



**TAMPERE**

3.6.2024

**Rantaperkiö, Härmälä, Nuolialantien osa, muutos katualueeksi, asemakaava nro 8951**

Diaarinumero: TRE: 6491/10.02.01/2021

## **PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI**

**Asemakaavaluonnoksesta sekä valmisteluaineistosta  
nähtävilläoloaikana 25.1.–15.2.2024 saadut  
kommentit (yhteensä 18 kpl)**

**viranomaisilta ja hallintokunnilta (3 kpl)  
osallisilta (16 kpl)**



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><b>Pirkanmaan maakuntamuseo:</b> Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta hankkeesta. Alueellinen vastuumuseo on antanut hankkeesta aikaisemman lausunnon DIAR: 550/2023 ja todennut, että vaikutukset katupuustoon ja sitä kautta kaupunkikuvaan tulee sisällyttää kaavan vaikutusten arviointiin. Lisäksi esitettiin, että suunnittelutyössä ja vaikutusten arvioinnissa huomioidaan Tampereen kaupunkipuulinjauksen osalinjaus 3 Puut kulttuuriympäristössä ja kaupunkikuvassa.</p> <p>Kaavaluonnokseen on sisällytetty katupuustoon liittyvät yleismääräykset: Katualueella säilytetään tai täydennetään ja istutetaan puurivit puistokatumaisen ilmeen muodostamiseksi sekä Katualueelle tulee istuttaa puita ja muuta kasvillisuutta latvuspeitteisyyden ja luonnon monimuotoisuuden parantamiseksi. Kaavaan sisältyville istutettavaksi tarkoitetuille vyöhykkeille on osoitettu merkintä i-11, johon liittyy määräys: Istutettava alueen osa. Alueella on säilytettävä olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan ja sitä on täydennettävä uusilla istutuksilla ympäristöön soveltuvalla tavalla.</p> <p>Maakuntamuseo katsoo, että katupuiden säilyttämiseen ja korvaamiseen uusilla puilla on kiinnitetty kaavassa hyvin huomiota. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia kuvaavassa kaavaselostuksen kappaleessa 3.5. on huomioitu katupuut, mutta vaikutusten arviointi on vielä hyvin</p>	<p>Nuolialantien varren katupuusto vähenee verrattuna siirtoviemärihanketta edeltävään tilanteeseen, sillä katusuunnitelmissa esitetyistä istutuksista huolimatta merkittävän kokoinen puistoalue poistuu asemakaava-alueelta.</p> <p>Puuston poistumisesta huolimatta alueelle istutetaan uusia nuoria puita, ja nuoret siirtokelpoiset puut pyritään siirtämään.</p>	<p>Kaavaselostusta on täydennetty.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>suppea. Vaikutustenarvioinnissa olisi syytä tuoda ilmi mm. se, väheneekö katupuiden määrä verrattuna siirtoviemärihankkeen toteuttamista edeltävään tilanteeseen, ja kuinka merkittävästi.</p> <p>Kaavaehdotus pyydetään toimittamaan maakuntamuseolle lausuntoa varten.</p>		
<p><b>Ympäristönsuojelu:</b> Raitiotien alue on ohjattava kaavassa nurmipäälysteiseksi. Tämä tukee luonnon monimuotoisuuden tavoitteita, vähentää hulevesien muodostumista, sitoo pölyä ja vähentää melua esim. läheiselle pyöräilyn reitille. Virkistysyhteyden kohdalla nykyisiä puita poistetaan useita, jolloin esitetyllä suunnitelmalla puustoinen yhteys huononee. Yhteyttä tulee vahvistaa kaavamääräyksiin, koska katusuunnitelmassa ei ole onnistuttu riittävästi luomaan puustoista yhteyttä. (Yleiskaavan määräys: Virkistysyhteydet ovat osa kantakaupungin viherrakennekokonaisuutta ja niitä on kehitettävä luonnon monimuotoisuutta tukevana, latvuspeitteisyydeltään yhtenäisinä ja kaupunkikuvassa hahmotettavina viheryhteyksinä.)</p> <p>Lisäksi tulee tutkia edelleen meluntorjuntamahdollisuuksia kevyen liikenteen väylän käyttäjille sekä lähitalojen asukkaille. Melumalli 2022 (päivä) mukaan pihoiden kohdistuu melko laajasti 55-60 dB melutasoja ja osin jopa tätä korkeampia.</p>	<p>Raitiotien katusuunnitelmissa on esitetty raitiotien ja autotien väliin tilavarausten salliessa viherkaistale, jolle istutetaan puita ja jonka on mahdollista kasvaa niittymäisesti ilman tiheää leikkausaikataulua, ja tämä osallaan edistää myös luonnon monimuotoisuutta alueella, vahvistaen myös pohjois-etelä -suuntaista ekologista yhteyttä Pihlajakadun ja Kojolankadun kohdalla.</p> <p>Kaavatyön tausta-aineistona on käytetty Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman osana tehtyä meluselvitystä. Asemakaavaan on merkitty yleismääräys raitiotien runkomelun ja tärinän minimoimisesta, mutta kokonaismelun vähentämistä kaavassa ei ole esitetty. Asuinrakennusten Nuolialantien puoleisille julkisivuille kohdistuu 60-65 dB päiväajan keskiäänitaso, ja myös rakennusten pihoiden muodostuu alle 55 dB alueita, mahdollistaen oleskelun.</p> <p>Nuolialantien jalankulkijoille ja pyöräilijöille kohdistuu suunnittelualueella suurin melurasitus, jota voisi alentaa meluaidoilla. Kuitenkin Härmälän ja Rantaperkiön maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, sisältäen katumaiseman, muuttuisi raitiotietä ja väliaikaisen puiden kaatamisen aiheuttamaa maisemahaitta enemmän, mikäli alueelle</p>	<p>Laajennettu Pihlajakadun ja Kojolankadun puistoalueita, jolloin alueella pohjois-etelä -suunnassa kulkeva ekologinen yhteys ei heikkenisi pitkällä aikavälillä. Raitiotien katusuunnitelmissa esitetyt puurivit ja niiden väliin jäävä niittymäinen alue osaltaan kuroo yhteen pohjois- ja eteläpuolia.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>tulisi korkeita meluseiniä. Tästä syystä meluaitoja ei ole esitetty suunnitelmassa.</p> <p>Läpiajoliikennettä Nuolialantien kautta on pyritty vähentämään mm. samanaikaisesti teetetyssä Härmälän liikennesuunnitelmassa, joka osallaan vaikuttaa alueen melutilanteeseen.</p>	
<p><b>Pirkanmaan liitto:</b> Asemakaavan yleismääräys raitiotien suunnittelusta sekä istutuksista, latvuspeitteisyydestä ja luonnon monimuotoisuudesta on hyvä ja tärkeä lisäys.</p> <p>Raitiotien ja Nuolialantien jatkosuunnittelussa on syytä huomioida Nuolialantien pientalojen tonttiliittymien mahdollisimman turvallinen ja sujuva toteutus.</p>	<p>Raitiotien katusuunnitelmaluonnoksessa pientalojen liittymät Nuolialantielle on osoitettu suuntaisliittymiksi, joissa vain kääntyminen oikealle on sallittu. Kääntymistä raiteiden yli vasemmalle estää korkea reunakivi ajoradan ja raiteen vieressä olevan viherkaistan välissä, sepelirata ja osittain tonttiliittymien kohdille sijoittuvat katupuut. Kaupunki ei aseta vasemmalle kääntyminen kielletty - liikennemerkkejä tonteille, mutta tontin omistaja voi halutessaan sen sinne kaupungin suostumuksella asettaa selventämään kääntymisrajoitusta.</p>	<p>Palaute lähetetty tiedoksi raitiotien suunnittelijoille.</p>
<p><b>Mielipide 1:</b> Nuolialantien keskeinen ympäristöelementti on sen eteläreunalla sijaitseva pitkä, ilmeikäs ja iäkäs lehtipuuvivistö. Kyseiset puut tuovat alueelle merkittävää viihtyisyyttä, varjostusta auringonpaahteelta, puhdistavat ilmanlaatua, tarjoavat eläimistöille pesintäpaikkoja sekä ennen kaikkea varastoivat merkittävän määrän hiiltä itseensä ja maaperäänsä. Puut on nyt asemakaavassa merkitty kaadettaviksi ja korvattavaksi uusilla.</p> <p>Jotta uudet puut tarjoavat nämä samat nykyisten puiden tuottamat ekosysteemipalvelut, kestää siihen aikaa arviolta 30-50 vuotta. Miten tämä vuosikymmeniksi aiheutuva varjostuksen</p>	<p>Alueella sijaitsevat vanhat lehtipuut ovat sen kookkaita, ettei niiden siirto ole mahdollista. Nuoremmat siirtokelpoiset puut, joita on esimerkiksi poistuvalla puistoalueella ehditty istuttaa siirtoviemärihankkeen jälkeen, on tavoitteena siirtää.</p> <p>On tosiasia, että vanhojen puiden tarjoamaa varjostusvaikutusta ei tulla saavuttamaan lyhyellä aikavälillä, mikä kohdistaa mielipiteessä esitettyjä haittoja alueen elonkirjolle. Alue on tämän lisäksi maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä, jonka katumaisemaan lehtipuut kuuluvat olennaisella tavalla.</p> <p>Tästä huolimatta raitiotien toteuttaminen alueelle vaatii katujärjestelyiden tarkastelua, ja tässä tapauksessa jo nyt katualueella sijaitsevat vanhat</p>	<p>Tiedusteltu puiden siirtomahdollisuudesta kaupungin puustoasiantuntijan kanssa.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>puuttuminen, haitta viihtyisyydelle ja luonnon monimuotoisuudelle ja ilmanlaadulle sekä ennen kaikkea hiilen sitomisen keskeytyminen aiotaan kompensoida, kun samaan aikaan ilmastonmuutos etenee ja sään ääri-ilmiöt voimistuvat myös Tampereella? Uusilla puilla maaperineen kestää myös lähes 15 vuotta muuttua hiilipäästöjen lähteestä hiilinieluksi. Onko puiden siirtäminen ja/tai säästäminen muulla tavalla alueella aivan sula mahdollisuus? Siirtämistä on toteutettu ainakin Helsingin raitiotiehankeissa.</p>	<p>katupuut ei ole mahdollista sovittaa raitiotien, autotien ja jalankulku- sekä pyöräteiden kanssa.</p>	
