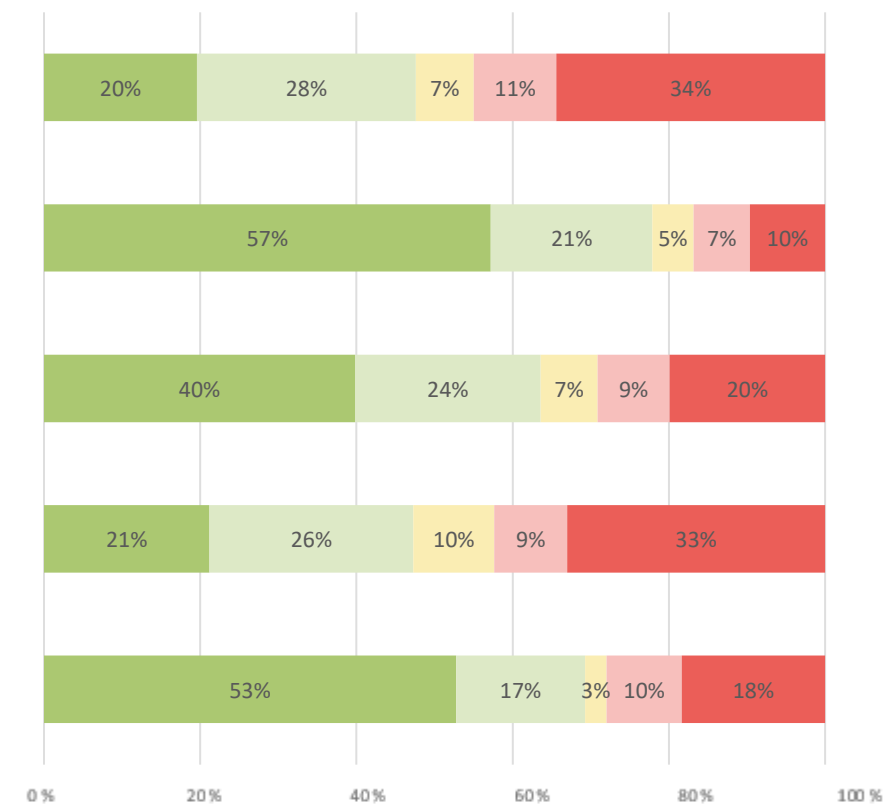


Miten suhtaudut seuraaviin väittämiin, syksyn asteikko 1-5, kevään asteikko 1-10

Kysely ennen kokeilua



Kysely kokeilun jälkeen



Täysin samaa mieltä 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 Täysin eri mieltä



