

19.7.2024

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

# Länsiväylä Koivusaaren kohdalla

## Palautteet tie- ja katusuunnitelmaluonnoksista (esillä 9.11. – 22.11.2022)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Länsiväylän tiesuunnitelman ja Koivusaaren katusuunnitelmien lähtökohtana on asemakaava no. 12587 ja sen liitteenä oleva liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelma no. 7054. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen 8.9.2021 (HEL 2016-000235). Asemakaava sai lainvoiman 22.5.2023.

Tiedote tie- ja katusuunnittelun aloituksesta on julkaistu asemakaavan laatimisen aikana 1.2.2019 Helsingin kaupungin kuulutukset -sivulla ja kaupungin uutisvirrassa. Lauttasaari-lehti on julkaissut tiedotteen pohjalta uutisen 7.2.2019. Uutinen on julkaistu myös Lauttasaari-lehden nettisivulla. Helsingin Uutisissa on julkaistu suomenkielinen kuulutus ja Hufvudstadsbladetissa ruotsinkielinen 2.2.2019. Tiesuunnitelmaluonnos myös sisältyi asemakaavan ja asemakaavan muutoksen viiteaineistoon.

Tiesuunnitelmaluonnoksen ja katusuunnitelmaluonnosten esillä pitämisestä on tiedotettu suomen- ja ruotsinkielisellä lehti-ilmoituksella Lauttasaari-lehdessä 9.11.2022 ja Länsiväylä-lehdessä 9.11.2022, lähettämällä kirje suunnittelualueeseen rajautuville kiinteistöille, paikallislehdille ja Lauttasaari-seuralle, ilmoituksella kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen virallisissa kuulutuksissa, kaupunkiympäristön kotisivulla ja uutiskirjeessä.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat). Lisäksi aineisto oli karttapalvelussa suunnitteluhankkeen aineistossa. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 22.11.2022 mennessä.

Luonnosvaiheen asukastilaisuutta ei järjestetty, koska suunnitelmat olivat samat, jotka laadittiin asemakaavoitusta varten ja esiteltiin siinä yhteydessä. Asemakaavaan kohdistuvien valitusten vuoksi tie- ja katusuunnittelua ei jatkettu välittömästi asemakaavan hyväksymisen jälkeen.

## Tie- ja katusuunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:

### Palaute:

Yksityishenkilö esittää, että meluseinien ja lasikaiteiden mahdolliset läpinäkyvät osat on toteutettava kauttaaltaan tehokkaimmalla mahdollisella turvakuvioinnilla lintujen törmäysten ehkäisemiseksi (vrt. Väyläviraston ohje), mutta läpinäkyvien elementtien käyttöä on vältettävä turvakuvioitunakin ja suosittava esim. runsaampia köynnöksiä.

**Vastaus:**

Meluseinien läpinäkyville osille on suunniteltu raidoitus silkkipainatuksena lasipintaan kupariruskealla sävyllä. Meluseinien julkisivut on esitetty piirustuksessa T222-1.

**Palaute:**

Yksityishenkilön palaute: Toivon, että osaatte tehdä helsinkiläisiä ja lauttasaarelaisia palvelevia päätöksiä. Siihen liittyen ihmettelen, miksei ole jo päätetty tai päätetä muuttaa nopeusrajoitusta Länsiväylällä Helsingin alueella 60 km/h. Se vähentäisi saasteita, hiilidioksidipäästöjä, meluhaittoja ja polttoaineen kulutusta merkittävästi. Ajallinen merkitys olisi tosi vähäinen, toki espoolaiset autoilijat valittaisivat, mutta eihän heidän etunsa saisi ajaa helsinkiläisten ja koko yhteiskunnan etujen ohi. Tässä olisi vaan niin helppo ja kaikkia hyödyttävä ratkaisu. Toivottavasti osasin ilmaista ja perustella asiani tarpeeksi hyvin.

Tuo uusi Vaskilahdenkadun todellinen reitti jäi epäselväksi. Kulkisiko se nykyisen ylösnousuliittymän kohdalla?

**Vastaus:**

Länsiväylä on valtion ylläpitämä moottoritie. Se on tärkeä seudullinen liikenneväylä ja pääreitti raskaalle ajoneuvoliikenteelle Helsingin länsipuolella. Liikenteen sujuvuus auttaa palautteessa esitettyjen haittojen välttämiseksi, ei yksinomaan nopeusrajoitus. Liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi voi olla perusteltua myöhemmin toteuttaa muuttuvat nopeusrajoitukset ja siihen on suunnittelussa varauduttu.

Vaskilahdenkadun itäpää sijoittuu Länsiväylän rampin kohdalle. Katajajarjun eritasoliittymä siirretään Koivusaaren kohdalle.

**Palaute:**

Yksityishenkilön palaute: Eniten mietityttää Katajajarjun liittymän poisto. Nythän Lauttasaaresta on kaksi sujuvaa liittymää Länsiväylälle molempiin suuntiin. Uuden liittymän vienti Koivusaareen näyttää monimutkaiselta. Jos se liittymä hidastuu, paineet keskimmäisestä liittymästä kululle lisääntyvät varmasti. Jos Lauttasaaren asukaslukua aiotaan nostaa 50 %, ongelmat tulevat suureksi. Esimerkiksi meidän mökkimatka Lahdenväylän suuntaan ajetaan Lauttasaaresta lähtien Keilaniemen ja Kehä I:n kautta, koska Helsingin keskustan läpiajo on vaikeutunut. Jos lähtö Länsiväylälle vaikeutuu, on pakko palata Töölön läpiajoon. Toivottavasti saatte länteenmenon paremmaksi kuin kaavailuissa.

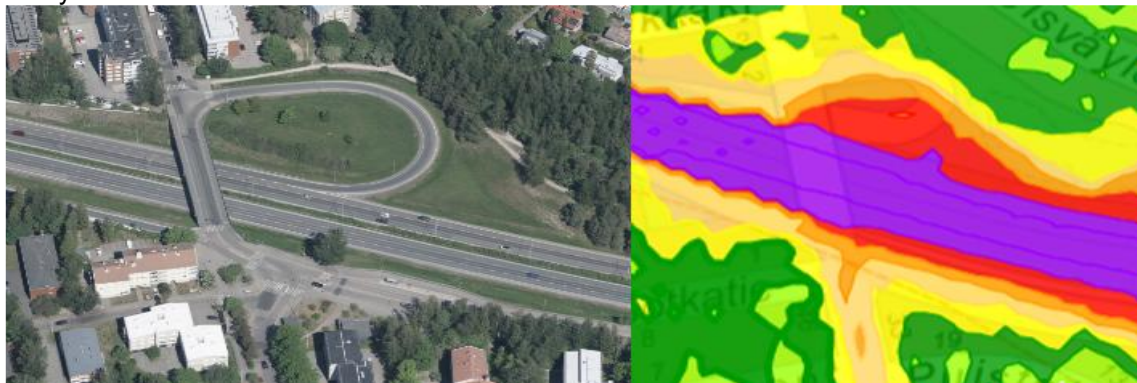
**Vastaus:**

Lauttasaaren nykyinen liittymä Lemislahdessa palvelee Länsiväylän liikennettä kaikkiin suuntiin. Sen sijaan Katajajarjun nykyisestä liittymästä on yhteydet vain Espoon suuntaan. Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärä on suuri ja väestön painopiste siirtyy Katajajarjusta Koivusaareen, joten yhteyksiä tulee parantaa. Tiesuunnittelun yhteydessä on tehty liikenteen toimivuus-tarkastelut, jotta Koivusaaren ja Kehä I liittymien alueella liikenteen sujuvuus olisi hyvä. Tällä on ollut vaikutus Länsiväylän kaistajärjestelyihin. Pitkällä aikajänteellä ei ongelmana ole Koivusaaren liittymän toimivuus vaan Länsiväylän liikennemäärien kasvu ja sujuvuus.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Palaute:**

Yksityishenkilön palaute: Mielestäni olisi perusteltua jatkaa pohjoispuolen meluseinää pidemmälle kohti keskustaa nykyisen lännen suuntaisen liittymärampin alueelle. Länsiväylän nykyinen meluhaitta Katajaharjuun on merkittävä ja meluaidalla sitä saataisiin luultavasti hillittyä.

**Vastaus:**

Ramppisilmukan alueella Länsiväylä on alhaalla ympäröivään maastoon nähden. Tällöin melu pääsee esteettä leviämään myös melukaiteen tai meluaidan yli. Pohjoispuolella meluhaitta helpottuu hivenen kun rampin liikenne loppuu. Pidemmän aikajänteen meluntorjunta selvitetään Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan laatimisen yhteydessä ja se suunnittelutyö on parasta aikaa käynnissä.

**Palaute:**

Yksityishenkilön palaute: Voisin olettaa, että Lauttasaaren sisäinen autoliikenne tulee kasvamaan merkittävästi, kun Katajaharjun ramppi poistuu. Näin ollen Koivusaaresta tulee autojen läpikulkureitti Lauttasaareen ja Lauttasaaresta pois.

