

06.11.2020

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**ORAPIHLAJATIENTEN JA PAATSAMATIEN ALUEEN
KATU-, PYÖRÄTIE- JA PUISTOSUUNNITELMA-
LUONNOKSET****Palautteet katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista:**

- Paatsamatie 31240/1 (esillä 1-14.4.2020)
- Orapihlajatie 31241/1-2 (esillä 1-14.4.2020)
- Orapihlajapolku 31242/1 (esillä 1-14.4.2020)
- Pitäjänmäen ja myyrmäen baana 31243/1-2 (esillä 1-14.4.2020)
- Runar Schildtin puisto VIO6040/1 (esillä 1-14.4.2020)
- Orapihlajapuisto VIO6041/1 (esillä 1-14.4.2020)
- Orapihlajatie puistikko VIO6042/1 (esillä 1-14.4.2020)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnitelmien esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katu- ja puistosuunnitelmien lähtökohtina on liikenne- ja katusuunnittelun laatima liikennesuunnitelma nro 6804 ja valmisteilla oleva asemakaava nro. 12501. Suunnitelmien tavoitteena on parantaa alueen liikennejärjestelyjä ja mahdollistaa alueen täydennysrakentamista.

Katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset olivat esillä 1.-14.4.2020 Helsingin kaupungin Sörnäistenkadun asiakaspalvelupisteessä (Sörnäistenkatu 1) ja Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat. Katusuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus peruttiin Korona pandemiamääräysten takia. Tilaisuuden piti olla 7.4.2020.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 14.4.2020 mennessä sähköpostitse. Sähköpostilla saatiin 7 palautetta.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:

Palautteet koskivat lähinnä liikennesuunnitteluasioita ja pyöräteiden suunnitelmia. Kahdessa palautteessa pidettiin esitettyjä suunnitteluratkaisuja erityisen toivottuina muutoksina.

Palautteissa kiinnitettiin huomiota seuraaviin seikkoihin:

Palaute:

Olisin toivonut, että tämän suunnitelman yhteydessä olisi saatu kehitettyä parannus Eliel Saarisen tien ja rantaradan baanalle väliseen liittymään. Pyöräilijä, joka saapuu Eliel Saarisen tieltä pohjoisesta tai pohjoiseen joutuu laskeutumaan baanalle mennessään tai sieltä poistuessaan ahtaaseen risteykseen, jossa näkemät ovat hyvin huonot.

Korvaavia yhteyksiä voisi kehittää esimerkiksi idän suuntaan Eliel Saarisen tien tunnelin päälle tai lännen suuntaan Orapihlajapolun kohdalle. Nykyisin pyörällä voi ajaa Eliel Saarisen tieltä Orapihlajatieltä pitkin baanalle puistokaistaleen läpi, mutta lisärakentamisen toteutuessa se ei enää onnistu. Orapihlajapolun liittymä on väärään suuntaan eikä siten toimi ahtaan oletusreitintä vaihtoehtona. Ja siinäkin on turhaa korkeuden vaihtelua, Eliel Saarisen tieltä pitäisi pystyä liittymään baanalle ilman suurta tasovaihtelua.

Vastaus:

Rantaradan baanalta on ramppiyhteys Eliel Saarisen tiellä kulkevaan jalankulun ja pyöräilyn reittin. Rampin liittyminen Eliel Saarisen tiellä on varsin ahdas kohta ja korkeusasemaltaan 4,5 m alempana baanalle taso. Eliel Saarisen tien liikennejärjestelyt mukaan lukien pyöräilyn yhteydet suunnitellaan Raide-Jokeri hankkeen toimesta pohjautuen Helsingin kaupungin liikennejärjestelyjen suunnitelmiin. Tämä suunnitteluhanke rajautui Eliel Saarisen tien ylittävään baanayhteyteen ja Eliel Saarisen tiellä olevaan Raide-Jokerin suunnitelmaan. Mahdollinen suurempi liittyminen Eliel Saarisen tien ja rantaradan baanalle välillä on ratkaistavissa tulevien hankkeiden yhteydessä.

Orapihlajatieltä ei ole jatkossa suoraa yhteyttä rantaradan baanalle Orapihlaja puistikon läpi. Orapihlajapolulta ei saa ramppiyhteyttä länteen päin olemassa olevan jätevesiviemärin korkeusasemien takia. Jätevesiviemäriä ei ole korvaavaa reittiä.

