

Messukyläntie ja Messukylänkatu välillä Hervannan valtavyöly – Ristinarkuntie, katusuunnitelma

Kyselypalautteiden yhteenveto Messukylänkadun katusuunnitelmaluonnoksesta

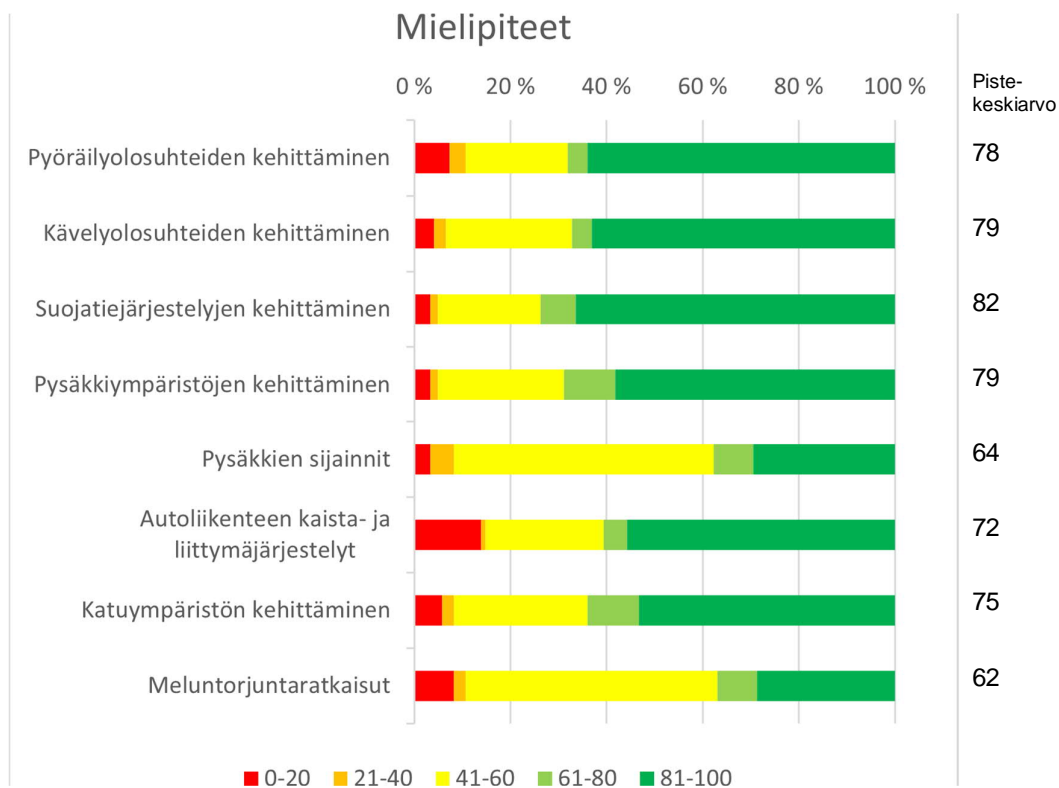
Messukylänkadun katusuunnitelmaluonnokset sekä hanketta koskeva videosittely olivat nähtävillä kaupungin verkkosivuilla 16.5.-30.5.2022. Vastaavan ajanjakson aikana oli mahdollista antaa suunnitelmaluonnoksista palautetta palautekyselyn kautta. Kyselyyn saatiin yhteensä 122 vastausta. Vastaaajien taustatiedot on esitetty sivuilla 24-25.

Kyselyssä oli kahdeksan suunnitelmaratkaisua koskevaa kysymystä / aihealuetta, joihin vastattiin liukukytkimellä ”vastustan...kannatan”. Kyselyn liukukytkin-asteikko on muunneltu pisteiksi 0-100, joista 0 pistettä tarkoittaa erittäin voimakasta vastustusta ja 100 erittäin voimakasta kannatusta. Yhteenveto suunnitelmaratkaisujen kannatuksesta on esitetty alla olevissa graafeissa.

