

Länsimetron
rakentaminen
on kaupunkien
yhteistyötä » 2



Klikkaamalla
metron
ytimeen » 4



Kiinteistöt
katselmoidaan
ennen
louhintoja » 5

LÄNSIMETRO

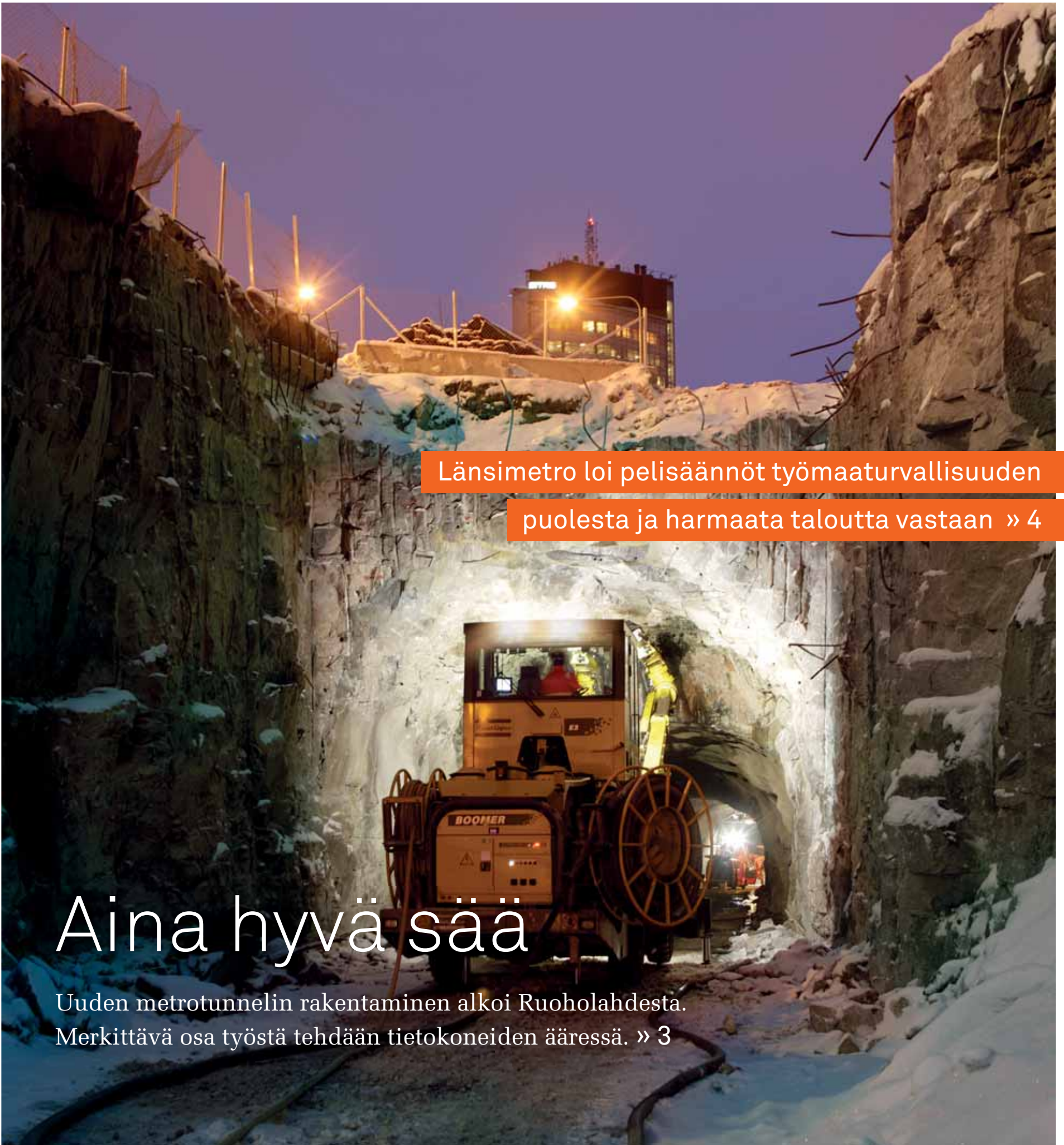
LÄNSIMETRO-HANKKEEN
TIEDOTUSLEHTI

KEVÄT 2010

Länsimetro loi pelisäännöt työmaaturvallisuuden
puolesta ja harmaata taloutta vastaan » 4

Aina hyvä sää

Uuden metrotunnelin rakentaminen alkoi Ruoholahdesta.
Merkittävä osa työstä tehdään tietokoneiden ääressä. » 3



Rakentaminen Espoossakin liikkeelle

Länsimetron rakentaminen pääsee vihdoinkin liikkeelle myös Espoossa. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi helmi-kuun alussa kaikki maanalaisiin kaavoihin kohdistuneet valitukset. Voimme laittaa pisteen rakentamisen aloittamista jarruttaneille yksittäisille mielipiteille ja lyödä lapion maahan Espoossakin.

NOPEASTA VALITUSKÄSITTELYSTÄ huolimatta hukkasimme harmillisesti vuoden taloussuhdanteen kannalta parasta mahdollista rakennusaikaa. Teemme kaikkemme, että valitusten vaikutus metron valmistumiseen jäisi mahdollisimman vähäiseksi.

HELSINGIN METROKAAVA hyväksyttiin ilman valituskierroksia joulukuussa. Lauttasaaren ja Koivusaaren työtunneleiden louhintaurakoitsija valitaan keväällä ja rakentaminen alkaa siellä touko-kesäkuussa, jos vain metroradan yläpuolella olevien kiinteistöjen kanssa tehtävä rasitesopimusvalmistelu etenee suunnitellusti. Ruoholahdessa metron rakentaminen on jo täydessä vauhdissa.

ESPOOSSA TYÖT KÄYNNISTYVÄT ensimmäisenä Tapiolassa, jonne metrotunnelin lisäksi louhitaan pysäköintilaitos 1 500 autolle. Kesällä työt alkavat myös Otaniemessä, Keilaniemessä ja Karhusaarella.

LÄNSIMETRO ON MERKITTÄVÄ osoitus pääkaupunkiseudun yhteistyöstä. Toimiva ja kestävä joukkoliikennejärjestelmä on pääkaupunkiseudun kehityksen ja menestyksen edellytys.

nejärjestelmä on pääkaupunkiseudun kehityksen ja menestyksen edellytys. Suomen ainoa metropoli tarvitsee tehokkaan raideyhteyden myös Etelä-Espooseen. Valmistuttuaan Länsimetro tulee tehostamaan liikku- mista yli kaupunkirajojen.

HYVÄT JOUKKOLIIKENNEYHTEYDET painavat myös asunnonostajan puntarissa. Asunnot ja tontit metron tuntumassa ovat tulevaisuudessa entistä halutumpia, kun omalla autolla liikkuminen ei ole enää taloudellisesti eikä ympäristön kannalta järkevää.

Länsimetro on merkittävä osoitus pääkaupunkiseudun yhteistyöstä. Toimiva ja kestävä joukkoliikennejärjestelmä on pääkaupunkiseudun kehityksen ja menestyksen edellytys.

METRO PARANTAA liike-elämän toimintaedellytyksiä. Halutuimmat toimistokorttelit sijaitsevat lähellä raide- liikennettä. Tulevaisuuden työntekijät haluavat liikkua joustavasti ja ympäristöä kunnioittaen. Luotettavaa metroyhteyttä arvostavat sekä kotimaiset että kansain-

väliset sijoittajat ja yritykset, jotka miettivät, minne toimintoja kannattaa sijoittaa.

MYÖS OPISKELIJAT tarvitsevat hyviä liikenneyhteyksiä. Aalto-yliopiston luova yhteistyö tarvitsee aitoa vuorovaikutusta – metron ansiosta kampukset sijaitsevat vain akateemisen vartin päässä toisistaan.

