

KATUSUUNNITTELUVAIHEEN 1.3.2019
VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Mäkelänkadun peruskorjauksen suunnittelu

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä hankkeen katusuunnitelmaluonnosvaiheessa saaduista palautteista ja vastaukset palautteisiin.

Mäkelänkadun suunnittelu käynnistyi syksyllä 2017 liikennesuunnitelman laatimisella. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 12.6.2018 Mäkelänkadun liikennesuunnitelman numero 6844 mukaiset järjestelyt Mäkelänkadun katusuunnitelman suunnitteluperiaatteiksi. Liikennesuunnitelman päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti löytyvät Helsingin kaupungin Päätökset-palvelusta internetistä osoitteesta <https://dev.hel.fi/paatokset/>.

Katusuunnitelmaluonnokset, joiden vuorovaikutuspalautteita tämä muistio koskee, olivat esillä kaupungin verkkosivuilla, kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa (Sörnäistenkatu 1) ja Vallilan kirjastossa (Päijänteen tie 5) 28.11.–16.12.2018 välisenä aikana.



Kuva 1. Hankkeen eteneminen ja vuorovaikutus

Yleisötilaisuus 29.11.2018 katusuunnitelmaluonnoksista

Katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin yleisötilaisuudessa 29.11.2018 klo 18–20 Mäkelänrinteen lukion auditoriossa. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia kaupungilta sekä suunnittelukonsultilta. Tiedote yleisötilaisuudesta jaettiin suunnittelualan kiinteistöjen postiluukkuihin ja laitettiin esille kaupungin sähköiselle ilmoitustaululle. Lisäksi Helsingin Uutisissa sekä kaupungin verkkosivuilla julkaistiin ilmoitus suunnitelmaluonnosten esittelytilaisuudesta ja esilläolosta.

Yleisötilaisuuteen osallistui 16 asukasta ja 13 kaupungin ja konsultin edustajaa.

Tilaisuudessa esitettiin seuraavat kommentit ja kysymykset:

- Mäkelänkadun 4D bussipysäkin paikka – miksi tämä on siirretty tähän? Mitä tapahtuu tämän kohdan pysäköintipaikoille?
- Vallilaiset on unohdettu suunnittelussa, kun Lautatarhan pysäkki on poistettu Hämeentien läheltä. Tässä on kuitenkin liikennevalot, jolloin ratikka joutuu joka tapauksessa pysähtymään. Tätä pysäkkiä käyttävät terveyskeskukselle menevät.
- Suunnittelussa pitää varmistaa, että jatkossa Vallilaisilla on mahdollisuus päästä joukkoliikenteellä suoraan Kalasatamaan.

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista

Mielipiteet katusuunnitelmaluonnoksiin pyydettiin toimittamaan 16.12.2018 mennessä. Katusuunnitelmaluonnoksista saatiin yksi kirjallinen palaute, 13 s-postipalautetta ja yksi kommentti kartalle kirjoitettuna yleisötilaisuudessa.

Katuympäristö ja puukujanne

- Kalustesommitelussa on huomioitava myös nykyinen istutuskaista (Mäkelänkadun jalkakäytävän ja aidan välinen välikaista välillä Vallilantie ja Päijänteentie)
- Suunnitelmaselosteen mukaan Mäkelänkadun kaupunkikuvallisesti arvokkaan lehmuskujanteen huonokuntoisia puita uusitaan jaksoittain. Onko kaupunki havainnut missään jaksossa hyväkuntoisia puita?
- Vanhan puukujanteen kaataminen on edesvastuutonta.
- Merkittävät ongelmat ovat kahdesti päivässä seisovan autoliikenteen aiheuttamat pöly- ja pienhiukkaspäästöt, tapahtuneet vakavat liikenneonnettomuudet sekä osassa katua luotaantyöntävä katumiljö, mutta sitä korjaavasti ei ikävä kyllä pysty katusuunnittelulla vaikuttamaan tässä kohden.
- Puustoa ei tule uusia vain siitä syystä, että on helpompi merkitä suunnitelmaan yksiselitteisesti kaikki kaadettavaksi, kuin eritellä puut tutkitun kunnan mukaan. Puiden uudelleen kasvaminen tekee koko kadun todella ankeaksi vuosikymmenten ajaksi (vastuullisuutta ihmisten elinympäristöstä tässä kohden).
- Kommentti koskien Lääkäriliiton edustan puita: Lääkäriliiton talon (Mäkelänkatu 2) edustan puut on merkitty poistettavaksi ja tilalle tulee pysäköintipaikkoja. Puiden väleissä on kuitenkin nytkin pysäköintipaikkoja? Onko puiden poistoon jokin erityinen syy? Olen käsittänyt yleisperiaatteeksi suunnitelmassa, että puiden kaataminen pyritään minimoimaan.

Bussi- ja raitiotiepysäkit

- Katokselliset bussipysäkit voisi rakentaa niin, että lasiseinät olisivat enemmän maantasolla.
- Raitiotiepysäkit ovat jo nykyisellään kaukana toisistaan ja tämä aiheuttaa ongelmia liikuntarajoitteisille. Rollaattorilla ja lastenvaunuilla sekä erityisesti pyörätuolilla on raskasta ja hidasta liikkua lumessa talvisin. Ei auta, että itse raitiovaunumatka nopeutuu, jos joutuu kävelemään pidemmän matkan. Itse asiassa matka-ajasta tulee entistä pidempi edellä mainituille ryhmille. Kyse on tasavertaisesta saavuttavuudesta.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Hermanni-Vallila-seura vastustaa raitiotiepysäkkien poistamista sekä Hämeentien risteyksestä että Rautalammintien risteuksen läheisyydestä. Poistaminen vaikeuttaisi erityisesti lapsiperheiden ja ikäihmisten ja liikuntaesteisten liikkumista. Se on kaupungin omien periaatteiden vastaista.
- Bussipysäkkien vähentäminen ja yhdistely aiheuttaa liikenteen sumputtumista esim. Päijänteentien risteuksen itäpuolisella osalla. Suunnitelmassa oleva bussipysäkin sijoittaminen ajokaistojen väliin (Päijänteentien risteuksen länsipuolella) aiheuttaa jalankulkijoille todellista vaaraa samalla kun bussien ja muun liikenteen joutuminen vaihtamaan kaistoja Päijänteentien ja Vääksyntien välisellä osalla kohti Hämeentietä kuljettaessa tuottaa vaikean ristiriidan ja vahinkoalttiin paikan.
- Suunnitelmassa on poistettu sekä Rautalammintien että Lautarhankadun raitiotiepysäkit eli pysäkkivälit pitenevät merkittävästi. Samaan aikaan Pohjois-Vallilan alueelle on suunnitteilla runsaasti lisää asuntorakentamista (Rautalammintien pysäkki). Lautatarhan pysäkki taas on liityntäpysäkki Hämeentielle. Pysäkkien poistaminen ei tue ajatusta joukkoliikenteen paremmasta käytettävyydestä ja palvele alueen asukkaita, vaan edelleen tukee ajatusta Vallilasta liikenneväylänä.
- Mäkelänkadun ratikka- ja bussi pysäkkejä ei tule vähentää. On kaupungin omien tavoitteiden vastaista heikentää julkisten liikennevälineiden käyttö mahdollisuuksia.
- Bussipysäkkejä tulee olla riittävästi niin, että seuraavaksi ei jouduta vähentämään linjoja siksi, että bussit joutuvat muutoin jonottamaan liian pitkään pysäkillä.
- Kommentti koskien Mäkelänkatu 58 edustan bussipysäkkiä: Tässä toimii vähempi pysäkkimäärä kuin vastapäätä koska vain kaikkien jättävien täytyy pysähtyä. Kyytiin nousevien näkökulmasta 90 % busseista menee samaan paikkaan.
- Kommentti koskien Mäkelänkadun bussipysäkkiä ennen Mäkelänrinnettä: Liian vähän pysäkkejä.
- Kommentti koskien Hollolanpuiston bussipysäkkiä: yksi pysäkki ei tule riittämään – todennäköisesti ei edes kaksi.
- Kommentti koskien raitiotiepysäkkien pituutta: Kuinka pitkiä ratikkapysäkit ovat? Tuusulantien bulevardisoinnissa on nyt suunniteltu 35m ratikoita, mutta varaudutaan 45m ratikoihin ja on todennäköistä, että niihin jollain aikataululla joudutaan menemään. Ovatko säilytettävät pysäkit 45m mittaisia tai helposti tähän mittaan pidennettävissä?