Jokaiseen aihepiiriin oli lisäksi mahdollisuus antaa avoimia vastauksia. Avoimet vastaukset aihealueittain sekä niistä laaditut koosteet on esitetty sivuilla 2-23.

Kyselyn lopussa on lisäksi tarkemmin tietoa voimakkainta vastustusta saaneista aihealueista.

Yhteenveto *vastustan...kannatan* -vastauksista (N=122)



17.6.2022

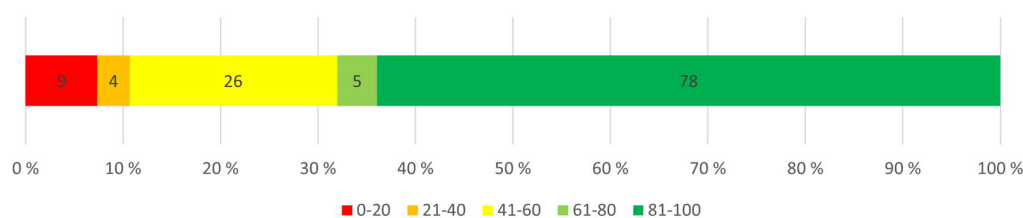
1) Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen

- Pyöräilylle kadun eteläpuolelle oma erillinen väylä, joka vastaa pääpyöräreitin laatutasa.
- Pyöräily on sallittua myös pohjoispuolen yhdistetyllä jalankulku- ja pyöräilyväylällä.
- Pyöräpysäköintimahdollisuus Kirkonmäenkadun pysäkin yhteydessä.

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

- Pääsääntöisesti vastaajat olivat erittäin tyytyväisiä pyöräilyolosuhteiden paranemiseen ja kokivat, että esitetyt ratkaisut parantavat merkittävästi kaikkien kulkumuotojen liikenneturvallisuutta alueella. Nykyiset pyöräilyn heikot olosuhteet tuotiin esille useissa palautteissa. Pieni osa vastaajista vastusti pyöräilyn kehittämistä, koska se vaatii tilaa autoliikenteeltä, ja koska nykytilassa pyöräilijämäärät koettiin vähäisinä ja kesäaikaan rajoittuvina. *Nykyiset erittäin heikot olosuhteet ovatkin varmasti vaikuttaneet pyöräilyn houkuttelevuuteen ja pyörämatkojen määrää katujaksolla.*
- Palautteissa nousi esiin, että suunnitelmassa kadun eteläpuolelle osoitetun pyöräilyn pääväylän leveyttä (2,5 m) pidettiin riittämättömänä. Ratkaisuksi esitettiin mm. pohjoispuolen jalankulku- ja pyöräilyväylän kaventamista ja osoittamista ainoastaan jalankululle, ja lisätilan ottamista eteläpuolen pyöräväylälle. Vastauksissa ehdotettiin myös yksisuuntaista pyöräilyratkaisua katujaksolle sekä pyöräilyn pääväylän osoittamista kadun pohjoispuolelle eteläpuolen sijaan. *Pyöräilyn pääväylä tulee sijoittumaan kadun eteläpuolelle, jolloin sillä on jatkumo keskustan suuntaan Kalevantien osuudella. Pyöräily on kuitenkin tarpeen sallia myös kadun pohjoispuolella, sillä sille sijoittuu asutuksen lisäksi palvelukohteita (mm. koulu ja päiväkotit). Väylät on suunnitelmassa osoitettu niin leveiksi, kuin tiiviisti rakennetussa katutilassa ja katualueen sallimissa rajoissa on ollut mahdollista. Pyöräilyliikenteen mitoitus ja periaatteet on hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa kesäkuussa 2020.*
- Useissa vastauksissa nousi esille nykyisten liittymäalueiden reunakivien haittavaikutus pyöräilylle ja toive niiden poistamisesta tulevassa ratkaisussa. *Pyöräilyn pääväylälle kadun eteläpuolelle onkin osoitettu kaikkiin liittymiin ylijatketut jkpp:t.*
- Pyöräilyväylän punaruskeaa väriä pidettiin hyvänä, ja sitä toivottiin käytettävän koko katujaksolla. *Suunnitelmassa esitetty ratkaisu on Tampereen kaupungin laatiman linjauksen mukainen.*
- Jatkosuunnittelussa toivottiin kiinnitettävän huomioita myös risteämiskohtien turvallisuuteen (esim. pyöräilijöiden näkemät) sekä riittäviin lumitiloihin ja väylien talvikunnossapidettävyyteen.

Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen



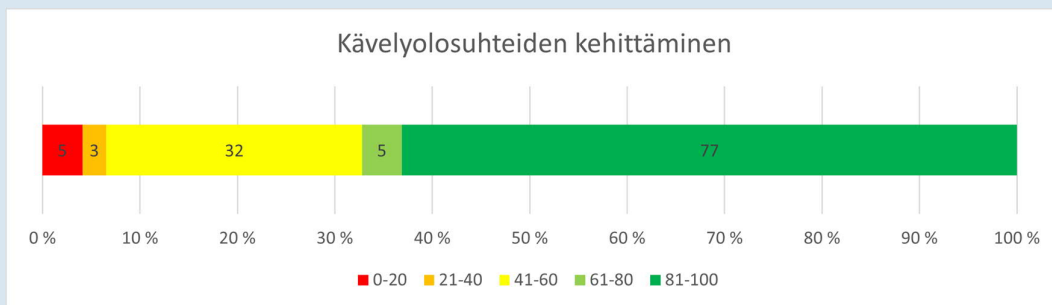
17.6.2022

2) Kävelyolosuhteiden kehittäminen

- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen nykyistä paremmin toisistaan.
- Jalankulkuväylät levenevät nykyisestä monin paikoin.
- Jalankulun reitit säilyvät nykyisellään.

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

- Pääsääntöisesti palaute oli positiivista. Nykyisiä väyliä kuvailtiin todella kapeiksi ja liikkumista niillä pyöräilijöiden seassa vaaralliseksi. Nykyisiä olosuhteita pidettiin siis erittäin huonoina, ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden koettiin selkiyttävän liikennejärjestelyjä sekä parantavan jalankulkijoiden liikkumismahdollisuuksia, liikenneturvallisuutta ja jalankulun viihtyisyyttä merkittävästi.
- Jalankulun ja pyöräilyn erottamista toisistaan pidettiin tärkeänä jalankulun turvallisuuden ja viihtyisyyden takaamiseksi.
- Pieni osa vastaajista koki, että alueella on vain vähän jalankulkua, eikä väyliä tämän vuoksi ole tarpeen parantaa. *Nykyiset erittäin heikot olosuhteet ovat epäilemättä vaikuttaneet jalankulun houkuttelevuuteen sekä kulkumuodon ja reittien valintaan alueella, ja siten vähentäneet jalankulkijamääriä Messukylänkadun varressa.*
- Muutamissa vastauksissa toivottiin kadun pohjoispuolen jalankulku- ja pyöräilyväylän rauhoittamista kokonaan jalankululle ja pyöräilyn kieltämistä väylällä. *Pyöräily on kuitenkin tarpeen sallia myös kadun pohjoispuolella mm. palveluiden sijainnin vuoksi. Väylien mitoitus ja periaatteet on hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa kesäkuussa 2020.*
- Vastauksissa toivottiin riittävien lumitilojen osoittamista suunnitelmassa, jotta jalankulkuväylät pysyvät käyttökelpoisina myös runsaslumisina talvina.