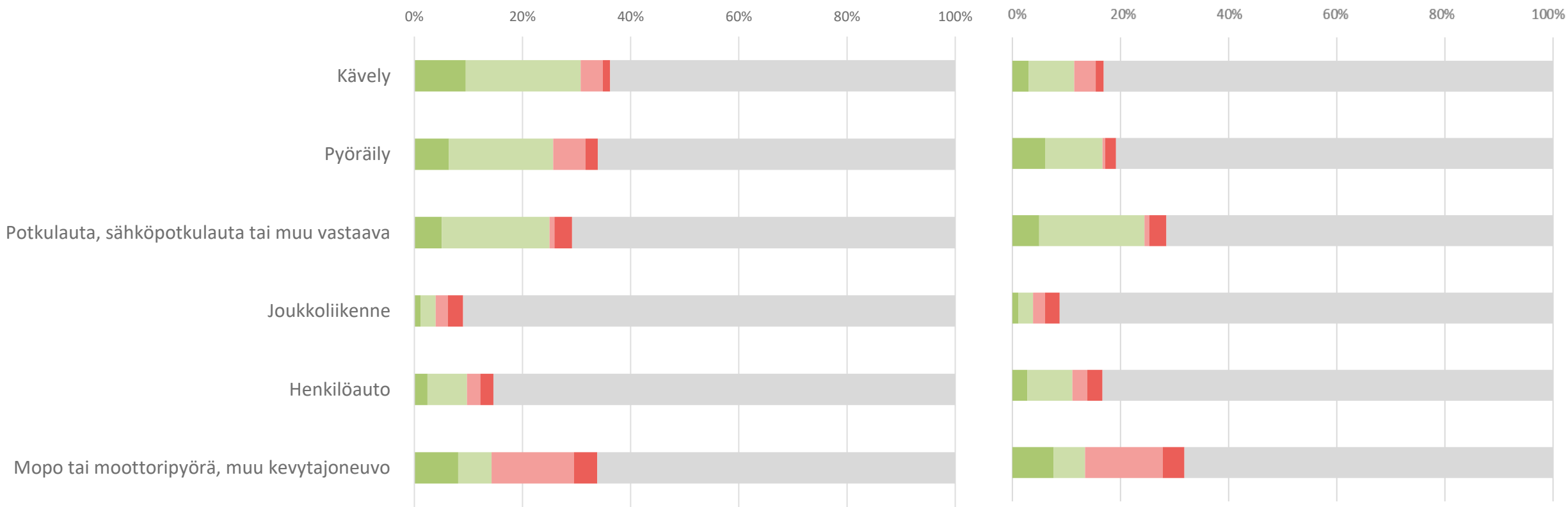
TAMPERE

Täysin samaa mieltä 5 4 3 2 1 Täysin eri mieltä