Lauttasaaressa on autojen lukumäärä todella suuri verrattuna muihin kaupunginosiin. Onko teillä tehty laskelmia, kuinka paljon nykyisin autoja kulkee Lauttasaaresta Länsiväylälle ja takaisin Lauttasaareen? Entä kun asukasluku nousee 5000 ihmisellä?

**Vastaus:**

Lemissaarentie-Särkiniementien-Merikylpylän puiston -linjan läntinen puoli kuuluu Lauttasaaren Myllykallion osa-alueeseen, jonka väestö on 31.12.2023 7300 henkeä ja ennuste väestön määrän muuttumisesta on -6 % / 10 vuotta. Tältä alueelta on suurin piirtein sama matka Lemissaaren ja Koivusaaren eritasoliittymiin, joten matkan lähtöpaikka ja määränpää vaikuttavat siihen, kumpaa liittymää autoilija käyttää. Idän suuntaan alueelta pääsee myös Lauttasaarentietä pitkin. Katajaharjun tai Koivusaaren lännen suunnan rampin muutos ei vaikuta merkittävästi Lauttasaaren läpiajoon.

Myllykallion osa-alueella (ml. Katajaharju) autottomia talouksia on 47 % ja Kotkavuoren alueella 56 %. Espoon puolella Tapiolan keskuksessa luku on 47 % ja Otsolahdessa 50 %. Helsingin niemellä Ruoholahdessa autottomia on 67 % ja Jätkäsaaressa 68 %. Kantakaupungissa ja raskaan raideliikenteen asemien lähellä auton omistaminen on vähäisempää. Kulosaaressa autottomien määrä on sama kuin Lauttasaaressa, noin 45 %. Länsimetron läheisyydessä

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

tilanne muuttuu vuosien mittaan. Lauttasaarella on hyvät joukkoliikenteen yhteydet ja myös pyöräväyliä on parannettu viime vuosina. Liikenteen tarkasteluissa käytetään liikennemallia, johon sisältyy tiedot osa-alueiden automääristä ja liikenteen suuntautumisesta.

Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärän lisäys on nykyiseen läntisen Lauttasaaren väestöön nähden suuri. Koivusaaren alueella on kuitenkin oma liittymä Länsiväylälle, metroasema, bussilinjasto ja hyvät pyöräilyn ja kävelyn yhteydet. Yleisesti ottaen asuin- ja työpaikka-alueiden rakentaminen lisää myös liikkumistarvetta, joten joukkoliikennettä ja muita liikkumismuotoja on myös edistettävä, jotta kaikki uusi liikenne ei toteudu autoliikenteenä.

Väyläviraston rekisterin mukaan liikennemäärä vuonna 2022 Katajajarjun liittymän rampeilla oli 6 543 ajon/vrk. Espoon suunnasta tulee 40 % enemmän ajoneuvoja kuin siihen suuntaan poistuu. Liikenne-ennusteessa Koivusaaren eritasoliittymän kaikkien ramppien yhteenlaskettu liikennemäärä on 16 600 ajon/vrk.

**Palaute:**

Asunto-Oy Laukkarannan palaute: Olemme tutustuneet Länsiväylä Koivusaaren kohdalla - suunnitelmaluonnokseen. Pidämme sitä täysin epäonnistuneena, sillä se jättää seuraavat seikat kokonaan huomiotta:

- Katajajarjun asuinalueen tavoitettavuus kärsii olennaisesti pääsyn Länsiväylälle vaikeutuessa huonojen liittymäjärjestelyjen vuoksi.
- Ulos- ja sisäänpääsyn pitkittyminen lisää merkittävästi päästöjä alueella sekä estää tavoiteaikojen mukaisen pelastustoimen saapumisen.
- Uusi Koivusaaren asuinalue tulee yhtä lailla olemaan ruuhkainen monimutkaisen tieverkoston, kiertoliittymien ja turhan läpiajoliikenteen takia.

Vastustamme jyrkästi suunnitelman toteuttamista asumisviihtyvyyttä, alueen houkuttelevuutta ja ympäristöarvoja selvästi heikentävänä. Vaadimme suunnitelmasta luopumista, ja nykyisten Länsiväylän liittymien säilyttämistä osana kokonaissuunnittelua. Lisäksi vaadimme yksilöityä kirjallista vastausta tähän palautekirjeeseen.

**Vastaus:**

Tiesuunnitelma ja katusuunnitelmat on laadittu lakien ja voimassa olevan oikeusvaikutteisen asemakaavan mukaisiksi. Suunnittelussa noudatettavat lait ovat Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, Maankäyttö- ja rakennuslaki (1.1.2025 alkaen Alueidenkäyttölaki) sekä Maankäyttö- ja rakennusasetus. Asemakaava on nähtävissä kaupungin karttapalvelussa [kartta.hel.fi](http://kartta.hel.fi).

**Palaute:**

Asunto-Oy Iso-Kaari 48:n palaute: Tässä huomioita Länsiväylän suunnitelmista Koivusaaren kohdalta taloyhtiö Iso-Kaari 48 / Sotkatie 1 hallituksen puolesta. Taloyhtiömme sijaitsee siis hyvin kriittisessä sijainnissa Vaskilahdenkatuun nähden ja suunnitelmissa on taloyhtiömme kannalta huomattavia heikennyksiä nykytilanteeseen verrattuna. Tässä ajatuksia näin alkuun.

1. Katajajarjun liittymän poistaminen Länsiväylälle lännen suuntaan.  
Tämä ratkaisu lisää valtavasti liikennettä uudelle Vaskilahdenkadulle, kun koko Katajajarjun ja Läntisen Lauttasaaren asukkaiden liikenne Länsiväylälle ja sieltä pois alkaa kulkea tätä kautta. Ruuhkat lisääntyvät, päästöt kasvavat ja suunnitellun Koivusaaren asuinalueen läpi tulee valtava läpiajoliikenne. Miksi suunnitella uusi asuinalue niin, että vanhojen alueiden liikenne

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

sumputetaan sen läpi? Ajoaika Lauttasaaresta länteen ja länneestä Lauttasaareen kasvaa useilla minuuteilla, varsinkin ruuhka-aikaan! Nykyinen liittymä Länsiväylälle tulee pitää käytössä!

2. Liikennevalot Vaskilahdentien yläpään. Ratkaisu tuottaa valtavasti joutokäyntiä, jarrutuksia ja kiihdytyksiä suoraan taloyhtiömme nurkalle. Autot tulevat ajamaan huomattavasti entistä kovempaa, kun yritetään ehtiä vihreisiin valoihin, lisää melua, saasteita ja vaaratilanteita verrattuna nykytilaan. Saasteet tulevat suoraan asuntojen tuuletuskanaviin ja huoneistoihin. Melu lisääntyy, eikä ikkunoita voi enää pitää auki tuuletukseen. Mahdollinen äänimerkki tai piippaus jalankulkijoiden valoista kulkeutuu asuntoihin.

Parannusehdotus olisi esimerkiksi kiertoliittymä tai ratkaisu ilman liikennevaloja suojateilla ja järkeillä väistämisvelvollisuusratkaisuilla. Lisää tilaa saadaan rakentamalla tie osittain Länsiväylän päälle.

3. Meluaita näyttää siirtyvän lähemmäs taloamme! Piha-alue pienenee entisestään ja saasteet sekä melu tulevat lähemmäs taloa ja sen asukkaita. Meluaita tulee jatkaa talomme kulmaan asti, nyt se kohta on avoin, jolloin melu kulkeutuu sieltä suoraan pihalle ja asuntoihin. Meluidan ja jalkakäytävän tai ajoradan väliin tulisi tehdä viherkaista tai puukujanne. Meluidan tulee olla taloyhtiön puolelta nykyistä kauniimpi, tai sen edessä tulee olla pensaita sitä peittämässä. Vaskilahdenkatu tulisi rakentaa osittain Länsiväylän päälle, jolloin liikennevirrat eivät olisi Sotkatien asuntojen ikkunoissa kiinni.

4. Länsiväylä tulisi kattaa Koivusaaren ja Lauttasaaren itäosan väliä, jolloin melu- ja saastehaitta pienenee ja esimerkiksi Vaskilahdenkatu voitaisiin linjata kauemmas asuintaloista. Näin mahtuisi myös runsaat viheralueet suunnitella. Nykyinen suunnitelma lisää päästöjä ja melua huomattavasti ja nykyisten asuinalueiden asukkaille ei koidu kuin haittoja.

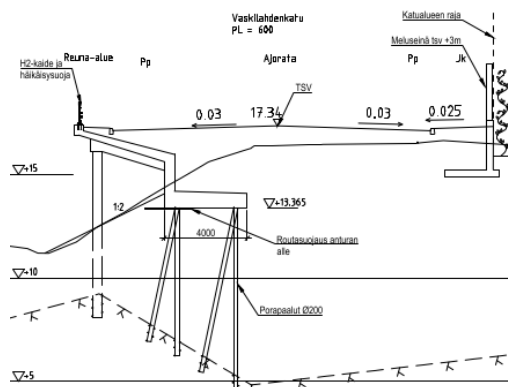
**Vastaus:**

1. Katajajarjun liittymää ei poisteta vaan siirretään Koivusaaren kohdalle. Liittymään lisätään myös mahdollisuus Helsingin keskustaan suuntautuvaan liikenteeseen, mikä vähentää liikennettä Katajajarjusta Lemislahden eritasoliittymään tai Lauttasaarentielle. Vaskilahdenkatu on uusi katu ja ennustettu liikennemäärä on 7900 ajon./vrk. Espoon suunnasta Katajajarjuun nousevan rampin liikennemäärä oli vuonna 2022 keskimäärin 3 845 ajon./vrk Väyläviraston rekisterin mukaan. Ajoaika Katajajarjun nykyisistä kortteleista Espoon suuntaan pitenee noin 1-2 minuuttia. Ajoaika Helsingin suuntaan voi lyhentyä nykyisestä. Määränpäästä ja liikenteen sujuvuudesta reitillä riippuu onko tällä merkitystä. Koivusaaren uusien kortteleiden ajoyhteydet Länsiväylälle ovat sujuvat.

