



Vuorovaikutusraportti aloitusvaihe

Länsiväylän ympäristön osayleiskaava
18.4.2023

Helsinki

Sisällysluettelo

1	Johdanto	3
2	Aloitusvaiheen vuorovaikutus	5
2.1	Viranomaisneuvottelu	5
2.2	Viranomaisten ja yhteisöjen kannanotot sekä yhdistysten mielipiteet	5
2.2.1	Uudenmaan liitto	5
2.2.2	Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY	7
2.2.3	Helsingin seudun kauppakamari	7
2.2.4	Helsingin Satama	8
2.2.5	Helen-konserni	10
2.2.6	Helsingin kaupunki/Sosiaali- ja terveystoimiala	12
2.2.7	Helsingin kaupunginmuseo	12
2.2.8	Helsingin kaupunki/Nuorisoneuvosto	14
2.2.9	Lauttasaaren Sosialidemokraatit ry	14
2.2.10	Ikea Real Estate Oy	15
2.2.11	Lauttasaari-Seura	16
2.2.12	Lapinlahtiyhteisö	19
2.2.13	Jätkäsaariseura	21
2.2.14	Helsingin luonnonsuojeluyhdistys	23
2.2.15	Drumsö Kanotister ry	28
2.2.16	As Oy Merenvälke	29
2.2.17	As Oy Laukkaranta	31
2.2.18	As. Oy Ruukinlahdentie 3	32
2.3	Yksityishenkilöiden mielipiteet teemoittain	37
2.3.1	Tavoitteet	37
2.3.2	Liikenne	37
2.3.3	Ympäristöhäiriöt	38
2.3.4	Pyöräily	39
2.3.5	Rakentamisen määrä, tehokkuus ja sijoittuminen	39
2.3.6	Luonto, viher- ja virkistysalueet sekä merellisyys	39
2.3.7	Merellisyys ja täytöt	40
2.3.8	Selvitykset ja vaikutusten arviointi	41
2.3.9	Muut	41
2.4	Yksityishenkilöiden mielipiteet osa-alueittain	41
2.4.1	Lauttasaari	41
2.4.2	Salmisaari	42
2.4.3	Lapinlahti	42
2.4.4	Ruoholahti	42
2.5	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen verkkokysely	43
2.6	Vuorovaikutus nähtävilläoloajan ulkopuolella	43
2.6.1	Verkkokysely skenaarioista	43
2.6.2	Skenaariovaiheen muu palaute	44

Liitteet

Liite 1: Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan viranomaisneuvottelu - muistio

Liite 2: Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan verkkotilaisuus – muistio

1 Johdanto

Tässä raportissa esitetään kokonaisuudessaan viranomaisten ja yhteisöjen kannanotot sekä yhdistysten mielipiteet osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Tämän lisäksi raporttiin on koostettu teemoittain osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa yksityishenkilöiltä saadut mielipiteet, sekä aloitusvaiheessa kuulemisajan ulkopuolella saatu palaute. Aloitusvaiheella tarkoitetaan tässä kaavatyössä osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihetta sekä skenaariovaihetta. Vastineet saatuun palautteeseen annetaan osayleiskaavaluonnoksen yhteydessä. Jäljennökset kirjaamoon jätetyistä mielipiteistä ja kannanotoista ovat pyydettävissä Helsingin kaupungin kirjaa-
mosta, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähkö-
postilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Aloitusvaiheessa tapahtunut vuorovaikutus:

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 1.–28.2.2022.

Nähtävilläolon aikana järjestettiin asukkaille ja muille kiinnostuneille verkkotilaisuus 10.2.2022. Tilaisuudessa kerrottiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman sisällöstä sekä kaavaprosessista. Tilaisuudessa oli paikalla 87 ulkopuolista kuulijaa kaupungin asiantuntijoiden lisäksi. Tilaisuus oli kaikille avoin julkinen tilaisuus. Kutsulinkki oli julkaistu lehti-ilmoituksissa, nettisivuilla ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Verkkotilaisuuden tallenne oli myös jälkepäin katsottavissa. (Muistio: liite 2).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa palautetta oli mahdollista antaa joko suoraan Helsingin kaupungin kirjaamoon tai Harava-verkkokyselytyökalun kautta. Virallisena palautteena saatiin 26 mielipidettä yksityishenkilöiltä sekä 18 kannanottoa tai mielipidettä viranomaisilta, yhteisöiltä ja yhdistyksiltä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon ulkopuolella saapui 6 kpl kirjeitä. Lisäksi aloitusvaiheessa on annettu palautetta ja käyty keskustelua henkilökohtaisesti sähköpostilla ja puhelimitse sekä kaupungin palautejärjestelmän kautta.

Viranomaiset ja niihin verrattavissa olevat tahot ilmaisivat kantojaan myös viranomaisneuvottelussa 7.2.2021 (liite 1).

Lauttasaaren kirjastossa pidettiin kaavapäivystys 15.2.2022, jossa paikalla oli kaksi suunnittelijaa.

Asukkaille ja muille osallisille järjestettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen nähtävilläoloa aikana verkkokysely, jonka avulla kerättiin mielipiteitä alueen nykypirteistä sekä näkemyksiä ja toiveita tämän tulevaisuuden kehityskuvista. Kyselyn tuloksista laadittu raportti löytyy Helsingin karttapalvelusta.

Verkkokyselyssä pyydettiin kiinnostuneita asukkaita ilmoittautumaan sparrausryhmään. Sparrausryhmään valittiin 16 kaupunkilaista, ja ryhmä kokoontui kolme kertaa vuoden 2022 aikana työpajojen merkeissä. Yhteenveto sparrausryhmän työn tuloksista löytyy Helsingin karttapalvelusta.

Osayleiskaavatyötä esiteltiin myös Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuuksissa 27.4.2022 ja 8.3.2023.

Skenaariovaiheessa syksyllä 2022 järjestettiin asukkaille uusi verkkokysely, jossa oli mahdollisuus kommentoida asiantuntijoiden laatimia skenaarioita. Kyselyn tuloksista laadittu raportti löytyy Helsingin karttapalvelusta.

Viranomaisten ja sidosryhmien kanssa on järjestetty epävirallisia työkokouksia, sekä vaikutustenarviointityöpaja 25.1.2023.

2 Aloitusvaiheen vuorovaikutus

2.1 Viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan viranomaisneuvottelu järjestettiin 7.2.2022. Kokouksesta on laadittu muistio (liite 1).

Paikalla olivat edustajat Uudenmaan ELY-keskuksesta, Uudenmaan liitosta, Espoon kaupungilta, HSL:stä, Väylävirastosta, Museovirastosta, Helsingin Satamasta, Kaupunginmuseosta sekä Heleniltä ja Helen sähköverkoilta. Paikalla olivat myös Helsingin kaupunkiympäristön toimialan edustajat.

2.2 Viranomaisten ja yhteisöjen kannanotot sekä yhdistysten mielipiteet

Viranomaisten ja yhteisöjen kannanottoja sekä yhdistysten mielipiteitä saapui osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana yhteensä 18 kappaletta ja ne on kirjattu tähän raporttiin lyhentämättöminä.

2.2.1 Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto näkee yleiskaavaa täydentävän osayleiskaavan erittäin merkittävänä kaavan laajojen vaikutusten takia ja pitää osayleiskaavaa tärkeänä maakuntakaavan ja Yleiskaava 2016 tavoitteiden toteutumisen kannalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma toimii hyvänä pohjana kaavan laadinnalle. Kaavan tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on myös seudullista ja maakunnallista merkitystä. Uudenmaan liitto kiinnittää lausunnossaan huomiota eri tavoitteiden yhteensovittamiseen.

Kaavahankkeen valmisteluvaiheeseen sisältyvä skenaariotarkastelu on kiinnostava ja havainnollinen tapa tuoda esille alueen vaihtoehtoisia kehittämisen suuntaviivoja. Länsiväylän varren kehittyvä maankäyttö vaikuttaa liikenteen edellytyksiin paljon suunnittelualueella laajemmalla alueella. On tärkeää huomioida ja arvioida osayleiskaavan vaikutukset koko siltä alueelta, johon sillä voi olla merkittäviä vaikutuksia.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä ja pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeenä. Länsiväylä on keskustasta Kehä I:lle saakka osoitettu merkinnällä joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu. Lauttasaarella Länsiväylän eteläpuolelle ja Salmisaareen (kohdemerkintä) on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita. Näiden lisäksi maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset ohjaavat osayleiskaavan laadintaa.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualueen sijainti keskeisesti metrolinjan, bussiyhteyksien sekä kevyen liikenteen reittien varressa on erinomainen yhdyskuntarakenteen monipuoliselle kehittämiselle ja kestävästä liikkumisen edistämiseksi. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistäminen kestävästä liikenteeseen tukeutuen tukee maakuntakaavan tavoitteita. Osayleiskaavan keskeinen tavoite tiivistää Länsiväylän ympäristöä joukkoliikenteen kannalta edullisella vyöhykkeellä on erittäin kannatettavaa ja edistää maakuntakaavan kasvun kestävästä ohjaamisen tavoitteita sekä verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä.

Liikenne

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Länsiväylä on osayleiskaavan kohdalla osoitettu liikenteen, etenkin joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi. Viivamerkinällä osoitetaan ne tiet tai kadut, joilla on tärkeä merkitys valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen linja-auto ja/tai tavaraliikenteen yhteytenä valtakunnallisiin tavara- ja joukkoliikenteen terminaaleihin Helsingin kantakaupungissa.

Länsiväylä on keskeinen valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reitti, joka johtaa Länsisatamaan. Länsisatama kuuluu myös TEN-T-ydinverkkoon. Satamatoimintojen uudelleen järjestelyn ja rakennettavan satamatunnelin myötä Länsiväylän rooli liikenteen ja tavaraliikenteen yhteytenä Länsisatamaan vahvistuu nykytilanteesta. Satamatunnelin toteutuminen myös korostaa Länsisataman roolia rekkaliikenteen osalta. Länsisataman valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava maankäytön kehittyessä.

Kaava-alueella Länsiväylä on myös joukkoliikennekäytävä, jota tulee kehittää ja jolla pitkämatkaisen seudullisen ja valtakunnallisen joukkoliikenteen sujuvuus on turvattava. Länsiväylän merkitys voi pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reittinä muuttua, mutta yhteydet valtakunnallisiin joukkoliikenneterminaaleihin on turvattava kantakaupungissa.

Ympäristön arvot

Maakuntakaavan määräykset edellyttävät huomioimaan arvojen säilymistä ja luovat osaltaan reunaehdot tiivistämiselle. Osayleiskaavan lähtötiedoissa onkin laajalti tunnistettu alueen luonnon- ja kulttuuriympäristöjen arvoja.

Osayleiskaava-alueella koskee maakuntakaavassa osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue-merkintä. Alueen valtakunnallisen inventoinnin (RKY2009) ja maakunnallisen selvityksen (Missä maat on mainiommat 2012 ja 2016) mukaiset kulttuuriympäristön arvot tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Ne tukevat alueen omaleimaisuuden ja vetovoimaisuuden säilymistä ja vahvistumista.

Maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksen mukaan rakentamattomat rannat on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava yleiseen virkistykseen, jollei erityinen tarve edellytä alueen osoittamista muuhun käyttöön.

Maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaisesti yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä minimoimaan liikenteen melu-, värinä- ja päästöhaittoja. Tämä on huomionarvoista, kun Länsiväylän ympäristöä kehitetään asumiselle ja lähipalveluille ja edistetään kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä samanaikaisesti kehitetään väylää myös tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen tarpeisiin.

Uudenmaan liitto näkee osayleiskaavahankkeen erittäin merkittävänä ja kannustaa kaavatyössä eri viranomaisten ennakoivaan ja rakentavaan yhteistyöhön, jolloin kaavatyön tavoitteet voidaan yhteistyössä paremmin saavuttaa.

2.2.2 Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY

Alueella sijaitsee käytössä olevia yleisiä vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida alueen maankäytön suunnittelussa. Mikäli maankäytön muutokset aiheuttavat merkittävää muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, tulee ratkaisuja miettiä ja niistä sopia yhdessä HSY:n kanssa. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve ja kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Yleiset vesihuolto- ja viemäriverkko sijoitetaan pääsääntöisesti yleisille alueille. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä. HSY:n oikeus sijoittaa, ylläpitää ja huoltaa vesijohto- ja viemäriverkkoa tulee huomioida alueen suunnittelussa sekä toteuttamista koskevissa sopimuksissa.

2.2.3 Helsingin seudun kauppakamari

Länsiväylän ympäristön kaavoitustarpeen taustalla on Helsingin viimeisin kokonaisyleiskaava Yleiskaava 2016, jonka korkein hallinto-oikeus kumosi Länsiväylän bulevardisointiin liittyvien merkintöjen osalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaan yleiskaava kuitenkin mahdollistaa kantakaupunkimaista rakentamista kumotun kaistaleen molemmin puolin Lauttasaaressa.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt, että valtuuston alkuperäisten yleiskaavalinjausten toteuttamismahdollisuuksia Länsiväylän ympäristössä tulee tutkia.

Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä kaupunkirakenteen tiivistämistä, jolla mm. luodaan edellytyksiä kasvavan kaupungin asuntotuotannolle ja uusien toimitilojen rakentamiselle. Helsingissä on kuitenkin alueita, joille täydennysrakentaminen ei sovi tai joilla täydennysrakentamisella olisi merkittäviä haittavaikutuksia. Kaupunkilaiset tarvitsevat lähivirkistysalueensa, ja elinkeinoelämällä on omat tarpeensa.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen alkuperäisten yleiskaavalinjausten toteuttamismahdollisuuksien tutkimisesta voidaan tulkita tarkoittavan Länsiväylän bulevardisointimahdollisuuksien selvittämistä. Julkisuudessa olleiden tietojen mukaan osayleiskaavatyössä tutkitaan Länsiväylän muuttamista moottoritiestä matalamman nopeusrajoituksen tieksi tai kaduksi, mikä mahdollistaisi enemmän rakentamista lähemmäksi väylää.

Merellinen ja pääosin jo rakennettu Länsiväylän varsi on ymmärrettävästi houkutteleva kohde kaavoittajan pöydällä. Mutta toisella puolella vaakakupissa painaa koko valtakunnan kannalta olennaisen tärkeän kansainvälisen matkustaja- ja tavaraliikenteen sataman sekä Helsingin kantakaupungin saavutettavuus.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki helmikuussa 2021 tärkeän periaatepäätöksen Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenteen keskittämisestä Länsisatamaan. Samalla päätettiin Länsisatamasta Länsiväylälle suunniteltavasta satamatunnelista, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen. Päätöksen taustalla olivat mm. Jätkäsaaren ja Ruoholahden jatkuvat ja lisääntyvät liikenneongelmat, joita tunnelilla on tarkoitus helpottaa.

Selvää on, että pelkkä satamatunneli ei takaa autoliikenteen sujuvuutta satamaan ja satamasta pois, vaan sen jatkoksi tarvitaan riittävän välityskykyinen tieyhteys muualle Suomeen. Moottoritie on sellainen yhteys, katu ei.

Tasoristeysten ja liikennevalojen tuominen Länsiväylälle jonouttaisi liikennettä ja heikentäisi matkajen ennustettavuutta. Tämä heikentäisi Länsisataman ja kantakaupungin saavutettavuutta merkittävästi ja vähentäisi olennaisesti satamatunnelilla tavoiteltavia hyötyjä. Kauppakamari painottaa, että osayleiskaavan tavoitteena tulee olla Länsiväylän nykyisen välityskyvyn säilyttäminen Porkkalan kadulle saakka. Länsiväylän kautta kulkee tavaraliikennettä Länsisataman lisäksi kantakaupunkiin, joka on Suomen merkittävin kaupallinen keskittymä.

OAS:n mukaan osayleiskaavoitusta ohjaava maakuntakaava antaa mahdollisuuden tarkastella Länsiväylän muuttamista nykyistä kaupunkimaisemmaksi liikenneympäristöksi. Kauppakamari ei pidä tulkintaa oikeana ainakaan siltä osin, että maakuntakaava mahdollistaisi Länsiväylän muuttamisen matalamman nopeusrajoituksen kaduksi miltei osin.

Maakuntakaavassa Länsiväylän Kehä I:n sisäpuolinen osuus on määritelty joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi, jolla on tärkeä merkitys valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen linja-auto ja/tai tavaraliikenteen yhteytenä valtakunnallisiin tavara- ja joukko liikenteen terminaaleihin Helsingin kantakaupungissa. Kaavamääräyksen mukaan valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava niin kauan kuin Helsingin kantakaupungissa on valtakunnallisesti merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen terminaaleja.

Maakuntakaavan selostuksen mukaan Kehä III:n sisäpuolisen tieverkon luokitus perustuu keväällä 2018 muodostettuun seudun toimijoiden ja valtion yhteiseen näkemykseen (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet). Mainitussa luokituksessa Länsiväylän Kehä I:n sisäpuolinen osuus on määritelty seudullisesti merkittäväksi ydinalueen lähestymisjaksoksi (luokka 4). Sellaiset ovat kaksiajorataisia, eritasoliittymillä varustettuja pääväyliä, joiden nopeustasotavoite on 60-80 km/h. Luokitusta ollaan parhaillaan päivittämässä, mutta kauppakamarin käsityksen mukaan Länsiväylän luokitus ei ole muuttumassa.

Kauppakamari vaatii, ettei Länsiväylän välityskykyä heikennetä osayleiskaavassa. Lisäksi on tärkeää, ettei osayleiskaavatyö hidasta satamatunnelin suunnittelua tai toteuttamista. OAS:n mukaan kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia monien teemojen osalta, mutta luettelosta puuttuu kokonaan kaavan vaikutukset elinkeinoelämään. Selvää on, että Länsiväylän välityskyvyn heikentämisellä olisi mm. merkittäviä haittavaikutuksia yritystoimintaan. Yritysvaikutukset tulee valmistelun yhteydessä selvittää.

Länsiväylän mahdollisen bulevardisoinnin vaikutukset eivät koskisi vain Helsinkiä, vaan Helsingin seudun liikennejärjestelmää ja valtakunnallista tavaraliikennettä laajemminkin. Tämä edellyttää seudullisten ja valtakunnallisten vaikutusten arvioimista sekä seudullisten ja valtakunnan tason toimijoiden näkemysten huomioon ottamista osayleiskaavan valmistelussa.

Länsisataman ja kantakaupungin saavutettavuuden heikentämisen vaikutukset huoltovarmuuteen tulee myös selvittää.

2.2.4 Helsingin Satama

Helsingin Satama Oy näkee osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa liikenteen osalta esitetyt tavoitteet valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuuden turvaamisesta erittäin kannatettavina.

Osayleiskaavan tavoitteena esitetty valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuuden turvaaminen on kannatettava ja näiden liikenneyhteyksien turvaaminen on myös ehdoton edellytys kaavan laatimiselle. Helsingin satama palvelee Helsingin,

pääkaupunkiseudun ja koko Suomen elinkeinoelämää matkustamisen ja matkailun sekä tavara-
viennin ja -tuonnin välittäjänä. Tehokas, häiriötön ja sujuva maa- ja meriliikennekokonaisuus takaa
elinvoimaisen ja kilpailukykyisen yhteyden Helsingistä Tallinnan kautta Keski-Eurooppaan.

Länsiväylän liikenteen välityskyvyn tulee minimissään säilyä, ja parhaimmillaan parantua ja ke-
hittyä nykyistä sujuvammaksi. Sen sijaan esimerkiksi Länsiväylän kehittäminen tasoliittymiä ja lii-
kennevaloja sisältävänä katumaisena liikenneyhteytenä olisi sataman näkökulmasta täysin epätar-
koituksenmukainen ratkaisu, mm. siksi että liikennevalot jonouttaisivat satamaliikenteen toteutetta-
vaan satamatunneliin, mikä ei tunneliturvallisuuden vuoksi ole hyväksyttävää, ja kumoaisi sataman
liikenteen sujuvuuteen ja häiriöttömyyteen liittyvän suunnittelutavoitteen. Lisäksi jonoutumisen vai-
kutukset heijastuisivat alueen liikenneverkkoon.

Seudulliset ja valtakunnalliset yhteydet tulee säilyttää ja niitä tulee kehittää. Suunnittelussa on Län-
siväylän osalta otettava huomioon sen rooli merkittävänä seudullisena ja valtakunnallisena liiken-
nereittinä, osana erikoiskuljetus- ja vaarallisten aineiden kuljetusreittiä sekä liikenteen poikkeusti-
lanteet. Suunnitelmassa on myös otettava huomioon Helsingin Sataman status TEN-T-asetuksen
mukaisena eurooppalaisen liikenneverkon ydinsatamana ja asetuksen mukainen pääsy ydinsata-
masta valtakunnalliseen maantieliikenteen ydinverkkoon.

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon ja parantaa merkittävästi sataman saavutettavuutta ja ylei-
sesti kehittää liikenteen ennakoitavuutta ja ennustettavuutta. Satamatunneli on osa tätä ratkaisua,
ja merkittävä osa satamatoimintojen keskittämiseen liittyvää kehittämistä. Satamayhteyden tulee
olla nopea, toimiva, sujuva ja häiriötön.

Suunnittelu- ja vaikutusalue

Suunnittelualue rajautuu Helsingin ja Espoon kaupunkien hallinnolliseen rajaan. Suunnittelualue on
kuitenkin merkitykseltään ja vaikutuksiltaan laajempi, sillä alueelle sijoittuva Länsiväylä välittää
merkittävän osan Helsingin ja läntisen Uudenmaan henkilöliikenteestä ja valtakunnallisesta tavara-
liikenteestä (ml. sataman liikenne). Länsiväylän osayleiskaavan vaikutusten arvioinnissa on otet-
tava huomioon, ja suunnitelmaan on sisällytettävä tarkastelut suunnitteluratkaisun vaikutuksista
koko Helsingin seudun työssäkäyntialueelle, so. Helsingin ja läntisen Uudenmaan väliselle liiken-
teelle.

Satamatunnelin suunnittelu, kaavoitus ja toteuttaminen

Satamatunneli on osa Helsingin satamatoimintojen keskittämiseen liittyvää kokonaisuutta, ja kyt-
köksissä siihen miten ja missä aikataulussa sataman kehittämisohjelma, ja sen mahdollistamana
toteutettavia muita hankkeita esim. Eteläsatamassa voidaan edistää. Satamatunnelin aikataulu on
ensisijainen myös suhteessa Länsisataman kehittämiseen, jotta sataman kapasiteetti saadaan ke-
hittämisohjelman tavoittelemalle toiminnalliselle tasolle.

Länsiväylän alueen vielä täsmentymätön suunnittelualue ja monilta osin jäsentymätön maankäyttö
ei saa heikentää Länsisataman liikennejärjestelyjen toimivuutta, ja satamatunneli toteuttamista.
Sen sijaan Helsingin Satama Oy:n yleissuunnitelmassa tutkima satamatunneli on nähtävä osana ja
lähtökohdana sille maankäyttöratkaisulle, jota Helsingin kaupunki ryhtyy tarkastelemaan tässä Län-
siväylän osayleiskaava-aineistossa tarkoitettun suunnittelualueen täsmentyvän rajauksen perus-
teella. Satamatunnelin toteuttaminen on mahdollistettava omassa aikataulussa riippumatta Län-
siväylän osayleiskaavan ratkaisusta ja aikataulusta.

2.2.5 Helen-konserni

Hiilineutraali Helen 2030

Käynnissä oleva energiamurros vaikuttaa voimakkaasti Helenin toimintaan. Helenin hallitus on päättänyt lopettaa kivihiileen pohjautuvan lämmöntuotannon Hanasaassa 1.4.2023 mennessä ja Salmisaassa 1.4.2024 mennessä. Päätöksillä on merkittävä vaikutus CO₂-päästöjen väheneeseen ja näin ollen hiilineutraaliustavoitteiden toteutumiseen. Päätösten seurauksena Helen luopuu pääosasta Hanasaaren aluetta, mutta Salmisaari säilyy energiantuotantoalueena. Helenin tavoite on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä.

Helenissä on käynnissä suuri määrä esiselvitys- ja suunnitteluhankkeita, joilla ratkaistaan tulevat lämmöntuotantomuodot. Keskipitkällä aikavälillä Helen siirtyy hajautettuun energiantuotantoon, ja pitkällä aikavälillä ratkaisut voivat perustua uusiin teknologioihin, kuten vihreään vetyyn tai pieniin modulaarisiin ydinvoimaloihin (SMR).

Uuden vähäpäästöisen energiantuotannon rakentaminen Helsinkiin edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin ja Helenin välillä. Hiilineutraaliustavoitteiden saavuttaminen tarkoittaa käytännössä sujuvia ja nopeita kaavoitus-, tontinluovutus- ja lupaprosesseja. Kaupungin rooli on keskeinen kaavoittajana, luvittajana, tontin vuokraajana sekä Helenin omistajana.

Salmisaaren voimalaitosalue

Helenin Salmisaaren energiantuotantoalueella sijaitsee voimalaitokset A ja B, pellettilämpölaite, lämpöakkuja, kaukojäähdytyslaitos sekä näitä palvelevia rakennuksia, kuten säiliöitä, huoltorakennuksia ym. Helenin toimintaan liittyy myös merkittäviä maanalaisia rakenteita ja verkostoja. Näitä maanalaisia rakenteita ovat mm. hiilisiilot sekä siihen liittyvä ajotunneli, öljysäiliöt Länsiväylän alla sekä vedenotto- ja purkuverkostot, kaukolämpö ja -jäähdytysverkostot. Tammasaaren satama sekä Kellosaaren varavoimalaitos kuuluvat voimalaitosalueeseen. Tammasaaren satama vastaanottaa polttoainekuljetuksia ja on Helenin käytössä vähintään 2024 loppuun. Hiilisiiloiden ja öljysäiliöiden jatkokäyttömahdollisuuksia selvitetään parhaillaan.