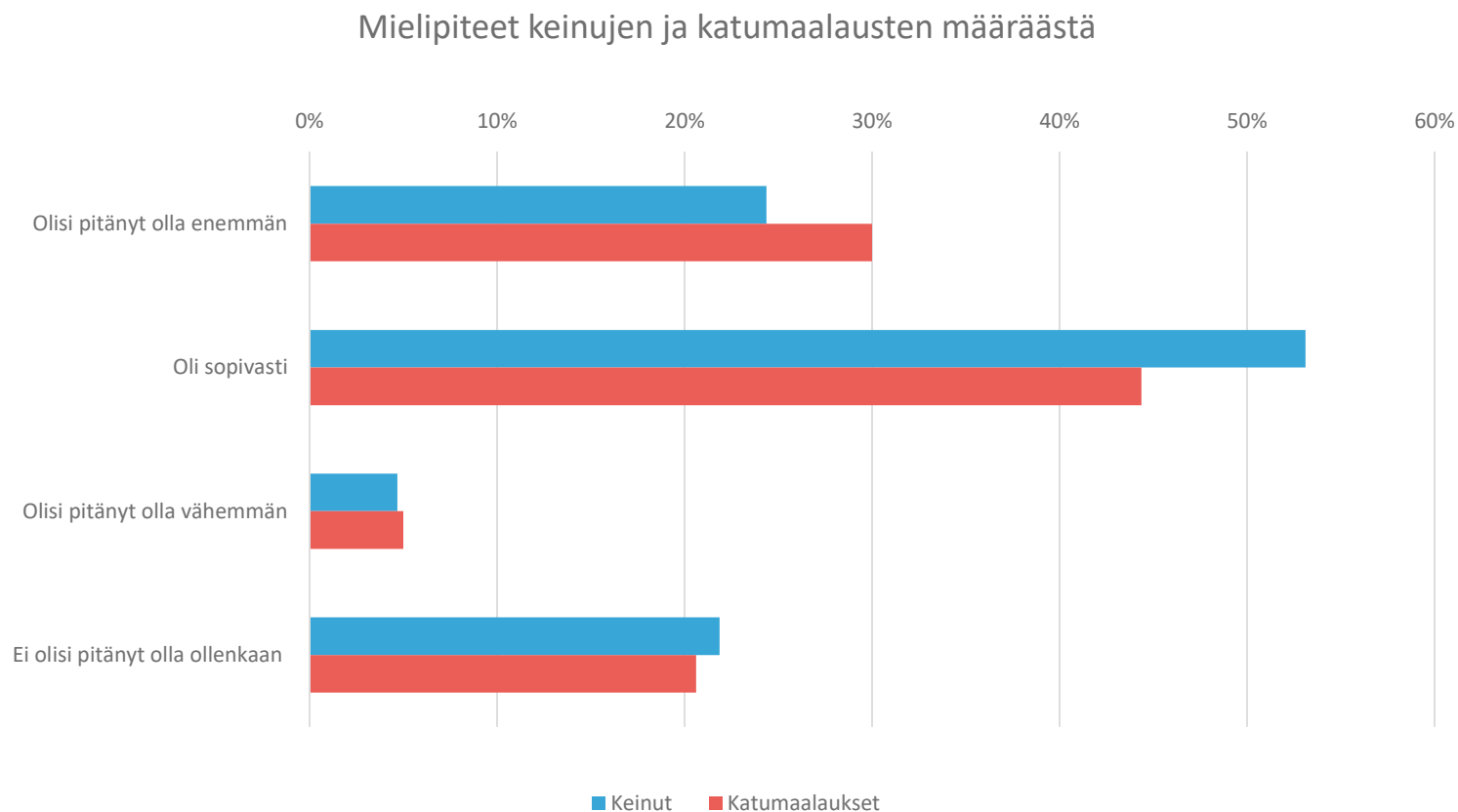
Kokeilun vaikutukset vastaajien liikkumiseen

