



**13**

**Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Länsiväylän tiejärjestelyistä  
Koivusaaren kohdalla**

HEL 2024-013495 T 08 00 01

**Päätösehdotus**

Kaupunginhallitus antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus) seuraavan lausunnon:

Länsiväylän tiejärjestelyjen kehittäminen on edellytys Koivusaaren alueen rakentamiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Tiesuunnitelma perustuu osayleiskaavoituksen yhteydessä laadittuun Länsiväylän alueva-raussuunnitelmaan ja sen tarkentamiseen asemakaavoituksen aikana tiesuunnitelman tarkkuuteen.

Kaupungin kannalta on tärkeää, että hyväksytyt tiesuunnitelma ja kuulutettu hyväksymispäätös antavat oikeuden ryhtyä rakentamaan tietä, jollei muutoksenhakutuomioistuin toisin määrää. Kaupunki pyytää tekemään hyväksymispäätöksen viipymättä.

Tiesuunnitelmaa ei voi toteuttaa kaikilta osin ennen kuin aluehallintoviraston päätös vesilupahakemuksesta on voimassa. Kaupunki on hakenut aluehallintovirastolta vesilain mukaista lupaa osayleis- ja asemakaavojen toteuttamisen edellyttämien ruoppausten, täyttöjen ja muun vesirakentamisen suorittamiseksi. Aluehallintovirasto on tehnyt päätöksen, mutta päätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen. Asian käsittely on kesken. Tiesuunnitelman toteuttaminen edellyttää ramppien R3 ja R4 alueella ruoppausta ja täyttöä, Koivusaaren sillan uusimista ja uuden virtausaukon rakentamista Länsiväylän penkereen poikki. Lisäksi Länsiväylän erikoiskuljetusten reitin siirtäminen kulkemaan Vaskilahdenkadun kautta edellyttää kadulla vesiluvan alaisia töitä.

Toteutussuunnittelun aikana tulee moottoritien väyläympäristöä edelleen kehittää melusteiden ja istutusten osalta. Vesistön äärellä olevien läpinäkyvien melusteiden määrää tulisi vielä lisätä, kuitenkin siten, että linnuston, kunnossapidon ja rakenteen toimivuuden näkökulmat on huomioitu. Samoin istutusten määrää ramppikolmioissa on lisättävä.

Kaupunki esittää, että Jorvaksentien rakentamista varten hankittujen kiinteistöjen tieoikeus lakkautetaan ensimmäiseen asemakaavaan sisältyvien yleisten alueiden ja kortteleiden osilla erillisellä ELY-keskuksen päätöksellä tai viimeistään maantietoimituksessa. Asiaa on avattu tarkemmin perusteluissa.

**Vastaukset kysymyksiin**

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Y-tunnus**

0201256-6



Vastauksena Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen esittämiin kysymyksiin todetaan seuraavaa:

Kaupunki on ilmoittanut verkkosivuilla tiesuunnittelun aloittamisesta 1.2.2019. Lisäksi on julkaistu lehti-ilmoitukset Helsingin Uutisissa ja Hufvudstadsbladetissa 2.2.2019. Suunnitelmaluonnokset ovat olleet esillä mielipiteiden antamista varten 9–22.11.2022 ja asiasta on julkaistu suomen- ja ruotsinkieliset lehti-ilmoitukset Lauttasaari-lehdessä ja Länsiväylä-lehdessä 9.11.2022. Kaupunki on ilmoittanut katu- ja tiesuunnitelmien nähtävillä olosta osallisille 18.9.2024 lähetetyllä kirjeellä. Sama ilmoitus on ollut katusuunnitelmien nähtävillä olon 2.10.–1.11.2024 ensimmäisenä päivänä myös kaupungin verkkosivuilla. Ilmoituksessa on kerrottu tiesuunnitelman tulevan nähtäville valtion liikenneväylien suunnittelu -palveluun. Kaupunki on julkaissut 21.10.2024 kuulutuksen tiesuunnitelman asettamisesta nähtäville Valtion liikenneväylien suunnittelu -palvelussa. Länsiväylän tiejärjestelyjä on esitelty osayleiskaavoituksen ja asemakaavoituksen yhteydessä. Tärkeimmät tiesuunnitelman piirustukset ja asiakirjat ovat olleet tutustuttavissa myös kaupungin karttapalvelussa.