Voimalaitos B itäpuolella sijaitsee Helen Sähköverkko Oy:n maanalainen sähkö-asema, maanpäällinen liityntärakenne sähköasemakojeistoon sekä 110 kV voimajohto, jonka sijainti on merkitty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan. Ilma-johdon johtoaluetta koskee pysyvä käyttöoikeuden rajoitus. Sähköasema on toinen kahdesta kantakaupunkia syöttävästä sähköasemasta, jonka toiminta on kriittinen kantakaupungin sähköjakelun kannalta.

Salmisaaren alue on Helenin energiantuotannon ja huoltovarmuuden kannalta merkittävä myös tulevaisuudessa. Salmisaaren alueen kaavoituksen ja rakentamisen on mahdollistettava nykyinen uusiutuvaan polttoaineeseen perustuva energiantuotanto, kivihiilen käyttöä korvaava tuotanto ja tuleva hiilineutraali energiantuotanto. Käytettävät tuotantomenetelmät voivat perustua uusiutuviin polttoaineisiin, lämpöpumppeihin tai uusiin teknologioihin. Tuotantolaitokset voivat sijaita nykyisellä voimalaitostontilla tai maan alla. Salmisaaren voimalaitoksen lähiympäristöön suunniteltava rakentaminen tai alueen liikennejärjestelyt eivät saa aiheuttaa haittaa energiantuotannolle eivätkä rajoittaa Helenin vuokra-alueella tapahtuvaa toimintaa tai tulevien tuotantomuotojen valintaa.

Helenin huomiot osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan sekä osayleiskaavoitukseen

Energiamurroksen aikakaudelle leimallista on, että uusia selvitettäviä energiantuotannon ratkaisuja voi nousta esille nopeallakin aikataululla. Maankäytöllisesti tämä ominaispiirre johtaa tarpeeseen mahdollistaa alueen käyttö joustavasti erilaisille energiateknologioille.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista uusiutumiskykyisen energiahuollon varmistaminen korostuu erityisesti tässä osayleiskaavatyössä, jonka tarkastelualueella sijaitsee yksi Helsingin merkittävimmistä energianhuoltoalueista. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Helenin alue on osoitettu Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi sekä Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi. OAS:ssa on nostettu esille merkintöjen antama tuki alueen kehittämiseksi urbaanimpaan suuntaan. Kuitenkin Helen muistuttaa, että maakuntakaavan yleisissä määräyksissä energiasta ja teknisestä huollosta määrätään; "Yhdyskuntateknisen huollon verkostojen ja laitosten toimintamahdollisuudet ja kehittämistarpeet tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa". Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksissä todetaan, että alueella voi sijaita myös yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita. Maakuntakaavassa on osoitettu nykyinen 110 kV voimajohto, jonka ympäristössä on huomioitava voimajohtojen suojaetäisyyksistä annetut määräykset.

Helenin Salmisaaren voimalaitosalueella on voimassa Yleiskaava 2016, jonka mukaan alue on kokonaisuudessaan C2 Kantakaupunki-merkinnällä osoitettu. Koko kaava-alueella koskee yleinen määräys "Kantakaupungissa saa sijaita myös suuria energiantuotantoon liittyviä laitoksia". Helen pitää tätä määräystä hyvänä lähtökohtana myös osayleiskaavoituksen osalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kaavoituksen tavoitteiden kuvauksessa on tuotu esille monipuoliset tavoitteet alueen kehittämiseksi. Helen korostaa Salmisaaren alueen merkitystä energiahuollonäkökuulmasta nyt ja tulevaisuudessa.

Helenin alueelle sijoittuvan nykyisen ja tulevan toiminnan osalta on huomioitava, että laitteet, rakenteet ja prosessit voivat aiheuttaa erilaisia ympäristöhäiriöitä, kuten melua. Salmisaaren voimalaitos on Seveso III direktiivin mukainen turvallisuusselvityslaitos, jonka konsultointivyöhykkeen laajuus on 500 m. Alueen lähiympäristön suunnittelussa on huomioitava toimintojen yhteensovittamismahdollisuudet. Lisäksi on huomioitava, että uusia energiantuotanto-muotoja (mm. SMR) koskevaa lainsäädäntöä tarkistetaan, joten riittäviin varoetäisyyksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Helen selvittää parhaillaan edellytyksiä meriveden lämmöntalteenottohankkeelle, jonka sijoituspaikka on Salmisaaren voimalaitosalue. Hanke on keväällä 2022 YVA-selostusvaiheessa. Hankkeeseen liittyy lämpöpumppulaitos, vedenotto- ja purkutunnelit sekä huoltoajotunneli. Helen Sähköverkko Oy selvittää parhaillaan meriveden lämmöntalteenottohankkeen edellyttämää 110 kV voimajohtoyhteyttä Suvilahden ja Salmisaaren välillä. Hankkeiden toteutumisedellytykset tulee huomioida ja varmistaa osayleiskaavoituksen yhteydessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on nostettu vaikutusten arvioinnin ja selvitysten osalta erityisesti painottuviksi teemoiksi liikenneverkon muutokset. Helen toteaa tähän liittyen, että Salmisaaren voimalaitosalueelle kohdistuu säännöllistä raskasta liikennettä myös tulevaisuudessa. Helenin näkökulmasta huomioitavaa on raskaan liikenteen yhteyksien varmistaminen alueelle ja alueelta erityisesti lähiympäristön vilkas kävely- ja pyöräilyliikenteen turvallisuus huomioiden. Helenin toiminnot edellyttävät raskaan liikenteen toimivia järjestelyitä myös voimalaitosalueen sisällä, ja tämä edellyttää riittäviä tilavaroja.

Helen osallistuu erittäin mielellään osayleiskaavaprosessin eri vaiheisiin alusta alkaen. Helen näkee erittäin tärkeäksi, että maankäytön skenaarioissa huomioidaan alueen säilyminen kokonaisuudessaan energiantuotantoalueena. Helen suhtautuu myönteisesti myös siihen vaihtoehtoon, että voimalaitosalueelle tutkitaan täydennysrakentamista pitkällä aikavälillä. On kuitenkin ymmärrettävä, että se edellyttäisi Helenin päätöstä rakentaa energiantuotanto esimerkiksi maan alle, ja tämä voisi tapahtua vasta erittäin pitkän ajan kuluttua.

Helenin alueen lähiympäristön maankäytön kehityksen edellyttäessä mahdollisia muutoksia Helen Oy:n tai Helen Sähköverkko Oy:n rakennuksiin, rakenteisiin tai verkostoihin tulee muutosten toiminnallisia, aikataulullisia ja taloudellisia edellytyksiä selvittää riittävällä tarkkuudella. Mahdolliset

siirrot ovat lähtökohtaisesti ehdollisia siten, että Helen Oy tai Helen Sähköverkko Oy hyväksyy esitetyt muutokset ja kaupunki pystyy osoittamaan uudet sijainnit rakenteille ja ratkaisut toiminnoille sekä vastaa siirtojen kustannuksista.

Lopuksi

Hiilineutraalin kaupungin suunnittelussa energijärjestelmän muutoksissa on huomattava päästö- vähennyspotentiaali. Kunnianhimoisten hiilineutraaliustavoitteiden saavuttaminen edellyttää energiantuotannon huomioimista osayleiskaavatasolla mm. osoittamalla toiminnalle riittäviä tilavaroja ja huomioimalla energiaratkaisut koko suunnittelualueella riittävän aikaisessa vaiheessa. Salmisaaren energiantuotantoalueella on nyt ja tulevaisuudessa merkittävä rooli koko kaupungin hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi ja huoltovarmuuden varmistamiseksi.

Helen luovuttaa tarvittaessa ja liiketoiminnallisten mahdollisuuksien mukaan omaan toimintaansa liittyviä lähtötietoja kaupungin selvitys- ja vaikutustenarviointityöhön. Helen pitää erittäin tärkeänä vuorovaikutteista ja mahdollisimman reaaliaikaista yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa maankäytön suunnitteluun liittyvissä asioissa.

2.2.6 Helsingin kaupunki/Sosiaali- ja terveystoimiala

Suurin osa alueesta on asemakaavoitettu. Koivusaaren hyväksytyt asemakaava mahdollistaa uuden asunto- ja työpaikka-alueen rakentamisen Koivusaaren metroaseman ympärille. Muutoksella tavoitellaan noin 5 000 asukasta ja noin 4 000 työpaikkaa. Kaavaan sisältyy uusi eritasoliittymä ja moottoritien ylittävä kansirakenne.

Sosiaali- ja terveystoimen palveluverkkoa kehitetään asiakastarpeiden pohjalta. Lähipalvelut toteutetaan suunnittelualueella Lauttasaaren terveysasemalla ja laajemmat palvelut Kampin perhekeskuksessa ja terveys- ja hyvinvointikeskuksessa. Koivusaaren ei ole suunniteltu erillisiä sosiaali- ja terveystoimen palvelutiloja. Jos Koivusaaren toteutetaan kaupungin yhteinen palvelupiste, sinne voidaan tarpeen mukaan tuoda jalkautuvia sosiaali- ja terveyspalveluja, ja sen yhteyteen olisi hyvä saada myös esimerkiksi kotihoidon taukotila.

2.2.7 Helsingin kaupungin museo

Rakennettu ympäristö

Kaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen kaavoituksessa. Kulttuuriympäristön ja -maiseman kannalta keskeistä on valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen turvaamisen huolehtiminen. Osayleiskaava-alueen tarkastelualueelle sijoittuvat seuraavat, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009): Salmisaaren teollisuusalue ja osittain rajauksen sisään jäävät Lapinlahden sairaala-alue sekä Hietaniemen hautausmaat.

Salmisaaren teollisuusalue on arvotettu myös maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi. Lisäksi osayleiskaavan tarkastelualueeseen kuuluu Lauttasaaren maakunnallisesti arvotetun pohjoisosan ja Katajajarjun kulttuuriympäristö. Suurin osa Lauttasaaren kerros- ja rivitaloista rakennettiin 1950-luvulla.

Osayleiskaavan tarkastelualueella on joitakin asemakaavoilla suojeltuja rakennuksia: mm. Salmisaaren Kaapelitehdas ja entiset Alkon pääkonttori ja tehtaat, samoin Lauttasaaren pohjoisosassa on muutama asemakaavalla suojeltu asuinkerrostalo. Lapinlahden sairaalapuisto ja osa

sairaalan arvokkaasta rakennuskannasta on suojeltu asemakaavalla (2012) kattavin ja tarkoin suojelumääräyksin. Sairaalan päärakennus, huoltorakennuksen vanhempi osa, Venetsia-rakennus, Omenapuutalo (puutarhurin asuinrakennus), terapiatalo ja kellarirakennus on suojeltu rakennus-suojelulaila. Asemakaava ja rakennus-suojelupäätös ovat yhdessä vaalineet sairaala-alueen kokonaisuutta. Länsiväylän osayleiskaavatyössä kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta on olennaista, että Lapinlahden sairaalapuisto säilyy nykyisessä laajuudessaan eikä asemakaavoissa jo suojeltujen kohteiden säilyminen vaarannu.

Kun Länsiväylä rakennettiin 1960-luvulla, vahvistui Lauttasaaren rooli läpikulkualueena. Väylän ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen suunnittelu ja rakentaminen vaikuttivat myös Pohjois-Lauttasaaren maisemaan. Länsiväylän liityntäliikenteen ohjaamiseksi rakennettiin uusi pohjois-eteläsuuntainen väylä. Toisaalta Ruukinlahdenpuisto laajeni alueeltaan Länsiväylän rakentamistöiden myötä. On hyvä, että osayleiskaavan tavoitteena on liikenneympäristön haittojen vähentäminen.

Osayleiskaavatyön kehittämisskenaariot määrittelevät tulevan rakentamisen määrän suunnittelualueella. Täydennysrakentamisen vaikutukset kohdistuvat väistämättä laajemminkin Lauttasaareen. Länsiväylän osayleiskaavatyössä tulee selvittää - mahdollisesti tehtävään maisemaselvitykseen tukeutuen - täydennysrakentamisen määrälliset ja sijoituskelliset reunaehdot suhteessa sekä lähi- että kaukomaisemaan. Olevat puistoalueet tulee tavoitteellisesti pyrkiä säilyttämään: mm. Lauttasaaren urheilupuisto on suunniteltu jo alueen ensimmäisessä asemakaavassa vuodelta 1951 ja rakennettu sen mukaan. Asemakaava on alueella edelleen voimassa.

Kaupunginmuseon vuonna 2003 valmistuneessa Lauttasaaren rakennusinventoinnissa tutkimusalue käsitti lähes koko Lauttasaaren. Länsiväylän osayleiskaavan tarkastelualueen Lauttasaaressa sijaitsevat alueet inventointiin tuolloin. Selvitys on rakennetun ympäristön osalta edelleen käyttökelpoinen, mutta osayleiskaavatyön suunnittelun tarkentuessa muita selvitystarpeita kulttuuriympäristön osalta saattaa vielä ilmetä.

Länsiväylän osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan käynnissä oleva Katajaharjun täydennysrakentamisperiaatteet -selvitystyö, jonka oas on parhaillaan nähtävillä. Periaatteissa tarkastellaan alueen tonttien täydennysrakentamismahdollisuuksia tulevien asemakaavahankkeiden tueksi. Museo lausuu erikseen täydennysrakentamisperiaatteista.

Arkeologia

Kaupunginmuseon tarkastelee Länsiväylän osayleiskaavahanketta myös arkeologisen kulttuuriperinnön säilymisen ja suojelun näkökulmasta.

Länsiväylän osayleiskaavahankkeen alueelta tunnetaan tällä hetkellä yksi arkeologinen kohde, joka on nk. muu kulttuuriperintökohde. Kyseessä on Maamonlahdenpuiston luoteispuolella sijaitseva hautamuistomerkki, kohdenimeltään Lauttasaari, Josef Backin hauta. Kohteen muinaisjäännösrekisteritunnus on 1000030671. Tarkka-ampuja Josef Back menehtyi Lauttasaaren Särkinokassa taistelussa puolustaessaan Lauttasaarta englantilais-ranskalaisen laivaston hyökkäystä ja maihinnousuyritystä vastaan. ns. Krimin sodassa (1853-1856). Hänen kunniaakseen pystytetty hautamuistomerkki sijaitsee Länsiväylän tiealueen ja meluidan välisessä kapeassa kaistaleessa. Kohde on reunustettu rautalanka-aidalla ja varustettu opaskyltillä.

Muistomerkki on kaavassa rajattu omaksi alueekseen, joka on saanut kaavamerkinnän em. Muisten kulttuuriperintökohteiden suojeleminen kaavoissa on perusteltua niiden historiallisen merkityksen ja todistusvoiman vuoksi. Kohde tulee siis ottaa huomioon kaava-alueen jatkosuunnittelussa.

Osayleiskaava-alueelta ei tällä hetkellä tunneta muinaismuistolain suojelemaa kiinteitä muinaisjään-
nöksiä. Alueen arkeologisista tutkimuksista mainittakoon, että Lauttasaaren historiallisen ajan ar-
keologiset kohteet on inventoitu vuonna 2011 Museoviraston toimesta. Markku Saari on inventoi-
nut vuonna 2005 Lauttasaaren sotahistorialliset kohteet 1800- ja 1900-luvuilta. Hän on paikantanut
arkistolähteiden perusteella esimerkiksi joitakin ensimmäisen maailmansodan aikaisia kohteita
Länsiväylän pohjoispuolelta, mutta kohteista ei havaittu jäänteitä maastossa. On mahdollista, että
sotahistoriallisia kohteita on jäänyt Länsiväylän ympäristössä asuinrakentamisen ja väylien alle.

Ruoholahden/Lapinlahden alueella on myös sijainnut Krimin sodan aikainen tykkipatteri, mutta
kohde on tuhoutunut rakentamisen johdosta. Kohde on esitetty venäläisessä rannikkopattereita ku-
vaavassa kartassa vuodelta 1855.

Koska suunnittelualueella on kuitenkin viheralueita ja rakentamattomia alueita voisi olla paikallaan
suorittaa osayleiskaava-alueella suorittaa näiden alueiden inventointi. Semminkin kun Lauttasa-
aren alueella on tunnettu monikerroksinen sotahistoriallinen jäänteistö. Inventointi tulee suorittaa mi-
nimissään muuttuvan maankäytön alueilla. Inventoinnilla tuotetaan ajantasaista tietoa arkeologi-
sista kulttuuriperinnöstä sekä vastuumuseon että kaavoituksen käyttöön. Museovirasto suosittaa,
että kaava-alueen arkeologinen inventointi on päivitettävä, mikäli aiemmista inventoinneista on ku-
lunut yli 10 vuotta.

Museovirasto vastaa vedenalaisen kulttuuriperinnön tutkimuksesta ja suojelusta, yhteyshenkilö on
intendentti Maija Matikka. Helsingin keskustan lähivesialueet ovat pitkäaikaisen ihmistoiminnan
seurauksena potentiaalisia vedenalaisen kulttuuriperinnön alueita. Vedenalaista kulttuuriperintöä
ovat vanhat hylät ja hylän osat sekä siltojen, laitureiden, satamien ja puolustusvarusten jäännökset,
ja muut ihmisen toiminnan jäännökset vesien pohjassa ja rannoilla. Koska kaikkia vesialueita ei ole
inventoitu, vedenalaisen kulttuuriperinnön tilanteesta ei ole käytettävissä kattavaa tietoa.

Jos Länsiväylän osayleiskaava tulee merkitsemään muutoksia vesialueen käyttöön, vesirakenta-
mista, täyttöä, rantojen muokkausta tai muuta vastaavaa, on vedenalaisen kulttuuriperinnön selvit-
täminen tarpeen muuttuvan käytön alueilla. Länsiväylä-hankkeen OAS:iin merkityllä tarkastelualue-
ella on jo tehty kaksi vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystä, toinen Koivusaari-hankkeen yhtey-
dessä 2016 ja toinen Lauttasaari-Rajasaari/Humallahti paineviemäriinjakuksen valmistelun yhtey-
dessä 2018. Tehtyjen selvitysten alueella ei tarvitse inventoida uudestaan.

2.2.8 Helsingin kaupunki/Nuorisoneuvosto

Nuoret on otettava osayleiskaavan laatimisessa erityisesti huomioon, heidän ollessa varsinaisesti
alueen tulevia uusia asukkaita. Tämän takia suunnitteluprosessissa on kuultava erityisesti alueen
nuoria ja heidän näkemyksiään. Nuorisoneuvosto pyytää, että nuorisoneuvostolta pyydetään lau-
sunto, kun kaavaluonnos ja -ehdotus asetetaan nähtäville.

Nuorisoneuvosto lausuu itse osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyistä osayleiskaavan ta-
voitteista erillisellä kirjeellä, kun nuorisoneuvoston toimintasuunnitelma on vahvistettu.

2.2.9 Lauttasaaren Sosialidemokraatit ry

Lauttasaaren Sosialidemokraatit ry pitää tärkeänä, että osayleiskaavaa suunniteltaessa asuinym-
päristö paranee nykyisille ja tuleville asukkaille, ja että siinä otetaan huomioon liikenteen ja liikku-
misen tarpeet Helsingin lähikunnista ja Länsisatamasta. Maltillista täydennysrakentamista, jolla tur-
vataan asukkaille koteja ja yrityksille toimitiloja, pidämme hyväksyttävänä. Merentäyttöjä tulisi käyt-
tää vain, jos ne ovat tarpeellisia tulvauhkien torjumiseksi.

Lauttasaaren Sosialidemokraatit ry haluaa kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin asioihin:

- Hyvin lähellä Länsiväylää on pien- ja kerrostaloja. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon mahdollisen toteutuksen ajoituksessa ja rakennusmassoissa se, että asuminen ei saa kohtuuttomasti häiriintyä alueen muutoksista.
- Suunnittelu antaa mahdollisuuden parantaa julkisia palveluita kuten sosiaali- ja terveystalvituksia esimerkiksi ikäihmisille. Tarve ulko- ja sisäliikuntatiloille kasvaa asukasmäärän noustessa. Saarella on nyt hyvin vähän julkisia tiloja kansalaisjärjestöjen ja liikuntaryhmien toiminnalle.
- Ruoholahti ja Keilaniemi ovat merkittäviä yritys- ja työssäkäyntialueita. Länsisataman liikenne kulkee pääosin Länsiväylän kautta. Näiden liikennetarpeiden toimivuus on huolellisesti tutkittava. Tästä syystä hyvä yhteistyö Espoon ja Kirkkonummen kanssa on tarpeen.
- Lauttasaaren tärkein vetovoimatekijä on luonnonmukaiset meren rannat, joilla on tilaa ja oikeus oleskella ja liikkua. Rantaluonto kuormittuu ja kuluu kohtuuttomasti asukasmäärän kasvaessa. Arvokkaat luontokohteet on säilytettävä.

2.2.10 Ikea Real Estate Oy

IKEA Real Estate Oy, otsikossa mainittuun osayleiskaava-alueeseen sisältyvän Helsingin kaupunginvaltuuston 8.9.2021 hyväksymän Koivusaaren asemakaavan ja asemakaavamuutoksen (nro 12587) mukaisten suunniteltujen tonttien 31165/1-4 tonttivarauksen haltijana, esittää mielipiteenään otsikkokohteen 1.2. - 28.2.2022 nähtävillä olevasta Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta seuraavaa:

Koivusaaren em. asemakaavaa ja asemakaavamuutosta varten varausalueellemme laaditut viitesuunnitelmat ovat kaupunkikuvallisiin, toiminnallisiin sekä teknisiin tavoitteisiin, lähtökohtiin ja reunaehtoihin perustuen yhdessä Helsingin kaupungin edustajien kanssa huolellisesti yhteensovitettu siten, että myös meidän omat tavoitteemme hankkeen osalta voisivat toteutua.

Tällaisia yhteisesti sovittuja tavoitteita ovat mm. seuraavat:

- Hankkeen näkyvyys Länsiväylälle kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina.
- Hankkeen tavoitettavuuden kannalta sujuvat kevyen liikenteen, joukkoliikenteen, henkilöautoliikenteen ja huoltoliikenteen reitit, yhteydet ja tilat sekä niitä palvelevat tie- ja katuliittymät.
- Rakenteellisten periaatteiden asettamien muuntojoustomahdollisuuksien turvaaminen jatkosuunnittelussa, erityisesti Länsiväylän ylittävään ja Koivusaaren etelä- ja pohjoisosat yhdistävään siltakanteen integroitujen rakenteidemme osalta.

Esitämme, että osayleiskaavasunnittelussa tulee säilyttää hankkeellemme mm. edellä kuvatut keskeiset tavoitteet, jotka on asemakaavoitusvaiheessa viitesuunnitelmatasolla yhteisiksi tavoitteiksi Helsingin kaupungin kanssa asetettu.

Toivomme mielipiteemme tulevan huomioiduksi Koivusaaren keskiosan kehittämisen kannalta toimivan ja kaupunkirakenteeseen soveltuvan sekä varausalueellemme muodostettavien kiinteistöjen toteuttamis- ja kehittämismahdollisuudet turvaavaan ratkaisuun.

2.2.11 Lauttasaari-Seura

Lauttasaari-Seura (jäljempänä seura) käsittelee mielipiteessään Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa vain Lauttasaaren ja Koivusaaren alueella ja esittää seuraavaa:

Keskeiset tavoitteet Lauttasaaressa

Seuran mielestä on hyvä, että hankkeessa tarkastellaan Länsiväylän liikennettä kokonaisuutena väylän alusta Espoon rajalle saakka. Seura toteaa tyytyväisenä virkahenkilöstön esittämät näkemykset hankkeen vaikutusten monipuolisesta arvioinnista. Helsingin yleiskaavan toimeenpanosuunnitelman aineistossa Lauttasaaressa on monikriteerianalyysin perusteella alueita, joiden kaavoittaminen olisi taloudellisesti kannattavaa. Seura korostaa, että kaavoituksen tavoitteena ei kuitenkaan saa olla vain alueen kerrosalapotentiaalin hyödyntäminen, vaan kaavaratkaisu tulee toteuttaa siten, että:

1. kaikki Lauttasaaren arvokkaat luonto- ja kulttuurialueet ja maisema-arvot säilytetään,
2. merentäytöistä pidättäydytään,
3. koko pohjoisen Lauttasaaren liikenne on turvallista ja sujuvaa paitsi ajoneuvojen, myös jalankulkijoiden kannalta,
4. mahdollinen lisärakentaminen ei heikennä Lauttasaaren vetovoimaa eikä julkisia palveluja,
5. rakentamisinfraan hiilijalanjälki lasketaan ja mahdollisen lisärakentamisen hiilijalanjälki minimoidaan ja
6. kaavaratkaisusta tehdään kustannus-hyötyanalyysi ottaen huomioon myös viheralueista saatavat terveysvaikutukset.

Nämä tavoitteet tulee asettaa lähtökohdiksi jo kaavaratkaisun vaihtoehtoisia skenaarioita selvitetessä ja eri skenaarioiden vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusten arvioinnissa erityinen painoarvo tulee olla nykyisillä asukkailla asianosaisina. Arvioinneissa tulee ottaa huomioon asukkaiden kokemus turvallisuudesta ja yhteisöllisestä Lauttasaaresta, jonka ominaispiirteet ovat vehreys ja merellisyys.