2. Suunnitelmassa on varauduttu liikennevalojen rakentamiseen Vaskilahdenkadun, Katajajarjuntien, Lauttasaarentien ja Isokaaren liittymään. Liikennevaloja on toivottu nykyiseen liittymään. Liikennevalojen käyttöönottamista ei katusuunnitelmalla ratkaista. Nykyiseen liittymään ei voi rakentaa kiertoliittymää, koska paikka on liian ahdas. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavassa voi pohtia Katajajarjuntien sillan siirtämistä idemmäksi sen jälkeen, kun sillan käyttöikä on päätymässä. Tämä edellyttää myös asemakaavan muuttamista.

3. Meluaita pysyy nykyisellä paikalla kadun ja tontin rajalla. Meluidan rakennussuunnittelussa voidaan tutkia yksityiskohtia tarkemmin. Meluidan ja jalkakäytävän väliin ei voi rakentaa viherkaistaa, sillä nykyiselläänkin joudutaan ajorata rakentamaan hankalasti ulokkeelle, kuva alla. Ilmakuvan mukaan meluidan ja asuinrakennuksen välissä on nykyään pensaita. Suunnitelmassa on esitetty meluaitaa vasten köynnöksiä. Näiden kunnossapidosta tulee sopia taloyhtiön kanssa, koska niitä ei pysty hoitamaan kadun puolelta.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO



4. Länsiväylän kattamista on tutkittu 1980-luvulta lähtien useaan otteeseen, mutta taloudellinen yhtälö ei ole mahdollistanut suunnittelun jatkamista. Tällä hetkellä on käynnissä Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan laatiminen. Liikenteen päästöt ovat onneksi vähentyneet taloyhtiön kohdalla viimeisen parinkymmenen vuoden aikana merkittävästi, kun bussiliikenne rampilla on vähentynyt ja kalustossa on siirrytty vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Myös sähköautojen lisääntyminen vaikuttaa suotuisasti. Länsiväylän liikenteen melu ja nastarenkaiden aiheuttama pöly eivät kuitenkaan ole vähenemässä.

**Palaute:**

Taloyhtiömme As. Oy Sotkatie 9 on lähin Koivusaaren metroaseman rajanaapuri, jota samalla koskee erityisesti Vaskilahdenkadun suunnitelmaluonnos, lehti 2, ja josta palautteena esitämme seuraavaa:

Metroaseman itäpäästä suunnitellut portaat Vaskilahdenkadulle

Tällä hetkellä eteläisen Lauttasaaren metromatkustajien kulku asemalle tapahtuu valtaosin taloyhtiömme länsireunaa sivuavan Sotkatien kautta. Mikäli em. porrasyhteys rakennettaisiin, niin myös tonttimme pohjoisreunalla jalankulkuvirrat todennäköisesti lisääntyisivät. Tätä emme tietenkään pidä suotavana koska heti aseman käyttöönoton jälkeen v. 2017 erityisesti roskaaminen tonttimme alueelle lisääntyi merkittävästi. Lisäksi metron käyttäjät ryhtyivät käyttämään tonttimme itäreunalla sijaitsevaa piha-alueita oikotienä metroasemalta Isokaarelle -seurauksena siitäkkin roskaamista ja muuta haittaa.

Mielestämme portaiden rakentamisella ei myöskään saavuteta mitään hyötyä metron käyttäjille koska Vaskilahdenkadulla portaiden yläpäästä on vain 20 metriä aseman toisen kerroksen sisäänkäyntiin, josta puolestaan on portaat lippuhalliin ja suora hissiyhteys laiturialueelle. Portaiden kautta reitti alakautta lisäksi matkaa hallin liukuportaiden yläpäähän n. 100:lla metrillä. Todettakoon lisäksi, että portaita ei ole valituksen alaisena olevan asemakaava nro 12587 aineistoon liittyvässä 20.4.2021 päivätyssä havainnekuvassa enää esitetty rakennettavaksi, toisin kuin kaavaluonnoksessa 31.12.2017 alun perin oli suunniteltu (kts. liite 1)

Vaskilahdenkadun meluseinä

Nykyinen Katajaharjun melumuuri on rakennettu parikymmentä vuotta sitten ja se jatkuu yhtenäisenä aina Koivusaaren asti. Esitettyssä meluseinän suunnitelmassa on kuitenkin esitetty, että taloyhtiömme kohdalle jää yli 10 metrin levyinen aukko, johon sitä ei rakennettaisi. Syynä lienee mm. yllä mainittu portaiden rakentamissuunnitelma. Seinärakenteeseen jätettävä aukko kuitenkin altistaisi taloyhtiömme lisäksi muitakin Sotkatien varrella sijaitsevia taloyhtiöitä Länsiväylän ja rakennettavan Vaskilahdenkadun liikenteen synnyttämille haitoille.

Länsiväylä-lehden 15.8.2018 julkaiseman artikkelin mukaan Hanasaaren kohdalla kulki arkisin n. 71 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja sen arvioidaan lisääntyvän noin 7000 ajoneuvolla/vrk,

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

vuoteen 2030 mennessä. Asemakaavaselostuksessa puolestaan on arvioitu, että Vaskilahdenkadun liikennemäärä vuorokaudessa tulisi olemaan n. 7700 ajoneuvoa. On myös mahdollista, että Länsiväylältä Espoon suunnasta Lauttasaareen pyrkivät autoilijat ryhtyvät käyttämään Koivusaarta Alahangan kiertoliittymän ja Vaskilahdenkadun reittiä oikotienä. Tällöin Vaskilahdenkadun liikennemäärä lisääntyisi entisestäänkin.

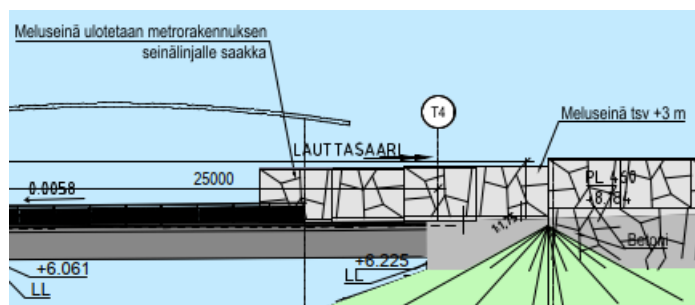
Näin ollen jo yksistään edellä todetut liikennemäärät ja niiden synnyttämät päästö- ja meluhaitat edellyttävät sitä, ettei meluseinään pidä jättää pienintäkään aukkoa vaan se tulee rakentaa yhtenäisenä metroasemarakennukseen asti.



**Vastaus:**

Portaita ei ole esitetty katusuunnitelmassa, sillä niille ei ole enää tarvetta. Aikaisemmassa asemakaavaluonnoksessa oli esitetty Vaskilahdenkadun varteen uusi asuinrakennus. Lisäksi portaiden on ajateltu palvelevan kävelyä kadulta rannan suuntaan. Kuitenkin metroaseman toisen kerroksen sisäänkäynti Vaskilahdenkadulla palvelee metroaseman käyttäjiä ja ulkoilijat voivat jatkaa katua metroaseman ohi rantapuistoon tai alikulkukäytävään. Kadunpitäjä ei voi vaikuttaa siihen, miten jalankulku korttelin sisällä tonttien välillä on järjestetty.

Meluseinä on tarkoitus toteuttaa yhtenäisenä, kuva alla. Päänvaivaa aiheuttavat metroaseman maanalainen sulkutila, katupenger ja muut rakenneasiat, mutta tarkemmassa suunnittelussa niihin kyllä löydetään ratkaisut.



### **Palaute:**

Länsimetro Oy:n palaute: Länsimetron intressinä on valvoa, että suunnitellut muutokset eivät johda toteutuksen tai käytön aikana vaurioihin metron tiloissa tai rakenteissa, eikä metron liikennöinnille aiheudu haittaa. Toinen tärkeä tehtävä on valvoa, että vielä rakentamattomat metron tilojen osat voidaan toteuttaa aiemmin suunnitellulla tai ympäristön suunnittelun mukaisesti kehitettävällä tavalla niin, että metron toiminnalliset, tekniset ja taloudelliset tavoitteet voivat toteutua.