Palaute:

Suunnitelmasta saisi paremman tekemällä siihen seuraavat muutokset:

- Orapihlajapolun itäpuolella on huoltorakennus ja kaikenmaailman kasvillisuutta peittämässä näkyvyyden Orapihlajapolun suuntaan. Googlen satelliittikuvassa ryteikkö näkyy selvästi. Eilillä testilenkillä risteys tuli niin yllättäen, etten huomannut pysähtyä kuvaamaan paikkaa pyöräilijän perspektiivistä. Kyseisestä risteyksestä pitäisi näyttää kaikki näkyvyyttä häiritsevät kasvillisuudet pois.

- Lisäksi liittymistä (Eliel Saarisen tie, Paatsamatien jatko, "tuntematon tie", ja baana Kannelmäen suuntaan) tarvitsevat väistämivelvollisuutta osoittavat kolmiot, jotta pääväylää saa rauhassa posottaa.

Vaikkei asia tähän suunnitelmaan liity, niin "baana" Kannelmäen suuntaan katkeaa kuin kanan lento muutaman sadan metrin päässä. Baanan jatko sinne olisi tärkeä.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Katusuunnitelmassa huoltorakennuksen viereen on esitetty nurmialuetta näkemien parantamiseksi. Kaupunki vastaa baanan ja raittien ylläpidosta. Näkemäesteenä olevan kasvillisuuden poistoa tutkitaan tarkemmin rakennussuunnitteluvaiheessa.

Katusuunnitelmassa ei päätetä liikennemerkeistä tai tiemerkinnoista. Liikennemerkit ja -ohjaus esitetään liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Palaute:

Suunnitelma kokonaisuudessaan on hyvä ja tulee varmasti parantamaan alueen viihtyvyyttä. Taloyhtiöllämme on kuitenkin neljä kommenttia:

1. Orapihlajatien linjausta ollaan muuttamassa Orapihlajatie 18:ta kiinteistön päädyn kohdalta lähemmäksi kiinteistöämme. Taloyhtiömme on aiemmin kommentoinut liikennesuunnitelmaa, jossa toimme esille huolestamme tielinjauksen tuomisesta lähemmäksi kiinteistöämme seinää. Huolestamme on, että lähempi tienlinjaus aiheuttaa enemmän ääriä kiinteistöämme puurakenteiseen runkoon. Jo nykyisellä työlinjauksella raskaiden ajoneuvojen ajaessa mutkasta rakenteet tärisyvät yllättävän paljon. 30.10.2018 täydennetyssä vuorovaikutusraportissa saimme vastineen aiemmin nostamaamme huoleen. Vastineeseen on kirjattu, että katusuunnittelun yhteydessä tutkitaan tarkemmin kadun ja talon rakenteiden yhteensovittaminen. Miten yhteensovittamista on tutkittu kyseessä olevia suunnitelmia tehdessä? Taloyhtiömme ei ole oltu asian osalta oltu yhteydessä.
2. Suunnitelmaluonnoksessa mainitut korkeusasemat herättivät myös kysymyksen. Kadun pintaa ollaan käsityksemme mukaan hieman nostamassa. Huolestamme on, että hulevedet kadulta virtaavat tontillemme. Onko kadun pinnan kallistukset suunniteltu niin, että vedet eivät kadulta valu tontillemme?
3. Talvella lumenluonnin estäminen kiinteistöämme päässä olevalle viherkaistalle siten, että lunta työnnetään kiinteistöämme seinää päin on myös huolena. Lumisina talvina kyseiselle maa-alueelle on työnnetty lunta lähikaduilta ja nyt alue pienenee huomattavasti.
4. Kiinteistöämme takana kulkeva raitin (Orapihlajatien puistikko – Rantaradan baana) varrella ollaan sijoittamassa puistovalaisimia. Kiinteistöämme seinässä on raitin varrella myös valaisimia, jotka valaisevat raittia. Onko niiden tuottama valo huomioitu valaistussuunnitelmassa? Onko raitin varren valaisimet sen tyyppisiä, että aiheuttavat valosaatetta mahdollisimman vähän ympäristöön? Kuinka korkeat pylväät valaisimiin on suunniteltu?