Hanke tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Se turvaa kansainvälisen liikenteen sujuvuuden Länsisatamaan ja se parantaa elinkeinoelämän ja työmatkaliikenteen sujuvuutta. Järjestelyillä tuetaan joukkoliikenteeseen ja kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvaa kaupunkirakenteen tiivistämistä sekä vähennetään onnettomuusriskejä. Järjestelyissä on otettu keskeisesti huomioon kestävien liikkumismuotojen tarpeet ja hanke vähentää hieman liikenteen kasvihuonepäästöjä. Toimenpiteet tukeutuvat nykyisen kantatien 51 kehittämiseen, hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja se on kokonaisuutena taloudellisesti kannattava. Myös alueellisen liikennejärjestelmän tavoitteet on otettu huomioon Helsingin seudun MAL-sopimuksessa vuosille 2024–2035. Länsiväylän parantaminen rakentamalla Koivusaaren eritasoliittymä sisältyy sopimukseen.

Länsiväylän tiesuunnitelman alueella on voimassa 24.3.2017 voimaan tullut Koivusaaren osayleiskaava no. 12180. Kaava-alue kattaa nykyisen Katajajarjun eritasoliittymän länsipuoleisen alueen. Liittymiä ei merkitä yleiskaavaan. Koivusaaren alueella on voimassa 22.5.2023 voimaan tullut Koivusaaren asemakaava no. 12587. Katajajarjun eritasoliittymä sijoittuu asemakaavan no. 4866 alueelle, joka on tullut voimaan 28.4.1961. Osin tiesuunnitelman alueella on voimassa Länsimetron maanalainen asemakaava no. 11800, joka on tullut voimaan 31.12.2009. Osayleiskaava ja asemakaavat ovat oikeusvaikutteisia. Tiesuunnitelma on voimassa olevien asemakaavojen mukainen. Länsiväylän ympäristön osayleiskaava, joka on vireillä, koskee myös Koivusaarta. Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt osayleiskaavan



suunnitteluperiaatteista 18.4.2023. Osayleiskaavan ratkaisut tarkentuvat kaavaprosessin seuraavissa vaiheissa.

Kaupunki laatii tiesuunnitelman ratkaisuihin ja toteuttamiseen liittyvät omat suunnitelmansa. Osa suunnitelmista laaditaan yhteistyössä korttelialueiden kehittäjien kanssa. Kaupunki vastaa näiden suunnitelmien käsittelyprosessista hankkeen toteuttamisen edellyttämässä aikataulussa. Länsiväylään liittyvät katusuunnitelmat on jo laadittu. Maantien varteen sijoittuvan Länsibaanan ja virkistysalueiden suunnitelmat laaditaan, kun suunnittelu on ajankohtaista.

Kaupungilla ei ole tiedossa huomautettavaa tiesuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, melusteisiin, tukimuureihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin, mutta on korostettava, että ne ovat vielä yleispiirustuksia. Esitettyjen periaatteiden mukaan voidaan jatkaa suunnittelua tarkemmalle tasolle.

Kaupunki luovuttaa korvaukset asemakaavassa osoitetun maantien tekemiseen tarvittavan tieoikeuden omistamallaan maa-alueella.

Katujen alueet ovat kaupungin omistuksessa. Pääsääntöisesti kaupunki vastaa katujen rakentamisen kustannuksista tai niistä päätetään erikseen toteutussopimuksella.

Tiesuunnitelman edellyttämät kadut rakennetaan mahdollisimman samanaikaisesti tietöiden kanssa. Toteutusjärjestys sovitaan ELY-keskuksen kanssa, sillä toteutusjärjestyksellä on merkitystä liikenneverkon toimivuuteen.

Samanaikaisesti nähtävillä olleisiin katusuunnitelmiin on saatu muistutuksia, joista osa koskee myös tiesuunnitelmaa. Kaupunki on lähettänyt kaikki saadut muistutukset ELY-keskukseen tiesuunnitelman nähtävillä olon päätyttyä.

## Vastaukset muistutuksiin

### Länsimetro Oy:n muistutus

Länsimetro Oy kuvaa 2017 käyttöön otetun metroradan ja aseman tilannetta ja yhtiön tehtävää valvoa myös tiesuunnitelman toteutusta metron kannalta.