### **Yleistä**

#### **Aseman länsipää**

Länsimetron Koivusaaren aseman läntinen sisäänkäynti on toteutettu maanalaisilta osiltaan lähes valmiiksi ja se on sekä yleisö- että teknisten tilojensa osalta käytössä. Yhteys maanpintaan on pääosin toteuttamatta; vain hätäpoistumisyhteys ja huollon yhteys ovat käytössä tilapäisten pintarakennusten kautta.

Korkeustason +3,5 (N43) yläpuoliset tulevan rakennuksen osat on suunniteltu luonnostasolla niin, että toiminnot voidaan sijoittaa sisäänkäyntirakennukselle varattuun tilaan. Tämä suunnitelma on ollut käytettävissä, kun Koivusaaren asemakaavaa on laadittu.

Sisäänkäynnin suunnitelmaa on tarkasteltu sittemmin esim. saarelle kaavailtuun IKEA -kompleksiin nähden lähinnä kadunalaisten kulkuyhteyksien kannalta. Aseman sisäänkäynnin lay-outia ja toiminnallisuutta on havaittu olevan tarpeen tarkastella myös Länsimetron omista lähtökohdista. Tämän vuoksi katusuunnitelmaluonnoksissa esitettyjen ratkaisujen suhteenkin on tarpeen jättää liikkumavaraa.

#### **Aseman itäpää**

Aseman Lauttasaareen sijoitettu ja käytössä oleva itäinen sisäänkäynti on rakennettu valmiiksi. Pohjoissivulla on varauduttu sisäänkäyntioviin myös tulevan Vaskilahdenkadulta tasolla +7,55 (N43).

Vaskilahdenkadun rakentamisen kannalta merkittävää on, että asemarakennuksen pohjoissivuun ei voida kohdistaa pengerrakenteen maanpainetta.



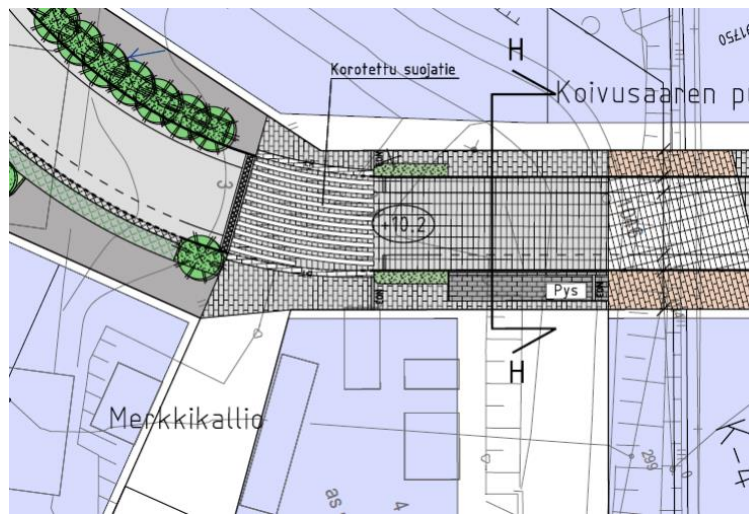
## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Aseman, ratatunnelien ja huoltotunnelin kalliotilat

Väylien ja siltojen pohjarakentamisen, perustamisen ja mahdollisen louhinnan suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä tulee tarkastella vaikutukset metron kallioiloihin ja -rakenteisiin. Metron tilojen kriittinen sijainti käytännössä meren alla koko suunnittelualueella tekee tarkastelusta erityisen tärkeää.

Kommenteja kolmeen erityiskohtaan

Koivusaaren puistokatu metron sisäänkäynnin kohdalla

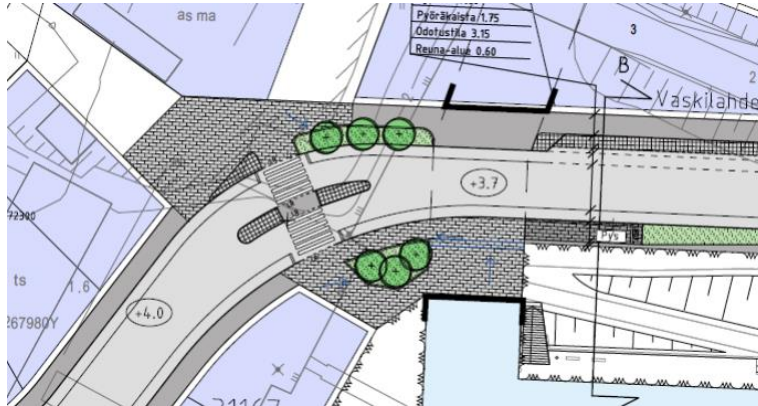


Katujärjestelyissä on suojatie, istutusvyöhykkeet ja pysäkkialue sovitettu metroaseman yläkerroksen luonnossuunnitelman mukaisiksi. Järjestelyä joudutaan muokkaamaan, mikäli metron ovien paikkoja nähdään tarpeelliseksi muuttaa alustavaan luonnossuunnitelmassa esitetystä.

Kadun tasaus on sovitettu metron kerrostaalle +10,0 (N43). Kerroskorkeus aseman tasojen välillä on 6500 mm. Kadun alainen kulkuyhteys, kadun pinnan alainen tekniikka ja kadun rakenteet mahtunevat tilaan täpärästi. Aseman alemmalta tasolta kadun ali suuntautuvan yhteyden suunnittelussa tulee ottaa huomioon katualueen alle ulottuva metron kaivannon porapaalutukiseinä, joka on pysyvä ja toimii myös maanalaisena merivesitulvan patoseinä. Porapaaluseinän yläpinta on tasolla +3,3 (N43) ja sulkutilan kattavan laatan yläpinta tasolla ~+2,7 (N43). Rakenteiden päälle sallitun täyten kuorma on varsin rajallinen.

Vaskilahdenkatu metroaseman kulmalla

**VUOROVAIKUTUSMUISTIO**

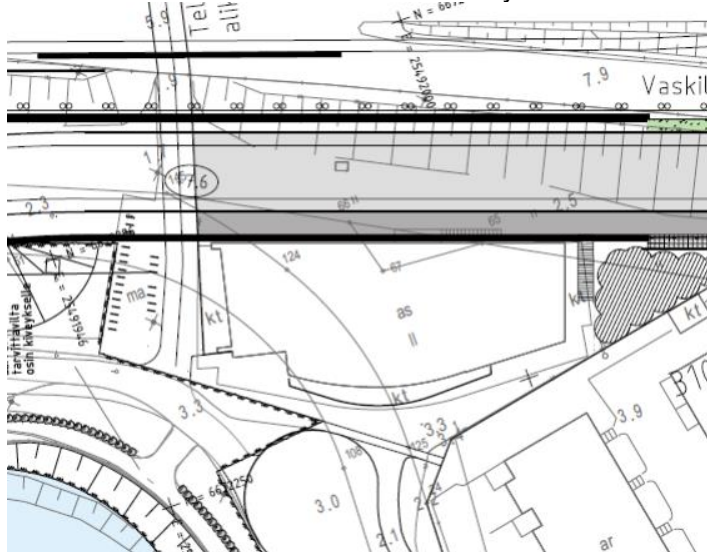


Kadun tasoon sijoittuva aukiomainen laajennus toimii hyvin yhteen metron suunnitellun sisäänkäynnin kanssa.

Kadun rakenteiden ja tasauksien suunnittelussa tulee ottaa huomioon porapaalutukiseinän ja sulkulaattojen korkeusasemat. Katuaukiolta nousevien portaiden kohdalla saattaa kantavuudessa tulla rajat vastaan.

Metron huollon tarpeisiin olisi hyvä saada pari erikseen nimettyä autopaikkaa. Onko tälle alueelle tarkoitus sijoittaa polkupyöräpysäköintiä?

Vaskilahdenkatu aseman itäisen sisäänkäynnin kohdalla



Asemarakennuksen pohjoispuolelle suunnitellulla siltarakenteella vältetään maanpaineen kohdistaminen metron seinään. Aseman porapaalutukiseinän ja aseman perusmuurin välin sulkevan laatan kuormitettavuus on sekin hyvin rajallinen.

Silta, asemarakennus ja Telkkäkujan alikulkukäytävä muodostavat yhdessä rakenteiden ja tilojen kokonaisuuden, jolla on tärkeä rooli asemanseudun miljööön muodostumisessa. Suunnittelussa tulee kaikki osatekijät ottaa samanaikaiseen tarkasteluun ja siten varmistaa laadukas ja turvallinen ympäristö sekä luoda suojaisaa tilaa pyöräpysäköinnille.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Sillan liittyminen asemarakennukseen vaatii tarkkaa suunnittelua sekä maanpäällisten osien että perustusten osalta.

Aseman sisäänkäynti tasolla +7,55 (N43) edellyttää väljää ja turvallista tilaa ulkopuolelle. Esillä olevassa katusuunnitelmaluonnoksessa ei ole esitetty tähän mitään erityistä. Asemarakennuksen kohdalla näkyvä piirrosmerkintä 'tukimuuri' jättää asian avoimeksi.

**Yhteenveto**

Metroaseman toimintojen ja varsinkin sen rakenteiden yhteensovittaminen kadunrakentamisen kanssa on jatkovaiheiden tärkeitä tehtäviä. Tässä tullaan tarvitsemaan usean suunnittelualan yhteistyötä, jonka seurauksena saattaa osoittautua tarpeelliseksi muokata katusuunnitelmaa tästä luonnosvaiheesta poikkeavaksi.