Vastaus:

1. Katusuunnitelmassa esitetään pääasiassa kadun sijainti, korkeusasema sekä kadun varusteet. Mahdolliseen katuliikenteen aiheuttamaan ääriään ja sen vaimennusmahdollisuuksiin voidaan ottaa kantaa kadun rakennussuunnittelussa. Kadun mutkan jyrkentyessä ajonopeus kadulla laskee ja se osaltaan vähentää mahdollista liikenteen aiheuttamaa ääriään. Katusuunnitelmaluonnosten jälkeen alkaa vuorovaikutus kiinteistöjen kanssa.
2. Kadun korkeusasema muuttuu vain hieman tontin kohdalla. Kadulle tulee 3 % sivukaltevuus ja se varustetaan reunakivellä, joka estää vesien valumisen tontille. Reunakiveä vasten vesi valuu tontin kohdalla olevaan hulevesikaivoon.

3. Kiinteistön päätyyn on suunnitelmassa esitetty rakennettu viheralue, minne istutetaan puita ja matalia, sekä korkeita pensaita. Alue ei voi jatkossa toimia lumen varastointipaikkana, erityisesti istutettavien pensaiden vuoksi.

4. Suunnitellut valaisinpylväät ovat 5 m korkeita. Valaisin on suunnattu ja valaisee pääasiassa raittia. Uuden valaisen paikka tarkennetaan seuraavaan luonnokseen ja siirretään lähelle valaisinpylvään nykyistä sijaintia.

Palaute:

Nykyinen reitti Paatsamatieltä Orapihlajapuistoon ei ole talvikunnossapidon piirissä, mutta on siitä huolimatta maapohjaisena polkuna ja loivana portaikkona sekä jalankulkijoiden että maastopyöräilijöiden käytössä vuoden ympäri. Orapihlajapuistoon ehdotettu uusi portaikko on laadultaan sellainen, että sitä olisi vaikeampi (osalle kulkumuodoista jopa mahdoton) käyttää kaikkina vuodenaikoina. Tämä ei ole hyväksyttävä ratkaisu, sillä puistosta ei ole Paatsamatielle mitään muuta kaupungin maan kautta kulkevaa yhteyttä.

Uuden portaikko-ratkaisun seurauksena kulku Paatsamatieltä Orapihlajapuistoon siirtyisi, erityisesti talvisin, jalankulun osalta Paatsamatie 8:n pihan kautta kulkevaksi. Pyöräily puolestaan siirtyisi ympärivuotisesti Paatsamatie 8:n tontin kautta kulkevaksi. Sekin mahdollisuus on olemassa, että maastopyöräilijät laskevat uutta portaikkoa alas, mutta sekään tuskin on toivottava lopputulos.

Portaikkoratkaisu ei ole linjassa hyväksytyyn kaavaselostuksen kanssa (ks. lainaus alla), koska kallion ja puuston ei voida katsoa säilyvän, jos niiden päälle rakennetaan portaikko. KAAVANRO 12501, HAAGA, Orapihlajatie ja Paatsamatien alue, ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS, s.16 Luonnonympäristö

Kaavaratkaisu: Paatsamatien tontin rajautuminen luonnonmukaiseen ja historiallisesti arvokkaaseen Orapihlajapuistoon on otettu huomioon kaavaratkaisussa. Kaavassa on annettu määräyksiä, jotka ohjaavat rakennusten ja piha-alueiden luontevaan liittymiseen maastoon. Tontin eteläpuoliskolla tulee olemassa oleva kallio ja puusto säilyttää.

Tilanteen johdosta ehdotan, että suunnittelijat laativat uuden suunnitelman, jossa reitti Paatsamatieltä Orapihlajapuistoon kulkee loivinta mahdollista maapohjaista reittiä uuden asuintontin ja puiston rajan tuntumassa.

