

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

Mäkelänkadun alueen katusuunnitelmien hyväksyminen

Katusuunnitelmista tehtyjen muistutusten käsittely

1 Katusuunnitelmien nähtävilläolo

Mäkelänkadun alueen katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 6.3 - 20.3.2019 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta on ilmoitettu yleistiedotteella.

Suunnitelmista on tehty kaksi muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa.

2 Muistutus 1

Muistutuksessa kysytään, miten pyöräilijöiden on suunniteltu kääntyvän risteyksissä Mäkelänkadulta vasemmalle? Oikean reunan pyörätieltä vasemmalle kääntyessä ajolinja risteäisi suoraan jatkavien autoilijoiden kanssa. Vasemmanpuoleiselle kaistalle siirtyminen muun liikenteen läpi olisi hankalaa. Toisaalta myöskään suorakulmakäännöstä varten ei näytä olevan varattu odotustilaa risteyksissä. Ainoastaan Vääksyntien ja Mäkelänkadun risteyksessä tämä näyttäisi olevan suunniteltu asiallisesti.

Muistutuksessa kysytään myös, miksei useimpien Mäkelänkadun suojateiden yhteyteen ole merkitty pyörätien jatketta? Laki vaatii nykyään sen merkitsemistä näkyviin. Varsinkin, jos vasemmalle kääntymistä ei ole muuten mahdollistettu, tarve kadun ylityksille lisääntyy.

Muistutuksessa esitetään Elimäenkadun länsireunan pyöräkaistaan mutkaa vasemmalle ennen pyöräkaistan loppumista. Pyöräkaista näyttää johdattavan pyöräilijät suoraan kohti pysäköityjä autoja. Eikö tässä ole riski, että pysäköityjen autojen vasemmalle puolelle siirtyvä pyöräilijä joutuu takaa tulevien autoilijoiden kiilaamaksi? Kadun itäpuolen ratkaisu näyttää tältä osin ongelmattomammalta. Miksi nämä on päätetty toteuttaa eri tavalla?

Vastaus muistutukseen

Yleisesti voidaan todeta, että pyöräilijän kääntyminen risteyksissä vasemmalle on aina haasteellista yksisuuntaista pyöräliikennettä suunnitellessa, koska pyöräliikenteen yksisuuntaiset järjestelyt sijaitsevat kulkusuunnassa kadun oikeassa reunassa. Pyöräilijöiden ryhmittyminen liikennevirtaan ajoradan vasempaan reunaan tulee kyseeseen vain rauhallisemmilla kaduilla. Yleensä tällaisen kadun tunnusmerkkejä ovat yksi ajokaista suuntaansa, 30 – 40 km/h nopeusrajoitus ja melko vähäinen liikennemäärä. Usein näissä tapauksissa liikennevaloristeyksiin voidaan merkitä pyöräilijän odotusalue (ns. pyörätasku). Vasemmalle kääntyminen ryhmittymällä liikennevirtaan on sujuva tapa kääntyä vasemmalle. Turvallisin tapa kääntyä vasemmalle on suorakulmakäännös (pitkä

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

käännös). Pyöräilijän odotusalueen merkitseminenkään ei poista mahdollisuutta tehdä suorakulmakäännöstä, jos pyöräilijä sen kokee turvallisemmaksi.

Useat Mäkelänkadulta vasemmalle kääntymiset on suunniteltu suoritettavaksi suorakulmakäännöksellä turvallisuudesta johtuen. Sama koskee suunnittelualueen muita vilkasliikenteisiä katuja Hämeentietä, Sturenkatua ja Lautatarhankatua. Suunnittelualueen asuinkaduilta ja Elimäenkadulta voidaan kääntyä vasemmalle Mäkelänkadulle sujuvasti ryhmittymällä ajokaistan vasempaan reunaan tai hyödyntäen pyöräilijän odotusaluetta.