Muistutuksessa kuvataan asemakaavamerkintöjä ja kaavamääräyksiä metron osalta. Ympäröivän maankäytön suunnittelussa tulee ottaa huomioon metron rakenteet, niiden suojavyöhykkeet ja metron rakennukseen kohdistuva kuormitus. Metron rakenteisiin kuuluvat myös patoseinät.



Rakenteisiin saa tehdä muutoksia vain yhtiön ja rakennusvalvonnan luvalla. Rakenteita sekä toimintaedellytyksiä ei saa vaarantaa. Rakennettaessa ja louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet sekä noudatettava erityistä varovaisuutta.

Metroasemaa koskevista rajoitteista on laadittu rajoitepiirustukset, joissa on esitetty lähisuojavao- ja ulompi suojavao-ohje. Jo suunnittelusta suojavao-ohjeilla tulee olla yhteydessä yhtiöön. Lisäksi muistutuksessa painotetaan kalliomekaanisten selvitysten ja vaikutusten arvioinnin laatimista. Lausunnossa kuvataan yksityiskohtia tiesuunnitelmasta ja metron rakenteista.

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

Tiesuunnitelma-aineiston mukaan metroon kohdistuvat mahdolliset tärinävaikutukset on otettu huomioon siltojen ja tierakenteiden perustamistaparatkaisuissa ja ne tarkentuvat rakentamissuunnittelussa. Yhteistyö on hyvä käynnistää varhaisessa vaiheessa ja aluksi selvittää kaikki yhteensovittamista vaativat suunnittelukohteet.

#### Vastine

Länsimetro Oy:n kanssa on tehty ja tehdään myös jatkossa suunnitteluyhteistyötä. Esitetyt näkökohdat ovat hyvin tärkeitä. Koska maanalaissessa 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. Länsimetro Oy pidetään mukana ja tietoisena kaikessa metron läheisyydessä tehtävässä suunnittelussa ja rakentamisessa.

#### Helsingin seudun pyöräilijöiden muistutus

Helsingin seudun pyöräilijät ry:n muistutuksessa otetaan kantaa useaan suunnitelmaratkaisuun. Espoon ja Helsingin välisen Länsibaanan linjauksessa ei ole otettu huomioon yhdistyksen aikaisempia kommentteja, vaan baana on linjattu pohjoisten korttelialueiden kautta sen sijaan, että se olisi suora, sujuva ja korkeuserot minimoitu. Baana voitaisiin linjata Koivusaaren kannen alle ja rampeja voitaisiin painaa syvemmälle. Suunnitelma ei täytä kriteereitä.



Mikäli Telkkäkujan alikulkukäytävä uusitaan, tulee sinne järjestää sujuva yhteys pyöräilylle ja jalankululle. Muistutuksessa otetaan kantaa myös Vaskilahdenkadun pyöräväylään.

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.

#### Vastine

Helsingin seudun pyöräilijöiden ehdotuksessa linjata pyöräväylä 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 korttelialueilta käyttäjiä ja liittymismahdollisuudet ovat hyvät. Länsibaanan vieressä olevalle osuudelle pääsee liittymään vain päistä. Myöskään voimassa oleva asemakaava ei mahdollista Länsiväylän viereen sijoitettavaa pyöräväylää.

Toinen harhakäsitys liittyy korkeuseroon. Koivusaaren puistokadun kautta kiertävä linjaus on korkeuseroltaan 4,5 m. Länsiväylän varteen linjattu pyöräväylä edellyttää 3,8 m korkeuseroa. Ero on hyvin pieni. Koivusaaren puistokadun kautta kiertävää pyöräväylää ei myöskään voi jättää rakentamatta.

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. Väyliä välissä on 0,5 m erotuskaista ja jalkakäytävän seinän vieressä 0,25 m reunakaista. Vapaa aukko on noin 6,75 m kun nykyään se on noin 4,0 m. Sillan molemmin puolin laaditaan Sotkatielle ja Telkkäkujalle katusuunnitelmat, joissa tavoitellaan sujuvia ja turvallisia yhteyksiä.

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.