<p><b>Mielipide 2:</b> Tiedotustilaisuus Kuuselakesuksessa 7.2.2024 antoi hyvää yleiskuvaa raitiotien suunnitelmista Nuolialantien osalta.</p> <p>Se mihin haluan antaa palautetta koskee pysäkkien lukumäärää Nuolialantiellä. Nykyinen suunnitelma heikentää olennaisesti ikäihmisten edellytyksiä liikkumiseen.</p> <p>Talvi-iljanteisilla kaduilla keppien ja piuhareiden kanssa liikkuminen sellaisia matkoja käy miltei mahdolltomaksi. Alueella ikäihmisten osuus on merkittävä.</p> <p>Pyydän ystävällisesti ottamaan tämä vakavasti pysäkkisuunnittelussa ja lisäämään pysäkkien määrää.</p>	<p>Raitiotiepysäkkien määrää ja sijoittumista on tarkasteltu vuonna 2021 valmistuneessa raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa vuonna 2021 ja tarkennettu vuonna 2023 valmistuneessa Pirkkala–Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelmassa. Raitiotieliikenteessä on tavoitteena kilpailukykyinen matka-aika. Raitiovaunu pysähtyy jokaisella pysäkillä, joten jokaisella pysäkillä tulee olla riittävän laaja käyttäjäkunta ja todellinen tarve pysähtymiseen. Pysäkkien määrät ja sijainnit perustuvat nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön. Pysäkin vaikutusalueella tulisi olla vähintään 2500 asukasta tai työpaikkaa. Pientalovaltaisella alueella kuten Härmälässä pysäkkiväli on siten harvempi kuin tiiviimmillä alueilla esim. jo toteutetun raitiotien osuuksilla Kalevassa.</p>	<p>Pysäkkien sijoittumisesta ja vaikutuksista kävelymatkoihin on laadittu saavutettavuusanalyysi. Nuolialantiellä nykyisiin bussipysäkkeihin verrattuna harvempi raitiotiepysäkkiväli ja pysäkkien uudet sijainnit johtavat siihen, että kaikkien Härmälän ja Rantaperkiön asukkaiden kävelyreitit pysäkeille muuttuvat. Osalla asukkaista kävelymatka pidentyy, mutta osalla asukkaista matka pysäkillä puolestaan lyhenee. Suurimmalla osalla asukkaista kävelymatka raitiotiepysäkillä tulee olemaan alle 600 m tai pitenee alle 200 m nykyisestä. Rakennuksia, joista kävelymatka pysäkillä on yli 600 m ja pitenee nykyisestä yli 200 m, on eniten Härmälän alueen eteläosassa Lepolankujan ja Metsolankujan linjan eteläpuolella, mutta muutamia rakennuksia myös Perkiönkadun ja Vähäjärven välissä sekä Kannistonkujan ja Vesankadun varrella.</p>
<p><b>Mielipide 3:</b> Olen ihmetellyt kävellessäni osittain puuttuvia kävelykatuja kävellessäni Härmälänpuistosta Metsolankatua Nuolialantielle.</p>	<p>Härmälän alueen kävelyreittejä ja niiden kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia on tarkasteltu Nuolialantien asemakaavan ja raitiotiesuunnittelun kanssa samanaikaisesti laadittavassa Härmälän liikenneselvityksessä.</p>	<p>Teetetty Härmälän liikenneselvitys, jonka tekijöille saatu palaute on toimitettu.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Nyt kun raitiotiepysäkki on suunniteltu K-Kauppan lähelle ja autoliikenne Nuolialantielle estetään, olisi syytä huomioida asiallinen kevyenliikenteenreitti Härmälänpuistosta.</p> <p>Härmälänpuistosta aukeaa laajemmat kävelytiet Pirkkahallille ja Pirkkalaan asti, mutta turvallinen reitti Nuolialantielle puuttuu tällä hetkellä.</p> <p>Liitteissä on merkattu vihreällä puuttuvat kohdat. Vaikuttaisi että pienellä panostuksella reitti olisi tehtävissä?</p>		
<p><b>Mielipide 4:</b> Rantaperkiön pysäkki pitäisi olla Sarankulmankadun ja Nuolialantien risteyksen lähellä. Vaihto bussiin pitää olla sujuvaa. Siinä on myös jatkossa koulu tai kouluja, heille ratikka on tärkeä.</p>	<p>Raitiotien ja bussiliikenteen välinen vaihtopysäkki on suunniteltu Hatanpään valtatielle Siirtolapuutarhankadun eteläpuolelle sijoittuvalle Hatanpään puiston pysäkillä. Rantaperkiön pysäkiltä on laadukas ja turvallinen yhteys kouluille liikennevalo-ohjatun suojatien ja pyöräilystä erotellun jalkakäytävän kautta.</p>	<p>Valittu VE2 raitiotien katusuunnittelun pohjaksi, ja asemakaavarajausta muutettu sen mahdollistamiseksi.</p>
<p><b>Mielipide 5:</b> Toivon, että vaihtoehtoinen katusuunnitelma, jossa raitiovaunupysäkki on sijoitettu Lentokentänkadun ja Nuolialantien risteyksen länsipuolelle, toteutuisi. Kojolankadun leventäminen ohjaisi liikaa liikennettä tälle kadulle ja Härmälänkadulle ja vaikuttaisi negatiivisesti näillä kaduilla sijaitsevien pienkerrostalojen asumisviihtyvyyteen. Puustomainen idylli kärsisi huomattavasti liikenteen lisääntymisestä. Lentokentänkatu sijaintinsa, leveytensä ja nykyisen käyttöasteen puolesta olisi loogisempi risteysalueen paikka.</p>	<p>Raitiotien katusuunnittelua edistetään VE2 mukaisesti, jossa pysäkki sijaitsee Lentokentänkadun ja Tuomikujan välissä. Molemmat em. katujen liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja ja niissä kaikki ajosuunnat ovat sallittuja.</p>	<p>Valittu VE2 raitiotien katusuunnittelun pohjaksi, ja asemakaavarajausta muutettu sen mahdollistamiseksi.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><b>Mielipide 6:</b> Talvitien koulu / päiväkodin kohdalla Härmälänkatu tarvitsee pysäköintikiellon, koska nyt jo ahdas. Koululla on P-alue, johon voi pysäköidä.</p>	<p>Härmälän alueen katujen kehittämistarpeita on tarkasteltu Nuolialantien asemakaavan ja raitiotiesuunnittelun kanssa samanaikaisesti laadittavassa Härmälän liikenneselvityksessä. Toukokuussa 2024 selvityksessä on tarkasteltavana Härmälänkadulle kaksi vaihtoehtoa Talvitien ja Antinkadun väliin. Toisessa katu katkaistaan moottoriajoneuvoliikenteeltä kokonaan ja katu muutetaan yhdistetyksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Toisessa vaihtoehdossa katujakso muutetaan yksisuuntaiseksi länteen päin ja ajoradan eteläreunaan rakennetaan jalkakäytävä. Kumpikin ratkaisu vähentää (joko kokonaan tai merkittävästi) moottoriajoneuvoliikennettä sekä kyseiseltä katujaksolta että myös pidemmältä matkalta Metsolankadun varrelta ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja turvallisuutta päiväkodin ja koulun läheisyydessä.</p>	<p>Teetetty Härmälän liikenneselvitys, jonka tekijöille saatu palaute on toimitettu.</p>
<p><b>Mielipide 7:</b> Mihin aurataan lumet tulevaisuudessa? Mihin valuvat hulevedet? Saako omakotitonttien haltijat kompensatiota tonttivuokrasta rakentamisen aiheuttaman häiriön takia? Pyritäänkö Nuolialantien läpiajoliikennettä vähentämään?</p>	<p>Nuolialantien kunnossapitomahdollisuuksia ja lumitiloja on tarkasteltu raitiotien katusuunnittelun yhteydessä. Kadun poikkileikkaus on liikenteellisiin tarpeisiin nähden melko ahdas, joten lumitilat eivät ole erityisen laadukkaita, mutta riittäviä vähintään lumen välivarastointiin. Kadun toimivuus talvella edellyttää lumen poiskuljetusta.</p> <p>Suunnitellut hulevesiviemärit ja johdot ovat esitetty vesihuollon yleissuunnitelmassa ja katuviemärit ovat esitetty katusuunnitelmissa.</p> <p>Kadun rakentamisen aiheuttamasta häiriöstä ei makseta korvauksia.</p> <p>Nuolialantien läpiajoa on pyritty vähentämään hyvin pitkän aikaa. Raitiotien rakentamisen aikana häiriö</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>läpiajavalle liikenteelle tulee olemaan merkittävä, joten kolmen rakentamisvuoden aikana läpiajoliikenne hakeutuu sujuvammille reiteille ja todennäköisesti ainakin osa jatkaa reitin käyttöä rakentamisen päättymisen jälkeenkin. Valmiilla kadulla houkuttelevuutta läpiajoon voidaan säädellä Naistenmatkantien ja Nuolialantien sekä Hatanpään valtatie ja Nuolialantien liittymien liikennevalo-ohjauksella sekä sekaliikenneosuuden päissä Valmetinkadun ja Lentokentänkadun liittymissä olevalla liikennevalo-ohjauksella. Lisäksi Nuolialantien ylityskohtiin ja pysäkkien kohdille toteutetaan ajoradan korotuksia, jotka vähentävät kadun houkuttelevuutta.</p>	
<p><b>Mielipide 8:</b> Metsolankadun risteys suuntaisliittymäksi oikealle (kaupunkiin päin). Muuten liikenne ajaa Härmälänkadun kautta Talvitielle, päiväkotia / koulu huomioitava!</p>	<p>Metsolankatu sijoittuu Talvitien liittymän ryhmittymisalueelle, joten Metsolankadun ajoyhteyden säilyttäminen ei ole mahdollista.</p> <p>Härmälän alueen katujen kehittämistarpeita on tarkasteltu Nuolialantien asemakaavan ja raitiotiesuunnittelun kanssa samanaikaisesti laadittavassa Härmälän liikenneselvityksessä. Metsolankadulta liikenteen siirtymistä Talvitielle pyritään rajoittamaan Härmälänkadun toimenpiteillä Talvitien ja Antinkadun välissä. Katso myös vastine mielipiteeseen 6.</p>	
<p><b>Mielipide 9:</b> Olen huolissani ratikkatyömaan aikaisesta liikenteen ohjaantumisesta Nuolialantieltä Perkiönkadulle, joka on nykyiselläänkin ”oikotie”, jossa voi ajaa moottoriajoneuvoilla sekä polkupyörillä aivan omilla liikennesäännöillä joissa ei oteta väistämiselvöllisyyttä huomioon.</p>	<p>Perkiönkadulle toteutetaan kesällä 2024 korotettu suoja-itiäreunassa olevan jalkakäytävän päättymiskohtaan (noin Perkiönkatu 60). Korotuksen tarkoituksena on rauhoittaa ajonopeuksia ja vähentää kadun houkuttelevuutta läpiajoon.</p> <p>Härmälän alueen katujen kehittämistarpeita on tarkasteltu Nuolialantien asemakaavan ja raitiotiesuunnittelun kanssa samanaikaisesti</p>	



