

Kulosaarensillan ja Itäväylän katusuunnitelmien hyväksyminen

Katusuunnitelmaista tehtyjen muistutusten käsittely

Katusuunnitelmien nähtävillä olo

Kulosaarensillan ja Itäväylän katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 2.–15.10.2024 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta on ilmoitettu kirjallisesti suunnittelualan kiinteistöjen omistajille.

Suunnitelmista on tehty kahdeksan muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa.

Muistutus 1

Muistutuksessa esitetään, että pyörätien ja ajokaistan väliin tulisi toteuttaa melusuojaus. Muistutuksessa tuodaan esiin, että pyöräillessä sillalla ääni hätkähdyttää ja sillan kohta itään suuntautuvalla baanaosuudella on hirveä. Muistutuksessa huomautetaan, että turvallisuutta tulisi lisätä niin, etteivät autot voi vahingossa ajautua jalankulku- ja pyöräväylälle. Kulosaaren sillan ja Capellan puistotien yhdistävän rampin ja sillan risteysaluetta toivotaan avarrettavaksi.

Vastaus muistutukseen 1

Suunnitelmassa melusuojaus pysyy nykyisellä sijainnillaan katualueen ja sillan pohjoisreunassa. Meluselvityksessä tarkasteltiin kaiteen sijoittamista ajoradan ja pyörätien väliin, ja todettiin, että melusteen pitäisi olla korkea (noin 2 m), että sillä olisi merkittävä vaikutus kadun käyttäjiin. Toteutuksen kannalta realistisemmalla kaiteen korkeudella 1,2 m vaikutus melutasoihin kuulokorkeudella oli pienehkö. Seinämäinen rakenne vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloitaisi kunnossapitoa. Melutasot sillalla ovat korkeat, mutta sillalla vietetään vain vähän aikaa kerrallaan.

Sillan ja Capellan puistotien yhdistävä ramppi on säilyvä rakenne. Ramppi on jännitetty rakenne, johon muutoksien tekeminen olisi haastavaa.

Muistutus 2

Muistutuksessa tuodaan esiin, että nykyinen silta on vaarallinen kevyenliikenteen käyttäjille koska ajorataa ei ole erotettu mitenkään pyörätiestä. Lisäksi huomautetaan, että uudessa suunnitelmassa ei ole mitään parannusta tähän, ja että autojen keskinopeus sillalla on n. 70km/h, koska nopeudenvälvontakamerat eivät ole käytössä ja tämä on yleisessä tiedossa. Tästä johtuen melu kevyenliikenteen väylällä ylittää terveydelle sallitun lukeman. Lasikaide siis pitäisi tehdä autojen ja pyöräilijöiden väliin. Ulkoreunassa voi silloin olla kevyempi kaide ratkaisu. Muistutuksessa pyydetään tekemään puuttuva meluaite metrolle välillä silta-Kulosaaren metroasema. Muistutuksessa tuodaan esiin, että tämä ei täytä sallittuja melurajoja asutuksen läheisyydessä, ja että asiasta on valitettu vuosikymmeniä.

Vastaus muistutukseen 2

Pyörätie erotetaan ajoradasta tasoerotella (reunatuki) sekä erotuskaistalla. Suunnitelmassa ajoratojen leveyttä on kavennettu nykyisestä, vastaavasti jalankulku ja pyöräväyliä sekä erotuskaistojen leveyksiä kasvatettu nykyisestäään. Tämä parantaa

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

jalankulun ja pyöräilyn väylien laatutasoa sekä muuttaa ajoratoja tukemaan paremmin voimassa olevaa nopeusrajoitusta.

Kameravalvonnasta ei päätetä katusuunnitelmassa. Jo päätettyjä kameravalvontakohteita on toteutusjonossa useita kymmeniä. Kohteet valikoituvat ensisijaisesti liikenneturvallisuuden kannalta kriittisiin paikkoihin, esimerkiksi koulujen läheisyyteen. Kameravalvontaan voidaan kuitenkin varautua toteutusvaiheessa, jolloin sellaisen toteuttaminen myöhemmin on teknisesti helpompaa. Poliisi vastaa kameroiden toiminnasta ja ajonopeuksien valvonnasta.