Joukkoliikenne

- Henkilöautoista mahdollisesti joukkoliikenteen käyttäjiksi siirtyvien matkustajien aiheuttaman joukkoliikenteen kuormituksen vaatimia vuorovälien tihennyksiäkään ei liene tiedossa.
- Jatkotyöskentelyssä pitää tutkia myös Kalasatamasta Vallilan ja Pasilan suuntaan tuotavan raitiotieyhteyden rakentaminen joko läntistä Teollisuuskadun reittiä (jolle on jo varaus olemassa) tai Kalasatamasta Lautatarhankadun kautta suoraan Mäkelänkadulle vedettävällä linjauksella, jolloin Mäkelänkadun kautta saataisiin jo olemassa olevaa reittiä pitkin yhteys Kalasataman terveys- ja hyvinvointikeskukseen.
- Uusi suunnitelma ei palvele vallilalaisia tai helpota liikenneuhkia, vaan pikemminkin heikentää julkisen liikenteen käytettävyyttä alueen asukkaiden näkökulmasta. Näin siksi, että Mäkelänkadulta on suunniteltu vähennettäväksi sekä raitiotie- että bussipysäkkejä.
- Mäkelänkadun liikennesuunnitelma heikentää asukkaiden liikkumista julkisilla välineillä. Suunnitelma ei lisää liikenneturvallisuutta, eikä vähennä liikennettä.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Suunnitelmissa pitää näkyä reitti Vallilasta Kalasataman terveyskeskukseen julkisilla välineillä. Tämän ovat kaupungin herrat luvannet jo aikaisemmin.
- Mäkelänkadun kaventaminen kaistalla per suunta on melko järkyttävää. Liikenne on jo kolmellakin kaistalla takkuilevaa. Ennenmin pitäisi miettiä esim. raitiovaunukaistojen ottaminen bussi- ja taksiliikenteen käyttöön sekä Mäkelänkadulla että muuallakin Helsingissä. Raitiovaunuliikenne ei todellakaan ole tulevaisuutta, hidas, jäykkä ja kallis sekä vaarallinen. Kumipyöräliikennettä tulee olemaan jatkossa varmasti ja paljon, moottori kylläkin voi olla mikä tahansa tulevaisuudessa. Kaaoksen kautta ei kannattaisi oppia hakea. Melkoinen viitsi väittää, että kaikki liikennevälineet otetaan huomioon suunnitelmassa.

Kaupunkipyörät

- Julkisen liikenteen solmukohtiin liittyvien kaupunkipyöräparkkien tulee olla loogisella ja helposti havaittavalla sijainnilla suhteessa bussi- ja ratikkapysäkkiin.
- Hollolanpuistoon, Hattulantien varteen ehdotettu kaupunkipyöräpaikkaa. Saavutettavuus pysäkeillä ja koululta hyvä ja alue on hiekkakenttä jo nyt vaikka karttakuva näyttää muuta.
- Kaupunkipyöräpaikkoja ehdotettu Sturenkadun kivetylle aukiolle.

Liikenteen sujuvuus ja kaistajärjestelyt

- Olisiko hyvä kokeilla nyt syksyllä, vaikka viikon ajan kuinka henkilöautoliikenne toimii, jos Mäkelänkadulta suljettaisiin ruuhka-ajaksi ruuhkan suuntaan yksi ajokaista ja samalla suljettaisiin koeluontoisesti Hämeenkatu henkilöautoliikenteeltä? Mikäli korvaavien yhteyksien tukkeutuminen aiheuttaa kohtuutonta haittaa joukkoliikenteelle ja hälytysajoneuvoliikenteelle niillä väylillä jonne henkilöautot siirtyvät, voitaisiin näiden väylien järjestelyjä kehittää ennen Mäkelänkadun-Hämeentien projektin toteuttamista ja välttää esim. Länsimetron kaltainen tilanne, jossa on ajaututtu tilanteeseen, ettei korjaavia toimenpiteitä enää voida olemassa olevaan tilanteeseen ajautumisen vuoksi tehdä.
- Kyllähän liikenne toimii, vaikka olisi vain yksi kaista, mutta ruuhka on silloin entistä pahempi ja matka-aika moninkertainen. Mäkelänkatua kulkevat raitiovaunut eivät liikennöi Vantaalle tai Tuusulaan saakka, jonne moni on päivän päätteeksi matkalla.
- Helsinkiläisten autoilijoiden yhteenlasketut päästöt ovat maailman mittakaavassa niin mitättömät, että niillä ei voi kestävästi perustella yhtä ainoaa keinotekoisesti järjestettyä ruuhkasumppua. Paitsi tietysti siten, että päästöjä tulee tyhjäkäynnistä lisää, ja siitä voidaan syyttää autoilijoita.
- Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä, pohjoiseen mentäessä vasemmalle kääntyvä kaista (kiskoilla) ja vasemmanpuoleinen, suoraan menevä kaista yhdistyvät risteysalueella. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että suoraan menevä kaista menee tukkoon, koska vasemmalle kääntyvät ajavat risteysalueelle ja jäävät odottamaan vastaantulevan liikenteen loppumista. Ehdotan ratkaisuksi pohjoiseen mentäessä lisäksi nuolivaloa vasemmalle, joka vaihtuu vihreäksi hetken myöhemmin kuin suoraan menevien valo. Ratikalle varmastikin on oma valo, joten sen ollessa ensimmäisenä, voi raitiovaunu jatkaa heti eteenpäin.
- Ongelmia aiheuttaa Vallilan runsas läpiajoliikenne, jota tapahtuu erityisesti Mäkelänkadulla, Sturenkadulla ja Hämeentiellä. Tätä monille lapsille ja ikäihmisille vaarallista, ajoittain nopeaa ja usein ruuhkaista läpiajoliikennettä pitäisi vähentää. Erityiset ongelmakohtat ovat Sturenkadun ja Mäkelänkadun sekä Sturenkadun ja Hämeentien risteykset (2 palautetta).

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Käynnissä oleva liikennesuunnittelu korostaa aluetta läpikulkupaikkana, missä nopeus vaikuttaa olevan keskiössä, ei niinkään alueen asukkaiden turvallisuus ja julkisen liikenteen käytettävyys. Liikenteen kokonaissuunnittelussa pitäisi kiinnittää huomiota myös siihen, että Mäkelänkadun ja Hämeentien välistä oikaisuliikennettä alueen kapeita asuinkatuja pitkin pitää vähentää asettamalla niille läpiajokieltoja sekä miettiä vaihtoehtoja Vallilan ja Kalasataman väliselle julkiselle liikenteelle.
- Mäkelänkatu on erittäin keskeinen sisääntuloväylä Helsingin keskustan suuntaan. Nykyiselläkin kaistarakenteella liikenne on ruuhkautunut sekä aamuisin että loppuiltapäivästä. Pienetkin tietyöt, hajonneet bussit, yms. esteet puurouttavat liikenteen tehokkaasti. Tästä voi päätellä, että yhden henkilöautokaistan poistaminen on liikenteen sujumisen näkökulmasta fataalia.
- Jos pyöräilykaistat on välttämätöntä saada, nipistettäköön tarvittavat kaksi ja puoli metriä kaikista muista kaistoista. Jalkakäytävät voivat olla 20 cm kapeampia, samoin jokainen ajokaista ja ratikkakiskoja ja ajokaistojen väliset viherkaistat. Toiselta puolelta katua voi myös poistaa kadunvarsipysäköinnin. Sekin ajaa kohti tämän suunnitelmaluonnoksen ilmiselvää päämäärää, yksityisautoilun vaikeuttamista.
- Kaupungin tiivistyessä ja asukasmäärän kasvaessa esim. Pasilassa ja Kalasatamassa, on hyvä tavoite, että liikennemäärät eivät kasva samassa suhteessa. Sen sijaan on toiveajattelua, että liikennemäärät supistuisivat ennustettavissa olevassa tulevaisuudessa niin paljon, että kaistojen puolittaminen Mäkelänkadulla olisi perusteltua. Liikenteen tulee ensin todistetusti vähentyä merkittäväällä tavalla, ennen kuin suunnitelmaluonnoksen visioita kannattaa alkaa toteuttaa.
- Helsingin kaupunkibulevardit saivat juuri tyrmäyksen hallinto-oikeudessa, kun valtion viranomaisten perustelu tukkoutuvasta liikenteestä meni läpi. Ja nyt yritetään tukkia Mäkelänkatua.
- Helsingin liikennesuunnittelijoilla on vastuu kaupungin liikenteen toimivuudesta. Mäkelänkatu on kaupungin vilkkaimpia sisääntuloväyliä lentokentältä kaupunkiin. Ei tällaista väylää voi hetken innostuksen vallassa muuttaa yhtäkkiä pyörätieksi.
- Mäkelänkatukatu, Sturenkatu ja Hämeentie ovat ruuhkaisia väyliä. Näiden katujen risteykset ovat vaarallisia.
- Autokaistoja tulee olla riittävästi, jotta ruuhka-ajat saadaan minimoitua (päästöt asuinympäristössä). Eli kolmansiä kaistoja ei tule missään tapauksessa poistaa Mäkelänkadulta, eikä se pyöräkaistan mahdollistamiseksi ole edes tarpeenkaan.
- Kulkureittejä ei tule turvallisuuden nimissä katkoa sieltä, missä ongelmia ei ole ollut, koska se lisää tarvetta autoilla alueen sisäkaduilla.
- Kaiken muotoisen liikenteen kokonaissujuvuus on tärkeää kaikkien kadun käyttäjien sekä ympäristön asukkaiden näkökulmasta.
- Kommentti koskien liikenteen sujuvuutta Mäkelänkadulla ennen Vääksyntien liittymää: Tässä kääntymiskaistan poisto on huonoin mahdollinen ajatus liikenteen sujuvuuden näkökulmasta. Juuri tällä osalla katua asuinhuoneistojen ikkunat rajautuvat katuun.