PÄÄKAUPUNKISEUDUN KEHITTÄMISESSÄ Länsimetro on ympäristöteko. Suunnittelussa pyritään ekologisiin vaihtoehtoihin. Länsimetron myötä liikenne tehostuu lännessä ja ympäristökuormitus keventyy. Kun metro valmistuu, jokainen meistä voi vaikuttaa omaan hiilijalanjälkeensä siirtymällä kumipyöriltä metron käyttäjäksi. Erityisen painava valinta on, jos metron myötä luopuu omasta autosta ja hyp-pää metron kyytiin. Meidän metron rakentajien tehtävänä on tehdä metrosta sellainen, että se kelpaa salkkumiehellekin Lontoon tapaan.

Olavi Louko
Länsimetro Oy:n
hallituksen
puheenjohtaja



METROUUTISET

Metroliiikenne alkoi Espoossa

Espoossa päästiin jo ottamaan tuntumaa metroliiikenteeseen, kun upea pienoismetrorata avattiin Tapiolan Metrokonttorissa maaliskuun alussa.

Tilaisuuteen oli kutsuttu juhlavieraiksi tulevaisuuden metrokäyttäjiiä, esikoululaisia Jousenkaaren päiväkodista.



Kaupunginjohtaja **Marketta Kokkonen** piti juhlapuheen ja metroliiikenteen käynnistivät Ville ja Eerika.

Radan on rakentanut suoma-laisten N-mittakaavan (1:160) pienoisorateiden harrastajien yhdistys N Club Finland ry. ■

Asukasinfoissa ajankohtaista tietoa rakentamisesta

Länsimetro Oy järjestää jokaisella asuinalueella infotilaisuuden alueen asukkaille ja yrityksille ennen rakennustöiden aloittamista. Tilaisuudessa kerrotaan metron rakentamisen ja käytön aikaisista vaikutuksista. Rakentamisen ja suunnittelun ammatillaiset ovat paikalla vastaamassa yleisön kysymyksiin.

Asukasinfojen ajankohdat ilmoitetaan Länsimetron nettisivuilla www.lansimetro.fi sekä paikallislehdissä. ■



Louhinnan alkupaukku ammuttiin Ruoholahdessa

Länsimetron rakentaminen käynnistyi todenteolla Ruoholahdessa tammikuun lopussa, kun avolouhinnan ensimmäinen paukku ammuttiin huoltotunnelin suuaukolla Länsiväylän kupeessa.

Ennen uuden työtunnelin rakentamista nykyisen huoltotunnelin suuaukkoa laajennettiin

ja tunnelin kattoa korotettiin, jotta työkonet ja louhetta kuljettavat kuorma-autot mahtuvat ajamaan tunneliin.

Avolouhinnan jälkeen louhitetaan noin 300 metrin mittainen työtunneli nykyisen pohjoispuolelle. Uuden metrolinjan kahta ratatunnelia ryhdytään louhimaan kesän alussa. ■



Länsimetron rakentaminen alkoi kaupunkien yhteistyössä

Helsingin kaupunginvaltuuston puheenjohtaja **Otto Lehtipuu**, liikenneministeri **Anu Vehviläinen** ja Espoon kaupunginvaltuuston puheenjohtaja **Jukka**

Mäkelä käänisivät yhteistuumin räjäytyskavasta ja näin käynnistivät kaupunkien yhteishankkeen Ruoholahdessa 24.11.2009. ■

LÄNSIMETRO

Länsimetro kevät 2010 Vastaava päätoimittaja: Hanna Malmivaara. Toimituskunta: Matti Kokkinen, Hanna Malmivaara, Riina Kairulahti ja Tero Palmu (Länsimetro), Kari Auranen (Sweco PM), Satu Tyry-Salo ja Ilkka Paalanen (Espoon kaupunki), Leena Rautanen-Saari ja Tapio Tolmunen (HSL), Elina Maunuksela (HKL) ja Helena Roschier (KSV Helsinki). Toimitus ja ulkoasu: Viestintätoimisto Pohjoisranta Oy. Paino: Libris Oy. Julkaisija: Länsimetro Oy. ISSN: 1798-4386, ISSN-L 1798-4386. Osoitelähde: Itella Oy. Kannen kuva: Työmaakuva Ruoholahdesta. Voit lähettää Länsimetrosta palautetta, kehitysideoita ja juttutoiveita osoitteeseen: palaute@lansimetro.fi. Seuraava numero ilmestyy syksyllä 2010.

Tiesitkö, että Länsimetro kulkee koko matkan tunnelissa. Syvimmillään metro käy lähes 60 metrin syvyydessä Lauttasaaren salmea alittaessaan.



Tiesitkö, että Suomen metro on maailman pohjoisin metro.



Tiesitkö, että jumbot on nimetty yleensä naisten mukaan. Ruoholahdessa työskennellään liriksen tahdissa.



Aleksi Sarén istuu porajumbo liriksen puikoissa, kun Ruoholahden uutta tunnelia louhitaan.

Aina hyvä sää

Ruoholahdessa tehdään uutta metrotunnelia kohti länttä. Ennen kuin metro pääsee sujahtamaan kaupungista ja kaupunginosasta toiseen, on tunnelista täytynyt louhia monen eduskuntatalon verran kiveä. Työ maan alla ei haittaa sen tekijöitä. – Kesällä on sopivan viileää ja talvella sopivan lämmintä, sanoo porajumbon operaattori Aleksi Sarén.

TEKSTI Antti Routto KUVAT Timo Kauppila

Työmaaparakissa Länsiväylän kupeessa tuoksuu kahvi. Kaksi-kerroksinen oranssi työmaaparakki näyttää sisäpuolelta ihan tavalliselta toimistolta: on käytävä, jonka molemmiin puolin on huoneita, ja käytävän perällä iso neuvottelutila. Keittiöstä kuuluu lounastauolla olevien miesten puheensorina ja toimistotiloissa istuu miehiä kannettavien tietokoneitensa ääressä.

Merkittävä osa nykyaikaisen metrotunnelin louhintatyöstä tapahtuu täällä, tietokoneiden ääressä, vaikka kyseessä ei viime kädessä olekaan mikään tavallinen ja siisti sisätyö.

Parakissa työmaapäällikkö **Jarkko Hyttiäinen** antaa tietokoneella tehdyt porausmallit muistitikulla porajumbon operaattorille Aleksi Sarénille. Sarén astelee työmaan halki lähes kuudenkymmenen tonnin painoisen keltaisen porajumbon, liriksen, luo, nousee sen kabiiniin, syöttää tiedot koneeseen ja ryhtyy työhön.

Tarkkana tärinän kanssa

Sarén on yksi Ruoholahden työmaan kahdestatoista työmiehestä. Länsimetron rakentajien ensimmäisenä tehtävänä on nyt suurentaa Ruoholahden metroaseman vanhaa huoltotunnelia, jotta isot työkoneet ja louhetta kuljettavat kuorma-autot mahtuvat ajamaan sisään ja ulos. Eteneminen on aluksi hidasta. Yhdessä vuorossa saadaan louhittua vain muutama

Merkittävä osa nykyaikaisen metrotunnelin louhintatyöstä tapahtuu tietokoneiden ääressä, vaikka kyseessä ei olekaan mikään tavallinen ja siisti sisätyö.

metri tunnelia isommaksi, sillä tarkka ja turvallisesti tehty työ vie aikansa.

– Korvessa olevilla työmailla tärinällä ei ole niin suurta merkitystä, mutta täällä kaupungissa tarkkailemme tasoa jatkuvasti, Sarén sanoo.

Tärinän määrällä on merkitystä. Jo ennen varsinaisia louhintatöitä on tehty useita alustavia toimenpiteitä; kaikille metrora-dan läheisyydessä oleville rakennuksille tehtiin alkukatselmus ja herkkimät elektroniset laitteet suojattiin.

