

12.6.2018

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

Mäkelänkadun peruskorjauksen suunnittelu

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Hankkeen vuorovaikutus alkoi työn alkamisen tiedottamisella lokakuussa 2017. Samalla käynnistettiin Kerro kantasi-verkkopalvelussa ensimmäinen kysely, jossa selvitettiin tärkeitä lähtökohtia suunnittelulle. Kyselyn vastauksia hyödyntäen laadittiin kaksi vaihtoehtoista liikennesuunnitelmavaihtoehtoa, jotka esiteltiin asukkaille ja muille kiinnostuneilla yleisötilaisuudessa helmikuussa 2018. Yleisötilaisuudesta tiedotettiin asukkaita kirjeitse sekä Helsingin kaupungin verkkosivuilla ja mediassa. Yleisötilaisuudessa ja sen jälkeen oli mahdollista antaa palautetta palautelomakkeilla, s-postitse sekä Kerro kantasi-kyselyn kautta.



Kuva 1. Hankkeen vuorovaikutus

Palautteet Kerro kantasi-kyselystä (25.10.-12.11.2017)

Ennen suunnittelun käynnistymistä asukkailla ja sidosryhmillä oli mahdollisuus antaa palautetta nykytilanteesta ja tulevaisuudentoiveista Kerro kantasi-kyselyssä. Suunnittelun aloittamisesta ja kyselystä tiedotettiin asukkaita kirjeitse sekä yleisesti Helsingin kaupungin verkkosivuilla ja mediassa.

Kerro kantasi-kyselyssä saatiin 83 palautetta. Suurin osa palautteista koski pyöriteiden tarpeellisuutta (28 vastaajaa) ja puukujanteen säilyttämistä (14 vastaajaa). Nykyisiä ajonopeuksia pidettiin liian suurina ja nopeusrajoitusten laskemista pidettiin perusteltuna (17 vastaajaa). Ratkaisuksi ehdotettiin nopeuksien laskemisen lisäksi korotettuja suojateitä, hidasteita, katutilan kaventamista ja lisää liikennevaloja. Muutama vastaaja eivät pitäneet hidasteita hyvänä vaihtoehtona. Korkeiden ajonopeuksien nähtiin aiheuttavat myös meluhaittaa. Huonoa ilmanlaatua pidettiin myös ongelmana.

Pyörätiet

Pyöräteiden osalta pidettiin tärkeänä, että ne toteutetaan tasoeroteltuna ja yksisuuntaisena. Pyöräteiden suunnittelussa tulisi huomioida risteyskohdat, pyörien odotus- ja ryhmittymistilat raitiotiekiskojen vieressä, ajomahdollisuus laatikkopyörillä sekä pyöräpaikkojen tarve kivijalkaliikkeiden edessä. Myös kaupunkipyöräasemien sijoittelu tulisi huomioida suunnittelussa. Tällä hetkellä Mäkelänkadulla on kaupunkipyöräasemat Lääkäritalolla sekä Pernajantien ja Hollolantien risteyksissä. Kuusi vastaaja oli sitä mieltä, että uusia pyöräteitä ei tarvita ja että pyöräilijät voidaan ohjata muualle. Pyöräilijöiden korkeita ajonopeuksia pidettiin useammassa palautteessa ongelmana ja ehdotettiin esim. nopeusrajoituksia pyörille.

Puukujanteet

Suurin osa vastaajista olivat sitä mieltä, että puukujanteet on säilytettävä tai uusittava maltillisesti huonokuntoisten yksilöiden osalta. Toivottiin että puistomaisuutta lisätään entisestään ja että aikaisemmin poistetut puut korvataan uusilla puilla esim. raitiotiepysäkkien kohdalla. Kasvilisuudella nähtiin olevan myös ilmansaasteita ja melua vähentävä vaikutus. Vanhoissa puissa pesii lisäksi lintuja ja ne sitovat katupölyä. Useampi vastaaja pelkäsi, että nykyiset puut kaadetaan ja tilalle istutetaan taimia harvakseltaan. Toisaalta yksi vastaaja ehdotti, että nykyiset puut poistetaan kokonaan ja istutetaan uudet puut tien ulkoreunoille ja toinen vastaaja, että toinen puurivi poistetaan ja tilalle rakennetaan pyörätie.

Vaaralliset kohdat

Valottomia suojateitä pidettiin vaarallisina. Nykyisin myös monessa risteyksessä on näköesteitä. Erityisen vaarallisina pidettiin Rautalammentien, Suvannontien ja Mäkelänkadun alkupään liikennevalottomia suojateitä. Suvannontien kohdan suojatietä käyttää moni Keuruunpuiston leikkipuiston menijä. Jokaista suojatien muuttamista valolliseksi ei pidetty hyvänä ratkaisuna, sillä siitä kärsisi bussi- ja raitiovaunuliikenne. Ennen toivottiin valo-ohjaamattomien suojateiden poistamista tai vaihtoehtoisesti kunnon valaistusta suojateiden kohdalle, hidasteita tai korotettuja suojateitä. Liikennevaloristeyksiin toivottiin riittävän pitkiä vihreitä valoja jalankulkijoille, sillä varsinkin ikäihmisillä on vaikeata ehtiä ylittämään katua vihreiden aikana. Muutama vastaaja toivoi suojateille vilkkuvalot.

Useampi vastaaja piti Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteystä erittäin vaarallisena ja ruuhkaiseina paikkana. Tähän ehdotettiin ratkaisuksi kiertoliittymää. Myös Mäkelänkadun ja Vääksyntien risteystä sekä Mäkelänkadun ylitystä Vääksyntienkohdalla pidettiin vaarallisena.

Käpylän peruskoulun ja Helsingin luonnontiedelukion kohdalle ehdotettiin rakentavaksi joko alikulkutunneli tai jalankulun ja pyöräliikenteen silta. Lapsia ja nuoria liikkuu kadun yli ruuhka-aikoina paljon ja samassa kohdassa sijaitsee myös pari päiväkotia.

Vallilantien kohdalla olevat liikennevalot ovat yhden vastaajan mukaan lievän mutkan takana, jolloin jotkut autoilijat jättävät ne vahingossa huomiotta ja katsovat vasta seuraavia, Päijänteen tien kohdalla olevia. Tämä on monen pienen koululaisen reitti Vallilan ala-asteelle.

Kaistajärjestelyt

Tärkeänä pidettiin, että on erotellut kaistat eri liikennemuodoille. Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteykseen toivottiin kaista- ja valo-ohjausta, ruutuviivoitusta sulkuviivoin tai liittymän muuttamista kiertoliittymäksi. Kiertoliittymää toivoi neljä vastaajaa.

Autokaistojen vähentämistä pidettiin hyvänä ajatuksena. Muutama vastaaja ehdotti bussien siirtämistä raitiotiekiskoille kadun keskelle.

Liikennevaloja toivottiin Mäkelänkadun ja Suvannontien risteykseen sekä Vääksyntien risteykseen (3 vastaajaa).