Pohjoinen Lauttasaari on monipuolinen arvoalue

Kaavahankkeen vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon se, että Lauttasaaren pohjoisosissa on useita arvokkaita luontokohteita ja harvinaisia biotooppeja. Kohteissa esiintyy myös EU:n luontodirektiivillä suojattuja lajeja. Uusimaa 2050 maakuntakaavassa Lauttasaaressa Länsiväylän eteläpuolelle ja Salmisaareen on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita.

Helsinki - Espoon kalatalousalueen käyttö- ja hoitosuunnitelman mukaan Lauttasaaren pohjoinen merialue on kalataloudellisesti merkittävien kalalajien tärkeä kutualue. Se on myös tärkeä alue ammatti- ja harrastajakalastajille (esitetty erillinen liite). Seura edellyttää, että valmisteltavassa kaavassa mahdollinen rakentaminen rajataan siten, että arvokkaat kohteet säilytetään eikä uhana laisten lajien esiintymis- ja lisääntymisalueita heikennetä. Yksityiskohtaiset perustelut arvokohteista ja Lauttasaari-Seuran kaupunkiympäristötyöryhmän laatima kartta on liitteessä (esitetty erillinen liite).

Liikenne ratkaisu ei saa siirtää ongelmia asuinkaduille

Valmistelijoiden mukaan oleellinen syy Länsiväylän ympäristön osayleiskaavalle on kaupunginvaltuuston 3.2.2021 tekemä periaatepäätös satamatoiminnan uudelleenjärjestelyistä ja siihen liittyvästä satamatunnelin rakentamisesta.

Valtuuston päätöksen yhteydessä ei seuran käsityksen mukaan selvitetty satamatunnelin vaikutuksia Lauttasaareen. Valtuuston päätöksen liitteen (esitetty erillinen liite) maininta, että Länsisatamassa sataman kehittämiskenaariot eivät aiheuta suoria vaikutuksia alueen muulle maankäytölle ja kaavojen mukaiselle kehitykselle, koskee vain Jätkäsaaren aluetta.

Länsiväylän keskimääräinen liikenne on arkipäivinä 52000 autoa Maamonlahden kohdalla ja 69300 autoa Katajaharjun ja Koivusaaren kohdalla (2019 <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/autoliikenne/webmap/index.html#13/60.1678/24.8859>). Seuran mielestä liikenteen arkiliikenteen määrä antaa oikeamman kuvan Länsiväylän liikenteen ongelmista kuin kaupungin 10.2. tilaisuudessa esittämät keskivuorokausiliikennemäärät.

Lähteestä riippuen Länsisataman liikenne tuo vuorokaudessa Länsiväylälle 4 000 - 5000 henkilö- ja pakettiautoa sekä 1 000 kuorma-autoa ja rekkaa. Nykyisin Länsisataman osuus on alle kymmenen prosenttia Länsiväylän kokonaisliikenteestä. Raskaasta liikenteestä sataman osuus on vain kaksi prosenttia.

Satamajärjestelyn johdosta Helsingin Sataman arvion mukaan satamaliikenteen määrä Länsiväylällä kasvaisi noin tuhannella ajoneuvolla vuorokaudessa nykyisestä. Lisäys sataman raskaan liikenteen määrään olisi Salmisaaren kohdalla 500 kuorma-autoa, siis jopa 50 prosenttia nykyisestä.

Seuran mielestä satamaliikenteen lisäys ei oleellisesti vaadi uusia liikennejärjestelyjä Lauttasaaren kohdalla. Vaikka maakuntakaavan Länsiväylää koskeva merkintä "joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu", mahdollistaa nopeuden alenemisen, oleellista Seuran mielestä on varmistaa, että Länsiväylän liikenne pysyy jatkossakin sujuvana eivätkä liikenteen päästöt tai onnettomuusriski alueella kasva. Mahdollisen muutoksen ei myöskään tule lisätä läpiajoa tonttaduilla.

Jos Länsiväylän liikenteen hyvä välityskyky ja kapasiteetti heikkenivät joko ajonopeuksien alentamisen, liikennevalojen tai risteysten takia, vaarana, että liikennettä ohjautuu rinnakkaisväylille Lauttasaaren katuverkkoon, erityisesti Lauttasaarentielle, missä pienhiukkas- ja muut päästöt sekä meluhaitat ovat monin verroin haitallisempia kuin moottoritiellä johtuen etäisyydestä asutukseen ja kadulla liikkuihin.

Vaikka nopeuden laskeminen teoreettisesti alentaakin sekä melua että päästöjä, on yhtä oleellista tarkastella, missä kohdassa tämä tapahtuu ja ettei nousua tapahdu toisaalla katuverkossa. Jos Länsiväylä vastoin Helsingin sataman toiveita muuttuisi bulevardiksi tasoliittymän ja liikennevaloin, paikallaan seisova liikenne aiheuttaa siltikin haitallisia päästöjä ja melua lähiympäristöön. Raskaiden ajoneuvojen osalta päästöt eivät tule katoamaan mihinkään, vaikka henkilöautojen keskimääräiset päästöt laskevat sähköistymisen myötä. Rengasmelu ja katupöly eivät myöskään ole katoamassa mihinkään.

Seura korostaa, että liikennemääriä ja liikenteen vaikutuksia arvioitaessa - kuten valmisteluaineistossa esitetäänkin - on selvitettävä ja mallinnettava melun lisäksi liikenteen pienhiukkaspäästöt.

Liikenteestä ja koko kaavahankkeesta tulee tehdä hyöty-kustannustarkastelu. Yleiskaavaa varten v 2015 tehty selvitys "Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset" on myös tarpeen päivittää. Selvityksessä tulee arvottaa ja ottaa huomioon katunimityksen lisäksi se, että Länsiväylä on valtion tie, joka on valtakunnallisesti tärkeä väylä. Autot eivät mihinkään katoa ja niiden käytön hankaloittaminen lisää naapurikuntien kilpailukykyä uusista asukkaista.

Seura korostaa myös, että liikenneselvitykset tulee tehdä riittävän pitkällä aikajänteellä, jotta esimerkiksi koronapandemian aiheuttamat muutokset autojen määriin ja joukkoliikenteen käyttöön voidaan eliminoida.

Tiivistäminen uhkaa tuhota saaren vetovoiman

Vuosina 2002 - 2020 Lauttasaaren asukasmäärä on kasvanut lisäkaavoituksen takia 29 %, ollen nyt jo noin 25 000. Samana aikana kasvu Helsingissä on ollut vain 17 %. Jo hyväksytyjen ja valmisteilla olevien kaavojen mukaan Lauttasaaren asukasmäärä kasvaa edelleen lähes 9000 asukkaalla.

Nykyiset asukkaat arvostavat vihreää, merellistä asuinalueitaan. Peräti 89 % Lauttasaaren asukkaista vastusta merialueiden täyttämistä rakentamista varten (Lauttasaari-barometri 2019, Taloustutkimus).

Tiivistäminen on jo nykyisin liian rajua. Lauttasaareissa puistoja ja metsiä asukasta kohden on merkittävästi vähemmän kuin Helsingissä keskimäärin (lähde Helsinki alueittain 2019). Lisärakentaminen on johtanut viheralueiden vähenemiseen ja kulumiseen. Uusimpien tutkimustulosten (mm. Luonnonvarakeskus Tyrväinen https://research.luke.fi/crisyp/dispatch/2_/fi/menu/open/12) mukaan lähivirkistysalueilla on merkittäviä terveyshyötyjä.

Seura vaatii, että kaupunkia kehitettäessä on huolehdittava siitä, ettei asuinalueiden omaleimaisuutta tai virkistys- ja luontoarvoja tuhota liiallisella tiivistämisellä. Muussa tapauksessa todellinen vaara on, että jo nyt käynnistynyt muuttoliike Helsingistä naapurikuntiin kiihtyy asukkaiden, erityisesti nuorten lapsiperheiden, hakeutuessa parempien luontoarvojen ja virkistysmahdollisuuksien äärelle sekä toimivien julkisten palveluiden piiriin.

Lauttasaaren vetovoimatekijöitä ovat sen merellinen luonto, puistot ja virkistysalueet sekä rakentamisen sopusuhtaisuus. Liiallinen tiivistäminen on pilaamassa nämä vetovoimatekijät, jotka ovat tärkeitä paitsi alueen nykyisille asukkaille myös asuntoa Lauttasaaresta etsiville.

Mikäli osayleiskaavahanke johtaa jollakin tarkastelualueen osalla lisärakentamiseen, on kaavalla varmistettava, että alueelle voidaan sijoittaa päiväkodit, koulut, sote - ja muut julkiset palvelut kasvava asukasmäärää varten.

Lisää selvitettäviä asioita

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään laajasti, mitä tutkimustietoa kaavaa varten on saatavissa ja mitä pitäisi selvittää. Länsiväylän osayleiskaava on yksi osa yleiskaava 2016 tarkennettua toimeenpano-ohjelmaa. Seuran mielestä tilanne on muuttunut vuoden 2017 tilanteesta muun muassa luontoarvojen, etätyön ja digitalisaation takia niin merkittävästi, että kaupungin tulisi tehdä kokonaan uusi väestömääräennuste ja arvioida mahdollinen lisärakentamistarve sen perusteella.

Eriytynen painoarvo tulee olla luonnonmonimuotoisuuteen ja hiilineutraalisuuteen liittyvissä selvityksissä sekä mahdollisten suunnitteilla olevien meritäyttöjen takia kalataloudella ja merellisellä virkistykäytöllä sekä veden laatuun liittyvillä selvityksillä.

Kaikki tehtävät selvitykset tulee tehdä riittävän laaja-alaisina ja ottaa huomioon vaikutukset laajemmin koko Lauttasaareen. Liikenteen vaikutukset tulee arvioida vähintään.

Kaupungin esittämien tutkimusaiheiden ja liikennettä käsittelevässä kohdassa esitetyn lisäksi Seura esittää seuraavia selvityksiä:

1. koko hankkeesta tehdään kattava kustannus - hyötyanalyysi, missä tulee arvottaa myös luonnon hyvinvointipalvelut, terveyshyödyt sekä luonto- ja maisema-arvot,
2. selvittää virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys,
3. selvittää vaikutukset hulevesien hallintaan ja varautuminen lumisiin talviin
4. selvittää tulvariskialueet uusiempien ennusteiden mukaisesti,
5. selvittää myös infran rakentamisen hiilijalan- tai kädenjälki,
6. selvittää ja ottaa huomioon EU:n valmisteilla oleva ennallistamisasetus ja varmistaa luonnonmonimuotoisuuden säilyminen siten, että alueella on tarpeeksi puita ja viheralueita sekä metsissä lahopuita ja hiilivarastoja,
7. selvittää mahdollisuus hyödyntää tiivistämisessä tyhjää toimistotilaa, mitä nykyisellään pääkaupunki seudulla on merkittävästi enemmän kuin joissakin verrokkimaissa.

Tarjoamme paikallistuntemusta avuksi hankkeen jatkotyöhön.

2.2.12 Lapinlahtiyhteisö

Tämä mielipide edustaa koko Lapinlahti-yhteisöä eli Helsingin Lapinlahden alueen operaattoreita, vuokralaisia, työntekijöitä, vapaaehtoistyöntekijöitä ja asukkaita sekä myös alueen luontoa ja kulttuurihistoriallisia arvoja. Lapinlahdessa ei siis ole varsinaista asukasyhdistystä, joten Lapinlahti-yhteisö edustaa näissä keskusteluissa alueen asukkaita ja toimijoita sekä kulttuurihistoriallisia ja luonnonarvoja. Lapinlahti-yhteisössä suhtaudutaan yleisellä tasolla tähän asti esiteltyihin Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnitteluperiaatteisiin ja -tavoitteisiin hyvin positiivisesti. Olemme koonneet toiveemme ja näkemyksemme Länsiväylän ympäristön kehityksestä alla olevaan listaan. Lista on ryhmitelty neljään osaan: Lapinlahden puistoa koskevat kommentit, Länsiväylää ja Satamatunnelia koskevat kommentit, Länsiväylän ympäristön kehittämistä koskevat kommentit ja yleisiä suunnitteluperiaatteita koskevat kommentit.

Lapinlahden puisto:

- Lapinlahden puistoaluetta ei tulisi pienentää rakentamisella tai muilla toimilla enää yhtään. Länsiväylän ympäristöä kehitettäessä tämä on entistäkin tärkeämpää, sillä Lapinlahden puisto on jo nykyisellään Ruoholahden alueen asukkaiden lähin kunnollinen viher- ja virkistysalue ja tulisi olemaan sitä myös mahdollisille Salmisaaren uusille asukkaille.
- Lapinlahden erittäin herkäät luontoarvot etenkin puiston etelä- ja länsilaidalla tulee ottaa kaikessa suunnittelussa erittäin tarkasti huomioon. Tästä kaupunki onkin jo tehnyt ansiokkaita selvityksiä.

- Suunnittelutyössä tulee huomioida myös erityisen huolellisesti Lapinlahden merialueiden luonto- ja kulttuuriarvot, erityisesti merenalainen elämä ja linnusto. Lapinlahti on tältäkin osin luonnonarvoiltaan hyvin arvokas kohde, vaikka sen rantaviiva onkin osin hyvin kovan paineen alaisena.
- Etenkin korona-aika on osoittanut hyviin kouriintuntuvalla tavalla Lapinlahden puiston suuren merkityksen kaupunkilaisten fyysiselle ja psyykkiselle terveydelle ja hyvinvoinnille. Näitä hyvinvointi- ja virkistysarvoja tulisi pyrkiä vaalimaan ja vahvistamaan Länsiväylän ympäristön kehitystyössä. Eritoten puiston ja sen ympäristön luontoarvojen vahvistaminen sekä meluhaittojen torjuminen ovat tässä avainasemassa.

Länsiväylä ja Satamatunneli:

- Jopa koko Helsingin puoleista osaa, mutta vähintään Lapinlahden sillan itäpuolista osaa Länsiväylästä tulisi kehittää katu-/bulevardimaisena alueena, jossa autoliikennettä on huomattavasti nykyistä vähemmän ja jossa ajonopeudet sekä meluhaitat ovat nykyistä maltillisemmat, ja joka olisi maankäytöllisesti huomattavasti nykyistä tehokkaammassa käytössä esimerkiksi niin, että tien valtaama kaupunkitila supistuisi. Moottoritie keskellä kaupunkia on nähdäksemme erittäin huonoa maankäyttöä.
- Satamatunnelin suuaukko tulisi viedä mahdollisimman pitkälle länteen, vähintään Iso-Pässin kohdalle Lapinlahden sillan kupeeseen, mutta mielellään jopa aina Koivusaareen asti. Satamatunnelin suuaukon linjaaminen mahdollisimman pitkälle Espoon suuntaan olisi myös maankäyttö-, asunto-, liikenne- ja elinkeinopoliittisesti järkevää pitkällä tähtäimellä. Näin suurissa, systeemissä ja kaupunkikuvaa vuosikymmeniksi, ellei vuosisadoiksi, muuttavissa hankkeissa ei kannata lyhytnäköisesti säästää väärissä kohdin. Myös Suomen valtiolla luulisi olevan intressiä osallistua koko Suomen ulkomaankaupan kannalta tärkeän Satamatunnelin rahoittamiseen.

Länsiväylän ympäristön kehittäminen:

- Länsiväylän ympäristön kehitys tarjoaisi erinomaiset mahdollisuudet parantaa Lapinlahden ympäristön rantaviivan tilaa ja kannattammekin Länsiväylän pohjoispuolen rauhoittamista viher-, virkistys-, puisto- ja luonnonalueiksi. Esimerkiksi Lapinlahden historiallisen sairaalapuiston ennallistaminen ja laajentaminen, Lapinlahden arboretumin perustaminen sekä Lapinlahden rantaviivan tai sen osien ennallistaminen luonnonrannoiksi voisivat olla oivallisia keinoja parantaa Länsiväylän ympäristön viihtyisyyttä ja luontoarvoja. Tämä voitaisiin myös laskea osaksi sitä ekologista (yli)kompensaatiota, jota mahdollisesti mittavat uudisrakennustyöt tulevat vaatimaan. Tämä olisi myös EU:n uuden, tulevan luontodirektiivin ja ennallistamislainsäädännön mukaista toimintaa (https://www.hs.fi/kotimaa/art2000008630965.html?fbclid=IwAR28pvZ8GxNPhIhzMe2Z1_k9redWYzm6_jFQAhvzz0klo7b5kN_fr4JzqI).
- Länsiväylän ympärille tulisi rakentaa myös riittävät meluvallit suojaamaan ympäröiviä alueita liikenteen melulta. On hyvä huomioida, että meri kantaa ääniä pitkältikin matkalta.
- Länsibaana, jonka rakentamista lähtökohtaisesti kannattamme, tulisi suunnitella ainakin Lapinlahden kohdalla olemaan rakenteiltaan mahdollisimman kevyt, jotta se ei entisestään heikennä rantaviivan luontoarvoja esimerkiksi massiivisilla maatoilla, louhinnalla ja asfaltoinnilla.
- Olisimme hyvin pidättyväisiä merentäyttöjen kanssa, mutta mikäli ne nähdään välttämättömiksi, kehittäisimme täytettyjä alueita viheralueina, emme uudisrakentamiskohteina.

- Länsiväylän ympäristöä kehitettäessä on syytä kiinnittää erityistä huomiota myös rakentamisen aikaisiin haittoihin, kuten melu-, värinä-, pöly- ja pienhiukkashaittoihin, sillä Lapinlahden luonto- ja virkistysarvot ovat tälle herkkiä ja lisäksi on syytä muistaa, että Lapinlahden/Lapinniemen alueella asuu tehostetun palveluasumisen piirissä olevia mielenterveyskuntoutujia.

Yleiset suunnitteluperiaatteet:

- Koko Lapinlahti-Ruoholahti-Jätkäsaari-Salmisaari-Lauttasaari-Koivusaari-alueita tulisi kehittää holistisena kokonaisuutena, lyhytnäköistä osaoptimointia välttäen.
- Kannatamme myös Helsingin keskusta-alueiden kehittämistä laajasti kevyen liikenteen ehdoilla (kävelykeskusta ym.), mikä voisi muiden muassa tarkoittaa tienkäyttö-/ruuhkamaksujen käyttöönottoa Helsingin sisääntuloväylillä - myös Länsiväylällä.
- Muistuttaisimme, että Helsingin alueidenkäyttötavoitteiden avulla on tarkoitus taittaa yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Länsiväylän ympäristöä on mahdollista, ja sitä myös tulee kehittää näiden periaatteiden pohjalta ja niitä tiukasti kunnioittaen, mutta automaattisesti se ei toteudu ja ei välttämättä mahdollista kaikkien rakennus- ja liikennetavoitteiden yhteensovittamista.
- Traaginen sota Ukrainassa osoittaa, miksi yhteiskuntamme on tärkeää päästä irti riippuvuudestaan fossiilisista polttoaineista nopeutetussa tahdissa. Tämä ei voi olla vaikuttamatta myöskään tähän osayleiskaavatyöhön. Muiden muassa Salmisaaren voimalan ja alueella kulkevien kaasuputkien tulevaisuus näyttäneen nyt hyvin erilaiselta kuin vielä muutamia viikkoja sitten.

Olisimme erittäin kiitollisia, mikäli Lapinlahti-yhteisöä osallistettaisiin tiiviisti Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyöhön myös jatkossa. Kaavoitustyöstä voisi esimerkiksi olla hyvä järjestää keskustelutilaisuus Lapinlahdessa. Meillä on hyvät kyvyt puolestamme osallistaa myös sellaisia heikommissa olevia sidosryhmiä, joilla ei luonnostaan ole kovin hyviä osallistumismahdollisuuksia kaupunkisuunnitteluun.

Lisätietoja tästä Lapinlahti-yhteisön mielipiteestä antaa allekirjoittanut. Suuret kiitokset jo etukäteen Lapinlahti-yhteisön mielipiteen huomioon ottamisesta Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyössä!

2.2.13 Jätkäsaariseura

Jätkäsaaren ja Ruoholahden asukas yhdistys Jätkäsaari-seura ry. esittää kunnioittaen lausuntonaan Länsiväylän osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (HEL 2021-011512, hankenumero 6684_1, Oas 1572-00/2022) seuraavat näkökohdat:

1. Liikenne

Jätkäsaari-seuran näkökulmasta tärkein kysymys Länsisataman osayleiskaavassa on Länsisataman liikenneongelmien ratkaiseminen. Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkon riittämättömyys Länsisataman matkustaja- ja tavaraliikenteen volyyymille on osoittautunut ongelmaksi Jätkäsaaren aluerakentamisprojektin alusta asti, ja satamaliikenteestä aiheutuvat, useita kertoja päivässä toistuvat liikenneruuhkat ovat olleet yksi suurimmista haittatekijöistä kaupunginosassa.

Helsingin Sataman kehittämissstrategian mukaan satamaliikenteen liikennemäärät eivät ole vähenemässä, pikemminkin päinvastoin: Baltian liikenteen keskittyessä Länsisatamaan niin henkilö- kuin tavaraliikenteen volyymien ennustetaan nousevan puolitoistakertaisiksi pandemiaa edeltäneeltä vuoden 2019 tasolta vuoteen 2030 mennessä. Vaihtoehtoisten rahtiliikenteen järjestelyjen ei odoteta tuovan merkittävää helpotusta sataman liikennetilanteeseen ainakaan näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Myös tunnelille vaihtoehtoiset infrastruktuuriratkaisut on kerta toisensa jälkeen jouduttu hylkäämään.

Satamatunnelin toteutuminen on Jätkäsaari-seuran mielestä välttämätön edellytys Helsingin Sataman kehittämissstrategian mukaisen Länsisataman satamaliikenteen kasvun toteutumiseksi.

Länsiväylän osayleiskaavan kannalta merkittävä kysymys on satamatunnelin liityntä Länsiväylään ja väylän välityskyvyn riittävyys. Aiemmissa keskusteluissa satamaliikenteen vaihtoehtoista on tullut selväksi, että väylän välityskyvyn parantaminen vain yhdellä osuudella ei auta ruuhkaongelmaan, jos väylän välityskyky ei kokonaisuudessaan riitä: ruuhka siirtyy vain seuraavaan kohtaan.

Helsingin Sataman arvioiden mukaan Länsiväylän bulevardisointi liikennevirtaa katkovilla järjestelyillä, kuten liikennevaloilla, merkitsisi väylän välityskyvyn merkittävää heikkenemistä. Jätkäsaari-seura ei pidä järkevänä kaupunkisuunnitteluna, että välttämättömän satamatunneli-investoinnin tuoma parannus Länsiväylän välityskykyyn heitettäisiin hukkaan bulevardisoinnin seurauksena.

Edellä esitetyn johdosta Jätkäsaari-seura suhtautuu erittäin kriittisesti ehdotukseen Länsiväylän bulevardisoinnista.

2. Täydennysrakentaminen

Sekä Jätkäsaari että Ruoholahti ovat osa-alueita, jotka on kaavoitettu ja toteutettu puhtaalta pöydältä, teollisuus- ja varastokäytöstä vapautuneille pääosin täyttömaaperustaisille tyhjälle maapohjalle yhtenäisinä aluerakentamisprojekteina. Sekä Jätkäsaaren että Ruoholahden kaupunkirakenne ja rakennuskanta edustavat näin ollen yhtenäistä kuvaa oman aikakautensa kaupunkisuunnittelusta, Ruoholahti 1990-2000-luvun ja Jätkäsaari 2010-2020-luvun osalta.

Erityisesti Ruoholahden osa-alueelle on viime aikoina ehdotettu erilaisia pistemäisiä täydennysrakentamishankkeita, jotka rikkovat osaltaan kaupunginosan yhtenäistä kaupunkirakennetta ja rakennuskantaa sekä heikentävät erityisesti viher- ja virkistysalueiden käyttöä, mitä Jätkäsaari-seura on vastustanut aiemmissa lausunnoissaan esimerkiksi Kellosaarenrantapuiston ja Tammasaarenlaiturin täydennysrakentamissuunnitelmien osalta.

Jätkäsaari-seura katsookin, että koko Ruoholahden ja erityisesti Salmisaaren alueiden täydennysrakentamista tulee tarkastella osayleiskaavassa kokonaisuutena ja ohjata täydennysrakentaminen ensisijaisesti voimalakäytöstä vapautuville tonteille. Historiallisesti merkittävien voimalarakennelmien säilyttämistä tulee mahdollisuuksien mukaan selvittää. Luonnollisesti myös muut suojellut ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt tulee säästää täydennysrakentamiselta.

Lisäksi Jätkäsaari-seura toistaa Kellosaarenrantapuiston asemakaavan yhteydessä esittämänsä näkemyksen, jonka mukaan Kellosaarenrannan varavoimalaitoksen tontti tulisi ottaa mukaan tarkasteluun täydennysrakentamisen kannalta.

Maan varaamista keskeltä pääkaupunkia fossiilisen energiantuotannon tarpeisiin ei voi pitää maankäytöllisesti eikä energiataloudellisesti kestäväenä.

3. Rannat, viher- ja virkistysalueet

Suureksi osaksi maantäytöille rakennettuina entisinä teollisuus- ja varastoalueina Jätkäsaaren ja Ruoholahden kaupunkikuvaa leimaa ihmisen rakentama ympäristö: luonnontilaisia ja siihen verrattavia metsiä ja rantoja ei juuri ole alueen välittömässä läheisyydessä. Myös ympäröivä liikenne- ja teollisuusinfrastruktuuri (Länsisatama, Hietalahden telakka, Salmisaaren ja Kellosaaren voimalaitokset, Länsiväylä) rajoittavat voimakkaasti rantojen ja viheralueiden virkistyskäyttömahdollisuuksia muun muassa Merellisen Helsingin strategian periaatteiden vastaisesti. Esimerkiksi meren ympäröimässä Jätkäsaareissa ei ole omaa uimapaikkaa eikä Helsingin rantaraitti edes kulje sen kautta. Edellä esitetyistä syistä Jätkäsaari-seura vastustaa rantojen ja virkistysalueiden käyttöä rajoittavaa sekä maisema-arvoja heikentävää täydennysrakentamista.