Suunnitelmassa melusuojaus pysyy nykyisellä sijainnillaan katualueen ja sillan pohjoisreunassa. Meluselvityksessä tarkasteltiin kaiteen sijoittamista ajoradan ja pyörätien väliin, ja todettiin, että meluesteen pitäisi olla korkea (noin 2 m), että sillalla olisi merkittävä vaikutus. Toteutuksen kannalta realistisemmalla kaiteen korkeudella 1,2 m vaikutus melutasoihin kuulokorkeudella oli pienehkö. Seinämäinen rakenne vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloittaisi kunnossapitoa.

Melutasot sillalla ovat korkeat, mutta koska sillalla vietetään vain vähän aikaa kerrallaan. Kulosaarensillan suunnittelun yhteydessä tehdyssä meluselvityksessä ei tarkasteltu metroradan pohjoispuolen meluntorjuntaa.

Muistutus 3

Muistutuksen sisältö:

Tämä on muistutus Kulosaaren sillan uudistussuunnitelman meluaitojen puutteesta koko sillan pituudelta, sekä Kulosaaren päästä. Sillan pääpiirustuksesta näkyy, että sillalle ei ole suunniteltu vesialueille kantautuvan äänen estävää rakennetta riittävästi.

Melua estävää rakennetta on esitetty vain sillan Kalasataman päädyssä, vaikka sitä tarvitaan koko sillan pituudelta. Meluaita on mahdollista rakentaa läpinäkyväksi.

Melua estävän kaiderakenteen on lisäksi oltava toimiakseen riittävän korkea. Se, näkeekö pyöräilijä tai autoilija maisemia, on sekundääristä melun koskettaessa häiritsevästi laajoja asuinalueita sekä luontoa ja häiriten pysyvästi niitä. Pyöräilijä/ autoilija ylittää sillan aina nopeasti, ja alueen asukkaiden melutaso on Itäväylästä johtuen tarpeettoman kova. Koko Itäväylän osuus Kulosaaren kohdalla tulisi lisäksi olla melu suojattu, koska alueella asuu tuhansia asukkaita.

Kulosaaren ja sen välittömässä läheisyydessä olevien ranta-alueiden asutus kärsii liikenteen melusta nykyisellään kyseisellä alueella ja lisäksi sillan äänihaitta kantautuu vettä pitkin sillalta huomattavan pitkälle alueelle Vanhankaupungin lahdelle.

Vastaus muistutukseen 3

Suunnittelualueen pohjoisreunalle on suunniteltu sijoitettavan nykyistä meluestettä vastaava 1,2 m korkea melukaide nykyiselle paikalle ja koko sillan pituudelle. Eteläpuolelle tarkasteltiin melukaidetta korkeuksilla 1,2 m ja 2 m, ja todettiin, että kummallakaan korkeudella ei saavuteta merkittävää melun alenemaa (vähintään 3 dB) Mustikkamaan alueella, joten melukaidetta ei sijoitettu eteläpuolelle.

Valtaosa sillan melualueen asukkaista asuu uusilla asuinalueilla Kalasatamassa ja Sompassaareissa, joilla melun ohjearvojen toteutuminen sisätiloissa ja oleskelualueilla on ratkaistu alueen toteutuksen yhteydessä.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

Muistutus 4

Muistutuksen sisältö:

Suunnitelmien kohdassa luontoarvot esiintyy toistuvasti vastuuntunnotonta höpinää jolla joko kaupunkiluonnon olemassaolo mitätöidään tai yritetään pilkkomalla irrottaa suunnittelualue ympäristöstään. Tässä tapauksessa liikenneväylä halkaisee luontoalueita, ja myös kapea maakaistale itsessään houkuttelee liikkuvia lintuja. Melusteet ja lasikaiteet on toteutettava linnuille turvallisina. Näkyviksi toteutettuna ne voivat myös vähentää törmäyksiä liikenteeseen. Kaiteelta löytyi kertakävelyllä kuolleen lehtokurpan jäänteet 5/2022, mutta varmuutta en saanut oliko kyse törmäyksestä liikenteeseen vai lasikaiteeseen. Myös valosaastetta on vähennettävä. Uudet sillat ovat lisänneet sitä tarpeettomasti.