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>laadittavassa Härmälän liikenneselvityksessä. Perkiönkadulle esitetään rakennettavaksi jalkakäytävä ja liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä (esim. korotettu suojatie tai liittymä) Tarmonkadun, Tuomaankadun, Lepolantien ja Metsolankadun liittymiin. Osa toimenpiteistä toteutetaan samanaikaisesti raitiotien rakentamisen aikana. Toimenpiteiden rakentaminen itsessään aiheuttaa haittaa ja vähentää houkuttelevuutta läpiajoon, ja valmistumisensa jälkeen toimenpiteet rauhoittavat ajonopeuksia ja parantavat jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.</p>	
<p><b>Mielipide 10:</b> Osallistuin Pirkkala-Linnanmaan ratikkareitin ja asemakaavamuutoksen yleisötalousteoksen Kuusela-talossa 7.2.2024. Minulla ei ole kommentoitavaa itse kaavamuutokseen, mutta kiinnittäisin huomiota ratikkareitin viherrakentamisen tärkeyteen.</p> <p>Ehdotan Härmälänrannan kohdalle (Valmetinkadun-Nuolialantien risteyksen molemmille puolille sekä Pirkkalan suuntaan että ratikkapysäkin suuntaan) puuistutuksia käytettävissä olevan tilan puitteissa. Tällä hetkellä suunnitelmissa ei ole varattu mitään viheralueita kyseiseen kohtaan. Ymmärrän, että tie on tuossa kohtaa melko ahdas, mutta varmaan siihen saadaan muutama puu tai pensaita mahdutettua.</p> <p>Lisäksi ehdotan, että ratikkareitti on mahdollisimman monesta kohtaa ruohoalustainen. Se lisää vihreyttä ja viihtyvyyttä kaupunkikuvaan. Ruohoalusta voisi olla esim. Valmetinkadulta Partolan suuntaan ja Härmälän</p>	<p>Asemakaavan suunnitteluala ei ulotu Härmälänrannan kohdalle, eikä muita tarpeita asemakaavarajauksen laajentamiseksi länteen päin ole tunnistettu.</p> <p>Ruohoalustaisuudessa on tiettyjä huoltoon liittyviä ongelmia, mistä syystä raitiotiesuunnitelmissa ruohoalustaisuus on varattu tietyille paikoille. Asemakaava-alueella niillä paikoilla, joille puurivi mahtuu raitiotien ja ajoradan väliin, on puiden väliin mahdollista jättää huoltoa vähemmän tarvitseva niittymäinen kaistale.</p>	<p>Palaute lähetetty tiedoksi raitiotien suunnittelijoille.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>puolella, missä autojen ja ratikan reitit kulkevat erillään.</p>		
<p><b>Mielipide 11, Härmälän omakotiyhdistys:</b> Härmälän Omakotiyhdistys on erittäin huolestunut kaavaan merkityistä suuntaisliittymistä ja niiden toimivuudesta.</p> <p>Käytännössä asiointisuuntaa vastapäätä kääntymiset johtavat autoliikennettä omakotialueen kokoojakaduille ja sitä kautta lähimpien kortteleiden läpiajon lisääntymiseen. Ihmisten luontainen ja vaistonvarainen tapa liikkua on väärään suuntaan kulkemisen välttäminen. Kaavoittaja kertoi yleisötilaisuudessa suunnitelleensa paluuperien toteuttamisen seuraavien liikennevalojen kohdalla, mikä johtaa pitkiin odotusaikoihin etenkin ruuhka-aikoina, jolloin ratikkaetu aiheuttaa suoraan ajaville useammat vihreät ennen kuin kääntyville tulee vihreä valo. Tämä johtaa käyttämään nopeampaa reittiä, mikä valitettavasti johtaa ajoneuvot omakotialueen kapeille kaduille.</p> <p>Suuntaisliittymät Nuolialantien varren omakotiasukkaille ovat erityisesti hankalia, kun pihasta ei pääse lähtemään liikennevaloissa ruuhka-aikoina punaisilla olevien estäessä ajon Nuolialantielle.</p> <p>Onko Tampereen kaupunki unohtanut kokonaan Härmälän ja Rantaperkiön suojelukaava-alueiden liikenteen vähentämistavoitteen, kun nyt suunnitelmat joko tarkoituksella tai</p>	<p>Raitiotien katusuunnitelmaluonnoksessa Nuolialantielle on osoitettu liikennevalo-ohjattuja liittymiä Perkiönkadun, Tarmonkadun, Toivonkadun, Leirintäkadun, Lepolantien ja Talvitien liittymiin, ja katusuunnitelmaehdotukseen itäpään liittymistä myös Tuomikujan ja Lentokentänkadun liittymät esitetään liikennevalo-ohjattuna. Kaikki muut sekä katujen että tonttien liittymät joko katkaistaan moottoriajoneuvoliikenteeltä kokonaan tai muutetaan suuntaisliittymiksi, joissa vain kääntyminen oikealle on sallittu. Kääntyminen vasemmalle raitiotien yli ei ole liikenneturvallisuuden vuoksi mahdollista ilman liikennevalo-ohjausta. Kääntyminen kulkusuunnan mukaiseen ajosuuntaan on mahdollista seuraavassa liikennevalo-ohjatussa liittymässä U-käännöksellä. Liikenteen toimivuustarkastelujen mukaan liittymät toimivat ennustetuilla liikennemäärillä eikä jonopituudet estä tonteilta poistumista. Liittymämuutosten aiheuttama lisämatka on pisimmillään Pihlajakadusta länteen olevilla omakotitaloilla, joista kiertomatka Talvitien liittymään tulee noin kilometri, Lepolantietä itään olevilla omakotitaloilla, joilla kiertomatka Talvitien liittymään tulee noin 700 m sekä Metsolankadun pohjoispäästä, josta kiertomatka Lepolantien kautta tulee noin 700 m.</p> <p>Härmälän alueen katujen kehittämistarpeita on tarkasteltu Nuolialantien asemakaavan ja raitiotiesuunnittelun kanssa samanaikaisesti laadittavassa Härmälän liikenneselvityksessä. Selvityksessä on arvioitu Nuolialantien</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>huolimattomuudesta johtuen on käytännössä lisäämässä omakotialueen ajoneuvoliikenteen läpiajoa?</p> <p>Toinen meitä askarruttava seikka on liikenteen ohjaaminen Metsolankadulta joko Härmäläkadulle ja siitä Talvitielle tai Perkiönkadulta Antinkadun kautta Härmäläkadulle ja siitä Talvitien kautta Nuolialantielle.</p> <p>Kun kaava on rajattu koskemaan vain Nuolialantietä, on kaavoittajalta jäänyt huomaamatta Talvitien, Härmäläkadun ja Antinkadun väliin jäävä Talvitien päiväkotit ja Hatanpään koulun toimipiste, jonka kohdalla liikennemäärät tullevat kasvamaan erittäin paljon. Tämä on vältettävissä sillä, että luovutettiin Metsolankadun pohjoispään katkaisemisesta tai vaihtoehtoisesti ohjattaisiin sen liikenne vanhalle reitille puiston eteläreunaan ja sitä kautta Talvitien-Nuolialantien valoristeykseen.</p>	<p>liittymämuutosten vaikutuksia ajoneuvoliikenteen määriin tonttikaduilla. Selvityksessä tullaan esittämään toimenpiteitä, joilla pyritään vähentämään tarpeetonta läpiajoa tonttikaduilla, tukemaan alhaista ajonopeutta ja turvaamaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet. Katso myös vastine mielipiteisiin 8 ja 6.</p>	
<p><b>Mielipide 12:</b> Olen asunut Härmälän Metsolankadulla vuodesta 1979, 45vuotta. Ensimmäiset 22 vuotta meitä oli viisi. Ostimme puolisoni kanssa talon 1979 ja solmimme tontinvuokrasopimuksen kaupungin kanssa. Jo 1980-luvulta lähtien aloimme lahjoittaa kolmelle lapsellemme osuuksia talosta (ja vuokraoikeudesta) kaupanvahvistajan allekirjoituksin. Monen vaiheen kautta lapsista tuli talon ja vuokraoikeuden haltijoita ja minulle varattiin elinikäinen asumisoikeus talossamme. Tampereen kiinteistötoimeen maksettavat tontinvuokrat nousivat noin</p>	<p>Härmälän alueen katujen kehittämistarpeita on tarkasteltu Nuolialantien asemakaavan ja raitiotiesuunnittelun kanssa samanaikaisesti laadittavassa Härmälän liikenneselvityksessä. Selvityksessä on arvioitu Nuolialantien liittymämuutosten vaikutuksia ajoneuvoliikenteen määriin tonttikaduilla. Selvityksessä tullaan esittämään toimenpiteitä, joilla pyritään vähentämään tarpeetonta läpiajoa tonttikaduilla, tukemaan alhaista ajonopeutta ja turvaamaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet.</p>	<p>Raitiotien rakentamispäätöstä varten arvioidaan raitiotien vaikutukset. Tarkastelussa huomioidaan mm. sosiaaliset ja ekologiset vaikutukset sekä vaikutukset liikenteeseen ja kulkumuotojakaumaan.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>yhdeksänkertaisiksi viisi vuotta sitten. Myös verottaja on ollut vuosikaudet tietoinen lasten omistamista osuuksista.</p> <p>Alueella on voimassa oleva maakuntakaava, jonka mukaan alue on maakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alueella on Kantakaupungin yleiskaava 2040 ja vaiheyleiskaava (2017-2021). Alue on osoitettu asumisen alueeksi ja kasvun ja elinvoiman vyöhykkeeksi. Aikaisemmassa muistutuksessa esitin selkeitä muutoksia asemakaavan, katusuunnitelman ja liikennejärjestelyiden muutossuunnitelmaan. Perustelin vaatimuksiani vakavilla puutteilla suunnitelman tavoitteissa, vaikutusmittauksissa, yhdenvertaisuuden toteutumisessa, asukkaiden perusoikeuksien toteutumisessa ja kaupungin roolissa tontinvuokranantajana. Nyt keskityn vain niihin muutamaan kohtaan, johon kenties edelleen voi vaikuttaa.</p> <p>Karttoihin ja grafiikoihin keskittyvässä suunnitelmassa ei edelleenkään käsitellä Härmälän ja Rantaperkiön asukkaiden asemaa, omakotiasujien haasteita, vaikutuksia arjen elämän vaikeuttamiseen, ajoratojen ja ajoreittien käytön äärimmäistä vaikeuttamista tai turvallisen liikkumisen katoamista alueen sisällä, kun ajoreitit johtavat monimutkaisiin, entistä pidempiin ajomatkoihin ja epäjohdonmukaisiin ratkaisuihin koulujen ja päiväkodin vierustoilla. Samalla ajamisen päästöt todellisuudessa lisääntyvät, vaikka alue on rehevän puistoluonnon ja suurten vihreiden pihojen</p>	<p>Vastineessa mielipiteeseen 11 on kuvattu suuntaisliittymistä aiheutuvia pidentyneitä automatkoja Nuolialantien välittömässä läheisyydessä. Pidemmät automatkat lisäävät hieman liikenteen päästöjä. Tamperelaisten kuljettajana tekemien automatkojen keskipituus on 19 km valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 mukaan, joten yksittäisten omakotitalojen asukkaiden tekemien automatkojen pidentyminen alle kilometrillä ei aiheuta merkittävää muutosta tamperelaisten liikkumisen päästöihin. Raitiotien suunnittelun tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vaikuttaa siirtymistä autoliikenteestä joukkoliikenteen käyttöön. Kulkumuotomuutoksella on merkittävä vaikutus liikkumisen päästöihin.</p> <p>Katso Metsolantien suuntaisliittymän osalta vastineet mielipiteisiin 8, 6 ja 11.</p> <p>Raitiotien linjauksesta on päätetty vuonna 2021 valmistuneen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman yhteydessä. Silloin tarkasteltiin Tampere-Pirkkala raitiotielinjan sijoittumista Nuolialantien lisäksi Ilmailunkadulle ja Härmälän puistoon.</p> <p>Asemakaavaan on lisätty katusuunnitelmien mukainen kadun katkaisu Metsolankadun päätteeksi, sillä näin on tehty myös Nuolialantien länsiosassa. Tätä ei huomattu vielä kaavan luonnosvaiheessa, minkä vuoksi merkinnät tulivat vasta kaavaehdotukseen.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ansioista todellinen hiilinielu. Suunnitelmassa on useita kohtia, jotka tulee korjata kulkujen selkeyttämiseksi alueen sisällä.</p> <p>VAIKUTUSMITTAUKSET</p> <p>Suunnitelmastanne ei käy millään tavalla ilmi, miten asioiden vaikutuksia mitataan tai on mitattu. Härmälässä asuu 2022 tilaston mukaan 7816 asukasta ja Rantaperkiössä 2664 eli yhteensä 10480 asukasta. Syksyllä 2023 toteutettu Ystävällisen naapuruston kokeilu näytti olevan jossakin määrin liitoksissa raitiotie-suunnitelmiin, koska kokeilun vastaavana koordinaattorina toimii sama henkilö, joka on myös raitiotie-suunnitelman laajassa ryhmässä, Heljä Aarnikko.</p> <p>Jos kyseisen kokeilun ja osallistamissuunnitelman perusteella tehdään päätöksiä raitiotiesuunnitelmaan, ei suunnitelman vastausten otosta voida pitää miltään osin kattavana tai pätevänä, eikä tieto kokeiluun osallistumisesta edes ole tavoittanut kuin murto-osan Härmälän asukkaista!!</p> <p>Metsolankadun alkupäässä asuvana esitän keskeisen ja tärkeän vaatimuksen: Suunnitelmassa ja kartassa nro 3 [11692] on Metsolankadun liittymä Nuolialantielle suljettu. Vähimmäisvaatimuksena on, että liittymä avataan ns. suuntaisliittymänä Nuolialantielle, kuten esimerkiksi Kuuselankujan ja Metsolankadun korttelivälin omakotitalojen (4kpl) sisääntulot on suunniteltu. Tällöin Metsolankadulta pääsee ajamaan kaupungin keskustan suuntaan. Tämä</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ei mitenkään vaikuta ratiotien tai pyöräteiden suunnitteluun, koska juuri tällä kohdalla on leveä Onnin puistikko, jota siis käytetään ajoväylien leventämiseen. Näitä suuntaisliittymiä on Nuolialan<sup>2</sup>en pohjoispuolella Pihlajakadun ja Talvi<sup>2</sup>en välillä ainakin 14 kpl eli liittymiä, jotka voivat ajaa omasta pihastaan vain Pirkkalan suuntaan. Kaupunkiin ajo tuottaa haasteita kun pitää tehdä U-käännös risteyksessä, jotta pääsee eteläiselle ajoväylälle. Se risteys lienee Talvitien risteys, joka siis entisestään ruuhkauttaa tätä risteystä.</p> <p>Kohteen asemakaavan suunnittelusta vastaava arkkitehti Onni Pernu on todennut vastauksessaan kyselyyni seuraavaa: Yksi tämän asemakaavan tehtävistä on mahdollistaa raitiotien eteläpuolinen ajoväylä nykyisin jo kaadetun puistoalueen päälle. On mahdollista, että Metsolankadun nykyinen liittymäalue Nuolialantielle merkitään jatkossakin katualueeksi, jolloin asemakaavan sijasta varsinaiset liikennejärjestelyt ratkaistaan katujärjestelysuunnitelmilla.</p> <p>Paitsi, että suuntaisliittymä helpottaisi Metsolankadun asukkaita ja erityisesti kadun alussa asuvia asukkaita (Metsolankatu 3, 5, 2, 4) se asettaisi heidät myös yhdenvertaiseen asemaan Nuolialantien muiden suuntaisliittymien käyttäjiin. Aivan ongelmaton ei kyseinen ratkaisukaan asukkaille ole, kun aika usein pitäisi päästä eri suuntaan, Pirkkalan suuntaan ja autolla ajaessa on etsittävä paikka, jossa U-käännös on</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>mahdollinen. Valitettavasti sekin on se ruuhkainen Talvitien risteys.</p> <p>Raitiotie ei valitettavasti ole useinkaan ratkaisu omakotiasujien kuljetus-, ostos ja hankintakuljetuksiin tai edes seniorien kauppareissuihin, jotka kohdistuvat useampaan kohteeseen, joiden välillä kävelymatkat tai ostosten kantaminen on mahdotonta. Eikä asia rajoitu vain omakotiasujiin, vaan yhtä lailla kerrostalossa asuvat omistavat ja tarvitsevat omaa autoa.</p> <p>Metsolankadun suuntaisliittymä helpottaisi myös painetta Talvitiellä, kun osa kotiinpaluuliikenteestä (Härmälästä keskustaan päin) jakautuisi Metsolankadulle. Ei ole järin järkevää keskittää alueen sisäistä liikennettä vain Talvitien Päiväkodin välittömään läheisyyteen.</p> <p>Kun suunnitelma herättää kysymyksiä Härmälän ja Rantaperkiön asukkaiden perusoikeuksista, kuten oikeudesta liikkua vapaasti valitsemallaan tavalla – siis tässä tapauksessa myös henkilöautolla – omasta pihastaan ja pihalle (vuokratonteista huolimatta asukkaat hallinnoivat tonttejaan ja omia talojaan) voi ymmärtää, minkälainen huoli ja epätietoisuus tulevaisuuden asumisesta alueella on syntynyt. Alueella on 2466 omakoti- ja paritaloa sekä 290 rivitaloa, joten asukkaita näissä taloissa on valistuneen arvauksen mukaan vähintään 6000, luultavasti enemmän (väestö 10480).</p> <p>Päättäjien vastaus huoleen on oletettavasti, että suunnitelma on ainoa mahdollinen Nuolialantien</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>raitiotielle. Olisiko jokin muu reitti ollut mahdollinen, sellainen reitti, joka ei olisi rikkonut kaikkia mahdollisia käytänteitä, joka ei tuhoaisi arvokasta kulttuuri-alueita, joka ei lisäisi päästöjä ekologisessa puistokaupunginosassa ja joka ei haastaisi asukkaiden luottamusta kaupunkiin tontinvuokranantajana. Jos olisi kyseessä omistustontit –suunnitelma ei olisi mahdollinen tässä muodossa.</p> <p>Yleisötilaisuudessa 7.2.2024 Härmälän ja Rantaperkiön asukkaat saivat monia vastauksia kysymyksiinsä, mutta paljon jäi vielä epäselväksi. Toivottavasti suunnitelmat vielä selkeytyvät ja asukkaita kuunnellaan jatkossakin herkällä korvalla, sillä ei voi olla niin, että raitiotie-suunnitelmien tavoitteet itse raitiotien ulkopuolella keskittyvät jalankulkuväylien ja pyöräteiden optimaaliseen suunnitteluun jättäen autolla ajavat Härmälän ja Rantaperkiön asukkaat edelleen kaosmaiseen epätietoisuuteen ja tilaan, jossa päättäjien asenne näyttää suunnilleen siltä, että omakotiasujien pitäisi olla tyytyväisiä, jos saavat yleensä ajaa autolla omaan pihaansa!</p>		
<p><b>Mielipide 13 (jatko mielipiteeseen 12):</b> Olen asunut Härmälässä vuodesta 1979, 45 vuotta. Ensimmäiset 22 vuotta meitä oli viisi. Ostimme puolisoni kanssa talon 1979 ja solmimme tontinvuokrasopimuksen kaupungin kanssa. Kuopuksemme syntyi marraskuussa 1979. Jo 1980-luvulta lähtien aloimme lahjoittaa kolmelle lapsellemme osuuksia talosta (ja vuokraoikeudesta) kaupanvahvistajan allekirjoituksin. Monen vaiheen kautta lapsista tuli talon ja vuokraoikeuden</p>	<p>Vastineessa mielipiteeseen 11 on kuvattu suuntaisliittymistä aiheutuvia pidentyneitä automatkoja Nuolialantien välittömässä läheisyydessä. Pidemmät automatkat lisäävät hieman liikenteen päästöjä. Tamperelaisten kuljettajana tekemien automatkojen keskipituus on 19 km valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 mukaan, joten yksittäisten omakotitalojen asukkaiden tekemien automatkojen pidentyminen alle kilometrillä ei aiheuta merkittävää muutosta tamperelaisten liikkumisen päästöihin. Raitiotien suunnittelun</p>	



