

12.9.2024

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Kulosaarensilta ja Itäväylä, välillä Kulosaarensilta - Kulosaarentie

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 32003/1 ja 32099/1 (esillä 27.3. – 9.4.2024)

Tähän muistioon on kirjattu katusuunnitelmaluonnosten esillä olon aikainen palaute sekä vastineet palautteisiin.

Tiedote suunnitelmaluonnosten esillä olosta lähetettiin katusuunnittelualueeseen rajautuville kiinteistöille sekä alueen paikallislehtiin. Helsingin kaupungin omilla verkkosivuilla on ollut Kulosaarensillan osalta hankesivu, jossa on tiedotettu suunnittelun ja hankkeen etenemisestä.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa <https://paatokset.hel.fi/fi/kuulutukset-ja-ilmoitukset/katu-ja-puistosuunnitelmat>. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 9.4.2024 mennessä.

Katusuunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:

1. Palaute

Kiitos Kulosaaren sillan katuluonnoksesta. Toivoisin yhtä parannusta:

- Sillan pohjoisreunan pyörätien (Baana) ja ajoradan väliin sellainen rakenne, joka estää lumen auraamisen ajoradalta pyörätielle. Samalla estyisi veden roiskuminen autojen renkaista pyörätielle.
- Esimerkiksi erotuskaistan keskelle 1,5 m korkea betonimuuri
- Nyt ongelmana on talvisin se, että pyörätie käydään auraamassa klo 7:00 mennessä ja sitten ajoradalta aurataan lumet pyörätielle klo 7:30. Samaten rapa roiskuu autojen renkaista pyöräilijöiden päälle, kun pyörätie kulkee todella lähellä vilkkaasti liikennöityä itäväylää.

Vastine:

Sillan suunnitelmaluonnoksessa ajoratojen ja pyöräteiden välisten erotuskaistojen leveyttä oli kasvatettu nykyisestä 0,5-0,75 metristä 1,5 metriin, jolloin lumitilaa on enemmän ja jalankulku sekä pyöräily kauempana autoliikenteestä. Nyt suunnitelmaehdotusvaiheeseen tuota erotuskaistan leveyttä tullaan kasvattamaan entisestään, 2,0 metriin. Lisäksi jalkakäytävien ja pyöräteiden leveydet kasvavat nykyisestä merkittävästi, joka luo edellytyksiä väylien paremmalle sateen- ja talvenaikaiselle laatuolosuhteelle sekä pyöräiltävyydelle. Pyörätien ja ajoradan

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

väliin ehdotettu rakenne olisi sillalle teknisesti haastavampi ratkaisu. Betonimuurina toteutettuna se olisi varsin massiivinen rakenne ja aitana taas sillan vesieristeseeseen täytyisi toteuttaa sillan kestävyyttä heikentäviä läpivientejä perustusten kohdalla. Seinämäinen rakenne vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloittaisi kunnossapitoa.

2. Palaute

Pääasiassa mietin jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyitä. Nykyisellään sillalla on aika tymeä pyöräillä, koska autotieltä lentää roskia, pikkukiviä ja katupölyä suoraan jalkakäytävälle ja pyörätielle. Katupölyn määrää voi vähentää tehokkaasti laskemalla autojen liikennenopeuksia sillalla. Voisiko näiden teiden välille saada jonkin muurin tai vastaavan hyvän ratkaisun, joka estää roskien lentämisen kulkijoiden päälle?

Kalasataman päässä sillalla oleva jalkakäytävä kapenee todella paljon. Jalkakäytävän leveys kannattaa säilyttää jollain tavalla.

Vastine:

Kaupunginhallitus päätti 9.4.2018 nykyisistä nopeusrajoitusten periaatteista. Näiden periaatteiden mukaisesti Kulosaarensillan nopeusrajoitus on nykyisin 50 km/h, eikä tähän esitetä muutosta.