Vastaus muistutukseen 4

Katusuunnitelmat liittyvät nykyisen huonokuntoisen sillan uudelleen rakentamiseen olevalle sijainnilleen. Luontoarvojen osalta: suunnittelualueen kaakkois-puolella, Kulosaaren lounaisosan ranta-alueilla sijaitsee tärkeä Hopeasalmen lepakkoalue, arvoluokka B. Lajit pohjanlepakko, vesisiippa, viikisiipat ja korvayökkö. Alueella on lepakoille soveltuvia ruokailualueita kuten varjoisia rantoja ja sokkeloisia lahtia sekä piilopaikkoja alueen siltarakenteissa. Jatkosuunnittelussa voidaan tarvittaessa tutkia tarkemmin ympäristön kehittämistä paremmin lepakkoja palveleviksi, kuten myös huomioida muita luontoarvoja.

Suunnittelualueelle tulee sillan pohjoisreunaan nykyistä vastaava noin 1,2 m korkea melukaide. Melukaiteen kohdalla on myös metallikaide sekä metrorata vieressä, jotka aiheuttavat melusteeseen törmäämistä ehkäisevää estevaikutusta linnuille.

Muistutus 5

Muistutuksen sisältö:

Kulosaaren sillalle autoliikenne tulee eristää pyörätiestä ja jalkakäytävästä riittävän korkealla meluseinällä. Tämä suojaisi melusaasteelta sekä roiskuvalta lumelta/sohjolta/kuralta. Erityisesti tuntien talvikunnossapidon tason. Yleensä käy niin että pyörätie on aurattu klo 7:00 ja ajoradalta aurataan sitten lumet 7:30 pyörätielle ja jätetään siihen seisomaan pahimmillaan päiviä. Esimerkiksi Tampereella Särkijärven sillalla (Vuoreksen puistokatu) tämä on kyetty ratkaisemaan todella hienosti (kts. kuva). Tähän tuleekin siis löytää tekninen ratkaisu ja mikäli KYMP:istä tarvittavaa osaamista ei löydy, konsultoida tarvittaessa Tamperetta.

Vastaus muistutukseen 5

Suunnitelmassa melusuojaus pysyy nykyisellä sijainnillaan katualueen ja sillan pohjoisreunassa. Meluselvityksessä tarkasteltiin kaiteen sijoittamista ajoradan ja pyörätien väliin, ja todettiin, että melusteiden pitäisi olla korkea (noin 2 m), että sillä olisi merkittävä vaikutus. Toteutuksen kannalta realistisemmalla kaiteen korkeudella 1,2 m vaikutus melutasoihin kuulokorkeudella oli pienehkö. Muistutuksessa ehdotettu meluseinän rakentaminen olisi sillalle teknisesti haastavampi ratkaisu. Sillan vesieristeeseen täytyisi toteuttaa sillan kestävyyttä heikentäviä läpivientejä perustusten kohdalla. Seinämäinen rakenne vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloitaisi kunnossapitoa. Melutasot sillalla ovat korkeat, mutta sillalla vietetään vain vähän aikaa kerrallaan.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

Suunnitelmassa on kasvatettu nykyisiä ajoratojen ja pyöriteiden välisiä 0,5-0,75 metrin erotuskaistoja 2,0 metrin levyisiksi. Tällöin lumitilaa on enemmän ja jalankulku sekä pyöräily kauempana autoliikenteestä. Lisäksi jalkakäytävien ja pyöriteiden leveydet kasvavat nykyisestä merkittävästi, joka luo edellytyksiä myös väylien paremmalle määrän kelin ja talvenaikaiselle laatutasolle sekä pyöräilyvyydelle.