<b>TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA</b>	<b>VASTINE</b>	<b>TOIMENPITEET</b>
<p>haltijoita ja minulle varattiin elinikäinen asumisoikeus eli "syytinki" talossamme. Olen maksanut Tampereen sähkölaitokselle sähkölaskut, Tampereen Veteen vesilaskut, kiinteistöverot, hulevesimaksut ja Tampereen kiinteistötoimeen tontinvuokrat, jotka siis nousivat noin 750% kuusi vuotta sitten. Tällä hetkellä, kun kaupunki on toteuttanut näihin jättikorotettuihin vuokriin myös kaksi kertaa indeksikorotuksen, tontinvuokran nousu lähentelee jo 1000% verrattuna vuoden 2017 tontinvuokraan. Myös verottaja on ollut vuosikaudet tietoinen lasten omistamista osuuksista, jonka he ovat veroilmoituksissaan ilmoittaneet.</p> <p>Poikani postilaatikoon Lempäälään katu- ja kaava-suunnittelun muutospaperit saapuivat syksyllä 2023 yli viikon päästä päiväyksestä. Muistutuksen tekemiseen jäi ruhtinaallinen reilu viikko. Ei mielestäni kohtuullista. Lausunnon kuitenkin tein ja toimitin.</p> <p>Alueella on voimassa oleva maakuntakaava, jonka mukaan alue on maakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alueella on Kantakaupungin yleiskaava 2040 ja vaiheyleiskaava (2017-2021). Alue on osoitettu asumisen alueeksi ja kasvun ja elinvoiman vyöhykkeeksi. Tässä kannanotossa esitän edelleen lähes samoja selkeitä muutoksia asemakaavan, katusuunnitelman ja liikennejärjestelyiden muutossuunnitelmaan. Perustelen vaatimuksiani vakavilla puutteilla suunnitelman tavoitteissa, vaikutusmittauksissa, yhdenvertaisuuden toteutumisessa, asukkaiden perusoikeuksien toteutumisessa ja vapaan liikkumisen</p>	<p>tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vaikuttaa siirtymistä autoliikenteestä joukkoliikenteen käyttöön. Kulkumuotomuutoksella on merkittävä vaikutus liikkumisen päästöihin.</p> <p>Katso Metsolantien suuntaisliittymän osalta vastineet mielipiteisiin 8, 6 ja 11.</p> <p>Raitiotien linjauksesta on päätetty vuonna 2021 valmistuneen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman yhteydessä. Silloin tarkasteltiin Tampere-Pirkkala raitiotielinjan sijoittumista Nuolialantien lisäksi Ilmailunkadulle ja Härmälän puistoon.</p> <p>Asemakaavaan on lisätty katusuunnitelmien mukainen kadun katkaisu Metsolankadun päätteeksi, sillä näin on tehty myös Nuolialantien länsiosassa. Tätä ei huomattu vielä kaavan luonnosvaiheessa, minkä vuoksi merkinnät tulivat vasta kaavaehdotukseen.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>periaatteessa, sekä kaupungin roolissa tontinvuokranantajana.</p> <p>SUUNNITELMAN TAVOITTEIDEN PUUTTEET</p> <p>Esitätte Suunnitelmanne päätavoitteena mahdollistaa raitiotien rakentaminen Nuolialantielle huomioimalla sen aiheuttamat muutokset katutilan tarpeessa ja mahdollistamalla jalankulku- ja polkupyörävyöhykkeen kehittämisen erotelluksi. Tavoitteena on myös säilyttää tai korvata katupuita mahdollisimman paljon. Vetoatte valtuustojen päätöksiin raitiotiesuunnitelmista mm. 2020 ja 2024.</p> <p>Missään ei käsitellä Härmälän ja Rantaperkiön asukkaiden asemaa, omakotiasujien haasteita, vaikutuksia arjen elämän vaikeuttamiseen, ajoratojen ja ajoreittien käytön äärimmäistä vaikeuttamista tai turvallisen liikkumisen tosiasiallista katoamista alueen sisällä, kun ajoreitit johtavat monimutkaisiin, entistä pidempiin ajomatkoihin ja epäjohdonmukaisiin ratkaisuihin koulujen ja päiväkodin vierustoilla. Samalla ajamisen päästöt todellisuudessa lisääntyvät rajusti, vaikka alue on rehevän puistoluonnon ja suurten vihreiden pihojen ansiosta todellinen hiilinielu. Suunnitelmassa on useita kohtia, jotka tulee korjata kulkujen selkeyttämiseksi alueen sisällä. Kysymyksiä nousee siinä määrin, että itse keskityn vain pieneen osaan suunnitelmaa ja siinäkin on näkyviä ongelmia ja lukemattomia kysymyksiä! Alkuperäisessä lausunnossani viime syksyltä totesin seuraavaa: Muistutus keskittyy kolmen</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>karttapiirroksen alueelle 120230817 (11694] 2 20230817 (1169 6] 3 20230817 (11692]. Tämä ei enää toteudu, kun jo helmikuun 2024 tapaamisessa Kuuselassa osoittautui, että kartat olivat jo silloin muuttuneet!</p> <p>VAIKUTUSMITTAUKSET, NAAPURUSTOKOKEILU</p> <p>Suunnitelmastanne ei käy millään tavalla ilmi, miten asioiden vaikutuksia mitataan tai on mitattu. Härmälässä asuu 2022 tilaston mukaan 7816 asukasta ja Rantaperkiössä 2664 eli yhteensä 10480 asukasta. Kaupunki järjesti alueelle "ystävällisen naapuruston" kokeilun, syksyllä 2023. Kokeiluun osallistettiin asukkaita ja suunnitelmaan osallistui n. 150 -200 henkeä. Tämä (1,5-2% otos)) mahdollisti kokeilun, joka oli lähes täydellisesti epäonnistunut, mitä se oli jo tavoitteiltaan! Lasten piti päästä leikkimään kukkalaatikkojen lomaan ajoteille, vaikka alueella on lukuisia puistoja kerrostaloasujille ja 2750 omakoti-paritalo ja rivitaloa, joissa on tilavat, vehreät pihat lasten leikeille. Esikuvana pidetty Britti-lähiö soveltui mahdollisimman huonosti suomalaiseen puutarha-kaupunginosaan, jossa meillä jo lähtökohtaisesti kielletään lapsia leikkimästä kaduilla turvallisuussyistä! Katuja katkaistiin ja kavennettiin aiheuttaen järjetöntä hukka-ajoa edestakaisin pikkukaduilla, kun mikään kyltti tai ohjaste ei kertonut, mistä pitäisi ajaa, ja miksi! Monia läheltä piti -tilanteita syntyi ja yksi Nuolialantieltä katkaistuista</p>		