Risteyjärjestelyt

- Kommentti koskien Mäkelänkadun ja Kumpulantien liittymää: Aivan turhaa kikkailua kevyenliikenteen järjestelyissä, kun suhteuttaa tämän Kumpulantien suunnan liikennemäärään. Yksinkertainen toimiva mahdollisuus kulkea sinnekin suuntaan ja tilaa säästyy myös muulle liikenteelle.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Kommentti koskien Mäkelänkadun ylittämistä pyörällä Elimäenkadun risteyksessä: Tästä tulisi päästä pyörällä yli.
- Kommentti koskien Mäkelänkadun ja Rautalammintien liittymä: Turhaa kikkailua ja ylimoitetut väylät.
- Kommentti koskien Ensi-kodin tien liittymää: Turhaa kikkailua, joka vaikeuttaa bussien liikkumista pysäkillä, kääntyvää liikennettä sekä suojatielle menossa olevien kävelijöiden pyörien havaitsemista (pyörä tulee takaviistosta eikä sivulta). Autojen läpiajon estäminen aiheuttaa merkittävää lisäajoa alueen sisällä. 14 vuoden aikana en ole koskaan nähnyt tässä tai muiden risteyskierä läpi pyöräileviä, kuin itseni, eli olemattoman pyöräliikenteen vuoksi aiheutetaan ilmansaastehaittaa ympäristön asunnoille.
- Kommentti koskien Hollolantien risteystä: Läpiajo tästä on parempi kuin Rautalammintien päästä, kun huomioi tien leveyden sekä sen, että merkittävä osa liikenteestä menee koululle, Emme halua sitä liikennettä taloyhtiömme ikkunoiden alle. Tämä toimii oikein hyvin ilman valo-ohjausta – onko tässä tapahtunut yhtään onnettomuutta? Mikäli siirrolle kuitenkin on turvallisuusperusteet olemassa, niin tärkeätä on, että jommastakummasta pääsee myös raiteiden yli.
- Kommentti koskien Mäkelänkadun ja Hämeentien risteystä: Nykyisellään risteysalue on tarpeettoman laaja, mikä tekee siitä turvattomamman tuntuisen ja epäviihtyisän. Pari päivää lumisateen jälkeen otettu kuva (ohessa) näyttää hyvin, miten laajoilla osilla risteysaluetta ei liiku käytännössä lainkaan autoja. Aivan erityisesti Mäkelänkadulta Hämeentietä pohjoiseen kääntyminen on kiellettyä, joten sujuvalle käännökselle siihen suuntaan ei tarvitse tilaa. Hämeentieltä pohjoisesta Mäkelänkadulle on myös selvästi varattu liikaa tilaa. Suunnitelmaluonnos osin pienentää tätä tilaa, mutta osin myös kasvattaa, kun pyörätiet laskeutuvat risteystilaan (mikä on toki perusteltu ratkaisu). Erityisesti mietin Hämeentieltä pohjoisesta tulevaa pyörätietä, joka on Mäkelänkatua ylittäessään "vedetty sisään" niin, että pyöräliikenne risteää Mäkelänkadulta Lautatarhankadulle jatkavan pyöräliikenteen kanssa pyörätiellä, jossa on sangen ahdas odotustila, eikä risteystilassa, jossa on valo-ohjaus. Onko tähän mietitty ratkaisua, jossa pohjoisesta tuleva pyöräliikenne jatkaisi suoraan, ja risteäisi Mäkelänkatu-Lautatarhakatu-pyöräliikenteen risteystilassa? Siis käytännössä vaihtaisi nousukohtien paikat Mäkelänkadun eteläreunalla Hämeentien kulmassa.

Pyörätiet ja pyöräpysäköinti

- Polkupyöräilyn lisääminen on kannatettava asia, mutta suunnitelmaluonnoksessa siitä maksetaan kohtuuton hinta. Pyöräilyn toisinaan Mäkelänkadun pohjoispäästä Päijänteentielle, enkä ole koskaan kokenut tarvetta pyöräilykaistoille. Elimäentien ja Teollisuuskadun kevyenliikenteenväylät toimivat hienosti, ja niiden kautta on mahdollista jatkaa vaivattomasti myös keskustan suuntaan.
- Virallisen polkupyöräyhteyden puuttuminen Hämeentien ja Mäkelänrinteen välillä on ollut selkeä ongelma koko tämän 14 vuoden ajan (viime vuosina erityisesti laittomasti jalkakäytävällä ajavien pyöräilijöiden vauhdin ja asenteen vuoksi).
- Polkupyöräily tulee olla mahdollista erillään autoliikenteestä ja jalankulusta, mutta sen ei tarvitse olla mitoitettu pyöräilyn ideaalin valtaväylän malliin. Mäkelänkatu on liian keskustamaista ympäristöä siihen, että sillä tulisi kannustaa/mahdollistaa kovan nopeuden urheilupyöräilyyn. Kaikki järjestelyt ovat tyhjää parempia, mutta jos samalla tuhotaan jotakin muuta, niin se ei ole mikään ratkaisu. Se on vain puhdasta osaamattomuutta ja/tai välinpitämättömyyttä.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Kommentti koskien pyöräpysäköintiä Mäkelänkadulla ennen ilmalaadun mittauspistettä: Hyödyttömän turha paikka. Mäkelänrinteen lukion ja uimakeskuksen suunnalla on oikea paikka.
- Kommentti koskien Mäkelänkadun pyörätietä Terveysaseman edessä: jalankulku ja pysäköinti, ei pyöräily. Sekä sama kohta toisella puolella katua: Tälle puolelle ei pysäköintiä, mutta pyöräily. Toki onnistuisihan molemmin puoleinen yksisuuntainenkin pyöräily, mutta se vie yhteensä enemmän tilaa, vaikka oikeasti maksimissaan tarvittava kaista per suunta olisi tällöin 1,8 m.
- Kommentti koskien Sturenkadun pyöräpysäköintipaikkoja: Turhat omaisuuden suoja syistä.
- Kommentti koskien pyöräpysäköintipaikkoja Elimäenkadun risteyskohdan eteläpuolella: Pyöräpysäköintipaikat ovat tässä kohtaa turhia ja keräävät vain hylättyjä pyöriä, koska muita ei tähän todella kannata jättää.
- Kommentti koskien Lautatarhankadun suojatietä pyöräkaistan kohdalla senioritalon edessä: Aivan toivoton sumppu. Tämä on olennainen saapumisreitti myös Vallilan asukkaille, eikä tällaisen ruuhkia aiheuttavan seisakkeen rakentaminen ole kenenkään eduksi. Toisella puolella on 2,3 m leveä pyöräkaista, joka siis voi toimia kaksisuuntaisesti. Yhden korttelivälin pyöräkaistan vuoksi koko kadulta yhden autokaistan vähentäminen on vain ja ainoastaan haitallista, kun huomioi, ettei pyöräilijäkään halua esitetyllä tavalla jatkuvasti vaihtaa kadun toiselta puolelle. Pyöräilijämäärät ovat ao. kadulla hyvin vähäisiä ja tulevat olemaan, vaikka Kalasataman metron ympäristö nyt rakentuukin. Luontaiset lähestymisreitit eri puolista sinne nimittäin kulkevat aivan eri kautta, kuten varmaan olette tutkimusten kautta huomanneetkin. Tässä ollaan vaikeuttamassa autoliikennettä saavuttamatta mitään hyötyjä mistään näkökulmasta ja jälleen kerran seisovan liikenteen pakokaasupäästöjen määrä vain kasvaa aiotussa jalankulkuympäristössä. Tämä on huonoa ja välinpitämätöntä suunnittelua.
- Kommentti koskien Hämeentien risteystä: Näissä kohdin ei juurikaan kulje jalankulkijoita, joten yksisuuntaisen pyöräilyn järjestäminen vähentämällä ajokaistoja ei hyödytä ketään. Mutta sen sijaan se haittaa aiheuttaen kääntyvän liikenteen ruuhkautumista, jolloin jalankulkijat joutuvat taas kärsimään enemmän pakokaasuista ja melusta. Tämä on paikkatuntemattomuuteen perustuvaa huonoa suunnittelua.