Muistutuksessa lienee viitattu Särkijärven siltaan, jossa kaistamäärät ovat pienemmät kuin Kulosaarensillan 3+3 kaistaa. Kolmen kaistan lumille ei ehdotetussa ratkaisussa ole tilaa, koska kaiteet ja melukaide veisivät rakenteineen ison osan nyt ehdotetusta lumitilasta. Lumen kasaantuminen molemmilla puolilla kulkuväylille haittaisi niiden käyttöä.

Muistutus 6

Muistutuksen sisältö:

Katusuunnitelman perusteella tilanne Kulosaaren sillalla säilyy kevyelle liikenteelle pitkälti nykyisen kaltaisena. Tämä on ongelmallista kahdesta syystä: 1.) autojen suistumisen mahdollisuus heikentää kevyen liikenteen turvallisuutta, ja 2.) veden ja loskan kulkeutuminen autotieltä kevyen liikenteen väylälle tekee väylän käyttämisestä epämiellyttävää.

Edellä mainitut ongelmat voitaisiin ratkaista lisäämällä autokaistojen ja kevyen liikenteen väliin rakenteellinen elementti kuten aita. Vuorovaikutusmuistiossa on käsitelty esitettyä rakennetta seuraavasti: ”Pyörätien ja ajoradan väliin ehdotettu rakenne olisi sillalle teknisesti haastavampi ratkaisu. Betonimuurina toteutettuna se olisi varsin massiivinen rakenne ja aitana taas sillan vesieristeeseen täytyisi toteuttaa sillan kestävyttä heikentäviä läpivientejä perustusten kohdalla.”

Ensinnäkin Helsingin tapauksessa esimerkkejä vastaavista toteutetuista rakenteista voidaan löytää hiljattain valmistuneelta Hakaniemen sillalta, jonka Kruununhaan päässä autoliikenne on erotettu pyöräliikenteestä kaiteella myös kohdissa, joissa kevyt liikenne ja autoliikenne kulkevat samalla tasolla. Miksi rakenne on mahdollinen Hakaniemen sillalla, mutta ei Kulosaaren sillalla?

Toisekseen Kulosaaren sillan pyörätie muodostaa keskeisen osan vilkasta itäbaanaa, mistä syystä olisi tärkeää, että turvallisuutta ja miellyttävyyttä lisäävää rakennetta ei suljeta pois suunnittelusta, koska ratkaisu on teknisesti haastavampi kuin ehdotettu ratkaisu. Vilkkaan pyöräliikenteen myötä vaativammalla suunnitteluratkaisulla saavutettaisiin suuri parannus kuntalaisten liikkumisolosuhteisiin.

Kolmanneksi vuorovaikutusmuistiossa ei lainkaan käsitellä ratkaisun vaikutusta kevyen liikenteen turvallisuuteen ja autojen suistumisen mahdollisuuteen. Autojen suistumisen mahdollisuus on tunnistettu myös Helsingin kaupungin tilaamassa ja ohjaamassa Itäbaanan osan yleissuunnitelmaa koskevassa suunnitelmassa* (2023, sivu 34), jossa todetaan seuraavaa: ”Vähintään tiekaide tai betonikaide edellytetään joka tapauksessa estämään Itäväylältä suistuminen pyörätielle ja sillan pilareihin. Betonikaide on välttämätön myös Viilarintien sillan kohdalla, jossa pyörätie erotetaan Itäväylän autoliikenteestä.”

Olisi tärkeää perustella, miksi saman mittakaavan autoliikenteen vieressä kulkevalla Kulosaaren sillan osuudella ei tarvita vastaavaa rakennetta suojaamaan kevyttä liikennettä autojen suistumiselta kuten on Itäväylän vierellä kulkevan itäbaanan suunnittelun yhteydessä tunnistettu.

Toivon, että pyöräilijöiden ja kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan nykyisestä.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

Vastaus muistutukseen 6

Suunnitelmassa ajoratojen leveyttä on kavennettu nykyisestään, vastaavasti jalankulku ja pyöräväylien sekä erotuskaistojen leveyksiä kasvatettu nykyisestään. Tämä parantaa jalankulun ja pyöräilyn väylien laatutasoa sekä muuttaa ajoratojen mitoitusta tukemaan paremmin voimassa olevaa nopeusrajoitusta.