Vaikka Mäkelänkadun suunnitelmassa on poistettu ajoradalta yhdet ajokaistat suuntaansa, ei tila silti riitä useimmissa risteyksissä sellaisiin järjestelyihin, joissa pyöräliikenne ohjattaisiin ajoneuvojen liikennevalojen pääopastimen oikealta puolelta (perinteinen risteyskäytäntö Suomessa) ja joissa jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu olisi selkeä. Pyöräliikenne on ohjattu ajoradan tasoon ennen pääopastinta, jolloin pyöräliikenne noudattaa ajoneuvojen valo-opasteita myös suorakulmakäännöstä tehtäessä.

Suorakulmakäännöksellä käännytään vasemmalle seuraavissa risteyksissä:

- Mäkelänkadulta (etelän suunta)
 - Mäkelänrinne -kadulle
 - Hattulantielle
 - Sturenkadulle
 - Suvannontielle
 - Päijänteentielle
 - Hämeentielle
- Mäkelänkadulta (pohjoisen suunta)
 - Päijänteentielle
 - Suvannontielle
 - Sturenkadulle
 - Ensi-Kodin tielle
 - Elimäenkadulle
- Sturenkadulta
 - Mäkelänkadulle
- Hämeentieltä
 - Mäkelänkadulle
- Lautatarhankadulta
 - Hämeentielle

Suorakulmakäännöksessä pyöräilijä ylittää ensin sivusuunnan risteävän kadun pyöräkaistaa pitkin, ja jää sen jälkeen risteävälle kadulle odottamaan turvallista hetkeä ylittää pääsuunnan katu. Usein odotustila risteävällä kadulla sijaitsee ajoradalla pyöräilijän ajolinjan ja suojatien välisellä alueella sillä kohdalla, jolta pyöräilijä ajaisi risteykseen sivusuunnan kadulta tullessaan. Selkeän tilan varaaminen suorakulmakäännöstä varten siirtää useassa tapauksessa suojatietä kauemmaksi pääsuunnan ajoradasta, mikä ei jalankulkijan kannalta ole

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

optimaalista. Toisaalta, jos vasemmalle kääntyviä pyöräilijöitä on paljon, täytyy tilaa varata käännöksen toista vaihetta odottaville. Suunnitelmassa on pyritty löytämään tasapainoinen ratkaisu huomioiden arvioitu vasemmalle kääntyvien pyöräilijöiden määrä liikennevalokierron aikana ja risteävän kadun ylittävien jalankulkijoiden määrä. Esimerkiksi Suvannontien risteyksessä suorakulmakäännökselle ei ole erikseen varattu odotustilaa, vaan pyöräilijä odottaa käännöksen toista vaihetta osittain suojatien päällä. Odotustilojen selkeyttämisen mahdollisuutta tarkastellaan vielä rakennussuunnitteluvaiheessa ja liikenteen ohjaussuunnitelmassa.

Pyörätien jatkeet ja suojatiet eivät lähtökohtaisesti kuulu yhteen. Monin paikoin Helsingissä ne ovat merkitty vierekkäin, mutta pyöräliikenne ja jalankulku ovat itsenäiset kulkumuodot ja niille merkitään tiemerkinnyt tarvelähtöisesti. Useimmissa risteyksissä suunnittelualueella pyöräliikenne on ajoradalla risteysalueelle saavuttaessa (ajokaistalla tai pyöräkaistalla). Näissä tapauksissa Helsingissä käytetään pyöräkaistamerkintää risteysalueella. Pyörätien jatketta käytetään, kun risteysalueella ylitykseen lähdetään pyörätieltä. Poikkeuksen tässä tekee Rautalammintie, jolle kääntyessä ei ole merkitty pyörätien jatketta. Vasemmalle kääntyvien pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen kulku ohjataan liikennevaloilla eriaikaisesti. Pyörätien jatkeen merkitsemistä harkittiin tässäkin, mutta se jätettiin pois, koska merkintä voisi aiheuttaa hämmennystä enemmän kuin siitä olisi hyötyä. Liikenteen ohjaussuunnitelmassa pyöräkaistamerkintä tullaan korvaamaan pyörätien jatkeen merkinnällä Hämeentien ylityksessä Mäkelänkadulta Lautatarhankadulle ajettaessa.