Autoliikenteen muutokset eivät kuitenkaan saa johtaa siihen, että autoilijat alkavat käyttää Puu-Vallilan pikkukatuja Mäkelänkadun kiertämiseen. Pienemmät Mäkelänkadun suuntaiset kadut, kuten Inarintie, eivät kestäisi liikenteen lisääntymistä. Toisaalta pidettiin tärkeänä säilyttää mahdollisuus kääntyä vasemmalle muuallakin kuin isoimmassa risteyksessä Sturenkadun kohdalla pohjoisesta päin tultaessa.

Pysäkkijärjestelyt ja joukkoliikenne

Osan mielestä bussi- tai raitiovaunupysäkkejä ei saa vähentää ja toisten vastaajien mielestä niitä pitäisi vähentää tai sijoittaa uudestaan liikenteen sujuvoittamiseksi.

Rautalammin pysäkin poistaminen herätti paljon mielipiteitä. Viiden vastaajan mielestä Rautalammin pysäkki tulisi poistaa ja kahden vastaajan mielestä tätä ei missään tapauksessa saisi poistaa. Bussipysäkeille toivottiin isompia katoksia. Pari vastaajaa ehdotti, että Radanrakentajantien nykyinen pysäkki voitaisiin poistaa ja Kellosoillan pysäkkiä siirtää vähän ylämäkeen. Bussijonoja pidettiin ruuhka-aikoina pitkinä, kun bussien edessä on paljon oikealle kääntyviä autoja jotka väistävät kadun ylittäviä jalankulkijoita. Bussien vähentämien tulisi olla keskeinen tavoite. Suunnittelussa tulee huomioida myös joustava kulku tulevaan kauppakeskus Rediin ja joukkoliikenteen vaihtoyhteys Kalasataman metroasemalla.

Pysäköinti

Useimman vastaajan mielestä pysäköintiä ei saa heikentää nykyisestä, muutoin heikennettään Mäkelänkadun varrella sijaitsevien liikekiinteistöjen toimintamahdollisuuksia. Pysähtymiskielto tulisi asettaa vain niihin paikkoihin, joissa sitä oikeasti tarvitaan. Ajouradan ja pyörätien väliin tulisi asettaa pollarit, niin että laitton parkkeeraaminen tehdään vaikeaksi. Muutaman vastaajan mielestä pysäköintipaikat voisi poistaa ja ottaa jalankulun ja pyöräliikenteen käyttöön. Pysäköintivalvontaa tulee tehostaa.

Tavaraliikenne Mäkelänkatu 54 toimitalon lastauslaiturille tapahtuu peruuttaen Mäkelänkadulta. Leveä jalkakäytävä on olennainen osa toimivaa tavarakuljetusta, koska se toimii odotustilana sopivan peruutus ajankohdan etsimiselle. Jalkakäytävä pitää myös ylettyä hieman yli lastausalueen sisäänkäynnistä (kuten nykyisin), jotta auton peruuttaminen on jouhevaa.

Taide ja tulevaisuudenhaaveita

Toivottiin urbaania kohtaamispaikkaa, taidetta esim. valotaideteoksen, veistoksen tai asfalttikuvion muodossa ja lisää penkkejä.

Mäkelänkadulle ja lähikaduille toivottiin kivijalkoihin kauppoja ja kuppiloita sekä terasseja kadulle.

Ensimmäisen kommentointivaiheen sähköpostipalautteet

Ensimmäisessä kommentointivaiheessa saatiin kolme s-postipalautetta.

- Mechelininkadun remontin virheistä tulisi oppia.
- Pyöräilyä painotetaan liikaa. Pyöräliikenteen ajonopeutta tulisi rajoittaa.
- Pääväylillä ei tulisi vähentää ajokaistoja.
- Toivottiin puiden palauttamista poistettujen tilalle Sturenkadun ja Hattulantien / Ensi-Kodin tien väliselle alueelle kummallekin puolelle Mäkelänkatua.
- Toivottiin liikennevaloja Mäkelänkadun ja Suvannontien risteykseen sekä Mäkelänkadun ja Vääksyntien risteykseen.
- Vääksyntien korttelissa työskentelee noin 5 000 henkilöä, joista osa tulee autolla, polkupyörällä, jalan sekä julkisilla kulkuvälineillä. Suunnittelussa tulisi kiinnitetään huomiota: Pysäköintihallien liittymien toimivuuteen, Vääksynkujan ja Vääksyntien liittymän toimivuuteen, Turvallinen kulku Vääksyntie 2 kivijalkaan avattavaan kaikille avoinna olevaan kahvilaan.

Yleisötilaisuus 8.2.2018 liikennesuunnitelmavaihtoehtoista

Yleisötilaisuus pidettiin 8.2.2018 klo 18–20 Mäkelänrinteen lukiossa. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia kaupungilta sekä suunnittelukonsultilta. Tiedote yleisötilaisuudesta lähetettiin suunnittelualueen asukkaille, kadun varren kiinteistöille ja isännöitsijöille sekä Hermannin-Vallila Seuralle ja Puu-Vallilalaiset ry:lle. Lisäksi Helsingin Uutisissa sekä kaupungin verkkosivuilla julkaistiin ilmoitus suunnitelmien esittelystä.

Vaihtoehtoluonnokset olivat esillä kaupungin verkkosivuilla 5.–26.2.2018. Vaihtoehtoluonnoksia oli mahdollista myös kommentoida Kerro kantasi-palvelussa.

Tilaisuudessa kävi 34 henkilöä.

Esitetyssä vaihtoehdossa VE 1 on yksi auto- ja yksi bussikaista suuntaansa koko matkalla ja VE 2 pohjoisella osalla kaksi auto- ja yksi bussikaista suuntaansa ja Sturenkadusta etelään yksi auto- ja yksi bussikaista suuntaansa. Esittelyn jälkeen jakauduttiin pienryhmiin aihepiirittain. Pienryhmissä oli mahdollista antaa palautetta suoraan suunnittelijoille ja kaupungin edustajille sekä kirjoittaa kommentteja karttoihin.

Yleisötilaisuudessa esitetyt yleiset kysymykset ja mielipiteet:

- Onko isoille liikennemäärille aikomusta tehdä jotakin? Lisääntykö liikennemäärä jatkossakin?
- Miksi nyt poistuvaksi esitettyä raitiovaunupysäkkiä ei ole poistettu jo aikaisemmin tehdyssä selvityksessä (Kalasataman raitiotiesuunnitelma)?
- Pyöräliikenne; Miten vasemmalle kääntyminen tapahtuu pyörällä Suvannontielle? Ryhmittyykö pyörä auton kanssa samassa tilassa?
- Pysäkkejä pitää olla tiheämmässä eikä vähentää. Lääkärintalon edessä oleva pysäkki on hyvässä paikassa ja sitä käytetään paljon. Tätä ei saa poistaa.
- Pitäisi priorisoida jalankulkua ja pyöräilyä. Kulkumuotoja ei voida haitata lastauksella näillä väylillä.
- Kuinka paljon ajoaika nopeutuu kahden pysäkin poistolla?

