

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.11.2024

Koivusaaren puistokatu, Vaskilahdenkatu, Pursiseurankatu, katusuunnitelmat, Lauttasaari

Katusuunnitelmista tehtyjen muistutusten käsittely

Katusuunnitelmien nähtävillä olo

Katujen ja taitorakenteiden suunnitelmaehdotukset ovat olleet sähköisesti nähtävillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelupisteessä ja Helsingin kaupungin verkkosivuilla 2.10.–1.11.2024 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta muistutuksen antamiseen ilmoitettiin kirjallisesti suunnittelualueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille. Lisäksi asiasta on ilmoitettu kaupungin verkkosivuilla. Länsiväylän tiesuunnitelma oli nähtävillä valtion liikenneväylien suunnittelu -palvelussa.

Suunnitelmista on jätetty seitsemän muistutusta. Muistutukset esitetään erillisessä liitteessä (liite 15).

Muistutus 1

Muistutuksessa todetaan:

Meluseiniin on suunniteltu silkkipainatus, joka ei estä lintujen törmäyksiä. Viivojen välit ovat kuvasta arvioituna leveimmässä päässä jopa 40 cm. Linnuilla on viivoista ja mistä tahansa muusta kuvioinnista huolimatta näkyvyys koko esteen läpi, ja noin suurista raoista on suuremmallekin linnulle, pienistä linnuista puhumattakaan, täysin luonnollista etsiä lentoreittejä kuten minkä tahansa oksiston läpi.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Muistutuksessa otetaan kantaa Länsiväylän pohjoisreunassa oleviin melusteisiin. Meluseinät nro 4 ja 8 on suunniteltu osin läpinäkyviksi vesistön kohdalla. Nämä kohdat eivät sisälly laadittaviin katusuunnitelmiin, vaan Länsiväylän pohjoispuolen katu- ja puistosuunnitelmat laaditaan myöhemmin.

Muistutus 2

Muistutuksessa todetaan:

Koko tämä Koivusaaren hanke on täysin järkeä vailla ja pahasti vastoin Helsingin kaupungin merellistä strategiaa! Vielä olisi aikaa perua koko homma ja jättää rauhaan tämä pieni alue kallioineen, kasveineen, kaloineen, lintuineen ja muine eläimineen.

Voisi suunnitella tätä 5000 asukkaan lisäämistä jonnekin muualle missä tilaa on eikä luonto tuhoudu. Ei tätä täystuhoa viherkatoilla pelasteta! Katusuunnitelmasta käy selvästi ilmi, että rakennushanke on aivan liian massiivinen ja monen vuoden rasite Etelä-Lauttasaaren asukkaille. Pahimmasta päästä on tuo suunniteltu Ikea ja pahin tietysti järkyttävä merentäyttö. Eikö muka todellakaan löydy järkevää luontoystävällistä vaihtoehtoa merentäytöille? Mikä käsittämätön vimma on tuhota Lauttasaari pala palalta ja ranta rannalta?

Esittelijän vastaus muistutukseen

Katusuunnitelmat on laadittu voimassa olevan asemakaavan mukaisiksi.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.11.2024

Muistutus 3

As Oy Laukkarannan muistutuksessa todetaan, että Koivusaaren asemakaavan toteuttaminen ja Katajaharjun eritasoliittymän siirtäminen Koivusaareen tulee vaikeuttamaan merkittävästi liikenteen sujuvuutta, heikentämään asukkaiden liikkumismahdollisuuksia ja lisäämään ruuhkia alueella.

Lisäksi mielipiteessä otetaan kantaan pelastustoimen saavutettavuuteen ja että Katajaharjun eritasoliittymä tulisi rakentaa palvelemaan sekä Espoon että Helsingin suuntaa. Mielipiteessä perustellaan kantaa väestöennusteilla, luonnonsuojeluohjelmalla, alueen täydennysrakentamisella ja liikennemäärällä. Lisäksi otetaan kantaa Länsiväylän ympäristön osayleiskaavaan ja sen vaikutuksiin liikenneympäristössä.