Jalkakäytävien leveys

- Jalkakäytävien leveys ei tarvitse olla liioiteltu, vaan toimiva.

Ajoratojen leveys

- Kommentti koskien ajoratojen leveyttä: Ajoradat ovat paikoitellen aika leveitä, erityisesti Mäkelänkadun eteläosassa. Bussikaista toki tarvitsee 3,5 m, mutta 6,5 m pitäisi silloin riittää kaksikaistaiselle ajoradalle, tai korkeintaan 7 m. Nyt paikoitellen ajoradat ovat selvästi yli 7 m, mikä johtaa ylinopeuksiin ja tekee kadusta turvattomamman tuntuisen. Erityisesti leveät ajoradat voivat heikentää turvallisuuden kokemusta, kun jalkakäytäviä samalla kavennetaan. Ne ovat osin kapeita jo nykytilassa. Huomioiden, että Mäkelänkadun nopeutta ollaan myös alentamassa, kapeammat ajoradat olisivat perusteltuja. Onko oikeastaan estettä sille, että kaksiajorataisten osuuksien leveys olisi 6,5 m, paitsi paikoissa, joissa on erityinen syy leveämpään ajorataan (kadunvarsipysäköinti väleissä esim.)?

Pysäköinti- ja lastauspaikat

- Pysäköintimahdollisuuksia voi vähentää sieltä, missä tarvetta on vähemmän (= ei liiketiloja rakennuksissa ja taloyhtiöillä omat vieraspaikat) ja säilyttää siellä, missä mittauksin on voitu todeta olevan niille tarvetta. Esim. Somerontien ja Kumpulantien välillä voi pitää keskitetysti autopaikat toisella puolella Mäkelänkatua ja poistaa ne kokonaan toiselta, mutta ei poistaa kokonaan.
- Kommentti koskien Mäkelänkatu 37–43 edustan pysäköintiä: pysäköinti melko vähäistä, turha tämän vuoksi vähentää autokaistaa.
- Kommentti koskien Mäkelänkadulla välillä Nokiankujan – Sysmänkujan pysäköintipaikkoja: muuntoaseman edessä ei koskaan tule olemaan pysäköintitarvetta.
- Kommentti koskien Mäkelänkatu 31 edustan lastauspaikkaa: Aivan liian vaarallinen paikka. Nämä asiat hoituvat sivukaduilta, kuten tähänkin asti.

Liikennevalot

- Mäkelänkadun ja Pohjolankadun risteyskruunun jalankulun valot eivät toimi.

Elinkeinopoliittiset ja fiskaaliset näkökohdat

- Keskustaan johtavien harvalukuisten pääväylien liikenteenvälityskyky on ensiarvoisen tärkeää keskustan elinvoimaisuuden kannalta. Tällä on myös hyvin keskeinen merkitys yritysten toimintaedellytysten kannalta. Mäkelänkadun sumputtaminen laskee pitkällä aikavälillä Helsingin keskusta-alueen houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkana. Negatiivinen vaikutus ulottuisi kaupungin eteläkärjestä Käpylään asti.
- Helsingin kantakaupungin liikenteellinen eristäminen on taivaan lahja naapurikunnille, erityisesti Espoolle ja Vantaalle. Esim. ne alueet, joista jo nyt on oleellisesti nopeammat yhteydet Lentoasemalle, tulevat pikkuhiljaa voittamaan kilpailun yritysten sijaintipaikkana. Samalla siirtyvät naapurikuntiin yhteisöverot, joiden merkitys on Helsingin tapauksessa erittäin merkittävä.
- Toimivat liikenneyhteydet, ml. yksityisautoilu, on myös monen työmatkaajan elämänlaadun keskeinen tukipilari. Työssäkävyn kansanosan arkielämän tahallinen vaikeuttaminen lisää tyytymättömyyttä Helsinkiin asuinpaikkana ja sen seurauksena osa ihmisistä yritysten tavoin siirtää kotinsa Helsingin rajojen ulkopuolelle. Väitän, että näiden ihmisten mukana lähtee moninkertaisesti kunnallisveroja verrattuna siihen tulijoiden joukkoon, joista kaupunki tällä hetkellä kasvaa. Liikenteen sujumattomuus on vähäinen ongelma sellaiselle, jolla ei ikinä ole kiire töihin tai sieltä pois.
- Yksityisautoilun rajoittamiselle on omat perustelunsa ja kannattajansa, mutta kaupungin päätöksenteossa tulisi huomioida myös päätösten fiskaaliset vaikutukset. Kilpailu hyvistä veronmaksajista (sekä yritykset että yksityishenkilöt) on todellisuutta ja vastuullinen päätöksentekijä huomioi sen osana päätösten kokonaisvaikutusten arviointia. Yksisilmäisen ideologian (yksityisautoilun eliminointi) toteuttaminen ainoana päämääränä ei osoita kovin kokonaisvaltaista tai pragmaattista otetta kaupungin kehittämisessä.

Muut kommentit

- Tilaisuus oli hyvä ja mielenkiintoinen
- Hyvä että Mäkelänkatua uudistetaan.
- Suunnittelu ei saa olla mustavalkoisesti yhteen ideologiaan tai yhteen tavoitteeseen tuijottavaa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Eri liikennemuodot ja niiden käyttämisen sujuvuus eivät voi olla toisiaan pois sulkevia.
- Tosiasioiden kieltäminen tuottaa katusuunnittelussa yleensä lähiympäristön asukkaiden näkökulmasta selkeitä kulkuesteitä, melu- ja ilmansaastehaittaa sekä vaaratilanteita.
- Katu pitäisi jättää nykyiselleen. Rahatkin säästyisivät, kun turhasta ja kalliista katuremontista luovuttaisiin.
- Hyvän suunnittelun ydin on moninaisuuden ymmärtäminen ja suunnitteluratkaisuilla sen mahdollistaminen. Kaikki muu on huonoa suunnittelua, jota meidän veronmaksajien ei tulisi joutua kustantamaan, eikä sen seurauksista toteutuneena ympäristönä kärsimään.

Vastaukset vuorovaikutuksessa saatuihin palautteisiin katusuunnitteluvaiheessa

Puukujanne ja katuympäristö

Puukujanne

Puukujanteen uudistamisen suunnittelu on aloitettu puiden kuntoarvioinnilla elokuussa 2016. Suunnittelualueen puista on yksittäin arvioitu niiden elinvoimaisuus ja tutkittu lahotilanne sekä lahoporalla, että ultraäänilaitteella. Elinvoimaisuuden arvioinnin avulla on ennakoitu puiden elinkaaren pituutta ja lahon arvioinnilla puun kaatumisen riskiä. Elinvoimaisuudeltaan heikkokuntoisimmat puut kasvavat raitiovaunupysäkkien kohdalla, mikä voidaan selvästi todeta pelkällä silmävaraisella arvioinnilla. Latvukset ovat supistuneita ja niissä on paljon kuolleita oksia.

Puiden elinvoimaisuuden heikkenemisen merkittävimpänä syynä on kasvualustan huono kunto. Tämä varmistettiin koekuoppien kaivuilla toukokuussa 2018. Koekuopista otettiin maaperänäyttyet, joista on analysoitu ravinnetilanne, suolaantumisen ja raskasmetallipitoisuudet. Näistä merkittävin heikentävä tekijä oli katusuolauksen aiheuttama kasvualustan tiivistyminen. Yksittäisten puiden täydennysistuttamisen onnistuminen on epätodennäköistä kasvualustan heikon tilanteen vuoksi. Laajamittaisen kasvualustan kuunnostaminen vahojen puiden välissä vaarantaisi puolestaan säilytettäviksi arvioitujen vanhojen puiden juuriston kasvuolosuhteita entisestään.

Kaupunkikuvallisesti arvokkaan kujanteen huonokuntoisimmat osuudet halutaan uudistaa kokonaisuuksina, jotta kujanteen sommitelma säilyy mahdollisimman yhtenäisenä. Suunnitelmassa tämä koskee erityisesti raitiovaunupysäkkien kohtia. Nykytilanteessa näistä kohdista puita on poistettu yksittäin, ja niitä tulnaisiin poistamaan lähivuosina lisää. Säilytettävät puut on arvioitu pääosin vielä niin hyväkuntoisiksi, että ne voidaan säilyttää. Säilytettävien puiden osalta jatketaan ylläpidollista puiden hoitoa ja kuntoseurantaa, mikä aika ajoin johtaa yksittäisten puiden poistamiseen. Yksittäisiä puita poistetaan nyt tehtävässä peruskorjauksessa myös kaistajärjestelyjen vuoksi. Yksittäisten puiden poistaminen kujanteen keskivaiheilta, tai satunnaisista kohdista sen säilytettävistä osista, ei vielä heikennä merkittävästi kujanteen yhtenäisyyttä.