Vastaus:

Nykyinen porrasyhteys jää tulevalle asuintontille. Orapihlajapuiston maaston muodot ovat jyrkkiä ja puistoon tarvitaan porrasyhteys, jotta Paatsamatieltä yhteys metsäalueelle on jatkossakin käytettävissä. Maanvarainen puistoreittiä tutkittiin suunnittelun aluksi, mutta johtuen suurista korkeuseroista sen toteuttaminen osottautui toimimattomaksi. Portaat varustetaan kaiteilla ja vaunuluiskilla, joka helpottaa portaiden käyttöä kaikille liikkumuodoille. Reitistä ei kuitenkaan saada valitettavasti täysin esteetöntä. Reitti puistoon ei nykyistenkään portaiden kautta ole esteetön.

Uudet portaat ovat varsin loivat ja helppokäyttöiset lepotasoinen, joten oikaisu tontin kautta ei ole tarpeen. Kiinteistö voi tarvittaessa aidata omaa tonttia läpikulun estämiseksi.

Viitattu kaavamääräys koskee korttelia. VP-alueella kalliota ja puustoa pyritään myös säästämään ja suunnitellut portaat mahdollistavat kallion ja puuston säästämisen paremmin kuin maastossa kulkeva reitti.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

Tutustuin katusuunnitelmiin ja muutamaa asiaa ehdotan uudelleen mietittäväksi:

- Uuden baanayhteyden tulisi jatkossa olla etuajo-oikeutettu, eli sinne tulevat liittymät pitäisi kaikki varustaa kärkikolmioin ja väistämisiivoin. Nyt esitettyssä materiaalissa tällaisia risteyskiä on kolme kappaletta (kuvat). Baanatasoiseksi lasken myös Eliel Saarisen tien yhteyden. Ja rantaradan yhteys olisi hierarkisesti etuajo-oikeutettu suhteessa myymäen yhteyteen. Tasa-arvoiset risteysten eivät kuulu myöskään pyöräväylille, jos toinen kahdesta on selvästi paremmin priorisoitu.

- Puistoyhteys yli Aino Ackten tien ylityksessä (kuva). Nyt esitettyssä suunnitelmassa pyöräijä ylittää kadun suojatietä pitkin, ja on nyt ja näköjään myös tulevaisuudessa väistämisvelvollinen suhteessa ajorataan. Voisiko tätä väistämisvelvollisuutta muuttaa siten, että autoille tulisi paikkaan kolmiot ja pyörätie korotettaisiin ajoradan yli? Risteys suoraa jatkumoa Metsäläntieltä kohti Kannelmäkeä. Väylän sijainti on jopa niin merkittävä, että se olisi jopa tarpeellinen päällystää ja pyöräily voisi tämän jälkeen olla eroteltua. Tietääkseni joskus samaiseen paikkaan on haluttu jopa katu autoille, enkä ihmettele lainkaan, sillä väylä suoristaa turhia mutkia paljon. Ja koska tämä on vain pyörille, niin sillä on suuri merkitys houkuttelevuuteen, nopeuteen ja vaivattomuuteen sekä siihen, millä kulkumuodolla halutaan lyhyet matkat liikkuu. Tämä väylä olisi syytä nostaa parempaan tasoon kuin yhdistetty hiekkatie.

- Laajasuontien risteysalue (kuva). Ajonopeuksia ja houkuttelevuutta halutaan heikentää nyt ehdotetuilla keskikorokkeilla. Kaarresäde jää kuitenkin hyvin loivaksi, joten vaikutus lienee marginaalinen varsinkin oikealle kääntyessä. Olisiko ajoradan huomattava kavennus kaikilla kolmella suojatiellä sekä kaarresäteen jyrkennys kuitenkin järkevämpi vaihtoehto? Muutenkin keskikorokkeet ovat monessa kaupungissa, esim. Tukholmassa, jäämässä vähemmistöön ja kaventaminen 3,5 - 5,0 metriin normiksi. 3,5 on hyvin yleinen ilman väistämistä osoittavia liikennemerkkejä, joten autoilijoiden väliseksi tehtäväksi on päättää, kumpi väistää toista. Tämä on oikea suunta vähentää jonkun tietyn katuosuuden houkuttelevuutta. Samalla se viestii katuluokan kuuluvan matalimpaan tasoon, asuinkaduksi.

Vastaus:

- Katusuunnitelmassa ei päätetä liikennemerkkeistä tai tiemerkinnoista. Liikennemerkkit ja -ohjaus esitetään liikenteenohjaussuunnitelmassa.