Sillan suunnitelmaluonnoksessa ajoratojen ja pyöriteiden välisten erotuskaistojen leveyttä oli kasvatettu nykyisestä 0,5-0,75 metristä 1,5 metriin, jolloin lumitilaa on enemmän ja jalankulku sekä pyöräily kauempana autoliikenteestä. Nyt suunnitelmaehdotusvaiheeseen tuota erotuskaistan leveyttä tullaan kasvattamaan entisestään, 2,0 metriin. Lisäksi jalkakäytävien ja pyöriteiden leveydet kasvavat nykyisestä merkittävästi, joka luo edellytyksiä väylien paremmalle sateen- ja talvenaikaiselle laatu tasolle sekä pyöräilyvyydelle. Autoliikenteen kaistoja kavennetaan nykyisestä, mikä tukee paremmin 50 km/h nopeusrajoitusta.

Pyörätien ja ajoradan väliin ehdotettu rakenne olisi sillalle teknisesti haastavampi ratkaisu. Betonimuurina toteutettuna se olisi varsin massiivinen rakenne ja aitana taas sillan vesieristeseeseen täytyisi toteuttaa sillan kestävyyttä heikentäviä läpivientejä perustusten kohdalla. Seinämäinen rakenne vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloittaisi kunnossapitoa.

Uusi silta liittyy Redin kohdalla oleviin nykyisiin rakenteisiin. Esimerkiksi puistokannelle johtava ramppi ja melukatteen rakenteet säilyvät nykyisellään. Tämä rajoittaa käytettävissä olevaa tilaa, mutta jalkakäytävän leveys säilyy vähintään nykyisellään.

3. Palaute

Pyytäisin uutta siltaa rakentaessa huomioimaan sillan nopeusrajoitukset. Koko sillan on syytä olla 50km/h nopeusrajoitusalueutta jatkossakin - mutta koska sillalla ajetaan rutiininomaisesti ylinopeutta Kulosaaren suuntaan, johon ei ole kameravalvontaa, ehdotan kameroita molempiin suuntiin. Tällä hetkellä varsinkin pyöräilijän on turvatonta kulkea sillan eteläpuolta kun aivan vierestä ajetaan kovaa ohi.

Olisi myös hyvä tarkastella mahdollisuutta alentaa nopeudet Itäväylällä aina Herttoniemeen asti. Liikennemelu Kulosaaressa on todellinen haitta.

Vastine:

Kaupunginhallitus päätti 9.4.2018 nykyisistä nopeusrajoitusten periaatteista. Näiden periaatteiden mukaisesti Kulosaarensillan nopeusrajoitus on nykyisin 50 km/h, eikä tähän esitetä muutosta. Autoliikenteen kaistoja kavennetaan nykyisestä, mikä tukee paremmin 50 km/h nopeusrajoitusta. Sillan länsipäässä on jo nykyisin ajonopeuksien kameravalvonta. Mahdollisista uusien nopeusvalvontakameroiden sijoittamisesta päätetään eri yhteydessä kuin tässä katusuunnitelmassa.

Sillan suunnitelmaluonnoksessa ajoratojen ja pyöriteiden välisten erotuskaistojen leveyttä oli kasvatettu nykyisestä 0,5-0,75 metristä 1,5 metriin, jolloin jalankulku sekä pyöräily kauempana autoliikenteestä. Nyt suunnitelmaehdotusvaiheeseen tuota erotuskaistan leveyttä tullaan kasvattamaan entisestään, 2,0 metriin. Lisäksi jalkakäytävien ja pyöriteiden leveydet kasvavat nykyisestä merkittävästi, joka parantaa jalankulun ja pyöräilyn laatutasoa.

Kulosaarensillan katusuunnitelmalla ei puututa Itäväylän järjestelyihin Kulosaaren osuudella. Väylän luonteen ja mitoituksen tulisi vastata osoitettua nopeusrajoitusta. Pelkkä nopeusrajoituksen lasku ilman muita muutoksia ei olisi riittävä toimenpide.