Muistutuksessa mainitut muut kohteet eivät ole täysin vastaavia tapauksia kuin Kulosaarensilta. Hakaniemensillan tapauksessa on osalla siltaa eri korkeusasemassa sijaitsevat väylät, eikä erotuskaistoja ole kohdalla, jossa väylät sijaitsevat samassa tasossa. Itäväylällä Viilarintien sillan kohdalla on korkeampi nopeusrajoitus sekä baanin ja erotuskaistan suunnitellut leveydet paikoin vähäisempiä kuin Kulosaarensillalla. Kulosaarensilta on taajama-alueella, nopeusrajoitus on nykyään ja jatkossakin 50 km/h, vastaavasti kuten vaikkapa Sörnäisten rantatiellä, jossa kaksi suuntainen pyörätiejärjestely ajoratojen vieressä vastaavasti.

Suistuminen ajoradalta pyörätielle tai pyöräilijän suistuminen ajoradalle on mahdollista myös mantereella katuverkolla monessa kohdassa, jossa pyörätie on lähellä ajorataa. Siltaosuus ei poikkea mantereen poikkileikkauksesta. Kaiteen toteuttaminen siltarakenteen kannelle on haastavampaa kuin maanvaraisella kadulla. Sillan vesieristeseen täytyisi toteuttaa sillan kestävyyttä heikentäviä läpivientejä perustusten kohdalla. Kaide vähentäisi käytettävissä olevaa vapaata katutilaa ja hankaloittaisi kunnossapitoa.

Muistutus 7

Muistutuksen sisältö:

Huomiomme kiinnittyy enemmän siihen, mitä suunnitelmasta puuttuu kuin siihen, mitä suunnitelmassa on.

Siltasuunnitelmissa ei näy valmisteluissa olevaa Kulosaaren sillan kupeeseen suunniteltua ns. Kuorekari-hanketta rakentaa lähes tyhjän (meren) päälle 30 000 kerrosneliötä, 375 asuntoa 12-kerroksisiin taloihin, jolle alueelle on tarkoitus kulkea Kulosaaren kautta.

Kaupunginhallitus totesi 8.2.2021, että Kuorekarin alueen osalta prosessi etenee niin, että alueelle laaditaan suunnitteluperiaatteet, joiden yhteydessä selvitetään riittävällä tasolla alueen rakentamisen tekniset edellytykset ja se, että onko alueen rakentaminen ympäristövaikutusten kannalta mahdollista. Suunnitteluperiaatteissa huomioidaan alueen rakentamisen suhde Itäväylän tulevan bulevardisoinnin vaihtoehtoihin.

Muistutuksen jättävät ovat 23.5.2024 saaneet kaupungin tiedoksi Kuorekari-suunnitelman nykytilasta: Kuorekari (ja Kipparlahti). Osallistumis- ja arviointisuunnitelma osana Itäväylän suunnitteluperiaatteita arviolta 10/2024. Sen jälkeen omina kaavahankkeinaan, suunnitteluperiaatteet arviolta 2025. Kipparlahti asemakaavaehdotus arviolta 2027 ja Kuorekari asemakaavaehdotus arviolta 2028.

Voidaanko nyt Itäväylän korjaussuunnitelman toteutuessa todeta, että Kuorekarin aluetta ei kannata rakentaa, koska korjaussuunnitelmissa ei mainita Kuorekaria?

Muistutuksen jättäjät ovat huolissaan Kulosaarensillan ja Itäväylän merkittävästä meluhaitasta. Itäväylällä on mittavaa aamusta iltaan ja melu kantautuu vettä pitkin sillan molemmille puolille. Sillan äänisaasteen alla asuu yli 10 000 asukasta ja meteli kantautuu

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

jopa Korkeasaareen asti. Havainnekuvista ei selviä, onko sillan molemmille puolille tulossa meluvallit. Vai miten meluhaittaa aiotaan minimoida?