Yleisötilaisuudessa saadut karttapalautteet:

- Neljä kommentoi, että VE 1 on parempi vaihtoehto. VE 2:n puolesta ei saatu tilaisuudessa kommentteja.
- Joukkoliikennekaistat;
 - Voisiko bussi olla keskellä raitiovaunun kanssa samassa tilassa.
- Pysäkit
 - Ei liian tiheästi pysäkkejä, jotta liikenne olisi sujuvampaa (2 palautetta).
 - Pitäisi olla tarpeeksi lyhyt väli raitiovaunupysäkkien välissä, jotta ikäihmisillä olisi helpompi käyttää niitä.
 - Vanhainkodin edessä (Hämeentie 55) olevaa vaihtopysäkkiä ei saa poistaa.

- Vallilantien risteyksessä kolmas bussi saattaa jäädä valojen taakse.
- Sturenkadun risteys
 - Sturenkadun risteykseen toivottiin liikenneympyrää, tai puolikasta liikenneympyrää.
- Jalkakäytävät
 - Jalkakäytäviä voisi kaventaa, koska kävelijöitä on vähän. Pyöräteitä voisi kaventaa, koska ovat yksisuuntaisia. Näin mahtuisi kolme ajokaistaa.
- Muut
 - Päijänteentien risteyksessä tulee tarkistaa, että huoltoajoon jää riittävästi tilaa.
 - Elimäenkadun risteyksessä on omenapuu.
 - Vääksyntien risteysalue tulvii.

Sähköpostitse saadut palautteet

Vaihtoehtojen kommentointivaiheessa saatiin yhteensä kaksi kirjallista palautetta ja 17 sähköpostipalautetta eli yhteensä 19 palautetta.

Yleisötilaisuudesta vaihtoehdoista saadut kirjalliset palautteet (2 kpl) palautuslomakkeilla ja s-postitse (17 kpl):

- Neljä vastaajasta piti VE 1 parempana, muut vastaajat eivät suorinaisesti ottanut kantaa vaihtoehtoihin. Kukaan palautteenantajista ei puoltanut VE 2:ta. VE 2 kritisoitiin mm. siitä että ei ole kunnollisia bussikatoksia. Kyytinastumistiloja ei pidetty riittävinä ja jopa vaarallisina. Nähtiin, että kadulle on väkisin yritetty "änkeä" enemmän kuin mitä tilaan mahtuu.
- 47 % s-postivastauksista koski Mäkelänkadun 13 bussipysäkkiä. Mäkelänkadun 13 kohdan bussipysäkkiä vastusti 8 vastaajaa. Vastaajien mielestä pysäkki tuo asukkaille meluhaittoja sekä pakokaasupäästöjä ja tupakansavua asuntoihin. Lisäksi vaarana pidettiin kiinteistön katolta tippuvaa lunta talviaikaan. Bussipysäkkiä ehdotettiin siirrettäväksi Mäkelänkatu 11 Alepan kohdalle, missä ei ole asuinrakennuksia pysäkillä kiinni ja missä on pysäkkikatos jo valmiina.
- Pysäköintiä ei saa vähentää nykyisestään. Huoltoliikenne ja lastauspaikat tulee huomioida suunnitelmassa. Lastauspaikkoja tulee olla tarpeeksi, jotta ei pysäköidä jalkakäytävälle/pyöräteille. Mm. tästä syystä nähtiin, että VE 2 ei olisi toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.
- Kritisoitiin Hämeentien ja Mäkelänkadun risteyksen raitiovaunupysäkin poistamista. Hämeentien 55 kohdalla toimii hoitokoti Helena, jossa asuu noin 50 vanhusta ja työskentelee noin 50 henkilöä. Hoivakodin yhteydessä toimii ortodoksinen kirkko sekä päiväkotikoti Pääskylä. Pysäkki palvelee alueen senioreita, sekä kiinteistössä vierailevia vanhuk-sia ja muita vierailijoita sekä kirkossakävijää.
- Hämeentien 55 invakuljetukset, päiväkotikuljetukset, huoltoajot yms. tulee huomioida suunnittelussa. Jalankulku tulee varmistaa myös työmaan aikana.

- Yhteys lentokentälle Helsingin tärkeän ulosmenoväylän kautta on tärkeitä turvattava.
- Toivottiin raskaan liikenteen vähentämistä Mäkelänskadulla ja vähäpäästöisempiä busseja.
- Kyseenalaistiin puukujanteen karsimisen tarkoitusta.
- Kuusi vastaaja piti pyöriteitä hyvänä parannuksena. Kukaan 19 palautteen antajasta ei kritisoinut tätä ratkaisua. Pyöräkaistat nähtiin tarpeellisena ja niitä on odotettu pitkään. Pyöräiteille toivottiin pikaista toteuttamista.
- Ehdotettiin parannuksia raitiotien varayhteyksien linjauksiin sekä suojatiejärjestelyihin Sturenkadun kohdalla. Yksi vastaaja kyseenalaisti liikennevalojen lisäämistä muualle kuin Vääksyntien risteyskseen ja kysyi eikö muut liikennevalot voisi korvata korotetuilla suojateilla.
- Mäkelänrinteen kohdan pysäkkialuetta toivottiin turvallisemmaksi.
- Sähköpostitse toimitetun palautteen liitteenä esitettiin vaihtoehtoinen suunnitelmaluonnos Sturenkadun risteystä koskien. Luonnoksessa Hattulantien raitiovaunupysäkki on siirretty Hollolan puiston kohdalle, jolloin risteyksessä olevia raitiotievaihteita on saatu siirrettyä kauemmas risteyksestä. Mäkelänskadun ja Sturenkadun välisten kaarteiden geometriaa on näin saatu paremmaksi ja Mäkelänskadun ylittävälle suojatielle on saatu välisaarekkeet raitiotien molemmin puolin.

Yrittäjien aamutilaisuus 12.2.2018

Hankkeen vaihtoehtoluonnoksista keskusteltiin Vallilan kirjastossa 12.2.2018 klo 9-11 paikallisten yrittäjien kanssa. Tilaisuuteen osallistui kolme yrittäjää. Tavoitteena oli kerätä paikallista tietoa suunnittelijoiden käyttöön.

Yrittäjiltä saadut palautteet:

- *Ravintola, Mäkelänskatu 22:* Omistaja halusi tietää, aiheutuuko katuremontista haittaa ravintolan avoinna pitoon. Suunnitelmaan ei ollut kommentteja.
- *Ravintola, Mäkelänskatu 31:* Omistaja piti hyvänä liiketilan kohdalle varattua lastaus-pysäköintiä. Jos huoltoajo ja pysäköinti onnistuvat jatkossa kiinteistön kohdalla Mäkelänskadulla, toivottaisiin lisää sallittuja pysäköintipaikkoja Somerontien alkuun, jossa pysäköinti on tällä hetkellä kielletty.
- *Päivittäistavarakauppa, Mäkelänskatu 58-60:* Yrittäjä piti VE 1 parempana. Suunnitelma vaikuttaa hyvältä kaupan osalta.