Elimäenkadulla haluttiin säästää pysäköintipaikkoja mahdollisuuksien mukaan molemmiin puolin katua. Pyöräkaistan jatkamista pidemmälle ei nähty välttämättömänä Mäkelänkadulta poispäin. Tämän suunnan pyöräkaistalla on ensisijaisesti ohjaava vaikutus ja pyöräilijän siirtymiselle ajoradalle sekaliikenteeseen on varattu riittävästi tilaa. Mäkelänkadulle päin pyörätie/-kaista nähtiin tarpeellisena, koska moottoriajoneuvoliikenne jonoutuu ruuhka-aikaan tällä suunnalla. Pyörätien ja -kaistan turvin pyöräilijä pääsee liikennevaloille asti sujuvasti. Suunnittelussa harkittiin myös ratkaisua, jossa pyöräkaista olisi vain Mäkelänkadun risteystä lähestyttäessä. Suomessa tällainen ratkaisu, jossa pyöräkaista olisi merkitty vain kadun toiselle puolelle, voisi vielä toistaiseksi aiheuttaa ihmetystä ja houkutelaa joitakin pyöräilijöitä ajamaan pyöräkaistaa väärään suuntaan.

3 Muistutus 2

Mäkelänkatu:

Muistutuksessa kysytään, miksi suunnitelmassa on esitetty kaksisuuntainen pyöräliikenteen osuus Kumpulantien pohjoispuolelle?

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

Muistutuksessa esitetään, että lastauspaikkoja pitäisi olla mieluummin liikaa kuin liian vähän. Aikarajoitteisena nämä olisivat joka tapauksessa asukaspysäköinnin piirissä iltaisin ja öisin. Myös ruuhkattomaan aikaan pitkille kääntymiskaistoille olisi syytä varata paikka ottoon/jättöön ja lastaukseen. Tämä ratkaisu sopisi esimerkiksi ennen Sturenkatua molempiin suuntiin. Kivijalkaliikkeitä tarvitsevat aina lastaukseen ja huoltoon mahdollistavia paikkoja ja taloyhtiöt saattoliikenteelle.

Muistutuksessa kysytään, miten bussiliikenteen joukkoliikennekaista on tarkoitus siirtää oikealta kaistalta vasemmalle kaistalle? Onko mitään fyysistä, ymmärrettävää ja selkeää ratkaisua mietitty? Miksi bussikaistaa ei voi erottaa normaalista ajokaistasta sulkuviivalla paikoissa, missä kadunvarsipysäköintiä tai lastausta ei ole (tai kun kaista on vasemmalla)? Samalla tällä keinolla voitaisiin rajoittaa bussikaistalle ryhmittymisen pituutta.

Muistutuksessa esitetään, että Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä kaikki neljä suuntaa tarvitsevat selkeyttä vasemmalle pyrkivälle pyöräliikenteelle.

Muistutuksessa kysytään millä keinoilla turvataan suoraan keskustan suuntaan pyöräilevän turvallisuus paikassa, missä autoilijat kääntyvät pyöräkaistan yli oikealle Sturenkadulle?

Muistutuksessa kysytään miksi jokainen mikrokatu saa edelleen oman liittymän? Eikö osan/kaikki näistä liittymistä voisi yksinkertaisesti sulkea? Miksi minikadut saavat tavallisen kadun liittymiä, eikä esimerkiksi ylijatkettuja jalkakäytäviä ja pyöräteitä (esim. Vallilantie, Päijäntentie, Suvannontie, Ensi-Kodin tie, Hattulantie)?