4. Palaute

Kannanotto Kulosaaren sillan uusimiseen

Silta on tulossa samaan paikkaan, missä se on sijainnut vuodesta 1958 lähtien. Positiivista on, että silta tai sen rampit eivät vie lisämaata Kulosaaressa. Sillan eteläpuolelta Kuorekarista poistuu mäntyjä ja pohjoispuolelta häviää pensaita. Kumpaankin paikkaan on kuitenkin tulossa korvaavaa kasvillisuutta, mikä on tärkeää alueen vihreän ilmeen säilyttämiseksi. Sillan ajoratojen väliin on kaavailtu tilaa mahdolliselle raitiotielle. Ottaen huomioon, että Kulosaaren lävistää jo metrorata, ei toinen raideyhteys vaikuta tarpeelliselta. Pysäkkien rakentaminen Kulosaareen ei onnistuisi ilman merkittäviä maanrakennustöitä. Emme näe tarpeellisena raideyhteyden lisäämistä sillalle. Jos sillan leveyden lisääminen liittyy raitiotievaraukseen, pidämme levennystä turhana.

Sillan nopeusrajoituksen tulisi olla 50 km/h (aikaisemman 70 km/h:n sijaan) ja jatkua Itäväylällä Kulosaaren kohdalla. Nopeusrajoituksen lasku vähentäisi melua ja liikenteen päästöjä, sekä lisäisi turvallisuutta ajoradan välittömässä läheisyydessä kävelijöille ja pyöräilijöille.

Vastine:

Raitiotiestä ei ole olemassa suunnitelmia eikä päätöksiä. Varaus on kuitenkin järkevää tehdä tulevaisuuden varalle, jos raitiotie joskus tulevaisuudessa päätetään toteuttaa sillalle. Sillan ajoratojen tila leveyssuunnassa kapenee vanhaan siltaan nähden.

Kaupunginhallitus päätti 9.4.2018 nykyisistä nopeusrajoitusten periaatteista. Näiden periaatteiden mukaisesti Kulosaarensillan nopeusrajoitus on nykyisin 50 km/h, eikä tähän esitetä muutosta.

5. Palaute

Kulosaaren silta on ollut aina erittäin ongelmallinen pyöräilylle ja jalankululle talvisin. Sillalla kulkee lähes kaikki Itä-Helsingistä keskustan tai Pasilan suuntaan kohdistuva pyöräliikenne, eikä käytännössä vaihtoehtoja reittiä tälle liikenteelle ole. Merkittävin ongelma sillalla on se, että ajoradalta aurataan poikkeuksetta jokaisen lumisateen jälkeen lumet pyörätielle (kuvat 1 ja 2), jolloin niin pyöräily kuin jalankulkukin muuttuu lähes mahdottomaksi. Lunta ei tyypillisesti

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

poisteta myöskään moneen tuntiin, eikä välttämättä edes useampaan päivään. Lisäksi sillan vilkkaan autoliikenteen toimesta ajoradalta roiskuu loskaa usein koko nykyisen pyörätien leveydeltä. Nämä ongelmat eivät korjaudu millään tavoin uudessa suunnitelmassa, vaan uuden suunnitelman mukaan tilanne muuttuu vielä huonommaksi.

Meluseinä ja lumiaita

Ehdotamme, että sillan pohjoisreunalla meluseinä siirretään metroradan ja baanan välistä baanan ja ajoradan väliin. Tällöin se suojaisi sillalla kulkevia pyöräilijöitä ja jalankulkijoita moottoriajoneuvojen melulta kuten myös estäisi lumen auraamisen pyörätielle ja jalkakäytävälle. Ottaen huomioon sen, että nykytilanteessa aurattava lumi täyttää koko olemassaolevan pyörätien ja jalkakäytävän, suunnitelmaan merkitty leveimmillään 1.5 metriä oleva erotuskaista ei missään tapauksessa ole riittävä estämään aurattavan lumen lentämistä pyörätielle. Mikäli meluseinä halutaan pitää baanan ja metroradan välissä, ehdotamme baanan ja ajoradan väliin toista aitaa estämään lumen auraamisen pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden haitaksi. Samoin sillan eteläreunalle tarvitaan vastaava aita ajoradan ja pyörätien väliin estämään lumen auraaminen pyörätielle.