Kujanteen uudistaminen jaksoittain muuttaa katuympäristön ilmettä, mutta tilanne muuttuu suotuisampaan suuntaan, kun puut kasvavat. Uusien puiden istuttaminen parantaa myös puiden pienhiukkasten sitomista pitkällä tähtäimellä, sillä heikentyneissä puissa se on alentunut elävän latvuksen harvenemisesta johtuen. Nykyisen tilanteen jatkaminen puolestaan tarkoittaa uudistettavilla osuuksilla sitä, että puita poistettaisiin niiden kunnan heikentyessä lisää

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ja kujanne harvenisi entisestään. Selkeimmin tämä kehityskulu on nähtävissä Sturenkadun risteyksen pohjoispuolella, missä myös uudistamisen vaikutus tulee näkymään selkeimmin.

Lääkäriliiton edustan puut

Lääkäriliiton talon kohdalla olevat puut eivät ole kuuluneet alun perin Mäkelänkadun puuistutussommitelmaan. Puurivi on istutettu 1990-luvulla. Autojen pysäköinti puiden väliin vaurioittaa toistuvasti puurivin puita. Yli puolet alkuperäisistä puista on jo kertaalleen vaihdettu ja uudistetuistakin puista on taas yksi katkennut.

Kyseiset puut ovat alusta asti aiheuttaneet vaikeuksia pysäköijille. Pysäköiminen ruutuun, joka sijaitsee puiden välissä, on ollut monelle kuljettajalle hankalaa. Autojen pysäköimisestä on usein koitunut haittaa pyöräliikenteelle. Autot ovat olleet liian lähellä pyörätietä tai selkeästi pyörätien päällä. Talvella tämä ongelma on usein korostunut huomattavasti. Käytännössä autoja on joskus pysäköity kokonaan pyörätielle, kun lunta on ollut paljon. Kunnossapidolla on ollut vaikeuksia pitää ahtaat puiden välit puhtaana lumesta.

Suunnitelmassa on nähty selkeämmäksi merkitä Lääkäriliiton talon kohdalle ajoradan tasoon vain pysäköintiä. Selkeä pysäköintijärjestely kadun varressa toivottavasti edesauttaa myös lastaamisen tapahtumista ajoradalta käsin.

Nykyisen istutuskaistan huomioiminen Mäkelänkadun jalkakäytävän ja aidan välisen välikaistan suunnittelussa välillä Vallilantie ja Pääjanteentie

Katuympäristön suunnittelussa huomioidaan nykyinen istutuskaista tonttiaidan edessä Vallilantien ja Pääjanteentien välissä. Käytettävyyttä ja viihtyisyyttä pyritään parantamaan uusilla kiveyksillä, penkeillä ja pyörätelineillä.

Bussi- ja raitiotiepysäkit

Raitiotiepysäkkien poistot perustuvat kaupunginhallituksen hyväksymän raitioliikenteen kehittämissuunnitelman tavoitteisiin. Mäkelänkadun kaltaisilla pääkaduilla raitioliikenteen nopeuden kasvattamista painotetaan enemmän kuin muualla verkossa. Raitioverkossa Mäkelänkatu muodostaa Sörnäisten ja Pasilan merkittävien solmukohtien välisen reitin.

Mäkelänkadun raitiopysäkkien väliset etäisyydet ovat lyhyet erityisesti vertaillen niitä muihin vastaaviin pääkatuosuuksiin, kuten Mannerheimintiehen, vain 200-400 m. Muutosten jälkeen pysäkkien väliset etäisyydet ovat 400-500 m, mikä on tiiviin kantakaupunkialueen olosuhteet huomioiden tasapainoinen kompromissi pysäkkien saavutettavuuden ja liikenteen nopeuden välillä. Myös jäljelle jäävien pysäkkien palvelualue kattaa koko alueen, ja rinnakkaisilla väylillä olevat pysäkit täydentävät saavutettavuutta.

Helsingin lainvoimaisessa yleiskaavassa on osoitettu varaus pikaraitiotieyhteydelle Mäkelänkatua Tuusulanväylän suuntaan. Kadun perussuunnitelmassa luodaan edellytykset myös tulevaisuuden pikaraitioliikenteelle, minkä vuoksi pysäkkivälin kasvattamisen lisäksi pysäkkien pituus kasvatetaan pikaraitiovaunuille riittäväksi.

Poistettavien raitiovaunupysäkkien käyttäjämäärät ovat pienemmät kuin jäljelle jäävillä pysäkeillä. Keväällä 2018 Rautalammin tien pysäkin nousijamäärä oli noin 500 matkustajaa ja Lautatarhankadun noin 600 matkustajaa vuorokaudessa. Vallilan kirjaston nousijamäärä oli noin 900 matkustajaa, Hattulantien 1600 ja Mäkelänrinteen 1000 matkustajaa vuorokaudessa. Pysäkkien poistuminen nostaa jäljelle jäävien pysäkkien nousijamäärät tasolle, jolla jokainen niistä puoltaa paikkaansa liikenteen solmupisteinä myös osana pikaraitioverkkoa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Rautalammintien pysäkin poistaminen pidentää kävelymatkoja pysäkin kohdalla osissa Pohjois-Vallilaa sekä Vallilan toimitila-alueita. Kävelymatkan muutos 100–170 m, mikä vastaa 2–3 minuutin kävelyä. Lautatarhankadun pysäkkilaiturien poistuminen Mäkelänskadulta ei muuta kävelymatkoja keskustan suuntaan matkustavilla, sillä Hämeentiellä sijaitsevat samannimiset laiturit säilyvät käytössä. Kävelymatka Hämeentien ja Mäkelänskadun risteyksestä Vallilan kirjaston pysäkille on noin 250 m.

Bussipysäkkien yhdistämisen tarkoituksena on tiivistää niiden tilankäyttöä jättäen tilaa muille kadun toiminnoille sekä selkeyttää joukkoliikenteen palvelua. Matkustajan orientoitumista helpottaa, että kaikki bussit pysähtyvät samalla pysäkillä. Kolmen bussin pituiset pysäkit todettiin ongelmalliseksi matkustajan ja kuljettajan pysäkkitoiminnan kannalta, kun bussit saattavat ohitella toisiaan pysähtyä jonon päähän kauas odottavista matkustajista. Matkustajan näkökulmasta on parempi, että useamman bussin saapuessa pysäkille ne jonottavat vuoroaan ja pysähtyvät palvelualueelle. Näin halutun bussin pysäyttäminen on helpompaa eikä synny yllättävää tarvetta siirtyä nopeasti jonon päähän pysähtyvään bussiin. Lisäksi bussipysäkkien tiivistämisellä varaudutaan pidemmän aikajänteen tavoitteeseen vähentää keskustaan suuntautuvaa bussiliikennettä ja siirtää sitä enemmän raide- ja runkoyhteyksien varaan.

Vallilan kirjaston keskustan suunnan bussipysäkki on sijoitettu ajoradan saarekkeelle. Ratkaisu on sovitettu Hämeentien joukkoliikennekadun järjestelyihin, joissa bussit kulkevat Sörnäisten läpi Hämeentielle asti vasenta kaistaa. Ratkaisun tarkoituksena on vähentää bussien kaistanvaihdon tarvetta Sturenkadun jälkeen ja helpottaa muun ajoneuvoliikenteen pääsyä Vääksyntielle, kun Hämeentien läpiajomahdollisuus poistuu. Pysäkin toisessa päässä olevaa liikennevalo-ohjaamatonta suojatietä yhden ajokaistan yli voidaan pitää turvallisena kadun tuleva nopeusrajoitus huomioiden.

Suunnitelmassa olevien raitiovaunupysäkkien palvelualueen pituus on vähintään 45 m lukuun ottamatta Hämeentien etelän suunnan pysäkin palvelualueita, jonka pituus on n. 40 m. Hämeentien pysäkeillä lähtökohtana on ollut nykyinen pysäkkirakenne ja kiskogeometria.