Yhteistyö olisi hyvä käynnistää varhaisessa vaiheessa ja aluksi selvittää kaikki yhteensovitusta vaativat suunnittelukohteet.

**Vastaus:**

Länsimetro Oy:n esittämät seikat ovat olleet tie- ja katusuunnittelun tiedossa. Bussipysäkit, yhteydet ja pyöräpysäköinti metroaseman molempien sisäänkäyntien alueella suunnitellaan tarkemmin yhteistyössä Länsimetro Oy:n, HSL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n ja Helsingin kaupungin kesken.

Metroaseman itäisen sisäänkäynnin katualue suunnitellaan pääsisäänkäynnin tasolla Sotkatien, Telkkäkujan alikulkukäytävän ja Vaskilahdenrannan puiston suunnittelun yhteydessä. Sotkatie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä, mutta metron huolto toimii nykyiseen tapaan.

Vaskilahdenkadun ja metron nykyisen rakennuksen eri osien yhteensovittamisessa tulee vielä ratkaistavaksi monta yksityiskohtaa. Tämä tehdään yhteistyössä Länsimetro Oy:n kanssa. Ylemmän sisäänkäynnin edessä on 3,0 m levyinen jalkakäytävä sillalla. Mikäli tuulikaappi on välttämätön, on se rakennettava rakennuksen sisälle. Tukimuuri sijoittuu rakennuksen itäpuolelle.

**Palaute:**

Lauttasaari-Seura (jäljempänä seura) kommentoi tie- ja katusuunnitelmaluonnoksia. Seura toteaa vielä tässäkin vaiheessa, että Katajajarjun liittymän poistaminen on valitettavaa ja se hankaloittaa lauttasaarelaisten pääsyä Länsiväylälle. Jatkossa onkin tärkeää huolehtia, että Katajajarjun ja läntisen Lauttasaaren asukkaiden matka-ajat saarelta pois ja saarelle eivät pitene kohtuuttomiksi ja ettei tästä synny liiallista liikennettä kaduille. Tulee myös varmistaa riittävät liikenneyhteydet pois saarelta mahdollisen hätätilanteen sattuessa.

Aluetta tuntevana seura pyytää tarkistamaan vielä seuraavat asiat:

**Vaskilahdenkatu**

Vaskilahdenkatu alueen ainoana idästä päin tulevana ei-moottoritieväylänä Koivusaaren ja ulos sieltä on 5000 asukkaan ja 4000 työpaikan saarelle aivan liian kapea ja ahdas. Ahtaus kohdistuu nimenomaan autoliikenteelle ja raskaalle liikenteelle, kun mm. korkeat kuljetukset joutuvat käyttämään Koivusaaren tieverkkoa ja Vaskilahdenkatua päästääkseen Katajajarjun

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

sillan ohitse, koska nykyinen ramppi ylös Länsiväylältä ennen Katajaharjun siltaa tai vastaavasti poistuva Katajaharjun liittymä länteen poistetaan.

Olisikin hyvä, jos Vaskilahdenkadulle saataisiin jotenkin lisää ajokaistoja. Ajokaistat ovat 3,50 metrin levyisinä varsin leveitä, mutta se varmaankin vaaditaan varsinkin raskasta liikennettä varten. Seuran mielestä myös pyöräkaistat 1,75 metriä leveinä ovat varsin leveät verrattuna vaikkapa Bulevardin noin metrin levyisiin pyöräkaistoihin. Voisikohan näitä kaistoja tiivistämällä (esim. 3 metrin levyiset ajoradat, 1 metriä leveät pyöräkaistat) saada lisäkaistan esim. busseille ja takseille/sähköautoille?

Syntyi myös ajatus, voisiko Telkkäkujan jatkeen ja nykyisen Koivusaaren pohjoispuoleisen ajoyhteyden ja pyöräbaanan kautta tuoda toisen matalamman nopeuden ajoyhteyden autoille Koivusaaren/Koivusaaresta Katajaharjun kautta? Se helpottaisi osaltaan ruuhkaa Vaskilahdenkadulla. Tämä voisi kulkea suunnitelmassa näkyvän kevyen liikenteen väylän rinnalla mutta edellyttäisi varmaankin levennettyä siltarakennetta tai täyttömaapengertä Katajaharjun ja Koivusaaren välillä.

Vaskilahdenkadun, Isokaaren ja Lauttasaarentien liittymä

Ottaen huomioon suuret ajoneuvomäärät Vaskilahdenkadun, Isokaaren ja Lauttasaarentien liittymä vaikuttaa ahtaalta. Esitetyn kaltaisena risteysalue tulee olemaan melkoinen liikennesumppu ja pullonkaula. Kohteessa jo nykyäänkin tapahtuu paljon vaaratilanteita niin autoille kuin pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Vaskilahdenkadun tulevilla liikennemäärillä tilanne pahenee entisestään. Risteysjärjestelyjä on tarve selkeyttää.

Länsibaana

Länsibaana-pyörätien mutka pohjoiseen kohti Ylähanka-liikenneympyrää ja autojen ajokaistojen ylitykset sen läheisyydessä ovat ongelmallisia. Matka pitenee reilusti ja muuttuu vaarallisemmaksi, kun autotkin kerääntyvät noihin liikenneympyröihin pyöräilijöiden kanssa. Suunnitelmaa tulisi selkeyttää.

Jalankulku ja reitti Koivusaaren metroasemalle

Jalankulku Vaskilahdenkadulla nykyiselle metroasemalle kulkee meluseinän meluisella puolella. Meluseinä auttaa eteläpuolella olevia nykyisiä asuintaloja, mutta jalankulkijat ja pyöräilijät kulkevat moottoritien melussa.

Suunnitelmasta on esitetty aika epäselvästi, miten alueella liikkuvien on tarkoitus kävellä Koivusaaren metroasemalle. Reitit sinne Isokaaren suunnalta ovat joko kiertää hankalaa ja jyrkkää Sotkatietä tai Länsiväylän meluaitojen sisäpuolella. Vaskilahdenkadulta on käytettävä vielä pitkiä ulkoportaita. Seuran mielestä portaat ovat talvella haastava ylläpidettävä, nykyisellä yleisellä alueen kunnossapidon tasolla portaat jouduttaisiin sulkemaan lumen ja jään aikaan (vrt. viime talven auraamattomuus). Suunnitelmaa on tarpeen vielä tarkentaa etenkin Isokaareltä ja Katajaharjusta tulevien jalankulkijoiden osalta. Tarkennuksessa on tarpeen ottaa huomioon metroaseman viereisten talojen asukkaat.

Myös tulevien koivusaarelaisten jalankulku uuden yhteyden kautta metroasemalle olisi selvennettävä, esimerkiksi, onko pääreitti metroon kauppakeskuksen kautta?

Melu

Koivusaaren alueella melu tulee olemaan merkittävä ongelma. Sitä ei valitettavasti ole kovin helppo korjata edes meluvällein, kun uusi Länsiväylän liittymä levittäytyy laajalle alueelle. Rakennusten sisällä asiaan on helpompi vaikuttaa, mutta Koivusaarta halkova Länsiväylä massiivisine liittymineen takaa, että melua on jatkossakin heti, kun rakennuksista tai suojausammilta pihoilta poistutaan.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

## Bussipysäkit

Suunnitelmissa tulisi selvittää, miten melua esimerkiksi bussipysäkeillä voisi vähentää. Myös Länsiväylän varrella tulee olla bussipysäkit esimerkiksi kaukoliinjojen liikennettä varten.

Uuden kadun haitat nykyisille lauttasaarelaisille

Vaskilahdenkadun rakentaminen vaikuttaa paljon alueen viereisessä nyt asuviin. Seuran mielestä tulee selvittää mahdollisuus esimerkiksi tupla-aitarakenteella eristää tien jalkakäytävä yksityispihasta, jos reitti olisikin meluidan eteläpuolella.

Läpikulku, roskaaminen ja häiriökäyttäytyminen on jo nyt ongelma alueella, ja se tuskin ainakaan vähenee tuon uuden tieyhteyden myötä.

## Katuvihreys

Seura pitää hyvänä, että luonnoksissa Länsiväylälle ja kaduille esitetään istutettavan runsaasti katuvihreää.

Seura on mielellään valmistelijoiden käytettävissä paikallisena asiantuntijana ja palautteessa annetaan yhteystiedot.

**Vastaus:**Vaskilahdenkatu

Katusuunnitelma on laadittu asemakaavassa osoitetulle katualueelle. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräkaistan perusleveys on 1,75 m. Vaskilahden itäpäässä on pituuskaltevuutta, joten nopeuseroa pyöräilijöiden välillä on odotettavissa. Vaskilahdenkadulla ei tarvita joukkoliikennekaistaa, jos bussiliikennettä on yhden tunnin aikana 4-5 vuoroa/suunta. Asemakaava ei mahdollista uutta katua Koivusaaren ja Lauttasaaren välillä Länsiväylän pohjoispuolella. Vaskilahdenkadun liikennemäärä on liikenne-ennusteen mukaan samaa suuruusluokkaa kuin Meripuistotien liikennemäärä on nykyään ja kaksinkertainen Isokaaren liikennemäärään nähden, joten vilkkaasta pääkadusta ei siis ole kyse.

