

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

## Kulosaaren puistotien alueen katusuunnitelmien hyväksyminen

### Katusuunnitelmista tehtyjen muistutusten käsittely

#### Katusuunnitelmien nähtävillä olo

Kulosaaren puistotien alueen katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 20.11. - 3.12.2019 välisen ajan sekä uudelleen 8.-21.1.2020. Nähtävillä olo päätettiin uusina marraskuudesta postilakosta johtuen, jonka vuoksi lähetetty nähtävillä olo-kirje ei tavoittanut kaikkia vastaanottajia ajoissa. Suunnitelmien nähtävillä oloista on ilmoitettu kirjallisesti suunnittelun alueen kiinteistöjen omistajille.

Suunnitelmista on tehty yhdeksän muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa. Kaikki alkuperäiset muistutukset on toimitettu kaupunkiympäristölautakunnan jäsenille esityslistan oheismateriaalina.

#### 1. Muistutus 1

Muistutuksessa esitetään, että pyöräilijöiden ajonopeuksia tulee valvoa tehostetusti, sillä ylinopeutta ajavat pyöräilijät aiheuttavat vaaratilanteita.

Tupasaarentien liittymä ei ole toimiva. Suoraan lännestä itään päin ajavat pyöräilijät estävät bussien ja autojen kääntymisen Kulosaaren puistotieltä Tupasaarentielle sekä toisin päin.

Iso osa pyöräilijöistä kääntyy Tupasaarentien kohdalta sillan alle pyörätielle ja näin ollen jalankulkijat ko. risteyksessä joutuvat väistämään pyöräilijöitä ylittäessään suojatien ja tämä aiheuttaa vaaratilanteita.

Suunnitelmassa olisi tullut ratkaista Tupasaarentien vaaralliseksi koettu suojatien kohta heti Itäväylän eteläpuolella. Pyöräilijät kulkevat Tupasaarentieltä itäväylän suuntaiselle jalkakäytävä-pyörätielle ja nähdään, ettei pyöräliikenne noudattaisi väistämismääräyksiään. Kohdan parantamiseksi esitetään pyöräliikenteelle stop-merkkiä koirapuiston puolelle.

Pyöräilijöille on selvennettävä liikennemerkkejä, että samat nopeusrajoitukset koskevat myös pyöräilijöitä kuin autoilijoitakin.

Kulosaaren puistotien länsipään mäkiosuudella tulee vaaratilanteita aiheuttamaan eri nopeutta ajavat ja toisiaan vastaan tulevat pyöräilijät. Vaaran paikka syntyy, kun nopea pyöräilijä ohittaa edessä olevan auton vastaantulevan kaistan kautta.

#### Vastaus muistutukseen

Pyöräliikenteen ajonopeuksia voidaan valvoa poliisin resurssien puitteissa. Tulevaisuudessa saattaa tulla mahdollisuuksia myös automaattiseen kameravalvontaan. Tällä hetkellä tuohon käyttötarkoitukseen ei ole osoitettavissa välineistöä. Myös muut seikat kuten se, että polkupyörässä ei vaadita nopeusmittaria ja se, että tutkimuksissa pyöräilyn nopeustasot ovat yleensä selvästi alle nopeusrajoitusten tukevat sitä käsitystä, että pyöräilyn nopeudenvälvonta ei ole liikenneturvallisuuden kannalta yhtä tärkeää kuin esimerkiksi liikenneympäristön selkeyttäminen. Katusuunnitelmassa laadittu suunnitteluratkaisu on omiaan selkeyttämään liikenneympäristöä ja parantamaan turvallisuutta. Pyöräkadun selkeä visuaalinen ilme erottaa liikennesuunnat toisistaan ja suojatiet on entistä helpompi huomata.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

Tupasaarentien liittymään toteutetaan selkeä liikenteenohjaus osoittamaan väistämismuuttamisvelvollisuudet. Lännessä itään kulkeva pyöräliikenne on ajoittain vilkasta, mutta se ei estä muun liikenteen kulkemista. Liikennevirrasta tulee katsoa sopiva hetki vastakkaisen ajokaistan ylittämiseen noudattaen väistämismuuttamisvelvollisuutta. Liikennemerkit esitetään erillisessä liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Muistutuksessa kuvattu ongelma Tupasaarentien nykyisessä risteyksessä poistuu, kun jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu paranee pyöräliikenteen kulkiessa ajoradalla.