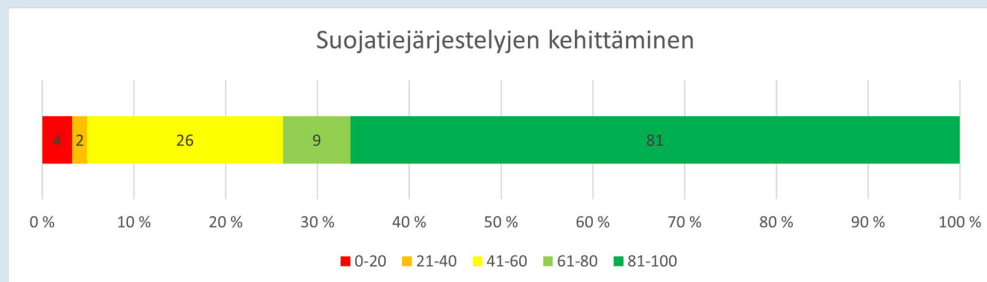


3) Suojatiejärjestelyjen kehittäminen

- Keskisaarekkeet kaikille Messukylänkadun ylittävälle suojateille.
- Vähäliikenteisten sivukatuojen kohdilla ns. ylijatketut jalkakäytävät ja pyörätiet korostavat autojen väistämismisvelvollisuutta.
- Suojateiden siirto maankäyttöä ja liikenneturvallisuutta paremmin tukeville sijainneille.

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

- Messukylänkadun suojatiejärjestelyjen kehittämistä pidettiin erittäin hyvänä parannuksena liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Nykyisiä kadunylitysolosuhteita kuvailtiin vaarallisiksi ja ajonopeuksia alueella liian koviksi.
- Suojatiesaarekkeita pidettiin merkittävänä liikenneturvallisuutta lisäävänä muutoksena. Muutamissa palautteissa kyseenalaistettiin suojatiesaarekkeiden tarve, koska katu kapenee kaksikaistaiseksi ja nopeusrajoitusta lasketaan. Vastauksissa myös epäiltiin saarekkeiden mahtumista katutilaan. *Suojatiesaarekkeet parantavat merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun vilkasliikenteinen Messukylänkatu on mahdollista ylittää kahdessa osassa. Saarekkeet myös jäsentävät katutilaa rytmittäen sitä luontevasti yhdessä ryhmittymiskaistojen kanssa.*
- Ylijatkettuja jalkakulku- ja pyöräilyväyliä (tai vaihtoehtoisesti korotuksia) toivottiin useampiin liittymiin suunnittelualueella. *Ylijatketut jalankulku- ja pyöräilyväylät on suunnitelmassa esitetty pyöräilyn pääväylälle kadun eteläpuolelle. Lisäksi kadun pohjoispuolelle vilkasliikenteiseen Kyläojankadun liittymään on osoitettu korotettu suojatie. Liikennevalo-ohjatuissa liittymissä ei käytetä ylijatkettuja suojateita ja jalkakäytäviä.*



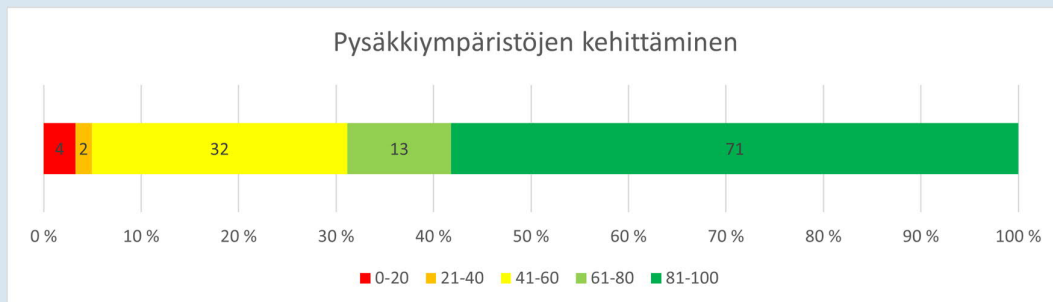
17.6.2022

4) Pysäkkiympäristöjen kehittäminen

- Pysäkeille odotustilat, jotka ovat erillään pyörätiestä ja jalkakäytävästä.
- Pysäkeille katokset varusteineen (penkit, roskikset, valaistus).