- Aino Actén tien suojatien järjestely on hyväksytyyn liikennesuunnitelman mukainen. Jatkosuunnittelun yhteydessä suojatien viereen osoitetaan pyöräilylle kadun ylityspaikka uuden tieliikennelain mukaisesti. Puistossa kulkevien raittien pintamateriaaleista päätetään puistosuunnitelmassa ja nyt esitetty katusuunnitelma sopeutuu nykyisiin järjestelyihin ja materiaaleihin.

- Risteysten muutokset perustuvat päätettyyn liikennesuunnitelmaan. Nykyisiä kaarteita on katusuunnitelmassa tiukennettu ja risteysaluetta kavennettu nykyisestä. Laajasuontien päätyyn on esitetty uusi keskisaareke hidastamaan ajonopeuksia, sekä myös parantamaan jalankulun ylityksen turvallisuutta.

Palaute:

1. Orapihlajatie ja Paatsamatien risteykseen on suunniteltu 2 kavennusta. Risteys on jo ennestään ahdas vinoutensa ja Paatsamatien kapeuden takia varsinkin isoille jäteautoille ym. Molemmat kadut ovat pieniä hiljaisen liikenteen kotikatuja esim. verrattuna Laajasuontiehen

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

(jossa vastaavia kavennuksia on) eikä kaahaamisongelmia ole ollut. Vauhtia hidastaa automaattisesti Orapihlajatie mutkaisuus ja suhteellinen kapeus, joka johtuu siitä, että jalkakäytävä on vain toisella puolella tietä. Kavennusten tekeminen on täydellisen turhaa rahanhukkaa ja se hankaloittaa isojen autojen kääntymistä.

Lisäksi kadulla on viehättävää vanhanaikaista tunnelmaa, johon modernit reunakivillä tehtävät kavennukset eivät kuulu. Kaiken lisäksi ehdoton enemmistö jalankulkijoista ei edes käytä Orapihlajatiellä olevaa suojatietä vaan kävelee suoraan kapean risteuksen yli, koska liikennettä on niin vähän. Polkupyöräilijät tekevät samoin, sillä pyörätie ei jatku Paatsamatien puolella. Parasratkaisu olisi amerikkalaistyyppinen koko risteysalueen kattava suojatie.

2. Kadunnimien poikkileikkauksissa pitäisi olla: Orapihlajatie, Paatsamatie (ilman N-kirjaimia). Kartoissa nimet ovat oikein.

3. Alueen kevyen liikenteen väylillä on kaksi talvisaikaan vaarallisen liukkaaksi jäänyttä rinnettä: Orapihlajapolun radan puoleinen pää ja liittymäreitti Baanalta Eliel Saarisen tielle. Varsinkin Orapihlajapolun rinne on usein ollut peilijäässä koko leveydeltään. (Ilmeisesti kaupungin ja Väyläviraston vastuualueissakin on ollut epäselvyyksiä tai hiekoitustarpeessa tietokatkoksia, koska Orapihlajapolun hiekoitus loppuu yleensä ylärinteeseen.) Toivottavasti liukkaus huomioidaan riittävästi väylien pintamuotoilussa, vedenpoistossa ja päällystemateriaalissa.

4. Puistojen nimien samankaltaisuus on hämäävä: Orapihlajapuisto ja Orapihlajatie puistikko. Onko niin, ettei sijainnin mukaan looginen Paatsamapuisto käy nimeksi, koska silloin siellä pitäisi olla paatsamia ja niitä ei voida käyttää myrkyllisyyden takia? Tai voisiko puistikon nimenä olla esim. Orakalliopuistikko?

5. Pitäjämäen baana on jo nyt kaupungin parhaita pyöräteitä, se on pitkä, suora ja siellä on hyvä näkyvyys. Suunnitelma on ilman muuta järkevää tehdä valmiiksi samalla kuin puistosuunnitelmat, mutta toivottavasti levennys toteutetaan vasta siinä vaiheessa, kun sillan uusiminen ja tien pohjan peruskunnostus on välttämätöntä. En ymmärrä miksi kaupunki laittaa suuret summat rahaa muutamiin harvoin pyöräilybaanoihin ja taas sitten muualla pyörätiet saattavat loppua lähes seinään. Toistaiseksi baana on mielestäni hyvin toimiva ja levennystyöt olisi syytä siirtää hamaan tulevaisuuteen.