Kun louhinta on edennyt alas asti, työ nopeutuu. Metrotunneli menee kahteen suuntaan, ja samalla kun toisessa tunnelissa lastataan louhetta pois viетäväksi, voidaan toisessa jo porata ja panostaa.

Valmiina räjäytykseen!

Sarén poraa paikat räjähdepanoksille liriksen ohjaamosta, joka muistuttaa oikeastaan pientä videopelihallia kaikkine ohjaimineen ja näyttöineen. Sarén kohdistaa laserilla porat paikoilleen, ja terä työntyy hiljalleen monen metrin syvyydeltä kallioon.

Sarén antaa panostajalle merkin, kun hän on saanut viimeisen paristakymmenestä reiästä valmiiksi. Panostaja nousee liriksen etuosassa olevan korin avulla asettamaan räjähteet paikoilleen. Käsityönä tapahtuva panostus vie helposti pari tuntia. Värikkäät sytytyslangat yhdistävät räjähteet toisiinsa.

Kun räjäytys lähestyy, tunnelin suuaukko suojataan, ettei kiviaines pääse lentämään väärin paikkoihin, ja liikenne Länsiväylällä pysäytetään. Merkkiään kertoo lähestyvistä räjäytyksestä, ja kohta iso pölypilvi pölähtää tunnelin suuaukosta pamauksen saattamana. Räjähdys tuntuu myös tärinänä jalkapohjissa.

Myös räjäytys on tietokoneella ohjelmoitua toimintaa.

– Panokset räjähtävät millisekunnin erolla toisistaan, vasemmalta oikealle. Panostuksen ja ajastuksen seurauksena kallioseinämä lohkeaa siististi kasaan. Se aukeaa kuin vetoketju, selittää työmaan valvoja **Timo Kotineva**.

Kotineva on rakennuttajan eli Länsimetron valvoja, joka omasta puolestaan pitää huolen, että kaikki sujuu hyvin ja turvallisesti. Hän työskentelee yhdessä Hyttiäisen kanssa. Molemmilla on vuosien kokemus työskentelestä maan alla.

– Me olemme tällaisia tyhjän-toimittajia, Kotineva nauraa ja viittaa tunnelinlouhinnassa tehtäviin aukkoihin.

Turvallisuus on kaiken a ja o

Työmaapäällikkönä Hyttiäisen tehtävänä on huolehtia, että työt rullaavat eteenpäin ja asiat tapahtuvat oikein. Henkilöstön turvallisuudesta ja tärinärajoista huolehtimisen lisäksi on valmistauduttava kaikkeen mahdolliseen. Turvallisuusnäkökulma kattaakin kaiken kypärien käytöstä metrotunnelien suojaamiseen merivedeltä ja meriveden aiheuttamalta paineelta.

Hyttiäisen ja Kotinevan lisäksi osuutensa turvallisuudesta kantavat viranomaiset. Paloviranomaiset määräävät esimerkiksi palopostien paikat ja valvovat paloturvallisuutta. Työmaalla

vierailee viikoittain erillinen tarkastaja, joka katsoo, että kaikki menee määräysten mukaan.

Tunnelin suuaukosta nousee vielä hetken pölyä. Ennen lohka-reiden lastaamista kuorma-autoon, poistetaan seinämistä irrallinen kiviaines. Tämän rusnaukseksi kutsutun työvaiheen tarkoitus on pitää huoli, ettei murikoita sada kenenkään niskaan.

Kun kuorma-auto on lastattu louheella, se suuntaa kohti Jätkäsaarta. Siellä louhe käytetään maantäyttöaineena. Jätkäsaaren hankkeen suuruudesta kertoo, ettei edes metrotunnelin louhinta-työstä saatu aines riittä koko hankkeen maantäyttöaineeksi.

Sarén nousee portaat työmaaparakkiin ja riisuu kypäränsä. Kahdeksantuntinen työpäivä päättyy hänen osaltaan kahdelta iltapäivällä, ja seuraava vuoro astuu remmiin. Iltapäivän aikana ehditään porata vielä toinen pätkä ennen kuin päivä kääntyy iltaan. ■

Työmaan prinsessa

Nykyaikaisen metrotunnelin louhiminen ei olisi mahdollista ilman nykyaikaisia laitteita. Kestävää tunnelia ei syntyisi esimerkiksi ilman ruiskutusrobotia, jonka rappausjälki on tuttua esimerkiksi vanhempien metroasemien katoista.

Työmaan ehdoton ykkönen on liris. Liris on tietokoneohjattu kolmipuominen porajumbo, jolla on painoa 60 tonnia. Louhinnassa se poraa kuuden metrin syvyyteen, mutta sillä voidaan porata yli 20 metrin matkoja.

Jos liris olisi julkisuuden henkilö, kuka se olisi?

– Liris on valmistettu länsinaapurissa, joten ehkä joku ruotsalainen siis. Liris voisi olla jokin kuninkaallisista..., Hyttiäinen miettii.

Kruununprinsessa Victoria?

– Ehkä kuitenkin Madeleine, sillä liriskin on joskus vähän oikukas, Hyttiäinen nauraa.



Työmaapäällikkö Jarkko Hyttiäinen näyttää, kuinka räjähteet yhdistetään toisiinsa värikkäillä sytytyslangoilla.

Länsimetro loi pelisäännöt työmaaturvallisuuden puolesta ja harmaata taloutta vastaan

Työsuojelu- ja verohallinnon edustajat vierailivat Länsimetron Ruoholahden louhintaurakan työmaalla tammikuuisena pakkaspäivänä. Yhteistyön avulla minimoidaan tapaturmat sekä ehkäistään harmaan talouden syntymistä.

TEKSTI Katariina Ahonen KUVA Timo Kauppila

Kun puhutaan Länsimetron kokoluokan hankkeesta, työsuojelu- ja verohallinnon aktiivinen mukanaolo on ensiarvoisen tärkeää.

– Halusimme saada yhteistyön käyntiin heti hankkeen alusta lähtien, ja jatkamme sitä tiiviisti koko hankkeen ajan. Tavoitteenamme on minimoida tapaturmat Länsimetro-hankkeessa sekä osallistua aktiivisesti

harmaan talouden torjuntaan, projekti-insinööri **Tero Palmu** Länsimetro Oy:stä kertoo.

Länsimetro-hankkeen ensimmäisellä työsuojelu- ja verohallinnon yhteisellä työmaakäynnillä olivat mukana Etelä-Suomen

aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen sekä Uudenmaan veroviraston edustajat. Katselmointi oli alku koko hankkeen kestäväälle yhteistyölle.

Turvallisuus taataan konkreettisilla keinoin

– Meidän tavoitteenamme on pitää työpaikat turvallisina ja ihmiset terveinä. Keskitymme työtapaturmien ehkäisyyn, työsuojeluun ja työehtoihin sekä tietyt omalta osaltamme harmaan talouden torjuntaan, työsuojelu-insinööri **Jukka Hietavirta** Etelä-Suomen aluehallintovirastosta summaa.

Länsimetron rakennustöissä työturvallisuus varmistetaan erilaisilla konkreettisilla toimilla. Hankkeella on suunnittelussa, rakentamisen valmistelussa ja

Katselmointiin kuuluneen työmaakierroksen päätteeksi työsuojeluhallinnon edustajat totesivat, että turvallisuusasiat ovat työmaalla kunnossa. Jatkossa työsuojeluhallinto varmistaa tason säilymisen tekemällä urakkakohteisiin sekä sovittuja käyntejä että yllätysvierailuja.

Tiukka ei harmaalle taloudelle

Verohallinnon RAKSA-verovalvontahanke keskittyy harmaan talouden ehkäisemiseen rakennusalalla. Se perustuu aktiiviseen viranomaisyhteistyöhön muun muassa työsuojeluhallinnon ja poliisin kanssa. Vuosille 2008–2011 ajoittuvan RAKSA-hankkeen kautta on saatu kiinni runsaasti pimeää työvoimaa. Tehokkaampaa on kuitenkin toimia ennaltaehkäisevästi, kuten Länsimetron tapauksessa, jotta harmaata taloutta ei pääsisi edes syntymään. Tämän vuoden erityisenä painopisteenä ovat urakkaketjut.