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

- Pysäkkiympäristöjen kehittämistä pidettiin yleisesti erittäin positiivisena asiana. Muusta liikenteestä erotellut pysäkki- ja odotustilat selkiyttävät ja jäsentävät katutilaa sekä parantavat liikenneturvallisuutta pysäkkien kohdilla. Ratkaisujen koettiin parantavan myös joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta ja pysäkkialueiden viihtyisyyttä.
- Yksittäisissä palautteissa todettiin nykyisten järjestelyiden olevan riittävät. Muutamissa palautteissa pidettiin muutoksia hyvinä, mutta todettiin niiden olevan vähemmän tärkeitä muihin kadun kehittämistoimenpiteisiin nähden.
- Lukuisissa vastauksissa toivottiin pysäkkikatoksen sivuille kaideosuuksia ohjaamaan pysäkiltä jalkakäytävälle siirtyvät jalankulkijat kauemmas katoksesta (näkemäeste) osoitetun suojatien kohdalle tarpeettomien törmäysten välttämiseksi. *Suunnitelmaan lisätään kulkua ohjaavat kaiteet pysäkeille, ottaen kuitenkin huomioon kunnossapidon tarpeet pysäkkialueilla.*



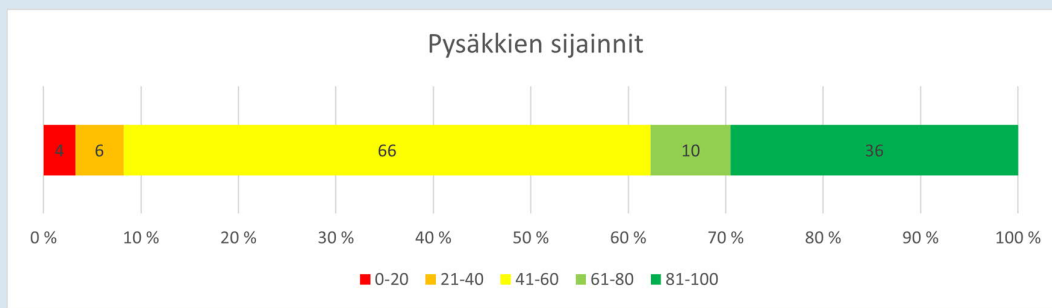
17.6.2022

5) Pysäkkien sijainnit

- Pysäkkien siirto palvelemaan paremmin tulevan, kehittyvän maankäytön painopisteitä.
- Pysäkkiparin sijoittaminen Kirkonmäenkadun liittymän länsipuolelle sekä pysäkkiparin poisto Ristinarkuntien liittymän itäpuolelta.

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat ja huomioon otettavat asiat

- Vastaajat suhtautuivat pysäkkien sijaintia koskevaan kysymykseen keskimäärin muita kysymyksiä kriittisemmin.
- Ristinarkuntien-Kirkonmäenkadun liittymän itäpuolisen pysäkkiparin poistamista vastustettiin. *Pysäkin poistoon on päädytty vähäisten nousijamäärien ja lyhyen pysäkkivälin sekä pysäkkien vaikean ajettavuuden vuoksi. Liittymän länsipuolelle sijoittuva pysäkkipari siirtyy nykyistä lähemmäs liittymäaluetta, ja palvelee siten hyvin myös Messukylän kirkon ja hautausmaan tarpeita. Myös pysäkkien laatuso paranee merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna.*
- Koulun kohdalle kadun pohjoispuolelle osoitetun pysäkin sijainti koetaan Aakkulan asukkaita huonosti palvelevaksi. Pysäkin sijaintia toivotaan siirrettäväksi lähemmäs nykyistä sijaintia tai jopa sen länsipuolelle. *Pysäkit on sijoitettu maankäytön painopisteisiin, ja nyt osoitetussa sijainnissa pysäkkipari palvelee erinomaisesti päiväkodin, koulun ja pelikentän liikennettä. Lisäksi pohjoispuolen pysäkki muodostaa yhdessä tontin ratkaisujen kanssa katuaukiomaisen tilan, joka lisää katutilan viihtyisyyttä. Pysäkkien sijoittelua rajoittavat ja ohjaavat lisäksi nykyisellä katualueella käytössä oleva tila ja muut siihen sijoitettavat toiminnot, kuten liittymäalueiden ryhmittymiskaistat ja liikennetilaa jäsentävät erotuskaistat.*