Vastaus muistutukseen 7

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaisesti katusuunnitelmassa tulee esittää katualanueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan, jos se alueen tai rakentamistoimenpiteen luonteen vuoksi on tarpeen. Katusuunnitelmasta tulee käydä ilmi kadun liikennejärjestelyperiaatteet, kuivatus ja sadevesien johtaminen, kadun korkeusasema ja päällystemateriaali sekä tarvittaessa istutukset ja pysyväisluonteiset rakennelmat ja laitteet.

Katusuunnitelma esitetään kantakartalla, josta on poistettu suunnitelman kannalta tarpeetonta tietoa. Tulevia suunniteltuja rakennuksia ja muuta tulevaa maankäyttöä voidaan esittää suunnitelma-alueen ulkopuolella, mikäli niitä on tiedossa tarkemmin (esim. voimassa oleva asemakaava muutoksiin liittyen), mutta tässä muistutuksessa esitetyssä tapauksessa näin ei vielä ole. Katusuunnitelmassa ei kuitenkaan päätetä suunnitelma-alueen ulkopuolisista asioista.

Suunnittelualueen pohjoispuolelle on suunniteltu sijoitettavan nykyistä estettä vastaava 1,2 m korkea kaide nykyiselle paikalle, eli koko sillan pituudelle. Eteläpuolella tarkasteltiin kaidetta korkeuksilla 1,2 m sekä 2 m, ja todettiin, että kummallakaan korkeudella ei saavuteta merkittävää melun alenemaa (vähintään 3 dB) Mustikkamaan alueella, joten melukaidetta ei sijoitettu eteläpuolelle.

Valtaosa sillan melualueen asukkaista asuu uusilla asuinalueilla Kalasatamassa ja Sompasaaressa, joilla melun ohjearvojen toteutuminen sisätiloissa ja oleskelualueilla on ratkaistu alueen toteutuksen yhteydessä.

Muistutus 8

Muistutuksen sisältö:

1. Melu

Sillan korjaamisessa ei ole huomioitu melusaastetta.

Aiemmillä kuulemiskierroksilla on pyydetty huomioimaan Itäväylästä tuleva melu. Melusaaste sillan kävelijöiden ja kevyenliikenteen käyttäjien ohella kohdistuu ensisijaisesti Kulosaaren eteläpuolella Itäväylän välittömässä läheisyydessä oleviin taloyhtiöiden asukkaisiin, mutta myös Mustikkamaan ja vesistön virkistyskäyttäjiiin.

Melusaastetta ei ole suunnitelmissa otettu lainkaan huomioon.

Suunnitelmassa on arvioitu, että ajonopeudet tulisivat mahdollisesti laskemaan kaventuvien ajoratojen seurauksena. Todetaan, että Kaupunginhallitus on 9.4.2018 tehnyt päätöksen nykyisistä nopeusrajoitusten periaatteista. Näiden periaatteiden mukaisesti Kulosaarensillan nopeusrajoitus on nykyisin 50 km/h, eikä tähän esitetä muutosta. Suunnitelmissa ei kuitenkaan esitetä mitään konkretiaa valvonnasta ja nopeusrajoitusten toteutumisesta.

Olette myös aiemmissa vastineissa vastanneet että ”Pelkkä nopeusrajoituksen lasku ilman muita muutoksia ei olisi riittävä toimenpide”.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

Mahdollisista uusien nopeusvalvontakameroiden sijoittamisesta päätetään eri yhteydessä kuin tässä katusuunnitelmassa. ajonopeudet erityisesti itään päin ovat systemaattisesti yli nopeusrajoitusten niin miksi tätä ei ole huomioitu nykyisissä suunnitelmissa.

Tiehallinto pyrkii toiminnassaan siihen, että ohjearvojen mukaiset ulkomelutasot eivät uusia teitä toteutettaessa ylitä. Voidaan katsoa, että melutason pysyessä piha-alueella alle 55dB:n myös sisätilojen melutaso pysyy kohtuullisena. Onko katusuunnitelmien yhteydessä tehty desibelimittauksia.