Muistutuksessa esitetään, että nyt suunnitelmassa esitetyt ylijatketut liittymät olisivat tulppakatuja ja yllä mainittujen katujen liittymät ylijatkettuja. Tällä turvattaisiin alueiden rauhallisuus, estettäisiin turha läpiajo ja kunnioitettaisiin tonttikadun luonnetta ja laatua.

Muistutuksessa esitetään, että ajokaistojen leveydet ovat paikoin ylimitoitettuja. Kapeammat lisäisivät turvallisuutta ja laskisivat ajonopeuksia.

Vääksyntie:

Muistutuksessa kysytään miksi kadulle tehdään kaksisuuntaiset pyörätiet, joiden tiedetään lisäävän yksisuuntaisten verkon kanssa tahallista ja tahatonta väärin ajamista sekä lisäävän vaaratilanteita ja onnettomuuksia (pyöräilijä-pyöräilijä, tonttiliittymät ja risteysalueet)?

Lautatarhankatu:

Muistutuksessa kysytään, voisiko autoliikenteellä olla väistämisvelvollisuus (kärkikolmiot) ja pyöräilijöillä etuajo-oikeus pyöräliikenteen ylityspaikan

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

(Lautatarhankadulta Teollisuuskadulle) kohdalla? Ylityksestä on tietoisesti jätetty pyörätien jatke merkitsemättä (uusi TLL, kun pyöräilijä on väistämisvelvollinen).

Muistutuksessa kysytään, miksi autoliikenteen sujuvuus on haluttu turvata kahdella suoraan jatkuvalla kaistalla kohti Mäkelänkatua ja samalla pyöräilijän vasemmalle kääntymisestä kohti Hämeentietä on tehty mahdollisimman ihmeellinen, vaikea ja hidas (kahdet liikennevalot).

Muistutuksessa kysytään miksi suoraan jatkuvia ajokaistoja ei voisi olla vain yksi (toinen joka tapauksessa johtaa yksityisautoilijat bussikaistalle) ja pyöräilijöillä vasemmalle kääntyminen selkeällä sekä ajettavalla ajolinjalla pyörätaskusta? Mitä ihmeellisempiä, kulmikkaampia ja hitaampia ratkaisuja pyöräliikenteelle tehdään, sitä vähemmän niitä halutaan käyttää. Nyt esitetty kahden suoraan menevän kaistan ratkaisu hyödyttää yksityisautoilijoita 60 metrillä eli käytännössä noin kahdeksalla autolla per valokerta. Lisäksi henkilöautolla suoritettu liikenne on priorisoitu Helsingin kulkumuodoissa viimeiseksi, mutta silti pyöräliikennettä on lupa haitata ja yksityisautoilua sujuvoittaa.

Yleistä:

Muistutuksessa kysytään, miksi vuorovaikutusta edes kysytään, jos suunnitelma on jo tällaisenaan lautakunnassa hyväksytty? Missä on oikea demokratia, jolla on mahdollisuus saada muutoksia? Muistutuksessa viitataan Vääksyntien katusuunnitelmaselostuksen mainintaan "Suunniteltu ratkaisu on liikennesuunnitelman 6844 (Kylk 12.6.2018) periaatteiden mukainen"

Milloin Helsinki alkaa kunnioittaa liikenteelle määriteltyjä prioriteetteja sekä kaduille määriteltyjä katuluokkia ja niiden luonteita?

Vastaus muistutukseen

Mäkelänkatu:

Kumpulantien pohjoispuolella suunnittelualueen rajalla on esitetty kaksisuuntainen pyörätie, jolla liitytään nykyiseen kaksisuuntaiseen pyörätieverkkoon suunnittelualueen pohjoispuolella. Päämääränä on kuitenkin rakentaa yksisuuntaiset pyörätiet pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti koko Mäkelänkadun varrelle. Rakentaminen ja suunnittelu tapahtuvat vaiheittain ja tässä vaiheessa suunnitellaan liittyminen nykytilaan suunnittelualueen pohjoispäässä. Käytännössä kyseisen kohdan ratkaisut voidaan muuttaa myöhemmin yksisuuntaisiksi hyvin pienillä muutoksilla.