– Kun urakassa on mukana paljon työvoimaa, haasteena on aliurakointiketjutus. Länsimetron tulee hyväksyttävä koko ketju loppuun saakka ja olla tietoinen siitä, kuka työskentelee kenenkin palveluksessa. Yhteistyön kautta näistä asioista tulee rutiinia, ylitarkastaja **Pekka Muinonen** Uudenmaan verovirastosta sanoo.

Länsimetro kiinnittää erityisesti huomiota urakkaketjuihin koko rakennusajan. Valvonnassa käytetään apuna esimerkiksi kulkulupatietoja sekä tiedonvaihtoa verohallinnon ja muiden viranomaisten kanssa. ■

Työmaakierroksen päätteeksi työsuojeluhallinnon edustajat totesivat, että turvallisuusasiat ovat työmaalla kunnossa.

rakentamisessa omat turvallisuuskoordinaattorit. Lisäksi kaikilla urakoilla on yhteiset turvallisuussäännöt, joita tukevat urakkakohtaiset menettelyohjeet. Mahdollisista tapaturmista ja läheltä piti -tilanteista kerätään kirjalliset ilmoitukset.



Työsuojelu- ja verohallinnon edustajat tekivät ensimmäisen työmaavierailunsa Länsimetron Ruoholahden työmaalle tammikuussa.

Klikkaamalla metron ytimeen

Länsimetrolla on internetissä seurantapalvelu, josta kuka tahansa voi seurata louhintojen etenemistä kätevästi karttapalvelun avulla. Helppokäyttöinen karttaohjelma näyttää muun muassa metron reitin, asemien sijainnit, työmaatukikohdat, ajotunnelit ja poistumistiekulut kaikille kiinnostuneille.

TEKSTI Susanna Anttilainen

Länsimetroa varten on räätälöity seurantapalvelu, jonka avulla voi tarkkailla Länsimetron töiden etenemistä. Louhintojen alettua karttaan piirityy päivittäin tieto siitä, missä louhinta on parhaillaan käynnissä ja mihin asti tunnelinpäät yltävät.

Seurantapalvelu tarjoaa interaktiivisen tavan käyttää karttaa ja tarkastella kohteita. Palvelussa voi liikkua vapaasti eri karttatiikunoiden ja hakutoimintojen välillä, vaihtaa kartta-aineistoa, vaikuttaa kartalla näkyviin tietoihin sekä käyttää erilaisia karttatoimintoja kuten matkan

mittaamista kartalla.

Palveluun pääsee Länsimetron verkkopalvelun etusivun

linkin kautta kohdasta Töiden seuranta tai suoraan osoitteesta <http://seuranta.lansimetro.fi/>. ■



Espoolainen seikkaili kotikulmillaan

LÄNSIMETRON seurantapalvelu on käyttäjälle yksinkertainen tapa tarkastella hankkeen etenemistä pintaa syvemmältä. Näin louhintojen vasta alettua kartta ei anna juurikaan ajantasaista tietoa työmaista laajemmin, mutta kokonaisuutena metrohankkeen tarkastelu onnistuu jo omin päin.

KARTTANÄKYMÄÄ zoomaamalla pystyy tarkastelemaan esimerkiksi tulevien asemien tarkkaa sijaintia. Erityisesti satelliittinäkömän avulla pystyy hyvinkin konkreettisesti

hahmottamaan, miten asemat tulevat sijoittumaan ympäristöön. Metrotunnelien syvyyttä maanpinnasta on mielenkiintoista tarkastella kartan mittauspisteiden avulla.

SEURANTAPALVELUSSA

on myös erinomainen mittatyökalu, jota nokkelimmat hyödyntävät tunnelien etäisyyden mittaamisen lisäksi myös ilta-lenkin tai koulumatkan pituuden selvittämiseen. Tarkimman pituuden saa, kun klikkaa reitin pienissä paloissa mahdollisimman tarkasti. Kannattaa kokeilla.



Kiinteistöt katselmoidaan ennen louhintoja

Kiinteistöjen kunto dokumentoidaan ennen kuin metron louhintatyöt aloitetaan. Jos louhintatöistä aiheutuu vahinkoa, Länsimetro Oy on velvollinen korvaamaan ne.

TEKSTI JA KUVA Anneli Tuominen-Halomo

Länsimetron rakentamisen vaa-
timiin räjäytyksiin varaudutaan
tekemällä kiinteistökatselmuks
et kaikkia kiinteistöissä noin 150
metrin säteellä tulevasta metro-
tunnelista.
Ruoholahdessa kiinteistökat-
selmuks et tehtiin loka-marras-
kuussa. Katselmoitavalla alueella
oli kaikkiaan noin 800–900
asuntoa, ja siellä sijaitsevat myös

Katselmuksessa
etsitään alueen
heikointa rakennusta,
jonka mukaan määri-
tellään tärinän
raja-arvo.

Kaapelitehdas, Oikeustalo, voi-
mala ja maanalaiset hiilisiilot.
– Toimistot ja erikoisemmat
kohteet katselmoidaan samalla
tavalla kuin asunnotkin. Avuksi

voidaan ottaa valokuvia tai
videokuva, projektipäällikkö
Tommi Salomaa Kalliotekniikka
Consulting Engineers Oy:stä
kertoo.
Katselmuksesta tiedotetaan
asukkaille etukäteen, ja jos
ketään ei ole kotona, huoltomies
päästää katselmuksen tekijän
asuntoon, mikäli ovi ei ole turva-
lukossa. Harvassa asunnossa
olla on kotona. Jossain ovikellon
soittoon vastaa haukkuva koira,
jostain kuuluu lapsen itkua. Sa-
lomaan mukaan noin 90 prosent-
tiin asunnoista pääsee sisälle.
Miehillä on mukana kansio,
johon he merkkavat huoneisto
huoneistolta havaitut asiat.
Asunnosta, josta **Teijo Turunen**
aloittaa, löytyy ikkunan läheltä
halkeamia betonielementistä.
Rappukäytävässä miehet havai-
sevat, että kulmassa on pieni
halkeama ja että elementtisauma
on elänyt.
Betonielementti kestää kyllä,
mutta laatoitukset ovat kriit-

tisiä kohtia. Tyhjiällä olevan
huoneiston kylpyhuoneessa
Tommi Salomaa testaa lattian
laatoitusta vetämällä kynää
pitkin lattiaa.



Ruoholahdessa asuva Aya Brace oli lukemassa aamun lehteä, kun kiinteistökat-
selmuksen tekijät soittivat ovikelloa. Aya Brace oli iloinen siitä, että metrolinjaa
jatkettaan.

– Näin testataan, onko lattias-
sa kopoa eli ovatko kaakelit irti.
Saman testin voi tehdä lusikalla.
Irti olevista kaakeleista lähtee
erilainen ääni, Salomaa selvittää.
Katselmuksessa etsitään
alueen heikointa rakennusta,
jonka mukaan määritellään tärin-
än raja-arvo. Ruoholahdessa on
myös paljon toimistoja, joissa on
tärinäherkkää laitteistoa.
Alueen riskikartoitus tehdään
aina ennen katselmointia, mutta

se ei kerro siitä, mitä talon sisällä
on. Riskikartoituksen mukaan
runko voi olla vahva, mutta
katselmuksessa voi tulla esiin
vaikkapa materiaaleihin liittyviä
yllätyksiä.
– Esimerkiksi 20–30 vuotta
vanhoissa taloissa asukkaat ovat
voineet tehdä omia remontteja, ja
sisältä voi löytyä vaikka minkä-
laisia ratkaisuja, Teijo Turunen
kertoo. ■



KATSELMUKSET

- tehdään kaikissa kiinteistöis-
sä – ja jokaisessa asunnossa
ja toimistossa – noin 150
metrin säteellä metrotunne-
listä
- tavoitteena kartoittaa asun-
non kunto ja rakenne
- alkukatselmus tehdään en-
nen louhintojen aloittamista
- loppukatselmus tehdään
louhintojen päätyttyä
- katselmuksesta tiedotetaan
etukäteen
- katselmusta ei tehdä, mikäli
asunnonomistaja sen kieltää

Urakoista ilmoitetaan HILMAssa

Suomen hankintalainsäädännössä
määritellään menettelytavat julkisten
hankintojen tekemiseen. Hankintalakia
noudatetaan myös Länsimetron
rakentamiseen kuuluvissa hankinnoissa.

