

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus, hankeavustus 2022 - Hankekortti

Hankekortin tiedot julkaistaan valtionavustusten verkkosivuilla.

Low Traffic Neighbourhood -toimintamallin konseptointi ja pilotointi Tampereella

Vastuutaho, yhteyshenkilö	Tampereen kaupunki, liikennejärjestelmän suunnittelu Liikenneinsinööri Heljä Aarnikko, helja.aarnikko@tampere.fi, projekti-päällikkö Sanna Ovaska, sanna.ovaska@tampere.fi	
Osallistujat	Asiantuntijakonsulttina WSP Finland Oy	
Aikataulu	1.2.2023	31.1.2024
Hankkeen tavoite ja sisältö, kohde-ryhmä	<p>Hankkeessa testataan Low Traffic Neighbourhood -toimintamallin sopivuutta Suomeen ja toteutetaan Tampereella mallin käytännön pilotti valitulla asuinalueella.</p> <p>Malli on esimerkiksi Lontoossa paljon käytetty ja sen tavoitteena on mahdollistaa turvallinen kävely, pyöräily, kohtaaminen, oleskelu, leikki ja yhteisöllisyyden kasvu omalla kotikadulla vähentämällä läpiajavaa autoliikennettä.</p> <p>Työ jakaantuu neljään vaiheeseen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pilottimallin muodostaminen sisältää konsulttivetoisen perehtymisen Low Traffic Neighbourhood -toimintamalliin ja esimerkkeihin muista kaupungeista, Tampereen mallin laatimisen ja asiantuntijaluennon. 2. Pilottialueen suunnitteluun, jossa ensin kartoitetaan valitun Tampereen alueen lähtötiedot ja nykytilanne, laaditaan tarkempi toteutus-suunnitelma luodun pilottimallin mukaisesti yhdessä asiantuntijoiden ja asukkaiden kanssa. Vähäliikenteinen asuinalue tehdään vähentämällä autoliikenteen läpiajoa alueen läpi, luomalla kävelyille ja pyöräilylle oikoreittejä ja käyttämällä vapautunut tila asukkaiden kohtaamispaikkoihin ja vihreän lisäämiseen. 3. Tämän jälkeen edetään pilottialueen väliaikaisten ratkaisujen suunnitteluun ja toteutukseen. Ratkaisut voivat olla esimerkiksi esteitä, erilaisia kalusteita ja liikenteen ohjauksen keinoja. Suunnitteluvaiheen jälkeen ratkaisut toteutetaan pilottialueella. Toteutus tehdään syksyllä 2023 ja kokeilu kestää noin 2 kuukautta. 4. Viimeisenä vaiheena on vaikutusten arviointi ja pilottimallin täydentäminen saatujen kokemusten perusteella. 	
Ennakoitu tulos	Tuloksena on Low traffic neighbourhood -pilottimalli, joka toimii samalla esiselvityksenä konseptin muodostamiselle Tampereella ja Suomessa.	

Lisätietoja hankkeesta	tampere.fi Lisätietoja: Sanna Ovaska, sanna.ovaska@tampere.fi , Heljä Aarnikko helja.aarnikko@tampere.fi
------------------------	---

Hankkeen päättyessä täydennetään:

Tulokset	<p>Hankkeen loppuraportti on luettavissa Liikenteen rauhoittaminen [Tampereen kaupunki - Liikenne, kadut ja kunnossapito - Liikenneturvallisuus]</p> <p>Hankkeen tavoitteena ollut LTN-mallin toteutuspilotti saatiin onnistuneesti toteutettua ja näin testattua mallia ensimmäistä kertaa Tampereella ja Suomessa. Toimenpiteiden jatkoaskelia pohditaan seuraavissa suunnitteluhankkeissa. Asukkaiden näkemykset ja kokeilussa saadut tulokset huomioidaan vuoden 2024 aikana laadittavassa Härmälän alueen liikennesuunnitelmassa. Seuraavina jatkotoimenpiteinä Perkiönkadun länsiosaan suunnitellaan liikenteen rauhoittamista hidasteita toteuttaen. Antikadun pysyvää katkaisemista selvitetään kevään 2024 aikana. Härmälän liikennettä kehitetään myös Pirkkala–Linnainmaa - raitiotien suunnittelun yhteydessä. Lisäksi käynnissä on Nuolialantien asemakaavamuutos.</p> <p>Hankkeessa saatiin hyvin koottua ohjeistus mallin toteuttamiselle suomalaisissa olosuhteissa sekä tiedetään, mihin asioiden jatkossa kannattaa erityisesti kiinnittää huomiota vastaavia kokeiluja toteutettaessa.</p>
Miten tavoitteet toteutuivat?	<p>Työn liikenteellisinä tavoitteina oli vähentää pilottiasuinalueen läpiajavaa autoliikennettä, lisätä pyöräilyä ja jalankulkua alueella sekä parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Liikennemäärien ja –nopeuksien osalta osassa mittauspisteistä kehitys oli tavoitteen mukainen, osassa sen vastainen. Lyhyen pilottiajan ja nopean vaikutusten arvioinnin takia tulosten tulkinnassa on epävarmuutta ja tuloksissa on myös joiltain osin ristiriitaisuuksia.</p> <p>Asukaskyselyn mukaan 64 % vastaajista oli täysin samaa mieltä tai melko samaa mieltä siinä, että kokeilu on tukenut lasten ja iäkkäiden ihmisten turvallista liikkumista alueella. Eniten positiivista palautetta tuli siitä, että liikenneympäristön koettiin rauhoittuneen ja muuttuneen turvallisemmaksi erityisesti lasten liikkumiseen.</p> <p>Suurin osa palautetta antaneista asukkaista toivoo jatkossakin jonkinlaisia järjestelyjä Härmälän liikenneturvallisuuden parantamiseen, läpiajoliikenteen hillitsemiseen ja nopeuksien alentamiseen, mutta ehdotetut keinot poikkeavat toisistaan. Kokeilu vaikutti eniten vastaajien tyytyväisyyden parantumiseen lasten koulumatkojen turvallisuuteen ja liikkumisen turvallisuuteen yleensä. Vaikuttaisi myös siltä, että kävely ja pyöräily voisivat lisääntyä, mikäli muutokset liikennejärjestelyihin olisivat pidempiaikaisia.</p> <p>LTN-mallissa tiivis yhteistyö alueen asukkaiden kanssa on tärkeä lähtökohta ja tässä onnistuttiin hyvin. Asukasvuorovaikutus oli koko hankkeen ajan tiivistä ja sai hyvää palautetta. Myös viestintää tehtiin monikanavaisesti koko hankkeen ajan.</p>

<p>Arvio hankkeen vaikutuksista liikenneturvallisuudelle</p>	<p>Hankkeen tavoitteena oli parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä Härmälän läpi kulkevaa autoliikennettä ja ajonopeuksia. Hankkeen vaikutuksia arvioitiin sekä liikennemäärien ja -nopeuksien mittauksilla, asukaskyselyllä ja asukastilaisuuksissa. Myös asukkaiden muita kanavia pitkin antama palaute käytiin läpi.</p> <p>Asukaskyselyn vastauksien perusteella voidaan huomata, että asukkaat ovat kokeneet liikenneympäristön 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 liikenneympäristön koettiin rauhoittuneen ja muuttuneen turvallisemmaksi erityisesti lasten liikkumiseen. Suoraa palautetta annettiin esimerkiksi siitä, miten paljon helpompaa lasten kanssa on harjoitella pyöräilyä rauhoittuneilla katuosuuksilla.</p> <p>Toimenpiteillä saatiin tavoitteen mukaisesti vähennettyä läpiajoliikennettä alueen läpi. Merkittävimmät muutokset ajoneuvoliikennemääriin on nähtävissä katkaistulla Perkiönkadun osuudella, jonka läpiajo estettiin. Siellä liikennemäärät ovat putosivat 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.</p> <p>Alueen länsiosasta tuli kokeilun aikana palautetta lisääntyneistä liikennemääristä. Tältä alueelta ei ole saatavilla ennen-mittauksia liikennemääristä, minkä takia liikennemäärien muutoksesta on vaikea tehdä tarkkaa arviota.</p> <p>Kulkumuotovalintoihin kokeilulla oli pientä vaikutusta: Noin 30 % vastaajista kertoi, että kokeilu on lisännyt kävelyä, pyöräilyä ja potkulaudan tai muun vastaavan käyttöä alueen sisällä hieman tai merkittävästi. Selvästi suurin vastaajajoukko jokaisen kulkumuodon kohdalla oli kuitenkin 'Ei vaikutusta'.</p> <p>Ajonopeuksien osalta tulos ei ollut yhtä hyvä kuin liikennemäärien, vaan ajonopeudet jopa hieman kasvoivat. Suurimmat kasvut nopeuksiin olivat havaittavissa Metsolankadulla ja Lepolantiellä. Nämä ovat myös alueita, joilla liikennemäärät ovat vähentyneet. Kokeilun aikana katuosuuksilla ajojoi vähemmän ajoneuvoja, mutta ne ajoivat kovempaa.</p>
--	---