Maksuttomien lastauspaikkojen kokonaismäärä (8 kpl) Mäkelänkadun suunnittelualueella lisääntyy nykyiseen määrään (5 kpl) verrattuna. Lastauspaikkojen sijoittelussa on pyritty huomioimaan erityisesti kadun varren liiketilojen jakelu- ja huoltoliikenteen tarpeet. Lastauspaikkoja tarvitaan myös toimivan pyöräliikenteen näkökulmasta enemmän kuin tähän asti suunnittelukäytäntönä on ollut. Lastauspaikoista päätetään virallisesti liikenteen

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

ohjaussuunnitelmassa ja lastauspaikkojen lisäämistä vielä harkitaan. Lastauspaikkoja voidaan lisätä myös myöhemmin muuttuvien tarpeiden mukaan. Lastauspaikat on suunniteltu 12 metrin pituisiksi, joten yhden lastauspaikan lisääminen poistaa kadulta kaksi pysäköintipaikkaa. Pohjoissuunnalla Ouluntieltä Pernajantielle pysäyttäminen esim. lastausta varten tullaan liikenteen ohjaussuunnitelmassa sallimaan ruuhka-ajan ulkopuolella. Myös kadun varren pysäköintipaikat toimivat maksullisina huolto- ja jakeluliikenteen tarpeisiin.

Eteläsuunnalla bussien siirtyminen vasemmalle kaistalle ennen Päijänteentien (kaistojen välissä sijaitsevaa) pysäkkiä tapahtuu Ensi-Kodin tien ja Päijänteentien välillä. Ensi-kodin tien ja Suvannontien välillä henkilöautoliikenne siirtyy pääsääntöisesti oikealle kaistalle. Vain Suvannontien tai Päijänteentien risteyksistä vasemmalle kääntyvät jäävät vasemmalle kaistalle. Lähtökohtana ryhmittymiselle on ollut riittävän pitkä väli, jolla bussiliikenteen ja henkilöautoliikenteen ristikkäiset ryhmittymiset voidaan tehdä. Fyysisiä elementtejä hyödyntävä ratkaisu on hyvä silloin kun voidaan siirtyminen osoittaa yksiselitteisesti tietyssä kohdassa. Tässä kohdassa pakottamaton ryhmittyminen on koettu parhaaksi vaihtoehdoksi, koska ryhmittyminen on vahvasti kytköksissä liikennetilanteeseen. Bussi saattaa pyrkiä siirtymään jo aiemmin vasemmalle kaistalle, jos Ensi-kodin tien pysäkillä ei ole tarvetta pysähtyä tai kääntyminen Sturenkadulle oikealle on jonoutunut ja kääntyvä liikenne haittaa oikean puoleisen suoraan menevän kaistan liikennettä. Toisaalta Sturenkadulle vasemmalle käännetään jatkossa Suvannontien u-käännöksen kautta. Tämä puolestaan lisää ajoittain liikennettä vasemmalla kaistalla. Suunnittelussa harkittiin, voisiko ristiin ryhmittymisen pakottaa johonkin tiettyyn kohtaan, mikä selkeyttäisi järjestelyä, mutta voisi heikentää sujuvuutta. Joustava ryhmittyminen nähtiin paremmaksi vaihtoehdoksi kokonaisuuden kannalta.

Bussien siirtyminen bussikaistalle tapahtuu joustavasti liikennetilanteen mukaan. Kun bussikaista on ajoradan oikeassa reunassa, syynä ajokaistaviivan (katkoviiva) käytölle on yleensä pysäköinti tai oikealle kääntyvien moottoriajoneuvojen ryhmittyminen bussikaistalle. Kun bussikaista on ajoradan vasemmassa reunassa, katkoviivan perusteena on bussien kaistalle ryhmittymisen lisäksi muiden vasemmalle kääntyvien moottoriajoneuvojen ryhmittyminen.