Tupasaarentien suojatien kohtaan Itäväylän eteläpuolella kiinnitetään huomioita erikseen laadittavassa liikenteenohjaussuunnitelmassa. Tilanne selkiytyy, kun kadun suuntainen pyörätie poistuu ja pyöräliikenne kulkee jatkossa ajoradalla.

Auto- ja pyöräliikenteen käyttäessä samoja ajokaistoja on odotettavaa, että liikennevirran sisäiset nopeuserot pienenevät. Pyöräkatu nähdään liikenteenrauhottamistoimenpiteenä, jossa muiden kadunkäyttäjien huomioiminen on tehty helpoksi hahmottaa. Pyöräkadun käyttöönoton yhteydessä uudesta katutyypistä viestitään paikan päällä, että kaupungin viestintäkanavien kautta riittävästi.

Kadun mitoitus on sellainen, että mahdolliset pyöräilyn keskinäiset ohitukset tapahtuvat yleensä ajamatta vastaantulevien puolella. Eri suuntien ajokaistojen väliin rakennetaan nupukivetty 75 cm leveä erotusalue. Ohittajan vastuulla on varmistaa, että ohitustilanne on turvallinen.

## 2. Muistutus 2

Muistutuksessa esitetään, että alueen liityntäpysäköinnille tulee tehdä toimenpiteitä tai siirtää liityntäpysäköinti muualle. Nykyisin ajoradalle mahtuu vain yksi auto kerrallaan, kun molemmille puolille katua on pysäköity autoja.

Pyöräliikenteelle tarvitaan selkeämmät nopeusrajoitukset ja säännöt. Pyöräilijät eivät varo jalankulkijoita suojateilla.

### Vastaus muistutukseen

Kadunvarren pysäköintipaikat on suunniteltu nykyistä selkeämmin, erillisiin taskuihin mahdollistaen kaksisuuntainen liikenne myös pysäköinnin kohdalla. Katusuunnitelmassa ei oteta kantaa pysäköinnin rajoituksiin tai asukaspysäköintiin. Pysäköinnin ohjaaminen aikarajoitusten, voimassaoloaikojen, pysäköintitavan tai muiden rajoitteiden osalta esitetään liikenteenohjaussuunnitelmassa. Pyrimme käytettävissä olevin keinoin löytämään mahdollisimman tasapainoisen pysäköintijärjestelmän. Alueelle voidaan tehdä tarkkailukäyntejä, joilla kartoitetaan kadun varsien pysäköintitilannetta.

Pyöräliikennettä koskee kadulla sama 30 km/h nopeusrajoitus kuin autoliikennettä. Uuden katutyypin käyttöönoton yhteydessä, on tarkoitus yhdessä kaupungin viestinnän kanssa, muistuttaa kuinka pyöräkatu toimii. Jatkossa pyöräliikenteen ollessa ajoradalla suojatiesääntöjen hahmottaminen pyöräilijöille helpottuu, lisäksi osa suojateista toteutetaan korotettuina, mikä lisää suojateiden erottuvuutta sekä jalankulun turvallisuutta. Liikenneturvallisuutta ja pyöräliikenteen ajonopeuksia voidaan valvoa poliisin resurssien puitteissa.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

### 3. Muistutus 3

Muistutuksessa esitetään, että Kulosaaren puistotie 42:n tonttijoliittymä tulisi pitää ennallaan, eikä sitä saisi kaventaa. Kaventaminen vaikeuttaisi kiinteistön liikehuoneiston asiointiliikennettä.

Kulosaaren puistotien kadunvarsipaikat täyttyvät metron liityntäpysäköijien autoista. Alueen asukkaiden ja heidän vieraidensa pysäköintimahdollisuudet ovat huonontuneet oleellisesti. HKL:n liityntäpysäköintialueet tulisi muuttaa kaksikerroksiseksi.