<p>Mitä opittiin? Mitä kannattaisi tehdä toisin?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Alueen valinta: riittävän tiivis, tiedossa olevat haasteet, motivoituneet asukkaat, olemassa oleva asukasaktiivisuus, kokeilun jatkuvuuden pohdinta jo aluetta valittaessa. - Huolellinen tavoitteiden asettaminen: liikenneturvallisuus, koulumatkojen turvallisuus, kulkutapamuutokset. Yhteiselle tilalle ei omakotiympäristössä välttämättä koeta tarvetta. - Monipuolinen ja kattava asukasvuorovaikutus ja viestintä. Tärkeää miettiä, mitä milläkin vuorovaikutuksen toimenpiteellä tavoitellaan. - Liikkumisen ohjauksen kytkentä liikenneturvallisuuden toimenpiteisiin: kannustetaan ympäristön muuttuessa uusiin liikkumisrutiineihin. - Laaja yhteistyö kaupungin sisällä ja paikallisten toimijoiden kanssa tärkeää ja sille on varattava aikaa ja resursseja. Tässä hankkeessa tarpeen olisivat olleet esimerkiksi säännölliset koteihin jaettavat koko postinumeroaluetta koskevat tiedotteet. - Aikataulu: Rahoituksen yksivuotisuus aiheutti sen, että pilotti toteutettiin tiiviinä muutaman kuukauden kokeiluna. Tämä oli hie- man liian lyhyt aika ja optimaalista olisikin pystyä hyödyntämään vähintään kokonainen sula kausi pilotin toteutuksessa. Näin myös mahdollisia korjausliikkeitä ehditään tehdä paremmin jo pi- lotin aikana. - Vaadittavien lupien selvittely ja yhteydenotot eri tahoihin, pro- sessien selvittely tärkeää ja käytännöt vaihtelevat kaupungeit- tain. - Katujen katkaisuun sopivia kalusteita voi löytyä eri toimijoilta, näitä kannattaa avoimin mielin selvittää ja hyödyntää. Turvalli- suus, kestävyys ja taloudellisuus ovat lähtökohtia kalustevalin- noissa. Mukavannäköiset kalusteet istutuksineen lisäävät viihtyi- syyttä ja kokeilun hyväksyttävyyttä. - Toimenpiteiden toteuttaminen kerralla: Tampereella osassa toi- menpiteissä oli viiveitä, mikä aiheutti sekaannusta. Kalusteiden ja liikennemerkkien toimituksen aikataulut on syytä varmistaa monta kertaa varsinkin, jos toimittajia on useita. Suunnittelijan on hyvä olla varmistamassa oikea asennus. - Kavennukset eivät hidasta mopoliikennettä, vaan voivat jopa kasvattaa niiden vauhtia. Siksi töyssyt osaan kohteista parempia. - Muiden ajankohtaisten työmaiden ja muutosten huomiointi mah- dollisimman hyvin. Tässä Tampereella olisi ollut parannettavaa.
--	--