TEKSTI Hanna Manninen KUVA Länsimetro

H
ankintalainsäädännöllä pyritään
takaamaan julkisten
hankintojen avoin
ja tehokas kilpailu-
tus sekä osallistuvien yritysten
tasapuolinen kohtelu.
Yritykset saavat HILMAsta

ajan tasalla olevaa tietoa sekä
käynnissä olevista hankintame-
nettelyistä että ennakotietoa
tulevista hankinnoista. Palvelu
mahdollistaa, että tieto hankin-
noista saadaan samanaikaisesti
laajalle piirille palveluntarjoa-
jia.

– Urakoitsijat seuraavat HIL-
MAa jatkuvasti ja ilmoittautuvat
mukaan heille parhaiten sovel-
tuviin urakkakisoihin, tiivistää
palvelun etuja Länsimetron han-
kintojen valmistelua Sweco PM
Oy:ssä hoitava projektipäällikkö
Aku Kallio.
– Jos HILMAN tarjoamaa
avointa ilmoituskanavaa ei
olisi, meidän pitäisi ennakolta
haarukoida urakoitsijakenttä,
joille urakkatarjouspyyntöjä
lähetetään. Vaikka käytössämme
on pitkän ajan kuluessa kertynyt
rekisteri, on aina mahdollista,
että joku kiinnostunut tai uusi
yritys saattaisi jäädä pois tarjous-
kilpailusta. Ilmoitusmenettelyllä

taataan syrjimättömyys ja avoi-
muusperiaatteen toteutuminen
tarjouskilpailuissa.
**Osallistumiskriteerit
takaavat laadun**
Länsimetron urakkahankinnoista
huolehtiva Sweco toimittaa
tulevaa urakkaa koskevan
ilmoituksen HILMAan, jossa se
tarkistuksen jälkeen julkaistaan.
Ilmoitusajan jälkeen Sweco
listaa ilmoittautuneet yritykset.
Ilmoittautumiset käydään läpi
ja tarkistetaan, että kilpailuun
mukaan ilmoittautuneet täyttävät
hankintailmoituksessa asetetut
vaatimukset. Mahdollisessa
hylkästapauksessa yritys saa
tiedoksi hylkäysilmoituksen
ja valitusosoitteen. Kriteerit
täyttävälle yrityksille lähetetään
urakkaa koskeva tarjouspyyntö.
– Ilmoituksessa asetettavien
kriteerien pohjalta yritys pun-
nitsee soveltuvuuttaan tarjolla
olevaan hankintaan ja Länsi-
metro varmistaa ilmoittautuneiden
soveltuvuuden kyseiseen
urakkaan. Kriteereillä voimme
määrittää esimerkiksi kaluston,
vaaditun liikevaihdon ja päte-
vyydet. Lisäksi vaadimme aina,
että yhteiskunnalliset velvoitteet
on hoidettu asianmukaisesti,
kertoo Kallio.
Tarjousten saavuttua Sweco
tekee tarjousvertailun, jonka
pohjalta se valmistelee ehdo-
tuksensa hankintapäätöksestä
Länsimetro Oy:lle. Lopullisen
lainvoiman valinnalle antaa
Länsimetron hallitus.
Länsimetron urakoista on tä-
hän mennessä HILMAN kautta il-

moitettu Lauttasaaren, Myllykal-
lion, Koivusaaren, Otaniemen,
Keilaniemen ja Karhusaaren
ajotunneleiden louhintaurakat
sekä viime vuoden puolella
Ruoholahden ajo- ja ratatunneli-
urakka. Länsimetro kertoo omista
hankinnoistaan myös omilla
nettisivuillaan. Ilmoittautumisia
urakoihin on tullut odotetusti, ja
kiinnostusta on osoitettu myös
maan rajojen ulkopuolelta. Eikä
tässä vielä kaikki, HILMAusta
odottaa vielä yhdeksän ratatun-
nelin louhintaurakkaa ja metro-
asemien rakennusurakat. ■



MIKÄ ON HILMA?

HILMA on työ- ja elinkeinomi-
nisteriön ylläpitämä verkko-
palvelu, joka toimii julkisten
hankintojen ilmoituskanavana.
Julkiset hankintayksiköt –
valtio, kunnat ja kuntayhtymät,
valtion liikelaitokset ja muut
hankintalainsäädännössä
määritellyt hankintayksiköt –
tekevät palvelun kautta julkisia
hankintojaan.
Julkiset hankinnat ovat
organisaation ulkopuolisilta
toimittajilta ostettavia tavara-
palvelu- ja rakennusurakka-
hankintoja.
HILMAssa ilmoitetaan sekä
kansallisen että EU-tason
hankinnoista.

Lähde: www.hankintailmoitukset.fi



Ensimmäinen louhintaurakka kilpailutettiin alkusyksystä, ja keväällä ovat vuorossa useiden työtunnelien kilpailutukset.

5 KYSYTYINTÄ KYSYMYSTÄ JA VASTAUSTA

TOP 5

1 Miten eläminen sujuu rakentamisen ja räjäytysten aikana? Miten paljon melua louhinta ja räjäytykset aiheuttavat? On selvää, että louhintapisteen välittömässä läheisyydessä rakentaminen tulee jonkin verran tuntumaan lähinnä työn ääninä ja vähäisenä tärinänä. Kovaaäänistä työtä ei tehdä öiseen aikaan eikä viikonloppuisin. Louhinnat etenevät muutaman metrin päivävahtia. Asemien kohdalla louhinta kestää jonkin verran pidempään.

2 Olen työtön ja tietääkseni Länsimetro on suurimpia rakennusurakoita Suomessa. Hakisin oman alani töitä, mistä näen listan urakoitsijoista? Uusia urakoitsijoita kilpailutetaan kevään ja kesän aikana ja

valinnoista tiedotetaan Yhteystiedot-sivulla netissämme. Onnea työnhakuun!

3 Miksi automaattimetroon siirrytään?

Automaattimetroon siirtymisestä tehtiin Helsingin kaupunginvaltuustossa päätös, koska se

- parantaa matkustajapalvelua (vuorovälit lyhyemmät, enemmän opastavaa henkilöstöä, joustavampi toiminta jne.)
- lisää turvallisuutta (inhimilliset virheet vähenevät, laituriovet, valvontakamerat, paloilmalaimet)
- säästää kustannuksia (koko-naishenkilöstön määrä laskee, energian käyttö tehostuu, matkustajamäärä kasvaa jne.).

4 Miten paljon tulee louhinta-kiveä? Mihin kaikki sijoitetaan?

Louhintakiveä tulee koko metrolinjan louhinnasta reilut 3 miljoonaa kuutiometriä. Louhe pyritään sijoittamaan aina mahdollisimman lähelle varsinaista louhintapaikkaa. Pääkaupunkiseudulla tarvitaan vuosittain 5 miljoonaa kuutiota maamassaa, joten metron louheiden sijoituspaikasta ei tule tulemaan ongelmaa. Ruoholahden louheet käytetään Jätkäsaaren laajennukseen täyttömaaksi. Tulevien urakoiden sijoituspaikkojen osalta päätökset tehdään siinä vaiheessa, kun louhinta tulee ajankohtaiseksi.