Palautteet Kerro kantasi-kyselystä 5.–26.2.2018

Toisessa Kerro kantasi-kyselyssä oli mahdollista antaa palautetta asukastilaisuudessa 8.2. esitettyihin vaihtoehtoluonnoksiin. Kyselystä saatiin yhteensä 118 palautetta. Suurin osa palautteista koski pyöriteiden tarpeellisuutta. 17 % kyselyyn vastanneista piti pyöriteitä hyvänä parannuksena ja 14 % huonona. Pyöriteitä pidettiin liikenneturvallisuuden ja käytettävyyden näkökohdasta hyvänä parannuksena. Toisaalta kyseenalaistettiin pyöriteiden käyttämää määrää ja käyttöastetta talvisin. Pyöriteiden leveyttä pidettiin sekä sopivana että liian leveänä. Useampi vastaaja toi esille sen, että myös jalankulkijat tulisi huomioida suunnittelussa. Pelättiin, että ajo-

kaistojen poistaminen lisää liikenneneruuhkia ja vaikeuttaa pääsemistä esim. lentokentälle. Toisaalta pidettiin hyvänä, että suositaan eri liikennemuotoja.

Vaihtoehtoa VE 1 puolsi 36 (31 %) vastanneista ja VE 2 kahdeksan (7 %) vastanneista. 17 vastanneista vastusti ajokaistojen poistamista. Kaikki vastanneista eivät ottaneet kantaa siihen, kumpaa vaihtoehtoa pitivät parempana ja muutama vastaaja oli tyytyväinen nykytilanteeseen. VE 2 heikkouksina pidettiin mm. pysäköintipaikkojen puutetta ja pelättiin, että tässä vaihtoehdossa autot ja jakeluliikenne tukkivat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet. VE 2 puoltavat kritisoivat kaistan poistamisesta aiheutuvaa liikennekaaosta ja näkivät että pyöräilyn voisi ohjata muille reiteille.

Pyöräliikenteen järjestelyt

Suurin osa saaduista palautteista koski pyöräteitä. Enemmistö piti pyöräteitä hyvänä parannuksena. Nähtiin, että pyörätiet lisäävät kaikkien liikennemuotojen liikenneturvallisuutta sekä tuovat kadulle lisää pyöräilijöitä. Toivottiin, että huomioidaan pyörien kääntyminen myös vasemmalle poikkikaduilta sekä, että ei tehdä pyöräteihin liian jyrkkiä mutkia risteysalueiden kohdilla. Vastaajien mielestä Mäkelänkadulla ei tällä hetkellä ole kovin paljon pyöräilijöitä, mikä nähtiin johtuvan siitä, että nykytilanteessa Mäkelänkadulla ei ole kovin turvallista pyöräillä. Kielteisesti pyöräteihin suhtautuvat kritisoivat sitä, että pyörätiet vievät tilaa muilta käyttäjäryhmiltä ja ovat puolet vuodesta talvisin käyttämättömiä. Pyöräteitä pidettiin suurena investointina suhteutettuna siihen, että käyttäjäryhmä on pieni.

Autoliikenteen toimivuus

Osassa palautteissa pelättiin liikenteen ruuhkautumista ja liikenteen siirtymistä muille kaduille. Muutaman vastaajan mielestä liikennevaloja tulisi karsia autoliikenteen sujuvoittamiseksi.

Raitiovaunupysäkit

Raitiovaunupysäkkien poistamista vastusti 16 vastaajaa. Kahdeksan vastaaja kommentoi, että pysäkkien poistaminen sujuvuuden lisäämiseksi on hyvä asia. Nähtiin että raitiotieverkon tarkoitus on palvella käyttäjiä eikä tavoitteena voi olla pelkästään liikenteen nopeuttaminen. Mäkelänkatua tulisi elävöittää – ei nopeuttaa. Kuten s-postipalautteissa, kritisoitiin Hämeentien raitiovaunupysäkin poistamista, koska sitä käyttää alueen seniorit ja liikuntarajoitteiset. Hämeentiesä 55 on vanhainkoti, päiväkotia, kirkko sekä dementiahoito ja vieressä Allotriankuja 4:ssä ja sen ympäristössä senioritaloja.

Liikenteen nopeuttamiselle nähtiin muitakin vaihtoja kuin raitiovaunupysäkkien poistaminen, esim. liikennevalojen karsiminen, tavaraliikenteen ohjaaminen muille kaduille. Kyseenalaistiin myös onko Mäkelänkadulla oltava bussiliikennettä, kun on raitiotieliikennettä.

Mäkelänkadun 4 ja 13 bussipysäkit

Mäkelänkadun 13 bussipysäkkiä vastusti kuusi vastaajaa (5 % Kerro kantasi-kyselyn vastanneista). Kuten kahdeksassa s-postitse saaduissa palautteissa, toivottiin pysäkin siirtämistä Alepan kohdalle. Kaksi vastaajaa vastusti Mäkelänkadun 4 bussipysäkkiä. Kumminkin bussipysäkit sijoituvat suoraan asuintalon eteen ja näistä koettiin aiheutuvat kohtuuttomasti haittaa asukkaille (melua, pakokaasuja, tupakansavua, pienhiukkasia, yms.). Mäkelänkadun 4 kohdalla nähtiin, että pysäkin sijaitseminen ulko-oven edessä aiheuttaa lisäksi käytännön- ja turvallisuusriskin.

Lastauspaikat ja raskas liikenne

Useampi vastaaja kommentoi, että jakeluliikenne ja lastauspaikat tulisi huomioida suunnittelussa. Lastauspaikkoja tulee osoittaa riittävästi, jotta lastaus- ja purku ei tapahdu jalkakäytävillä tai pyörätiellä. Toivottiin myös, että raskas liikenne voisi käyttää bussikaistoja.

Liikenneturvallisuus

Pidettiin hyvänä, että kiskojen yli kääntymisiä on poistettu. Liikennevalojen lisäämistä suojateiden kohdille pidettiin hyvänä liikenneturvallisuuden kannalta.

Toivottiin liikennerajoitusten laskemista 40 km/h ja toivottiin että liikennevalot saadaan jaksoitettua nykyistä paremmin jalankulkijaa suosivaksi. Ehdotettiin myös liikenneympyröitä vaihtoehtoksi liikennevaloille sujuvoittamaan liikennettä. Sturenkadun risteys tien turvallisuutta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta kyseenalaistettiin.

Sturenkadun risteys

Ehdotettiin Sturenkadun muuttamista raitioliikenteen pääkaduksi erillisillä raitiokaistoilla.

Pelättiin että Suvannontien U-käännös lisää liikennettä, toisaalta sitä pidettiin myös hyvänä ratkaisuna liikenneturvallisuuden kannalta.