Sturenkadun risteys on haastava kokonaisuus, jossa pyöräilijät kääntyvät vasemmalle suorakulmakäännöksellä. Etenkin suuret risteykset, joissa on tarkoituksena suorittaa suorakulmakäännös, voi tuntua osasta pyöräilijöistä aluksi turvattomalta. On tärkeää, että risteuksen tiemerkinnot pidetään hyvin näkyvissä, jotta autoilijat havaitsevat pyöräiliikenteen ajolinjat ja pyöräilijöiden on helppo havaita sopiva odotustila suorakulmakäännöksessä. Liikenteen ohjaussuunnitelmaa laadittaessa tutkitaan mahdollisuutta lisätä risteysalueelle pyöräiliikenteen vasemmalle kääntymistä selkeyttäviä tiemerkinnot.

Oikealle kääntyvän moottoriajoneuvon ja suoraan jatkavan pyöräilijän kohtaamisesta aiheutuva turvallisuusongelma on tiedostettu suunnittelussa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

Etenkin raskaiden ajoneuvojen osalta asia on ongelmallinen. Asiaan on pyritty löytämään ratkaisuja mm. liikennevaloristeyksissä pyöräliikenteen etulähtöaseman avulla. Tällainen järjestely on myös Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksen kaikilla risteysaaroilla. Mäkelänkatu etelä – Sturenkatu oikealle -reunakivilinjaa muutetaan nykyiseen verrattuna siten, että kääntyvien moottoriajoneuvojen ajolinja on huomattavasti nykyistä jyrkempi, mikä hidastaa nopeuksia käännoksessä. Suoraan jatkuvan pyöräkaistan punainen huomioväri parantaa pyöräkaistan havaittavuutta ja muistuttaa autoilijoita suoraan jatkavista pyöräilijöistä.

Mäkelänkadun suunnittelussa päädyttiin säilyttämään nykyiset liittyvien asuntokatujen yhteydet pääkadulle. Kääntymismahdollisuuksia asuntokaduille/asuntokaduilta raitiotien yli vasemmalle kuitenkin poistettiin muutamassa liittymässä. Asuntokadun pääkatuyhteyden sulkeminen vaikuttaisi autoliikenteen reitteihin, mikä saattaisi lisätä asuntokatujen sisäistä autoliikenteen määrää. Liikennettä saattaisi siirtyä myös sellaisille katuosuuksille, joilla liikenteen lisääntyminen ei ole toivottavaa. Suljettaessa katu tulee mahdollistaa mm. tavarantoimitus, jätehuolto ja auraus kadun päähän saakka ja etenkin näitä toimenpiteitä suorittavien ajoneuvojen kääntyminen kadun päässä. Kapeiden katujen sulkeminen on siitä syystä haastavaa. Leveämmän kadun (jonka päässä esim. jäteautolla on mahdollisuus kääntyä) sulkeminen on rakenteellisesti helpommin järjestettävissä.

Sivusuunnan ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie on suunniteltu kaikkiin liikennevalo-ohjaamattomiin risteyksiin ja liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä pyöräliikenne ohjataan ajoradan tasoon.

Ajokaistoja on kavennettu nykyisestä. Paikoin on kuitenkin ylileveitä ajokaistoja. Nämä kohdat ovat enimmäkseen tasauskohtia, joilla tasataan esim. kääntyvästä kaistasta, kaarteesta tai keskisaarekkeesta johtuvaa tilaa. Suunnitelmassa kaistaleveydet vaihtelevat, koska Mäkelänkadun linjauksessa liikennejärjestelyt vaihtelevat; joillakin osuuksilla on pysäköintiä ajoradan reunassa, kun taas toisin paikoin on esim. kolme vierekkäistä kaistaa. Toisinaan kahden ajokaistan on pystyttävä vastaanottamaan suuri ajoneuvo sivukadulta kääntyessä. Yleisenä tavoitteena on ollut suoralinjainen katu ja liiallisia sivuttaissiirtymiä ajolinjoissa ja reunakivilinjoissa on vältetty, mikäli siirtymästä ei ole ollut merkittävää hyötyä. Rakennussuunnitteluvaiheessa ajokaistojen leveyksiä vielä tarkistetaan.