## Lauttasaari-Seuran muistutus

Lauttasaari-Seura–Drumsö-Sällskapet ry:n muistutuksessa otetaan pääasiassa kantaa Vaskilahden 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 muistutuksen mukaan erikseen ja osoittaa keinot lajin säilymisen turvaamiseksi Koivusaaren katusuunnitelmissa ja rakennusaikaisissa ratkaisuisissa. Katusuunnitelmissa tulisi esittää erikseen, miten lepakkojen saalistusreitit, päiväpiilot ja elinympäristö taataan rakennusaikana ja ratkaisuisissa, joita tehdään esimerkiksi vesisiipan tärkeän saalistusreitin 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.

## Vastine

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 venekerhon alueella on tehty vesialueen ruoppauksia ja laitureiden uudelleenjärjestelyjä. Havaintojen mukaan rakentaminen ei ole heikentänyt olosuhteita lepakoiden kannalta. Tuleva rakentaminen tai tulevat rakenteet eivät poikkeaa 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 es-



tettä 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.

Länsiväylän tiesuunnitelmaan sisältyy Koivusaaren siltojen uusiminen. Asemakaavan mukaan Länsiväylän pohjoispuolen puistoon rakennetaan puistosilta. Länsiväylän eteläpuolelle rakennetaan asemakaavan mukaan korttelialue kanavan päälle ja Vaskilahdenrannan katusilta. Nämä rakenteet muodostavat noin 120 m pitkän vesiväylän, joka on hämärä ja antaa hyvän mahdollisuuden lepakkokannan säilymiseen. Molemmin puolin tulevat sijaitsemaan rantapuistot.

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

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

Koivusaaren alueen rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt suunnitellaan rakentamisen edistymisen mukaisesti.

#### As Oy Laukkarannan muistutus

Muistutuksessa todetaan, että Koivusaaren asemakaavan toteuttaminen ja Katajaharjun eritasoliittymän siirtäminen Koivusaaren tulee vaikeuttamaan merkittävästi liikenteen sujuvuutta, heikentämään asukkaiden liikkumismahdollisuuksia ja lisäämään ruuhkia alueella.

Lisäksi mielipiteessä otetaan kantaa pelastustoimen saavutettavuuteen ja että Katajaharjun eritasoliittymä tulisi rakentaa palvelemaan sekä Espoon että Helsingin suuntia. 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



13.1.2025

Asia/13

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.

Vastine

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. Näiden arvojen turvaamiseksi on vesitalousluvassa annettu määräyksiä.

Tie- ja katusuunnitelmia laadittaessa tulee noudattaa voimassa olevaa lainvoimaista asemakaavaa.

## Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan ELY-keskus pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa tiesuunnitelmasta Kantatien 51 (Länsiväylä) tiejärjestelyt Koivusaaren kohdalla, Helsinki ja Espoo, tiesuunnitelma. Lisäksi ELY-keskus pyytää, että kaupunki toimittaa eri lähetekirjeellä mahdollisesti tiesuunnitelmaa vastaan tehdyt muistutukset ennen nähtävillä olon päättymistä. Lausuntoa on pyydetty 15.1.2025 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 21.1.2025 asti.

Lisäksi pyydetään tarkistamaan suunnitelma-aineistossa olevat kaavoitteet ja -määräykset sekä oikaisemaan mahdolliset virheet ja täydentämään puuttuvan kaava-aineiston.

Lausuntopyynnössä pyydetään kiinnittämään lausuntoa annettaessa huomiota seuraaviin tiesuunnitelman käsittelyä ja sisältöä koskeviin asioihin:

- tiesuunnitelmaa koskevat muistutukset toimitetaan ELY-keskukselle ennen nähtävilläoloajan päättymistä
- ELY-keskus varaa kaupungille mahdollisuuden lausua muistutuksista ja täydentää lausuntopyyntöä nähtävilläoloajan jälkeen
- tiesuunnitelman alustavat kokonaiskustannukset ovat 52 miljoonaa euroa ja hankkeen kustannusjaosta valtion ja Helsingin kaupungin kesken sovitaan erikseen.