5 Hankaloituuko liikkuminen Länsimetron valmistuttua niiden osalta, jotka eivät asu metroasemien lähellä?

Kaupunkien sisäinen bussiliikenne säilyy yhä, ja Länsimetron myötä tulee uusi liityntälinjasto, jonka päätehtävä on tarjota nopea yhteys metrolle. Nämä bussit palvelevat myös koululaisia tai kauppatkalaisia. Suurimmat liityntäterminaalit tulevat Matinkylään, Tapiolaan ja Lauttasaareen. Liikennöinti- ja linjastosuunnittelu tarkentuu hankkeen edetessä. Öiseen aikaan metroluokituksen korvaavat yöbussit, kuten nykyisinkin. ■

METRO MAAILMALLA

TEKSTI Hanna Malmivaara

Lontoo – aito metropoli

Läpi vuorokauden liikkeessä olevan kaupungin hahmotat parhaiten metrokartasta, ja ruuhkan piinaaman cityn nähtävyydet kierrät kätevimmin metrolla tai oikeammin tuubilla, kuten paikalliset metroaan kutsuvat.

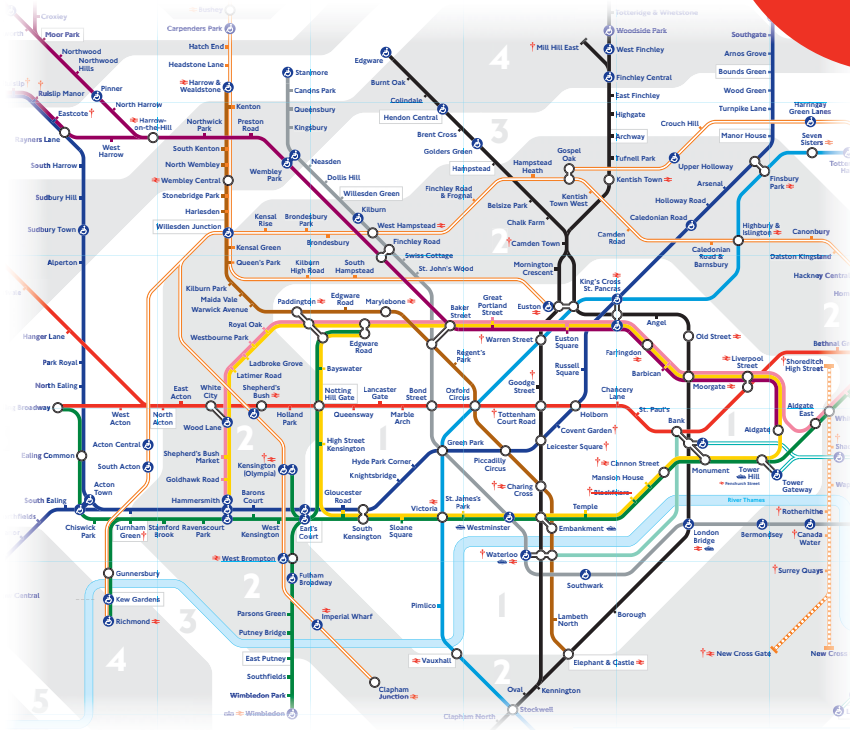
Lontolaiset ymmärsivät jo 1800-luvulla, että toimivat liikenneyhteydet avaavat mahdollisuuden kasvuun ja kehittymiseen. Kun katuja ei voinut enää leventää, ratkaisu löytyi maan alta. Metrotunnelit kaivettiin katuverkoston alle ja katettiin. Aluksi junat toimivat höyryvetureilla ja voi vain kuvitella, että ilma oli paksuna savusta. Lehdistä kirjoiteltiin hitaasta kidutuksesta maan alla.

Kaupungissa, jonka väkiluku yli nelinkertaistui sadassa vuodessa, metrosta tuli saman tien

Kaikkiaan Lontoon alla risteilee yli 300 kilometriä metrotunnelia.

menestys. Ympyrälinja Circle rakennettiin vuosina 1863–84, ja toinen rakentamisalto osui vuosisadan vaihteeseen, jolloin linjastoa laajennettiin silloisiin Lontoon lähiöihin. 1890-luvulla louhittiin ensimmäiset oikeat metrotunnelit syvälle maan alle ja samoihin aikoihin perustettiin oma sähköyhtiö linjaston operoimiseksi.

Kaikkiaan Lontoon alla risteilee yli 300 kilometriä metrotunnelia ja syvimmillään tunneli sukeltaa 58 metrin syvyyteen. Ensimmäiset tunnelit kaivettiin käsin. Kaivajien onneksi maaperä on pehmeää savea, jota oli helppo lapioida. Teollistumisen myötä metrotunnelin kaivamiseen kehitettiin pora, joka eteni



Lontoon metron yhtenäisen visuaalisen linjan kehitti Frank Pick, joka toimi myös yhtiön toimitusjohtajana 1910–1920-luvulla.

Mutkat suoriksi. Aikanaan Lontoon kartan päälle piirretty reittikartta koki vuonna 1931 muodonmuutoksen, kun Harry Beck yksinkertaisti linjaston. Hänen oivalluksensa oli, ettei metroraitin ja asemien tarvinnut olla täsmällisesti oikeassa kohdassa. Ihmisiä kiinnostaa, miten pääsee asemalta toiselle ja missä sijaitsevat vaihtoasemat. Selkeää Lontoon metrokarttaa jäljitellään myös muissa kaupungeissa.

parhaimmillaan jopa 1,5 kilometrin viikkovauhtia.

Mennään tuubilla!

Lontoon Baker Streetin asemalla voi aistia vuosisatojen kerrostumat. Asema avattiin ensimmäisen kerran jo 1860. Nykyisin asemalla kohtaa kymmenen laituria eri tasoissa.

Ennen televisiota ja radiota metrosta kehkeytyi tehokas viestintä- ja mainoskanava. Alusta pitäen asemien seinä ovat koristeelliset erilaiset julisteet, joissa neuvotaan lontoolaisille sujuvan matkustamisen niksejä: ensin matkustajat ulos, vasta sitten sisään; seiso rullaportaisissa oikealla, ohita aina vasemmalta

tai mainostetaan uusia vihreitä lähiöalueita, joihin pääsee kätevästi metrolla.

Metro kuljettaa yhä niin turistikin liikemiehetkin, ja sekaan mahtuu kaikenikäisiä ja -värisiä liikkuja kaikista ammattikunnista. Autojen puurouttamassa Lontoossa liikemiehetkin tietävät, että ainoa varma keino ehtiä töihin tai palaveriin on mennä tuubilla.

Turisteille on tarjolla käteviä päivälippuja, joilla voi ajaa rajattomasti paikasta toiseen. Ravintoloiden ja nähtävyyksien kohdalla kerrotaan aina, mikä on lähin metropysäkki. Toimivan metron ansiosta Lontoo City sykkii yötä päivää. ■



KANNATTAA POIKETA

London Transport Museum

Lontoon liikennemuseo kertoo citystä ja sen liikennevälineiden kehityksestä. Museo sijaitsee suosittu Covent Gardenin Piazza vieressä, entisessä kukkamarketin rakennuksessa. Museossa voi istahtaa 150 vuotta vanhaan metrovaunuun tai kavuta punaisen bussin kyytiin. Kiinnostavaa nähtävää löytyy kaikenikäisille.

www.ltmuseum.co.uk

MITÄ MIELTÄ?

Miten metro tulee vaikuttamaan elämääsi?

Kysyimme mahdollisten metromatkustajien mielipiteitä Tapiolassa tulevan aseman läheisyydessä.