Muistutuksen perusteella Koivusaaren luontoarvoja ei ole riittävästi tarkasteltu. Koivusaaren rakentaminen ja Länsiväylän liikennejärjestelyt muuttavat veden vaihtuvuutta ja virtaamia. Tämä heikentää merialueen tilaa. Lisäksi alueen valaistuksen lisääntyminen voi haitata lepakoiden ravinnonhankintaa ja liikkumista.

Muistutuksessa todetaan, että liikennesuunnitelmia tulee tarkistaa ja muuttaa liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja luontoarvojen säilyttämiseksi.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Koivusaaren alueen osayleiskaavoituksen, asemakaavoituksen ja tiesuunnitelman vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu liikenteelliset vaikutukset. Luontoarvot on käsitelty ja vaikutukset arvioitu maankäytön suunnittelun yhteydessä. Näihin kuuluvat myös veden vaihtuvuuteen ja lepakoihin kohdistuvat vaikutukset.

Katusuunnitelmia laadittaessa tulee noudattaa voimassaolevaa lainvoimaista asemakaavaa.

Muistutus 4

Muistutuksessa todetaan, että katusuunnitelmassa huononnetaan pyöräliikenteen pääreittiä merkittävästi. Olemassa oleva pääreitti käytännössä katkaistaan ja tilalle rakennetaan heikompi tasoinen yhteys merkittävien korkeuseroin. Tämä on ristiriidassa sekä kaupungin oman pyöräliikenteen suunnitteluohjeen, että pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamista koskevan tavoitteen kanssa.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Mielipiteessä tarkastellaan asiaa vain Helsingin ja Espoon välisen nykyisen pyöräväylän käyttäjien kannalta. Erittäin tärkeää on muodostaa mahdollisimman sujuvat reitit myös Koivusaaren alueen tuleville asukkaille. Suunnitelma mahdollistaa osaltaan Länsibaanan toteuttamisen sujuvammaksi, kuin se olisi ilman Koivusaaren rakentamista.

Muistutus 5

Lauttasaari-Seura – Drumsö-Sällskapet ry on jättänyt muistutuksen, jossa pääasiassa otetaan kantaa Vaskilahden alueen lepakkoalueeseen. Katusuunnitelmaselostuksessa on mainittu, ettei Vaskilahdenkadun alueella ole merkittäviä luontoarvoja.

Koivusaaren osayleiskaavan ja asemakaavoituksen vuorovaikutuksessa on todettu, että lepakkoalueen erityispiirteet otetaan huomioon. Lepakkoalueen heikentäminen tulisi käsitellä

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.11.2024

erikseen ja osoittaa keinot lajin säilymisen turvaamiseksi Koivusaaren katusuunnitelmissa ja rakennusaikaisissa ratkaisuisa. Katusuunnitelmissa tulisi esittää erikseen, miten lepakkojen saalistusreitit, päiväpiilot ja elinympäristö taataan rakennusaikana ja ratkaisuisa, joita tehdään esimerkiksi vesisiipan tärkeän saalistusreitit toteutuksessa Vaskisaaren salmessa tai puustoa kaadettaessa Länsiväylän pohjoispuolella. Suunnitelmissa tulisi myös määritellä rakentamisajankohdat lepakkoselvitysten suositusten mukaisesti. Suunnitelmiin tulisi liittää lupa ELY-keskuksen myöntämänä.

Vaadimme, että Helsingin kaupungin laatimia katusuunnitelmia tai ELY-keskuksen tiesuunnitelmaa ei hyväksytä ennen kuin luontovaikutusten arviointi on tehty uudelleen ja esitetty ratkaisut haittojen minimoimiseksi.

Lisäksi seura esittää, että Koivusaaren ja Lauttasaaren rakennushankkeita varten laaditaan vaihekohtainen liikenteen suunnitelma. Venesatamien käyttäjät tulee huomioida rakentamisen aikana.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Vaskilahden pohjoisosa on paikallisesti merkittävä lepakkoalue ja tämä on ollut tiedossa. Katusuunnitelman selostukseen on lisätty maininta lepakkoalueesta.