13.1.2025

Asia/13

ELY-keskus pyytää kaupunkia ilmoittamaan tai ottamaan kantaa seuraaviin asioihin:

- Onko kaupunki ilmoittanut verkkosivuillaan suunnittelun aloittamisesta, vuorovaikutuksen kutsusta ja suunnitelman nähtäville asettamisesta?
- Onko tiesuunnitelmassa otettu huomioon valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutuminen kunnan alueella?
- Mitkä oikeusvaikutteiset yleis-, asema- ja ranta-asemakaavat ovat suunnitelman alueella lausuntopyynnön ajankohtana voimassa tai hyväksytyjä? Ovatko kaavat yhdenmukaiset suunnitelman kanssa? Jos kaavoitustilanteessa on tapahtunut muutoksia nähtäville asetettavassa suunnitelmassa kuvastusta, pyydetään kaupunkia yksilöimään muuttuneet kaavat lausunnossaan.
- Laatiiko kaupunki tiesuunnitelman ratkaisuihin ja toteuttamiseen liittyvät omat suunnitelmansa sekä vastaako kaupunki suunnitelmien käsittelyprosessista hankkeen toteuttamisen edellyttämässä aikataulussa?
- Onko kaupungilla huomauttamista tiesuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, melusteisiin, tukimuureihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin?
- Onko kaupunki valmis luovuttamaan maantien tekemiseen tarvittavan omistamansa maa-alueen korvauksetta tietarkoituksiin
- Hankkiiko ja luovuttaako kaupunki maa-alueen maantien rakentamisesta aiheutuvien asemakaavan mukaisten katujen tekemistä varten
- Toteuttaako kaupunki suunnitelman toteuttamisen edellyttämät katujärjestelyt samanaikaisesti tietöiden kanssa?

Kaupungin lausunto, vastineet muistutuksiin ja muu aineisto pyydetään toimittamaan 15.1.2025 mennessä. Lausuntoon on liitettävä asian asiantunnuksen UDELY/16082/2024. Lausuntopyynnön liiteaineisto on ladattavissa linkillä valtion liikenneväylien suunnittelu -palvelusta.

#### Tiesuunnitelman laatiminen ja suunnittelu yhteistyö

Tiesuunnitelman laatiminen on tullut vireille Helsingin kaupungin aloitteesta. Maankäytön suunnittelun alussa ja osayleiskaavan laatimisen aikana laadittiin yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston ja Espoon kaupungin kanssa Länsiväylän aluevaraussuunnitelma ja sen tarkistus. Suunnittelutyön aikana oli esillä useita vaihtoehtoja. Kiinteä osa suunnittelua oli selvitysten ja vaikutusarvioiden laatiminen.



Kun kaupunginvaltuuston hyväksymä osayleiskaava oli saanut lain voiman, haettiin vesilain ja ympäristönsuojelulain mukaisia lupia osayleiskaavan edellyttämää esirakentamista varten.

Asemakaavoituksen loppuvaiheessa käynnistettiin tiesuunnitelman laatiminen aloituskuulutuksella, laadittiin Länsiväylän tiejärjestelyille suunnitteluperusteet, alustava tiesuunnitelma sekä alustavia katusuunnitelmia selvityksineen. Tässä yhteydessä laadittiin taitorakenteiden yleisuunnitelmien luonnoksia sekä osallistuttiin kansialueen hankkeiden suunnitteluun. Tavoitteena oli varmistua asemakaavamerkintöjen riittävästä tarkkuudesta, kustannusarviosta ja muista vaikutuksista.

Kun kaupunginvaltuusto oli hyväksynyt asemakaavan, jatkettiin tiesuunnitelman laatimista. Tiesuunnittelun aikana on tehty yhteistyötä Helsingin ja Espoon kaupunkien, Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston sekä useiden viranomaisten ja laiteomistajien kanssa. Koivusaaren aluerakentamisprojektin puitteissa on tehty suunnitteluyhteistyötä myös muiden tahojen kanssa, joita tiesuunnitelma ei suoraan koske, kuten esimerkiksi Länsimetro Oy ja IKEA Real Estate Oy. Yhtiöllä on ollut suunnitteluvaraus Länsiväylän päälle ja rinnalle sijoittuvalle korttelialueelle. Länsimetron suunnittelussa ja rakentamisessa on alusta lähtien varauduttu metroaseman läntisen sisäänkäynnin rakentamiseen Koivusaareen.