Puukujanne

Sähköpostipalautteissa ihmeteltiin vimmaa ja tarkoitusta kaataa puukujan puita raskaalla kädelä ja kerro kantasi-kyselyssä todettiin, että puita ei saa poistaa kaistajärjestelyistä johtuen. Mäkelänkadulla on suuret liikennemäärät ja puut sitovat itseensä pienhiukkasia. Yksi vastaaja piti hyvänä, että puut säilytetään ja poistettavien tilalle istutetaan uudet.

Vastaukset vuorovaikutuksessa saatuihin palautteisiin

Pyöräliikenteen järjestelyt

Osassa suunnittelun aikana saaduissa palautteissa kyseenalaistettiin pyöräteiden tarvetta kadulla. Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa (Kslk 22.5.2012) Mäkelänkatu on osa pyöräliikenteen pääverkkoa ja kadulle on suunnitelmassa määriteltä toteutettavaksi yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Mäkelänkatu on pyöräliikenteen verkossa yksi suurimpia yhteyspuutteita. Keskeisin tavoite verkon rakentamisella on mahdollistaa kantakaupungin eri lähtö- ja määränpäiden saavutettavuus pyöräillen, jotta pyöräily olisi entistä kilpailukykyisempi kulkumuoto arjen matkoilla myös kantakaupungin alueella.

Tällä hetkellä Mäkelänkadulla ei ole pyöräilijöille omaa paikkaansa, vaan pyöräliikenne käyttää bussikaistaa. Mäkelänkadun varren kiinteistöihin kulku pyörällä on tällä hetkellä käytännössä suurimmalle osalle liian turvattoman tuntuista, mikä näkyy myös osaltaan jalkakäytävällä pyöräilyn merkittävänä osuutena. Raskaan liikenteen seassa pyöräilyssä liikenneturvallisuusriskit ovat suuremmat kuin pyörätiellä. Pyöräilyn edistämishankkeessa (Kh 27.1.2014) on todettu, että kaatuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen, tarvitaan jo saavutettavuuden kannalta erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä.

Osassa palautteista ehdotettiin pyöräteiden rakentamista kapeammiksi Mäkelänkadun liikennesuunnitelmassa pyörätiet ovat pääasiassa yksisuuntaisia ja reunakivellä ajoradasta sekä jalkakäytävästä erotettuja. Yksisuuntaiset pyörätiet ovat katu ympäristössä kaksisuuntaisia turvallisempia ja mahdollistavat laadukkaat ja sujuvat järjestelyt risteysalueilla. Pyöräteiden leveys

(pääosin 2,5 m) on Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pääreiteillä käytettävä perusleveys, mikä mahdollistaa sujuvan ja turvallisen liikkumisen eri nopeuksilla ja suurilla liikkujamäärillä sekä mm. tilaa vievän tavarapyörän ajamisen. Pyöräteiden mitoituksessa huomioidaan lisäksi talvikunnossapidon vaatimukset. Jalkakäytävästä tasoerotettu pyörätie lisää jalankulun turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Osassa palautteita kritisoitiin suunnitelmassa olevia kaksisuuntaisia pyöräteitä. Kaksisuuntaisia pyöräteitä on liikennesuunnitelmassa Vääksyntiellä sekä Kumpulantien länsipuolella. Kumpulantien kohdalla suunnitelma liitetään nykytilanteen järjestelyihin. Jatkosuunnittelussa ratkaistaan Mäkelänkadun pohjoisosan nykyisten pyöräteiden järjestelyt. Teollisuuskadun risteyksessä Dallapénpuistossa kulkeva kaksisuuntainen baanayhteys rakennetaan jatkumaan Teollisuuskadun pohjoisreunalle siten, että kaksisuuntainen pyöräylytys tulee risteyskesän länsireunalle. Ratkaisu parantaa runkobussiliikenteen ja Vääksyntien risteyskesän toimivuutta, mutta toisaalta vaikuttaa nykyiseen pyöräliikenteen ylitysjärjestelyyn hieman heikentävästi. Suunnittelun aikana todettiin, että todennäköisesti Vääksyntien länsireunan pyörätietä ajettaisiin väärään suuntaan ja tästä syystä pyörätiet on suunniteltu kaksisuuntaiseksi. Yksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen edellyttäisi Teollisuuskadun risteyskesän jokaiselle suunnalle ylitysmahdollisuutta. Järjestelyiden selkeyteen Vääksyntien risteyskesässä panostetaan jatkosuunnittelussa.

Palautteissa ehdotettiin suoraan ajavan pyöräliikenteen ohjaamista oikealle kääntyvän kaistan vasemmalle puolelle Sturenkadun risteyskesässä. Pyörätie on liikennesuunnitelmissa jatkettu risteyskesän asti oikealle kääntyvän kaistan oikealla puolella, jolloin kääntyvä autoilija väistää suoraan jatkavia pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Ratkaisua pidettiin eri tasoisten pyöräilijöiden kannalta parempana kuin ehdotettua ratkaisua. Pyöräkaistan sijoittaminen oikealle kääntyvän kaistan vasemmalle puolelle ei tilan puolesta olisi mahdollista, koska Helsingin ohjeiden mukaan oikealle kääntyvän kaistan ja pyöräkaistan väliin tulee sijoittaa koroke. Talviolioissa pyöräkaistan käyttö olisi pyörätietä hankalampaa. Palautteissa ehdotettiin myös tanskalaistyylistä oikealle kääntyvän kaistan ja pyöräkaistan yhdistämistä Sturenkadun risteyskesässä. Sturenkadulle oikealle kääntyviä on huomattavasti, jonka takia ns. yhdistettyä kaistaa ei nähty turvalliseksi risteyskesässä. Oikealle kääntyvien autojen ja suoraan jatkavan pyöräilijän konfliktiin kiinnitetään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota mm. liikennevalojen osalta.

Osassa palautteista käsiteltiin pyöräliikenteen kääntymistä vasemmalle. Yksisuuntaisissa pyöräliikenteen järjestelyissä etenkin vilkkaimmilla kaduilla käännös on tehtävä kahdessa vaiheessa. Suunnittelussa on pyritty mahdollistamaan vasemmalle kääntyminen ja pyöräilyn jatkuvuus kaikkiin merkittäviin suuntiin. Palautteissa ehdotettiin pyörätaskun lisäämistä Lautatarhankadulle ja kadun kaventamista yksikaistaiseksi. Lautatarhankadulta saa kääntyä alle 12 m ajoneuvola myös vasemmalle Hämeentielle. Lautatarhankadulla pyöräliikenteen ylitys on suunniteltu kaksivaiheiseksi siten, että Hämeentien ylitettyään on mahdollista jatkaa seuraavassa vaiheessa Mäkelänkadun yli. Suora käännös pyörätaskua hyödyntäen katsottiin suunnittelussa turvatomaksi vaihtoehdoksi, koska autoliikenteen virta on molemmilta kaistoilta lähes kokonaisuudessaan suoraan ja risteys on melko laaja. Kaksi suoraan menevää kaistaa tehostaa Lautatarhankadun ja Hämeentien risteyskesän toimivuutta, jolla on puolestaan vaikutuksia kaikkien kulkumuotojen liikkumiseen Hämeentien suunnalla. Kaistan vähentäminen myös ohjaisi autoliikennettä Junatielle, joka ruuhkautuu ajoittain.