Vääksyntie:

Vääksyntien ja Teollisuuskadun risteyksessä on toteutettu suojatien siirto risteyksen itäpuolelta länsipuolelle. Siirto tehtiin, jotta saatiin parannettua risteyksessä Teollisuuskadun itä-länsisuuntaista moottoriajoneuvoliikenteen välityskykyä. Tästä lähtökohdasta kaksisuuntainen pyörätie Vääksyntien länsipuolella on ainoa järkevä vaihtoehto. Itäpuolen pyörätie säilytettiin myös kaksisuuntaisena, koska pyöräilijä voi hyödyntää – liikennevalovaiheiden niin

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

sattuessa – myös Vääksyntien itäpuolta suunnatessaan Mäkelänkadulta Junatien varteen.

Lautatarhankatu:

Pyöräilijä on risteävään liikenteeseen nähden väistämisvelvollinen tullessaan pyörätietä ja ylittäessään ajorataa sen linjaosuudella. Uuden tieliikennelain astuessa voimaan tällaisiin kohteisiin ei merkitä pyörätien jatketta. Suunnitelmassa on päädytty jättämään tästä syystä merkintä pois. Väistämisvelvollisuus on mahdollista muuttaa merkitsemällä ajoradalle väistämisvelvollisuutta merkitsevät kärkikolmiot tai uuden tieliikennelain mahdollistavat ”Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa”-liikennemerkkit. Väistämisvelvollisuuden muutosta tulisi korostaa rakenteella, kuten korotetulla ylityskohdalla. Lautatarhankatu on katuluokituksestaan autoliikenteen pääkatu, joilla ei yleensä ole käytetty hidasteita tai korotettuja ylityskohtia.

Liikennejärjestelmän yhdenmukaisuuden kannalta ehdotettua järjestelyä ei ole haluttu tehdä ilman laajempaa tarkastelua väistämisvelvollisuuden muuttamisen vaikutuksista. Suunnittelun aikana Helsingillä ei ole ollut soveltuvaa ohjeistusta käytössä. Tällä hetkellä pyörä- ja autoliikenteen risteämiskohteita kartoitetaan tarkemmin koko kaupungin tasolla ja luodaan jatkoon käytännöt, joiden pohjalta myös Lautatarhankadun ylityskohtaa voidaan tarvittaessa ja reunaehtojen salliessa muuttaa.

Lautatarhankatu on yksi keskeisistä poistumisreiteistä keskustan autoliikenteelle ja siksi kahdelle kaistalle on tarvetta kyseisessä risteyksessä. Jos Lautatarhankadulla olisi vain yksi kaista, sille suunnalle jouduttaisiin näyttämään enemmän vihreää, jottei Lautatarhankadulla jonon pituudet kasvaisi liian pitkiksi. Se heikentäisi liikenteen toimivuutta Lautatarhankadun risteyksissä ja ohjaisi autoliikennettä ruuhka-aikaan enemmän Junatielle, joka ruuhkautuu ajoittain. Vihreän vaiheen pituuden kasvattaminen Lautatarhankadun suunnalla haittaisi Hämeentien risteuksen muiden suuntien sujuvuutta ja heikentäisi liittymän toimivuutta kokonaisuudessaan.

Pyörätaskua ei ole nähty turvalliseksi ratkaisuksi Lautatarhankadulla. Pyörätaskun käyttö edellyttää, että pyöräilijä pääsee sujuvasti ryhmittymään taskun vasempaan reunaan. Kaksikaistaisilla kaduilla reunaan pääsy on hankalampaa kuin yksikaistaisilla, minkä takia Helsingissä suositellaan käyttämään pyörätaskua vain autoliikenteen kannalta vähäliikenteisemmillä sivusuunnilla. Lautatarhankadun vasemmalta kaistalta saa kääntyä myös vasemmalle alle 12m pitkillä ajoneuvoilla. Autoliikenteen virta on molemmilta kaistoilta kuitenkin lähes kokonaisuudessaan suoraan ja risteys on laaja.

Lautatarhankadulla pyöräliikenteen ylitys on suunniteltu kaksivaiheiseksi suorakulmakäännökseksi siten, että Hämeentien ylitettyään on mahdollista jatkaa seuraavassa vaiheessa Mäkelänkadun yli. Ratkaisu on nähty turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta parhaaksi.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö
Mika Kaalikoski

28.5.2019

Yleistä:

Mäkelänkadun alueen suunnittelun vuorovaikutus alkoi tiedottamisella suunnittelun alkamisesta lokakuussa 2017. Kerro kantasi-verkkopalvelussa oli 25.10-12.11.2017 avoinna kysely, jossa selvitettiin asukkailta tärkeitä lähtökohtia ja toiveita suunnittelulle. Kyselyn vastauksia hyödyntäen laadittiin kaksi vaihtoehtoista liikennesuunnitelmaluonnosta Ve1 ja Ve2, jotka olivat esillä kaupungin verkkosivuilla ja Kerro kantasi palvelussa 5.-26.2.2018. Vaihtoehdot esiteltiin myös asukastilaisuudessa helmikuussa 8.2.2018. Alueen yrittäjille pidettiin erillinen esittelytilaisuus 12.2.2018. Mielipiteitä ja kommentteja vaihtoehtoista oli mahdollista antaa esittelytilaisuuksissa, sähköpostitse tai Kerro kantasi-palvelussa. Liikennesuunnitelmaluonnoksen Ve1 pohjalta laadittiin Mäkelänkadun liikennesuunnitelma nro 6844, jonka kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 12.6.2018 Mäkelänkadun katusuunnitelman suunnitteluperiaatteiksi.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä kaupungin verkkosivuilla, kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa ja Vallilan kirjastossa 28.11.–16.12.2018. Suunnitelmaluonnokset esiteltiin asukastilaisuudessa 29.11.2018. Kommentteja ja mielipiteitä katusuunnitelmaluonnoksiin oli mahdollista antaa asukastilaisuudessa ja sähköpostitse. Saatujen kommenttien perusteella suunnitelmiin tehtiin vielä muutamia muutoksia ennen kuin katusuunnitelmaehdotukset laitettiin virallisesti nähtäville 6.–20.3.2019 Sörnäistenkadun asiakaspalvelupisteeseen ja kaupungin verkkosivuille.

Suunnittelun etenemisestä ja suunnitelmien kommentointimahdollisuuksista on tiedotettu monipuolisesti ja laajasti eri tiedotuskanavia hyödyntäen koko suunnitteluprosessin ajan. Eri kommentointivaiheissa saadut asukaspalautteet on analysoitu ja asiantuntija-arvioihin perustuen vaihtoehtojen valinnassa on huomioitu palautteet ja suunnitelmiin on tehty palautteissa esitettyjä muutoksia. Suunnittelun vuorovaikutusmuistioissa on kirjallisesti vastattu vuorovaikutuksen aikana saatuihin kommentteihin ja mielipiteisiin.

Mäkelänkadun alueen suunnittelun keskeisenä lähtökohtana on ollut Helsingin kaupungin strategia, joka painottaa kestävästä liikkumisesta edistämistä lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Suunnittelun 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. Suunnittelussa on huomioitu suunnittelualueen katujen katuluokitus.

4 Muutokset katusuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuihin katusuunnitelmiin.

Muistion vakuudeksi
Mika Kaalikoski