

Metrolinjan
päätepiisteeseen
rakentuu
Kivenlahden
sydän

» 3



Rakentamisen
ympäristö-
vaikutukset
näkyvät ympäristö-
selonteossa

» 6



På svenska » 7

In English » 7

LÄNSIMETRO

MATINKYLÄ–KIVENLAHTI

LÄNSIMETRO-HANKKEEN
TIEDOTUSLEHTI

KEVÄT 2020



Varavoimakone varmistaa metroaseman
turvallisuuden sähkökatkon aikana » 4

Suunnittelunohjauksen tavoitteena
on rakentaa turvallinen, toimiva ja
viihtyisä metrolinja » 5



VILLE LEHMUSKOSKI

toimitusjohtaja
HKL, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos

Metro on lunastamassa asemaansa myös länsimetron matkustajien sydämissä

MATKUSTAJALIIKENNE länsimetrossa käynnistyi marraskuussa 2017. Metron valmistumiseen ja liikenteen käynnistymiseen liittyi tuolloin monenlaisia haasteita. Monet kaupunkilaiset vastustivat metron tuomaa muutosta. Metroliikenteen alkuun liittyi myös monia luotettavuusongelmia, jotka vaikuttivat kielteisesti kaupunkilaisten arjen sujumiseen.

NYT KAKSI JA PUOLI VUOTTA metroliikenteen käynnistymisen jälkeen on ilo huomata, että matkustajien luottamus metron on alkuhankaluuksien jälkeen kehittynyt hienosti. Metro oli vuosikymmeniä ollut seudun pidetyin liikennemuoto, kunnes länsimetron ykkösvaiheen (Ruoholahti-Matinkylä) matkustajaliikenteen alettua matkustajatytyväisyys metrossa romahti joukkoliikenteen eri muodoista heikoimmaksi. Aallonpohjasta nousiin viime vuonna niin, että metro sai matkustajilta jo toiseksi parhaan arvosanan hiipien aivan raitioliikenteen tyytyväisyysarvioiden kannoille. Kun keväällä 2018 länsimetrossa matkustaneista vain 15 % arvioi joukkoliikennepalvelun erittäin hyväksi, oli vastaava luku syksyllä 2019 jo 31 %. Erittäin tai melko hyvänä joukkoliikennepalvelua piti länsimetrossa matkustaneista syksyllä 2019 jo 89 %.

LÄNSIMETRON KAKKOSVAIHEEN (Matinkylä-Kivenlahti) rakentaminen etenee suunnitelmien mukaan ja meillä metrotoimijoilla alkaa huomio yhä vahvemmin kiinnittymään muutaman vuoden päässä edessä olevaan käyttöönottovaiheeseen. Kun länsimetron ykkösvaiheen käyttöönotto oli vuosikymmenten tauon jälkeen opettelua kaikille, päästään kakkosvaiheen käyttöönottoon paljon kokeneempina ja paremmin valmistautuneina. Käyttöönottovaiheeseen osataan aivan eri tavalla kiinnittää huomiota ja työt tämän osalta on eri toimijoiden yhteistyössä aloitettu hyvissä ajoin. Olenkin vakuuttunut, että kaupunkilaiset eteläisessä Espoossa tulevat heti alusta alkaen kokemaan arkensa sujuvuuden paranevan metron laajenemisen myötä.

METRON MATKUSTAJAMÄÄRÄT ovat nousseet vahvasti. Metron kehittämisessä katseet ovat pitkällä tulevaisuudessa. On tärkeää tehdä nyt oikeita toimia, jotta metron palvelun laatu ja kapasiteetti ovat riittäviä vielä vuosikymmentenkin kuluttua. Keskeisimpiä tekijöitä ovat vuorovälin tihentäminen ja luotettavuuden varmistaminen. Näiden hyväksi HKL tekee kaikkensa yhdessä Espoon kaupungin, HSL:n ja Länsimetro Oy:n kanssa.

METROUUTISET



Kuva Cederqvist & Jantti Arkkitehdit Oy

Finnoolaiset saavat Espoon parhaat palat

Uutta meri- ja metrokaupunginosaa Finnoota rakennetaan kiihtyvään tahtiin. Katuja ja kunnallistekniikkaa valmistuu, puistoja suunnitellaan ja ensimmäinen asuinkohde on rakenteilla. Metron ja meren äärelle nousee Espoon parhaista paloista muodostuva moderni, luonnonläheinen ja ekologinen alue, jossa tulevaisuudessa asuu 17 000 espoolaista.

Finnoota kehitetään energiatehokkaana kestävä kehityksen mallialueena, jossa noudatetaan vähäpäästöisen matalaenergiarakentamisen periaatteita. Rakentamista ohjaavat kaupungin energiatehokkuuskriteerit, joihin alueelle valittavien toimijoiden edellytetään sitoutuvan. Djupsundsbackenin alueelle suunnitellaan Suomen ensimmäistä geotermistä lähiämpöverkkoa, joka mahdollistaisi lämmitys- ja jäähdytysenergian osalta päästöttömän asuinalueen toteuttamisen.

Lisätietoa ja uutisia Finnnon kehittymisestä osoitteessa espo.fi/finnnoo. ●

Katutaidetta metrotyömaille – lähetä luonnoksesi 30.6. mennessä



Kuva Riina Kärnälahti

Länsimetron katutaidekilpailu on nyt käynnissä ja voittajien teokset julkaistaan elokuussa metrotyömaiden aidoissa. Länsimetron Matinkylä–Kivenlahti-osuudella rakentamista tehdään ratalinjan lisäksi asema- ja kuitu-työmaille. Uudet asemat ovat Finnnoo, Kaitaa, Soukka, Kivenlahti ja Espoonlahti. Länsimetro etsii katutaidekilpailussa metrotyömaiden asuin ympäristöjen asukkaita luomaan paikallisuutta kuvaavia

katutaideoksia metrotyömaiden työmaa-aitoihin. Kilpailuun voi osallistua kesäkuun loppuun asti. Lue lisää osallistumisesta lansimetro.fi/katutaide.

Asukkaat pääsevät äänestämään heinäkuun alussa sosiaalisessa mediassa ehdotusten joukosta häikäsevimmat katutaideteokset jokaiselle metrotyömaalle. Valituilla tekijöillä on elokuu aikaa toteuttaa taideteokset. Katutaideteokset ovat nähtävissä työmaa-aidoissa viimeistään elokuun lopulla. ●

Sammalvuoren metrovarikko valmistuu tänä vuonna

Sammalvuoren maanalaisen metrovarikon rakennusurakka on jo loppusuoralla. Työt Sammalvuoren varikolla ovat ns. käyttöönottovaiheessa. Varikolla tehdään järjestelmien testauksia ja skenaariotestauksia. Operaattoriksi tuleva HKL pääsee varustamaan varikkoa vielä tämän vuoden puolella omia toimintojaan varten.

Sammalvuoressa varikkotoiminnoilla on maan alla kaksi hallia – toisessa on junien yösäilytystilat 20 junayksikölle ja toisessa on huoltotilat. Junien säilytystilain pituus on noin 400 metriä ja sen leveys noin 26 metriä. Huoltohallin pituus on noin 300 metriä ja sen leveys on mitoitettu kolmen junan mukaan. Työskentelytiloineen leveys on noin 25 metriä. Huoltohallin pohjoispäädyssä on lisäksi teknisiä tiloja ja sosiaalisia tiloja. Varikko lämmitetään kokonaisuudessaan maalämmöllä ja jäähdytys toteutetaan hyödyntämällä matalalämpöistä pohjavettä. ●

Metrolla vireän lähiöelämän sydämeen

Kivenlahtelaiset ravintola-alan uudet yrittäjät uskovat, että vuonna 2023 kulkeva metro lisää alueen vetovoimaa ja toivovat paikallisuuden näkyvän metroaseman ympäristössä.

TEKSTI Marianne Partanen KUVAT Timo Kauppila



Wiskarilan yrittäjä, Arttu Wiskari, ja Pupusaaren yrittäjäpariskunta Linda Mustakari ja Juhani Kähönen, toivovat metron päätepiSTEEN ympäristön Kivenlahdessa kehittyvän paikallisuuden ehdoilla ja lisäävän entisestään Kivenlahden vireyttä.



tuntevat nämä kulmat kuin omat taskunsa. Artulle Kivenlahdessa on paljon tuttuja paikkoja, ravintoloita ja ihmisiä jo vuosikymmenten varrelta. Linda on puolestaan asunut ja työskennellyt useissa eri osoitteissa ympäri Kivenlahtea kymmenisen vuotta. Tällä hetkellä kummankin kodit löytyvät muutamien kilometrien säteeltä Kivenlahdesta.

Poikkeuksellinen kevät vaati kummaltakin yrittäjältä ekstraponnistuksia ja luovuutta. Wiskarila loi yhdessä yössä kotiinkuljetuskonseptin ja ryhtyi myymään ruoka-annoksia ulos. Pupusaaren alku-peräiset avajaisuunnitelmat menivät uusiksi koronaviruksesta aiheutuvien ravintolatoiminnan rajoitteiden myötä.

Metroasemasta Kivenlahden sydän

Yhteistä näille uusille toimijoille on lähiökulttuurin ja paikallisuuden vahvistaminen. Pupusaaren ja Wiskarilan toiminta-ajatuksot pohjautuvat vahvasti kivenlahtelaisuuteen, kotikulmien meininkiin ja lähiöelämään. He haluavat tarjota palveluita ja elämyksiä omiin asuin ympäristöihinsä. Yrittäjät uskovat kivenlahtelaisen lähiökulttuurin vetoavan myös kauempana asuviin ja toivovat metron tuovan asiakkaita myös alueen ulkopuolelta.

– Metron tulo luo ravintolayrittäjälle mahdollisuuksia kehittää toimintaansa. Metro luonnollisesti helpottaa kulkemista tänne vaikkapa Itä-Helsingistä, josta jo nyt käy vakiporukkaa Wiskarilan keski viikkorajameissa. Näen mahdollisuuksia esimerkiksi iltatoiminnan laajentamisessa, Wiskari haaveilee.

– Asiakaspaikkojen perusteella Wiskarilan lounas on jo aika tapissa, mutta mahdollisuuksia on kehittää esimerkiksi vientilounaskonseptia, jonka näkökulmasta uudet yritykset Kivenlahden ympäristössä, kuten Kiviruukissa, ovat enemmän kuin tervetulleita.

Ensimmäisenä Kivenlahdessa uudistuu metroaseman ympäristö. Aseman päälle on suunnitteilla noin 15 000 kerrosneliön liikekeskus. Kumpikin yrittäjästä intoutuu innovoimaan ravintolatoiminnan laajentamista metromatkustajien kulkureiteille. Heillä on voimakas halu kehittää metroaseman ympäristöstä liikekeskuksineen paikallisuuden ja Kivenlahden omaleimaisuuden ehdoilla.

– Metro piristää entisestään Kivenlahtea, kun asukasmäärät kasvavat ja alueelle rakennetaan lisää. Aika näyttää, käyvätkö Pupusaaren tilat pieniksi asiakasvirtojen kasvaessa, ja tuleeko metroaseman yhteyteen Pupusaarelle toinen piste. Sen sijaan, että metroaseman ympäristö täyttyisi ketjukahviloilla, toivoisin asemaympäristön olevan kivenlahtelaisen näköinen paikka ja paikallisten palveluiden keskittymä – sellainen Kivenlahden sydän. Mustakari haaveilee paikallisuuden säilymisen puolesta tiiviissä lähiöyhteisössä. ●

MITÄ MIELTÄ?

Mikä Länsimetro on?

Kysyimme eri-ikäisiltä lapsilta, mikä Länsimetro heidän mielestään oikein on.



Manu, 6 vuotta
Mäntsälä

Se on metro, joka menee lännestä. Junat kulkee maan alla pienessä paikassa raitteilla.



Neela, 6 vuotta
Kivenlahti

Länsimetro on semmoinen oranssi metro, mikä menee länsiin ja siellä toivotetaan hyvää koronaa.



Selma, 4 vuotta
Iivinsalmi

Kodin lähellä, oranssien aitojen takana miehet rakentavat taloja. Isompänä voimaa ajaa tunnelissa metrolla yksin.



Onni, 9 vuotta
Lippajärvi

Länessä olevaa metroa rakennetaan helposti. Kun se on kohta valmis, se toimii sähköllä, on oranssi ja sillä voi ajaa pitkiä matkoja.

Rakennustyöt täydessä vauhdissa kesällä 2020

Rakentaminen etenee länsimetron kaikilla viidellä uudella asemalla, ratalinjalla ja maanalaisella metrovarikolla. Rakennusurakoiden työt rungon osalta ovat loppusuoralla. Metroasemien sisäänkäyntirakennusten ja kailujen rungot ja maanpäälliset osuudet ovat tänä vuonna nousseet maan pinnalle ja tulleet näkyviksi osiksi asuinalueita. Rakennustyöt ovat edenneet pinta- ja sisärakennustöihin sekä taloteknisiin asennuksiin. Talotekniset työt, kuten LVI- ja sähkötyöt ovat käynnissä kaikilla asemilla. Sivu-urakoiden työt ovat myös käynnissä laajalla rintamalla. Metrovarikko Sammalvuoressa on puolestaan jo käyttöönottovaiheessa. Metrolinjan esimerkit kertovat, mitä kaikkea työmailla tapahtuu kesällä 2020.

TEKSTI Marianne Partanen

VARIKKO

Järjestelmien testaaminen

Kesäkuussa varikolla on käynnissä skenaariotestaukset. Kaikki varikolle asennetut järjestelmät on ensin testattu itsenäisesti, ja sen jälkeen varmistetaan, että järjestelmät toimivat yhdessä. Näissä skenaariotesteissä testataan eri järjestelmien väliset toiminnot poikkeustilanteissa, kuten tulipalon sattuessa huoltohallissa, ja varmistetaan, että järjestelmät toimivat kuten pitääkin.



KAITAA

Sähkötyöt

Erilaisten sähköasennusten ja niihin tarvittavien komponenttien, kaapeleiden ja massojen lukumäärät ovat mittavia metroliikenteen ja metroasemien toiminnan kannalta. Järjestelmiä on paljon, ja kaikkiin niistä tarvitaan sähköä. Yhdelle asemalle tulee noin 4 500 valaisinta, 13 000 sähkökaapelia sekä 8 000 erilaista kytkintä ja sähkörsiaa. Kaitaan asemalla sähkötyöt ovat noin puolivälissä ja lopullisen sähkön vastaanottaminen oli mahdollista toukokuussa. Tämän jälkeen alkoi ensimmäisten testauksen tekeminen.

RATALINJA

Kiskojen asentaminen

Kiskoja asennetaan yhteensä 34 kilometriä. Kiskojen asentaminen on osa päälysrakennurakkaa, jossa ensin asennetaan tärinäeste, tukikerrosepeli, pölykyt ja niiden päälle kiskot. Päälysrakennurakka alkaa juhannuksen jälkeen ja etenee Matinkylästä kohti länttä.



FINNOO

Liukuportaat

Liukuportaat ovat keskeinen osa liikumista metroasemalla. Finnoossa liukuportaiden haalaukset käynnistyvät kesäkuun lopulla. Finnoon asemalle tulee Suomen pisimmät liukuportaat. Niiden nostokorkeus on noin 34,5 metriä ja runkojen pituus noin 78 metriä.



SOUKKA

Sisäänkäynnit

Esimerkiksi Soukassa metroasemien sisäänkäynnit ovat jo näkyvä osa asemaympäristöä. Soukan sisäänkäynnillä tehdään julkisivu- ja vesikattotöitä ja teknisiä asennuksia. Soukantorin sisäänkäynnin julkisivun erikoismaalattua, väriä vaihtavaa metallilevyä ja lasia asennetaan kesäkuussa.

Hissit

Hissit ovat keskeinen osa esteetöntä liikumista asemalla. Hissien asennustyöt valmistuvat Soukassa alkusyksystä.

ESPOONLAHTI

Savunpoistopuhaltimet

Savunpoistopuhaltimia käytetään tulipalotilanteissa puhaltamaan savu pois maanalaisista tiloista savuosastoituja reittejä pitkin ulkoilmaan. Viimeinen asemille tuleva puhallin haalattiin ja asennettiin toukokuun taitteessa Espoonlahteen.

Paloliukuovet ja -rollaovet

Tulipalon sattuessa paloliukuovet ja -rollaovet osastoivat metroaseman tiloja paloilta suojaaviksi. Espoonlahdessa ovien asennustyöt alkavat kesän aikana.



KIVENLAHTI

Taide

Kaikille asemille tulee taidetta osaksi aseman arkkitehtuuria. Taiteilija Kalle Mustosen teos "Kulkijat" asennetaan syksyllä pääteasemalle Kivenlahteen. Teoksen muodostaa kaksi noin kaksi ja kolme metriä korkeaa, metrolaiturin keskiosassa olevaa puista humoristista hahmoa. Pienempi hahmoista on kesäkuussa pintakäsittelyä vaille valmis, isompaa hahmoa pintalaudoitetaan.



KAITAA

Varavoimakone varmistaa metroaseman turvallisuuden sähkökatkon aikana

Jokaiselle Länsimetron uudelle metroasemalle asennetaan varavoimakone. Metrovarikolle Sammalvuoreen sellainen on jo asennettu. Yhteensä varavoimakoneita asennetaan Matinkylä–Kivenlahti-osuudelle kuusi kappaletta.

TEKSTI Marianne Partanen

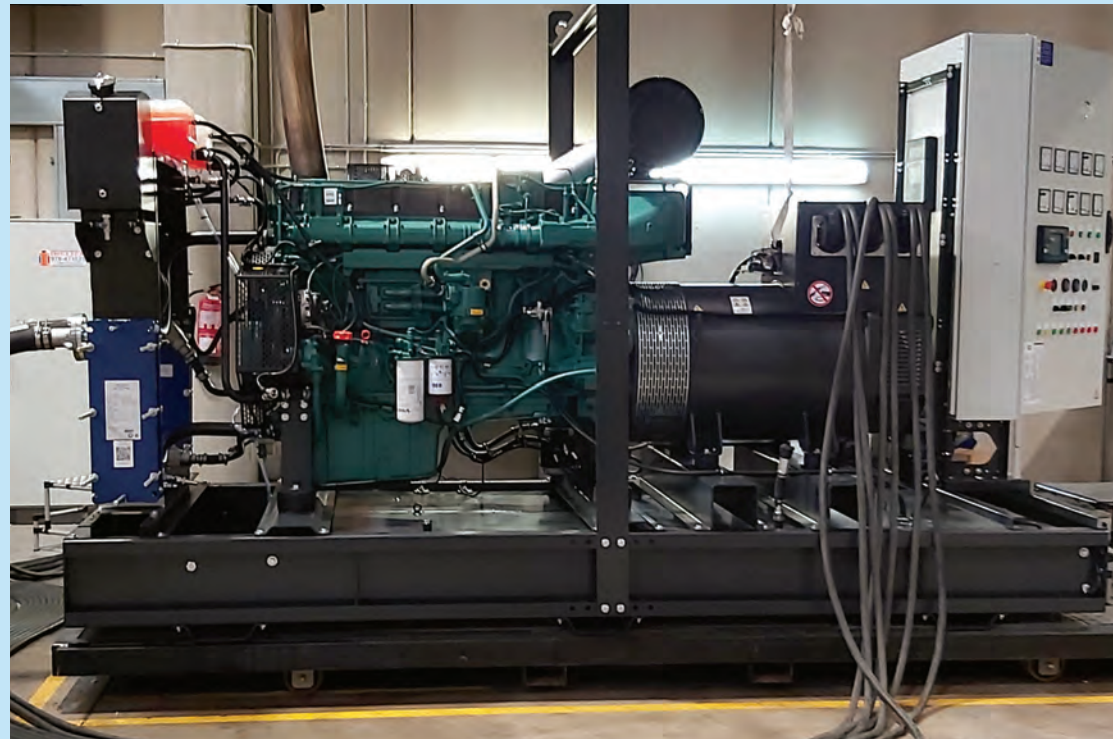
Työyhteinenliittymä Geneset – Geneset Powerplants Oy ja Hautalan Sähkötörmä Oy on Länsimetron Matinkylä–Kivenlahti-osuuden varavoimakoneiden toimittaja. Geneset Powerplants Oy toimii Tampereella ja työllistää noin 40 henkilöä. Heistä kymmenkunta työskentelee ainakin välillisesti Länsimetron asennettavien varavoimakoneiden parissa. Varavoimakoneet on valmistettu Atlas Copcon tehtaalla Espanjassa, josta ne on kuljetettu Tampereelle viimeisteltäväksi.

Varavoimakone varmistaa metroaseman sähkön saannin sähkökatkon aikana. Kone

käynnistyy automaattisesti muutaman sekuntien viiveellä, jos aseman talotekniikkaa palvelevat muuntajat jäävät ilman sähkönsyöttöä vian tai esimerkiksi valtakunnallisen sähkökatkon takia.

– Varavoimakoneen teho on 504 kilowattia. Tehot riittävät metroaseman turvallisuuden kannalta keskeisten toimintojen pyörittämiseen, kuten riittävään valaistukseen, äänentoistoon, ilmastointiin, evakuointeihin käyttöön ja kulunvalvontaan. Varavoimakone varmistaa metroaseman turvallisen käytön sähkökatkon sattuessa ja turvaa ihmisten poistumisen metroasemalta. Kone toimii niin kauan kuin sähkö-

Kuva Länsimetro



Varavoimakoneet ovat massiivisia laitteita, joilla on painoa noin 6 000 kiloa. Laitteissa on muun muassa dieselmoottori ja generaattori. Varavoimakoneet toimivat täysin automaattisesti. Automaattikka valvoo sähkönsyötön jokaista vaihetta, ja generaattori käynnistyy automaattisesti havaittuaan poikkeaman. Kuvassa on varavoimakone tehtaalla Espanjassa.

katko kestää ja sammuu automaattisesti katkon päätyttyä, kuvaa Geneset Power-Plant Oy:n toimitusjohtaja **Harri Uusi-Rajasalo** varavoimakoneiden kriittistä asemaa matkustajaturvallisuudessa.

Asentaminen käynnissä

Varavoimakoneiden haalaaminen metroasemille käynnistyi helmikuun lopulla, jolloin ensimmäinen varavoimakone haalattiin Kaitaan asemalle. Huhtikuussa 2020 kaikki varavoimakoneet olivat metrotöyryillä.

Koneet sijaitsevat matkustajille näkymättömissä tiloissa. Matkustajien näkemät tilat, kuten lippuhalli, liukuportaat, hissit ja metrolaituri, ovat vain noin kolmasosa kaikista metroaseman tiloista: loput tiloista on katseilta piilossa.

Haalaamisen jälkeen vuorossa on varavoimakoneiden asentaminen. Kesän aikana varavoimakone saadaan asennettua Kaitaalle. Muilla metroasemilla asentaminen jatkuu vuoden loppuun saakka.

– Varavoimakoneiden käyttöönotto vaatii paljon erilaisia asennuksia: esimerkiksi jäähdytysaltaat käytetyn polttoaineen jäähdyttämiseen, polttoainesäiliöt, pakoputket ja mittavan määrän sähköasennuksia. Työyhteinenliittymä Geneset vastaa varavoimakoneiden asennuksista, testauksesta ja käyttöönotosta Länsimetron työmailla, Uusi-Rajasalo kertoo. ●



Asemien viihtyvyys on merkittävä tekijä turvallisuudenkin kannalta.

Suunnittelunohjauksessa painotetaan Länsimetron turvallisuutta ja toimivuutta

Mikko Mauro kokoustaa päivittäin lukuisten eri tahojen kanssa. Kokousten pääteemana on usein turvallisen ja toimivan metron rakentaminen.

TEKSTI Teemu Pynnönen KUVA Timo Kauppila

Länsimetron suunnittelunohjauksessa paloturvallisuusasiantuntijana toimivan **Mikko Mauro**n päivät täyttyvät palavereista. Länsimetron eri sidosryhmien kanssa. Palavereissa on käsiteltävän aiheen mukaan läsnä niin Länsimetron omia suunnittelijoita, HSL:n edustajia, urakoitsijoita kuin viranomaisiakin.

Mauron mukaan laajalla ja perusteellisella sidosryhmäyhteistyöllä on selkeä tarkoitus.

– Olemme alusta asti halunneet hyödyntää suunnittelunohjauksessa laajan sidosryhmäjoukon asiantuntemusta, koska tavoitteenamme on rakentaa mahdollisimman turvallinen ja toimiva metrolinja. Yhteistyö sidosryhmien kanssa on erittäin sujuvaa ja siitä on merkittävä hyöty tavoitteemme saavuttamisessa, Mauro toteaa.

Turvallinen metro on myös viihtyisä

Vaikka Länsimetro on asettanut turvallisuuden suhteen riman todella korkealle, se ei ole Mauron mukaan tapahtunut asemien viihtyvyyden tai estetiikan kustannuksella. Hänen mukaansa asemien viihtyvyys on merkittävä tekijä turvallisuudenkin kannalta.

– Olemme yhdessä suunnittelijoiden kanssa keskittyneet ratkaisuihin, jotka ovat toimivia niin turvallisuuden kuin viihtyvyydenkin osalta. Avarat ja valoisat tilat ovat tärkeitä turvallisuuden kannalta, sillä ne luovat omalta osaltaan turvallisuudentunnetta matkustajien keskuudessa ja helpottavat pelastusviranomaisten toimintaa hätätilanteissa, Mauro sanoo.

Käyttöönottovaihe lähestyy

Metrovarikko Sammalvuoressa on jo edennyt käyttöönottovaiheeseen. Käyttöönottovaiheessa varmistetaan, että rakenteet ja tekniset järjestelmät ovat toteutettu kaikkien vaatimusten mukaan. Mauron mukaan käyttöönottovaiheen painopistealueet ovat turvallisuuden osalta selkeät.

– Ensimmäiseksi meidän on itse pystyttävä varmistamaan valmiin ympäristön turvallisuudesta. Tämän osoittamisessa dokumentaatiolla on keskeinen rooli. Näiden edellytysten täytyessä voidaan luottavaisin mielin edetä kohti viranomaistarkastuksia ja matkustajaliikenteen käynnistämistä, Mauro toteaa. ●

KYSY METRON RAKENTAMISESTA

Voit lähettää meille kysymyksiä ja palautetta soittamalla arkisin klo 9–13 numeroon 050 377 3700 tai lähettämällä WhatsApp-viestin. Voit antaa palautetta myös netti-lomakkeella osoitteessa lansimetro.fi/ota-yhteytta/palauta/.

1. Tuleeko uusille metroasemille kauppoja tai muita kaupallisia palveluita?

Länsimetron omistamiin asematiloihin ei pääsääntöisesti tule palveluita. Metroasemien ympäristöt kuitenkin kehittyvät esimerkiksi Espoonlahdessa metroaseman yhteyteen rakennetaan Lippulaiva-kauppa-keskus ja Finnooseen kasvaa uusi asuinalue palveluineen. Lauttasaarella, Otaniemessä, Tapiolassa, Niittykummussa ja Matinkylässä metron yhteydessä on kauppakeskus.

2. Milloin Matinkylän metroaseman läntinen sisäänkäynti avautuu? Missä sisäänkäynti sijaitsee?

Matinkylän metroaseman toinen sisäänkäynti avataan loppuvuodesta 2020. Sisäänkäynti tulee niin sanotun Tynnyriputon kortteliin, johon avautuu metroaseman sisäänkäynnin yhteyteen hotelli. Tynnyriputon rakennetaan myös uutta uimahallia, senioritaloa ja asuinrakennuksia. Sisäänkäynnin osoite on Suomenlahdentie 1.

3. Milloin metro kulkee Matinkylästä Kivenlahteen?

Länsimetro-projektin osalta rakentaminen päättyy, kun luovutamme radan ja asemat teknisin järjestelmineen liikenneoperaattori HKL:n käyttöön. Tavoite on vuodessa 2023. Liikenteen alkamisesta ja liityntäliikenteestä tiedottaa aikanaan HSL.

KYSY RAKENTAMISESTA

Askarruttaako jokin mieltäsi? Kysy meiltä metron rakentamisesta osoitteesta: www.lansimetro.fi > Ota yhteyttä > Palaute

Rakentamisen ympäristö-vaikutukset käyvät ilmi toisen vaiheen ympäristöselonteossa



Olemme aina pyrkineet vastuulliseen toimintaan ja kertomaan toiminnastamme sekä sen vaikutuksista avoimesti.

Matinkylä–Kivenlahti-projektin ympäristövaikutuksia arvioitiin seuraamalla muun muassa rakentamisen hiilidioksidipäästöjä ja vaikutuksia pohjaveteen. Lisäksi yleisöpalautteen määrää seurattiin läpi rakentamisen.

TEKSTI Teemu Pynnönen KUVA Timo Kauppila

Länsimetron kokoama ympäristöselonteko koostaa yhteen Länsimetron toisen vaiheen rakentamisen ympäristövaikutukset vuosilta 2014–2019.

Länsimetron ympäristöpäällikkö **Kati Vesikallion** mukaan ympäristöselonteon laatiminen ei ole yleinen käytäntö infra-rakentamisessa. Länsimetro halusi kuitenkin vastuullisuussyistä raportoida toisen vaiheen rakentamisen ympäristövaikutuksista julkisesti.

– Olemme aina pyrkineet vastuulliseen toimintaan ja kertomaan toiminnastamme sekä sen vaikutuksista avoimesti. Ihmiset ovat nykyään todella ympäristötietoisia ja rakentamisen ympäristövaikutuksiin kiinnitetään paljon huomiota, joten halusimme koostaa kaiken olennaisen tiedon kätevästi paketoituun muotoon, Vesikallio kertoo.

Raportissa esitettyä tietoa kerättiin useista lähteistä, muun muassa Länsimetron omista tietokannoista ja urakoitsijoilta, jotka täyttivät tunnollisesti tiedonkeruulomakkeita läpi seuranta-aajan.

– Urakoitsijoille kuuluu iso kiitos, eikä heidän merkitystään raportin kokoamisessa saa unohtaa. Ympäristöselonteko ei missään nimessä ole standardi infrarakentamisessa ja oli ilahduttava huomata, miten myönteisesti he suhtautuivat raportointiin, Vesikallio kiittelee.

Materiaalitehokkuudella entistä suurempi rooli tulevaisuudessa

Ympäristöselontekoon tehtiin suuntaa antava hiilijalanjälkilaskelma, jonka mukaan

vuoden 2019 loppuun mennessä suurin osa (72 %) koko Matinkylä–Kivenlahti-projektin hiilijalanjäljestä on muodostunut rakennusmateriaaleista. Seuraavaksi suurimmat osuudet ovat muodostuneet louheen ja jätteiden kuljetuksista (13 %) sekä polttoaineista (9 %).

Vesikallio uskoo, että materiaalitehokkuuteen kiinnitetään tulevaisuudessa enemmän huomiota infrarakentamisessa.

– Sen lisäksi, että kaikki tehdään lakimääräysten mukaisesti, materiaalitehokkuus tulee olemaan entistä tärkeämpi osa vastuullista rakentamista. Materiaalitehokkuus säästää luonnonvaroja ja vähentää jätteiden määrää, mikä osaltaan hillitsee työmaan hiilidioksidipäästöjä. Tämä tuntuu olevan rakennusalan toimijoiden yhteinen tavoite, ja Länsimetro haluaa rakennuttajana olla mukana tukemassa tätä kehitystä, Vesikallio toteaa.

Rakentamisella ei vaikutusta pohjaveden laatuun

Länsimetron Matinkylä–Kivenlahti-projektin mahdolliset haittavaikutukset rakennusalueen pohjaveteen tunnistettiin jo suunnitteluvaiheessa. Pohjaveden pinnan tason ja pohjaveden laadun tarkkailu aloitettiin vuonna 2014 ja Espoon kaupungin seuranta-tietoja hyödynnettiin tarkkailussa vielä pidemmältä ajalta.

Ennen rakentamisen aloittamista pohjaveden pintaa seurattiin neljä kertaa vuodessa. Rakentamisen myötä mittausmääriä lisättiin.

Seurantatiedot ennen ja jälkeen rakentamisen osoittavat, ettei Länsimetron Matinkylä–Kivenlahti-projektin louhinta- ja rakennustöillä ole ollut todettavaa vaikutusta vedenlaatuun. Pohjaveden pinnan tason ja laadun tarkkailua jatketaan vielä ympäristöviranomaisen hyväksymän suunnitelman mukaisesti vuonna 2020.

Toisen vaiheen rakentaminen kiinnostaa yleisöä

Länsimetro-projektin etenemisestä on järjestetty säännöllisin väliajoin keskusteluja infotilaisuuksia, joihin yleisöllä on ollut vapaa pääsy. Tilaisuuksia on järjestetty Matinkylä–Kivenlahti-projektin eri vaiheissa vuodesta 2014 lähtien yhteensä 42 kertaa.

Sidosryhmiä on myös kehoitettu antamaan palautetta suoraan sähköpostiisi. Länsimetron uutiskirjeen tilaajaksi liittynyt lansimetro.fi/uutiskirje.

– On mukavaa, että ihmisii kiinnostaa meidän tekemisemme. Olemme halunneet tarjota toimivat palautekanavat ja satsanneet siihen, että vastaamme palautteisiin ja reagoimme niihin. Palautteisiin on reagoitu muun muassa tarkistamalla vaurioita, tehostamalla työmaateiden puhdistusta ja ohjaamalla työmaiden toimintaa meluvalituskien perusteella, Vesikallio toteaa. ●

AJANKOHTAISTA

Tietoa monesta eri kanavasta

Saat vastauksia kysymyksiisi ja voit seurata rakentamisen etenemistä Länsimetron monista viestintäkanavista.

TEKSTI Marianne Partanen

Seuraa somessa

Jaamme sosiaalisessa mediassa tietoa, kuvia ja videoita rakentamisen etenemisestä, kerromme työmaiden kuulumisia ja vastaamme kysymyksiin. Löydät meidät Facebookista, Flickristä, Instagramista, LinkedInistä, Twitteristä ja Youtubesta. Seuraa meitä somessa @metrorakentuu #metrorakentuu #metroyhdistää

Lue verkkosivuja lansimetro.fi

Ajankohtaisten kuulumisten lisäksi huomion arvoisia sivuja asukkaalle ovat esimerkiksi rakentamisen osion sivut, joilla kerrotaan kunkin metrotöyömaan etenemisestä ja rakentamisen vaiheista. Siellä voi myös seurata muutamien keskeisten rakennustöiden etenemistä, kuten hissien, liukuportaiden, paloovien, savunpoistopuhaltimien ja syöttöasemien asentamista sekä valetun betonin, asennettujen elementtien ja tukimuurielementtien määriä. Sivuilta löytyy myös paljon muuta tietoa projektista.

Tilaa uutiskirje

Uutiskirje ilmestyy neljä kertaa vuodessa suoraan sähköpostiisi. Länsimetron uutiskirjeen tilaajaksi liittynyt lansimetro.fi/uutiskirje.

Kysy ja anna palautetta

Länsimetrolle voi antaa palautetta ja esittää kysymyksiä monessa eri kanavassa:

- verkkolomakkeella lansimetro.fi/ota-yhteytta/palaute/
- puhelimitse tai WhatsApp-viestillä 050 377 3700, vastaamme kyselyihin arkisin klo 9–13.

- sosiaalisen median kanavissa

Usein kysytyihin kysymyksiin löytyy vastauksia verkkosivuiltamme.

Tutustu ratalinjakarttaan

Ratalinjauskartasta näet muun muassa asemien, kuilujen ja työmaiden sijainnit sekä metrotunnelin syvyystiedot. Löydät ratalinjakartan osoitteesta seuranta.lansimetro.fi.



LÄNSIMETRO PÅ SVENSKA

Planeringsstyrningen betonar Västmetrons säkerhet och funktion

Mikko Mauros, som arbetar som brand-säkerhetsexpert i Västmetrons planeringsstyrning, dagar fylls av möten med Västmetrons olika intressentgrupper. Beroende på vad som behandlas deltar såväl Västmetrons egna planerare, representanter för HRT, entreprenörer som myndigheter i mötena.

Enligt Mauro har det omfattande och ingående intressentgrupparbetet ett tydligt syfte.

– Vi har ända från början velat utnyttja i planeringsstyrningen expertisen hos en stor intressentgrupp, eftersom vårt mål är att bygga en så säker och välfungerande metrolinje som möjligt. Samarbetet med intressentgrupperna är smidigt, och vi har stor nytta av detta för att uppnå våra mål, konstaterar Mauro.

Mauro är också nöjd med kvaliteten på myndighetsamarbetet i planeringsstyrningen i projektet Mattby–Stensvik. Västra Nylands räddningsverk har deltagit utförligt i projektets alla skeden, och Västmetron har fått av polisen bra synpunkter på hur man säkerställer att stationerna och området kring dem är säkra.

Även Mauros egen arbetshistoria bidrar till ett smidigt samarbete. Han arbetade i



Kuva Timo Kauppila

tio år som brandman innan han övergick till brandteknisk planering.

Även om Västmetron har lagt ribban mycket högt vad gäller säkerhet, har detta enligt Mauro inte skett på bekostnad av stationernas trivsel eller estetik. Enligt honom är trivsel en betydande faktor också med tanke på säkerhet.

– Tillsammans med planerarna har vi fokuserat på lösningar som fungerar både med tanke på säkerhet och trivsel. Rymliga och ljusa lokaler är viktiga också med tanke på säkerhet, eftersom de för sin del skapar säkerhetskänsla bland passagerarna och underlättar räddningsmyndigheternas verksamhet i nödsituationer, säger Mauro. ●

LÄNSIMETRO IN ENGLISH

By metro to the heart of active suburban life

Areas along the metro line are developing and attracting large employers. For example, the Kiviruukki area connects to Kivenlahti and attracts large businesses and employers. The active Kivenlahti area and the future metro line are also attractive to small businesses.

Musician **Arttu Wiskari** realised one of his dreams in August 2019 when he opened restaurant Wiskarila in Kivenlahti together with his wife, **Pauliina Wiskari**, and their friends **Kata** and **Jari Halonen**. On weekdays, the restaurant's varied

lunch menu brings in local residents and workers, such as people from the nearby West Metro site. In the evenings, the restaurant offers pub food and entertainment ranging from karaoke to gigs. **Linda Mustakari** also achieved her long-held dream of running a small cafe in the Suur-Espoonlahti area. Linda opened Kahvila & Putiikki Pupusaari in Kivenlahti together with her husband, **Juhani Kähönen**, after Easter. Pupusaari serves breakfasts, lunch salads and soups. There are also plans to open in the evenings.

Ta metron till hjärtat av ett livligt förortsliv

Områdena längs metron utvecklas och lockar till sig stora arbetsgivare. Till exempel har Stenbruket en nära koppling till Stensvik och området lockar till sig stora företag och arbetsgivare. Livliga Stensvik och den kommande metron är attraktiv också för småföretagare.

Musikern **Arttu Wiskari** förverkligade i augusti 2019 en av sina drömmar och öppnade restaurang Wiskarila i Stensvik med sin hustru **Pauliina Wiskari** samt vännerna och paret **Kata** och **Jari Halonen**. Den mångsidiga lunchen som säljs vardagar lockar till Wiskarila invånare och arbetstagare i närområdet, till exempel personal som bygger Västmetron. På kvällen erbjuds förutom pubmat nöjen från karaoke till spelningar. Även **Linda Mustakari** förverkligade sin långvariga dröm om ett litet närcafé i Stor-Esboviken. Linda öppnade med sin make **Juhani Kähönen** caféet Kahvila & Putiikki Pupusaari i Stensvik efter påsk. I Pupusaari säljs bland annat frukost, lunchsallader och -soppor. Senare ska man också ha kvällsöppet.

Gemensamt för dessa nya aktörer är störkandet av förortskulturen och lokal förankring. Konceptet för Pupusaari och Wiskarila utgår starkt från Stenvikskänslan,



Kuva Timo Kauppila

verksamhet i hemtrakten och förortslivet. De vill erbjuda tjänster och upplevelser i sina bostadsområden. Företagarna tror att förortskulturen i Stensvik även tilltalar dem som bor längre bort och de hoppas att kunder tar metron också från andra områden. ●



Kuva Timo Kauppila

Read more about the progress of the West Metro project: www.lansimetro.fi/en/In-English

shares came from the transportation of blasted rock and waste (13 %) and fuel (9 %).

Vesikallio believes that more attention will now be paid to material efficiency in infrastructure construction. ●

RAKENTAMISEN AIKATAULU

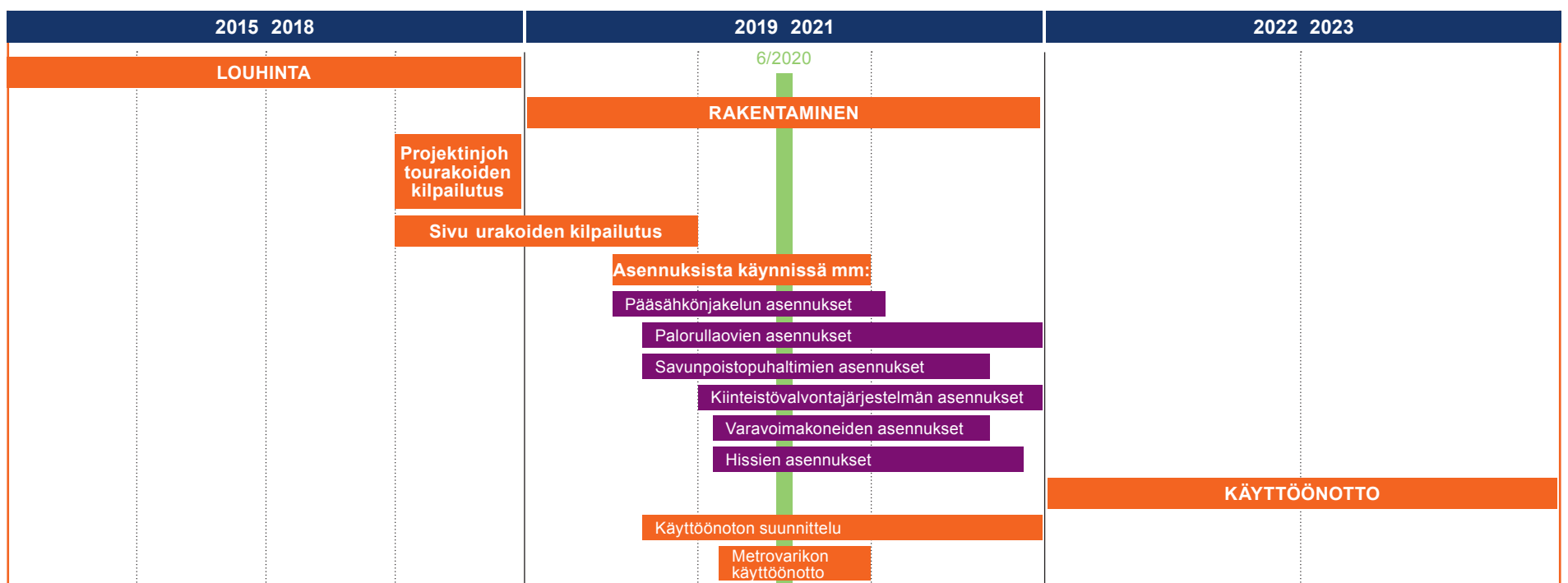
2015–2018	2019–2021	2022–2023
Rakentamisen valmistelu ja louhinta ✓ Asema- ja rataurakoiden kilpailutus ✓ Louhintojen valmistuminen ✓ Rakentamisen aloittamiseen tarvittavien rakennuslupien hakeminen	Rakentaminen - Asemien, radan ja varikon rakentaminen - Järjestelmäasennukset	Käyttöönotto - Urakoiden vastaanotot - Skenaariotestit - Viranomaistarkastukset - Luovuttaminen operaattorin käyttöön (HKL)

Rakentamisen painopiste on pinta- ja sisärakennustöissä ja taloteknisissä asennuksissa

Vuosi 2020 on kiivastahtinen rakennusvuosi länsimetrossa. Valmiusaste on kasvanut 4–5 prosenttia kuukausittain. Rakentamisen painopiste on siirtynyt kevään aikana runko- töistä pinta- ja sisärakennustöihin, talotekniikkaan ja automaatioon. Jokaisella rakennustyö- maalla on käynnissä useita urakoita ja entistä enemmän toimijoita, mikä omalta osaltaan lisää rakentamisen aikataulutuksen ja yhteensovittamisen tärkeyttä.

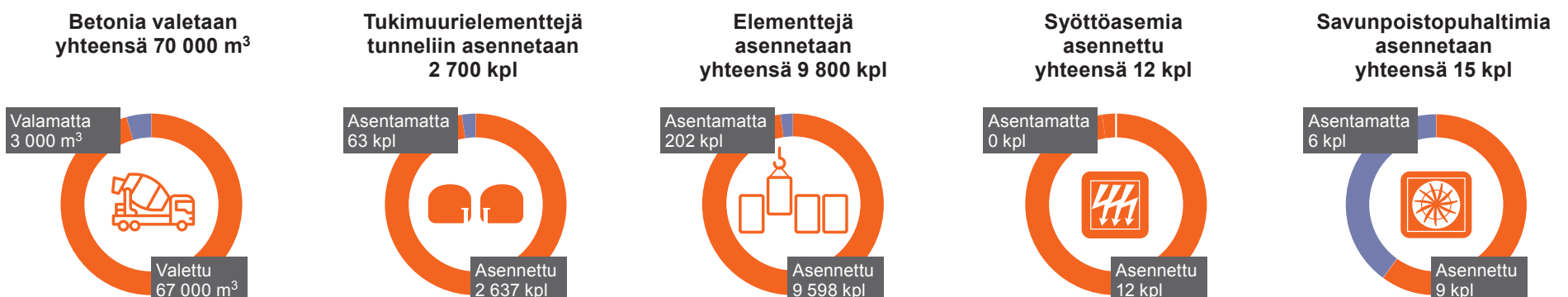
Poikkeuksellinen koronakevät oli kaikille uusi, ja se korosti myös länsimetrossa raken- tamisen vastuullista toimintaa ja ohjeiden noudattamista. Länsimetron kakkosvaiheen Matinkylä–Kivenlahti-työmailla työt etenevät aikataulussa. Projekti on valmis, kun Matinkylä–Kivenlahti-osuus luovutetaan operaattori HKL:lle vuonna 2023. Länsimetro Oy jää osuuden omistajaksi ja kehittäjäksi. ●

LÄNSIMETRON 52 JÄRJESTELMÄN ASENNUKSET VALMIINA VUONNA 2022



RAKENTAMINEN ETENEE (TILANNE 18.5.2020)

Muutaman keskeisten töiden etenemistä voi seurata myös verkkosivuillamme lansimetro.fi/rakentaminen. Tilannehuoneen tiedot verkkosivullamme päivittyvät kuukausittain. Rakentamisen edetessä seurantaan tulee uusia kokonaisuuksia aina käyttöönottovalihevseen ja metron valmistumiseen asti.



Ota yhteyttä!

Palautepuhelin: 050 377 3700
Vastaamme puheluihin ja WhatsApp-viesteihin maanantaista perjantaihin kello 9–13.

Internet: www.lansimetro.fi
Voit antaa palautetta myös nettisivujemme kautta. Palautelomakkeen löydät kohdasta www.lansimetro.fi > Ota yhteyttä > Palaute

Voit seurata länsimetron kuulumisia sosiaalisen median kanavissa.
facebook.com/metrorakentuu
twitter.com/metrorakentuu
instagram.com/metrorakentuu
fi.linkedin.com/company/lansimetro
youtube.com/lansimetro