Autoliikenteen toimivuus

Mäkelänkatu toimii nykyisin tärkeänä autoliikenteen sisääntuloväylänä kaupunkiin, liikennemäärien ollessa 20 000-28 000 ajon./vrk välillä Sturenkadun risteyksen lähetyvillä. Aamu- ja iltaruuhkan aikaan kadulla esiintyy paikoin jonoutumista ja etenkin Sturenkadun ja Elimäenkadun risteykset ovat kuormitettuja.

Mäkelänkadulle esitetyt muutokset edellyttävät muutoksia autoliikenteen kaistamääriin. Suunnittelun aikana on tehty liikenteen toimivuustarkasteluja liikenteen simulointimallilla, jossa on tarkasteltu Mäkelänkadun muutosten vaikutusta autoliikenteen toimivuuteen huomioiden myös Hämeentien muuttamisen joukkoliikennekaduksi. Mäkelänkadun remontti on tarkoitus aloittaa Hämeentien remontin valmistumisen jälkeen.

Tehtyjen tarkasteluiden perusteella molemmat suunnitelmavaihtoehdot ovat autoliikenteen osalta toimivia sekä ruuhka-aikojen ulkopuolella että aamu- ja iltaruuhkassa.

Tarkastelujen perusteella molemmissa suunnitelmavaihtoehdoissa autoliikennettä siirtyy vaihtoehtoisille pääkatuteille. Mäkelänkadulla autoliikenteen määrät vähenevät VE 1:ssä enemmän kuin VE 2:ssa. Autoliikenteen siirtymien vaikutus liikenneverkon toimivuuteen koko kantakaupungin tasolla on kuitenkin vähäinen. Vaikutukset ovat paikallisia ja ulottuvat Mäkelänkadun lähiliittymiin. Tarkastelut on tehty simulointimallilla, joka ei huomioi kulkutapamuutoksia tai muita uuden liikennetilanteen mahdollisesti aiheuttamia muutoksia liikkumiskäyttäytymisessä, vaan malli sijoittaa nykyiset liikennemäärät liikenneverkolle muuttuvien liikennejärjestelyjen mukaisesti.

Raitiotiepysäkkien poistaminen ja raitioliikenteen järjestelyt

Kaupunginhallitus on asettanut vuonna 2015 raitioliikenteen kehittämistavoitteet, joiden mukaan kantakaupungin raitioliikenteen nopeutta, sujuvuutta, luotettavuutta ja häiriöttömyyttä parannetaan. Pysäkkimuutosten taustalla on myös Helsingin uuden yleiskaavan mukaisen pikaraitiotieverkon toteutus. Tuusulanväylän kaupunkibulevardin pikaraitiotieyhteys kulkee keskustaan Mäkelänkadun kautta, ja pikaraitioliikenteen mahdollistamiseksi kantakaupungin raitioverkon runko-osuuksien nopeutta on nostettava nykyisestä.

Raitioliikenteen keskinopeus Mäkelänkadulla on tällä hetkellä alle 15 km/h. Kehittämistavoitteena on nostaa keskinopeus noin 20 km/h, jolloin matka Sörnäisten ja Mäkelänrinteen välillä sujuisi noin 2,5 minuuttia nykyistä nopeammin. Nopeutus hyödyttää Pasilan ja Käpylän suuntien matkustajia ja tulevaisuudessa pikaraitiolinjan matkustajia.

Pysäkkien sijoittelu on kompromissi raitioliikenteen nopeuden ja matkustajien kävelymatkojen välillä. Tasapainoisena pysäkkivälinä Mäkelänkadun olosuhteissa pidetään 400-500 metriä. Esitettyjen muutosten jälkeen tämä tavoite täyttyy ja pysäkkivälit vastaavat esimerkiksi Mannerheimintien pysäkkijäotusta. Muutosten jälkeenkin pysäkkien palvelualueet kattavat koko alueen hyvin ja palvelualueiden päällekkäisyys vähenee.

Poistettavien pysäkkien käyttäjämäärät ovat verrattain pieniä. Vuonna 2017 arkipäivänä Lautatarhankadun pysäkiltä tehtiin noin 530 matkustajanousua ja Rautalammintieltä 470 nousua. Vallilan kirjaston pysäkiltä tehtiin 830, Mäkelänrinteestä 980 ja Hattulantieltä 1540 nousua päivässä. Rautalammintien pysäkin läheisyydessä sijainnut Vallilan terveysasema on siirtynyt Kalasatamaan, minkä seurauksena pysäkin käyttäjämäärän odotetaan laskevan.

Lautatarhankadun pysäkillä on ollut mahdollista vaihtaa linjojen 1, 7, 6 ja 8 välillä. Vaihtoja ei kuitenkaan tapahdu kovin paljon, sillä nousumäärä on pieni ja vuoden 2015 lippulajitutkimuksessa pysäkillä poistuvista valtaosa jatkoi matkaansa kävellen. Jatkossa vaihto onnistuu Sörnäisissä. Linjojen 6 ja 8 käyttämä Lautatarhankadun pysäkki Hämeentiellä säilyy, jolloin Her-

mannin eteläosan ja siellä sijaitsevien terveys- ja sosiaalipalveluiden raitiotieyhteydet säilyvät korkeatasoisina. Suorat yhteydet keskustan ja Helsinginkadun suuntiin säilyvät, ja Teollisuuskadulla on bussiyhteys Pasilaan. Ainoastaan Käpylään suuntautuvat matkat edellyttävät vaihtoa Sörnäisissä tai kävelyä Vallilan kirjaston pysäkeille.

Palautteissa ehdotettiin bussiliikenteen siirtämistä kadun keskelle samoille kaistoille raitioliikenteen kanssa. Mäkelänkadulla on vilkas bussi- ja raitioliikenne, ja yhteiskäyttö heikentäisi molempien liikennemuotojen sujuvuutta. Mäkelänkadun raitiotietä kehitetään osaksi tulevaisuuden pikaraitioverkkoa, jolloin lähtökohtana on raitioliikenteen erottelu ajoneuvoliikenteestä bussiliikenne mukaan lukien.

Bussien ja raitiovaunujen turvallinen liikennöinti yhteisillä kaistoilla edellyttäisi laajoja rakenteellisia muutoksia Mäkelänkadun raitiotiehen ja puukujanteeseen. Raitiotietä sekä raitiotien raideväliä olisi levennettävä koko kadun matkalla ja nykyään sepelipintaiselle olisi rakennettava bussiliikenteen kestävä päällysrakenne. Tilantarpeen vuoksi toinen tai molemmat puurivit olisi mahdollisesti siirrettävä, jolloin puita olisi kaadettava ja uudelleen istutettava runsaasti. Rakenteelliset muutokset olisivat laajoja ja muodostaisivat merkittävän lisäkustannuksen. Myös pysäkkeihin olisi tehtävä muutoksia raitiovaunujen ja pysäkkien yhteiskäytön vuoksi. Pysäkkilaitureita olisi madallettava nykyisestä, jolloin raitioliikenteen eduksi katsottu esteettömyys kärsisi.