Onko kokeilu vaikuttanut liikkumiseesi Härmälän ja Rantaperkiön alueen sisällä

Onko kokeilu vaikuttanut liikkumiseesi alueen ulkopuolelle

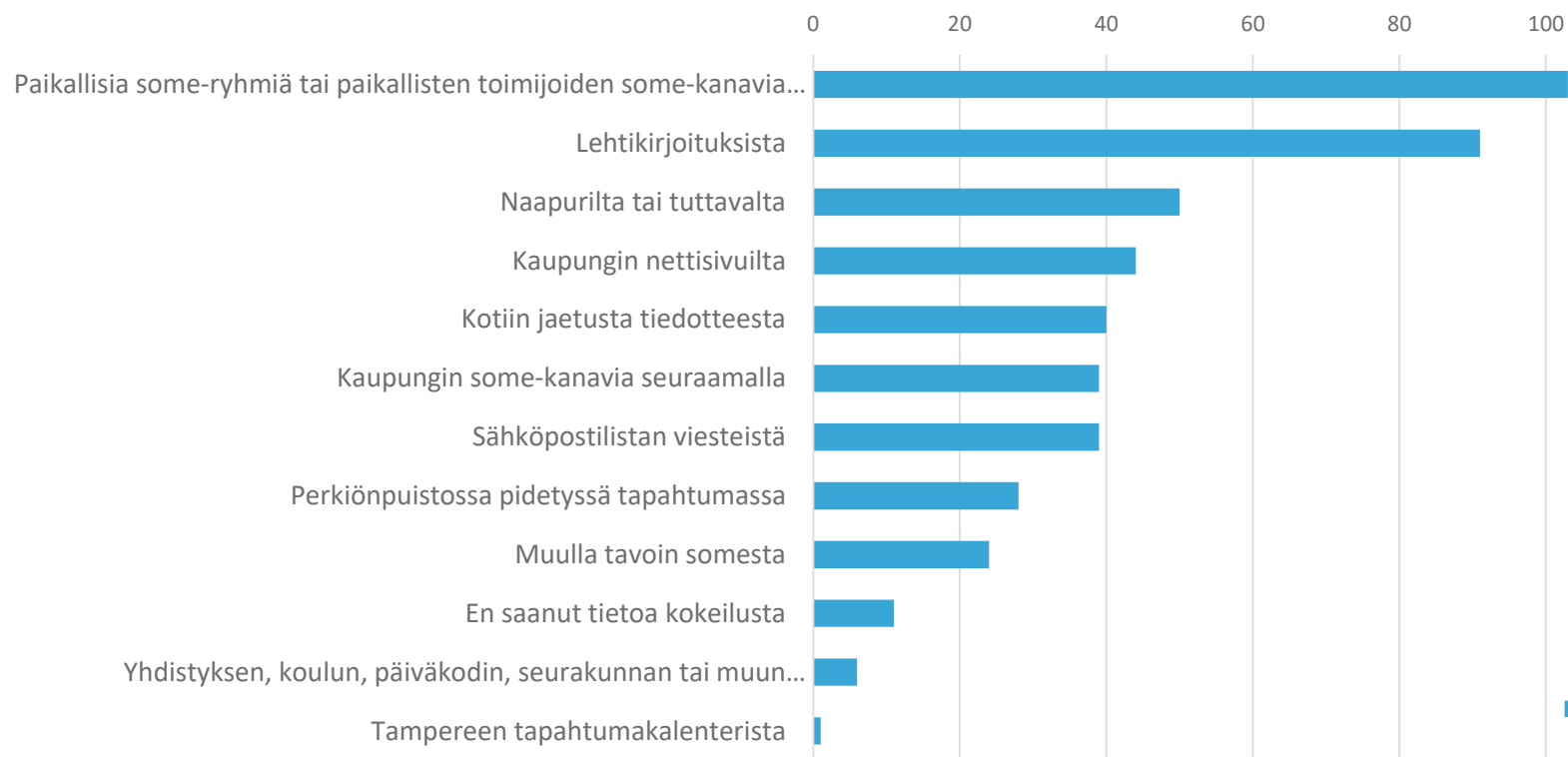


Suhtautuminen keinuihin ja katumaalauksiin

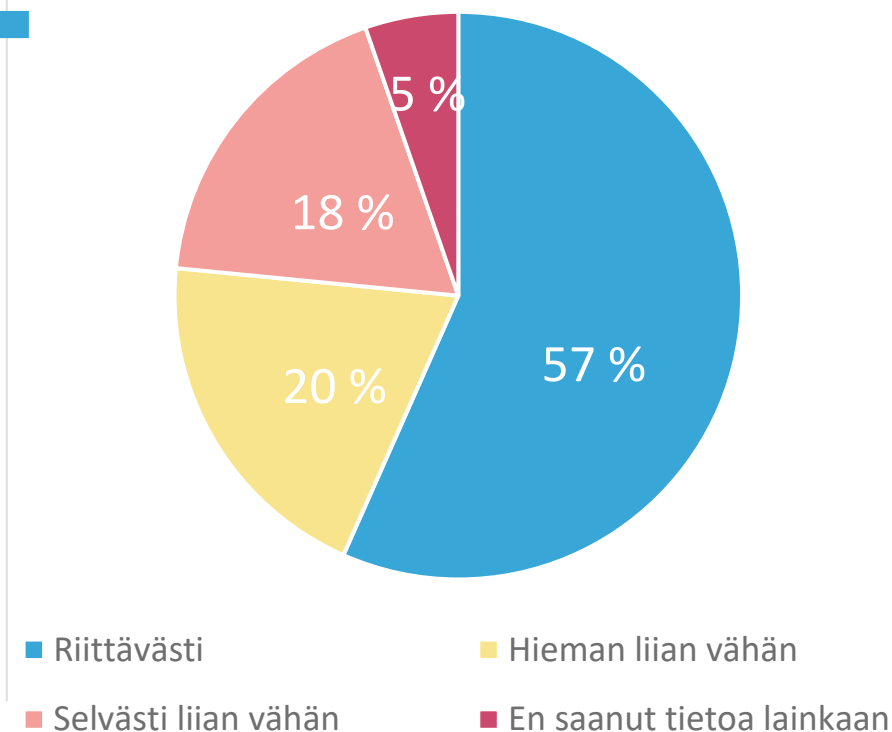


Kokeilun viestinnän näkyvyys

Mistä sait tietoa kokeilusta?



Miten hyvin sait tietoa kokeilusta ennen kokeilua ja sen aikana?