Joukkoliikenne

Palautteissa viitattiin Vallilan, Kalasataman ja Pasilan välisten joukkoliikennedyhteyksien kehittämiseen. Terveyskeskus on siirtynyt Rautalammintieltä Kalasatamaan vuonna 2018. Vallilan pohjoisosista Kalasatamaan muodostuu yhteys, kun Kalasataman raitiotie rakennetaan Vallilanlaakson kautta 2020-luvun alkupuolella. Raitiotieyhteys voi olla valmis jo ennen Mäkelänskadun perusrakennuksen aloitusta. Vallilan eteläosista esteetön ja sujuva raideyhteys Kalasatamaan on mahdollinen vaihtamalla metron Sörnäisissä. Mahdollisen täydentävän joukkoliikenteen suunnittelu on HSL:n vastuulla. Yhteyksiä Pasilaan palvelee bussiliikenteen runkolinjat Teollisuuskadulla syksystä 2019 alkaen. Yleiskaavassa on merkintä yhteyden muuttamiseksi pikaraitiotieksi myöhemmin.

Ehdotettu taksi- ja bussiliikenteen siirtäminen raitiovaunukaistoille ei ole mahdollista raitiovaunukaistan tilan vuoksi. Raitio- ja bussiliikenteen suurta määrää ei olisi mahdollista liikennöidä sujuvasti yhteisellä kaistalla. Yhteiskäyttö edellyttäisi lisäksi raskaan ajoneuvoliikenteen kantavien päällysrakenteiden rakentamista puukaistalle sekä merkittäviä muutoksia raitiotiepysäkkeihin. Raitioliikennettä ei myöskään ole merkittävässä määrin mahdollista korvata bussiliikenteellä. Sen sijaan kaupungin tavoitteena on siirtää kantakaupunkiin ja sen sisällä tapahtuvaa liikkumista tulevaisuudessa entistä enemmän raideliikenteeseen, joka tarjoaa suurta liikkumistarvetta vastaavan riittävän kapasiteetin.

Kaupunkipyörät

Kaupunkipyöräasemia sijoittuu suunnittelualueelle 3 kpl. Suunnittelussa on otettu huomioon käytettävissä olevan tilan lisäksi käytettävyyssä pyörätieverkolla sekä asemien muodostaman verkoston kokonaisuus. Asemien sijoittelussa on pyritty priorisoimaan todennäköisintä lähtösuuntaa, jolloin pyörää käyttävän ei tarvitse heti ylittää katua. Asemat pyritään sijoittamaan näkyviin paikkoihin. Mäkelänkadun ja Hämeentien risteyksessä oleva kaupunkipyöräasema säilyy nykyisellä paikallaan.

Hollolantien nykyinen kaupunkipyöräasema siirtyy Rautalammintien valo-ohjatun suojatien kohdalle Mäkelänkadun eteläreunalle. Nykyinen kaupunkipyöräasema sijaitsee varsin lähellä Sturenkadun ja Suvannontien välistä Pernajantien asemaa ja toisaalta kaukana Velodrominrinteen asemasta. Muutoksella tasapainotetaan kaupunkipyöräaseman verkostoa, mikä parantaa palvelun toimivuutta. Asema palvelee sijainnissa hyvin sekä Pohjois-Vallilaa että Vallilan teollisuusaluetta.

Suvannontien ja Sturenkadun välisen osuuden ajokaistamuutokset edellyttävät nykyisen Pernajantien kaupunkipyöräaseman siirtoa. Kaupunkipyöräasema siirretään Sturenkadun puolelle näkyvään paikkaan. Suunnittelussa harkittiin myös mm. Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteuksen katuaukioita, mutta kaupunkipyörärien vaatima tila todettiin liian suureksi aukion vaatiman muun tilankäytön kannalta. Myös Hattulantielle ehdotettua paikkaa tarkasteltiin, mutta käytettävyyden puolesta sijainti olisi ollut haastava ylitysmahdollisuuksien puuttuessa.

Liikenteen sujuvuus ja kaistajärjestelyt

Autoliikenteen sujuvuus

Liikennesuunnittelun yhteydessä on laadittu liikenteen toimivuustarkastelu, jonka mukaan suunnitelma on liikenteellisesti toimiva. Kun Mäkelänkadun muutokset toteutetaan, liikennetilanne on jo muuttunut nykyisestä, sillä Hämeentien (väli Helsinginkatu – Hakaniemen tori) sulkeminen läpiajoliikenteeltä ohjaa liikennettä muille reiteille ja vähentää Mäkelänkadun eteläosan liikennettä. Yhden ajokaistan poistaminen suuntaansa siirtää edelleen liikennettä muille reiteille. Liikennemäärien vähenemisen ja suunnitelmassa esitettyjen liittymäjärjestelyjen muutosten johdosta autoliikenteen ajoajat Mäkelänkadun suunnittelualueen läpi ruuhka-aikoina osin pienenevät ja osin pysyvät samana. Yhden ajokaistan poistaminen voi tosin lisätä häiriöherkkyyttä liikenteen poikkeustilanteissa. Toimivuustarkastelujen perusteella liikenteen siirtymillä ei ole merkittävää vaikutusta nykyisen liikenneverkon toimivuuteen. Lisäksi Teollisuuskadun jatke ja sen jatkeena Veturitie muodostavat avautuessaan uuden pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden Keski-Pasilaan. Tuusulanväylän bulevardin liikenteellisten tarkastelujen perusteella Mäkelänkadun merkitys autoliikenteen sisään tuloväylänä tulee pienenevän sisään tuloliikenteen ohjautuessa Tuusulanväylän bulevardisoinnin (väli Käpylän asema – Pohjolankatu) myötä entistä enemmän reitille Asesepäntie – Veturitie.

Liikennesuunnitelmavaiheessa esillä oli myös vaihtoehto, jossa pysäköinti poistettiin ja henkilöautoliikenteen molemmat ajokaistat säilytettiin Sturenkadun pohjoispuolella. Vaihtoehtojen vertailussa päädyttiin siihen, että tila pyöräille järjestetään poistamalla yksi ajokaista suuntaansa koko suunnittelualueella.

Sturenkadun liittymä

Palautteen mukaan Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä, Sturenkatua itään ajettaessa, vasemmalle Mäkelänkadulle kääntyvä kaista (kiskoilla) ja vasemmanpuoleinen, Sturenkatua suoraan menevä kaista yhdistyvät kiilautumalla risteysalueella, mikä tarkoittaa sitä, että suoraan menevä kaista menee tukkoon, koska vasemmalle kääntyvät jäävät risteysalueelle odottamaan

vastaantulevan liikenteen loppumista. Palautteen myötä on selvitetty soveltuvia ratkaisuja esitettyyn ongelmaan. Tarkastelujen tuloksena on päädytty muuttamaan katusuunnitelmaluonnoksessa esitetty ratkaisua niin, että risteysalueen ajokaistojen linjauksia Sturenkadun itäsuunnalla muutetaan välttämiseksi, jotta vasemmalle kääntyvät autot eivät jää suoraan ajavien eteen. Mäkelänkadun ylittävää suojatietä risteuksen eteläpuolella siirretään samalla hieman etelään päin.

Asuntokatuja läpiajokiellot

Mäkelänkadun suunnittelualueeseen rajautuvat asuntokadut eivät ole houkuttelevia läpiajoon, koska kadut ovat kapeita ja mutkittavia sekä alueella on myös yksisuuntaisia katuja. Kokemusten perusteella läpiajokiellon asettaminen liikennemerkkein ei yksinään poista mahdollista läpiajoliikennettä vaan lisäksi poliisilla pitäisi olla resursseja sen valvomiseen. Läpiajokiellon tehottomuudesta johtuen uusia läpiajokielloja ei nykyisin suositella toteutettavaksi.

Kääntymiskaistat Vääksyntielle

Mäkelänkadulla kääntymiskaistat Vääksyntielle säilytetään molemmilla ajosuunnilla. Pohjoisesta saavuttaessa kaistajärjestelyitä muutetaan siten, että henkilöautoliikenne ohjataan jo ennen Päijänteentien risteystä oikeanpuoleiselle kaistalle, joten keskustan suuntaan jatkava henkilöautoliikenne ei vaihda kaistaa Päijänteentien ja Vääksyntien välillä kääntyäkseen oikealle Vääksyntielle. Hämeentien suuntaan suoraan jatkava henkilöautoliikenne sen sijaan siirtyy Päijänteentien risteuksen jälkeen vasemman puoleiselle eli suoraan ajavien kaistalle. Järjestely ohjaa henkilöautoliikenteen pääsuunnan paremmin Vääksyntielle (keskustan suuntaan), minkä tarve korostuu Hämeentien muutosten toteuduttua.

Liikenneturvallisuus

Mäkelänkadulla nopeusrajoitus tulee laskemaan 40 km/h jo ennen Mäkelänkadun suunnitelman toteuttamista ja Mäkelänkatua risteävillä asuntokaduilla nopeusrajoitus on jo 30 km/h. Mäkelänkadun suunnitelman nykyistä kapeammat ajokaistat hillitsevät ajonopeuksia ja tukevat nopeusrajoituksen alentamista.