Mäkelänkadun 4 ja 13 bussipysäkkien sijainnit

Nykyisin Mäkelänkadun pohjoissuunnassa bussipysäkit on hajautettu erillisiin lähekkäisiin pysäkkeihin, joilla pysähtyvät eri bussilinjat. Eteläsuuntaan kaikki linjat pysähtyvät samoille pysäkeille. Hajautetuilla pysäkeillä matkustaja joutuu usein arvaamaan, kummalle pysäkeille kannattaa mennä odottamaan saapuvaa bussia. Suunnitelman tavoitteena on ollut matkustajien palvelutason parantaminen yhdistämällä pohjoissuunnan erilliset pysäkit, jolloin kaikki bussit pysähtyvät samoille pysäkeille. Kaikki suunnittelualueen pysäkit on mitoitettu suunnitelmissa kahdelle telibussille, jolloin pysäkin palvelualueen pituudeksi tulee 36 metriä.

Pysähtyvien bussilinjojen määrät jakautuvat Mäkelänkatu 9 ja 13 edustalla seuraavasti: 21 linjaa palvelee Mäkelänkatu 9 edustalla ja viisi linjaa palvelee Mäkelänkatu 13 edustalla. Vuorokauden aikana Mäkelänkatu 9 edustan pysäkillä pysähtyy 523 vuoroa ja Mäkelänkatu 13 edustan pysäkillä 178 vuoroa. Mäkelänkatu 9 edustalla pysäkin palvelualueen pituus on nykyisin 16 m ja Mäkelänkatu 13 edustalla 26 m. Kummallakaan nykyisellä pysäkillä ei täyty tavoitteellinen 36 m palvelualueen pituus.

Vallilan kirjaston ratikkapysäkin pidentäminen aiheuttaa Mäkelänkadun suojatiejärjestelyihin muutoksia, jotka taas mahdollistavat Mäkelänkatu 13 edustan bussipysäkin pidentämisen kahdelle linja-autolle. Suunnittelun edetessä tutkittiin myös muita vaihtoehtoja pohjoissuunnan pysäkeille. Pysäkkiä yritettiin saada mahtumaan Mäkelänkatu 9 edustalle, mutta tonttiliittymä, jota käytetään Alepan tavarantoimituksiin ja huoltoajoon ei mahdollista kyseisessä kohdassa pysäkin pidentämistä kahdelle linja-autolle. Pysäkkiä sovitettiin myös Mäkelänkatu 7 ja 9 rajan kohdalle, joka on suunnilleen Päijänteentien ja Vääksyntien risteysten puolivälissä. Saavutettavuuden kannalta pysäkin sijainti lähempänä Päijänteentien risteystä on kuitenkin parempi, koska Päijänteen tie muodostaa Mäkelänkadulle merkittävän poikittaisakselin, jota pitkin pysäkki on hyvin saavutettavissa. Lisäksi bussipysäkit pyritään yleensä sijoittamaan liikennevalo-ohjatun risteysten jälkeen, jolloin saadaan bussiliikenteen liikennevaloetuksista parempi hyöty. Liikennevalot ehtivät reagoida paremmin risteystä lähestyvään linja-autoon kuin pysäkillä lähdössä olevaan linja-autoon. Mäkelänkatu 13 on myös maastomuodoiltaan tasaisemmassa kohdassa, mikä on aina eduksi pysäkin sijainteja vertailtaessa.

Uusien pysäkkijärjestelyjen myötä pysähtyvien linja-autojen määrä Mäkelänkatu 13 edustalla tulee kasvamaan merkittävästi, joskin pitkän aikavälin tavoite on vähentää keskustaan asti aja-

vien bussilinjojen määrää merkittävästi ja tarjota joukkoliikennepalvelua kantakaupungissa enenevässä määrin raideliikenteenä.

Pysäkin käyttäjät aiheuttavat varmasti ajoittaista tupakansavu- ja meluhaittaa taloyhtiön asukaille, mutta suunnitteluratkaisuilla on pyritty ne minimoimaan. Pysäkkikatos ei tule suoraan talon ikkunoiden alle, jolloin pysäkestä aiheutuva haitta on merkittävästi pienempi, kuin tilanteessa, jossa odotusalue olisi nykyisellään jalkakäytävän tilassa. Katos tullaan sijoittamaan aivan talon pohjoisen päänsä kohdalle, suunnilleen nykyisen ajoradan pysäytysviivan kohdalle. Katos ja pysäkin palvelualue tulevat sijaitsemaan yli 5 metrin etäisyydellä talon julkisivusta. Tämä tarkoittaa, että linja-autoa odotellaan 5 – 8 metrin etäisyydellä talon julkisivusta, kun nykytilassa odotelu tapahtuu aivan talon seinustalla. Suunnitteluratkaisulla on pyritty minimoimaan pysäkestä aiheutuvat haitat.

Bussipysäkin siirto etelän suuntaan Vallilantien ja Pääjärteentien väliseltä osuudelta Mäkelänkatu 4 edustalle on toteutettava, koska liikenneturvallisuuden parantamiseksi Pääjärteentien itäiselle osuudelle kääntyville lisätään kääntymiskaista. Kääntymiskaista ”työntää” muita kaistoja kohti länttä siten, että Pääjärteentien risteykseen ei saataisi toteutettua turvallisia pyöräliikkeen ja jalankulun risteysjärjestelyjä, jos kohdalla olisi vielä pysäkin odotusalue.

Pysäkillä on esitetty uusi sijainti Mäkelänkatu 4 edustalla ja suunnitelma poikkeaa vuorovaikutustilaisuudessa esitellystä. Jalkakäytävä on 3,0 m ja pyörätie 2,2 m leveä. Pyörätien vieressä on 3,5 m leveä moottoriajoneuvoliikenteen ajokaista, jolloin autoliikenne kulkee nykyisellä etäisyydellä rakennuksesta. Bussipysäkin odotustila sijoittuu ajokaistan vasemmalle puolelle eli n. 8,7-11,4 m etäisyydelle julkisivusta. Pysäkin käyttäjät aiheuttavat varmasti ajoittaista tupakansavu- tai meluhaittaa taloyhtiön asukaille, mutta suunnitteluratkaisulla on pyritty ne minimoimaan. Matkustajat eivät odota bussia aivan ikkunoiden alla. Suunnitelmaratkaisu tuo myös parannusta nykytilanteeseen, sillä pyöräliikenne on reunatuella eroteltu jalankulusta, joten jalkakulku on jatkossa nykytilannetta miellyttävämpää ja turvallisempaa tuntuista.