Lapinlahden sairaala-alueelle ulottuva läntisen kaupunkipuiston päate on Jätkäsaaren ja Ruoholahden alueen ainoa lähimetsä. Jätkäsaari-seura vastustaa myös Lapinlahden sairaala-alueen luontoarvoja uhkaavaa täydennysrakentamista. Lisäksi seura edellyttää, että Satamatunnelin pohjoinen liittymä Länsiväylälle toteutetaan siten, ettei liittymä pienennä Lapinlahden sairaalapuiston etelälaidan hyvin arvokasta kasvillisuuskohtetta (K14/15), arvokkaita niittykohteita (B5) eikä liitoravan esiintymisalueita (126-127/2020).

2.2.14 Helsingin luonnonsuojeluyhdistys

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys on tutustunut Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, taustamateriaaleihin ja itse alueeseen. Tämän perusteella toteamme, että osayleiskaavaa laadittaessa tarkastelualueeseen kuuluvat vesialueet ja viheralueet tulee jättää kokonaan rakentamisen ulkopuolelle.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan tekevät vaikeaksi kaava-alueita koskevat monet keskenään ristiriitaiset intressit ja paineet, kuten Länsiväylällä lisääntyvä raskas liikenne, olemassa oleva asutus, maisemalliset ja kulttuurihistorialliset arvot, luontoarvot sekä yleiskaavan mahdollistama lisärakentaminen ilmaston muutoksen torjumisen nimissä.

Tarkasteltavalla alueella lisärakentamisen mahdollisuudet ovat lähtökohtaisesti heikot varsinkin Lauttasaareissa, eivätkä mahdollista lisärakentamista kuin hyvin rajallisesti. Lisäksi sekä Lauttasaareissa että Länsiväylän pohjoispuolella Lapinlahdessa vastaan tulevat niin luonnonsuojelulliset ja maisemalliset kuin kulttuuriympäristön vaalimiseen ja virkistysalueiden tarpeeseen liittyvät seikat.

Suurta huomiota tulee kiinnittää suunnittelualueen lähellä Lauttasaareissa, Ruoholahdessa ja Jätkäsaareissa kasvavaan viher- ja virkistysalueiden tarpeeseen. Samalla on etsittävä ratkaisuja, joilla vähennetään virkistysalueiden kulumista ja siitä johtuvaa luonnon monimuotoisuuden jatkuvaa vähenemistä. Pelkästään Lauttasaaren väestömäärä on 2000-luvulla kasvanut jo noin 30 %.

Suunnittelualue ja kaavatilanne

Tarkasteltava kaava-alue koostuu Lauttasaareissa Länsiväylästä, merialueesta ja jo valmiiksi rakennetusta kaupunkialueesta. Asutuksen lisäksi alueella on suosittu liikuntapuisto sekä viheralueita, joista huomattava osa on ranta- ja metsäluontoa. Ruoholahdessa Länsiväylän pohjoispuolella sijaitsee kulttuurihistoriallisesti ja luontonsa puolesta arvokas Lapinlahden sairaalan vanha puisto.

Tarkastelualue on maakuntakaavassa osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi, joka on suurimmalta osaltaan maakuntatasoista maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta aluetta. Yleiskaavassa osa Länsiväylästä merkittiin kaupunkibulevardiksi, mutta korkein hallinto-oikeus (KHO) kumosi Länsiväylän kaupunkibulevardia ja sitä ympäröiviä pikseleitä 100 m tien molemmin

puolin. Tämä on tarkastelualueesta huomattava osa, joka antaa mahdollisuuden alueen uudelleen arvioimiseen.

Osayleiskaavan tavoitteet

Osayleiskaavan tavoitteisiin on listattu runsaasti rakentamistavoitteita, joiden samanaikainen toteuttaminen kaavaillussa laajuudessa ei nähdäksemme ole järkevää eikä edes mahdollista. Tämän estää yleiskaavatilanne, maankäyttö- ja rakennuslain lailliselle kaavoitukselle asettamat reunaehdot sekä hyvä kaavoitustapa. Esitämme rakentamistavoitteiden olennaista karsimista ja realismia.

Luontoarvojen huomiointi on tavoitteissa jätetty täysin yleistasolle suhteessa muiden tavoitteiden konkretian asteeseen. Esitetty tavoite eli "Ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys" ei yksittäisen kaavan osalta tarkoita yhtään mitään eikä tuo edes maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusta koskeviin yleisperiaatteisiin lisäarvoa.

Luontoarvoille on syytä määritellä oma säilyttämistavoitteensa. Esitämme muotoilua "Luontoympäristöt, varsinkin arvokkaat luontokohteet säilytetään".

Toinen vaihtoehto on lisätä luontoarvot toiseksi viimeiseen nykytavoitteeseen, jolloin tavoitteen muotoiluksi tulee "Kulttuuriympäristö-, luonto- ja maisema-arvojen huomioiminen".

Yleiskaavatilanne

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman luonnoksessa sivuilla 4 ja 7 esitetty väite KHO:n vahvistamasta Helsingin hallinto-oikeuden yleiskaavaratkaisusta on nähdäksemme Helsingin kaupungin tarkoitushakuinen ja kyseenalaistamisen ansaitseva tulkinta ratkaisusta, jota oikeusasteet eivät ole ymmärtäneet yksilöidä kaavakartalle.

Kaupunki tulkitsee kumoamispäätöstä siten, että jos rakennuskorttelialuetta osoittava pikseliruutu ei ole aivan kiinni väylän reunassa, se on kumotun alueen ulkopuolella. Jos taas meidän tapaan arvioi Helsingin hallinto-oikeuden ja KHO:n tarkastelleen Länsiväylän esitettyä kaupunkibulevardisointia kokonaisratkaisuna, niin kumotut pikselit kattavat väylään välittömästi rajoittuvan lähipikselin ohella myös kyseiseen pikseliin toiminnallisesti liittyvät etelä- ja pohjoispuoliset pikselit. Selkeimmin kaupungin tulkinnan outous hahmottuu siinä, että sen mukaan Länsiväylän lähialueen kehittämisen kanssa sataprosenttisesti kytköksissä olevia, merentäyttöä edellyttäviä pikseleitä voitaisiin tarkastella myös itsenäisinä ratkaisuin ilman, että ratkaisu olisi yleiskaavan vastainen. Tulomme jatkossakin kyseenalaistamaan tämän ja vastaavat tarkoitushakuiset tulkinnat oikeusasteissa kumoutuneiden kaupunkibulevardien lähialueiden osalta.

Vaikutusten arvioinnit ja selvitykset

Edellytämme, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan kirjataan nykyistä selkeämmin mahdollisten esitettävien rakentamisratkaisujen (baana mukaan lukien) kunnolliset vaikutusarvioinnit erityisesti arvokkaiden luonto- ja virkistyskohteiden osalta. Luontokohteista keskeisimpiä arvokohteita ovat luontotietojärjestelmän luontotyyppi- ja METSO-kohteina tunnistetut kohteet (pääosin lehtoja ja rantabiotooppeja), mutta vaikutusalueella on myös jonkin verran muita huonommin tunnettuja metsäisiä luontokohteita.

Helsingin kaupungilla on vuosina 2017-2020 tehtyjen luontotyyppiselvitysten jälkeen hyvä ja ajantasainen kuva Lauttasaaren pohjoisosan lähes kaikkien lehtojen arvoista luontotyyppeinä. Lisätietoa saa myös jo hieman vanhentuneen METSO-selvityksen (2011) tiedoista. Luontotyyppitason merkittävät tietokatveet liittyvät pääosin muihin kuin lehtokohteisiin eli kangas- ja kalliometsiin, joita

on hankealueella Myllykallion pohjoisosassa, Lauttasaaren liikuntapuiston länsipuolella ja Lemissaassa. Näiden metsien mahdolliset metsäluontoarvot (METSO-arvot, mahdollinen merkitys uhanalaisina tai silmälläpidettävänä kangasmetsäluontotyyppinä, kalliometsinä tai lehtoina) on syytä selvittää.

Kaavan yhteydessä on syytä parantaa luontotietopohjaa arvokkaiksi tunnistettujen lehtojen luonnonsuojelullisesta kokonaisarvosta. Lajistoselvityksiä kyseisissä lehdossa on tehty valitettavan niukasti. Tietopohjaa on parannettava kaavatyön yhteydessä olennaisesti varsinkin, jos kaavan mahdollistamat suunnitelmat uhkaavat tuhota tai vaurioittaa näitä kohteita.

Sini- ja viheryhteydet ja verkostot

Yleiskaava 2016:ssa ei ole kiinnitetty erityistä huomiota Lauttasaaren viherverkostoon eikä metsäverkostoon ja kehitettävään metsäverkostoyhteyteen. Kyseessä täytyy olla joko tarkoitushakuisuus tai tietämättömyys. Seurasaarenselän viherkokonaisuuden itä-länsiakselin lisäksi Lauttasaassa on kolme pohjois-eteläsuunnassa kulkevaa viheraluetta, jotka ovat kaavoissa puutteellisesti merkittyjä. Tämä pätee varsinkin läntiseen viheryhteyteen, vaikka Lauttasaassa se on ainoa, joka kulkee pääsääntöisesti luonnonmaisemissa Nackapuiston ja Lemissaaren kautta Ruukinlahden puistoa Myllykalliolle ja sieltä Isokaaren ja Länsiulapanniemen välisen metsän kautta Länsiulapanniemen saaren eteläosaan.

Yleiskaavan virkistys- ja viherverkosto-teemakartasta käy ilmi, että Lauttasaaren pohjoisranta on osa Helsingin läntistä merellistä virkistysvyöhykettä. Tämä Seurasaarenselän virkistyskokonaisuus on kartalla määritelty vihersormien jatkona sisälahtien ympärillä kiertyvinä yhteyksinä ja maisematioloina. Lauttasaaren pohjoisranta on suurimmaksi osaksi rakentamatonta luonnonrantaa ja merialue on melko matalaa merenlahtea.

Pitkä rantavyöhyke Laukkaniemestä Maamonlahteen ja Annansaareen asti pitääkin nähdä maisemansa ja luontonsa puolesta kokonaisuutena sekä Lauttasaaresta että muista suunnista katsotuna. Tämä on maisemallisesti erittäin tärkeä kokonaisuus, jota on pidettävä jatkossakin vihreänä. Haluamme nostaa esiin alueen suuren merkityksen Lauttasaaren ja Seurasaarenselän luontoarvojen kannalta. Lauttasaaren pohjoisrannalla on alueellisesti harvinaisia luontotyyppisiä, jotka ovat erilaisia kuin saaren eteläosan rannoilla. Siksi sisälahtien meri- ja ranta-alueiden menettäminen rakentamisen alle olisi seututasolla suuri menetys luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Nackapuisto

Osa Nackapuistoa on merkitty yleiskaavassa merkittäväksi virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueeksi. Tämä osa kytkeytyy seudulliseen virkistysverkkoon, jossa on säilytettävä metsäinen luonne. Vastaavasti yleiskaavaan liittyvässä kaupunkiluonto-teemakartassa on samalla kohdalla vihersormimerkintä. Kaavan mukaan sen pitäisi muodostaa runko ekologiselle verkostolle, jossa on jo muun muassa merkittäviä luonto-, kulttuuri- ja maisema-arvoja. Lähin vastaava vihersormimerkintä Lauttasaaresta löytyy Myllykalliolta.

Nackapuisto on tärkeä luontoalue, koska samanlaisia luontotyyppisiä ei löydy Lauttasaaren etelärannoilta. Huomionarvoista on merenlahden, rannan ja rantametsän muodostama kokonaisuus ja kasvillisuuden vaihtuminen suojaisten murtovesilahden uposkasvivyöhykkeestä tiheään ruovikkovyöhykkeen kautta reheviin tervaleppäkorpiin ja lehtoihin. Näin alueella viihtyvät monenlaiset luonnonkasvit, runsas linnusto sekä runsaat kalakannat. Lepakoille (4 lajia havaittu) rannan tervaleppävyöhykkeet, ruovikkorannat ja vesialueet ovat tärkeitä muun muassa saalistusalueina.

Lemissaari

Lepakkojen käyttämä "rantareitti" jatkuu Lemissaareen ja Maamonlahden niemeen asti. Lemissaari on villiintynyt vanha huvilasaari, jolla on myös metsäarvoja. Lemissaari on Lauttasaaren vanhimpia rakennettuja paikkoja, jonka viimeinen rakennus kuitenkin hävisi, kun Länsiväylä rakennettiin ja saari muuttui niemeksi. Lemissaari on saanut olla melko rauhassa, joskin paremmin kohdennetut hoitotoimet olisivat säilyttäneet enemmän saaren vanhaa luonnetta. Lemissaari on kuitenkin edelleen ainutlaatuinen keidas, jossa luonto ja vanhan kulttuurin vaikutukset yhdistyvät. Keväällä ja alkukesällä kevättähtimöt, Helsingin mahtavin pystykiurunkannuksen esiintymä ja kielot kukkivat erityisen kauniina, laajoina mattoina. Länsirannalla on arvokkaita sisälahtien rantakasveja. Lemissaari pitää säilyttää veden lähes ympäröimänä keitaana. Siihen ei tule kaavoittaa rakennuksia tai laitteita vaativaa virkistystoimintaa. Käyttöpuistojen paikka on Ruukinlahden puolella ja urheilukentän ympärillä.

Ruukinlahdenpuisto

Ruukinlahdenpuisto ja ruderaatti on lintujen tärkeä levähdys- ja ruokailupaikka sekä tärkeä osa saaren viherverkostoa. Katsommekin, että Ruukinlahdenpuisto saaren viherverkostojen avarana leikkauspisteenä tulisi jättää rakentamatta. Entisenä merenlahtena alue soveltuu huonosti rakentamiseen. Virkistys- ja viheraluekartassa alueella on "kaupunkipuistotarve" -merkintä. Alue sopiikin mitä parhaiten puistorakentamiseen. Sinne voi sijoittaa erilaista virkistystoimintaa, koirapuistot ja myös hulevesialueen.

Myllykallio

Myllykallion osalta haluamme tuoda esiin, että alue on lähes kokonaisuudessaan merkitty Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Alue ulottuu Lauttasaarentien ja tarkastelualueen rajaan asti. Aivan liki Ruukinlahdenpuistoa ja kaavoitusalueen rajaa sijaitsee myös Myllykallion ala-aste, joka lienee Suomen suurimpia ala-asteita. Jostakin syystä kulttuurimerkitys on jätetty merkitsemättä osayleiskaavamateriaaleihin kuuluvaa kulttuuriympäristökarttaan.

Myllykallio on mitä tärkein linkki eteläisten ja pohjoisten viheralueiden välillä. Viheryhteyttä on nakeranut viimeksi muutama vuosi sitten rakennettu rivitaloalue sekä osittain tilapäiset koululaajennukset. Lauttasaaren sisäosissa on säilynyt vain vähän alkuperäistä luontoa, mutta Myllykallion luonnolla on runsaasti sekä metsä-, kasvi- että lintuarvoja. Geologiset arvot ovat huomattavat:

1. luokan luonnonsuojeluarvoista muinaisen Litorinameren rantakivikko on pohjois- ja koillisrinteellä 10-50 m x 300 m. Myös maisemallisesti ja geologisesti merkityksellisellä kallioalueella on suojeluarvoja. Graniittikalliolle tyypillisten kasvien lisäksi siellä on arvokasta kallioketokasvillisuutta, jonka syntyä on edistänyt sota-aikojen betonirakennelmista vähitellen liukeneva kalkki. Tämä on monen helsinkiläisen kallion erikoispiirre, niin sanottua "helsinkiluontoa".

Geologisesti arvokas on myös Myllykalliolta lähtevä Katajaharjun harjumuodostelma (drumliini). Laaja (300 m x 1200 m) muodostuma on merkittävä, koska vastaavia moreeniharjanteita on Helsingissä vain kaksi. Suojeluarvoksi on annettu 3, koska harjua on kaivettu ja rakennettu. Maisema- ja opetusarvoa sekä tieteellistä merkitystä harjulla on edelleen.

Kotkavuori

Myös Kotkavuorelta on osayleiskaavan materiaaleihin kuuluvalla kulttuurikartalle jätetty merkitsemättä melkein koko Kotkavuoren käsittävä, Helsingissä kulttuurihistorian ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue, johon kuuluvat myös pohjoisrinteen litorina-aikaiset muinaisrantamerkit.

Kotkavuori on Lauttasaaren toinen tärkeä maamerkki ja asukkaiden tärkeä virkistysalue, jonka geologiset arvot ovat huomattavat. Maisemallisesti merkittävä kallioalue toimii myös näköalapaikana. Kallion pohjoisrinteellä Maamonlahdentien eteläpuolella sijaitsevalla laajalla (10-40 m x 280 m) litorina-aikaisella muinaisrantamerkillä on 1. luokan luonnonsuojeluarvoa. Kotkavuorella on myös monipuolinen kasvillisuus: huvilakauden viljelyjäänteiden lisäksi kallio on monen metsä- ja kalliokasvin linnake tiheästi rakennetussa ympäristössä. Tarkastelualueella sijaitsevaa Kotkavuoren pohjoisrinnettä ei tulisi kaavoittaa rakentamiseen.

Kotkavuoren ja Maamonlahden niemen pohjoispuolella sijaitseva Annansaari ja sitä ympäröivä vesialue on arvokasta lintualueita.

Merialueiden rakentamisesta

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ei hyväksy meritäyttöä. On jo korkea aika siirtää historiaan Helsingissä käytetty tapa laajentaa kaupunkia haukkaamalla pala palalta ympäröivää saaristomaisemaa: saaria, lahtia ja niemiä ympäröivine vesialueineen. Meritäytöt ja rantarakentaminen pilaavat aina merta vaikuttaen veden laatuun sekä kalastoon, vedenalaiseen kasvillisuuteen ja muihin lajeihin. Myös ranta-alueiden luonto tulee säästää rakentamiselta.

Suomenlahti on biologialtaan ja geologialtaan ainutlaatuinen meri. Luonnon monimuotoisuuden kannalta peruuttamattomat toimenpiteet tulisi estää samalla, kun Itämeren rehevöitymistä ja saastumista vähennetään.

Pohjoisen Lauttasaaren lisärakentamisesta rannoille ja merentäytöille kärsisivät kohtalokkain seurauksin arvokkaat saaristo- ja kulttuurimaisemat, rantametsät, ruovikot, sisälahtien rannat ja niitä merellisemmät rannat, niiden kasvillisuus ja kasvisto, linnusto, lepakot, huomattavat kalakannat ja kutualueet. Myös Seurasaarenselän veden laatu heikkenisi. Samalla asukkaille tärkeät virkistysalueet vähenisivät ja heikentyisivät liikaa.

Länsiväylästä

Uusimaa-kaava 2050:n mukaan Länsiväylä säilyy tärkeänä tavara- ja henkilöliikenteen tienä tai katuina. Viron ja Suomen välinen rahtiliikenne tulee lisääntymään, ja kaupunki on siirtämässä Eteläsataman Viron laivaliikenteen kokonaan Länsisatamaan. Näin Länsiväylän automäärät kasvavat.

Satamatunnelin aukon vaihtoehdot Länsiväylällä ja mahdollinen kaistojen ja muiden rakenteiden tarve eivät ole vielä selvillä. Siksi voimme vain yleisesti vaatia, että aukon ja muiden rakenteiden tulee sijaita niin, että ne eivät aiheuta luonnolle ja ihmisille lisää häiriötä.

Länsiväylän ollessa ainoa vaihtoehto kasvavalle satamaliikenteelle tulee liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen Lauttasaareissa kiinnittää erityistä huomiota. Lämpökululiikenteen tulee pysyä sujuvana jatkossakin. Jos Länsiväylästä tehdään katu, ruuhka-aikana autot lähtevät helpolla etsimään nopeampaa reittiä asuinalueen läpi, jolloin melu ja päästöt lisääntyvät siellä.

Länsiväylän pohjoispuolella oleva Lemissaari ja Lemislahden rannat muodostavat nykyisin kapean mutta kävellen ja pyöräillen helposti saavutettavan kaistaleen moottoritien kyljessä. Ne ovat luontoarvoiltaan merkittäviä niin lepakoiden, lintujen, kasvillisuuden kuin ihmistenkin kannalta. Moottoritien aiheuttamien saaste- ja meluhaittojen vähentämiseksi tulisi sen reuna-alueille lisätä suojaavaa puustoa riippumatta siitä, parannetaanko varsinaisia meluaitoja.

Tarkasteltavalla alueella on myös Pyrkänä tunnettu monipuolinen Lauttasaaren liikuntapuisto saarelaiten ahkerassa ympärivuotisessa kuntosuoritus- ja virkistyskäytössä. Helposti saavutettavan Pyrkän säilyttäminen on lauttasaarelaisille erittäin tärkeää myös lasten urheiluharrastusten takia.

Suunnittelualueen itäinen osa

Lapinlahden entisen sairaalan arvokkaan puiston kohdalla on tärkeää, että se säilyy nykyisessä laajuudessaan eikä sitä nakerreta Länsiväylän leventämiseen tai muun rakentamisen tarpeisiin. Puiston eteläosassa on muun muassa arvokasta kasvillisuutta, kuten luonnonvaraista kalliokettoa, joka on uhanalainen luontotyyppi. Ilmarisen toimistotalon ja kaasuputken välissä kasvaa Lapinlahden ensimmäisten ylläkkärien istuttamaa maksaruohoa laajana, hyvin säilyneenä kasvustona. Myös eteläosan puusto on merkittävää puiston maisemallisen kokonaisuuden ja luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Vastustamme merentäyttöä Länsiväylän pohjoispuolella Lapinlahden sairaalan puiston vieressä vedenalaisen luonnon, kalojen kutupaikkojen ja jäljellä olevien Sulhasen, Morsiamen ja Iso-Pässin luonnonrantojen ja kasvillisuuden takia. On huomattava, että rantakaistale sijaitsee nyt vain 180 metrin päässä Hietaniemen karien tärkeästä lintualueesta. Täyttö ohjaisi lahden vesiuurheilua ja liikennettä väistämättä tärkeälle lintualueelle, jolla liikkumista tulee välttää etenkin pesimisaikaan. Täyttömaalle rakentaminen ja sen myötä lisääntyvä vesiliikenne ja muu häiriö karkottaisivat myös lintuja.

Lapinlahden RKY-alueella Länsiväylän ja Ourien niemen välissä on syytä kehittää rauhallisena ja virkistävänä luontokeitana läheistä hautausmaata kunnioittaen ja vastakohtana viereiselle, toiminnoltaan vilkkaalle Hietaniemen rannalle sekä läheisille, tiiville uusille asuinalueille ja Länsiväylälle. Suunnittelussa on tärkeää huomata, että Lapinlahden sairaalan puisto on jätkäsaarelaiten ja ruoholahtelaisten tärkein lähiluontokohde, jonka Jätkäsaari-seuran puheenjohtaja toi esiin kaavahankkeen etäyleisötilaisuudessa. Huomautamme myös, että Länsiväylän pohjoispuolen merentäyttö ja täyttömaalle rakentaminen uhkaisivat lahden rauhaa ja omaleimaisia maisemia, joissa yhdistyy Helsingin saariston kauneus ja Salmisaaren teollinen historia.

Ehdotamme, että Salmisaaren ja Kaapelitehtaan ympäristöön istutetaan paljon katu- ja pihapuita sekä luodaan suurten ja pienten puistojen sarja, jossa luonnon monimuotoisuus korostuu. Kaupunki on sen velkaa Ruoholahden ja varsinkin Jätkäsaaren asukkaille, joiden asuinympäristössä on poikkeuksellisen vähän kasvillisuutta. Puistojen viherverkosto luo uuden vihreän reitin Länsiväylän ali Lapinlahteen ja Hietaniemeen.

2.2.15 Drumsö Kanotister ry

Näyttää siltä, että Drumsö Kanotister ry:n (DK) vuokra-alue kaupungilta, osoitteessa Lahnalahdentie 3, samalla alueella Lauttasaaren Veneilijöiden kanssa, on edelleen kaupungin kaavoitussuunnitelmassa mukana. Vaikka osa 2016 yleiskaavasta onkin kumottu, niin DK:n alue (esitetty erillinen liite) osuu kantakaupunkialue C2 osuu DK:n alueelle. Kumotussa kaavassa Länsiväylän pohjoispuolella oli suunniteltu merentäyttöä ja rakentamista veneilijöiden ja melojien (DK) alueen päälle. Nähdäksemme silloin kaikki veneilijöiden ja melojien rakenteet pitäisi purkaa ja siirtää uusien talojen pohjoispuolelle. Nyt meitä pelottaa, että nämä suunnitelmat ovat edelleen voimassa. DK:lla on

omissa suunnitelmissaan laajentaa kajakkivajaamme lisärakennuksella (rakennusoikeutta on jäljellä). Tällainen rakennusprojekti on pienelle seuralle suunnattoman suuri ponnistus niin vapaaehtoisten ajankäytölle kuin rahassa. Jos on mitään epävarmuutta alueen kohtalosta, niin emme uskalla investoida. Voitteko luvata ettei alue muutu?

2.2.16 As Oy Merenvälke

Taloyhtiön sijainti ja osayleiskaavan tarkastelualue

Pohjoiskaari 27 sijaitsee merenrannalla tarkastelualueen rajan kaakkoispuolella siten, että viereinen taloyhtiö Pohjoiskaari 29 kuuluu tarkastelualueeseen.