Kaupungin tulee hoitaa rakennustyöt siten, että kulku alueella ei vaikeudu merkittävästi.

#### Vastaus muistutukseen

Tonttijoliittymän leveys on suunniteltu siten, että se mahdollistaa tontin sisään- ja ulosajon. Tarpeettoman leveä liittymä mahdollistaa peruuttamisen suoraan jalkakäytävän yli ajoradalle, mikä luo vaaratilanteita muulle liikenteelle.

Kadunvarsipysäköintikysymykseen on vastattu muistutus 2:n yhteydessä. HKL vastaa liityntäpysäköintipaikoistaan. Muistutus toimitetaan edelleen HKL:lle tiedoksi.

Kadun rakentaminen järjestetään siten, että alueella liikkuminen on mahdollista läpi rakennustyön.

### 4. Muistutus 4

Muistutuksessa esitetään, että Svinhufvudintien liikenneratkaisuja tulee päivittää, mikäli Kulosaaren puistotien rakentaminen toteutuu. Nähdään, että Svinhufvudintielle voi tulla jatkossa enemmän autoliikennettä, jos Kulosaaren puistotie koetaan hitaana pyöräväylänä.

#### Vastaus muistutukseen

Svinhufvudintie on yleiselle liikenteelle tarkoitettu katu, jolla on yleinen kulkuoikeus kaikelle liikenteelle. Kulosaaren puistotien liikenne muodostuu moottoriajoneuvoliikenteen osalta suurimmalta osin kadun varrella olevien toimintojen tarpeesta, eikä liikenteen siirtymistä Svinhufvudintielle ole odotettavissa. Svinhufvudintielle on jo rakennettu jalankulkuylitysten turvallisuutta lisääviä rakenteita ylityskohtiin. Kulosaaren ostoskeskuksen uuden rakentamisen myötä kadun turvallisuutta parannetaan tuolla kohdalla vielä myöhemmin muun rakentamisen yhteydessä.

### 5. Muistutus 5

Muistutuksessa esitetään, että pyöräkadun soveltuvuutta Kulosaaren puistotielle ei olla selvitetty riittävän hyvin. Kaupungin tulisi vielä selvittää muita vaihtoehtoja.

Suunnitelman lähtökohtana käytettäviä liikennemäärämittaukset ovat vanhentuneet.

Millä tavalla jalankulun edellytykset paranevat Kulosaaren puistotiellä?

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

Sähköpyörät mahdollistavat 45 km/h ajonopeuden. Millä tavalla kaupunki tai muu viranomainen valvoo, että autoilijoiden lisäksi pyöräilijät noudattavat 30 km/h nopeusrajoitusta.

Katu tulee rakentaa siten, ettei myöskään pyöräilijöiden ajonopeudet nouse alamäessä yli 30 km/h ja että jalankulkijat pääsevät esteettömästi ylittämään suojatien.

Liityntäpysäköinti on alueella runsasta, eikä ole oletettavaa, että autoliikenne vähenisi. Katusuunnitelmaselostuksessa mainitaan kuitenkin ”Katu muutetaan pyöräkaduksi moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamiseksi”. Miten pyöräkatu rauhoittaa moottoriajoneuvoliikennettä?

Kulosaaren puistotiellä sijaitsee useita tonttiajoliittymiä, ja pihasta pois pääseminen vaikeutuu merkittävästi.

Pyöräliikenteen siirtäminen autoliikenteen kanssa samaan tilaan voi vähentää halukkuutta käyttää pyörää, sillä muun liikenteen seassa voidaan kokea turvattomuutta.

Pyöräliikenteen nastarengaspakon puuttuessa voi vaaratilanteita syntyä talviaikaan etenkin alamäissä.

Pyöräkatu tulisi aloittaa lännestä tultaessa vasta Adjutantinpolut kohdalta sellaisella korotetulla suojatiellä, ettei sitä pääse kiertämään. Perusteluna se, että alueella liikkuu paljon lapsia ja Purjehtijankujalla sijaitsee Resonaari musiikin erityispalvelukeskus, jossa on paljon taksiliikennettä.