Vuonna 2022 laaditun lepakkoselvityksen mukaan alueella on elinvoimainen lepakkokanta. Alueella on takavuosina ollut vilkasta rakentamista Länsimetron sisäänkäyntejä sekä Sotkatietä ja Vaskilahden rantaa rakennettaessa. Vaskilahden venekerho alueella on tehty vesialueen ruoppauksia ja laituiden uudelleenjärjestely. Havaintojen mukaan rakentaminen ei ole heikentänyt olosuhteita lepakoiden kannalta. Tuleva rakentaminen tai tulevat rakenteet eivät poikkea tähän asti käytetyistä.

Katusuunnitelmien kadut eivät ole vuoden 2022 selvityksessä esitetyllä lepakkoalueella eikä edellytä lepakkoalueen rantapuuston poistamista. Vaskilahdenkadulle rakennetaan kaksi uutta siltaa. Ei ole tiedossa estettä rakentaa lepakoille levähdyspaikkoja veden äärelle Vaskilahdenrannan sillan alapuolelle. Viereinen Sotkatien silta puretaan, kun uusi silta on valmistunut. Vaskilahdenkadun itäpäässä on puustoa entisellä liikennealueella, jota joudutaan kaatamaan kadun kohdalta, mutta se ei ole lepakkoalueella.

Katusuunnitelmassa ei esitetä rakentamisen aikarajoituksia tai muita rakentamisen aikaisia ohjeita. Vaskilahdenkadun rakentaminen edellyttää ruoppausta ja täyttöä, jolle on haettu vesitalouslupa ja lupaehtoissa on oma kohta lepakoiden huomioon ottamisesta. Aluehallintovirasto on jo antanut määräyksen asiassa eikä ELY-keskukselta tarvita lupia.

Esirakentamisessa vesialueella noudatetaan vesitalousluvan ehtoa: ”Luvan saajan on otettava alueella esiintyvät lepakot huomioon sekä työmaiden valaistuksessa että poistetun rantapuuston korvaamisen osalta.”

Vaskilahdenrannan puiston ja Kotisatamanpuiston myöhemmin tehtävässä suunnittelussa voidaan tutkia samantapaisia lepakkopönttöjä kuin on käytetty Suomenlinnassa, mikäli lepakoiden elinolosuhteita on syytä keinoitekoisesti parantaa.

Koivusaaren alueen rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt suunnitellaan rakentamisen edistymisen mukaisesti.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.11.2024

Muistutus 6

Länsimetro Oy toteaa antaneensa mielipiteen tie- ja katusuunnitelmaluonnoksista 22.11.2022. Nähtävillä olevien katusuunnitelmien sisältö vastaa hyvin pitkälle luonnosvaiheen aineistoa ja aiemman lausunnon voidaan katsoa olevan tältä osin edelleen ajankohtainen ja voimassa.

Muistutuksessa luetellaan rakennussuunnittelussa erityisen tarkkaa yhteensovittamista vaativina (1) Koivusaaren puistokatu, Merkkikallio ja kadunalainen kulkuyhteys liikekortteliin, (2) Vaskilahdenkatu metroaseman kohdalla, porrasyhteys, ja kuiluyhteys, (3) Vaskilahdenkatu ja Vaskilahdenkadun silta itäisen sisäänkäynnin kohdalla, (4) metron huoltotunnelin ajoyhteys.

Kohteiden ja mahdollisten vielä havaittavien kriittisten yhteensovittotarpeiden hoitamiseksi on kadun- ja sillanrakentamissuunnittelun aikana oleellisen tärkeää pitää yllä tiivistä yhteistyötä Länsimetron ja katuhankkeiden välillä.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Länsimetro Oy:n kanssa on tehty ja tehdään suunnitteluyhteistyötä. Koska maanalaisessa joukkoliikennevälineessä on jatkuvasti suuri määrä matkustajia, on suunnittelun ja rakentamisen onnistunut yhteensovittaminen tärkeää. Lisäksi metron rakenteiden ja järjestelmien taloudellinen arvo on suuri ja korvattavuus vaikea.