Suunnittelun lähtökohdat yleisesti

Taloyhtiö edellyttää, että skenaariotyön seurauksena rakentamista ei harkita kaupungin määrittelemän tarkastelualueen ulkopuolelle mukaan lukien merialueet (esitetty erillinen liite).

Taloyhtiö korostaa, että kaavoituksen lähtökohtana ei saa olla alueen kerrosalapotentiaalin hyödyntäminen, vaan kaavaratkaisu tulee toteuttaa puhtaalta pöydältä kuten kaupunki on kertonut.

Taloyhtiö esittää suunnittelun lähtökohdiksi:

1. Merentäytöistä pidättäydytään kokonaan.
2. Lapinlahden sillan länsipään välittömään läheisyyteen ei suunnitella rakentamista.
3. Kaikki Pohjoiskaaren alueen ja Maamonlahden luonto- ja kulttuuri- ja maisema-arvot säilytetään.
4. Länsiväylän ja koko pohjoisen Lauttasaaren liikenteen sujuvuus turvataan.
5. Mahdollinen lisärakentaminen tarkastelualueella ei heikennetä koillisen Lauttasaaren vetovoimaa
6. Kaiken rakentamisen (myös infra- ja esirakentamisen) hiilijalanjälki selvitetään.
7. Kaavaratkaisusta tehdään kustannus-hyötyanalyysi ottaen huomioon myös viher- ja virkistysalueiden terveysvaikutukset asukkailla.
8. Vaikutusten arvioinnissa erityinen painoarvo on tarkastelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä asuvilla nykyisillä asukkailla.

Suunnittelun lähtökohdat taloyhtiön välittömässä läheisyydessä

1. Taloyhtiön ja naapuritaloyhtiöiden edustan merialuetta ja arvovantaa varjeltava Uusimaa 2050 maakuntakaavassa Lauttasaareissa Länsiväylän eteläpuolelle on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita. Helsinki - Espoon kalatalousalueen käyttö- ja hoitosuunnitelman mukaan Lauttasaaren pohjoinen merialue ja on kalataloudellisesti merkittävien kalalajien tärkeä kutualue. Esimerkiksi Lapinlahden sillan länsiosan ympäristö on osoittautunut tärkeäksi alueeksi ammatti- ja harrastajakalastajille.

Taloyhtiön edustalla on historiallisesti ja maisemallisesti arvokas, osin hiekkainen uimaranta, jota uhkasi ruovikoituminen. Taloyhtiö palautti rannan luonnontilaan kaupungin hyväksymän suunnitelman mukaisesti vuonna 2003. Myöhemmin luonnontilaistamiseen osallistui myös naapuritaloyhtiö (Pohjoiskaari 29). Toimenpide tehtiin kaupungin näkemyksen mukaisesti, parantamalla samalla rannan käytettävyyttä virkistykseen. Kaikkiaan Taloyhtiö on investoinut yli 100 000 euroa ranta-alueen kehittämiseen.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto totesi vuonna 2008 kyseisestä ranta-alueesta: *"Lauttasaaren rannat ovat kaupunkikuvan kannalta tärkeitä. (Taloyhtiön edustan) rantaviiva on suurimmalta osaltaan tyyppiltään luonnonmukainen ja rannan itäosalla on maisemallisia arvoja sellaisenaan ja tämä osa rantaa on perusteltua käsitellä luonnonrantana myös alueen linnustoa ajatellen. [...] Rantavedessä on myös irtokiviä ja kareja, jotka matalan veden aikana ovat osa rantamaisemaa".*

Kaupungin suhtautuminen on osoittanut, että yhtiön edustan ranta-alueella on erityisiä maisemallisia arvoja, joita kannattaa vaalia.

Lauttasaari-Seura on lausunnossaan todennut ranta-alueen, välillä Pohjoiskaari 23 länsipää - Pohjoiskaari 33, olevan Länsiväylän ympäristön arvokohteita (esitetty erillinen liite). *"Pohjoiskaarelle nousevan rantaraitin mutkasta avautuu kaunis näkymä hiekkaiselle matalikolle, jota pintakivet rikkoivat. Rantamaisemaan kuuluvat matalikon pintakivet ja karikot. Lahden pohja ruovikoineen on myös hyvä lintualue, ja Lapinlahden sillan molemmin puolin harrastetaan kalastusta. Rantaviiva on suurimmalta osaltaan tyyppiltään luonnonmukainen ja rannan itäosalla on maisemallisia arvoja sellaisenaan."*

Vuonna 2008 yhtiö sai kaupungin myötävaikutuksella perustaa ranta-alueelle venelaiturin. Lupien ja kaupungin antamien lausuntojen perusteella yhtiöllä on oikeus edellyttää luottamuksensuojaa (mm. hallintolain 6 §) suoritettujen perusparannusten ja investointien osalta.

2. Tiivistäminen ei saa uhata alueen vetovoimaa tai virkistysalueita

Lauttasaari-barometrin (Taloustutkimus Oy, 2019) mukaan 89 prosenttia lauttasaarelaisista vastustaa merentäyttöjä asuinrakentamista varten. 83 prosenttia lauttasaarelaisista vastustaa lisärakentamista, jotta alueesta tulisi kantakaupunkimainen. Tiivistäminen on jo nyt liian rajua Lauttasaarella, joka on 2000-luvulla kasvanut lähes kaksinkertaisella vauhdilla koko Helsinkiin verrattuna.

Myös Taloyhtiön asukkaat arvostavat merellistä, vihreää ja kohtuullisen väljää asuinalueitaan. Esi-merkiksi Taloyhtiön naapuriin, Pohjoiskaari 34-38:aan on hyväksytyt asemakaava, jossa asuntoja rakennetaan noin 150 asukkaalle Kotkavuoren koillisrinteeseen. Kaavan sallima rakentamistehokkuus on paljon suurempi kuin naapuritonteilla. Kaavan myötä osa tontin historiallisesti merkittävistä rakennuksista puretaan.

Kotkavuoren historiallisesti, virkistyksellisesti ja geologisesti arvokas pohjoisosa on merkitty osayleiskaavan tarkastelualueeseen. Alueella on maisemallisesti merkittävä kallioalue, sekä muinainen Litorina-meren rantakivikko. Luonnonsuojeluarvoksi on määritelty 1. Kotkavuorella on myös monipuolinen kasvillisuus, se on monen tavallisen metsä- ja kalliokasvin linnake tiheästi rakennetussa ympäristössä. Puusto on pääasiassa vanhaa kalliomännikköä. Paikan kulttuurillisinä löytyy myös huvilakauden viljelyjäänteitä.

Koillisen Lauttasaaren alueen puistojen ja viheralueiden nakertaminen asuinrakentamista varten ei johtaisi maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen hyvään elinympäristöön vaan heikentäisi sitä.

3. Liikenne- ja ratkaisu on nykyisellään hyvä. Valmistelijoiden mukaan oleellinen syy Länsiväylän ympäristön osayleiskaavalle on kaupunginvaltuuston periaatepäätös satamatoiminnan uudelleenjärjestelyistä ja siihen liittyvästä satamatunnelin rakentamisesta Länsisatamasta Länsiväylälle.

Länsisataman liikenne tuo vuorokaudessa Länsiväylälle 4 000-5000 henkilö- ja pakettiautoa sekä 1 000 kuorma-autoa ja rekkaa. Kokonaisliikenteestä Länsisataman osuus on alle kymmenen prosenttia. Raskaasta liikenteestä sataman osuus on vain kaksi prosenttia. Helsingin Sataman arvion mukaan satamaliikenteen määrä Länsiväylällä kasvaisi noin 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Lisäys nykyiseen liikennemäärään olisi Salmisaaren kohdalla prosentti.

Taloyhtiö sijaitsee vain noin 200 metrin päässä Länsiväylästä. Taloyhtiön näkemyksen mukaan satamaliikenteen lisäys ei kuitenkaan vaadi uusia järjestelyjä Länsiväylän liikenteeseen Lauttasaaren kohdalla.

2.2.17 As Oy Laukkaranta

As Oy Laukkaranta on Lauttasaaren pohjoiskärjessä sijaitseva taloyhtiö ja se katsoo suoraan kohti nyt suunniteltavaa aluetta. Taloyhtiö on 60 vuotta vanha ja hyvin viihtyisä kotitalo noin 60 asukkaalle. Pidämme nyt esitettyjä Länsiväylän kehittämissuunnitelmia lähtökohtaisesti epäonnistuneina. Länsiväylä palvelee aluetta hyvin, sillä sen vetoisuus liikenneväylänä on hyvä. Länsisatama on merkittävä liikenteen solmukohta sekä henkilö- että rahtiliikenteelle ja sen merkitys tulee kasvaamaan. Länsisatama ja Jätkäsaaren liikenne heijastelevat Lauttasaaren monella tavalla. Länsiväylän muuttaminen tavalliseksi kaduksi tai jonkinlaiseksi bulevardikaduksi heikentää tilannetta merkittävästi ja johtaa ennen näkemättömiin ruuhkiin Lauttasaarella.

Länsiväylän reuna-alueiden suunnittelu on periaatteessa ihan hyvä ajatus, mutta käytännössä siinä törmätään aina siihen, että ympäröivään luontoon joudutaan kajoamaan. Nämä "reuna-alueet" ovat meille lauttasaarelaisille tärkeitä luonto- ja ulkoilukohteita. Suunnittelun kohteena olevilla alueilla on paljon tärkeää ja jo vaarantunuttakin luontoa kuten esimerkiksi linnustoa, lepakoita sekä ruovikko/kaislikkoa. Helsingin kaupungin laatima "Uhanalaisten luontotyyppien inventointi" -selvitys määritteli useita nyt suunnittelun alla olevista alueista arvokkaiksi ja osan vaarantuneiksi luontokohteiksi.

Maantäytöt mereen ja merkittävä rakentaminen Länsiväylän varteen ovat mielestämme tarpeetonta ja häiritsevät luonnon tasapainoa alueella. Alueen vedenlaatu on viime aikoina alkanut heiketä Jätkäsaaren laajentumisen vaikutettua sisälahtien virtaamien määriin. Pelkäämme Koivusaaren meritäyttöjen olennaisesti pahentavan tätä ympäristölle erittäin haitallista kehitystä. Meritäyttöihin olisikin syytä suhtautua kriittisesti luontonäkökulmasta. Helsinki esiintyy merihenkisenä kaupunkina, mutta hyvin vähän se näkyy käytännössä tai kunnioituksena Itämeren tilaa kohtaan.

Länsiväylän äänet ja liikenne eivät meidän taloyhtiötämme häiritse. Katupölyä ei myöskään ole koettu haittana. Lauttasaarelaisina arvostamme merellisyyttä, luontoa, liikuntamahdollisuuksia ja hyviä kulkuyhteyksiä. Länsiväylän osittainen kattaminen voisi olla teknokraattisesti mielenkiintoinen ratkaisu, joskaan ei palvele kestävästä kehitystä. Kahvila- ja ravintolapalveluita saarella on jo runsaasti, joten niiden lisätarve on kyseenalainen, vaikka väkimäärä jonkin verran nousisikin. Koivusaaren alueen massiivinen suunnitelma lisäpalveluineen tulisi ottaa huomioon tässä yhteydessä, koska se on kiinteä osa Lauttasaarta.

Pyrkän urheilupuiston alueen kehittäminen olisi suotavaa, sillä se on hyvin suosittu virkistysalue. Lisärakentamiseen alueelle on kuitenkin suhtauduttava maltillisesti ja rakennettava vain aivan välttämättömissä tilanteissa tukemaan eri liikuntamuotoja. Esimerkiksi Pyrkän alueella olevat Padelulkokentät ja niiden ympärivuoden päällä olevat valot ovat merkittävä valohaitta alueelle. Näitä vaikutuksia pitäisi paremmin harkita uutta tehtäessä.

2.2.18 As. Oy Ruukinlahdentie 3

1. Viheralueiden supistamista ja merentäyttöjä korostavat tavoitteet ovat moninkertaistuneet Yleiskaava 2016:sta

As Oy Ruukinlahdentie 3:n hallituksen puheenjohtaja Marja Häyrinen-Alestalo toimitti yhdessä Päivi Litmanen-Peitsalon kanssa vuosina 2000 ja 2001 "Lauttasaaren puheenvuorot 1 ja 2", joissa tieteenharjoittajat, eri alojen asiantuntijat, poliitikot, lauttasaarelaiset, jopa muutama koululainenkin, valottivat moniarvoisen, eettisen ja moraalisen kaupunkisuunnittelun tunnuspiirteitä. Julkaisut olivat tämän merellisen kaupunginosan vastaus Helsingin kaupunkisuunnittelun Yleiskaava 2002:n valmistelijoiden asukkaille heittämään kysymykseen: "Millaisen cityn haluaisit?"

Yleiskaava 2002 poikkesi edeltäjistään käsittelemällä merta ja viheralueita kuin mitä tahansa rakennusmaata vimmastuttaen kaupunkilaisia yli kaupunginosien. Punaisia kaavoitusalueita, "Verikarttaa" vastustamaan syntyi vakiintuneiden kaupunginosaosayhdistysten lisäksi monia spontaaneja kansalaisryhmittymiä. Niiden asiantuntemusta tarvittiin, kun yleiskaava 2016 nousi esiin pikselikartoineen. Kartoissa ruskeat pikselit tarkoittavat tiheää kaupunkirakennetta niin maalla, merellä, lähisaarissa kuin puistoissa ja metsissä, uusia merentäyttöhankkeita, kaupungin keskustan laajenemista ekologisesti herkille alueille ja kaupunkituottavuuden käsitteen lanseeraamista yleiskaavoituksen työkaluna. "Pöyristyttävän yleiskaavan" (Ilpo Aamiala) tavoitteissa Lauttasaari on osa Helsingin keskustaa siihen kuuluvine rakentamisen tehokkuuslukuineen. Ruskeat pikselit peittävät koko saaren pohjois- ja koillisosan sekä valtaosan Vattuniemestä.

Yleiskaava 2016 yrittää tavoittaa ympäristöstään huolissaan olevia helsinkiläisiä puhumalla tiiviistä kaupunkirakenteesta. Siellä asukkaat asuvat lähellä toisiaan yhä korkeammalle kurrottavissa kerrostaloissa. Kolmasosa kaavan tonttivarannosta sijaitsee Helsinkiin tulevien moottoriteiden, ns. kaupunkibulevardien varrella. Vaikka nämä väylät ja niiden ympäristöt ovat keskenään erilaisia, rakentamisen vaikutuksia ympäristömuutokseen, talouteen, sosiaaliseen elämään ja asukkaiden ympäristöoikeudellisiin kysymyksiin ei ole tarpeeksi selvitetty. Lähinnä taloudellisiin seurausvaikutuksiin on puuttunut Korkein hallinto-oikeus, joka on kumonnut bulevardisoinnit neljällä Helsingin sisääntuloväylällä, niiden joukossa Länsiväylä. Lauttasaareissa tähän päätökseen on oltu tyytyväisiä; sen avulla torjuttaisiin saaren pohjoisosaan suunnitellut keskustan tehokkuuslukuja tavoittelevat kerrosalat, merentäytöt sekä rakennushankkeet myös Länsiväylän eteläpuolen tulvavaara-alueilla sijaitsevilla viheralueilla, kuten Ruukinlahdenpuistossa.

Kaupunkisuunnittelijat ovat painottaneet pikselikartan joustavuutta. Osayleiskaavassa, mutta erityisesti asemakaavavaiheessa epämääräisesti rajoittuvien pikselien on sanottu tarjoavan satoja vaihtoehtoja ja kaavan pystyvän korjaamaan itseään (Marja Piimies; Richard Manninen 2015).

Toistaiseksi itsekorjaavuuden vahvistumisesta ei ole ollut juuri näyttöä. Ympäristökysymysten ohella ilmastonmuutos on tullut ryminällä sisään kaavoitukseen edellyttäen muutoksia myös Yleiskaava 2016 keskeisissä periaatteissa. Moottoriteiden äänet ja päästöt, raideliikenteen kehittäminen, pyöräilybaanat tai nopeasti kasvavat uudet urbaanit ympäristöt säilynevät edelleen ympäristö-orientoituneen kaavoituksen tavoitteina. Niitä haastavat kuitenkin yhä voimakkaimmiksi yltäneet sään ääri-ilmiöt, kuten helteet, rankkasateet ja kovat myrskyt. Erityisesti Helsingin merellinen sijainti Uudenmaan rannikkoalueella edellyttää ennusteita ilmastonmuutoksen vaikutuksista. Rakentamista ei sen vuoksi pitäisi enää keskittää merenrannoille, merentäyttömille tai niiden läheisyyteen syntyneille tulvariskialueille. Helsinki väistää tätä velvoitetta muokkaamalla ranta-alueitaan louhekuormien, paalutusten ja korkeusasemien nostojen (+3.3) avulla. Siten esimerkiksi Koivusaari on jo ennen rakentumistaan esimerkki paikalleen juuttuneesta ympäristötietoisuudesta. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan suunnittelu edellyttääkin, että itsekorjaavuus alkaa heti suunnittelun alussa toimia. Suunnittelualuehan on pääasiassa merta, luonnonvaraista merenrantaa, arvokkaita eläin- ja kosteikkoalueita ja ekologisen tasapainon kannalta tärkeitä viheralueita.

2. Puhtaalta pöydältä?

Nyt esillä olevaa Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on mainostettu seuraavasti: siinä ollaan hyvissä ajoin liikkeellä, kaavoituksen eteneminen on alusta alkaen avointa ja koko prosessi aloitetaan puhtaalta pöydältä. Kun pohjana on Yleiskaava 2016, on vaikea niellä puhtaan pöydän ajatusta. Jos näin olisi, osallistumis- ja arviointisuunnitelman kappaleessa 3 "Suunnittelutilanne" ei olisi kuvakaappausta Lauttasaaren pohjoisosasta Yleiskaava 2016:n mukaisessa muodossaan (s. 7). Kuvassa 3 Korkeimman hallinto-oikeuden kumoamat Länsiväylän bulevardisoinnin ja moottoritien molemmien puoleisten suoja-alueiden merkinnät on kyllä rastitettu näkyviin, mutta entiset ruskeat pikselit, jotka tarkoittavat Lauttasaaren pohjoisosaan merentäyttöjä ja kerrostalovaltaista kantakaupunkirakennetta Länsiväylän molemmin puolin, ovat entisillä paikoillaan. Yleiskaavapäällikkö Raimo Pakarisen ensimmäisessä asukasillassa (10.2.2022) esittämä ajatus siitä, miten pyrkimyksenä on tuottaa useampia skenaarioita ja niiden avulla päätyä rationaaliseen ratkaisuun, ei sekään osoita pikseleiden joustavuutta. Lauttasaaresta pitkään yleiskaavatyöhön osallistuneet asukkaat kyllä tietävät, miten nopeasti poliittiset takinkäänökset tapahtuvat ja mitä "rationaalisuus" Helsingin kaavoituksessa on viime vuosikymmeninä tarkoittanut.

Aiemmissa yleiskaavatyön mielipide- ja muistutusvaiheissa asukkaat ovat joutuneet huomauttamaan maakuntakaavan ja yleiskaavan välisestä hierarkkisesta suhteesta. Tällä kertaa Uudenmaan seudun vaihemaakuntakaavaa vuodelta 2021 siteerataan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa puhdasta pöytää horjuttavalla tavalla: 1. osayleiskaavan ruskein pikselein osoitettu suunnittelualue Lauttasaareissa on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä ja taajamatoimintojen ensisijaista kehittämisaluetta; 2. Lauttasaaren pohjoisosa pitäisi nopealla aikataululla muuttaa urbaanimpaan suuntaan ja Länsiväylä nykyistä kaupunkimaisemmaksi liikenneympäristöksi.

Länsiväylän osayleiskaavan aloituskokouksessa toistui jo aikaisemmissa yleiskaavojen avauksissa omaksuttu esitystapa, vaikka nyt kokoustehtiinkin netissä. Suunnittelijat tulevat ensimmäiseen asukastilaisuuteen mukanaan lyhyet listat monikerroksisista ja keskenään ristiriitaisista tavoitteista. Listat käydään nopeasti läpi 5 minuutin pituisissa alustuksissa. Alustukset eivät reflektoi keskenään. Muutamat alueen kaupunginosayhdistykset saavat myös 5 minuutin pituiset puheenvuorot. Ne on valmistettu ennalta eivätkä siksi reflektoi keskenään, saati tilaisuudessa esitettyihin alustuksiin. Alustuksia osallistujien toivotaan kommentoivan netissä. Tätä varten vuorovaikutussuunnittelija opastaa korkeasti koulutettuja asukkaita, miten hillitä sanomisiaan. Aikaa kysymysten esittämiseen varsinaisen asukasillan aikana on vähän; muutama kysymys kuullaan nettikokoontumisessa pelkkänä puheena ilman henkilön kuvaa.

Kun suunnittelu on niin alkuvaiheessaan ja pöytä puhdas, suunnittelijat eivät voi antaa minkäänlaisia selviä vastauksia siitä, minkälaisia skenaariota tullaan laatimaan. Asiaa selvitetään ja tulos otetaan huomioon tai sitten siitä ei kuulla enää mitään. Se tulee kuitenkin selväksi, että aukkoja etsitään Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksestä kieltää Länsiväylän bulevardisointi. Ja sekin, että asukkaiden katseen pitäisi olla tiukasti tulevaisuudessa, ts. Yleiskaava 2016:ssa avatussa tulevaisuudessa. Reflektointia asukkaiden Yleiskaava 2016:een kohdistamasta monivuotisesta kritiikistä ei juuri näy jälkiä. Onko näitä mielipiteitä ja muistutuksia käytetty vain likaisen pöydän pyyhkimiseen?

3. Osayleiskaavan tarkastelukohteet ovat erilaisia

Länsiväylän ympäristön osayleiskaava käsittää Länsiväylän ja sen lähialueet Koivusaareissa, Lauttasaareissa ja Salmisaareissa. Koivusaari kuuluu Lauttasaareen, mutta Yleiskaava 2016:ssa se on nähtävästi alkanut elää omaa elämäänsä. Ainoa näitä kohteita yhdistävä seikka on Länsiväylä, jonka taloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys on Helsingin kaupungin viimeaikaisten päätösten

perusteella entisestään noussut: 1. Eteläsataman laivat siirtyvät sekä Katajanokalle että Länsisatamaan, 2. Länsisataman liikenne takkuua Jätkäsaarella ja Ruoholahdessa. Sitä sujuvoittamaan Helsingin Satama rakentaa satamatunnelin Jätkäsaaresta Länsiväylän alkuun.

- Salmisaari on jo tiheää kaupunkirakennetta, jossa on sekä työpaikkoja että palveluja. Keskeinen kysymys ei ole, mihin uuden satamatunnelin ulostuloaukko Länsiväylällä sijoittuu, vaan se, ettei ulostuloaukon läheisyyteen tule uusia merentäyttöjä

Jätkäsaaren liikennesuunnittelulla on Länsisataman suhteen ollut epärealistinen tulevaisuuskuva vähäpäästöisestä kaupunginosasta, joka toteutuu, kun satama saadaan siirtymään muualle. Helsingin Satama ei ole kuitenkaan suostunut siirtoon. Raiteilla liikkuvan konttiliikenteen edellytykset on tuhottu purkamalla satamaradan raiteet ja rakentamalla baana Ruoholahdesta keskustaan. Se on asukkaiden suosiossa, mutta raideliikenteen puute tekee konttiliikenteestä rekka-autovaltaisen. Helsingin omien liikenteellisten ratkaisujen ansiosta raskas rekkaliikenne on myös keskitetty Länsiväylälle.

Satamatunneli on eräs ratkaisu, jotta Jätkäsaaren ja Ruoholahden asutuksen kautta kulkevan raskaan rekkaliikenteen asukkaille aiheuttamia häiriöitä saadaan vähennettyä. Tunneli ei kuitenkaan ratkaise Jätkäsaarella vielä paikallaan olevan valtavan louhevuoren purkamisesta syntyvää raskaan liikenteen ongelmaa.

Sekä Ruoholahdessa että Jätkäsaarella entisiä satama-alueita on laajennettu valtaamalla massiivisia alueita merestä. Ne haittaavat merenvirtauksia ja heikentävät veden laatua Lauttasaarella sekä Seurasaaren ja Laajalahden selillä. Vaikutukset ulottuvat lopulta Koivusaaren asti, jossa meriluonnon lopullinen tuho aiotaan toteuttaa. Salmisaarella vastaavia täyttöjä ei ole viime vuosikymmeninä tehty. Nyt kuitenkin Lauttasaaren ja Salmisaarenkin välistä merialuetta aiotaan kaventaa: Oikeustalon länsipuolelle suunnitellaan kelluvaa hotellia. Tällaiset suunnitelmat on uusien ilmastonmuutoksen skenaarioiden valossa menettäneet uskottavuutensa.

Periaatteessa ei liene kovin tärkeää, mistä kohtaa satamatunneli nousee Länsiväylälle Salmisaaren alueella. Helsingin Satamalle ja lauttasaarelaisille on tärkeintä, että liikenne sujuu takkuamatta ilman ylimääräisiä hidasteita, rampeja ja liikennevaloja. Tärkeää on myös, ettei Lapinlahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen alueeseen kajota, eikä Salmisaarelta merelle aukeavaa merellistä kulttuurimaisemaa kohti Meilahtea, Seurasaarta, Mustasaarta ja Munkkiniemeä tuhota. Kummastuttaa, miksi tätä osayleiskaavaa varten avoinna olevassa nettikyselyssä pyydetään arviota Salmisaaren palvelujen riittävydestä. Siellähän on hotelleja, monipuolinen liikuntakeskus, Oikeustalo ja heti Ruoholahden puolella Kaapelitehtaan kulttuurikeskus museoineen, taiteilijaresidensseineen, ravintoloineen ja uusi Tanssitalo. Se, mitä Helsingin Energian rakennuksille fossiilisten polttoainoiden käytön lopettamisen/vähentämisen jälkeen tapahtuu, riippuu myös globaaleista ja EU-sidonnaisista päätöksistä eikä kysymys ratkea tämän yleiskaavan aikana.