## Vastaus muistutukseen

Kulosaaren puistotielle tutkittiin erilaisia linjauksia ja ratkaisuja liikennesuunnitteluvaiheessa. Kulosaaren puistotien muuttamisesta pyöräkaduksi on päätetty 27.10.2015 kaupunkisuunnittelulautakunnassa, jossa hyväksyttiin katusuunnittelun lähtökohtana olevat liikennesuunnitelmat.

Katusuunnittelun alkuvaiheessa on todettu liikennesuunnitelman ratkaisun soveltuvan suunnittelukohteeseen ja toteuttavan kadulle toivottavia tavoitteita. Alueen toiminnot ja maankäyttö ovat pysyneet pääosin samoina ja lisäksi katusuunnittelu tähtää ennen kaikkea tulevaisuuden tilanteeseen.

Jalankulun edellytykset paranevat Kulosaaren puistotiellä, kun jalkakäytävän tasossa olleet pyörätiet poistuvat ja pyöräliikenne siirtyy ajoradalle. Tämä rauhoittaa jalkakäytävät pelkästään jalankulkijoille. Poikkikatujen risteykset toteutetaan ylijatkettuina jalkakäytävänä, mikä parantaa jalankulun esteettömyyttä, ja suoristaa jalankulun reittiä ainakin Leposaarentien risteyksen kohdalla.

Sähköpyörät, jotka mahdollistavat 45 km/h ajonopeuden eivät ole polkupyöriä vaan mopoja. Niitä koskevat mopon liikennesäännöt ja katua koskevat nopeusrajoitukset. Sähköavusteisen polkupyörän avustuksen on kytkeydyttävä pois päältä, kun nopeus saavuttaa 25 km/h. Pyöräliikennettä koskee kadulla sama 30 km/h nopeusrajoitus kuin autoliikennettä. Uuden katutyypin käyttöönoton yhteydessä, on tarkoitus yhdessä kaupungin viestinnän kanssa, muistuttaa kuinka pyöräkatu toimii.

Jatkossa pyöräliikenteen ollessa ajoradalla suojatiesääntöjen hahmottaminen pyöräilijöille helpottuu, lisäksi osa suojateistä toteutetaan korotettuna, mikä lisää suojateiden erottuvuutta

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

ja jalankulkijan turvallisuutta. Pyöräilijää koskevat myös muut tienkäyttäjän velvollisuudet, kuten varovaisuusvelvollisuus ja tilannenopeus. Pyöräliikenteen ajonopeuksia voidaan valvoa poliisin resurssien puitteissa.

Pyöräkadulla liikennevirran sisäiset nopeuserot ovat pienet. Pyöräkadulla ajonopeus on sovitettava pyöräilyn mukaiseksi. Pyöräkadulla muiden kadunkäyttäjien huomioiminen on helppoa, sillä kadunpoikkileikkaus on selkeä ja ajonopeudet pysyvät kaupunkiliikenteeseen sopivalla tasolla. Viikkaimmat suojatiet toteutetaan korotettuina ja esteettömyys huomioiden.

Tonttiajoliittymien toimivuus on tarkistettu katusuunnittelussa ja rakennussuunnittelun yhteydessä niitä voidaan tarvittaessa vielä tarkentaa.

Pyöräkatu on Euroopassa ja Suomessakin käyttöön otettu ratkaisu, ja esimerkkikohteissa on havaittu, että sitä käyttävät kaikenikäiset ja -kykyiset pyöräilijät.

Pyöräliikenne käyttää Helsingissä autoliikenteen kanssa samoja ajokaistoja monilla kaduilla, eikä nastarengaspakon puuttuminen ole osoittautunut ongelmaksi.

Lasten liikkuminen Kulosaaren puistotien pohjoisen jalkakäytävän ja Kulosaaren yhteiskoulun välillä on suunniteltu Adjutantintien kohdilla olevan korotetun suojatien kautta. Korotettu osa on koko ajoradan levyinen, joten sitä ei pääse kiertämään. Musiikkikeskus Resonaarin tonttiajoliittymä on Purjehtijankujan puolella, jonne taksiliikenne pääsee kulkemaan nykyistä reittiä.