Suunnitelma parantaa Mäkelänkadun liikenneturvallisuutta ja rauhoittaa liikennettä. Kaikki Mäkelänkadun ylittävät suojatiet valo-ohjataan. Uudet vasemmalle kääntymiskaistat ja erillinen valo-ohjaus vasemmalle kääntyville parantavat autoliikenteen ja raitioliikenteen turvallisuutta sekä sujuvoittavat raitioliikennettä. Risteysten kääntymissuunnat myös vähenevät nykyisestä, mikä vähentää konfliktipisteitä ja onnettomuusrisiä.

Risteysjärjestelyt

Pyöräliikenteen järjestelyt risteyksissä

Pyöräliikenteen järjestelyt risteyksissä on suunniteltu Helsingin Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti. Pysäköinnin tai bussipysäkin (Ensi-Kodintien risteys) takana kulkeva pyörätie taivutetaan ennen risteysaluetta pyöräkaistalle. Turvallisuuden kannalta on tärkeää, että oikealle kääntyvä autoilija havaitsee risteystä samasta suunnasta lähestyvän pyöräilijän ja voi reagoida tämän liikkeisiin.

Erilliset ylitykset ovat liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä. Ainoastaan Vallilantien suojatieylityksen kohdalla pyöräliikenteen ylitystä ei voitu suunnitella Mäkelänkadun kaarteesta johtuen.

Ensi-Kodintien risteys

Ensi-Kodin tieltä pääsee yhä kulkemaan pohjoiseen joko alueen sisäisten yhteyksien tai Suvannontien risteyksessä tehtävän u-käännöksen kautta. Pyöräliikenteen kadun ylitys Ensi-Kodintien liittymässä palvelee Ensi-Kodin tietä kulkevien lisäksi myös suuntia Mäkelänkatu etelään – Hattulantie / Hollolantie -> Mäkelänkadun itäpuoliset alueet.

Elimäenkadun ja Mäkelänrinteen risteykset

Ajettaessa pyörällä Mäkelänkadulta etelästä Elimäenkadulle, käännyttään ns. pitkällä käännöksellä. Pitkän käännöksen ensimmäisessä vaiheessa pyöräilijä ylittää Mäkelänrinteenkadun pyöräkaistaa pitkin ja toisessa vaiheessa Mäkelänkadun. Mäkelänkatua ylitettäessä on seurattava risteuksen ajoneuvoliikenteen valo-opastimia ja jätävä tarvittaessa odottamaan sopivaa ylityshetkeä Mäkelänrinteenkadun ylittävän suojatien ja pyöräkaistan väliin. Erilliselle pyöräilijän ylitykselle ei ole erityistä tarvetta, eikä kyseisellä kohdalla tila riitä erillisen järjestelyn rakentamiseen laadukkaasti. Ajettaessa Mäkelänkadulta pohjoisesta Mäkelänrinteenkadulle käännyttään myöskin pitkällä käännöksellä.

Hollolantien ja Rautalammintien risteykset

Suunnittelun lähtökohtana on ollut, että risteyksissä kaikki raitiotien ylittävät vasemmalle kääntymiset järjestetään omalta kaistaltaan valo-ohjattuna liikenneturvallisuuden ja raitioliikenteen sujuvuuden parantamisen vuoksi. Suunnittelun aikana tutkittiin valo-ohjattua kolmihaaraliittymää sekä Hollolantien että Rautalammintien risteuksiin. Toimivuustarkasteluiden perusteella todettiin, että Hollolantien risteuksen toteuttaminen Rautalammintien risteuksen sijaan hidastaisi huomattavasti Mäkelänkadun pohjoisen suunnan autoliikennettä Sturenkadun risteuksen läheisyyden vuoksi. Tästä syystä vasemmalle kääntyminen on siirretty Rautalammintien risteykseen.

Hämeentien risteys

Risteys on mitoitettu siten, että suurimmat sallitut ajoneuvotkin mahtuvat kääntymään normaalin ajotavan mukaisesti huomioiden katuluokitus. Esim. Hämeentieltä pohjoisesta Mäkelänkadulle pohjoiseen on jo nykyisin opastettu reitti keskustaan ja satamaan ja sen merkitys tulee kasvamaan Hämeentien läpiajokiellon myötä. Eteläsuunnan bussiliikenne siirtyy sekä Hämeentien että Mäkelänkadulla vasemman puoleiselle kaistalle ennen risteystä. Lähtökohtana on ollut, että risteyksessä oikealle kääntyvä iso ajoneuvo ei haittaisi vasemmalla kaistalla kulkevaa joukkoliikennettä. Risteyksestä on pyritty poistamaan turhat väljyydet ajoradalta jalankulun hyväksi, kuitenkin siten, että ajolinjat ovat melko suorina kaikille ajoneuvoille. Etenkin lumen peittäessä tiemerkinnot, ajolinjojen suoruuksien tuoma turvallisuus. On totta, että tiettyjä pieniä alueita risteyksessä ei mikään ajoneuvo sallitulla ajosuunnalla käytä normaalisti, mutta jalankulun tilaan tai katusuunnittelun viihtyisyyteen risteysalueen ”keskelle” rakennettavilla saarekkeilla ei olisi vaikutusta.

Mäkelänkadun ja Hämeentien risteuksen pyöräliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ollut liikennevalojen ohitus suunnalla Mäkelänkatu – Hämeentie etelään. Mäkelänkadun ja Hämeentien pyöräliikenteen risteämistä suunniteltaessa on harkittu myös järjestelyä, jossa Hämeentien pyöräliikenteellä olisi ns. suora linjaus ja Mäkelänkadun pyörätie liittyisi siihen. Ratkaisuna mahdollistaisi paremmat pyöräliikenteen odotustilat Lautatarhankadun suunnalle, jolloin risteyksessä olisi vähemmän ruuhkautumista aiheuttavia liikennetilanteita. Katusuunnitelmassa esitettyssä järjestelyssä on hyvänä puolena lyhyempi matka ajoradalla Mäkelänkadun ylityksessä, mikä lyhentää risteuksen liikennevalo-ohjauksessa pyöräilijän laskennallista varoaikaa ja siten sujuvoittaa liikenteellisesti haastavan risteuksen valokiertoa. Pyöräilijän ajolinjat etäämmällä muusta ajoneuvoliikenteestä voidaan nähdä myös hyvänä puolena pitkässä Mäkelänkadun ylityksessä.

Palautteen myötä eri ratkaisuvaihtoehtojen vahvuuksia ja heikkouksia on vielä vertailtu uudestaan ja selvitetty palautteessa ehdotetun ratkaisun toteutettavuutta. Näiden tarkastelujen tuloksena on päädytty muuttamaan katusuunnitelmaluonnoksessa esitettyä ratkaisua.

Pyörätiet ja pyöräpysäköinti

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa (Kslk 22.5.2012) Mäkelänkatu on osa pyöräliikenteen pääverkkoa ja kadulle on tavoiteverkossa määritelty toteutettavaksi yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Mäkelänkatu on pyöräliikenteen verkossa yksi suurimpia yhteyspuutteita. Myös Lautatarhankadulle on esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkossa yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Lautatarhankadun länsipään yksisuuntaisten pyöräteiden rakentamisella mahdollistetaan turvalliset ja sujuvat pyöräliikenteen yhteydet ajettaessa Hämeentielle Lautatarhankadulle ja päinvastaiseen suuntaan. Keskeisin tavoite tavoiteverkon 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 edistämishjelmassa (Kh 27.1.2014) on todettu, että katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen, tarvitaan jo saavutettavuuden kannalta erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä.

Pyörätiet toteutetaan Mäkelänkadulla yksisuuntaisina ja tasoeroteltuna jalankulusta sekä autoliikenteestä. Tiiviissä kaupunkiympäristössä yksisuuntaiset pyörätiet kadun molemmin puolin ovat kokemusten perusteella turvallisempia kuin kaksisuuntaiset sekä mahdollistavat sujuvan pyöräliikenteen. Huomattavaa on myös se, että yksisuuntaisilla pyöräteillä erottelu jalankulusta voidaan toteuttaa laadukkaasti myös risteysalueilla. Mäkelänkadun risteysalueilla käytettävissä oleva tila ei muuta ratkaisua mahdollistaisikaan. Pyöräteiden leveys (pääosin 2,5 m) on Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pääreiteillä käytettävä perusleveys, mikä mahdollistaa sujuvan ja turvallisen liikkumisen eri nopeuksilla ja suurilla liikkujamäärillä. Pyörätien leveydessä on huomioitu mm. pysäköityjen autojen vaatima ovenavaustila sekä koneellisen kunnossapidon edellytykset. Myös erilaisten tavarapyörrien lisääntyminen edellyttää pyörätieltä riittävää leveyttä.