Keskeinen kysymys sen sijaan on, minne satamatunnelin louhimisesta syntyvä louhe sijoitetaan? Länsiväylän pohjoispuolelle mereen, jotta saadaan laajennettua urbaania asuinalueita Salmisaarenkin? Lapinlahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaan puistomaiseman eteen, jolloin hävitetään suojellut maisemalliset arvot? Vai Lemislahteen, Maamolahteen tai Ruukinlahdenpuistoon, jotta louhetta ei tarvitse rahdata pitemmälle?

- Pohjoinen Lauttasaari: Maamolahti, Lemissaari, Lemislahti, Nackapuisto

Länsiväylän ympäristön muuttaminen "miellyttävämmäksi ja viihtyisämmäksi" on monitasoinen kysymys, jota pelkällä kaavoituksella ei ratkaista. Osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tarjoillaan 15 tavoitetta (s. 5), jotka ovat keskenään ristiriitaisia ja joista osalla ei ole mitään tekemistä moottoritien ympäristön kehittämisen kanssa.

Asukkaat ovat hyvin tietoisia Länsiväylän haitoista, mutta arvostavat sitä, että liikenne sujuu ruuhka-aikoinakin eivätkä liikennehäiriöt siirrä raskasta liikennettä Lauttasaarentielle. Tuulinen ympäristö edistää saasteiden hajaantumista. Hiilineutraalin Helsingin kehittäminen riippuu ensisijaisesti uusista teknologioista, joilla kehitetään vähäpäästöisiä ajoneuvoja ja korvataan fossiilisia polttoaineita. Länsimetron suunnitteluvaiheessa esillä ollut Länsiväylää pitkin kulkeva pikaraitiotie hylättiin ja metro linjattiin niin, että sen lähimmät asemat ovat liian kaukana nyt Länsiväylän pohjoispuolelle aiotuista merentäytöille rakentuvista asuinalueista. Näin on jo käynyt Vattuniemen kanta-kaupungistamiselle. Koivusaaressa on metroasema, mutta asemakaava osoittaa etäisyyksiä, joista kävellen tai pyöräillen eivät selviä huonosti liikkuvat. Myrskyjen riehussa ei kukaan. Koivusaaren liikennesuunnitelma, johon pitäisi keksiä ajoneuvoyhteydet Lauttasaaresta Koivusaareen ja liittymät Koivusaaresta Länsiväylälle ovat monien vuosien ponnistelujen jälkeen edelleen ratkaisematta. Ne eivät ratkea, vaikka hyväuskoisesti Länsiväyläkysymys pantaisiin nyt tässä osayleiskaavassa odottamaan.

Samalla voi kysellä tuulisten, yhä useammin myrskyille ja merenpinnan nousuille alttiiden merialueiden valtaamisen ympäristösuojellisia ja ilmastotietoisuuden lisäämiseen liittyviä pyrkimyksiä. Miten merentäytöt edistävät hiilineutraalia ja ekologiseen tasapainoon pyrkivää maankäyttöä? Entä uusi rakennuskanta? Tai mittava asukasmäärän lisäys, kun kyseessä on asukkaiden taloudellisten tarpeiden lisäksi heidän sosiaaliset ja esteettiset tarpeensa.

Erityisen kelvottomia ovat suunnittelualueelle kohdistetut toiveet riittävien ja laadukkaiden viheralueiden tuottamisesta, merellisen alueen vetovoimaisuuden lisäämisestä ja kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen huomioimisesta. Maamolahti, Lemissaari ja Lemislahti ovat elimellinen osa kulttuurihistoriallisesti arvokasta ja siten vetovoimaista merimaisemaa, jolle ovat tyypillisiä luonnontilaiset rannat ja pitkät avoimet näkymät Seurasaaressa selälle, Töölöön, Meilahteen, Munkkiniemeen, Mustasaareen ja Laajalahden yli Espooseen. Kun Länsiväylä rakennettiin, tähän kulttuuriperinteeseen koskettiin, mutta sitä ei tuhottu. Lemislahdessa vuodesta 1964 toiminut Lauttasaaren Veneilijät sai lisää tilaa ja Maamolahdesta alkoi pohjoisrantaa kiertävä Pyrinnön kentälle ulottuva rantaraitti. Lemissaari jäi luonnonvaraiseen tilaan. Vesilintujen pesimisalueet ja kalakannat säilyivät. Muuttolintujen reitit jäivät ennalleen meren ja Ruukinlahdenpuiston yli.

Länsiväylän vaikutuksia pehmenettiin myös sen eteläpuolelta rakentamalla täyttömaalle Ruukinlahdenpuisto, jonka virkistysarvoja Helsingin kaupunki on viime vuosina jatkuvasti nakertanut vuokraamalla puiston länsiosaa erilaisiin maankäyttötarkoituksiin, hylkäämällä puisto- osaston suunnitelman koko puiston kehittämiseksi ja määräämällä toteutettavaksi puiston länsiosaan pikaisen asemakaavamuutoksen, jonka ansiosta yksityisen palloseuran kuplahalli haukkaisi valtaosan puistoalueen viheralueesta. Sen viereen tulisi myös laaja lumen varastointikenttä.

Nyt esillä olevassa Länsiväylän ympäristön osayleiskaavassa käytetään jälleen politiikkasidonnaista argumenttia: suunnittelualueen palvelurakennetta halutaan monipuolistaa; vain raju asukasmäärän lisäys ylläpitää palveluja. Ekologisesti kestävämmän osayleiskaavan yhteydessä tämä vaatimus pitää kääntää toisinpäin: kun asukasmäärää ei keinotekoisesti lisätä, ei tarvita lisää palvelujakaan. Sen sijaan suunnittelijoiden ja poliittisten päätöksentekijöiden ymmärrystä velvollisuuksistaan suojella merta, luontoarvoja, eläin- ja kasvikuntaa, merellistä kulttuurimaisemaa ja tätä kautta syntyvää asukkaiden hyvinvointia on pikaisesti vahvistettava.

Tässäkin osayleiskaavassa korostuu asuntorakentamisen ja uusien työpaikkojen oletettu symbioosi. Koivusaaren suunnittelun yhteydessä on kuitenkin tullut jatkuvasti esille, ettei hurjasta väestömäärän lisäyksestä huolimatta, etenkin julkisille palveluille ole ollut löytyvinään tilaa. Urheilutoimintojenkin oletetaan tukeutuvan kanta-Lauttasaareen. Siitä huolimatta Pyrinnön kentän alue juuri tehdyistä uudistuksista huolimatta on jälleen osa suunnittelualuetta.

Samalla elinkeinorakenteen muutos ja koronan aikana lisääntynyt etätö koskettavat vallalla olevaa teknologismuutosta yhteiskuntaa. Globaalistikin kyse on ollut paitsi työn rakenteellisesta muutoksesta työpaikkarakentaminen siirtymästä suurista rakennuksista pienempiin ja joustavampiin yksiköihin. Myös etäisyydet kodin ja työpaikan välillä ovat menettämässä koko ajan merkitystään. Länsiväylän ympäristön tuhoamisessa tämänkaltaiset kysymykset on nostettava esiin. Työpaikan sijainnin houkuttelevaisuus menettää lopullisen hohtonsa, kun katsoo viimeisimpiä yrityksiä lisätä Koivusaaren houkuttelevuutta sallimalla Ikean tulo Länsiväylää ylittävälle kannelle. Apulaispormestari Anni Sinnemäen puhe siitä, "että pitäähän Koivusaassa olla jotain kaupunkiakin" tai "Koivusaaren suunnitelma parantaa alueen merellistä tilaa" kuulostaa lauttasaarelaisista siltä, etteivät Helsingin päätöksentekijät ymmärrä elinkeinoelämän muutoksista, palvelujen tarpeesta, saati edessä olevasta ekologisesta katastrofista mitään. Samaan aikaan työpaikat ovat Vattunimessä saaneet väistyä kiihtyneen asuntorakentamisen tieltä.

4. As Oy Ruukinlahdentie ja Länsiväylän ympäristön osayleiskaava

As Oy Ruukinlahdentie 3 (aluksi Lielahdentie 24) valmistui omalle tontilleen Lemislahden rannalle vuonna 1953. Talon asukkailla on hyvä ymmärrys Länsiväylän ympäristössä läpikäytyistä muutoksista: 1. tontti ostettiin taidemaalari Rafael Wardin perikunnalta; Wardi asui talon valmistumisesta lähtien koko elämänsä ajan talossa ja kuoli elokuun lopussa 2021; Wardin tytär Eva Wardi asuu edelleen talossa, 2. talon suunnitelleen arkkitehdin poika Rae Fahlenius asuu talossa; tontin ostaneen ja talon urakoineen rakennusliike Häyrisen johtajan tytär Marja Häyrinen- Alestalo asuu talossa. Talo oli ensimmäinen Lielahdentien länsipäähän (nykyiselle Ruukinlahdentielle) rakennettu kerrostalo.

Lähihistoriallisen kokemuksemme mukaisesti kertaamme nyt esillä olevan osayleiskaavan keskeiset esiin nostamat ajatukset:

- Länsiväylän bulevardisoinnista ja ajatuksista sen kattamiseksi on luovuttava. Väylä ei häiritse lähialueen asukkaiden elämää.
- Länsiväylän pohjoispuolelle suunnitelluista merentäytöistä on luovuttava. Pitkät, vapaat ja kulttuurihistorialliset merkittävät merinäkyvät on säilytettävä.
- Pohjois-Lauttasaassa vielä jäljellä olevien vapaiden rantojen muokkaamisesta on luovuttava.
- Alueen arvokkaat lintujen pesimisalueet ja monipuoliset eläinkunnan ja kalakantojen elinolosuhteet on turvattava, myös Nackapuistossa.
- Olemassa olevia viheralueita on tuhoamisen sijasta kehitettävä.
- Lauttasaaren veneilijöiden asema Lemislahdessa on turvattava.
- Länsiväylän etelänpuolisten puistojen alueelle ei saa rakentaa. Ruukinlahdenpuistossa on monipuolinen linnusto. Puisto on myös tulvavaara-alueita. Epäselvää on, miten puistoon nousevan meriveden virtaukset saataisiin hallintaan. Länsiväylästä huolimatta puisto on kaunis ja pitkät näkymät merelle ovat säilyneet.
- Suunnittelualueen merellisiä palveluja pitää kehittää: Venekerhon toiminta kuuluu tähän, samoin uimaranta Lemissaaren kärkeen. Se vaatii vain hiekkapohjan turvallisuuden tarkistamista. Nykyinen rantaraitti on erittäin suosittu. Sen kunto on vain tarkistettava huomattavien merenpinnan nousujen jälkeen.

- Taloyhtiömme asukkaiden tietotaitoa on käytettävä hyväksi tämän osayleiskaavan valmistelussa.

5. Aikataulu

Länsiväylän osayleiskaavan suunnittelun aloittamista luonnehtii kiire, jonka oikeutusta voi vain ihmetellä. Osayleiskaavan valmistelussa oletetaan, että kaavaluonnos on esiteltävissä kaupunkisuunnittelulautakunnalle loppuvuodesta 2023, nyt ollaan helmikuussa 2022. Satamatunnelin suunnittelu alkaa vasta tänä vuonna eikä Koivusaaren rakentamisesta ole olemassa valitusten vuoksi lainvoimaista asemakaavaa. Aukkojen etsimiselle Korkeimman hallinto-oikeuden bulevardisoinnin kieltämispäätöksestä ei ole oikeudellista perustetta. Salmisaaren hiilivoimala sulkee toimintansa 2024, mutta sen toiminnan jatkosta ei ole mitään tietoa.

- Samalla Yleiskaava 2016:n pikselikarttojen monet perusolettamukset ovat menettäneet uskottavuuttaan, jos niillä sitä on alun perin ollutkaan. Itsekorjautuvuus on myös koetuksella. Suurimmaksi osaksi tehdyt tutkimukset ja selvitykset ovat vuodelta 2014 eli ajastaan pahasti jäljessä. Ainoa keino onkin unohtaa osayleiskaavalle ylhäältä päin asetetut prioriteetit, miettiä niitä 15 keskenään ristiriitaisia tavoitteita vasten ja ottaa huomioon aikaisempi asukas palaute. Jotta asukkaat olisivat tässä "puhtaalta pöydältä" lähtevässä suunnittelussa aidosti mukana, suunnittelijoidenkin pitäisi tehdä niin.

2.3 Yksityishenkilöiden mielipiteet teemoittain

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana yksityishenkilöiltä saatiin 26 mielipidettä. Tässä luvussa esitetään kooste mielipiteistä teemoittain. Mielipiteiden antajat on koodattu tietosuojalain vaatimusten vuoksi.

2.3.1 Tavoitteet

Suunnitelman tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia (M4, M42).

Suunnitelma on huolellisesti laadittu ja se on sopivan avoin erilaisille tutkittuun tietoon perustuvilla tuloksilla. Tulevaisuuden tavoitteille tulee luoda painotusarvot, koska alueen tulevilla käytöllä on erityisen suuri vaikutus eteläisen Helsingin merelliselle luonnolle (M6)

Yleiskaavassa on oikeuden kumoamia alueita, joita nyt ratkaistaan osayleiskaavoituksella. Ei ole kuitenkaan kerrottu, mitä skenaariot tulevat olemaan (M14).

Osayleiskaavan tavoitteissa on hyviä asioita, mutta paljon ristiriitaisuuksia (M17).

Suurin mahdollinen virhe olisi pitää Länsiväylä nykyisenkaltaisena moottoritienä ja osoittaa maltillista lisärakentamista moottoritien liepeille: tällä ei saavutettaisi osayleiskaavan tavoitteita (M42).

2.3.2 Liikenne

Osayleiskaavassa on erityisesti ratkaistava nykyiset ja tulevaisuudessa oletettavasti rekkaliikenteen kasvun myötä pahenevat ongelmat: Liikenteen melu, katupöly, typpidioksidi, otsoni ja pienhiukkaset (M2)

Yksityisautoilun suosiminen liikennemuotona kaupunkikeskustassa ei ole ekologisesti kestävä ratkaisu (M2).

Nykyinen moottoritie kantakaupungiksi mielletyllä alueella tulee muuttua kaduksi. Liikenteen sujuvuuden kannalta kadun pitäisi olla kaksi kaistainen. Rampit voidaan poistaa ja Katajajarjun kohdalla laittaa katu tunneliin (M4).

Ehdotuksia kaavoitukseen: Länsiväylän kaventaminen, tunneliosuuksien lisääminen, ja alennettu nopeus (M5).

Länsiväylää ei saa muuttaa kaupunkibulevardiksi (M7, M12).

Hienoa, että kaupunki uudistuu ja liikennejärjestelyjä parannetaan (M10, M42).

Länsiväylän sujuvuutta tulee parantaa ja yhteyksiä ydinkeskustaan sujuvoittaa. Liikennetarpeita tutkittava. (M11, M13).

Länsiväylän meluongelma tulee ratkaista melusteillä (M11).

Bulevardisointi tuo alueelle raskasta liikennettä, joka kasvattaa melu- ja ilmanlaatuhaittoja (M24).

Satamaliikenne ei saa ohjautua asuinalueille (M24)

Ajoreitit on suunniteltava kaupungista poistuvalla liikenteelle ja liikennevaloja vältettävä (M24).

Koivusaaren liityntäliikenne ja sen aiheuttamat ongelmat huolettavat (M24).

Kaupunkibulevardi ei edusta vihreitä arvoja (M30).

Asukasmäärän kasvu tuskin vähentää Länsiväylän liikennemäärää (M30).

Tulevat asukkaat joutuvat kärsimään Länsiväylän rekkaliikenteestä (M30).

Länsiväylää ei pidä muuttaa, bulevardisointi on ideologiaa (M33).

2.3.3 Ympäristöhäiriöt

Luonnon ja terveyden kannalta on vähennettävä valosaastetta alueella ja Pyrkän kentän kohdalla (M8).

Lisärakentaminen ei hillitse melua tai lisää viihtyisyyttä. Länsiväylän päälle tulisi harkita kattoratkaisuja tai valleja (M22).

Tunnelissa pitäisi suorittaa ilmanpuhdistusta (M24).

Länsiväylän varteen on lisättävä suojaavaa puustoa melunestoksi, säilyttäen nykyinen puusto alueella riippumatta siitä parannetaanko meluaitoja (M24).

Suunnitelma lisää ruuhkia ja saasteita Lauttasaaren kohdalle. Kumipyöräliikenne ei katoa minnekään (M36).

Länsiväylä tulisi muuttua kaduksi, koska nykytilassa siitä aiheutuu haittaa pienhiukkasten ja estevaikutuksen muodossa (M41, M42).

2.3.4 Pyöräily

Pyöräilyn pääväylä Espoosta Helsinkiin täytyy toteuttaa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan ja pyöräily-ympäristön laatuun on panostettava. Samoin Koivusaaren kohtaa täytyy parantaa pyöräilyn olosuhteiden kannalta (M2, M40).

2.3.5 Rakentamisen määrä, tehokkuus ja sijoittuminen

Pohjoisen Lauttasaaren viihtyisyyden kannalta täytyy alueelle rakentaa meluaitaa ja metsää, näin saadaan lisää rantatontteja ja asukkaita Koivusaaren metroaseman viereen (M5).

Lauttasaari paisuu väestömäärältään nopeammin kuin suurin osa muista kaupunginosista, joten tiivistämistä täytyy tehdä muualla. (M7).

Lauttasaareissa asutaan sen väljyyden ja luonnon takia. Täydennysrakennettaessa Lauttasaaren ja Salmisaaren sielu häviää (M10).

Ei lisärakentamista (M12).

Maltillinen täydennysrakentaminen on hyväksyttävää, jos se turvaa asukkaille koteja ja yrityksille toimitilaa (M13).

Nykyinen asuminen ei saa kohtuuttomasti häiriintyä alueen muutoksista (M13).

Ruukinlahdenpuiston kostea maaperä kuuluu Helsingin tulvariskialueisiin. Täytyy tehdä tarkat tutkimukset maaperän kesto- ja kantokyvystä (M14).

Länsiväylän haittoja voitaisiin vähentää rakentamalla sen päälle kansi (M15).

Kaupunkirakenteen tiivistämien on tärkeää, koska saadaan asuntoja ja toimitiloja. Kaikille alueille täydennysrakentaminen ei kuitenkaan sovi ja kaupunkilaiset tarvitsevat lähivirkistysalueensa (M16).

Onko suunnitelmissa otettu huomioon, että Helsingin väestönkasvu on hidastunut (M17).

Lauttasaari ei tarvitse massiivisia kerrostaloja Länsiväylän varteen parantamaan viihtyvyyttä (M24).

Ruoholahden ja Jätkäsaaren rakennustyyli on erilainen kuin Lauttasaareissa ja tämän tyylinen rakentaminen ei sopisi Lauttasaareen (M24).

Näyttää siltä, että Lauttasaaren pohjoisosasta on tulossa massiivinen kerrostaloalue, jossa viheralueet ovat oleellisesti vähentyneet (M30).

Bulevardisointi ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen kaava-alueella ja koko Lauttasaareissa on kannatettavaa. Tiivistämistä voidaan tehdä väljästi rakennetuilla tonteilla, meluisilla viheralueilla ja merta täyttämällä (M41).

2.3.6 Luonto, viher- ja virkistysalueet sekä merellisyys

Rannat, meriluonto ja lähimetsät sekä niiden biodiversiteetti on mennyttä, jos ne kerran rakennetaan (M1).

Suunnittelualueella on erinomaiset edellytykset virkistyskäyttöön ja merellisten näkymien hyödyntämiseen (M2).

Kaupungin tulisi tunnustaa luonnon sekä rantojen arvo (M7).

Säästettävä vähiä koskemattomia luonnonympäristöjä (M8).

Säilytettävä rakennetun ympäristön lintulajien ja muiden eliöiden elinympäristöjä ja pesintämahdollisuuksia (M8).

Eläinten, erityisesti lintujen turvallisuus on huomioitava meluusteissa (M8).

Alueen villi luonto pitäisi jättää rauhaan, samoin nurmikentät sekä arvokkaat luontokohteet (M9, M12, M13).

Metsät ja nurmikentät sekä arvokkaat luontokohteet on säilytettävä (M12, M13).

Ruukinlahdenpuisto tulee säilyttää puistona. Ranta-alueille rakentamista pitää välttää. Tulee jättää mahdollisimman paljon merellisyyttä, vehreyttä ja luonnonmukaisuutta (M15).

Asukkaiden viihtymisen taso kärsii ja kaupungin vetovoima kärsii, mikäli tiheää rakentamista jatketaan (M17).

Mikäli asuntoja rakennetaan, tulisi Länsiväylä kattaa ja rakentaa asunnot sinne. Katajajarjun päälle ei pidä rakentaa (M18).

Muualla Helsingissä ei tässä laajuudessa ole luontoa, monimuotoisuutta ja merimaisemaa ja näillä on arvoa erityisesti Lauttasaarella ja Koivusaarella (M19, M20).

Suunnittelualueella on huomioitava liito-oravat, lepakot, uhanalaiset kasvit, maisema-arvot ja vedenalainen maailma (M24).

Kaikki viheralueet, puistot ja puistikot on säilytettävä ennallaan ja rakentamista rajoitettava (M24).

Lauttasaaren rannat on pidettävä avoimina kaikille kansalaisille (M24).

Helsingin kaupungin tavoitteena pitäisi olla säilyttää vihreyttä ja puistoja alueellaan, mutta nykyiset suunnitelmat ovat päinvastaisia. "Vihreys" betonin ja asfaltin keskellä ei edusta sitä vihreyttä, jota pitäisi suojella ja lisätä (M36).

2.3.7 Merellisyys ja täytöt

Rannat tulisi säilyttää luonnontilassa eikä mereen saisi kajota enää missään. Merentäytöt tuhoavat alueen merimaiseman ja luonnon monimuotoisuuden. Merentäytöt aiheuttavat ongelmia. (M9, M10, M12, M18, M19, M20, M24, M33).

Rantaluonto kuormittuu ja kuluu asukasmäärän kasvaessa (M13)

Ruukinlahdenpuisto on tulvariskialuetta (M14).

Merentäytöt heikentävät virtauksia ja huonontavat vedenlaatua (M33).

2.3.8 Selvitykset ja vaikutusten arviointi

OAS:n vaikutustenarviointiluettelosta puuttuu kokonaan kaavan vaikutukset elinkeinoelämään (M16).

Länsiväylän mahdollisen bulevardisoinnin vaikutukset eivät koskisi vain Helsinkiä, vaan Helsingin seudun liikennejärjestelmää ja valtakunnallista tavaraliikennettä laajemminkin. Tämä edellyttää seudullisten ja valtakunnallisten vaikutusten arvioimista sekä seudullisten ja valtakunnan tason toimijoiden näkemysten huomioon ottamista osayleiskaavan valmistelussa (M16).

Länsisataman ja kantakaupungin saavutettavuuden heikentämisen vaikutukset huoltovarmuuteen tulee myös selvittää (M16).

Miten voidaan rakentaa tai muuttaa liikennejärjestelyjä vahingoittamatta tai heikentämättä arvokkaita ja suojeltuja luontoalueita? Ympäristövaikutukset koko luontoon ja kaavan vaikutuksia tähän ei ole selvitetty riittävästi (M17, M20).

Menetettyjen luonto- ja lähivirkistysalueiden menettämisen terveysvaikutuksia ei ole otettu riittävästi huomioon (M20).

2.3.9 Muut

Toiveena aktiivinen yhteistyö Lapinlahden ja Salmisaaren yrittäjien kanssa (M6).

Asukkaiden pitäisi itse saada päättää asioista äänestämällä (M9).

Suunnitelmien olisi pitänyt olla esillä (M15, M22).

Onko Lauttasaaren asukkailta kysytty, haluavatko he muutosta? Miten mielipiteet aiotaan konkreettisesti ottaa huomioon? (M17).

Kaupungin kasvu kantakaupungin ja Lauttasaaren välillä on vaikuttanut virkistyskalastuksen mahdollisuuksiin (M24).

Alueen historia tulee ottaa suunnittelun pohjaksi (M24).

Kaupungin johtotahojen tulisi noudattaa moraalista ja eettistä tietotaitoa sekä toimintaa ja huomioida korkeimman hallinto-oikeuden päätökset kaupunkibulevardeista (M36).

Mielipiteen jättäjä epäilee, että julkisen hallinnon suunnitelmat ovat epäluotettavia ja perustuvat saliluihin ja vääristelyyn, vaikka niistä pyydetään kaupungin asukkaiden kommentteja (M36).

2.4 Yksityishenkilöiden mielipiteet osa-alueittain

2.4.1 Lauttasaari

Länsiväylän ympäristössä tulee huomioida Lauttasaaren luonne ja luonnonläheisyys. Lauttasaari on ainutlaatuinen ja sen matala rakennuskanta ei häiritse luontoa (M22).

Lauttasaaren asukkaille täytyy taata riittävät julkiset palvelut (M24).

Kotkavuorella on paljon luonto- sekä maisema-arvoja ja sinne ei tulisi rakentaa (M24).