<b>TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA</b>	<b>VASTINE</b>	<b>TOIMENPITEET</b>
<p>katuliittymistä oli pakko avata kesken kokeilua, koska mikään ei toiminut!</p> <p>Todellinen tavoitehan oli tietenkin asukkaiden "pehmittäminen" ja totuttaminen raitiotien aiheuttamiin muutoksiin, jotka asettavat asukkaat monella tapaa eriarvoiseen asemaan yhdenvertaisuuden suhteen. Jos tavoite oli hiljentää autojen nopeuksia pikkukaduilla, se olisi järjestynyt kunnan korokkeilla ja hidasteilla ja selvillä nopeusrajoituksilla. Jos tavoitteena oli lisätä lasten turvallista liikkumista koulutiellä, asetui kokeilu vielä kyseenalaisempaan valoon, kun Härmälän koulu on yli kolmatta vuotta remontissa, eikä lapsia siis tähän kouluun kulkenut ainakaan kokeilun aikana eikä vielä hetkeenkään.</p> <p>Talvitien Päiväkotiin taas päiväkotilapset, eskarit ja ekaluokkalaiset tuodaan useimmiten vanhempien autokuljetuksin, joita kokeilu vaikeutti kaikin mahdollisin tavoin!</p> <p>Kokeilu näyttikin olevan ennen kaikkea liitoksissa raitiotie-suunnitelmiin, koska kokeilun vastaavana koordinaattorina toimii sama henkilö, joka on mukana myös raitiotie-suunnitelman laajassa ryhmässä, Heljä Aarnikko. Myöhemmin minulle on myös selvinnyt varsinaiset vastuuhenkilöt, jotka ovat kaava-suunnittelun osalta Onni Pernu ja katusuunnittelun puolelta Katja Seimelä.</p> <p>Kun kyseisen kokeilun, osallistamissuunnitelman ja nyt maaliskuussa 2024 tehdyn kyselyn perusteella</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>tehdään päätöksiä raitiotie-suunnitelmaan, ei naapurusto-suunnitelman vastausten otosta voida pitää miltään osin kattavana tai pätevänä, varsinkin, kun kysymyksen asettelu oli kyseenalainen ja kun siitä huolimatta kokeilu sai hyvin paljon kielteistä palautetta. Uudessa kyselyssä, joka päättyi netissä 8.4 kertoillette kuitenkin, että "moni" naapurustokokeiluun ja kyselyyn osallistunut oli tyytyväinen ja toivoi vielä enemmän "turvallisia" reittejä lasten koulutielle! Tällä perusteellako Härmälän sisäinen liikenne saatetaan kaaokseen, autoilijoita kurmuutetaan ja tehdään arki mahdottomaksi monelle ikä-ihmiselle, joka ei pysty pyörä- ja kävelyreittejä hyödyntämään! Taustalla on 100 vuotta toimivaa katu järjestelyä, jossa autoliikenne on tietenkin lisääntynyt ja kaahareitakin mukaan mahtuu, mutta minkälaisen onnettomuustilaston perusteella Härmälän sisäinen liikenne aiotaan tuhota ja asukkaiden kulkeminen muulla kuin polkupyörällä tai kävellen rajoitetaan johonkin tiettyyn reittiin tai suorastaan estetään.</p> <p>YHDENVERTAISUUS, PERUSOIKEUDET</p> <p>Vain harvalla Härmälän ja Rantaperkiön asukkaalla on ollut aidosti mahdollisuus tutustua</p> <p>asemakaava-katu- ja liikennesuunnitelmien muutoksiin karttojen kautta. Karttapiirrosten seuraaminen netistä sulkee jo heti esimerkiksi puolet 75-vuotiaista senioreista, jotka viimeisimpien tutkimusten mukaan eivät pysty/osaa tai halua ratkoa</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ongelmia netin kautta. Karttojen printtaaminen kotikonstein ei myöskään onnistu vaan isot tiedostot pitää viedä tulostettavaksi kopioliikkeeseen.</p> <p>Monimutkaisten häkkyrä-karttojen tutkiminen on monelle ylivoimainen tehtävä; voiko olla oikein ja yhdenvertaista, että suuri osa asukkaista ei ilman asiantuntijan apua voi saada mitään käsitystä siitä, mitä karttasuunnitelmat pitävät sisällään!!</p> <p>KARTTAKYSELYN KARTTA</p> <p>Uusin kartta, joka koskee siis pysyvästi muuttuvia katusuunnitelmia ja on edennyt jo pitkälle, saa hiukset nousemaan pystyyn! Kyselyn tekstiselosteessa (Lettenmeier) kerrotaan, että jokaiselle kiinteistölle pääsee ajamaan ( ! ! ! ! siis mikä muu vaihtoehto päättäjillä oli mielessä) mutta matka uuden reitin kautta (minne??) vain "hieman" pitenee!</p> <p>Todellisuudessa karttaa tutkiessa käy selväksi, että katujen sisäiset katkaisut (9kpl) ja 9 totaalista liittymän katkaisua Nuolialantielle lisättyinä kolmella (3) suuntaisliittymällä</p> <p>(Tuomaankatu, Kannistonkatu, Kojolankatu ) muodostavat sen kaltaisen pussinperä-palapelin, että voi vain kuvitella, millainen sekasorto syntyy talvikuukausina, joita Suomessa kuitenkin on vähintään 6kk. Kuinka Aurat pääsevät pussitetuille kaduille, missä ne kääntyvät, jäävätkö pikkukadut suosiolla ajamatta? Miten siellä pussinperillä hoidetaan jätehuolto (suuret jäteautot), postinjakelu, kuljetusrekat, pelastustoimi?</p>		