Omatoimisesti suoritettujen desibelimittausten tulokset:

La 12.10.2024 klo 14.12

61.8dB (mittauspaikka 1 = pysäköintipaikka)

56.5dB (mittauspaikka 2 = vajan takana pihalla)

Su 13.10.2024 klo 14.37

64.1 dB (mittauspaikka 1)

53.2 dB (mittauspaikka 2)

Ma 14.10.2024 klo 14.15

63.2 dB (mittauspaikka 1)

53.0 dB (mittauspaikka 2)

Ti 15.10.2024 klo 8.26

66.5 dB (mittauspaikka 1)

55.6 dB (mittauspaikka 2)

Tieliikenne on merkittävä ympäristömelun aiheuttaja. Lähtömelutasoon vaikuttavat ajoneuvojen nopeus (nopeusrajoitus), liikennemäärä, raskaiden ajoneuvojen osuus sekä ajoradan päällyste. Liikennevirran melu vaimenee noin 3dB kun etäisyys kaksinkertaistuu. Pehmeät pinnat, kuten nurmi ja pelto vaimentavat ääntä huomattavasti enemmän kuin kovat pinnat, kuten betoni, asfaltti jää ja vesi. Melun leviämiseen vaikuttaa myös se, sijaitseeko tie sillalla tai penkereellä.

Itäväylällä tällä hetkellä jokainen edellä mainituista lähtömelutasoa nostavista asioista on kriittinen. Nopeudet erityisesti itään päin ovat toistuvasti yli nopeusrajoitusten, liikennemäärät valtavat, raskaiden ajoneuvojen osuus liikenteestä iso ja lisäksi ajoradan nykyinen päällyste tai suunniteltu uusi päällyste ei vähennä melutasoa. Lisäksi kyseessä on silta, jonka alla virtaava vesi heijastaa lähes kaiken äänen.

Käytännössä aina vesistöjen äärellä toimittaessa tulisi huomioida, että vesi on ilmaa tiheämpää ja siksi kuljettaa ääntä ilmaa voimakkaammin. Lisäksi, mikäli ilma on vettä lämpimämpää, ääni liikkuu kovempaa ja vahvistuu entisestään. Kulosaaren sillan ja Itäväylän liikennemelua ei olla koskaan estetty pääsemästä ympärillä olevan veden päälle ja siten siirtymästä häiritsevästi ympäristöön. Kulosaaren sillan uusimisen yhteydessä tälle olisi syytä tehdä jotakin.

Puut ja pensaat eivät vaimenna melua merkittävästi, mutta vaikuttavat ääniaaltojen heijastumiseen ja sirontaan.

Katusuunnitelman selostuksessa sivulla 2 mainitaan "Kadulle rakennetaan melueste". Mitä tämä tarkoittaa? Piirustusten mukaan vain metroa koskeva meluaita uusitaan. Onko tämä vain 1400mm korkea meluaita riittävä rajaamaan edes metron aiheuttamat meluhaitat?

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

Muistutuksen jättäjät viittaavat Tiehallinnon meluohjearvoihin, joiden grafiikassa selkeästi nähdään, että heti yli 40km/h nopeuksissa melu kasvaa radikaalisti.

2. Luontoarvot

Katusuunnitelmassa todetaan, että "Alueella ei tiettävästi esiinny mainittavia luontoarvoja". Suunnitelmia ei voi tehdä luuloihin perustuen. On oltava tutkimustietoa jos väitetään, ettei merkittäviä luontoarvoja alueella ole.

Kulosaaren sillan penger rajoittuu Kulosaareen yhdistyessään puistometsään, joka on osa tärkeää lepakkoaluetta. Tämä on merkitty mm. Helsingin yleiskaavaan Helsingin lepakkolajisto ja lepakkoalueet vuonna 2014, sivulla 22. Tärkeiden lepakkoalueiden puustoa ei saisi kaataa lainkaan, mikä tulee ottaa huomioon myös Kulosaaren sillan penkereen maastotöissä. Eikö meri ole itsessään luontoarvo?

Vesirajaan on suunniteltu asennettavan louhekaista +3,0 korkeuteen vesirajasta. Voidaanko varmistua ettei louhetta valu mereen?