Vaskilahdenkadun itäpäähän katuliittymä on todellakin ahdas ja ajoratojen levittäminen johtaa hankaliin rakenteisiin. Selkeyttämiselle on tarve ja suunnitelmassa on varauduttu liikennevalo-ohjaukseen. Katajajarjuntien kotelopalkkirakenteisen sillan kunnostaminen tai korvaaminen tulee eteen aikanaan. Mikäli uusi silta voidaan rakentaa idemmäs poistuneen ramppisilmukan paikalle, olisi Isokaaren pohjoispäässä tilaa kiertoliittymälle. Nämä muutokset edellyttävät asemakaavan muutosta.

Palautteen loppupuolella on esitys, että Vaskilahdenkadun jalkakäytävä rajattaisiin molemmin puolin meluidalla. Palautteesta ei selviä mitä tällä tavoitellaan. Joka tapauksessa sosiaalinen turvallisuus 3 m leveällä käytävällä lisääntyisi. Talvikunnossapito ei myöskään olisi helppoa jos lumiaura ja jalankulkijat ovat samassa käytävässä.

Länsibaana

Länsibaanan linjaus pohjoisen Koivusaaren kautta palvelee hyvin Koivusaaren ja Lauttasaaren asukkaita. Väylä on saavutettavissa hyvin korttelialueilta. Katu ylittää yhden vähäliikenteisen tonttikadun ja autoilijoilla on liikennesääntöjen mukaan siinä väistämisvelvollisuus. Nykyiseen nähden matka ei juurikaan pitene. 100 metrin pitkä kaksisuuntainen pyöräliikenteen tunneli ja ramppien kohdalla merivedenpinnan alapuolelle ulottuva teräsbetonikaukalo ja sen

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

hulevesipumppaamo eivät ole realistinen vaihtoehto, sille tällainen pyöräväylä ei palvele Koivusaaren asukkaita. Se palvelisi Espoosta Helsingin keskustan suuntaan sekä takaisinpäin.

Jalankulun yhteydet metroasemalle

Jalankulku metroasemalle tapahtuu jalkakäytäviä pitkin. Katajajarjuntien alueelta pääsee itäiselle sisäänkäynnille Telkkäkujaa pitkin tai rakennettavaa Vaskilahdenkatua pitkin. Vaskilahdenkadulle ei ole esitetty pohjoispuolelle jalkakäytävää, koska sille ei ole selvää tarvetta, se sijoittuisi kadun ja Länsiväylän väliin ja Vaskilahdenkadulle varattu tila on kokonaisuudessaan ahdas. Vaskilahdenkadulta on sisäänkäynti metroasemalle. Isonkaaren alueelta pääsee itäiselle sisäänkäynnille Sotkatietä pitkin tai Vaskilahdenkatua pitkin. Vaskilahdenkadun meluseinän paras paikka on kadun ja tontin välissä.

Koivusaaren metroasemalle pääsee Vaskilahdenkadulta, Koivusaaren puistokadulta tai kauppakeskuksen kautta. Kauppakeskuksen yhteyksien tarkempi suunnittelu toteutuu rakennuksen suunnittelun aikana.

Liikennemelu ja bussipysäkit

Meluntorjunta on suunniteltu asemakaavan suunnittelun yhteydessä. Suunnitelmia tarkennetaan tie- ja katusuunnittelussa. Tien ja katujen rakentamisen yhteydessä rakennetaan melusteet. Meluntorjunta perustuu kuitenkin suurelta osin rakennuksiin ja niiden rakentamisen ajankohtaa ei voida tässä vaiheessa tietää.

Koivusaaren puistokadulle ja Vaskilahdenkadulle rakennetaan molemmille yksi bussipysäkki eikä niillä ole erityistä meluntorjunnan tarvetta, mikäli ympäristö on toteutunut suunnitelman mukaisesti. Länsiväylän bussipysäkkien tarve arvioitiin osayleiskaavoituksen yhteydessä Länsiväylän aluevaraussuunnitelmassa. Koska metro on käytössä, ei Länsiväylällä ole paikallisliikennettä. Kaukoliikenne on vähäistä ja harvat käyttäjät voivat vaihtaa aikaisemmin metroon tai kävellä Hanasaaren bussipysäkillä.

**Palaute:**

As Oy Ruukinlahdentie 3:n hallituksen puheenjohtaja esittää seuraavat huomiot:

1. Koivusaaren tie- ja katusuunnitelmien pitäisi parantaa eikä huonontaa Lauttasaaren länsiosan asukkaiden liikkumista Länsiväylällä.

Länsimetron joulukuun alussa liikenteen aloittavasta jatko-osasta huolimatta Länsiväylä on tärkeä liikuttaja kaikille lauttasaarelaisille. Muutoinhan emme pääse pois saareltamme kuin Lauttasaaren vanhan sillan kautta ja jos sekin on remontissa emme mitenkään. Ennen Länsiväylää pääsimme suoraan saarelta länteen, kun ajoimme Lauttasaarta halkovalle Lauttasaarentielle ja sen jatkona olevalle Jorvaksentielle. Länsiväylän ensimmäisen osuuden valmistumisen jälkeen Lauttasaaren läntisen osan asukkaat ovat ajaneet nopeasti Katajajarjun rampin kautta Länsiväylälle ja takaisin, silloin kun heidän on ollut päästävää Kehä I:n kautta lentoasemalle, Malmin hautausmaalle, Itä-Helsinkiin, Sipooseen, Porvooseen sekä Keski- ja Itä-Suomeen, Kehä II:n kautta Turunväylälle, Länsiväylää suoraan eteenpäin Tapiolaan, Nuuksioon, Hankoon, Tammisaareen, Otaniemen ohi Munkkiniemeen, Munkkivuoreen, Pitäjänmäelle, Etelä- ja Pohjois-Haagaan, Tampereelle, Koskelaan, Käpylään, Lahden väylälle. Näitä matkoja ei tehdä pyöräillen, saati kävellen, eikä astumalla Raide-Jokeriin tai yhä harvemmin kulkeviin busseihin; tarvitaan myös yksityisautoja ja lyhyemmille matkoille takseja. Metrolla pääsemme tietenkin Helsingin Rautatieasemalle.

Länsiväylän ja Koivusaaren nyt esillä olevat tiesuunnitelmaluonnokset ovat esimerkki siitä, mihin joudutaan, kun uutta massiivisille merentäytöille rakennettavaa ja tärkeää Helsingin

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

sisääntuloväylän jakamaa kaupunginosaa aletaan poliittisen päätöksenteon seurauksena toteuttaa. Suunnitelmaluonnoksen mukaan Koivusaaren sisäinen liikenne pakataan ylleveille kaduille keskelle saarta. Asuntojen ja työpaikkojen sanotaan olevan kävelyetäisyydellä Koivusaaren metroasemalta. Tämä toiveajattelu ei toteutunut Lauttasaarella, vaan bussiliikennettä on tarvittu saaren sisällä. Uuden täyttömaan katujen tulvavaaraa yritetään torjua määrittelemällä niiden korkeusasemaksi +3,2. Tuskin riittää, kun ilmastomuutos tuo jo ennestään merenpinnan nousuille ja myrskyille alueille lisää turbulenssia.

Koivusaaren "puistokatu"- muutamane istutettuine puine ja pensaineen - ylittää Länsiväylän ja sen varrelta eritasoliittymän kautta löytyvät uudet rampit Helsingin keskustaan ja Espooseen. Viereen rakennetaan 100 metriä pitkä kansi, johon keskitetään mittava toimisto- ja yritystoiminta, jopa 4500 työpaikkaa on toiveissa. Kun Koivusaaren rakentamisen on arvioitu kestävän vähintään 10 vuotta, on kysyttävä: määritelläänkö työpaikkatarpeet menneen vai tulevan kehityksen perusteella? Ja minkä laatuinen työpaikkojen tulevaisuus katujen ja tiestön suunnittelijoiden silmissä siintää?

Suunnitelmaluonnoksessa Katajajarjun sillan vierestä länteen ja itään lähtevät rampit poistetaan ja kaikki mahdolliset toiminnot keskitetään uudelle Vaskilahdenkadulle. Ramppien poistamisen takana lienee lisärakennusmaan saaminen Länsiväylän varteen ja Helsingin toiveissa olevan Katajajarjun kannen toteuttaminen. Vaskilahdenkadusta näyttää tulevan oikea monitoimikatu. Koivusaaren metroasemalta pääsee kyseisen kadun jalkakäytävälle. Leveät jalkakäytävät ja pyörätiet nousevat valo-ohjattuun Katajajarjuntien, Isokaaren ja Lauttasaarentien risteykseen. Sinne pyrkivät myös kyseisten katujen varsilla asuvat lauttasaarelaiset autoilevat asukkaat yhdessä muiden Lauttasaaren länsiosassa asuvien lauttasaarelaisten ja Lauttasaareen tulevien ja sieltä poistuvien uusien koivusaarelaisten kanssa. Miksi Koivusaarta rasitetaan tuomalla lisää liikennettä saaren sisään, kun julkituotuna tavoitteena on lujittaa sen merellistä identiteettiä? Miksi lauttasaarelaiset pannaan kiertelemään pitkän Koivusaaren katuja ja aiheuttamaan melua ja päästöjä saaren uusille asukkaille vain päästökseen Länsiväylälle ja sieltä takaisin Lauttasaaren länsiosaan? Minkälaista liikenteen ruuhkautumista on odotettavissa sekä Vaskilahdenkadulla että Länsiväylälle länteen ja itään Koivusaaren puistokadulta johtavilla rampeilla?