Pyrkän kentän aluetta täytyy kehittää urheilukäytössä (M33, M40).

Kotkavuorta pitäisi täydennysrakentaa yleiskaava 2016 mukaisesti (M41).

2.4.2 Salmisaari

Salmisaarella Länsiväylä muodostaa epäkaupunkia, jonka takia ydinkeskustan vieressä oleva merenranta-alue on käyttämättömänä (M42).

2.4.3 Lapinlahti

Lapinlahden alue on jätettävä suunnittelussa kokonaan rauhaan (M24).

2.4.4 Ruoholahti

Ruoholahtea tulisi tarkastella kokonaisuutena alueen kestävyiden turvaamiseksi (M6).

Ruoholahteen suunnitellut kelluvat asuinalueet ja hotelli pilaavat lauttasaarelaisten maisemat (M24).

2.6.2 Skenaariovaiheen muu palaute

Skenaariovaiheessa saatiin yhteensä 6 kirjettä: Lauttasaaren Sosiaalidemokraateilta, Helsingin yrittäjät ry:ltä, Helsingin luonnonsuojeluyhdistykseltä, As. Oy Maamonlahdentie 5:ltä, ELY-keskuksen liikennevastuualueelta ja sekä yhteiskirje lauttasaarelaisilta järjestöiltä (allekirjoittajina yhteensä 22 järjestöä). Saapunut palaute on tiivistetty tähän lukuun.

Asuinalueiden kehittäminen

Asukasmäärän lisäys saarella viime vuosina on ollut merkittävä, ja sen on oltava tulevaisuudessa hillitympää. Nykyisin saarella asuu noin 25 000 asukasta, ja valtuuston hyväksymien kaavojen myötä Lauttasaareen on tulossa lähes 9 000 uutta asukasta ja 6 000 työpaikkaa. Maltillista täydennysrakentamista pidetään hyväksyttävänä, kunhan huomioon otetaan asuin ympäristön paraneminen nykyisille ja tuleville asukkaille sekä liikenteen ja liikkumisen tarpeet lähikunnista ja satamasta. Mahdollisuudet parantaa julkisia palveluita ja liikuntapalveluja tulee ottaa huomioon kaavaa suunniteltaessa.

Rakentaminen ja ympäristö

Lauttasaarelaiset arvostavat saaren luonnonläheisyyttä ja merellistä identiteettiä, johon ei kuulu raskas täydennysrakentaminen, mikä voisi heikentää saaren ilmettä ja identiteettiä. Meritäytöt ovat hyväksyttäviä vain, jos ne ovat tarpeellisia tulvauhan torjumiseksi ja rantaraitin toteuttamiseksi. Erään palautteen mukaan meritäytöt eivät ole hyväksyttäviä missään tapauksessa.

Nopeusrajoituksen laskua 60 km/h:ssa pidetään yleisesti hyvänä ratkaisuna skenaariossa 1. Samoin baanaa ja rantareittiä pidetään hyvinä ideoina. Pikaratikkaa pidetään päällekkäisenä investointina metron kanssa. Skenaariot 2 ja 3 aiheuttavat kohtuutonta haittaa koillisen Lauttasaaren asukkaille ja mielipiteen mukaan niiden toteuttaminen ei todennäköisesti toisi kaupunkiin kohtuuhintaista asumista.

Luonto ja ympäristönsuojelu

Luontoselvitykset ovat tärkeitä kaikissa skenaarioissa, jotka vaikuttavat luonnon monimuotoisuuteen ja elinympäristöihin. Tulevan satamatunnelin aiheuttamia ongelmia, kuten melua ja saasteita, tulisi ratkaista tällä kaavalla. Kasvun rajat ja merialueiden täyttäminen tulee huomioida viher- ja luontoalueita kunnioittaen. Erityisesti meriekologia täytyy ottaa huomioon suunnittelussa.

Liikkuminen

Autosaavutettavuudesta Espoon suunnalta ollaan yleisesti huolissaan. Väliytiskyvyn parantamista Länsiväylällä pidetään tärkeänä. Auto- ja linja-autosaavutettavuutta keskustaan ja satamaan pidetään tärkeinä, koska ne vaikuttavat talouteen ja elinvoimaisuuteen ja koko keskustan elinkeinoelämään. ELY-keskuksen kirjeen mukaan Länsiväylän toimivuus ja turvallisuus varmistetaan sillä, että Länsiväylä tulee säilymään moottoritienä Porkkalankadun liittymään saakka siihen asti, kun satamatoimintoja on Länsisatamassa. Asetuksen mukaan moottoritiele ei voida sallia tasoliittymiä. Tämän lisäksi Länsiväylää pidetään maisemallisilta ominaisuuksiltaan poikkeuksellisen hienona.

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan viranomaisneuvottelu (MRL 66 §)

Aika 7.2.2022 klo 10.00 – 12.00
Paikka Teams
Osallistujat ja jakelu:

Sukunimi	Etunimi	Taho
Rajala (pj.)	Pasi	Helsinki/MYLE
Tarula (siht.)	Satu	Helsinki/MYLE
Miettinen-Tuoma	Saija	Helsinki/MYLE
Autere	Tuomas	ELY-keskus/Y
Dahlqvist-Solin	Brita	ELY-keskus/Y
Kajaste	Ilppo	ELY-keskus/Y
Kopposela	Eeva	ELY-keskus/L
Liikonen	Larri	ELY-keskus/Y
Schulte-Tigges	Anu	ELY-keskus/L
Wager	Henrik	ELY-keskus/Y
Kaitanen	Susanna	Espoo
Leino	Essi	Espoo
Hagström	Jarmo	Helen
Ruutu	Ilkka	Helen
Salomaa	Kristina	Helen
Hinkkanen	Mika	Helen sähköverkko
Hämäläinen	Aki	Helen sähköverkko
Aatra	Satu	Helsingin satama
Hellström	Pekka	Helsingin satama
Montonen	Sakari	Helsingin satama
Björkman	Johanna	Kaupunginmuseo
Hämäläinen	Heini	Kaupunginmuseo
Matikka	Maija	Museovirasto
Mansikka	Ilona	Uudenmaan liitto
Huhdanmäki	Aimo	Väylävirasto
Kononen	Aarno	HSL
Markkula	Janne	HSL

Helsingin kaupunkiympäristö:

Niklas Aalto-Setälä, Jari Huhtaniemi, Paula Hurme, Kristiina Hyväri, Kati Immonen, Matti Kaijansinkko, Anne Karlsson, Iiris Karvinen, Mikko Keskinen, Jenni Kuja-Aro, Jouko Kunnas, Hanna Käyhkö, Elina Luukkonen, Jussi Mäkinen, Raimo Pakarinen, Heikki Palomäki, Annika Rantala, Mikko Reinikainen, Heikki Salmikivi, Heidi Siitonen, Christina Suomi, Alpo Tani, Olga Veikkolainen, Teemu Vuhtoniemi, Miika Vuoristo

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

Muut kutsutut

YM

ELY/E

HSY

Tukes

Pelastuslaitos

1 Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

Yleiskaavapäällikkö Pasi Rajala avasi kokouksen. Todettiin, että Pasi Rajala toimii kokouksen puheenjohtajana ja Satu Tarula sihteerinä. Tilaisuus tallennetaan.

Neuvottelu on aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu. Syksyllä on ohjelmoitu työtä ja järjestetty keskeisille viranomaisille keskustelutilaisuus. Helsingissä on laitettu neljä osayleiskaavaa vireille, ja niiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat ovat helmikuun ajan nähtävillä.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvotteluun on kutsuttu muitakin alueen keskeisiä tahoja kuin viranomaisia, kuten Helen ja Helen Sähköverkko sekä Helsingin Satama. Todettiin asian sopivan viranomaisille.

2 Osayleiskaavatyön sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman esittely

Saija Miettinen-Tuoma esitteli osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (OAS). OAS:n pääkartasta (tarkastelualue) on poistettu aineiston lähettämisen jälkeen Yleiskaavasta 2016 kumotut ruudut, mutta OAS:n sisältö ei ole muuten muuttunut. Varsinainen kaava-alue tulee tarkentumaan suunnittelun edetessä. Esiteltiin keskeisiä kaavaan liittyviä aiheita, suunnittelukysymyksiä ja tavoitteita. Osayleiskaavoituksen päätavoitteena on alueen maankäytön ja liikenteen ratkaiseminen sekä yhtenäisen kaavatilanteen luominen.

Alpo Tani esitteli hiilineutraalin kaupungin suunnittelun tavoitteita osayleiskaava-alueella. Alueen osayleiskaavoituksessa on tunnistettu merkittäviksi asioiksi mm. liikenteen ilmastopäästöjen vähentäminen, energijärjestelmän muutos sekä esirakentamisen ja rakentamisen aikaiset päästöt. Hiilineutraaliusteeman osalta on tutustuttu myös ELYn laatimaan tilannekatsaukseen ilmastonmuutoksesta yleiskaavoituksessa (raportteja 53/2021).

Saija Miettinen-Tuoma esitteli osayleiskaavoituksen aikataulua ja työn keskeisiä lähtökohtia. Tavoitteena on saada osayleiskaava hyväksymiskäsittelyyn tällä valtuustokaudella. Tänä vuonna tarkastellaan skenaarioita laaja-alaisesti, ensi

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

vuonna laaditaan kaavaluonnos ja seuraavana kaavaehdotus. Osayleiskaavan laatimista ohjaavat ylätasolla valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava tuli voimaan 09/2021. Alue on osoitettu maakuntakaavassa pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi ja osittain taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Alueella on voimassa Yleiskaava 2016, Yleiskaava 2002, maanalainen yleiskaava 2021 ja Koivusaaren osayleiskaava.

Heikki Palomäki esitteli liikenteellisiä lähtökohtia ja liikennemääriä. Liikennemäärät eivät ole kasvaneet viime vuosina, vaan olleet jopa pienessä laskusuunnassa länsimetron aloitettua liikennöinnin ja linja-autoliikenteen vähennyttä Länsiväylällä. Katajajarjun liittymä on poistumassa Koivusaaren uuden liittymän myötä. Tieliikennemelun ohjearvot ylittyvät väylän läheisyydessä. Kerrattiin maakuntakaavan merkintä ja määräykset Länsiväylän osalta ”joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu” sekä Liikenneviraston ja seudun yhteinen tavoitetila 2030 ”seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso, jossa nopeustavoite 60-80 km/h”. Jälkimmäisen päivitystyö on käynnissä parhaillaan.

Paula Hurme esitteli osayleiskaavoituksen lähtökohtia maiseman ja kulttuuriympäristön osalta. Lauttasaaren pohjoisosassa on maakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltua kulttuuriympäristöä. Salmisaaren teollisuusalue on valtakunnallisesti arvokas RKY-alue. Kaavaan kytkeytyy myös asemakaavalla suojeltu Lapinlahden puisto. Suunnittelualue on osa Seurasaareselän maisemakulttuurikonaisuutta ja Helsingin viher- ja virkistysverkon kehittämissuunnitelman (Vistra) mukaista Länsipuiston vihersormea. Vistran strategiset tavoitteet, maisemakulttuurikonaisuudet ja viherverkoston jatkuvuus otetaan huomioon osayleiskaavaa laadittaessa. Lapinlahden ja Hietaniemen arvokkaat kulttuuriympäristöt otetaan huomioon kaavatyoissa. Luontoarvojen osalta alueella on mm. lepakkoalueita. Katajajarju on geologisesti arvokas kohde, tarkastelualueella on metsäkohteita ja merellä on arvokkaita lintualueita. Lapinlahdessa on arvokas kasvikohteita sekä liito-oravan elinalueita. Myös Lauttasaareissa on tehty hiljan ensimmäinen liito-oravahavainto.

Saija Miettinen-Tuoma esitteli aiemmin tehtyjä selvityksiä ja vaikutusten arviointeja. Lisäksi on valmisteilla satamatunneliin liittyvää aineistoa sekä käytettävissä Helsingin kaupungin omia päivittyviä aineistoja. Osayleiskaavoitukseen liittyen on tunnistettu mahdollisia lisäselvitystarpeita, mm. teknistaloudellisia pohjatutkimuksia ja rakennettavuusasioita, kunnallisteknisiä selvityksiä, Helenin voimalaitosalueen ympäristöhäiriöihin liittyviä selvityksiä ja virtausseelvityksiä. Liikenteen osalta on tarve selvittää mm. seudullisia ja valtakunnallisia näkökulmia sekä liikennejärjestelmää, melua ja päästöjä. Luontoarvojen osalta selvitetään lepakoita, linnustoa ja liito-oravia sekä mahdollisesti myös vedenalaista luontoa. Muita tunnistettuja selvitystarpeita ovat mm. maisemakuvan ja viherrakenteen arvotarkastelu, julkinen

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

palveluverkkosuunnitelma, toimitila-/kaupallinen selvitys sekä hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamiseen liittyvä suunnittelu ja selvittäminen.

Satu Tarula esitteli osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen vuorovaikutuskokonaisuutta. Tulossa on asukkaiden verkkotilaisuus ja kaavapäivystys, lisäksi asukkailla on parhaillaan mahdollisuus vastata verkkokyselyyn sekä jättää mielipide osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Palautetta voi antaa myös nähtävilläoloajan jälkeen, ja palautteet kootaan yhteen.

3 Viranomaisten puheenvuorot

3.1 **Uudenmaan liitto.** Kaavoituspäällikkö Ilona Mansikka totesi kaava-alueen kiinnostavaksi ja merkittäväksi. Kaavan tavoitteet ovat kannatettavia ja maakuntakaavan mukaisia. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja liikenteen haittojen lieventäminen edistäisivät kestävästä liikkumisesta. Tiivistäminen on kannatettavaa ja maakuntakaavan mukaista. Sijainnin puolesta ideaali alue kehittämiselle, ja metroinvestointi tehty vastikään. Reunaehtoina tulee huomioida kulttuuriympäristöarvot, mm. Lauttasaaren 1950-luvun arvokas rakennuskanta, ja arvoja tulee tarkastella huolellisesti sovitettaessa yhteen uutta ja vanhaa. Viherverkoston tavoitteet vaikuttivat hyviltä (Vistra). Liikenteen näkökulma on tärkeä, miten turvata pitkämatkainen tavara- ja joukkoliikenne sekä satamaliikenteen toiminta ja kehittämisedellytykset. Joukkoliikenneterminaali on Kampissa, ja Länsisatama on tavaraliikenteen kannalta merkittävä. Tulee muistaa, että Helsinki on valtakunnan keskuksena tärkeä solmukohta kansainväliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle. Liikenteen ympäristöhaittojen lieventäminen on hyvä tavoite. Maakuntakaavan yleismääräyksen mukaan tulee pyrkiä minimoimaan liikenteen melu-, tärinä- ja päästöhaittoja. Toivomme jatkuvaa yhteistyötä matalalla kynnyksellä, kuten tähänkin asti. Esimerkiksi työneuvotteluja eri teemoista.

3.2 **Museovirasto.** Kaupunginmuseon Heini Hämäläinen kertoi terveiset Museoviraston Maija Matikalta, jonka mikrofoni ei toiminut. Matikka toimitti kokouksen jälkeen seuraavan kannanoton:

Helsingin kaupunginmuseo on pääasiallinen viranomainen ja asiantuntija Helsingin kulttuuriympäristön asioissa. Arkeologisen perinnön osalta Museovirasto osallistuu vain vedenalaisen kulttuuriperinnön kysymyksiin. Helsingin keskustan lähivesialueet ovat pitkäaikaisen ihmistoiminnan seurauksena potentiaalisia vedenalaisen kulttuuriperinnön alueita. Vedenalaista kulttuuriperintöä ovat vanhat hylät ja hyllyn osat sekä siltojen, laitureiden, satamien ja puolustusvarusten jäännökset, ja muut ihmisen toiminnan jäännökset vesien pohjassa ja rannoilla. Koska kaikkia vesialueita ei ole inventoitu, vedenalaisen kulttuuriperinnön tilanteesta ei ole käytettävissä kattavaa tietoa.

Jos Länsiväylän osayleiskaava tulee merkitsemään muutoksia vesialueen käyttöön, vesirakentamista, täyttöö, rantojen muokkausta tai muuta vastaavaa, on vedenalaisen kulttuuriperinnön selvittäminen tarpeen muuttuvan käytön

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

alueilla. Länsiväylä-hankkeen OAS:iin merkityllä tarkastelualueella on jo tehty kaksi vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystä, toinen Koivusaari-hankkeen yhteydessä 2016 ja toinen Lauttasaari-Rajasaari/Humallahti paineviemäriinjauksen valmistelun yhteydessä 2018. Alla on linkit näihin selvityksiin, joiden alueella ei tietenkään tarvitse uudestaan inventoida.
<https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=129>. (Koivusaari-hanke)
<https://asiat.museovirasto.fi/case/MV/270/05.04.01.00/2018> (Lauttasaari-Rajasaari-hanke)

- 3.3 **HSL**. Liikennejärjestelmäryhmän päällikkö Aarno Kononen totesi HSL:n roolin olevan sekä joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen että seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaava taho. Kaavan tavoitteet vastaavat täysin Helsingin seudun MAL 2023 -tavoitteita, joissa hiilineutraalius ja seudun menestyminen ovat kärjessä. Liikenteen hinnoittelu edellyttää valtiolta lainsäädäntöä. HSL on laatinut tiemaksujen esiselvityksiä. Tavoitteet ovat yhteisiä myös liikennejärjestelmätasolla. Kokonaisuuden kannalta valtakunnalliset ja pitkämatkaiset sekä tavaraliikenneyhteydet ovat tärkeitä. Myös kävely ja pyöräily-yhteydet ovat tärkeitä hyvinvointia lisääviä tekijöitä. HSL:n uusi strategia on hyväksytty ja sisältää toimintatapojen muutoksia. HSL haluaisi olla suunnittelun alkuvaiheessa yhteydessä tavallista aktiivisemmin mm. joukkoliikennesuunnittelun osalta. HSL:llä voisi olla annettavaa mm. joukkoliikenteen toimivuuden arviointiin, operointiin ja kustannuksiin. Suunnittelu näyttää lähtökohdiltaan hyvältä. Muilta osin kokouksessa toteamansa asiat HSL lähetti myös sähköpostilla jälkikäteen.:

Liikennejärjestelmä (yhteyshenkilöt Janne Markkula ja Riikka Aaltonen):
Tukee MAL-tavoitteita tiivistyvän kaupunkirakenteen osalta tukeutumalla joukkoliikenteeseen ja kestävään liikkumiseen.
Lisäksi OAS-materiaalissa jo esitetyt huomiot:

- Valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuuden turvaaminen.
- Rantaraitin ja baanan osoittaminen.

Joukkoliikennesuunnittelu (yhteyshenkilö Tero Mertanen):

Tärkeää huomioida Koivusaaren tulevaisuuden suunnitelmat ja siihen liittyvät liikennejärjestelyt. Alueen mahdollista joukkoliikennetarjontaa ei ole sen tarkemmin vielä suunniteltu, mutta kaikessa suunnittelussa pitää huomioida mahdollisuus bussiliikenteen järjestämiseen (aikaisemmin puhuttu mahdollisesta lähibuslinjasta tms.).

Koivusaaren metroasema on läheisen sijaintinsa myötä varmasti uuden alueen keskeinen joukkoliikenteen solmukohta, joten kävely- ja pyöräily-yhteydet tulee huomioida kaikilla suunnittelun tasoilla.

Nyt ja tulevissa linjastosuunnitelmissa bussiliikennettä ajetaan edelleen suunnittelualueella useita eri reittejä: Länsiväylä -> Lauttasaarentie, Katajajarjuntie -> Isokaari (Länsiväylän yli) ja Länsiväylä -> Ruoholahti. Näiden osalta on luonnollisesti tärkeää, että nykyisin hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset eivät heikkene mahdollisissa liikenneverkon muutoksissa.

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

Joukkoliikenneinfra (linja-autoliikenne, yhteyshenkilö Kari Lehtonen):

- Kampin bussiterminaali tulee olemaan edelleen Etelä-Espoon metroa täydentävän bussiliikenteen pääterminaali.
- Bussikaistat tulee säilyttää Länsiväylällä.
- Bussiliikenteen sujuvuus Kamppiin tulee säilyttää kauko- ja lähiliikenteen osalta Länsiväylällä ja kaupungin katuverkossa.
- Länsiväylälle Lemissaarentin kohdalle tulisi huomioida tilavaraus pysäkkiparille kasvavan asutuksen vuoksi.

Raideliikenne (yhteyshenkilö Sakari Metsälampi):

Koska Salmisaari kuuluu Ruoholahden metroaseman palvelualueeseen, ovat yhteydet Helsingin keskustan suuntaan luontevaa järjestää sen kautta. Salmisaaren alueen kehittäminen saattaa johtaa raitioliikenneverkon luontevaan jatkeeseen alueelle. Alueen saavutettavuus kuitenkin edellyttää joukkoliikenneyhteyden järjestämistä Ruoholahden metroaseman kautta. Jätkäsaaren ja eteläisten kaupunginosien välistä joukkoliikenneyhteyttä toivottiin raitioliikenteen tuoreen linjastosuunnitelman vuorovaikutuksessa. Salmisaari voisikin toimia kantakaupungin länsi-lounas-eteläosia yhteen kytkevän joukkoliikenneyhteyden läntisenä määränpäänä. Yhteyden toteuttamista voisi tutkia raitioliikenteen lisäksi myös *bussiliikenteellä* – joukkoliikenneneratkaisun määrää lopulta täydennysrakentamisen määrä ja tyyppi. Raitioliikenne on tuotantokustannuksiltaan bussiliikennettä huomattavasti pääomapainotteisempaa, mikä tarkoittaa, ettei sillä kannata palvella yhteyksiä, joille olisi kysyntää – merkittäväkin – vain osan päivästä. Yksinkertaistettuna: kallista infraa ja kalustoa ei kannata hankkia *vähälle* käytölle. Salmisaaren palveleminen raitioliikenteellä vaatisi suurella todennäköisyydellä lisäkalustoa, sillä hyväksytyin RAILI2-raitiolinjaston muoto ei sellaisenaan mahdollista minkään linjan *lyhyttä* jatketta alueelle. Yhteyden järjestämistä bussiliikenteellä toisaalta hankaloittavat nykyinen puutteellinen bussi-infra Jätkäsaareissa ja siten vastaavasti bussiliikenteen heikot toimintaedellytykset. Jos Länsiväylän bulevardisointi etenee tai uusi suunniteltu maankäyttö niin perustelee, voisi mahdollisen raitiolinjan jatkaminen Salmisaaren suunnalta Länsibulevardia pitkin olla mahdollista.

- 3.4 **Helen.** Kiinteistöjohtaja Ilkka Ruutu kiitti kutsusta, vaikka Helen ei varsinaisesti ole viranomaistaho. Helen on energiatuotannon murrosvaiheessa. Hiiltä polttava tuotanto on loppumassa Hanasaareissa 2023 ja Salmisaareissa 2024, ja hiilineutraaliutta tavoitellaan 2030. Salmisaari säilyy energiantuotantoalueena. Toivotaan, että kaavoitus ja rakentaminen eivät rajoita tuotantoa, ja että sähköverkon rakenteet, kuten 110kV voimajohto, huomioidaan. Parhailtaan selvitetään, miten energiaa tuotetaan jatkossa. Helen on riippuvainen uudesta lainsäädännöstä ja teknologioiden kypsyysasteesta. Säädöspohja esimerkiksi pienille modulaarisille ydinvoimaloille on olemassa ilmeisesti vasta n. 2028, jonka jälkeen on olemassa perusteet suunnittelulle. Alueen käyttäminen johonkin muuhun tarkoitukseen voisi olla mahdollista vasta pitkällä aikavälillä. Suunnitteluratkaisuja olisi hyvä pohtia niin, että ne olisivat vaiheistettavissa.

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

Vaiheessa 1 olisi energiantuotantoa koko alueella ja vaiheessa 2 mahdollisesti vain osalla aluetta. Ensin pitää kuitenkin tietää, missä energiantuotanto tulee tapahtumaan pitkällä aikavälillä. Helen suhtautuu alueen kehittämiseen periaatteessa myönteisesti, ja tukee sitä käytettävissään olevilla keinoilla. Satamatunnelin vaihtoehtoja kommentoidaan erikseen. Tarpeet säilyvät tulevaisuudessa, vaikka tuotantomuodot muuttuvat.