17.6.2022

6) Autoliikenteen kaista- ja liittymäjärjestelyt

- Nopeusrajoitus 40 km/h koko suunnittelujaksolla.
- Ajokaistojen vähentäminen neljästä kahteen kaistaan. Kaikissa liittymissä ryhmittymiskaistat.
 - Autoliikenteen kaistojen vähentäminen mahdollistaa pyöräily-, kävely- ja pyssäkkijärjestelyjen parantamisen sekä viihtyvyyden lisäämisen.
 - Kaistojen vähentäminen heikentää hieman autoliikenteen sujuvuutta, mutta merkittävää ruuhkautumista ei ole odotettavissa.
- Kirkonmäenkadun-Ristinarkuntien liittymän kehittäminen kasvattamalla liittymien välistä etäisyyttä ja pidentämällä siten Messukylänkadun ryhmittymiskaistoja.
- Aakkulankadun muuttaminen suuntaisliittymäksi (välttämätöntä pääsuunnan liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi).

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

- Suurin osa vastaajista kannatti esitettyjä autoliikenteen kaista- ja liittymäjärjestelyjä. Nykyistä nelikaistaista poikkileikkausta pidettiin ylimitoitettuna, epäviihtyisänä, korkeisiin ajonopeuksiin houkuttelevana sekä meluisana. Nopeusrajoituksen laskua pidettiin hyvin toivottuna, koska alueella, jolla liikkuu paljon myös lapsia, ajetaan nykytilassa liian kovaa.
- Osassa palautteita ajokaistojen poistoa ja nopeusrajoituksen laskua vastustettiin, sillä sen pelättiin heikentävän liikenteen sujuvuutta ajoneuvoliikenteen pääväylällä. Lisäksi palautteista välittyi huoli, että sivusuunnista Messukylänkadulle vasemmalle kääntymisen olisi jatkossa entistä vaikeampaa. Ylijatkettujen jkpp:iden koetaan heikentävän tilannetta entisestään, koska autot joutuvat odottamaan kääntymistä nykyistä kauempana. *Kääntyminen sivusuunnista vasemmalle Messukylänkadulle on jatkossa paitsi helpompaa, myös turvallisempaa, koska katutila on selkeämmin jäsennelly ja väistää tarvitsee vain yhden ajokaistan ajoneuvoja suuntaansa. Lisäksi liittymistä helpottaa nopeusrajoituksen laskeminen.*
- Aakkulankadun muuttaminen suuntaisliittymäksi aiheutti huolta läpiajoliikenteen lisääntymisestä lähikaduilla sekä Paununkadun liittymän toimivuudesta viikastuvalla liikenteellä (vrt. pituuskaltevuus 11 %). *Aakkulankadun liittymässä saa jatkossakin liikennöidä oikealle kääntyvissä suunnissa, eikä liikennemäärä lähikaduilla kasva merkittävästi. Vasemmalle kääntyvä liikenne voi Paununkadun liittymän lisäksi käyttää Kivikirkontien liittymää.*
- Autoliikenteen kaista- ja liittymäjärjestelyjä eniten vastustavat vastaajat (17 %) asuvat taustatietojen perusteella pääosin Messukylän ja Kaukajärven alueella. Vastustajista valtaosa on 35-65 -vuotiaita mieshenkilöitä, jotka liikkuvat yleensä autolla.