<b>TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA</b>	<b>VASTINE</b>	<b>TOIMENPITEET</b>
<p>Eikä pussinperä-suunnitelma ole ainoa ongelmallinen; Kun Härmälänkadulla on kolme ratkaisua, Perkiönkadulla yksi, Antinkadulla kaksi, Kannistonkadulla kaksi, Talvitiellä tavallaan kaksi, on varmistettu että Nuolialantien läheisyydessä, esim Metsolankadun päässä sijaitsevat asumukset ja niiden asukkaat on eristetty tehokkaasti esim pääsemästä lähellä olevaan kauppaan, jäteastioille, UFFin tekstiilikeräykseen, postilaatikolle. Eikä katujen katkaisu Härmälän sisällä auta myöskään yllä mainittuja auraus- pelastus- jätehuoltopalveluita.</p> <p>Esitän keskeisen ja tärkeän vaatimuksen:</p> <p>Suunnitelmassa ja kartassa on Metsolankadun liittymä Nuolialantielle suljettu. Vähimmäisvaatimuksena on, että liittymä avataan ns. suuntaisliittymänä Nuolialantielle, kuten esimerkiksi Kuuselankujan ja Metsolankadun korttelivälin omakotitalojen (4kpl) sisääntulot on suunniteltu. Tällöin Metsolankadulta pääsee ajamaan kaupungin keskustan suuntaan ja lähimpään valo-ohjattuun risteykseen (Talvitie) Tämä ei mitenkään vaikuta raitiotien tai pyöräteiden suunnitteluun, koska juuri tällä kohdalla on leveä Onnin puistikko . Näitä suuntaisliittymiä on Nuolialantien pohjoispuolella Pihlajakadun ja Talvitien välillä ainakin 14 kpl eli liittymiä, jotka voivat ajaa omasta pihastaan vain Pirkkalan suuntaan. Kaupunkiin ajo tuottaa haasteita löytää U-käännöspaikka eteläiselle ajoväylälle.</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kohteen asemakaavan suunnittelusta vastaava arkkitehti Onni Pernu on todennut vastauksessaan kyselyyni seuraavaa: Yksi tämän asemakaavan tehtävistä on mahdollistaa raitiotien eteläpuolinen ajoväylä nykyisin jo kaadetun puistoalueen päälle. On mahdollista, että Metsolankadun nykyinen liittymäalue Nuolialantielle merkitään jatkossakin katualueeksi, jolloin asemakaavan sijasta varsinaiset liikennejärjestelyt ratkaistaan katujärjestelysuunnitelmilla.</p> <p>Paitsi, että suuntaisliittymä helpottaisi Metsolankadun asukkaita ja erityisesti kadun alussa asuvia asukkaita (Metsolankatu 3, 5, 7, 2, 4, 6) se asettaisi heidät myös yhdenvertaiseen asemaan Nuolialantien muiden suuntaisliittymien käyttäjiin. Varsinaiset pikkukaduilta Nuolialantielle avautuvat suuntaisliittymät ovat kaikki kolme (Tuomaankatu, Kannistonkatu, Kojolankatu) erittäin kaukana Metsolankadusta! Metsolankadun suuntaisliittymä ratkaisisi myös autolla ajaessa Alakauppaan ja jätesäiliöille pääsyn, kun kääntyminen valo-ohjatussa risteyksessä vasemmalle (Talvitie) olisi mahdollista. Uusin kartta toi nimittäin uuden haasteen autoilijoille; Härmälänkatua ei pääsekään ajamaan Talvitiele, joka on aivan lähietäisyydellä Metsolankadun alkupäästä. Eli Metsolankadun ensimmäisten korttelien asukkaiden pääsy valo-ohjattuun risteykseen (kuten Talvitie) on estetty, eikä se onnistu kauempaakaan, kun Antinkatukin on katkaistu. Kauppamatka ja etäisyys valo-ohjattuun risteykseen on näillä asukkailla ylivoimaisesti pisin</p>		