METRON valmistuessa olen itse todennäköisesti juuri valmistunut Otaniemestä, joten en tule käyttämään metroa ainakaan koulumatkoihin. Työmatkoihin käyttäisin mielelläni metroa, jos se vain on mahdollista.
Sara Jansson



RIIPPUU liityntälinjoista. En asu tulevan metron lähellä, joten joutuisin joka tapauksessa käyttämään myös bussia työmatkoihin. Käytän jatkossakin mitä luultavimmin autoa ja pyörää. Metroa tulen käyttämään silloin, kun menen Helsinkiin.
Vesa Hasu



EI SE PALJON vaikuta. Uusi metro loppuu Matinkylään, vaikka sen pitäisi jatkaa Soukkaan ja Kivenlahteen saakka. Metro jää ikään kuin puolitiehen.
Rauni Kuha



SAATTAA kuulostaa yllättävältä, mutta uusi metro itse asiassa hidastaa matkaani. Asun nyt ihan pysäkin vieressä, mistä bussit kulkevat suoraan Helsinkiin. Metron takia joudun jatkossa tulemaan ensin Tapiolaan.
Jukka-Pekka Forsberg



VIHDOINKIN se tulee! Uusi metro on mielestäni hyvä juttu, ja se vaikuttaa aika paljon elämäni, koska pysäkki tulee ihan ikkunani alle. Ammuntatyöt ne ovat siellä jo aloittaneet. Sitten kun metro valmistuu, aion käyttää sitä.
Heli Witting

LÄNSIMETRO PÅ SVENSKA

Byggandet inleddes även i Esbo

Byggandet av Västmetron kommer äntligen igång också i Esbo. Högsta förvaltningsdomstolen avslög i början av februari alla besvär som gällde de underjordiska planerna. Vi kan sätta punkt för de enskilda åsikterna som har skjutit upp starten på byggandet och ta de första spadtagen också i Esbo.

Trots att besvärerna behandlades snabbt förlorade vi tyvärr den ur konjunktursynpunkt bästa möjliga byggtiden. Vi gör vårt bästa för att besvärerna ska påverka metrons färdigställande så litet som möjligt.

Helsingfors metroplan godkändes utan besvärssrundor i december. För arbetstunnlarna i Drumsö och Björkholmen väljs sprängningsentreprenör på våren och byggandet inleds där i maj-juni förutsatt att förberedandet av belastningsavtalen med fastigheterna ovanpå metrospåret framskrider enligt planerna. I Gräsviken är byggandet av metron redan i full gång.

I Esbo inleds arbetet först i Hagalund där en parkeringsanläggning för 1500 bilar sprängs vid sidan om metrotunneln. På

sommaren påbörjas arbetet också i Otnäs, Kägeludden och Björnholmen.

Västmetron är ett betydande bevis för samarbetet i huvudstadsregionen. Ett välfungerande och hållbart kollektivtrafiksysteem är en förutsättning för huvudstadsregionens utveckling och framgång. Finlands enda metropol behöver en effektiv spårförbindelse också till södra Esbo. När västmetron står färdig kommer det att bli lättare att ta sig över stadsgränserna.

Goda kollektivtrafikförbindelser är också en tungt vägande faktor för bostadsköpare. Bostäder och tomter i närheten av metron kommer i framtiden att vara ännu mera eftersökta när det av ekonomiska skäl och med tanke på miljön inte längre är klokt att röra sig med egen bil.

Därtill förbättrar metron verksamhetsförutsättningarna för affärslivet. De mest eftertraktade affärskvarteren finns nära spårtrafiken. Framtidens arbetare vill röra sig flexibelt och med respekt för miljön. En pålitlig metroförbindelse värderas högt av både inhemska och internatio-

nella investerare och företag som funderar över var det lönar sig att placera sin verksamhet.

Även studerande behöver goda trafikförbindelser. Det kreativa samarbetet inom Aalto-universitetet behöver genuin växelverkan – tack vare metron finns campusområdena på en akademisk kvarts avstånd från varandra.

När det gäller utvecklingen av huvudstadsregionen är Västmetron en miljögarning. I planeringen strävar man efter ekologiska alternativ. I och med Västmetron effektiveras trafiken i väst och miljöbelastningen minskar. När metron blir färdig kan var och en av oss påverka det egna koldioxidavtrycket genom att övergå från gummidäck till metro. Valet är speciellt betydelsefullt om man avstår från den egna bilen och börjar använda metron när den är färdig. Vi som bygger metron har som uppgift att skapa en metro som till och med en stressad affärsman har nytta av precis som i London.

Olavi Louko
Styrelseordförande för
Länsimetro Oy



Det finns inget dåligt väder

Före metron kan åka in i den nya tunneln ska en stenmängd som motsvarar många riksdagshus ha schaktats bort. De som arbetar under jorden trivs bra med sitt arbete.

– På sommaren är det lagom svalt och på vintern lagom varmt, säger **Aleksi Sarén** som sköter bormaskinen.

En betydande del av schaktningsarbetet i en modern metrotunnel sker vid datorerna. Borrningsmodellerna som har gjorts upp med hjälp av datorn matas in bormaskinen Iiris från ett USB-minne. Sprängningarna programmeras också på dator.

Den första uppgiften för byggarbetarna av Västmetron är att förstora den gamla servicetunneln vid Gräsvikens metrostation. Arbetet framskrider långsamt i början. Under ett skift förlängs tunneln bara med några meter. Arbetet blir snabbare när man kommer längre ner. Metrotun-

neln går i två riktningar och samtidigt som man i den ena tunneln lastar sprängsten som ska transporteras bort kan man borra och ladda i den andra tunneln. När det blir dags att spränga skyddas mynningen till tunneln och trafiken på Västerleden stoppas.

Det tar sin tid att utföra arbetet omsorgsfullt och tryggt.

– I staden måste vibrationsnivån ständigt kontrolleras, säger Aleksi Sarén som sköter bormaskinen. Före de egentliga schaktningsarbetena utfördes en begynnelsebesiktning i alla byggnader i närheten av metrobanan och de känsligaste elektroniska apparaterna skyddades.

Säkerhetsaspekten omfattar allt från användning av hjälm till skydd av metrotunneln mot havsvattnet och mot trycket från havsvattnet. Förutom Västmetron utfärdar även myndigheterna säkerhetsbestämmelser. ■



Metrotrafiken inleddes i Esbo

I Esbo kunde man bekanta sig med metrotrafiken när en imponerande miniatyrmetrobana öppnades i Hagalunds Metrokontor i början av mars.

Festdeltagare var förskoleelever från Jousenkaari daghem och festtalet hölls av stadsdirektör **Marketta Kokkonen**.

Banan har byggts av N Club Finland rf. ■

Invånarinfo ger information om byggandet

På varje bostadsområde ordnas informationsmöten för invånarna innan byggarbetet inleds. På mötet ges information om konsekvenserna av byggandet och användandet av metron.

Uppgifter om informationsmötena: www.lansimetro.fi och lokala dagstidningar. ■

Så här framskrider projektet 2010

Planerna för Västmetron har bekräftats både i Helsingfors och i Esbo.

I Gräsviken inleddes arbetet i november och schaktningsarbetet för den nya servicetunneln är i gång. Schaktningsarbetet för järnvägstunneln inleds i maj.

I Drumsö och Björkholmen förbereds byggandet. Innan

schaktningarna inleds utförs en besiktning av fastigheterna i området i april-maj. Arbetet torde inledas i maj-juni.

I Esbo inleds arbetet i slutet av maj i Hagalund.

Arbetets inledningsfas förbereds även i Otnäs, Kägeludden och Björnholmen. Schaktningsarbetet inleds i början av sommaren. ■



Fastigheterna besiktigas före schaktningarna

Besiktningar

- utförs i alla fastigheter inom en radie av cirka 150 meter från metrotunneln
- syftet är att kartlägga bostadens skick och konstruktion
- observationerna antecknas, fotografier kan tas och videospelningar kan göras som hjälp
- en begynnelsebesiktning utförs innan schaktningarna inleds
- en slutbesiktning utförs när schaktningarna har avslutats
- invånarna informeras om besiktningen på förhand
- besiktningen utförs inte om bostadsägaren förbjuder detta

Västmetron gjorde upp spelregler för byggplatssäkerheten och mot den ekonomiska gråzonen

I ett projekt av Västmetrons storlek är arbetarskydds- och skatteförvaltningens aktiva deltagande ytterst viktigt för att olyckor ska kunna minimeras och den ekonomiska gråzonen motarbetas. Representanterna för arbetarskydds- och skatteförvaltningen besökte Västmetrons byggplats i Gräsviken.

–Vi ville få igång samarbetet genast när projektet inleddes och vi fortsätter att samarbeta intensivt under hela projektet, berättar projektingenjören **Tero Palmu** på Västmetron.

Projektet har egna säkerhetskoordinatorer för planerings-

skedet, förberedelseskedet och byggnadsskedet. Därtill finns det gemensamma säkerhetsregler för alla entreprenader. Under byggplatsronden som utgjorde en del av besiktningen kunde inga säkerhetsbrister konstateras.

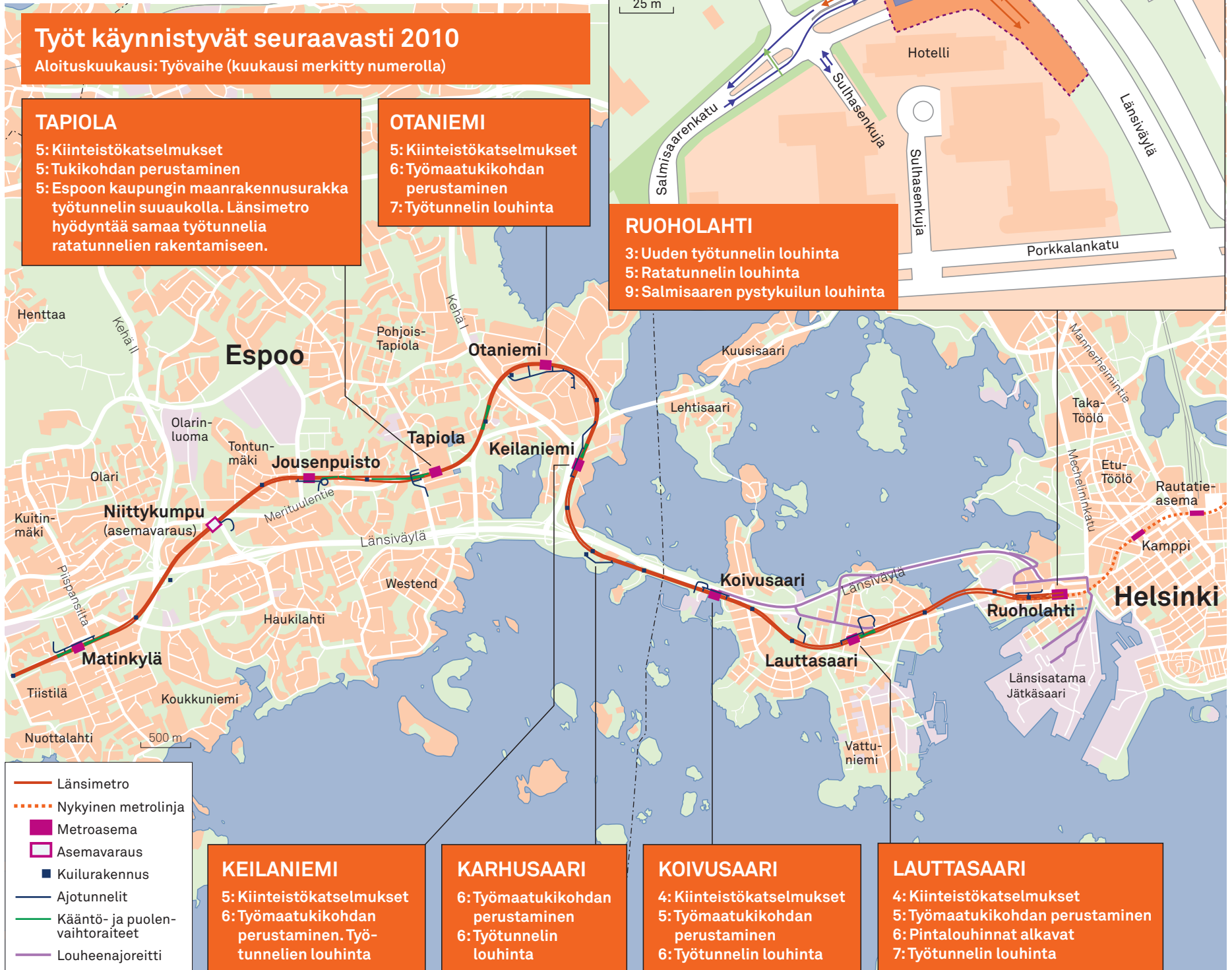
Västmetron motarbetar den ekonomiska gråzonen på ett förebyggande sätt. Uppmärksamhet fästs i synnerhet vid entreprenadkedjorna under hela byggtiden. I övervakningen tar man hjälp av passerkortsuppgifter samt informationsutbyte med skatteförvaltningen och andra myndigheter. ■

NÄIN RAKENNUSTYÖT ETENEVÄT

Länsimetron rakentaminen

Kartasta näet arvion töiden käynnistymisestä ja edistymisestä Helsingissä ja Espoossa. Louhintojen etenemistä voit seurata myös netissä www.lansimetro.fi > Töiden seuranta

Koko linjalla on käynnistetty rakennuksiin asennettujen painumapulttien seurantamittaukset. Espoossa ovat käynnissä pohjavesitutkimukset.



Näin hanke etenee 2010

Länsimetron kaavat on nyt vahvistettu molemmissa kaupungeissa. Helsingin kaava vahvistui ilman valituksia joulukuun lopussa. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi Espoon metrokaavoista tehdyt valitukset helmikuussa. Näin rakentaminen pääsee käyntiin koko metrolinjalla.

Ruoholahdessa työt aloitettiin marraskuussa ja uuden huoltotunnelin louhinta on käynnissä. Uuden ratatunnelin louhinta alkaa toukokuussa. Ruoholahden urakka valmistuu vakuksi 2011. Lauttasaaren ja Koivusaaren alueella on käynnissä rakentamisen valmistelu. Ennen louhinto-

jen aloittamista alueella tehdään kiinteistöjen katselmukset huhti-toukokuussa. Lauttasaaren ja Koivusaaren työtunneleiden urakoitsija valitaan huhtikuussa ja urakoitsija pääsee aloittamaan työt touko-kesäkuussa. Espoossa työt alkavat toukokuun lopulla Tapiolasta työtun-

neiden maankaivuu-urakalla, jonka Espoon kaupunki kilpailuttaa. Kun pehmeä maa on kaivettu, louhinnat alkavat syksyllä. Sekä Länsimetro että Tapiolan pysäköintilaitos käyttävät samoja työtunneleita. Tapiolan lisäksi töiden aloittamista valmistellaan Otaniemessä,

Keilaniemessä ja Karhusaarella. Louhinnat käynnistyvät alueella kesän alussa. ■



441 014
Painotuote

Metrokonttori palvelee Tapiolassa

Länsimetro-hankkeen tiedotuspiste Metrokonttori sijaitsee Tapiolan keskustassa, Keskustornin vieressä, osoitteessa Tapiontori 3 A. Konttorista saat viimeisimmän tiedon siitä, missä nyt mennään, ja pääset tutustumaan

Länsimetron hankesuunnitelmaan ja karttoihin. Länsimetron palvelupuhelimessa vastataan kysymyksiisi arkisin klo 9–15. Voit laittaa palautetta myös sähköpostilla tai nettisivujemme kautta.

Länsimetron infopiste
Tapiontori 3 A, Espoo
Palautepuhelin: 050 377 3700
Sähköposti: palaute@lansimetro.fi
Internet: www.lansimetro.fi
www.twitter.com/lansimetro

Uutta! Voit seurata Länsimetron kuulumisia Facebookissa ja Twitterissä.