## 6. Muistutus 6

Muistutuksessa esitetään, että päätös Kulosaaren puistotien muuttamisesta pyöräkaduksi on tehty puutteellisilla vaikutusarvioinneilla mm. sen vuoksi, ettei liityntäpysäköinnistä vastaavalta HKL:ltä ole pyydetty lausuntoa. Suunnitelman tueksi olisi myös tullut esittää ajantasaiset liikennelaskelmat.

Kulosaaren puistotie soveltuu pituuskaltevuudeltaan huonosti pyöräkaduksi. Mäkiosuudet aiheuttavat vaihtelua pyöräliikenteen hetkellisiin nopeuksiin aiheuttaen vaaratilanteita mm. suojatietä ylittävälle jalankulkijoille. Suunnitelmassa tulisi olla järjestelyjä, joilla pyöräliikenteen ajonopeuksia voidaan hillitä vähintään suojateiden yhteydessä.

Wäinö Aaltosen tieltä liittyminen Kulosaaren puistotielle on vaarallista huonojen näkemien vuoksi. Kohdassa pyöräliikenteen nopeudet ovat suuria mäkiosuukien vuoksi.

Sähköpyörien yleistyessä on oletettavissa, että entistä suurempi osa Kulosaaren läpi kulkevasta pyöräliikenteestä muodostuu sähköpyöristä. Kuinka tämän asian vaikutus on huomioitu liikenneturvallisuudessa?

## Vastaus muistutukseen

HKL on osa kaupunkiympäristön toimialaa, jonka kanssa suunnittelua on tehty yhteistyössä. Kulosaaren puistotielle tutkittiin erilaisia linjauksia ja ratkaisuja liikennesuunnitteluvaiheessa. Kulosaaren puistotien muuttamisesta pyöräkaduksi on päätetty 27.10.2015 kaupunkisuunnittelulautakunnassa, jossa hyväksyttiin katusuunnittelun lähtökohtana olevat liikennesuunnitelmat. Katusuunnittelun alkuvaiheessa on todettu liikennesuunnitelman ratkaisun soveltuvan suunnittelukohteeseen ja toteuttavan kadulle toivottavia tavoitteita. Alueen toiminnot ja maankäyttö ovat pääosin pysyneet samoina ja lisäksi katusuunnittelu tähtää ennen kaikkea tulevaisuuden tilanteeseen.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

Pyöräkadulla liikennevirran sisäiset nopeuserot pienenevät. Suojateiden turvallisuuteen liittyen on vastattu muistutus 2:n yhteydessä.

Tullessa Wäinö Aaltosen tieltä näkemäesteen lännen suuntaan aiheuttaa viereisen tontin kiviaita ja sen takana oleva kasvillisuus, jotka ovat osittain katualueella. Kaupunki ottaa yhteyttä tontin omistajaan ja selvittää näkemäesteen poistamista. Myös kohdalle rakennettava ylijatkettu jalkakäytävä (korotus) parantaa näkemää.

Sähköavusteisen polkupyörän avustuksen on kytkeydyttävä pois päältä, kun nopeus saavuttaa 25 km/h. Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h. ja pyöräkatu sopii katutyypinä hyvin ajettavaksi myös sähköavustetulla pyörällä.

## 7. Muistutus 7

Muistutuksessa esitetään, että Kulosaaren puistotielle ei tulisi toteuttaa töyssyjä. Töyssystä pyöräliikenteelle aiheutuva haitta on suurempi kuin siitä saatava hyöty autoliikenteen hidastamiseksi.

Erottelukaistan nupukivi ei sovellu pyöräilyyn. Nupukivi täristää ja se voi aiheuttaa vaaraa kapeilla renkailla pyöräillessä. Erotuskaistan tulee olla tasaista ja pitävää materiaalia, ettei pyöräilijät välttele sen ylittämistä. Vaihtoehtoisesti ajokaistan tulee olla leveämpi, niin että turvallinen ohittaminen saman kaistan kautta on helppoa.