Muistutus 7

Helsingin seudun pyöräilijät ry:n muistutuksessa otetaan kantaa useaan suunnitelma-ratkaisuun. Espoon ja Helsingin välisen Länsibaanan linjauksessa ei ole otettu huomioon yhdistyksen aikaisempia kommentteja, vaan on linjattu baana pohjoisten korttelialueiden kautta sen sijaan, että se olisi suora, sujuva ja korkeuserot minimoitu. Baana voitaisiin linjata Koivusaaren kannen alle ja ramppeja voitaisiin painaa syvemmälle. Suunnitelma ei täytä kriteereitä. Onko baanan päällysteenä kivilaatta vain punainen asfaltti?

Mikäli Telkkäkujan alikulkukäytävä uusitaan, tulee sinne järjestää sujuva yhteys pyöräilylle ja jalankululle.

Vaskilahdenkadulle tulee rakentaa pyörätiet, vähintäänkin eteläpuolelle, sillä Vaskilahdenkadulle tulee runsaasti ajoneuvoliikennettä Koivusaaresta ja eritasoliittymästä.

Rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt tulee huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Työmaa vaikuttaa Espoon ja Helsingin väliseen merkittävimpään pyöräilyreittiin useiden vuosien ajan, joten kiertotiejärjestelyiden tulee olla laadukkaat. Länsimetron työmaiden kiertotieratkaisut olivat erittäin hankalat ja turvattomat.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Helsingin seudun pyöräilijöiden ehdotuksessa linjata pyöräilyväylä Länsiväylän viereen on kaksi suurta heikkoutta: ratkaisu ei palvele Koivusaaren pyöräilijöitä tai jalankulkijoita ja se on hyvin kallis rakentaa ja ylläpitää. Mikäli Länsibaana linjataan Länsiväylän viereen, ohittaa se Koivusaaren. Koivusaaren on rakennettava lisäksi lähes samantasoiset jalkakäytävät ja pyöräväylät kuin on suunnitelmissa esitetty. Suoraa ratkaisua perustellaan sillä, että kierto Koivusaaren pohjoisosan kautta on turha. Näin ei suinkaan ole, sillä Länsibaana kerää