Mäkelänkadun katusuunnitelmassa on pyritty lisäämään runkolukituksen mahdollistavia pyörätelineitä mm. kivijalkaliikkeiden ja päivittäistavarakauppojen lähetyville. Pyörätelineiden sijoituksessa on pyritty hyödyntämään muille toiminnolle tarpeetonta tilaa.

Jalkakäytävien leveys

Nykytilassa jalankulkijan käytössä on perustilanteessa noin viiden metrin jalkakäytävä, jolle on merkitty pysäköintipaikkoja. Jalankulun tila on siten noin kolme metriä – monesti vähemmänkin, jos auto pysäköidään huolimattomasti pysäköintiruutuun. Esitettävässä suunnitelmassa jalkakäytävät ovat perustilanteessa 3,0 m leveitä ja monin paikoin leveämpiäkin. Pysäköinti ei jatkossa kavenna jalankulun tilaa, koska jalkakäytävän vieressä on pyörätie. Liikennemerkit ja pylväävät toki saattavat paikallisesti kaventaa jalkakäytävää. Pysäköinti osoitetaan jatkossa ajoradan reunaan. Pysäköidyt autot tuovat turvallisuutta jalankulkijalle, koska ne muodostavat esim. bussiliikenteen ja jalankulun välille fyysisen esteen. Suunnitelman mukaisessa tilanteessa sekä pysäköidyt autot että bussiliikenne ovat kauempana jalankulusta kuin nykyisin. Kokonaisuutta tarkasteltaessa jalankulun olosuhteet paranevat suunnitelman toteutuksen myötä. Suunnitelmassa esitetty jalkakäytävän leveys on mitta talon seinästä tai tontin rajasta

pyörätien reunaan. Esitettyä leveyttä kaventaa paikoin rakennusten portaat tai seinälinjasta ulostyöntyvät sisäänkäynnit. Kadun koneellisen kunnossapidon tilavaatimukset on huomioitu myös jalkakäytävien osalta.

Ajoratojen leveys

Suunnittelussa bussikaistojen tavoiteleveytenä on ollut 3,25–3,5 m ja ajokaistojen tavoiteleveytenä 3,0–3,25 m. Suunnitelmassa kaistaleveydet vaihtelevat, koska Mäkelänkadun linjauksessa liikennejärjestelytkin vaihtelevat; joillakin osuuksilla on pysäköintiä ajoradan reunassa, kun taas toisin paikoin on esim. kolme vierekkäistä kaistaa. Toisinaan kahden kaistan on pystyttävä vastaanottamaan suuri ajoneuvo sivukadulta käännyttyäessä. Yleisenä tavoitteena on ollut suoralinjainen katu ja liiallisia sivuttaissiirtymiä ajolinjoissa ja reunakivilinjoissa on vältetty, mikäli siirtymästä ei ole ollut merkittävää hyötyä. Em. syistä paikoitellen Mäkelänkadulle on suunnitelmassa esitetty tavoitemitat ylittäviä kaistaleveyksiä.

Pysäköinti- ja lastauspaikat

Pysäköinti- ja lastauspaikkojen säilyttäminen ja autokaistan poistaminen on valittu liikennesuunnitteluvaiheessa suunnitteluratkaisuksi koko Mäkelänkadun matkalla. Joillakin kadun osuuksilla pysäköintipaikoilla on nykyisin vähemmän kysyntää kuin toisilla, mutta pysäköinti on nähty tarpeelliseksi säilyttää koko kadun matkalla, jolloin esim. kadun varren liiketilojen kehitykselle jätetään mahdollisuuksia. Tavoitteena on ollut lastauspaikkoja lisäämällä parantaa huolto- ja jakeluliikenteen olosuhteita Mäkelänkadulla. Pysäköintipaikat toimivat myös tavaran lastaus- ja purkupaikkoina silloin kun niillä on tilaa. Autokaistojen määrän lisääminen lyhyille katuosuuksille ei olisi järkevää, eikä se lisäisi liikenteen sujuvuutta.

Liikennevalot

Palautteen mukaan Mäkelänkadun ja Pohjolankadun risteyksen jalankulun valot eivät toimi. Viallisista liikennevaloista voi ilmoittaa puhelimitse Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskukseen, puh 09 310 37555.

Elinkeinopoliittiset ja fiskaaliset näkökohdat

Liikennesuunnitteluvaiheessa tehtyjen tarkastelujen perusteella suunnitelman toteuttamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia Mäkelänkadun autoliikenteen sujuvuuteen, liikenneverkon toimivuuteen eikä Helsingin kansainväliseen saavutettavuuteen.

Mäkelänkadun liikennesuunnitelmasta on laadittu yritysvaikutusten arviointi. Siinä suunnitelman toteuttamisen vaikutukset yritystoimintaan on arvioitu kokonaisuutena positiivisiksi. Autoliikenteen osalta paikallinen saavutettavuus heikkenee jonkin verran, koska raitiotien yli kääntymisiä rajoitetaan nykyistä enemmän. Mäkelänkadun autoliikenteen matka-aikojen muutosten vaikutus paikallisten ja keskusta-alueen yritysten toimintaan on arvioitu vähäiseksi. Arvio perustuu liikennesuunnittelun yhteydessä laadittuun liikenteen toimivuustarkasteluun, jonka perusteella suunnitelma on liikenteellisesti toimiva. Mäkelänkadun liikennemäärien vähenemisen ja suunnitelmassa esitettyjen liittymäjärjestelyjen muutosten johdosta autoliikenteen ajoajat Mäkelänkadun suunnittelualueen läpi ruuhka-aikoina osin pienenevät ja osin pysyvät samana.

Mäkelänkadulla lastauspaikkojen määrä kasvaa nykyisestä, eli mahdollisuus sujuviin tavarantoimituksiin paranee. Autopysäköintipaikkojen lukumäärä pysyy lähes nykyisellään, joten myös tulevaisuudessa on mahdollista päästä kulkemaan autolla lähelle liiketiloja. Pyöräteiden lisääminen tuo kadulle nykyistä enemmän pyörällä liikkuvia asiakkaita. Katuympäristö muuttuu

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

nykyistä viihtyisämmäksi, mikä luo mahdollisuuksia kadun elävöittämiselle. Nämä muutokset parantavat paikallisen yritystoiminnan edellytyksiä.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden paraneminen sekä joukkoliikenteen sujuvuuden, palvelutason ja pysäkkijärjestelyjen paraneminen ohjaavat liikenteen kasvua kestäviin kulkumuotoihin ja voivat houkutella Mäkelänkadun lähialueelle myös uusia yrityksiä ja yritysten tarvitsemaa työvoimaa.

Laaditut tarkastelut löytyvät Mäkelänkadun liikennesuunnitelman päätöksen (kaupunkiympäristölautakunta 12.6.2018) liitteistä (Päätökset-palvelu: <https://dev.hel.fi/paatokset/>).

Muut kommentit

Katusuunnittelun suunnitteluperiaatteet (Mäkelänkadun liikennesuunnitelma) hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 12.6.2018. Liikennesuunnittelun lähtökohtana on kaupungin strategia, joka painottaa kestävästä liikkumisesta edistämistä lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Keskeisenä lähtökohtana katusuunnittelussa on myös Mäkelänkadun peruskorjaus, joka sisältää katurakenteiden uusimisen, kadun alla sijaitsevan kunnallistekniikan (mm. vesihuolto- ja kaukolämpölinjat) saneerauksen sekä Mäkelänkadun huonokuntoisten puiden uusimisen jaksoittain.

Mäkelänkadun suunnittelulla on useita tavoitteita. Tavoitteena on parantaa mm. liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä, eri kulkumuotojen saavutettavuutta, jakelu- ja huoltoliikenteen olosuhteita sekä joukkoliikenteen sujuvuutta ja palvelutasoa. Tavoitteena on myös turvata autoliikenteen pääsuuntien sujuvuus. Näillä tavoitteilla pyritään siihen, että katu palvelisi mahdollisimman hyvin kaikkia liikkumismuotoja. Katutilan jakamisella, liikenteen haittojen vähentämisellä, lehmuskujanteen huonokuntoisten osuuksien uusimisella sekä puukujanteen täydennysistutuksilla tavoitellaan myös nykyistä viihtyisämpää katu ympäristöä. Tavoitteena on myös kadunvarren asuinolosuhteiden ja liiketilojen toimintaedellytysten parantaminen. Lisäksi suunnittelun keskeisenä tavoitteena on taata toimiva maanalaisten kunnallistekniikka pitkälle tulevaisuuteen. Esim. vesiputkirikkojen todennäköisyys saneeratuilla katuosuuksilla pienenee.

Tiedoksi

Palautteen antajat