

## Maarinsolmuun liittyvien katujen katusuunnitelmista tehdyn muistutuksen lyhennelmä ja vastine

### Muistutuksen sisältö:

Muistuttajan mielestä hanketta ei tule toteuttaa koska katusuunnitelmat eivät vastaa tiesuunnitelmaa eikä koe hanketta tarpeelliseksi toteuttaa sillä se helpottaa yksityisautoilua eikä kannusta julkisen liikenteen käyttöön.

Muistuttaja esittää useita kysymyksiä ja kommentteja katusuunnitelmaselostukseen ja pyytää täydentämään selostusta esittämiensä huomioiden mukaisesti.

Muistuttajalla on yleisiä kritisoivia kommentteja koskien katusuunnitelmaprosessia, suunnitelma-aineiston saatavuutta sekä niissä käytettyjä termejä.

Muistuttaja ottaa kantaa Maarinportaan sillan purkamiseen ja uuden sillan rakentamiseen.

Muistuttajan mielestä suunnitelmien vaikutusten arviointi on suppea.

### Vastaus:

Kehä I on valtion maantie. Maanteiden suunnitelmat laaditaan maanteihin liittyvän lainsäädännön sekä Väyläviraston ohjeiden mukaan ja hyväksytään valtion väyläviranomaisten toimesta. Maarinsolmun eritasoliittymän tiesuunnitelma on laadittu n. 10 vuotta sitten. Tiesuunnitelman yhteydessä on laadittu myös siihen liittyvien katujen osalta suunnitelmaluonnokset. Samalla on tehty koko hankkeen osalta vuorovaikutus kansalaisten kanssa tiesuunnitelmaprosessin ja Liikenneviraston (nykyisin Väylävirasto) ohjeiden mukaisesti. Tiesuunnitelmasta annetut muistutukset on käsitelty tiesuunnitelmaprosessissa. Tiesuunnitelma Maarinsolmun kohdalla saatiin hyväksytyä vasta vuonna 2024 asemakaavamuutoksen lainvoimaistumisen jälkeen. Asemakaavamuutos oli vireillä jo tiesuunnitelman laadinnan aikaan, mutta sen eteneminen kaupungilla viivästyi. Tiesuunnitelmaa ei voi hyväksyä vastoin asemakaavaa, joten siksi suunnitteluprosessi on kestänyt poikkeuksellisen pitkään. Hankkeen kannalta kaikki olennaiset ratkaisut on hyväksytty tiesuunnitelmassa ja vaihtoehtoja katusuunnitelmien sisällölle on kokonaisuuden kannalta melko vähän.

Vuonna 2025 Maarinsolmu -hankkeen rakentamissuunnittelu käynnistettiin, kun asemakaavamuutos oli saanut lainvoiman ja hankkeen rahoituksesta kaupungin ja valtion välillä sovittiin MAL-neuvotteluissa. Suunnittelu käynnistettiin erillisellä kehittämisvaiheella. Sen tarkoituksena oli tarkastaa edellisen vaiheen suunnitelmaratkaisuiden ajantasaisuus ja tarvittaessa kehittää niitä. Tiesuunnitelmavaiheen muistutukset huomioitiin mahdollisuuksien mukaan

suunnittelussa. Kehä I:n osalta suunnitteluratkaisu oli jo lukittu tiesuunnitelmassa mutta muiden järjestelyiden osalta tehtiin tarkasteluja ja osittaisia muutoksia uusimman tiedon pohjalta. Suurimmat muutokset koskevat katujen ja ramppien pieniä kaistajärjestelyitä, Maarinportaan silta muutettiin kaarevaksi palvelemaan paremmin Leppävaara-Otaniemi välin pyöräilijöitä ja koko hankealueen hulevesireittejä muokattiin.

Katusuunnitelmien työstäminen aloitettiin kehittämisvaiheen jälkeen ja siinä sovituilla muutoksilla. Maarinsolmun hankkeessa parannettavat kadut ovat yhtymäkohta valtion tien sekä Espoon kaupunkirakenteen välillä. Tämä kokonaisuus on esitetty katusuunnitelmien koostepiirustuksessa, jossa on taustatietona esitetty myös Kehä I rampeineen. Nyt laadittavilla katusuunnitelmissa esitetään ja hyväksytään vain näiden katujen ja raittien suunnitelmaratkaisut. Valtion väylien osalta suunnitelmaratkaisut on päätetty tiesuunnitelmassa. Asemakaavamuutoksen viivästymisen vuoksi katusuunnitelmien laadinta ja hyväksyminen on mahdollista vasta nyt.

Hankkeen vaikutusten arviointi on tehty kattavasti ja kokonaisuutena tiesuunnitelmavaiheessa. Katusuunnitelmia laadittaessa on tarkastettu ja varmistettu, että katusuunnitelmien osalta ei aiheudu sellaisia vaikutuksia, joita ei olisi tiesuunnitelmavaiheessa huomioitu. Hankkeesta aiheutuvat kielteiset vaikutukset ovat pääosin rakentamisen aikaisia. Urakassa tullaan hyödyntämään Väyläviraston kiertotalouden ohjeistusta ja hiilijalanjälkeä pyritään pienentämään työmenetelmien ja materiaalien valinnoilla. Nykyistä puustoa joudutaan poistamaan sekä Kehän ja sen ramppien osalta tiealueelta, että jonkin verran myös kaupungin katualueelta. Korvaavia puita ja pensaita istutetaan tie- ja katualueille. Näiden tarkempi sijoittelu ja määrä ratkeaa rakentamissuunnitelmissa.

Suuri työmaa risteysalueella aiheuttaa väistämättä haittaa alueelle. Suurin vaikutus on liikenteeseen ja kulkuyhteyksiin, jotka hankaloituvat rakentamisen aikana. Otaniemen raideyhteyksiin rakentamisella ei kuitenkaan ole suoraa vaikutusta. Lopputilanteessa alueen liikennetarkaisu on toimiva niin Kehä I:llä kuin katuverkossa.

Maarinsolmun hanke on tarpeellinen valtion tieverkon sekä Espoon kaupungin näkökulmista. Kehä I:ltä poistuvat liikennevalot sujuvoittavat pääväylän liikennettä merkittävästi. Tasaisemman ja sujuvamman liikennevirran suora seuraus on turvallisempi liikennevirta. Katuverkossa on nykyisin paljon jonoutumista ruuhka-aikoina, joka helpottuu uuden eritasoliittymän myötä. Tällöin myös katuverkon liikenne kulkee sujuvammin ja turvallisemmin. Uusi raittisyhteys Otaniemen ja Tapiolan välillä tehostaa erityisesti pyöräilijöiden kulkua alueiden välillä. Kehä I:n ylittävä Maarinportaan uusi silta palvelee erityisesti Leppävaaran ja Otaniemen välistä pyöräliikennettä. Nykyinen silta on ensin purettava ja korvattava, jotta saavutetaan riittävä alikulkukorkeus uusille väylille ja sillan tukirakenteet saadaan sijoitettua muiden rakenteiden tieltä.

Katusuunnitelmaselostuksessa oleva virheellinen yksityiskohta korjataan Maarinrannantien osalta. Maarinrannantie ei ole asuntokatu, jonka varrella on kerrostaloja vaan työpaikka-alueen katu, jonka kautta kulkee pikaraitiotie.