Suunnittelun aikana on todettu, että tiesuunnitelma on toteutettavissa asemakaavassa esitetyllä tavalla. Tiesuunnitelman kanssa samanaikaisesti laaditut katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä 2.10.–1.11.2024. Tavoitteena on hyväksyä katusuunnitelmat vuoden 2024 aikana.

#### Tiesuunnitelman kuvaus ja tavoitteet

Länsiväylä on pääväylä Helsingin, Espoon ja läntisen Uudenmaan välillä. Väylä jakaa liikennettä kaikille kehäteille. Kehä I:n liittymä on Koivusaaren läheisyydessä. Länsiväylän itäpäässä on kantakaupungin työpaikka-alue, asuntoalueet ja Länsisatama, joka on kansainvälisen laivaliikenteen terminaali. Aikaisemmin Länsiväylä oli vilkkain Helsingin sisääntuloväylistä, mutta Keski-Uudenmaan rakentamisen myötä Tuusulanväylän liikennemäärä on kasvanut suuremmaksi. Etelä-Espoon vilkkaasta rakentamisesta huolimatta liikennemäärä ei ole kasvanut Länsiväylällä samalla tavalla, koska Länsimetro palvelee liikkumistarvetta Helsingin suunnassa. Liikennemäärä kuitenkin kasvaa koko ajan ja myös Länsisatamaa ollaan kehittämässä lähivuosina.

Länsiväylä ei ole liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukainen maanteiden pääväylä. Tavoitetilanteessa Länsiväylä on nykyiseen tapaan moottoritie, kaistoja on kolme molempiin suuntiin ja suunnittelu-



nopeus on 80 km/h. Hanasaaren eritasoliittymä säilyy, Koivusaaren rakennetaan uusi molempien suuntien eritasoliittymä ja Katajaharjun länsisuunnan eritasoliittymä poistuu. Suurten erikoiskuljetusten reitti johdetaan Länsiväylältä Vaskilahdenkadun kautta Lauttasaarentielle. Tavoitemitat ovat 7x7 m, kun ne nykyään ovat 6x6 m. Länsiväylän yli rakennetaan kansi, jolle sijoittuu kortteleita ja Koivusaaren puistokatu. Länsiväylän alittava Telkkäkujan alikulkukäytävä uusitaan nykyiselle paikalle.

Länsiväylän tiejärjestelyiden tavoitteena on mahdollistaa Koivusaaren alueen kehittäminen maankäytön suunnitelmien mukaisesti. Tiesuunnitelman vaikutukset kohdistuvat pääosin Koivusaaren rakennettavalle uudelle maankäytölle, mutta sillä on myös välillisesti merkittäviä vaikutuksia ympäristöönsä sekä laajemmin Helsingin kaupunkirakenteen kehittämiseen kestävien kulkuyhteyksien varrella. Eritasoliittymän muutokset vaikuttavat myös läntisen Lauttasaaren nykyisiin asukkaisiin, joille muodostuu pidempiä reittejä Länsiväylälle Espoon suuntaan matkustettaessa. Kuitenkin uusi eritasoliittymä palvelee liikennettä kaikkiin suuntiin.

Hankkeen yhteydessä parannetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä Länsiväylän molemmin puolin. Hankkeeseen sisältyy myös uusi virtausaukko Länsiväylän vesistöpenkereen läpi, mikä edistää veden vaihtuvuutta Lehtisaarenselällä. Nykyinen Koivusaaren vesistösilta uusitaan. Melusteitä parannetaan ja yhdessä uusien rakennusten kanssa Länsiväylän liikennemelun leviäminen vähenee merkittävästi.

Hanke vähentää liikenteen kustannuksia ja on taloudellisesti kannattava. Sen hyöty-kustannussuhde on 1,85. Laskelmassa on otettu huomioon Koivusaaren rakennettavien kortteleiden tuottama liikenne. Hyötyjen kannalta tärkein yksittäinen tekijä on lähes kokonaan käyttöä vaille jääneiden bussikaistojen avaaminen sekaliikennekaistoiksi. Suuri hyötyerä on myös parantunut meluntorjunta.