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

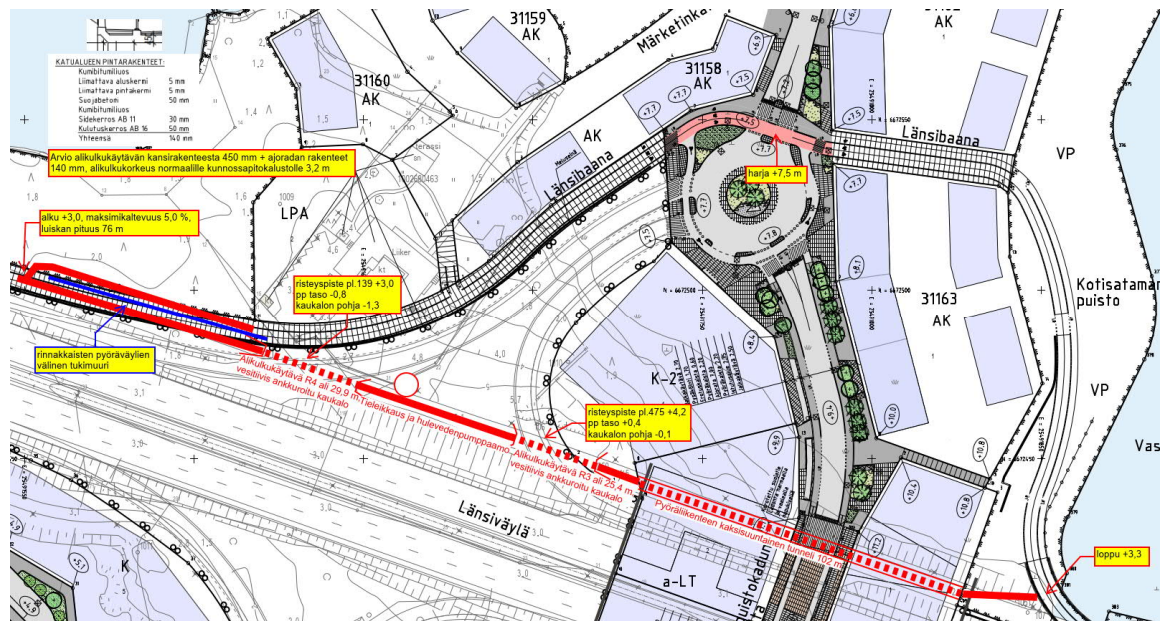
4.11.2024

korttelialueilta käyttäjiä ja liittymismahdollisuudet ovat hyvät. Länsibaanan vieressä olevalle osuudelle pääsee liittymään vain päistä.

Toinen harhakäsitys liittyy korkeuseroon. Espoon suunnasta lähestyttäessä baan korkeustaso on +3,0. Nousu Koivusaaren puistokadun liittymään on 4,5 m noin 1 prosentin keskimääräisellä kaltevuudella (4,5 m/489 m). Mikäli pyöräilyväylä rakennetaan Länsiväylän viereen, on ensin laskeuduttava rampin R4 kohdalla tasolle -0,8, eli noin 3,8 m alaspäin, maksimikaltevuudella 5 %. Tämä noin 0,7 m korkeusero on niin pieni, ettei sillä ole käytännön merkitystä. Sen sijaan merkitystä on sillä, että Länsiväylän vieressä olisi joka toisella kerralla pyöräiltävä 76 m osuus ylämäkeen maksimikaltevuudella.

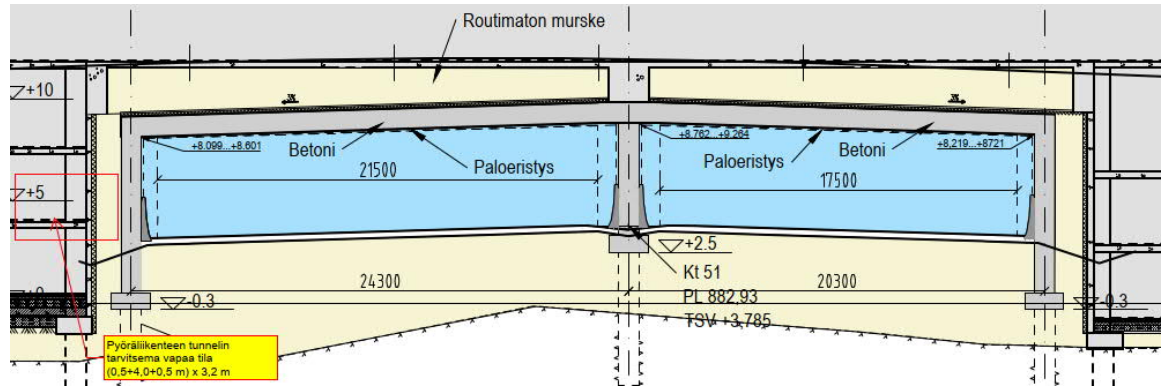
Länsibaanan rakentaminen Länsiväylän viereen edellyttää seuraavia rakenteita:

- rinnakkainen pyöräilyväylä ja jalkakäytävä noin 80 m matkalle, jotta pohjoisen Koivusaaren asukkaille saadaan liittymä Länsibaanalle
- tukimuuri rinnakkaisen väylän ja Länsibaanan väliin
- noin 29,9 m levyinen alikulkukäytävä rampin R4 ali, Länsiväylän läheisyyden vuoksi rampin korkeustaso on noin +3,0, pyöräilyväylän taso noin -0,8, alikulkukäytävä tulee ankkuroida veden nostetta vastaan ja rakentaa vesitiiviiksi
- hulevesipumppaamo pyöräilyväylän kuivatusta varten, jatkuva käyttötarve korkeustasosta johtuen
- vesitiivis tieleikkaus pyöräilyväylää varten rampin välillä, joka on kuitenkin päästettävä tulvimaan, jos meriveden korkeus nousee esim. +1,0 m yläpuolelle, jotta vältetään 100 m pitkältä ankkuroidulta ja vesitiiviiltä teräsbetonikaukalolta
- noin 25,4 m levyinen alikulkukäytävä rampin R3 ali, Länsiväylän läheisyyden vuoksi rampin korkeustaso on noin +4,2, pyöräilyväylän taso noin +0,4, alikulkukäytävä tulee rakentaa vesitiiviiksi, ankkurointi voidaan ehkä välttää suurella massalla
- 102 m pitkä pyöräiliikenteen kaksisuuntainen tunneli Koivusaaren puistokadun risteys sillan ja korttelikannen alapuolella, tunnelitekniikka



Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.11.2024



Länsiväylän varressa sijaitsevan pyöräväylän pituus olisi noin 645 m, väylällä tulee laskua 3,8 m ja nousua 3,8 m. Vaihtoehdon investointikustannukset ovat useita miljoonia euroja ja ylläpitokustannukset useita kymmeniä tuhansia vuosittain.

Koivusaaren pohjoisosan kautta kulkevalle pyöräväylälle tulee mitta noin 890 m, väylällä tulee nousua 4,5 m ja laskua 4,5 m. Investointi tulee tehtäväksi joka tapauksessa, vaikka Länsiväylän varteen rakennettaisiin pyöräväylä.

Länsibaanaa esitetään nyt nähtävillä olleessa katusuunnitelmassa vain lyhyellä matkalla Koivusaaren puistokadun kohdalla. Muulla osalla Länsibaanalle ei ole vielä laadittu katusuunnitelmaa ja pohjakartassa näkyy asemakaavan merkintä. Baanalle tulee punainen asfalttipäällyste ja mahdollisesti liittymissä kirkkaan punainen huomiomaalaus.

Telkkäkujan alikulkukäytävä on esitetty Länsiväylän tiesuunnitelmassa uusittavaksi. Pyörätien leveydeksi on esitetty 3,0 m ja seinän viereen 0,5 m reunakaista. Jalkakäytävän leveys on 2,5 m ja se on korotettu pyöräväylästä. Väylien välissä on 0,5 erotuskaista ja jalkakäytävän seinän vieressä 0,25 m reunakaista. Vapaa aukko on noin 6,75 m kun nykyään on noin 4,0 m. Sillan molemmin puolin laaditaan Sotkatielle ja Telkkäkujalle katusuunnitelmat, joissa tavoitellaan sujuvia ja turvallisia yhteyksiä.

Vaskilahdenkadun liikenne-ennuste KAVL on 7 700 ajon./vrk ja Lauttasaarentiellä 7 300. Tällä hetkellä Lauttasaarentiellä on noin 4 000 ajon./vrk. Autoliikenne tulee siis olemaan selvästi vilkkaampaa kuin tällä hetkellä. Koivusaaren puistokadun suunnitelmassa on tarkistettu liikennesuunnitelmaa siten, että pyöräkaistojen sijaan on esitetty pyörätiet. Vaskilahdenkadulla ei ole todettu samanlaista suunnitelman muutostarvetta.

Koivusaaren rakentaminen vaikuttaa jalankulun ja pyöräilyn reitteihin molemmin puolin Länsiväylää. Länsimetron rakentaminen vaikutti ainoastaan etelän puolella. On aivan varmaa, että rakentamisen aikana ei voida säilyttää koko aikaa reittejä Länsiväylän molemmin puolin. Liikennejärjestelyistä pyritään tekemään turvalliset ja niin pitkäkestoiset kuin mahdollista.

Muistion vakuudeksi
Jukka Tarkkala