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>mitattu matka, kun lähikauppaan pitää kiertää Metsolankatu - Lentokentänkatu-Talvitie kautta!!!</p> <p>Uuden katusuunnitelman perusteella vaadin, että Metsolankadun liittymä Nuolialantielle pidetään jatkoksa auki vähintään suuntaisliittymänä.</p> <p>Edelleen vaadin, että kaikki Härmälän sisäiset kadunkatkaisut perutaan, koska niiden vaikutus raitiotiesuunnitelmiin on suunnitelmaa ja työtä helpottava, mutta asukkaiden vapaata liikkumista rankasti rajoittava. Muita päteviä tutkittuja syitä katujen katkaisulle ei ole olemassa. Lisäksi ainakin osa Nuolialnatielle liittyvistä kaduista pidetään auki edes suuntaisliittyminä, kuten kiinteistöiltä Nuolialantielle johtavat suuntaisliittymät.</p> <p>Jos nykyinen karttasuunnitelma aiotaan viedä läpi, on minulla asukkaana vain vähän keinoja hyväksyä ratkaisut. Ehkä pitäisi ottaa yhteyttä valtakunnan oikeuskansleriin, ja pyytää vahvistusta kaupungin toimien laillisuuteen nimenomaan perusoikeuksien ja liikkumisen rajoittamisen suhteen sekä lisäksi arviota toimien tuottamasta epäedullisesta ilmastokuormituksesta.</p> <p>Raitiotie ei valitettavasti ole useinkaan ratkaisu omakotiasujien kuljetus-, ostos ja hankintakuljetuksiin tai edes seniorien kauppareissuihin, jotka kohdistuvat useampaan kohteeseen, joiden välillä kävelymatkat tai ostosten kantaminen on mahdotonta. Eikä asia rajoitu vain omakotiasujiin, vaan yhtä lailla kerrostalossa asuvat omistavat ja tarvitsevat omaa autoa täällä</p>		

<b>TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA</b>	<b>VASTINE</b>	<b>TOIMENPITEET</b>
<p>Härmälän alueella. Raitiotien tulevia käyttäjiä sen sijaan harmittaa harvaan asetetut kolme ratikkapysäkkiä yli 2km:n matkalla.</p> <p>Metsolankadun suuntaisliittymä helpottaisi myös painetta Talvitiellä, kun osa kotiinpaluuliikenteestä (Härmälästä keskustaan päin) jakautuisi Metsolankadulle.</p> <p>Kun suunnitelma herättää kysymyksiä Härmälän ja Rantaperkiön asukkaiden perusoikeuksista, kuten oikeudesta liikkua vapaasti valitsemallaan tavalla - siis tässä tapauksessa myös henkilöautolla - omasta pihastaan ja pihalle (vuokratonteista huolimatta asukkaat hallinnoivat tonttejaan ja omia talojaan) voi ymmärtää, minkälainen huoli ja epätietoisuus tulevaisuuden asumisesta alueella on syntynyt. Alueella on 2466 omakoti- ja paritaloa sekä 290 rivitaloa, joten asukkaita näissä taloissa on valistuneen arvauksen mukaan vähintään 5000, luultavasti enemmän (väestö 10480).</p> <p>Päättäjien vastaus huoleen on oletettavasti, että suunnitelma on ainoa mahdollinen Nuolialantien raitiotielle. Olisiko jokin muu reitti ollut mahdollinen, sellainen reitti, joka ei olisi rikkonut kaikkia mahdollisia käytänteitä, joka ei tuhoaisi arvokasta rakennettua kulttuuri-aluetta, joka ei lisäisi päästöjä ekologisessa puistokaupunginosassa ja joka ei haastaisi asukkaiden luottamusta kaupunkiin tontinvuokranantajana. Jos olisi kyseessä</p>		