## 2. Tarvitaan tarkennuksia ja liikennemääräennusteita

Helsingissä nykyisin omaksutun suunnittelukulttuurin nimissä näissäkin suunnitelma-luonnoksissa on luvattoman paljon epätarkkaa tietoa, "joka tarkentuu suunnittelun edetessä". Tästäkin suunnitelmasta puuttuu 0-vaihtoehto, joka osoittaisi, ettei hyvää vaihtoehtoa ole, vaan kaikki ovat enemmän tai vähemmän huonoja. Kun lähtökohta on ideologisesti ylevä, ts. "tehokkaan joukkoliikenteen" ohella täyttömaalle on "ominaista ympäröivä saaristomaisema ja meri", pitäisi olla itsestään selvää, etteivät Koivusaaren katusuunnitelmatkaan voi olla edes luonnosvaiheessa täynnä täsmentämätöntä tarkoituksenhakuisuusajattelua.

On epäselvää, onko uusi monitehtäväinen Vaskiniemenkatu kaksisuuntainen; Lauttasaaresta Koivusaarenkadun kautta Länsiväylälle ja takaisin? Länsiväylän pohjoispuolelle on tulossa Länsibaana, joten sinne ei Vaskilahdenkatua vastaavaa ramppia ole tulossa. Jos näin on, erityisesti Koivusaaren metroaseman uuden sisääntulon katu ympäristö on äärimmäisen turvaton. Sen edessä on liikaa jalankululle, pyöräilylle ja autoille osoitettuja toimintoja. Jonnekin puolelle metroasemaa tulee myös paikoitustilaa, joten sinne pitäisi sujuvasti päästä.

Valo-ohjaus mitä ilmeisemmin selkiinnittäisi nykyisen rampin osalta tilannetta, mutta kaksisuuntaisen rampin kohdalla niin ei käy. Liian monesta suunnasta tulee Koivusaareen Vaskilahdenkadulle kääntyvää liikennettä. Isokaari on kapea ja kolariherkkä koulutie, vaikka ajonopeus on vain 30 km/t. Lauttasaarentien liikenne itään päin varmasti lisääntyy ja

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

paikoituspaikkojen tarve tuplaantuu, kun suunnitelmat siirtää Lauttasaarenmäen kohdalla kaksisuuntaisesta pyörätiestä Helsinkiin menevä osa tien oikealle puolelle toteutuvat.

Ruukinlahdenpuiston länsiosaan suunnitellaan osavuotista kuplahallia ja suunnittelijat ovat seisseet sen vieressä arvioimassa saattoliikenteen määrää. Saattoliikenne tulee Lauttasaarentietä pitkin. Erilaisia arvailuja on ilma sakeanaan, mutta suunnittelijat nostavat lopulta kädet pystyyn toteamalla, että "nykytilanteessa paikalle tulevien yksityisautojen määrää on mahdoton arvioida". Entä silloin, kun koivusaarelaiset juniorit pyrkivät kyseisen jalkapalloseuran jäseniksi?

### 3. Raskas liikenne, melu ja hyvän asumisen osatekijät

Vaivalloisesti ja hitaasti rakentuvan Koivusaaren ja sen läpi kulkevan Länsiväylän liikenneennusteita on punnittava Länsiväylän itäpäähän muutosten kautta. Länsisataman tunneliratkaisusta on olemassa Helsingin kaupungin valtuuston päätös. Rekkaliikenne ei enää kulje Jätkäsaaren ja Ruoholahden kautta, vaan tulee tunnelissa Länsiväylän alkuun. Ennusteiden mukaan satamaliikenne sujuvoituu, mutta samalla raskasliikenne lisääntyy. Nyt esillä olevassa suunnitelmaluonnoksessa tämä asia ohitetaan kokonaan. Koivusaaren puistokatu ylittää Länsiväylän ja viereen rakennetaan 100 metriä pitkä kansi kaikkine toimisto- ja työpaikkarakennuksineen, jotka havainnekuivissa ovat korkeita pilviä tavoittelevine Ikea-rakennuksineen. Melua torjutaan ympäri tulevaa Koivusaarta pystyttämällä meluseiniä. Seinät ovat muutaman metrin korkuisia ja lauttasaarelaisten kokemuksen mukaan kyvyttömiä torjumaan liikennemelua. Pahimmassa tapauksessa ne vain lisäävät sitä. Oma kysymyksensä on, miten Vaskilahdenkadun ramppien meluseinät suojaavat viereisen Sotkatien olemassa olevaa rakennuskantaa, joka rampin huomattavan levennyksen vuoksi tulee entistä lähemmäksi vilkasta liikennealuetta.

Suunnitelmaluonnoksessa puhutaan suurista erikoiskuljetuksista, joita ohjataan Alahangan kiertoliittymän kautta. On epäselvää, minkälaisista kuljetuksista nyt on kyse? Täyttömaan aikaisista kuljetuksista? Pitkäaikaisen rakennusvaiheen kuljetuksista? Venekuljetuksista? Uusien asukkaiden muuttokuljetuksista? Ikean tavarakuljetuksista? On myös epäselvää, minkälaiset meluseinät suojaavat asukkaita niiden melulta? Lauttasaaren länsiosassa talojen asukkaat joutuvat kuuntelemaan näiden kuljetusten melua vuosikausia. Olisi sen vuoksi kohtuullista, että suurten erilliskuljetusten käsite jo tässä vaiheessa selvennettäisiin.

Koivusaaren pitkän ja täynnä ristiriitoja sisältävän suunnitteluvaiheen aikana on käynyt ilmi, että vaikka asukas- ja tavoiteltu työpaikkamäärä kasvavat eksponentiaalisesti, monien palvelujen osalta tulevat koivusaarelaiset joutuvat turvautumaan Lauttasaaren palveluihin. Tulee alasteen koulu, päiväkotia, pieni urheilukenttä ja kaupunki-Ikea. Siinä taitaa olla kaikki. Lauttasaareissa on onnistuttu säilyttämään oma terveysasema, mutta sen palvelukapasiteetti ei riitä edes Lauttasaaren omalle, nopeasti kasvavalle väestölle. Päiväkoteihin ei löydy koulutettua työvoimaa. Melusuojat, uudet puut ja pensaat, saarta kiertävä tuulinen rantaraitti ja täyttäjien ansiosta kaventunut meri eivät siten torju vaaraa, että Koivusaaresta syntyy uusi helsinkiläinen lähiö. Tosin rakentamis- ja asumiskustannuksiltaan erittäin kallis sellainen.

### Vastaus:

#### Yhteydet Länsiväylälle, joukkoliikenteen tarve, kadut

Autoliikenne Länsiväylän, Koivusaaren ja Katajajarjun alueen välillä paranee entisestään, kun uusi eritasoliittymä mahdollistaa liikenteen Länsiväylällä myös idän suunnassa.

Koivusaaren metroasema ja bussipysäkit sijaitsevat saaren keskellä ja saaren suurin pituus on noin 900 m. Lauttasaaren metroaseman molemmat sisäänkäynnit sijaitsevat suurin piirtein



## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

saaren keskellä ja saaren suurin pituus on 3,3 km. On aivan selvä, että Lauttasaassa tulee joukkoliikennettä järjestää myös bussiliikenteenä.

Koivusaaren puistokadun katusuunnitelmassa on 124 uutta puuta. Liikenneväylät suunnitellaan asemakaavojen perusteella. Asemakaava perustuu monenlaisiin tavoitteisiin, joista yksi on viihtyisä asuin- ja työpaikka-alue joukkoliikenteen ja meren läheisyydessä.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan laatiminen on käynnissä ja seudun maankäyttöä tutkitaan siinä tarkemmin. Katajajarjun kannen rakentaminen on ollut esillä 1980-luvun lopusta lähtien, mutta sen taloudellinen kannattavuus on huono. Koivusaaren suunniteltu rakentaminen vaatii kunnolliset liikenneyhteydet ja Katajajarjun nykyistä liittymää ei voi parantaa. Tästä syystä eritasoliittymä siirretään Koivusaaren. Lisäksi Koivusaaren suunniteltu väestömäärä on moninkertainen Katajajarjun alueeseen nähden, joten se on myös siltä kannalta oikea paikka liittymälle.

#### Vaskilahdenkatu, raskas liikenne

Vaskilahdenkadulla on autoliikenteelle ja pyöräliikenteelle erilliset kaistat molempiin suuntiin. Itäosassa on jalkakäytävä kadun eteläpuolella ja länsiosassa molemmin puolin. Kadun kohdalla nykyään oleva moottoritien erkanemisramppi poistuu.