- 3.5 **Helen Sähköverkko.** Elinkaaripäällikkö Mika Hinkkanen verkon strategisesta suunnittelusta totesi alueella olevan mm. kytkinlaitoksen, sähkön jakeluaseman sekä asemilta lähteviä eri jännitteisiä johtoja ja kaapeleita. Salmisaaren kytkinlaitoksella on oleellinen merkitys kantakaupungin sähkönjakelulle. Alue on toinen pääreitti, mistä kantakaupunki saa sähkönsä. Osayleiskaavan suunnittelussa tulee kaikki sähköverkon mahdolliset muutostarpeet, tilat ja ratkaisut olla suunniteltu yhdessä, jotta ne voidaan hyväksyä. Sähköverkon tulee pikemminkin vahvistua alueella kuin heikentyä. Voimajohto on osa sähköverkkoa. Lämmöntuotantoratkaisutkin sähköistyvät tulevaisuudessa yhä enemmän, ja sitä kautta sähköverkon kriittisyyskin tulee kasvamaan.
- 3.6 **Helsingin Satama.** Satu Aatra totesi alueen liittyvän Satamaan ennen kaikkea satamatunnelin ja Länsisataman liikenneyhteyksien kautta. Osayleiskaavan tavoitteissa on esitetty tavoite valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen sekä tavaraliikenteen turvaamisesta, mikä on kannatettavaa ja samalla ehdoton edellytys kaavan laatimiselle. Nykyisen liikenteen välityskyvyn tulee minimissään säilyä. Liikenteen tulee kehittyä nopeammaksi, toimivammaksi, sujuvammaksi ja häiriöttömämmäksi. Nykyisiä yhteyksiä tulee pystyä kehittämään osayleiskaavan laatimisen yhteydessä. Seudulliset ja valtakunnalliset yhteydet korostuvat. Sataman saavutettavuus, liikenteen ennakoitavuus ja ennustettavuus on tärkeää satamaliikenteen ja kauppamerenkulun kannalta sekä merellisten ja maaliikenneyhteyksien yhteensovittavuuden kannalta. Suunnitteilla oleva satamatunneli on osa ratkaisua, ja vaikuttaa alueen kehittämiseen. Tunnelia viedään erikseen eteenpäin nopealla aikataululla, ja se on avaintekijä satamatoimintojen keskittämiseen liittyvässä kehittämistyössä.
- 3.7 **Espoon kaupunki.** Yleiskaavapäällikkö Essi Leino totesi, että Länsiväylän Helsingin pää on erittäin merkittävä Espoole ja koko läntiselle suunnalle sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Yhteydet Helsingin keskustan ja sataman lisäksi myös itään ovat merkityksellisiä. Muutokset Helsingin päässä vaikuttavat Espoon asuin- ja työpaikka-alueisiin. Maankäyttöä ja liikennesuunnittelua ohjaavat eteläosien yleiskaava sekä metrokäytävän uudemmat osayleiskaavat. Espoon eteläosa kasvaa, ja metrokäytävällä on tiivistä kaupunkirakennetta. MAL-yhteistyö mahdollistaa 100 000 uuden asukkaan sekä työpaikka-alueiden kehittämisen Etelä-Espoossa. Kolme viidestä kaupunkikeskustasta linkittyä Länsiväylän sekä metron kehityskäytävään. Myös Otaniemi-Keilaniemi -käytävä Kehä I:n varrella liittyy käynnistyvään osayleiskaavaan. Vaikutusten arvioinnin tulisi kohdentua laadittavaa osayleiskaavaa laajemmalle alueelle sekä liikennejärjestelmään. Toivotaan yhteistyötä ja mahdollisuutta osallistua jo

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

aloitusvaiheen työskentelyyn, sekä seurataan tarkasti eri skenaarioita, joihin on tarvetta reagoida myös Espoossa.

Liikennesuunnittelupäällikkö Susanna Kaitanen täydensi, että Espoossa on valmistunut juuri Kehä I:n länsiosan liikenneselvitys, joka on hyvä liittää aineistoihin. Länsiväylän liikenteen hienoinen laskusuunta on tunnistettu, mutta liikennemäärät ovat suuria. Länsisataman vaikutuksista on todettu, että Länsiväylän lisäksi myös Kehä I:lle tulee raskaan liikenteen ”pursketta”. Satamaliikenne on hyvin epätasaista. Maarin solmun eritasoliittymän kiirehtiminen on käynnissä.

3.8 Helsingin kaupunki

Kaupunginmuseo. Johanna Björkman totesi työnjaosta, että kaupunginmuseo vastaa kulttuuriympäristöstä alueella. Alueella on RKY-alueita (Salmisaaren teollisuusalue ja Lapinlahden sairaala) sekä maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä, osin jo asemakaavoilla suojeltujakin. Lauttasaaren 1950-luvun rakennusperintö tulikin jo mainittua, lisäksi huomioitava mm. Katajajarju, Ruoholahti ja Salmisaari. On olennaista, että vaikutuksia tarkastellaan jatkossa kulttuuriympäristöjen arvot säilyttäen. Vielä on vaikea sanoa selvityksistä, mutta kaupunginmuseo on mielellään yhteistyössä jatkossa mukana. Maisemakuvan ja viherrakenteen arvotarkastelun lisäksi on hyvä huomioida myös rakennetun ympäristön tarkastelu. Satamatunnelin suunnittelulla on varmasti vaikutuksia kaupunkirakenteeseen, joita tulisi tarkastella myös kulttuuriympäristön näkökulmasta.

Heini Hämäläinen kertoi, että alueella on yksi arkeologinen kohde, 1850-luvulla Krimin sodan aikana kaatuneen Josef Backin hautamuistomerkki Länsiväylän etelälaidalla, Maamonlahden puiston luoteispuolella. Alueen arkeologisissa tutkimuksissa historiallisen ajan asutus on inventoitu 2011, mutta jää kaava-alueen ulkopuolelle. 2005 on inventoitu Lauttasaaren sotahistoriallisia kohteita (1800-luvun jälkipuolelta Krimin sodan aikaisia linnoitteita ja myöhempiä I:n maailmansodan aikaisia kohteita). Länsiväylän pohjoispuolelta ei ole löytynyt maastosta jälkiä I maailmansodan aikaisista varustuksista. Arkeologisen kulttuuriperinnön varalta saattaisi olla syytä kuitenkin tarkistaa viheralueita ja rakentamattomia alueita sekä mahdollisia maankäytön muutosalueita. Alueella saattaisi olla esim. viime vuosisatojen sotahistoriallisiin rakenteisiin liittyviä laiturerakenteita.

- 3.9 **Väylävirasto.** Aimo Huhdanmäki totesi väylänpitäjän näkökulmasta, että Länsiväylällä on valtakunnallista ja seudullista liikenteellistä merkitystä sekä merkittävää tavaraliikennettä, joukkoliikennettä ja henkilöliikennettä. Tilanne on jossain määrin muuttunut Yleiskaavan 2016 laatimisen jälkeen. Kaupunginvaltuusto on tehnyt periaatepäätöksen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä. Päätöksen ja satamatunnelihankkeen johdosta Länsiväylän merkitys seudullisena ja valtakunnallisena liikenneverkon osana on kasvanut. Lisäksi tunneli itsessään ja uusi liikenneverkko generoi uutta liikennettä. Jos liikenne on viime vuosina vähentynyt, niin uudet päätökset

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

näyttäisivät kasvattavan liikennettä. Riittävät selvitykset tulee tehdä. Vaikutusten arviointia iteroiva suunnittelu ja vaikutusalueen laajuuden määrittely on jatkossa tärkeää. Vaikutukset ulottuvat suunnittelualueelta laajemmalle, pitkälle Espooseen, jossa väyläverkossa on vastassa tunneleita ja muita erikoisrakenteita. On tärkeää varautua myös poikkeustilanteisiin, jolloin esim. satamatunneli ei ole toiminnassa. Katuverkolla tulee olla riittävä kapasiteetti ja varareitti Länsisatamaan. Tärkeää on myös huomioida Länsiväylän liikenneteknisiä kysymyksiä, kuten kaistajärjestelyjä, vaarallisten aineiden kuljetuksia ja erikoiskuljetusreittejä. Erityisen tärkeä on Länsiväylän itäpää, eli tunnelin suu ja sinne tehtävät ratkaisut. Länsiväylä tulee Väyläviraston näkemyksen mukaan olemaan jatkossakin valtion maantie tunnelin suulle saakka.

3.10 ELY-keskus

3.10.1 **ELY-Y:** Alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin totesi kaikkien viiden valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pääryhmän koskevan suunnittelualueetta. Seudullisuus ja valtakunnallisuus on tullut esille. Maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta, ja kaavaratkaisussa on tuotu esiin Länsiväylän valtakunnallinen ja seudullinen merkitys niin joukko- kuin tavaraliikenteen sekä kantakaupungin terminaalien kannalta. Vaikutusten arviointien suunnitteluun on syytä kiinnittää paljon huomiota. Vaikutukset ulottuvat laajalle, ja myös ulkopuolisten alueiden vaikutukset ulottuvat tälle alueelle. Espoon lisäksi vaikutukset ulottuvat myös Länsi-Uudellemaalle. Selvitysten ajantasaisuus on syytä tarkistaa. Yleiskaavan 2016 aineisto on jo useamman vuoden vanhaa. Tunnistettujen lisäselvitystarpeiden lisäksi tulee todennäköisesti selvittää paljon muitakin. Tavoitteet voidaan allekirjoittaa haittavaikutusten vähentämisen ja kaupunkirakenteen kehittämisen osalta. Eri maankäytön ratkaisuvaihtoehdot ovat keskeisessä asemassa. Skenaariovaiheen osallistumisessa viranomaisten osallistuminen tulisi suunnitella paremmin.

3.10.2 **ELY-L:** Eeva Kopposela lähetti kokouksessa toteamansa myös sähköpostilla jälkikäteen:

Länsiväylällä on valtakunnallista ja seudullista liikenteellisestä merkitystä. Länsiväylällä kulkee valtakunnallisesti merkittävää tavaraliikennettä, joukkoliikennettä sekä henkilöliikennettä.

Osayleiskaavatyössä tulee myös tunnistaa, että Länsiväylän valtakunnallinen ja seudullinen merkitys on Helsingin yleiskaavan 2016 jälkeen on muuttunut tärkeämmäksi. Helsingin kaupunginvaltuusto on tehnyt periaatepäätöksen satamatoiminnan uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa. Päätös mahdollistaa suunnittelun jatkamisen niin, että matkustaja-autolauttaliikenne siirretään Eteläsatamasta Katajanokalle ja Länsisatamaan. Kaikki raskas liikenne ja osa henkilöautoliikenteestä johdetaan Länsisatamasta Länsiväylälle. Kehittyvien satamatoimintojen lisäksi Länsiväylän kapasiteettiin tulee

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

vaikuttamaan maankäytön kehittyminen Länsiväylän varrella esim. Koivusaassa ja Lauttasaassa sekä Salmisaassa.

Sataman kehittämiseksi valitulla vaihtoehdolla on arvioitu olevan matkustaja- ja rahtiliikenteen määrän kasvua Länsisatamassa 2019 vuoteen 2040 mennessä. Satamatoimintojen muutosten laajempia vaikutuksia seudulliselle liikenteelle ja valtakunnalliselle liikenneverkolle tulee selvittää kaavoituksen edetessä. Länsisataman toiminnalla ja satamatunnelilla on selvästi kuntarajat ylittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmään.

Tulevan maankäytön kehittyessä tulee liikenteellisissä ratkaisuisa tarkastella, miten laajasti ne vaikuttavat Länsiväylän liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen sekä miten väylä liittyy katuverkkoon tunnelin suulla ja Porkkalankadun liittymässä. Länsiväylä tulee säilymään maantienä valtakunnallisen ja seudullisen merkityksensä takia. Länsiväylän nopeustasoa ei pidä maankäytön perusteiden lähteenä alentamaan tarpeettoman aikaisin. Länsiväylän kapasiteetin tulee säilyä vähintään nykyisellään ja myös satamaliikenteen katuverkon kautta toimiva varayhteys on turvattava nykyisen tasoisena poikkeustilanteiden varalta.

Valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuuden sekä turvallisten jalankulun- ja pyöräily-yhteyksien turvaaminen ja parantaminen on myös tärkeä huomioida. Kaavan liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltava koko siltä alueelta, jolla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Osayleiskaavan jatkotyössä tulee ottaa huomioon liikennetekniset vaatimukset mm. Länsiväylän kaistajärjestelyille ja erikoiskuljetusten ja vaarallisten aineiden kuljetuksille. Kasvavan liikenteen vaikutukset mm. meluun sekä ilmanlaatuun tulee myös selvittää.

- 3.10.3 Larri Liikonen totesi kohteen olevan haasteellinen ilmanlaadun ja melun kannalta. Terveellisyys- ja viihtyisyysnäkökulmat ovat haastavia sisääntuloväylillä. Reunaehdoista tulee huomioida ja selvittää riittävästi. Liikennemäärät eivät ole laskemassa, ja todennäköisesti nopeusrajoitukset pysyvät nykyisenkaltaisina. Odotukset melun muuttumiseen tulevaisuudessa ovat vähäiset, vaikka liikenne sähköistyisi. Ilmanlaadun kannalta tilanne voi olla vähän parempi, sillä ollaan tuulettuvassa ympäristössä. Liikenteen sähköistyminen saattaa tuoda parannuksia, mutta pienhiukkasia tulee olemaan jatkossa niin kauan, kuin ajoneuvoissa on renkaat ja väylät asfalttia. Ilmanlaadulle herkkiä toimintoja (asunnot, koulut, hoitolaitokset ym.) tulisi pyrkiä sijoittamaan mahdollisimman kauas väylästä ja häiriöttömiin, terveellisiin ja viihtyisiin sijainteihin. Jos melutilannetta saadaan parannettua, niin vaikutusta ei tulisi nollata tuomalla asutusta lähemmäksi Länsiväylää. Melu-, ilmanlaatu-,

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

tärinä- ja runkomelukysymykset kannattaa ottaa mukaan heti suunnittelun alkuvaiheessa.

- 3.10.4 Henrik Wager totesi olemassa olevien kulttuuri- ja maisemaympäristöjen olevan hyvin tunnistettuja. Kysymys on, miten tuleva täydennysrakentaminen ja maankäyttö tulee suhtautumaan olemassa oleviin kulttuuriympäristöihin, etenkin valtakunnallisesti merkittäviin. Vaikutusten arviointi tulee olemaan keskeisessä asemassa, eli mitä maankäyttöratkaisut tulevat tarkoittamaan kulttuuriympäristöille (mm. Lauttasaari, Salmisaari ja Lapinlahti) ja niiden ominaispiirteiden säilymiselle sekä maisemakuvaan. Olemassa olevan rakennuskannan arvot on selvitettävä, sisältääkö sellaisia arvoja, jotka pitäisi tulevaisuudessa turvata. Osayleiskaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen määräysmaailmassa on pelivaraa, ja alueita tullaan ilmeisesti myös asemakaavoittamaan. Tarkemman suojelun tarve tulee tarkistaa viimeistään silloin. Hyvä, että kaupunginmuseo on tarjoutunut yhteistyöhön.
- 3.10.5 Ilppo Kajaste vesirakentamisen valvonnasta kommentoi suunnitelmissa olevien merialueen täyttöjen edellyttävän vesilain mukaista luvan hakemista aluehallintovirastolta. Lisäselvitystarpeista olikin jo tunnistettu mm. sedimenttien haitta-aineiden tutkiminen, täyttöjen vaikutukset vedenalaiseen virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen ja vaikutukset vedenalaiseen luontoon.
- 3.10.6 Tuomas Autere veti yhteen neuvottelussa esitettyjä kannanottoja. Aineisto lähetettiin riittävän ajoissa, ja siihen olleen helppo tutustua. Tarkastelualue on ok, mutta suunnitteluratkaisujen vaikutusalueen laajuus tarkentunee työn edetessä. Ajoittamisen tarkastelu on tärkeää, ja yleiskaava on hyvä työväline uuden kaupunkirakenteen suunnitteluun ja rytmittämiseen. Satamatunnelin kiireellisempi aikataulu ja YVA-lain mukainen prosessi voitaisiin tuoda esille kaava-asiakirjoissa. YVA-prosessi on tarkasteltava omassa raamissaan. Satamatunneli on olennainen osa yleiskaavaprosessia, ja tukee parhaillaan tätäkin työtä. Luonto ja arkeologia sekä vedenalainen luonto vaikuttavat kriittisiltä selvitettäviltä asioilta. Länsiväylän roolia voisi verrata hyvään verisuonistoon, joka mahdollistaa terveen kaupunkirakenteen. Länsiväylän tärkeä rooli on tullut esille useissa puheenvuoroissa, esim. Väylältä. Laadukas vaikutusten arviointi tulee olemaan tärkeässä roolissa, ja selvitysten sekä arviointien tulosten tulee heijastua varsinaisen kaavaratkaisun merkintöihin ja määräyksiin. ELY-Y:n rooli on erilainen osayleiskaavaprosessissa yhteensovittavana, edistävänä ja valvovana viranomaisena ja toisaalta satamatunnelin yva-lain mukaisessa prosessissa yhteysviranomaisen lausunnon antajana.

4 Kokouksen päättäminen

Pasi Rajala totesi kokouksen puheenvuoroissa tulleen hyvää pohdintaa osayleiskaavan merkityksestä sekä aikaperspektiiveistä ja vaikutusalueiden laajuudesta. Satamatunneliin liittyvää kokonaisuutta on ohjelmoitu ajatuksella, että pystyttäisiin tunnistamaan, mikä merkitys eri suunnittelutasojen selvityksillä on, ja miten ne liittyvät ja vaikuttavat toisiinsa. Osayleiskaavoituksen

16.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne (MAKA)
Maankäytön yleissuunnittelu (MYLE)
Yleiskaavoitus

skenaariotarkastelua voidaan tehdä ja erilaisia kehittämisvaihtoehtoja hahmottaa jo nykyisen tietopohjan perusteella. Skenaariovaiheessa on tarkoitus tunnistaa erilaisia alueen kehittämismahdollisuuksia ja selvittää alueen kehittämiseen liittyviä reunaehtoja. Laaja tarkastelualue mahdollistaa erilaisten vaihtoehtojen pohtimisen. Vaikka tavoitteet on määritelty melko selkeästi, niin vielä ei ole olemassa valmista ajatusta osayleiskaavan sisällöstä. Vasta ensimmäisen suunnitteluvaiheen jälkeen tarkentuu, minkä tyyppistä osayleiskaavaa, minkälaisella rajauksella ja minkälaisella sisällöllä, alueelle on tarkoituksenmukaista laatia. Tämän vuoksi myös selvitystarpeet tarkentuvat vasta siinä vaiheessa. Osayleiskaava tarvitaan, koska Yleiskaavassa 2016 on reikä kumoamispäätöksestä johtuen, ja alueen yleiskaavallinen tilanne tulee saattaa ajan tasalle. Toisaalta on kaupungin kehittämiseen liittyviä tavoitteita, jotka edellyttävät eri ratkaisujen tutkimista alueella laajemminkin kuin vain kumotulla alueella. Satamatunnelivaraus on jo tehty yleiskaavatasolla maanalaisen yleiskaavan yhteydessä.

Pasi Rajala totesi lisäksi, että jo syksyn 2021 epävirallisessa viranomaistapaamisessa todettiin yhteisesti tarve pitää tiivistä yhteyttä eri tahojen välillä. Kokouksessa esitetty tarve osallistua jo skenaariovaiheessa huomioidaan ja pyritään ylipäätään siihen, että ”virallisten” kokousten lisäksi pidetään matalalla kynnyksellä yhteyttä muutenkin koko kaavaprosessin ajan.

Pasi Rajala päätti kokouksen 11.48.

10.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan verkkotilaisuus

Aika 10.2.2022 klo 17.00 – 18.30
Paikka Verkkotilaisuus Teamsissa

1 Tilaisuuden avaus

Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan verkkotilaisuus avattiin klo 17.00. Vuorovaikutusasiantuntija Annika Alén toivotti asukkaat tervetulleiksi ja ohjeisti Teamsin kokouskäytännössä.

Tilaisuudessa oli paikalla 87 ulkopuolista kuulijaa kaupungin asiantuntijoiden lisäksi. Tilaisuus oli kaikille avoin julkinen tilaisuus. Kutsulinkki oli julkaistu lehti-ilmoituksissa, nettisivuilla ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Verkkotilaisuuden tallenne oli myös jälkepäin katsottavissa.

1.1 Asiantuntijoiden alustukset

Asiantuntijat pitivät lyhyet alustukset ao. ohjelman mukaisesti:

- Avaussanat, Pasi Rajala yleiskaavapäällikkö
- Osayleiskaavatyön tausta ja tavoitteet, Saija Miettinen-Tuoma
- Hiilineutraalius, Alpo Tani
- Työn lähtökohdat, Saija Miettinen-Tuoma
- Liikenteelliset lähtökohdat, Heikki Palomäki
- Kulttuuriympäristöt, maisema ja luonto, Paula Hurme
- Selvitykset, Saija Miettinen-Tuoma
- Osallistuminen suunnitteluun: verkkokysely ja palautteen jättäminen, Satu Tarula

Alustuksissa esiteltiin lyhyesti osayleiskaavoituksen taustaa ja tavoitteita sekä kaavoituksen aikana huomioitavia eri näkökulmia. Alustusten aikana osallistujilla oli kommentointimahdollisuus chatissa.

1.2 Asukasyhdistysten puheenvuorot

Tilaisuuteen oli etukäteen pyydetty puheenvuorot myös asukasyhdistysten puheenjohtajilta. Puheenvuorot käyttivät Katri Penttinen Lauttasaari-Seurasta ja Lari Ahokas Jätkäsaari-seurasta.

1.3 Kysymyksiä ja keskustelua

Klo 17.45 siirryttiin ohjelman mukaisesti Kysymyksiä ja keskustelua -osioon.

Ääneen esitettiin kommentteja ja kysymysaiheita ao. teemoista.

- Lapinlahti-yhteisön kanssa yhteydenpito
 - Rajausta tuskin laajennetaan Kotkavuoreen.
-

10.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Seudulliset liikennevaikutukset/hiilineutraaliustavoitteet. Oyk:n ratkaisulla iso vaikutus koko alueelle, mutta jatkossakin kulkee espoolaisia ja muitakin. Espoossa ja seudulla muutenkin on esim. MAL-yhteiset hiilineutraalius-tavoitteet. Viranomaisten kanssa on keskustelu käynnissä.
- Rahtiliikenne kulkee jatkossakin Länsiväylällä.
- Pyrkkä ja Lemissaari, miten oyk auttaa asiaa, olettaen, että merentäyttöjä ei tehdä. Suunnittelu on vasta alkamassa.
- Länsiväylän varren suojapuusto, miksi sitä ei ole vahvistettu.
- Tuleeko meritäyttöjä ja miten ne suhtautuvat hiilineutraaliustavoitteisiin? Vielä ei pystytä vastaamaan, suunnittelu on vasta alkamassa. Eri skenaarioita tullaan tutkimaan ja niiden vaikutukset arvioimaan.
- Infran rakentamisen päästöt, selvitetäänkö tässä työssä? Se, miten tullaan huomioimaan, on osaltaan riippuvainen mitä ratkaisuja tullaan esittämään. Asia on vielä uutta.
- Minkälainen liito-oravahavainto on tehty? Yksi yksilö havaittu v. 2021 Lauttasaassa.
- Aikataulu osayleiskaavavaiheen jälkeen. Oikeusastekierroksiin on usein varauduttava niin osayleiskaava- kuin asemakaavavaiheessa.
- Tuleeko meritäyttöjä vai ei? Nehän on yleiskaavassa jo merkitty. On mahdollista myös muuttaa voimassa olevaa yleiskaavaa, jos se nähdään järkeväksi. Tutkitaan kokonaisuutta.
- Vaikuttaako Koivusaaren asemakaavaan? Vain alemman katuverkon järjestelyjen osalta, mikäli päädyttäisiin katuratkaisuun koko matkalta. Ei muilta osin.
- Selkeä tavoite kuristaa, hidastaa ja vaikeuttaa autoliikennettä. Tavoite ei ole kuristaa liikennettä. Seutu ja Helsinki kasvaa, liikennemäärät lisääntyvät, liikenteestä ei suoriuduta, jos henkilöautoilun osuus on sama kuin nyt. Kestävän liikkumisen edistäminen, liikkumistarpeen vähentäminen. Jos jakaumalle ei tehtäisi mitään, johtaisi se isompiin ruuhkiin ja autoilun vaikeutumiseen. Huolehdimme jatkossakin kaikista liikkumismuodoista. Priorisoimme joukkoliikennettä, autoilua ja pyöräilyä.
- Hyvä, että tapahtuma järjestetään Teamsissa. Vaikea nähdä 30-40-luvulle. Miten pystymme ottamaan uutta tietoa vastaan, tilanteet muuttuvat. Vaihtoehdon valinnankin jälkeen ottakaa avoimesti uutta tietoa vastaan (luonto- ym.).

Tapahtuman keskustelupalstalle kirjoitettiin sekä osayleiskaavan tavoitteita kannattavia, että niitä vastustavia kommentteja ja kysymyksiä. Kysymyksiin pyrittiin illan aikana vastaamaan osin keskustelupalstalla ja osin puheenvuoroissa. Palstalla mm. niin toivottiin kuin vastustettiin Länsiväylän kaduksi muuttamista tai ns. bulevardisointia. Muina aiheina nousivat mm. Länsiväylän ympäristön kehittäminen viihtyisämmäksi esim. ajonopeuksia laskemalla ja parantamalla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Toisaalta myös epäiltiin ihmisten halua pyörillä ja kävellä Helsingin ilmasto-olosuhteissa. Alueen lisärakentamista niin kannatettiin kuin vastustettiin. Aiheena korostuivat mm. mahdollisten merentäyttöjen vastustus ja mm. vaikutukset virtauksiin, hiilineutraalius ja päästöjen selvittäminen. Osa myös kannatti täyttöä ja sen mahdollistamaa rakentamista. Muita keskustelussa esitettyjä aiheita olivat mm. autoilun sujuvuuden huonontaminen yleisesti Helsingissä, ajoneuvojen kehittyminen päästöttömämpään suuntaan, kritiikki osayleiskaavan verkkokyselyn kohdistamisesta kaikille, tienkäyttömaksut, uudisrakentamisen iso merkitys päästöjen lähteenä ja Ruoholahden huomioiminen suunnitelmissa. Lisäksi epäiltiin asetettujen tavoitteiden ristiriitaisuuksien ratkaisemista, keskusteltiin ilmanlaadusta, melusta ja sen lähteistä, sekä mahdollisuudesta Länsiväylän tunnelointiin Lauttasaassa.

Liite

Verkkotilaisuuden ohjelma ja asiantuntijoiden
alustukset (PowerPoint-esitys)