<b>TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA</b>	<b>VASTINE</b>	<b>TOIMENPITEET</b>
<p>omistustontit - suunnitelma ei olisi mahdollinen tässä muodossa.</p> <p>Toivottavasti suunnitelmat vielä selkeytyvät ja asukkaita kuunnellaan herkällä korvalla, sillä ei voi olla niin, että raitiotie-suunnitelmien tavoitteet keskittyvät jalankulkuväylien ja pyöriteiden optimaaliseen suunnitteluun ja raitiotie-edellä-ajatteluun. Autolla ajavat Härmälän ja Rantaperkiön asukkaat on jätetty lähes kaaosmaiseen epätietoisuuteen ja tilaan, jossa päättäjien asenne näyttää suunnilleen siltä, että omakotiasujien pitäisi olla tyytyväisiä, jos saavat yleensä ajaa autolla omaan pihaansa!! Ehkä tulisi muistaa, että bussiliikenne Härmälään on toiminut mallikkaasti jo 1930-luvulta lähtien. Kaasubussit ja sähköbussit on jo keksitty, joten ei raitiotie ole ainoa julkisen liikenteen tulevaisuuden kulkuneuvo, varsinkin kun se on 100vuotta vanha keksintö. Kumpikaan jo rakennetuista ratikka-reiteistä ei kulje omakotialueita (Härmälä ja Rantaperkiö) halkoen ja katuja pirstoen.</p> <p>Vielä on syytä muistaa, että Härmälä ei ole mikään siirtolapuutarha, vaan vihreä ja vehreä kaupungin asuinalue, 100- vuotias keidas, jossa asutaan ympärivuotisesti myös talven tuiskuissa. Kaupungin epärealistinen kuvitelma siitä, että alue rajattaisiin kävelykaupungiksi ei tule koskaan toteutumaan.</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><b>Mielipide 14:</b> Asemakaavamuutoksessa katualueen rajaa siirretään kiinteistön puolelle n. 2,30 m koko tontin matkalta (Kiinteistötunnus 837-301-760-11). Tämä tarkoittaa, että omaomisteisen tontin pinta-alasta viedään noin 125 m<sup>2</sup>. Nykyisellä alueella sijaitsee viherkasvustoa sekä suuri hyväkuntoinen mänty. Asemakaavamuutoksen seurauksena viheralue hävitettäisiin kokonaan ja tilalle laitettaisiin raitiotien vaatimia ratasähköpylväitä. Tämä tarkoittaa, että nykyisin vihreyttä tuova alue muutettaisiin murskepintaiseksi alueeksi. Yleisesti alue jää käyttökelvottomaksi ratasähköpylväiden alapuolisten johtolinjojen vuoksi. Lisäksi alue toimisi talvella kaupungin lumitilana. Lumitila sijaitsee autotallirakennuksen vieressä, joka tarkoittaa, että aurattu lumi alkaa painamaan puurakenteita sekä mädättämään sulamisvesillä autotallirakenteen puurimoja. Aiotaanko tyhjänä jäävälle alueelle toteuttaa jokin lumieste, joka estää tontin autotallirakenteen vaurioitumisen? Mikäli rakenteellista estettä ei toteuteta, on se kiinteistölle kohtuuton haitta.</p> <p>Erotellun pyörätien rakentamisen yhteydessä tontin edustalta poistettiin 5 kpl hyväkuntoisia mäntyjä, jotka varjostivat katutilaa sekä toimivat viihtyisän kadun perustana. Nyt kaadetaan viimeinenkin mänty sekä tilalle ei tuoda mitään katuvihreää? Kaupungin asettamassa tavoitteessa ” Tavoitteena on myös säilyttää tai korvata katupuita mahdollisimman paljon.” tämä ei toteudu nyt lainkaan.</p> <p>Katuluonnoksessa kadun eteläreunaan jätetään 1,00</p>	<p>Kiinteistö sijaitsee raitiotiepysäkin vieressä. Pysäkin kohdalla katualue on kiinni eteläpuolen kiinteistöissä. Raitiotiepysäkille on tarkat vaatimukset, kuten että radan tulee olla suora tietyn matkaa pysäkin kohdalla. Vaikka eteläpuolen reuna-alue levenee itään päin kuljettaessa, raitiotierataa ei ole mahdollista siirtää ja saada näin tilaa kadun pohjoispuolelle.</p> <p>Katusuunnitteluvaiheessa ei suunnitella yksityiskohtia kuten lumiesteitä, mutta jatkosuunnittelussa huomioidaan lumitilan käytöstä aiheutuvat haitat kiinteistöllä oleviin rakenteisiin.</p> <p>Kyseinen alue ei sijaitse asemakaavan suunnittelualueella.</p>	<p>Palaute lähetetty raitiotien suunnittelijoille tiedoksi.</p> <p>Tarkastellaan tontin käyttöä lumitilana ja pyritään löytämään toimenpiteet, joilla vältetään vauriot rakennukseen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>m erotuskaista. Eikö katulinjausta voida muuttaa niin että erotuskaista otetaan hyötykäyttöön sen sijaan, että viedään omaomisteiselta tontilta tilaa. Kuinka kaava vastaa Tampereen kaupungin näkemykseen viihtyisästä ja elinvoimaisesta ympäristöstä, jossa viimeisetkin varjostusta ja viihtyisyyttä tuovat elementit muutetaan murskepintaiseksi ja näkymät ratasähköpylväiksi? Kuinka alueen hoitourakointi toteutetaan? Kiinteistö ei aio kunnossapitää rasitteeksi tulevaa alueita. Kiinteistö ei myöskään suostu maksamaan kunnossapidosta.</p> <p>Asunto Oy Tampereen Kuusikartanon hallitus ei hyväksy asemakaavamuutoksen mukaista ratkaisua ja vaatii, että kiinteistörajaa ei siirretä yhtään tontin puolelle.</p>		
<p><b>Mielipide 15:</b> Tampereen Raitiotie Oy on ollut mukana kaavan ohjausryhmässä. Rinnalla on käynnissä Pirkkala-Linnainmaa -allianssin kehitysvaihe, jossa laaditaan katusuunnitelma Nuolialantiestä asemakaavan alueelle. Asemakaavan ja kadun suunnittelu ovat edenneet rinnakkain vuorovaikutuksessa keskenään.</p> <p>Asemakaavaluonnosta 8951 ja Nuolialantien suunnitteluratkaisuja esiteltiin yhteisessä yleisötilaisuudessa 7.2.2024 Härmälän alueella Kuuselakeskuksessa. Tilaisuudessa oli esillä uusi pysäkki- ja liittymäratkaisuvaihtoehto, jossa Rantaperkiön raitiovaunupysäkki on sijoitettu Lentokentänkadun ja Tuomikujan väliselle</p>	<p>Katusuunnittelua on edistetty vaihtoehdolla, jossa raitiotiepysäkki sijaitsee Lentokentänkadun ja Tuomikujan välissä ja mainitut liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja. Vaikutukset on huomioitu korttelialueiden ja asemakaavan rajauksissa.</p>	<p>Asemakaavan rajauksia tarkistettu erityisesti Tuomikujan ympäristössä, mahdollistaen VE2 mukaisen katujärjestelyratkaisun. Sähkönsyöttöasema alueelta on poistettu.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>katuosuudelle. Kyseisessä ratkaisussa Lentokentänkatu ja Tuomikuja säilyisivät raitiotien toteuduttuakin täysinä katuliittyminä ja Pihlajankatu sekä Kojolankatu säilyisivät nykyisellä sijainnillaan ja muuttuisivat raitiotien toteutuessa suuntaisliittymiksi. Ratkaisu eroaa hankesuunnitelman katusuunnitelmaluonnoksesta, joka on ollut asemakaavan taustamateriaalina. Edellä kuvattu ratkaisuvaihtoehto näyttää tällä hetkellä todennäköisemmältä kuin hankesuunnitelmassa esitetty ratkaisu.</p> <p>Pirkkala-Linnainmaa -allianssin kehitysvaiheessa tarkentuu raitiotien sähkönsyöttöasemien sijainnit. Näillä näkymin sähkönsyöttöasemaa ei ole tarve sijoittaa asemakaavaluonnoksen esitetyn mukaisesti Tuomikujan ja jalkapallokentän väliselle alueelle.</p>		
<p><b>Mielipide 16, Tampereen Seudun Keskuspuhdistamo Oy:</b> Ilmoittautuu osalliseksi. Nuolialantien eteläpuolella kulkee Keskuspuhdistamon siirtoviemäriä, ja sen tekniset vaatimukset tulee ottaa huomioon kadun ja raitiotien suunnittelussa. Tämä huomioitava esim. puiden istutuksissa ja jalustojen paikoissa-</p>	<p>Siirtoviemäri on lähtötietona kadun suunnittelussa.</p>	