Länsiväylän nykyiset sillat ovat erikoiskuljetuksille liian matalat. Lauttasaarentiellä on ollut pitkään suurten erikoiskuljetusten reitti, jolloin liian korkeat muuntamo-, parakki- tms. kuljetukset ohittavat sillat katuverkon kautta. Tästä yhteydestä ei voi luopua. Päinvastoin, kuorman mitat ovat viime vuosina sekä levenneet että korottuneet yhden metrin. Länsiväylää liikennöivät jatkossakin erikoiskuljetukset, jotka ovat leveitä, mutta mahtuvat siltojen alitse. Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkosta löytyy lisätietoa esimerkiksi Kuntaliiton ja Väyläviraston verkkosivulla.

#### **Palaute:**

Yksityishenkilön palaute: Helsingissä on valitettavasti menty enemmissä määrin kohti mallia, missä pyörätiet eivät ole pyöräteitä vaan pelkästään pyöräkaistoja jopa vilkasliikenteisten katujen varsilla. Eiranrannan uusi liikenneympyrä on hyvä esimerkki huonosta suunnittelusta. Sen sijaan, että pyöräilijät kulkisivat ulkokehää omalla kaistallaan (kuten hollantilaiset tekevät) pyöräilijät liittyvät ajoradalle pois pyöräkaistalta. En itse tiedä kuka menee ensin jos pyörä ja auto saapuvat samaan aikaan risteykseen.

Valitettavasti näen, että Koivusaaren tullaan tekemään samanlaiset liikenneympyrät. Tämä on hengenvaarallista eikä kannusta kaupunkilaisia pyöräilemään. Varsinkin Koivusaassa pääkaduilla tulisi olla pyörätiet pyöräkaistojen sijaan ja pyörille oma kaista liikenneympyrän ulkokehällä eroteltuna ajoradasta! Molempiin liikenneympyröihin tullaan moottoritieltä ja valitettavasti autoilijat eivät tule ottamaan pyöräilijöitä hyvin huomioon, pitää olla uhkarohkea että uskaltaa Koivusaassa pyöräillä.

Vaskilahdenkatu on ehkä tärkein paikka mihin pitäisi saada pyörätiet kaistojen sijaan. Vaskilahdenkadulla ei ole visuaalisesti mitään mikä kaventaisi ajoradan leveyttä, vieressä kulkee Länsiväylä ja toisella puolellakaan ei ole taloja. Nopeudet tulevat nousemaan koviksi autoille, poliisi ei ehdi valvomaan.

Vaskilahdenkadulta pitäisi saada myös pyöräilylle sallittu reitti metron nykyiselle sisäänkäynnille, pyörätelineille ja Lauttasaarta kiertävälle puistoreitille. Nyt näytti olevan vaan jalkakäytävä.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Pursiseurankadulla ja muilla asuntokaduilla on ihan perusteltua, että pyöräily on ajoradalla. Näille kaduille toivoisin kuitenkin liikenneympäristöä hidastavia elementtejä, esimerkiksi kaduille voisi tehdä kasvualustoja, jotka tekevät kadusta vaihtelevasti yksikaistaisia, pyöräilijöille voisi tehdä oma kaista jalkakäytävän ja kasvualustan välistä.

Vielä lisäyksenä miksi nämä pyöräkaistat ovat niin huono idea, jos tilaa on tehdä oikeat eritasopyörätiet. Talvisin kunnossapito ajoradalla ja pyöräteillä on erilaista. Kun sataa lunta pyöräkaistoilta pitäisi heti ajaa vallit pois mutta näin ei käytännössä tehdä. Reunakiven viereen jää sitten epämääräinen vesi/loska/lumi sekoitus ja siinä pyöräilijän pitää polkea. Vielä kun autot ajavat hieman leveämmin lumisateen aikana niin pyöräkaistaa ei faktisesti enää ole olemassa mutta pyörätie on.

Pyöräkaistalla tulee lisäksi se ongelma, että tampaantunut jää/lumi ei sula/lähde auraamalla vaan kaista odottaa pitkälle keväälle, että on oikeasti lapsen pyöräiltävissä. Tätä tapahtuu joka paikassa missä pyöräkaista on alimpana (loskan kertyminen) ja ei eroteltu ajoradasta (oikaisut pyöräkaistan päältä). Pyörätiellä tämä ongelma ei ole yhtä kriittinen, tampaantumista/oikaisuja jne. ei tapahdu yhtä paljon ja lisäksi kuivatus on selkeästi parempi, kun ajorata on alin ja paikka mihin vesi kertyy.

Kuten Hepon Twitter keskustelustakin näkee, tätä tapahtuu parhailaan, samoja valituksia ei kuuluu esim. Lauttasaarentie pyöräteiltä. Hämeentie on toki oma tarinansa, kokonaan hoitamattomuutta ei pelasta edes kolmitasopyörätiet.

**Vastaus:**

Koivusaaren suunnitelmaa on tarkistettu pyöräväylien osalta monessa kohdassa. Molemmissa kiertoliittymissä on nyt pyörätie erillään ajoradasta. Sama periaate on Koivusaaren puistokadun keskiosalla. Vaskilahdenkadulla on päädytty säilyttämään pyöräkaistat samalla tavalla kuin on Lauttasaarentiellä. Muut kadut ovat sekaliikenteellä.

Vaskilahdenkadulta idän suunnasta ei ole onnistuttu järjestämään hyvää kadun ylitystä metron itäiselle sisäänkäynnille tai Telkkäkujan alikulkukäytävälle. Jos tarkoitus on mennä metroon, niin läntiselle sisäänkäynnille on kyllä sujuva yhteys. Sotkakujan tai Telkkäkujan kautta pääsee Koivusaaren pohjoisosaan ja rantareitille.

Palaute talvikunnossapidosta pitää paikkansa. Käytäntöä tulee muuttaa.

**Palaute:**

Yksityishenkilön palaute: Länsiväylä Koivusaaren kohdalla -suunnitelmaluonnoksen mukaiset liikennejärjestelyt vaikeuttavat oleellisesti pääsyä autolla Länsiväylälle länteen päin Katajajarjusta ja muualta länsi-Lauttasaaresta. Mikäli olemme tulkinneet suunnitelmaa oikein, olisi ajoreitti Katajajarjusta Länsiväylälle seuraava: Katajajarjun sillan yli etelään, jyrkkä oikea käännös Vaskilahdenkadulle mäkeä alas, koukkaus etelään ja taas pohjoiseen liikenneympyrälle, sieltä länteen ja sitten pohjoiseen sillan yli Länsiväylän toiselle puolelle, pohjoiseen toiselle liikenneympyrälle, josta ramppia alas Länsiväylälle länteen.

Kartan mukaan olemassa oleva Katajajarjun ramppi poistetaan käytöstä, mutta sen kohdalle ei ole merkitty mitään muuta. Emme näe estettä, etteikö ramppi voisi säilyttää niin että sitä kautta pääsisi Länsiväylälle niin kuin nyt. Esitämme siis, että Katajajarjun ramppia ei poisteta vaan pidetään käytössä. Suunnitelman mukainen liikennejärjestely toisaalta vaikeuttaisi yhteyksiä

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Lauttasaaresta ja toisaalta toisi turhaa kauttakulkuliikennettä Koivusaareen, joten se on kaikissa suhteissa huono.

**Vastaus:**

Palautteen antaja on tulkinnut ajoreitin Katajaharjun pohjoisosan ja Espoon välillä oikein. Kartasta mitaten matka Espoon suuntaan pitenee 420 metriä ja Espoosta takaisin 165 m. Nopeudella 30 km/h tämä tarkoittaa matka-ajan pitenemistä 50 tai 20 sekuntia, jos lähtöpiste on Katajaharjussa. Koska moottoritiellä nopeus on suurempi, voidaan sanoa 1-2 minuuttia. Jos määränpää on Helsingissä tai lähtöpiste on Koivusaaressa, on tulos erilainen.

Katajaharjun nykyisen pohjoisen rampin alueelle ei ole laadittu asemakaavan muutosta. Noin 10 vuotta sitten aluetta suunniteltiin juuri siltä kannalta, että Koivusaaren rakentamisen myötä ramppi poistuu. Suunnitelmaa ei kuitenkaan edistetty asemakaavan muutokseksi saakka. Yksi peruste oli Länsiväylän liikenteen suuret päästöt. Tilanne kuitenkin muuttuu, kun sähkömoottorit korvaavat polttomoottorit. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan laatiminen on käynnissä ja aluetta tutkitaan siinä yhteydessä.

Pohjoista ramppia ei voida poistaa Koivusaaren rakentamisen alkuvaiheessa, koska korvaavaa ramppia ei saada Koivusaaressa käyttöön heti alussa. Ramppi sijoittuu täytemaalle ja edellyttää myös Koivusaaren puistokadun risteyssillan Länsiväylän ylitse. Sen sijaan eteläinen ramppi poistuu käytöstä rakentamisen alkuvaiheessa, kun Vaskilahdenkatu rakennetaan sen kohdalle. Vaskilahdenkatu muodostaa ajoyhteyden Espoon suunnasta Lauttasaareen.

Jukka Tarkkala  
Projektipäällikkö

**Tiedoksi**

Palautteen antajat