Pysäköintiruudut on merkittävä maalauksilla, niin että on juridisesti selvää, mille alueelle auton on mahdollista.

### Vastaus muistutukseen

Liikennesuunnitelman yhteydessä tehdyssä vuorovaikutusraportissa todetaan, että Kulosaaren puistotien nykyisten hidasteiden vaikutusta nopeuksiin on pidetty hyvänä. Hidasteita toivottiin myös pyöräkadulle jalankulun ylityskohtiin. Korotetut suojatiet ja Leposaarentien korotettu liittymäalue on sijoitettu katusuunnitelmissa liikennesuunnitelman mukaisesti. Ne toteutetaan ympyränkaaritöyssyinä, jolloin niiden profiili sopii paremmin pyöräilylle. Kadun vaihteleva pituuskaltevuus osaltaan perustelee suojateiden korottamisen, jotta suojateiden kohdalla ajonopeudet pysyvät sallituissa rajoissa. Esimerkiksi Hollannissa on myös hidasteita osassa pyöräkatuja.

Ajokaistojen välissä on nupukivet erotuskaista, jonka yli pääsee polkupyörällä tarvittaessa. On arvioitu, että pyöräliikenteen keskinäiset ohitustilanteet mahtuvat tapahtumaan pääsääntöisesti asfaltilla ajaen. Oikean levyisiin kiveysaumoihin kiinnitetään erityistä huomioita kestävän ja turvallisen lopputuloksen aikaansaamiseksi. Erotuskaista on tarkoituksella tehty hieman epätasaisella materiaalilla, jotta se lisää autolla ajavien tarkkaavaisuutta sekä sivuetaisyttä pyöräliikenteeseen ohitustilanteessa. Lisäksi luonnonkiven käyttöä puoltaa sen kestävyys ja ulkonäkö verrattuna vaihtoehtoihin, kuten betonikiveykseen.

Tiemarkintä voi olla myös rakenne, joka täyttää tieliikennelaisissa tiemarkinnalle säädetyt vaatimukset. Jos tarvetta kuitenkin ilmenee, tiemarkintöjä voidaan lisätä tai muuttaa helposti myös katurakentamisen valmistuttua.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Suunnitteluyksikkö

21.2.2020

## 8. Muistutus 8

Muistutuksessa esitetään, että suunnitelmaa tulisi muuttaa sijoittamalla auto- ja pyöräliikenne omille väylilleen. Tämä siitä syystä, että suunnitelma ei huomioi autoliikenteen monimuotoisuutta ja todenmukaista määrää, ja lisää täten turvallisuusriskiä.

### Vastaus muistutukseen

Kulosaaren puistotielle tutkittiin erilaisia linjauksia ja ratkaisuja liikennesuunnitteluvaiheessa. Kulosaaren puistotien muuttamisesta pyöräkaduksi on päätetty 27.10.2015 kaupunkisuunnittelulautakunnassa, jossa hyväksyttiin katusuunnittelun lähtökohtana olevat liikennesuunnitelmat. Katusuunnittelun alkuvaiheessa on todettu liikennesuunnitelman ratkaisun soveltuvan suunnittelukohteeseen ja toteuttavan kadulle toivottavia tavoitteita. Alueen toiminnot ja maankäyttö ovat pysyneet pääosin samoina ja lisäksi katusuunnittelu tähtää ennen kaikkea tulevaisuuden tilanteeseen. Erillinen pyörätieratkaisu, jota myös aikanaan tutkittiin ei olisi mahdollistanut nykyisenlaista kadunvarsipysäköinnin määrää. Alueen asukkaat pitivät tärkeänä säilyttää pysäköintimahdollisuuksia.

## 9. Muistutus 9

Muistutuksessa kannatetaan Kulosaaren puistotien muuttamista pyöräkaduksi. Nykyinen tilanne on vaarallinen pyörätien puolen vaihdon vuoksi eikä jalankululle ja pyöräliikenteelle ole varattu riittävästi tilaa.

### Vastaus muistutukseen

Kiitos kannatuksesta.

## 10. Muutokset katusuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuihin katusuunnitelmiin.

Muistion vakuudeksi  
*Jari Hurskainen*