Vastaus:

1. Orapihlajatie ja Paatsamatien risteuksen kavennuksella on tarkoitus hidastaa ajonopeuksia ja parantaa liikenneturvallisuutta. Risteuksen toimivuus, kavennukset ja uudet mitat huomioiden, on tarkastettu suunnitteluohjelmalla tehdyin ajouratarkasteluin.
2. Katujen nimet korjataan.
3. Orapihlajapolun pituuskaltevuus loivenee nykyisestäään ja myös polun sivukaltevuutta korjataan. Orapihlajapolun hulevedet ohjataan toiseen reunaan ja sieltä ne kulkutuvat eteenpäin hulevesikaivoihin. Pintamateriaali on asfalttia ja on tavanomainen ratkaisu vastaavissa kohteissa. Kuivatuksen parantamisella ja kaltevuuksien korjauksilla saadaan vähennettyä Orapihlajapolun mahdollista jääntymistä. Orapihlajapolku edellyttää kuitenkin jatkossakin talvikunnossapitoa ja niiden oikea-aikaisuutta mahdollisen jääntymisen haittojen vähentämiseen. Myös Eliel Saarisen tielle laskevan yhteyden pituuskaltevuus loivenee nykyisestäään ja myös sivukaltevuutta korjataan. Yhteyden hulevesien ohjaus paranee sekä kulkeminen helpottuu. Toimenpiteillä on vaikutusta yhteyden jääntymisen vähentämiseen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

4. Katujen ja puiston nimiä ei päätetä katu- tai puistosuunnitelmien yhteydessä. Viralliset paikkojen nimet päätetään asemakaavojen yhteydessä. Nimiesitykset tekee nimistötoimikunta, johon kuuluu muun muassa suomen ja ruotsin kielen, historian ja kulttuurin asiantuntijoita.
5. Radan viereisen pyörätien alle sijoitetaan myös kunnallistekniikkaa ja kunnallistekniikan rakentamisen yhteydessä toteutetaan samalla myös pyöräilybaanan leventäminen. Kunnallistekniikan toteuttaminen baanalle taas mahdollistaa viereisen vireillä olevan asemakaavan mukaisen korttelialueen rakentumisen.

Palaute:

Haluaisin antaa palautetta Orapihlajatie ja Paatsamatien alueen suunnitelmaluonnoksista. On erittäin hyvä, että Orapihlajatie mutkaan (Laajasuontien lähetyville) tulee uusi suojatie kävelytien jatkoksi.

Ehdottaisin kuitenkin, että Orapihlajatie ja Orapihlajakujan risteykseen tulee uusi suojatie. Nykyiselläänkin siinä on jalankulkua, mutta ei suojatietä lainkaan. Liikennemäärien lisääntyessä suojatien saaminen Orapihlajakujan ylitykseen on mielestäni välttämättömyys.

Vastaus:

Katusuunnitelman ratkaisu perustuu vireillä olevan asemakaavamuutoksen yhteydessä laadittuun liikennesuunnitelmaan. Orapihlajatie ja Orapihlajakujan risteykseen, ei ole esitetty suojatietä päätyvän jalkakäytävän jatkoksi myöskään katusuunnitelmassa. Kohtaan on esitetty kadun ylityspaikka ilman suojatietä. Ajouradan molemmin puolin on esitetty luiskatut reunakivet, jotka mahdollistavat ylittämisen. Asemakaavan yhteydessä on arvioitu, että liikennemäärä lisääntyisi Orapihlajatiellä noin 250 ajoneuvolla vuorokaudessa, eli kadulla oleva nykyinen liikenne huomioiden Orapihlajatiellä olisi jatkossa noin 450 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärä on jatkossakin vähäistä, tonttialueelle tyypillistä. Kyseessä olevalla kohdalla Orapihlajatie kaarteeseen linjausta on myös linjattu uudelleen, tavoitteena hidastaa ajoneuvojen nopeuksia. On katsottu, että ajouradan ylittäminen on liikennemäärät huomioon ottaen kyseisessä kohdassa turvallista jatkossakin ilman erillistä suojatietä.

Tiedoksi

Palautteen antajat