Karttavastaukset



Kartalle sijoitettiin yhteensä:

244 katkaisutoivetta,
joista kaikki toivottiin
pysyvinä muutoksina
sekä
429 kavennustoivetta,
joista 365 toivottiin
pysyvinä

26 %
vastaajista ei
toivoisi mitään
muutoksia alueelle

Muut toiveet



26 %
vastaajista ei
toivoisi mitään
muutoksia alueelle

Avoimet vastaukset

Mikä vastaajien mielestä oli hyvää kokeilussa (avoimet vastaukset)

Katujen kavennukset oli erittäin tervetulleita, ja näkisin vastaavia lisää muillakin alueilla. Katujen katkaisu toimi parhaiten, kun rajoitti läpiajoa esim. Nuolilantielle.

Olen niin iloinen tästä ja toivon, että ei jää kokeiluksi. Viihtyisyys ja turvallisuus parantuivat hurjasti. Tämä on niin ihana juttu erityisesti lapsille. Autoilijat voivat himmata ja kiertää vaikka kuinka, jos pienten turvallisuus lisääntyy vähäsenkin.

Talvitiellä koulun ympäristöstä tuli selvästi turvallisempi, kaahaaminen väheni.

Liikenne siirtyi selkeästi pois Nuolialalantielta. Ajonopeudet laskivat ja autoilijat olivat huomaavaisempia. Erittäin onnistunut kokeilu. Se lisäsi liikenneturvallisuutta merkittävästi.

Istutuslaatikot ovat hyvä idea, ja parantavat yleistä viihtyvyyttä alueella. Keinussa on mukava levähtää hetkeksi kesken kävelyn ja katsella maisemia. Viihtyvyys ja turvallisuus on lisääntynyt huomattavasti alueella liikkuessa jalan tai pyörällä.

Itse ulkoilen koirien kanssa useasti päivittäin ja Perkiönkadun rauhoittuminen on ollut erittäin hyvä asia. Todella toivon, että tästä tulee pysyvä tilanne. Kun autolla liikkuminen tehdään alueen ulkopuolisille vaikeaksi niin sillä on oikea vaikutus. Toisaalta paikallisille pitää olla helppo liikkua myös autolla. Enkä kyllä törmännyt turhaan kieputteluun paikallisten puolelta eli on toiminut kyllä vaikka aluksi moni autoileva naapuri ei pitänyt katkaisuista.

Istutukset olivat hienoja ja alussa saadun palautteen myötä Tarmonkatu otettiin nopeasti takaisin käyttöön.

Kannistonkadun sulku. Katu muuttui paljon turvallisemmaksi lapsille. Normaalisti on paljon töihin (Valmet ja Koja mm.) Kaahaavia autoja tuon kadun läpi. Kannatan että tämä sulku olisi pysyvä.

Erityisen tyytyväinen Perkiönkadun ja Härmälänselänkadun katkaisuihin. Ne oikeasti toimi ja rauhoitti liikennettä merkittävästi. Vaikutti todella suuresti alueen turvallisuuteen.

Mikä vastaajien mielestä oli huonoa tai kehitettävää kokeilussa (avoimet vastaukset)

Kokeilu lisäsi jo ennestään vilkkaan Metsolankadun liikennettä, eikä vaikuttanut mopoilijoiden ja pyöräilijöiden liikennekäyttäytymiseen ollenkaan.

Autoilijat rikkoivat sääntöjä entistä enemmän.

Perkiönkatu pitäisi olla kokoajan auki. Koulun läheisyyden ymmärtää miksi sitä rauhoitettu

Teiden katkaisu aiheutti paljon hämmennystä, lähes päivittäin näin auton joka ei tiennyt mistä pääsee kulkemaan. Lopullisina ratkaisuina näkyy toki mappsissa ja ihmiset oppivat reitit. Teiden katkaisu lisäsi myös autojen pujottelua korttelikossa, kaikki eivät ohjautuneet Nuolialantielle, mikä lisäsi liikennettä joillain kaduilla, missä sitä aiemmin ollut vähemmän. Härmälän koulun remontti ja kokeilu hankala yhdistelmä, mutta sen suhteen tehtiin korjausliikkeitä.

Teiden katkaisuja/kavennuksia oli mielestäni liikaa. Liikennettä ohjautui liikaa kapeille kaduille.