Lastauspaikkojen huomioiminen ja raskas liikenne

Huolto- ja jakeliikenteen tarpeita on huomioitu molemmissa suunnitelmavaihtoehtoissa. Suunnitelmavaihtoehdossa VE 1 tavarantoiminnan lastaus- ja purkupaikkoja on mahdollista sijoittaa koko suunnittelualueella Mäkelänkadun varteen. Suunnitelmavaihtoehto mahdollistaa lastauspaikkojen sijoittamisen myös uusiin sijainteihin. Liikennesuunnitelmaan on merkitty yhteensä 11 lastaus- ja purkupaikkaa Mäkelänkadun varteen. Paikkojen sijainti ja määrä tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Suunnitelmavaihtoehdossa VE 2 jakeliikenteen olosuhteet ovat suunnittelualueen pohjoisosalla (välillä Sturenkatu-Kumpulantie) heikkommat kuin suunnitelmavaihtoehdossa VE 1. Lastaus- ja purkupaikkoja ole VE 2:ssa mahdollista osoittaa Mäkelänkadun varresta vaan lastaus ja purku tapahtuu Mäkelänkadun sivukaduilla Mäkelänkadun risteysien välittömässä läheisyydessä. Lisäksi Mäkelänkadun länsipuolella tavarantoimintatilat ovat mahdollisia tonttien sisäpihojen kautta. Uusia lastaus- ja purkupaikkoja on mahdollista merkitä Ensi-Kodin tien, Sysmäkujan, Nokiankujan ja Mäkelänrinteen varteen. Nykyisin lastaaminen on jo mahdollista Somerontielle ja Rautalamminmientielle.

Raskas liikenne voi jatkossakin käyttää bussikaistoja ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Liikenneturvallisuus

Nopeuden laskeminen 50 km/h:sta 40 km/h:iin hyväksyttiin kaupunginhallituksen käsittelyssä huhtikuun alussa v.2018. Nopeusrajoituksen alentaminen parantaa turvallisuutta. Alhaisemmat ajonopeudet vaikuttavat positiivisesti turvallisuuteen lisäten reaktioaikaa ja laskien onnettomuuksien vakavuusastetta. Suunnitelmassa on esitetty, että ajokaistat toteutetaan nykyistä

kapeampina. Kaistojen kaventamisen on todettu alentavan ajonopeuksia, joten kaistojen kaventaminen on linjassa turvallisuustavoitteen ja nopeusrajoituksen madaltamisen kanssa.

Kiertoliittymä Mäkelänskadun ja Sturenkadun risteykseen

Mäkelänskadun ja Sturenkadun risteykseen on ehdotettu kiertoliittymää. Tilallisesti risteykseen voisi mahtua normaalikokoinen yksikaistainen kiertoliittymä. Mäkelänskadun ja Sturenkadun autoliikenteen määrät ovat kuitenkin kummassakin vaihtoehdossa reilusti yksikaistaisen kiertoliittymän kapasiteettia suuremmat.

Henkilöauto- ja bussiliikenteen sujuvuuden kannalta olisi riskinä jonoutuminen, kun jouduttaisiin karsimaan ajokaistat ennen risteystä yhteen per ajosuunta ja lopettamaan erillinen bussikaista.

Raitioliikenteen kiskot aiheuttaisivat ratkaisussa myös ongelmia, sillä kaksi raitioliikenteen kääntymissuuntaa jouduttaisiin linjaamaan vasten autoliikenteen ajosuuntaa kiertotilan kautta. Raitioliikenteen sujuvuutta ei myöskään voida taata ratkaisussa, koska pois kiertoliittymästä ajavan autoliikenteen jonot voivat tukkia kiertoliittymän ja myöskään raitiovaunu ei pääse ohittamaan risteystä.

Kiertoliittymän käytölle on suunnitteluohjeissa asetettu kriteerejä. Ohjeiden mukaan kiertoliittymää ei tule käyttää, jos kadulla pyritään liikennevalojen vihreään aaltoon. Mäkelänskadun liikennevaloja rytmitetään pääsuunnan vihreällä aallolla ja lisäksi liikennevaloissa on etuudet bussiliikenteelle. Ohjeiden mukaan kiertoliittymää ei tule sijoittaa 150 m lähemmäs liikennevaloristeystä. Hattulantien valo-ohjattu risteys sijaitsee noin 100 m päässä Sturenkadun risteyksestä.

Sturenkadun risteyksen liikennejärjestelyt

Ehdotettu ratageometria vaikuttaa toteuttamiskelpoiselta ja voisi helpottaa raitioliikenteen kääntymissuuntien liikennettä. Sturenkadun risteyksen raidegeometrian muutokset olivat esillä suunnittelussa, mutta harkinnan jälkeen päädyttiin säilyttämään nykyiset kiskojärjestelyt ja sopeuttamaan liikennejärjestelyt niihin, vaikka ratkaisu sisältääkin haasteita ja kompromisseja.

Hattulantien pysäkin siirtoa Hollolanpuiston kohdalle tarkasteltiin liikennesuunnitelmaluonnosten laadinnassa. Pysäkin säilyttäminen mahdollisimman lähellä Sturenkadun risteystä katsottiin kuitenkin tärkeäksi. Pysäkki palvelee Sturenkadun vartta, jossa on asuntojen lisäksi toimitilaa ja muita toimintoja, joihin kävelymatkat pitenisivät merkittävästi. Sijainti risteyksessä on myös tasepainoinen suhteessa säilytettäviin Mäkelänrinteen ja Vallilan kirjaston pysäkkeihin.

Mäkelänskadun suunnittelun lähtökohdaksi otettiin, ettei raitiotien ratageometriaan tehdä muutoksia. Tämä vaikuttaa kustannuksiin ja helpottaa niin suunnittelua kuin toteutustakin. Ehdotettujen raidemuutosten toteutus sitoisi radanrakentamisen resursseja, joita tarvitaan muualla niin rataverkon uusimisessa kuin uusien ratojen rakentamisessa.

Kiskojen siirtämisestä aiheutuvat kustannukset ovat kohtuuttoman suuret raideyhteyden merkittävyyteen nähden. Sturenkadun yhteys toimii ainoastaan vararaidesyhteytenä.

Puukujanteen uusiminen

Mäkelänskadulla poistetaan ja uudistetaan vain kujanteen huonokuntoisimmat jaksot, joissa puiden elinvoimaisuus on jo nyt heikentynyt. Tämä näkyy puiden latvustossa kuolleina latvoina ja oksina. Tällaisia hitaasti näivettyviä puita joudutaan kujanteesta poistamaan yksittäin joka vuosi. Elinvoimaltaan heikentyneiden puiden pienhiukkasten sitominen on jo alentunut elävän latvuksen harventumisesta johtuen. Nyt tehtävässä uudistamisessa heikentyneet puut poistetaan kerralla ja tilalle istutetaan uudet puut. Heikentyviin puihin verrattuna, uusien puiden istuttaminen parantaa pienhiukkasten sitomista pitkällä tähtäimellä.

Yksittäisiä puun paikkoja poistetaan kaistajärjestelyjen vuoksi. Nämä kohdat jäävät pituussuunnasta arvioiden kujanteen keskivaiheille, eivätkä aiheuta kujanteen jatkuvuudelle merkittävää haittaa.

Tiedoksi

Palautteen antajat