Kolmitasoratkaisu

Kulosaaren sillalle suunnitelmassa on merkitty molemmin puolin kolmitasoratkaisu, jossa jalkakäytävää ja pyörätietä erottaa teräväkulmainen reunakivi. Tämä on vaarallinen ratkaisu eritoten tilanteessa, jossa pyörätielle on satanut lunta tai jos siihen on roiskunut lunta ajoradalta. Pyöräilijällä ei tällöin ole mitään mahdollisuutta nähdä ajosuunnan suuntaista reunakiveä ja renkaan siihen osuminen aiheuttaa lähes varmasti kaatumisen. Mikäli sillalle toteutetaan eritasoratkaisu, se tulee ehdottomasti toteuttaa loivasti viistetyllä reunakivellä, jolloin siihen osuminen ei välttämättä kaataisi pyöräilijää. Tällainen ratkaisu on käytössä esimerkiksi Lauttasaaren sillalla. Todennäköisesti parempi ja ehdottomasti turvallisempi ratkaisu tässä olisi kuitenkin pelkkä noppakiviraita, jolloin talvikunnossapitokin helpottuisi.

Ramppi Kulosaaren puistotieltä

Kulosaaren puistotien suunnalta Itäväylälle johtavan rampin kohdalla jalkakäytävän ja baanan leveys kapenee. Rampilla ajoradan leveys on kuitenkin yli neljä metriä. Ehdotamme, että ajorataa kavennetaan, jolloin saadaan lisää tilaa niin jalankululle kuin pyöräilyllekin, sekä mahdollisesti myös ajoradan ja pyörätien väliseen erotuskaistaan hieman lisää leveyttä.

Vastine:

Sillan suunnitelmaluonnoksessa ajoratojen ja pyöräteiden välisten erotuskaistojen leveyttä oli kasvatettu nykyisestä 0,5-0,75 metristä 1,5 metriin, jolloin lumitilaa on enemmän ja jalankulku sekä pyöräily kauempana autoliikenteestä. Nyt suunnitelmaehdotusvaiheeseen tuota erotuskaistan leveyttä tullaan kasvattamaan entisestään, 2,0 metriin. Lisäksi jalkakäytävien ja pyöräteiden leveydet kasvavat nykyisestä merkittävästi, joka luo edellytyksiä väylien paremmalle sateen- ja talvenaikaiselle laatu tasolle sekä pyöräiltävyydelle.

Palautteessa ehdotettu meluseinän siirto tai erillinen aita pyörätien ja ajoradan väliin olisi sillalle teknisesti haastavampi ratkaisu. Betonimuurina toteutettuna se olisi varsin massiivinen rakenne ja aitana taas sillan vesieristeeseen täytyisi toteuttaa sillan kestävyyttä heikentäviä läpivientejä perustusten kohdalla. Seinämäinen rakenne vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloittaisi kunnossapitoa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Suunnitelmaluonnoksessa oli esitetty sillan molempien reunojen jalkankulku- ja pyöräväylien väliin tasoerottelua. Nyt jatkosuunnittelussa laadittuun suunnitelmaehdotukseen on sillan eteläreunan väylältä poistettu tasoerottelu, koska väylien leveydet ovat vähäisemmät eikä kyseessä ole baanatason yhteys. Sillan pohjoisreunan baanan osalta on kuitenkin pitäydytty tasoerotellussa ratkaisussa, joka on yleisesti Helsingissä käytössä oleva tyyppiratkaisu, myös useampikaistaisilla pääkaduilla. Palautteessa ehdotetulla luiskatulla reunakivellä toteutettu tasoerottelu heikentää erottelun toimivuutta ja erottelu häviää talviaikaan herkemmin lumen kertyessä luiskatun reunakiven kohdalle. Luiskattu reunakivi ei ole aurattaessa helposti tunnistettavissa esimerkiksi reunakiveä vasten auraamalla. Reunakiven kohdalle kertynyt lumi saattaa aiheuttaa myös seuraavilla auraukskerroilla sen, että aura hakeutuu pyörätietä aurattaessa reunakiven päälle, joka heikentää pinnan talviaikaista laadukkuutta.

Kulosaaresta sillalle johtavalla rampilla moottoriajoneuvojen ajoradan leveys on nykyisin n. 5,4 m. Ajourataa kavennetaan yli metrillä siten, että rampin pohjoisreunassa olevan jalankulku- ja pyörätien sekä erotuskaistan yhteenlaskettu leveys kasvaa nykyisestä 4,5 metristä 5,75 metriin. Koska ramppi rajautuu kaiteeseen, rampin ajoradan leveyden tulee olla vähintään 4 m.