Ihan järjetöntä katkaista tai kaventaa ajotietä. Kavennukset lensi penkkaan jo ensimmäisen lumikolauksen aikana kaupungin lumikolilla.

Talvitien kukkaruukut olisivat voineet sijaita eri kohdissa toisiinsa nähden.

Liian vähän liikennemerkkejä kertoakseen että katu on päättävä.

Pääsy Peltolammin suuntaan esim. Vähäjärvenkadulta, molemmilla reiteillä kavennukset mutta Nuolialantielle pääsee ilman kavennuksia - en tiedä mitä tämä viestii? Miksi sinne suuntaan ei pitäisi mennä? Kasvilaatikot kivempia kuin metalliesteet.

Keinut olisi voitu sijoittaa mielestäni toisin, jopa puiston puolelle.

Liikenneverkko tulisi miettiä selkeämmäksi, koska nyt katujen katkaisut olivat ehkä hieman epäloogisia.

Metsolankadun ja Lepolantien kavennukset. Kavennusten asentaminen tapahtui huomattavan myöhään ja aikaisen talventulon johdosta niitä siirreltiin syrjään jo hyvissä ajoin. Kokemukset niiden vaikutuksista varsinkin läpiajoliikenteen hillitsemiseksi jäivät näin ollen varsin lyhytaikaisiksi. Lisäksi odotin kavennuksista itsessään hieman erilaisia, kuin pelkkiä tietyömään ajoesteitä. Miksei olisi voitu käyttää esim. kukkaistutuksia laatikoissa kuten katujen katkaisujen yhteydessä. (jatkuu)

Avoin palaute (avoimet vastaukset)

Ehdottomasti lisää ja muilla alueilla.

Kiitos! Oon aivan mielettömän tyytyväinen ja ylpeä Tampereen liikennesuunnittelusta. Ihan edelläkävijän tyyliä! Jatkakaa hienoa työtä ♥

Tarvitaan rohkeampia pidempiaikaisia ei kokeiluja vaan toteutuksia.

Kiitokset tekijöille!

Kiitos, Perkiönkadun läpiajon sulkeminen ihan huippu!!!

Kokeilu oli todella onnistunut ja lisäsi alueen viihtyisyyttä merkittävästi. Toivottavasti jatkoa seuraa ja rajoituksista tulee pysyviä.

Sosiaalisessa mediassa esiintyi turhankin paljon nillitystä. Koettiin että autolla pääsy juuri omaan pihaan vaikeutui. Ehkä tällaiseen palautteeseen olisi voitu varautua etukäteen esimerkiksi tuomalla esille, että kaikissa uudistuksissa on paitsi etuja, myös haittapuolia. Todelliset haitat tässä hankkeessa olivat mielestäni täysin olemattomia.

Palataan entiseen nopeasti

Hyvä että jäi kokeiluksi.

Kavennukset parempia kuin katujen sulkemiset. Niitä pitäisi olla enemmän ja kauniisti toteutettuna.

Parempi vähän liikennettä isolla alueella kuin paljon pienellä alueella kuten nyt kävi.

Ei enää tällaisia, kiitos. Ei rauhoittanut katuamme vaan kävi päinvastoin. Mopootot ei esteistä välitä.

Ei katkottuja teitä. Käyttäkää hidastetöyssyjä, jos on aivan pakko hillitä ajoneuvojen nopeuksia. Ne eivät aiheuta aivan turhia kiertoteliikennettä ja pidennettyjä vaarallisia sivutieajeluja. Alueella asustaa raskasta ajoliikennettä työssään tarvitsevaa porukkaa. Pidetään reitit selkeinä ja lyhyinä, niin kaikkien mukavuus lisääntyy.

Lyhyiden katujen päiden sulkeminen Nuolialantielle lisää painetta muihin liittymiin ja ne ei ole muutenkaan turvallisia kevyelle liikenteelle.

Rauhallisen liikenteen naapurusto
Härmälän ja Rantaperkiön kokeilu

Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön palvelualue

Valokuvat Tampereen kaupunki ja WSP Finland Oy ellei toisin
mainittu