Autoliikenteen kaista- ja liittymäjärjestelyt

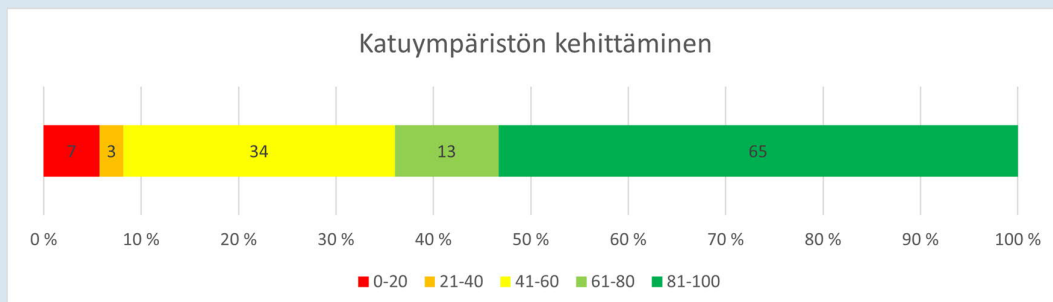


7) Katuympäristön kehittäminen

- Katutilan päivittäminen kaupunkimaisemmaksi mm. kiveysten ja muiden laadukkaiden pintamateriaalien avulla.
- Katutilan elävöittäminen pensas- ja puuistutuksin.
- Tontille yhtenäisenä jatkuva katuaukiomainen tila nykyisen koulun ja tulevan päiväkodin edustalla.
- Katuaukiomainen tila kehittyvän maankäytön alueella Messukylänkadun pohjoispuolella Kivikirkontien ja Ristinarkuntien välisellä osuudella.
- Arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön soveltuvat korkeatasoiset rakenteet ja kadun kalusteet.

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

- Yleisesti katuympäristön viihtyisyyden parantamiseen liittyviä suunnitelman mukaisia toimenpiteitä pidettiin erittäin hyvinä. Osassa palautteita katuympäristön kehittämistä pidettiin tarpeettomana.
- Katutilaan toivottiin mahdollisimman paljon puita ja katuvihreää. *Tämä onkin ollut suunnittelun lähtökohtana. Puiden ja pensaiden sijoittamista rajoittavat kuitenkin voimakkaasti maanalaiset tekniset verkostot sekä suurten erikoiskuljetusten reitti.*
- Jatkosuunnittelussa toivottiin kiinnitettävän huomiota alueen talvikunnossapidettävyyteen, riittäviin lumitiloihin ja sulamisvesien hallintaa sekä riittäviin näkemiin.



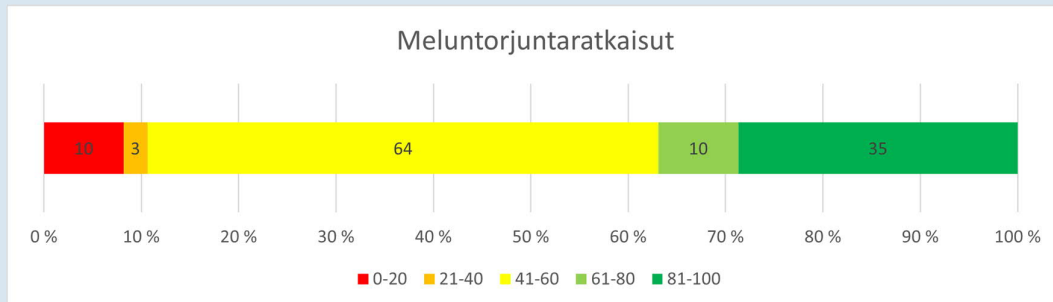
17.6.2022

8) Meluntorjuntaratkaisut

- Hervannan valtaväylän ramppiliittymän ja Vuohenhiekankadun välille toteutettava tukimuri ja puurimaverhoitu meluseinä (korkeus 2,5 m).

Kooste palautteista ja jatkosuunnittelussa tarkennettavat asiat

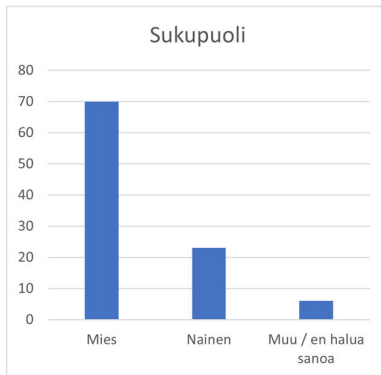
- Valtaosa vastaajista suhtautui melusuojaukseen kriittisesti. Vastaajat kyseenalaistivat melusuojauksen tarpeen ja kokivat, että muutamalle kiinteistölle liikenteen hillitseminen ja nopeusrajoituksen lasku ovat riittäviä toimenpiteitä. *Tampereen kaupungilla on velvollisuus tarkastella melusuojaustarpeita ja arvioida melusuojauksen toteutusmahdollisuuksia katuun kohdistuvien laajojen muutostöiden yhteydessä. Kohteen melusuojaus on tarpeellinen, ja suojaus on luontevaa toteuttaa kadun parannustöiden yhteydessä.*
- Melusuojauksen ulkoasua pidettiin osassa kommentteja ympäristöön sopimattomana ja ilkeväkälle alttiina. Lisäksi lumitilaa meluesteen edessä pidettiin riittämättömänä. *Ote-taan huomioon kohteen jatkosuunnittelussa.*
- Yksittäiset vastaajat olivat lisäksi huolissaan Hervannan valtaväylältä tulevan melun mahdollisista heijastusvaikutuksista. *Melumalli huomioi heijastusvaikutukset, ja niistä huolimatta melusuojaus parantaa ääniolosuhteita kiinteistöjen piholla huomattavasti.*