6. Palaute

Poliittisten ryhmien välisessä syksyn budjettineuvottelusuovussa sovittiin Kulosaaren sillan peruskorjauksen osalta seuraavaa:

”Haetaan ratkaisu, jolla Kulosaaren sillan peruskorjaus toteutetaan mahdollisimman lyhyessä ajassa ja niin, että toteutus ajoitetaan Kruunusilltojen aukeamisen jälkeen, jotta liikenne on peruskorjauksen aikana mahdollisimman sujuvaa. Selvitetään ja tavoitellaan ratkaisua, jossa korjaustöiden aikana on käytössä enemmän kuin yksi kaista suuntaansa.”
Miten nyt esitellyt suunnitelmat vastaavat tähän kirjaukseen?

Vastine:

Sillan rakentamiselle on kaksi vaihtoehtoa: 1) vaiheittain rakentaminen siltapuolisko kerrallaan tai 2) nykyisen sillan eteläpuolelle meren päälle rakennettu työnaikainen kiertotiesilta.

Yleissuunnitteluvaiheessa on tutkittu työnaikaisen kiertotiesillan rakentamista ja liikenteen siirtämistä sille. Kiertotiesilta mahdollistaisi meren päälle tulevan Kulosaarensillan rakentamisen yhdessä osassa. Kuitenkin Junatien katettu osuus on rakentamisen pullonkaula, jonka takia työnaikaisella kiertotiesillalla ei saada yhtään enempää liikenteen välityskykyä sillan vaiheittain rakentamiseen nähden. Jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt olisivat sitä vastoin kiertotiesillalla huomattavasti hankalammat järjestää. Kiertotiesilta tulisi kalliiksi eikä kuitenkaan hyödyttäisi muuta rakentamista niin olennaisesti, jotta se kannattaisi rakentaa.

Kulosaarensillan suunnittelussa on siis päädytty edistämään vaiheittain rakentamisen vaihtoehtoa. Liikenne saadaan koko rakentamisen aikana kulkemaan molempiin suuntiin yhdellä kaistalla suuntaansa pyöräliikenteen ja jalankulun lisäksi. Toki vähentyneet kaistamäärät vaikuttavat olennaisesti liikenteen sujuvuuteen. Nykyisellään Junatien katetulla osuudella on kolme kaistaa kumpaankin suuntaan, mutta rakentamisen aikana vain toinen tunnelipuolisko on liikenteen käytössä rakentamisen vaiheiden mukaan. Tunnelien leveys on minimissään 10,5 metriä, joten neljää kaistaa sinne ei mahdu. 2 + 2 kaistaa ei siis rakentamisen aikaan pystytä järjestämään, muuten kuin aivan rakentamisen loppuvaiheessa, kun molempien reunan jännitetyt betonisillat ovat valmiit ja liikennekäytössä ja mahdollistavat molempien Junatien tunnelipuoliskojen käytön.

Kolmen kaistan vaihtoehtoa, jossa aina ruuhkan suuntaan toiminnassa ja vaihtuen ruuhkaliikenteen suunnan mukaan, ei katsottu turvalliseksi ja toimivaksi ratkaisuksi. Kolmen kaistan järjestäminen sillalle vaiheistuksen aikana on mittojen mukaan juuri ja juuri mahdollista,

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

mutta kaistojen ollessa ruuhka-aikana täynnä on pelastusajoneuvojen liikkuminen kumpaankin suuntaan todella vaikeaa ja hidasta.

Yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa on päädytty ratkaisuun, jossa kaistojen välissä on sulkuviivoitettu alue. Tällä ratkaisulla pystytään takaamaan pelastusajoneuvojen kohtuullisen sujuva liikenne kaistojen välistä sulkualuetta käyttäen myös ruuhkaisimpina aikoina. Rakentajalle on myös varattu sillan reunaan tila työmaan välttämätöntä huoltoa varten. Liikennevalojen etuuskäytännöillä ja ajastuksilla voidaan parantaa myös liikenteen sujuvuutta.

Projektinjohtaja

Tuomas Lautaniemi
Jukka Myyryläinen

Tiedoksi

Palautteen antajat, kartta.hel.fi