#### Kaavatilanne ja maankäyttö

Tiesuunnitelman selostuksessa ja lausunnossa annetuissa vastauksissa on kuvattu lainvoimaiset osayleis- ja asemakaavat. Koivusaaren asemakaavan toteuttaminen edellyttää Länsiväylän tiejärjestelyitä. Tiejärjestelyt tulisi toteuttaa heti aluksi, jotta Koivusaaren saadaan rakentamista palveleva kokoojkatu ja eritasoliittymä alueen rakentamisen alusta alkaen.

#### Koivusaaren kannen erityispiirteet

Länsiväylän ylittävän Koivusaaren kannen suunnitelma perustuu asemakaavan laatimisen yhteydessä laadittuun liikekorttelin viitesuunni-



telmaan. Kannen suunnitelmaa on tarkennettu tie- ja katusuunnitelmien laatimisen yhteydessä. Kannen perustaminen Länsimetron huolto- ja pelastustunnelin kohdalla tarkentui. Kansi ei sijaitse varsinaisen metro-tunnelin päällä.

Tiesuunnittelun lähtökohdat on kirjattu 20.6.2020 laadittuun tiesuunnitelmavaiheen suunnitteluperusteisiin. Koivusaaren kannen osalta lähtökohdista on muita taitorakenteita korkeammat seuraamus- ja luotettavuusluokat. Länsiväylällä on kannen kohdalla vähintään 5,2 m korkea vapaatila. Koska Koivusaaren kannen leveys on alle 100 m, ei rakenne muodosta liikennetunnelia. Liikenteen hallinnan yleissuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen laatia tiesuunnittelun yhteydessä, mutta on laadittu palvelutasovastaavuusarviointi, jossa on muun muassa jatkosuunnittelussa huomioon otettavat asiat. Koivusaaren kohdalla olevat nykyiset laitteet LAM-piste, tiedotusopaste varoitusmerkkeineen, tiesääasema, liikennekamera ja keskikaistapuomi tulevat uusittaviksi.

Koivusaaren kannen kohdalla varaudutaan mahdollisiin myöhempään laitetarpeisiin rakentamalla suojaputkia. Väyläosalla on jo nykyisellään automaattivalvonnan tarvetta. Länsiväylän alku Ruoholahden ja Kehä I välillä on henkilövahinko-onnettomuuksien tiheydellä mitattuna vaarallimpien joukossa. Nykyinen ajosuorite on noin 96 milj. ajoneuvokilometriä, mikä kasvaa Koivusaaren alueen toteuttamisen aikana noin 122 milj. ajoneuvokilometriin. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on nykytilanteessa noin 3,52 onn./v ja lopputilanteessa noin 3,22 onn./v. Tiesuunnitelman alueella Koivusaaren kohdalla on tapahtunut keskimäärin 1,2 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Eritasoliittymän järjestelyiden on arvioitu parantavan liikenneturvallisuutta lievästi. Koivusaaren kannen kohdalla ei ole erityistä riskiä liikenneturvallisuuden suhteen.

Pelastuslaitoksella ei ole liikenteen hallinnan osalta vaatimuksia kannen alueella. Pelastustoiminnan kannalta tärkeintä on päästä tapahtumapaikalle mahdollisimman nopeasti. Koivusaaren kannen kohdalla Länsiväylä reunustetaan betonikaiteilla ja palonsuojalevyillä. Pesuvedet kerätään länsipuolelle pesuvesialtaaseen.

#### Kiinteistöt ja tieoikeus

Kantatie 51:n nykyinen maantiealue on rakennettu noin 1935 ja sen tieoikeus on rekisteröity 20.5.1940. Maantiealue on lain mukaan siirtynyt Helsingin kaupungin omistukseen nykyisen ensimmäisen asemakaavan saadessa lainvoiman 22.5.2023.

Helsingin kaupunki luovuttaa omistamansa asemakaavan mukaisen liikennealueen (LT) tieoikeuden korvauksetta Suomen valtiolle.



Helsingin kaupunki pyytää Suomen valtiota lakkauttamaan tarpeettomiksi käyvät maantietalueen tieoikeudet asemakaavan LT-alueen ulkopuolella, jotta asemakaava voidaan siltä osin toteuttaa. Nämä pienialaiset alueet on asemakaavassa pääosin osoitettu katualueeksi, pieneltä osin liike- ja toimistotontiksi kortteleissa 31164 ja 31165. Uudet korttelit ylittävät osin liikennealueen, mutta tältä osin tieoikeuden poistaminen ei luonnollisesti ole tarpeen.