17.6.2022

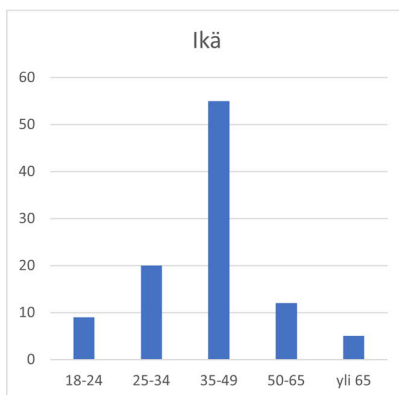
Vastaajien taustatiedot (kaikki vastaajat)

Sukupuoli



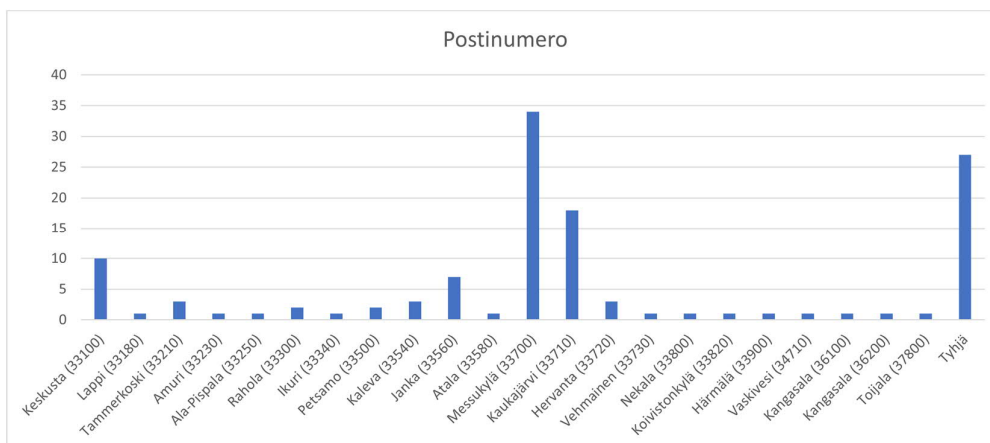
Mies: 70
 Nainen: 23
 Muu/en halua sanoa: 6
 Tyhjä: 23

Ikä



18-24: 9
 25-34: 20
 35-49: 55
 50-65: 12
 yli 65: 5
 Tyhjä: 21

Postinumero



17.6.2022

Mikä seuraavista vaihtoehdoista kuvaa parhaiten sinua liittyen Messukylän alueeseen?


Asun lähellä: 58
 Käyn töissä / opiskelen alueella: 3
 Käytän alueen palveluja: 19
 Kuljen läpi: 56
 Muu, mikä?: 2
 Tyhjä: 20

Muut:

- Lapset koulussa, Kuljen läpi
- Lapsi käy Messukylän koulua, Kuljen läpi, Käytän alueen palveluja

Liikun yleensä alueella


Autolla: 59
 Linja-autolla: 28
 Kävelen: 31
 Pyörällä: 63
 Muu, mikä?: 3
 Tyhjä: 20

Muut:

- Kävelen lastenvaunujen kanssa, Pyörällä
- Moottoripyörä, Autolla
- Käytän kaikkia em. liikkumismuotoja, Kävelen