Suunnitelmissa ei ole huomioitu Hopeasalmen äärimmäisen herkkää veden virtausjärjestelmää tai että Hopeasalmi on ainutlaatuinen lohikalojen nousureitti Vanhankaupunginlahdelle ja Vantaanjoen suulle. Mahdollinen louheen valuminen mereen voi vahingoittaa ennestäänkin verrattain matalan vesialueen pohjaa ja aiheuttaa merkittäviä haittoja tai katkaista tämän arvokalojen nousureitin.

3. Kulosaarentien – Hopeasalmentien silta

Pyöräliikenteen siirtymistä Itäväylän eteläpuolelta Hopeasalmentien sillalla ja siitä ns. baanalle ei ole huomioitu. Nykyisin pyöräilijät joko ylittävät Kulosaarentien poikittain tai ylittävät kadun suojatietä pitkin heti Hopeasalmentien sillan jälkeen. Tämä on kuitenkin suojatie, eikä pyörillä ole etuajo-oikeutta autoihin nähden. Tämä on kuitenkin useimmille liikenteessä liikkuville epäselvää ja vaaratilanteita on todistettavissa päivittäin.

Vastaus muistutukseen 8

1. Melu

Suunnittelualueelle tulee nykyistä vastaava noin 1,2 m korkea melueste kadun pohjoisreunaan. Meluesteen korottaminen pelkästään Itäväylän varressa ei olisi mielekäästä, koska tällöin olisi riski, että metron melu korostuisi. Kadun eteläreunalla tarkasteltiin kaidetta korkeuksilla 1,2 m ja 2 m, mutta todettiin ettei kummallakaan korkeudella saavutettaisi merkittävää melun alenemaa (vähintään 3 dB) Mustikkamaan alueella, joten melukaidetta ei sijoitettu eteläpuolelle.

Valtaosa sillan melualueen asukkaista asuu uusilla asuinalueilla Kalasatamassa ja Sompassaareissa, joilla melun ohjearvojen toteutuminen sisätiloissa ja oleskelualueilla on ratkaistu alueen toteutuksen yhteydessä.

Muistutuksessa esitetty valtionhallinnon ohjearvo 55 dB koskee koko päiväjän (klo 7-22) keskiäänitasoa eikä enimmäistasoa. Melutaso voi hetkellisesti olla selvästi ohjearvon tasoa korkeampikin, ja ohjearvo toteutuu silti, jos välillä on hiljaisempaa. Mittaustulokset ovat hetkellisiä melutasoja, eikä niistä voi ilman tulosten normalisointia arvioida ohjearvojen toteutumista.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

30.10.2024

HEL 2022-014658

2. Luontoarvot

Suunnittelualueen kaakkois-puolella, Kulosaaren lounaisosan ranta-alueilla sijaitsee tärkeä Hopeasalmen lepakkoalue, arvoluokka B. Lajit pohjanlepakko, vesisiippa, viiksisiiapat ja korvayökkö. Alueella on lepakoille soveltuvia ruokailualueita kuten varjoisia rantoja ja sokkeloisia lahtia sekä piilopaikkoja alueen siltarakenteissa. Jatkosuunnittelussa voidaan tarvittaessa tutkia tarkemmin ympäristön kehittämistä paremmin lepakkoja palveleviksi.

Penkereeseen toteutettavaa louhetta tulee myös sijoittumaan vesirajan alle. Luiskan suunnittelu, jyrkkyys ja rakentaminen tullaan tekemään niin, että ylimääräistä louhetta ei valu mereen.

3. Kulosaarentie – Hopeasalmentien silta

Kulosaarentien ja Kulosaaren puistotien väliset liikennejärjestelymuutokset ja parannukset on suunniteltu osana pyöräilyn baanayhteyttä, mutta toteutus on jäänyt odottamaan sillan peruskorjausta. Peruskorjaus on tarkoitus toteuttaa ennen Kulosaarensillan uusimista. Tässä yhteydessä myös kyseinen kohta tulee muuttumaan.

Muutokset katusuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuihin katusuunnitelmiin.

Muistion vakuudeksi
Tuomas Lautaniemi
Jukka Myyryläinen