#### Toteutusvalmius ja kustannukset

Koivusaaren oikeusvaikutteinen asemakaava on saanut lain voiman. Laadittu tiesuunnitelma ja katusuunnitelmat ovat asemakaavan mukaiset. Niistä ei ole vielä hyväksymispäätöstä. Tiesuunnitelman osalta päätöksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto ja katusuunnitelmien osalta kaupunkiympäristölautakunta.

Asemakaavan tullessa voimaan ovat kaavan mukaiset liikennealueet, katualueet ja muut yleiset alueet siirtyneet kaupungin omistukseen. Alueet olivat lähes kokonaan kaupungin omistuksessa myös aikaisemmin.

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää vesilain ja ympäristönsuojelulain mukaisia lupia, jotka ovat vesitalouslupa ja ympäristölupa. Lupahakemukset on tehty 2018 ja aluehallintovirasto on tehnyt niistä päätökset. Päätöksistä on valitettu hallinto-oikeuteen, joka on käsitellyt osan valituksista ja palauttanut vuonna 2024 lupa-asian käsittelyn aluehallintovirastoon. Hallinto-oikeus katsoo, että alueen toteuttamisen vaikutusten arviointi olisi tullut tehdä myös ympäristövaikutusten arviointimenetelyssä sen lisäksi, että vaikutusten arviointi on tehty maankäytön suunnittelun ja lupahakemuksen laatimisen yhteydessä. Lupapäätöksissä oli myös määräyksiä, joilla alueen toteuttamisen vaikutuksia ohjataan. Kaupunki on tehnyt valituslupahakemuksen korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Länsiväylän tiejärjestelyiden ja Koivusaaren katujen rakentaminen edellyttää voimassa olevaa vesitalouslupaa.

Helsingin kaupunki on varautunut taloussuunnittelussa Koivusaaren alueen rakentamiseen ja Länsiväylän tiejärjestelyiden toteuttamiseen yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Koivusaaren eritasoliittymä sisältyy Helsingin seudun kuntien ja valtion väliin MAL-sopimukseen 2024-2035. Sopimuksessa valtion rahoitusta hankkeelle on varattu enintään 14,3 miljoonaa euroa ja lopusta vastaa Helsingin kaupunki. Sopimuksen mukaan, mikäli hanke ei ole toteutusvalmiudessa maaliskuun 2026 loppuun mennessä, kohdistetaan rahoitus toiseen MAL-sopimuksen kohteeseen (metro- ja juna-asemien peruskorjaus ja parantaminen).



13.1.2025

Asia/13

Länsiväylän tiejärjestelyiden ja Koivusaaren aloitusvaiheen katujen kustannusarvio on 52 milj. euroa (alv 0 %). Summaan sisältyy Koivusaaren kannen infrakansi ja useita muita siltoja sekä tukimuureja. Länsiväylän järjestelyiden kustannusarvio on 23 milj. euroa. Näiden lisäksi tulee alusta alkaen tehdä esirakentamista yleisillä alueilla ja tonteilla. Esirakentaminen on pääasiassa ruoppausta vesialueella sekä täyttööä vesi- ja maa-alueilla.

Koivusaaren maa-alueella voidaan vähäisessä määrin tehdä aluerakentamista valmistelevia maanrakennus- ja purkutöitä ennen vesitalousluvan tuleamista voimaan.

### Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Lisäksi kaupunkiympäristötoimiala on antanut lausunnon asiasta ELY-keskukselle toimitetuista muistutuksista. Esitys on lausuntojen mukainen.

### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Jukka-Pekka Ujula

### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

### Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 11.10.2024
- 2 Lausuntopyyntö, täydennys 9.12.2024
- 3 Tiesuunnitelman suunnitelmakartta
- 4 Tiesuunnitelman suunnitelmaselostuksen tiivistelmä
- 5 Tiesuunnitelman hyväksymisehdotus
- 6 Länsimetro Oy:n muistutus tiesuunnitelmasta
- 7 Helsingin seudun pyöräilijät ry:n muistutus tiesuunnitelmasta
- 8 Lauttasaari-Seuran muistutus tiesuunnitelmasta
- 9 As Oy Laukkarannan muistutus tiesuunnitelmasta

### Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus