



Koivusaari

LUONNOS

31. KAUPUNGINOSA LAUTTASAARI

ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOKSEN SELOSTUS





ASEMAKAAVAN SELOSTUS **LUONNOS**
ASEMAKAAVAKARTTA NRO
PÄIVÄTTY 4.4.2016

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin
31. kaupunginosan (Lauttasaari)
Katu-, liikenne-, venesatama- ja puistoalueita

(muodostuvat uudet korttelit xxxxx ja xxxxxx)

Kaavan nimi:
Koivusaaren asemakaava ja asemakaavan muutos

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 16.3.2016
Kaupunkisuunnittelulautakunta:
Nähtävilläolo (MRL 65 §):
Kaupunkisuunnittelulautakunta /-virasto:
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta. Espoon ja Helsingin välinen kaupungin raja sijaitsee Koivusaaren ja Hanasaaren välissä.



YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunki

Kaupunkisuunnitteluvirasto**Maankäyttö:**

Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, arkkitehti
p. 310 37206, mikko.reinikainen@hel.fi

Miika Vuoristo, arkkitehti
p. 310 37192, miika.vuoristo@hel.fi

Liikenne:

Heikki Palomäki, liikenneinsinööri
p. 310 37312, heikki.palomaki@hel.fi

Teknistaloudelliset asiat:

Helena Färkkilä-Korjus, diplomi-insinööri (geotekniikka)
p. 310 37325, helena.farkkila-korjus@hel.fi

Suvi Hokkanen, diplomi-insinööri (rakennetekniikka), p. 310 37255, suvi.hokkanen@hel.fi

Jarkko Nyman, insinööri (kunnallistekniikka) p. 310 37094
jarkko.nyman@hel.fi

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri (rakennetekniikka, kaavatalous)
p. 310 37252, mikko.juvonen@hel.fi

Kaarina Laakso, diplomi-insinööri (pilaantuneet maat ja sedimentit) p. 310 37250, kaarina.laakso@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema:

Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti
p. 310 37258, anu.lamminpaa@hel.fi

Vuorovaikutus ja viestintä

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, p. (09) 310 37403, juha-pekka.turunen@hel.fi



Kaavapiirtäminen:

Leena Heino, suunnitteluavustaja, p. (09) 310 37317,
leena.heino@hel.fi

Kaupunginkanslia

Leena Pasonen, projektinjohtaja

Rakennusvalvontavirasto

Helena Koski, lupa-arkkitehti

Rakennusvirasto

Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija
Olli Haanperä, suunnitteluinsinööri

Liikuntavirasto

Turo Saarinen, toimistopäällikkö

Kiinteistövirasto

Ilkka Aaltonen, johtava tonttiasiamies
Pekka Saarinen, toimistopäällikkö

Helsingin ympäristökeskus

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja



SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	6
ASEMAKAAVAN KUVAUS	7
Tavoitteet	7
Mitoitus.....	7
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	7
Liikenne.....	15
Palvelut	18
Esteettömyys.....	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
Luonnonympäristö.....	18
Ekologinen kestävyys.....	18
Suojelukohteet	18
Yhdyskuntatekninen huolto	19
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen.....	20
Ympäristöhäiriöt	22
Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka	23
Nimistö	23
Vaikutukset.....	23
TOTEUTUS.....	34
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	35
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET	37



LIITTEET

Kuvat ja kartat

- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Havainnekuva
- Kaavakartan luonnos
- Ote maakuntakaavasta
- Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
- Ote Yleiskaava 2002:sta
- Ote Helsingin uudesta yleiskaavaehdotuksesta (Kslk:n päätös 10.11.2015)
- Koivusaaren osayleiskaavakartta ja määräykset
- Ote ajantasa asemakaavasta

Selvityksiä (täydennetään)

- Pysäköintivaihtoehtojen rakennetekninen yleissuunnitelma (Rockplan, 31.1.2016)
- Länsiväylän kattaminen Koivusaaren kohdalla (Pontek, 10.11.2015)
- Koivusaaren pohjarakennussuunnitelma yleissuunnitelma, yleissuunnitelmatasoinen selvitys (WSP, 22.2.2015)
- Katujen ja vesihuollon yleissuunnitelma (Ramboll, 30.1.2015)
- Koivusaaren pohja- ja rantarakenteiden yleissuunnitelma (WSP, 14.3.2014)
- Koivusaaren pysäköinti, rakennetekninen yleissuunnitelma (SITO, 30.12.2014)
- Koivusaaren osayleiskaava, pohja- ja rantarakennesuunnitelma (FCG Oy, v. 2010)
- mm. maaperän ja sedimenttien pilaantuneisuus- ja kunnostussuunnitelmien osalta listaa päivitetään



TIIVISTELMÄ

Asemakaava ja asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Koivusaaren maa-aluetta, ympäröivää merialuetta, Länsiväylää ja maapenkereitä Koivusaaren itä- ja länsipuolella. Lisäksi alueeseen kuuluvat Länsiväylän reunustat tien ja korttelialueiden välissä Katajaharjun sillalle asti.

Suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa uuden asunto- ja työpaikka-alueen rakentaminen Koivusaareen (n. 5000 asukasta ja n. 3800-4500 työpaikkaa-**työpaikkamäärä riippuu työtilan mitoituksesta/hlö tulevaisuudessa**). Kehitys on ollut yhä tiiviimpiin työtiloihin).uuden metroaseman ympärille. Kaikista suunnitelluista asunnoista ja työpaikoista on kävelyetäisyys asemalle ja uusi asunto- ja työpaikka-alue asettuu myös Länsiväylän ja nopean pyöräilyreitit varrelle.

Uutta asuntokerrosalaa on n. 197 400 k-m². Uutta toimitilakerrosalaa on n. 91 900 k-m². Asukasmäärän lisäys on n. 5000 asukasta. Työpaikkamäärän lisäys n.3800-4800 työpaikkaa Työpaikkamäärä riippuu työtilan mitoituksesta/hlö tulevaisuudessa. Kehitys on ollut yhä tiiviimpiin työtiloihin). Koivusaareessa ei ole aikaisempaa asutusta eikä merkittävää määrää työpaikkoja.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että Koivusaaren asema seudun kaupunkirakenteessa muuttuu nykytilanteeseen nähden Länsimetron rakentamisen myötä. Helsingin kaupunkisuunnittelu on viime vuosien aikana pyrkinyt yhä voimakkaammin tukeutumaan hyviin joukkoliikenneyhteyksiin ja kaupunkirakenteen hajaantumista entistä laajemmalle alueelle pyritään hillitsemään. Länsimetron rakentaminen Lauttasaaren kautta Espooseen luo mahdollisuuksia ja perusteita kaupunkirakenteen tiivistämiselle uuden metrolinjan asemien tuntumaan. Koivusaari asettuu tämän uuden metrolinjan varteen ja sijaitsee vain noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta ja toisaalta lähellä Keilaniemen työpaikka-aluetta ja Otaniemen kampusta.

Koivusaari muuttuu nykyisestä veneilijöiden käyttämästä alueesta kaupunkimaiseksi rakennetuksi saareksi, jossa on asuntoja, työpaikkoja, liiketilaa, päiväkotia ja koulutiloja, virkistysaluetta ja pienvenesatamatoimintoja. Koivusaaren rakentaminen on merkittävä muutos alueen kaupunkikuvassa.

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan kaava-alueen maa- ja merialueesta. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.



ASEMAKAAVAN KUVAUS

Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa uuden asunto- ja työpaikka-alueen rakentaminen Koivusaareen (n. 5000 asukasta ja n. 3800-4500 työpaikkaa) uuden metroaseman ympärille. Kaikista suunnitelluista asunnoista ja työpaikoista on kävelyetäisyys asemalle ja uusi asunto- ja työpaikka-alue asettuu myös Länsiväylän ja nopean pyöräilyreitit varrelle.

Kaupunkirakenteen lähtökohtana on uuden tehokkaan joukkoliikenneyhteyden ohella ympäröivä saaristomaisema ja meri. Suunnittelun tavoitteena on hyödyntää merellistä ympäristöä ja maisemaa mahdollisimman monipuolisesti asuin ympäristön, julkisen ulkotilan ja työ- ja liiketilojen suunnittelussa. Asunnot, työtilat ja tärkeimmät julkiset ulkotilat aukeavat erilaisiin vaihteleviin merellisiin ympäristöihin. Merelliset toiminnot, kuten veneily ovat osa Koivusaaren suunniteltua identiteettiä ja tärkeimmät julkiset ulkotilat sijoittuvat rannoille.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että asemakaavalla:

- Toteutetaan AM-ohjelman asuntotuotantotavoitetta
- Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina
- edistetään uusien asuntojen laadukkaita toteutustapoja

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 58 hehtaaria, josta merialuetta on noin 46 hehtaaria ja maa- aluetta noin 12 hehtaaria.

Valmiiksi rakennetun Koivusaaren pinta-ala on n.

Kaavaratkaisun myötä alueen rakennusoikeus kasvaa n. 292 000 k-m².

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualue on osa Lauttasaaren kaupunginosaa Länsi-Helsingissä. Koivusaari rajautuu lännessä Espoon kuntarajaan ja idässä Lauttasaaren Katajaharjun alueeseen. Pohjoisessa ja etelässä aluetta ympäröi merialue. Suunnittelualueeseen kuuluvat Koivusaaren maa-alue, ympäröivää merialuetta, Länsiväylä ja maapenkereet Koivusaaren itä- ja länsipuolella. Lisäksi alueeseen kuuluvat Länsiväylän reunustat tien ja korttelialueiden välissä Katajaharjun sillalle asti.

Länsiväylä kulkee moottoritienä Koivusaaren läpi jakaen alueen kahteen osaan. Länsiväylän eteläpuolinen osa on pääosin veneilijöiden käytössä ja metsäisessä pohjoisosassa sijaitsee pitkään edustuskäytössä ollut huvila pihapiireineen.

Alkuperäinen Koivusaari on yhdistetty sen eteläpuolella sijainneeseen pienempään Leppäsaareen täyttömaalla.

Koivusaarella toimii kaksi pursiseuraa ja asemakaava-alueeseen osittain kuuluvassa Vaskiniemessä on alueen kolmas venekerho. Venepaikkoja on yhteensä noin 400. Talvisin huomattavaa osaa Koivusaaresta käytetään veneiden talvitelakointiin.

Koivusaaren eteläkärjessä on puistoalue, jolla sijaitseva rantaniitty on suojeltu arvokkaana luontotyyppinä. Eteläosassa on myös säilynyttä puustoa, siirtolohkare ja avokallioita.

Asemakaava-alueella on käynnissä Länsimetron rakennustyöt. Koivusaaren aseman Lauttasaaren puoleinen sisäänkäynti valmistuu vuoden 2016 aikana. Koivusaaren maanalaisen aseman toteuttamiselle välttämättömät poistumistieyhteydet ja ilmanvaihtokuilut rakennetaan samalla valmiiksi Koivusaaren puoleisen sisäänkäynnin myöhempää toteuttamista varten.

Rakennuskanta

Saarella sijaitsevat rakennukset liittyvät enimmäkseen veneilytoimintaan.

Saaren länsirannalla sijaitsee vuonna 1982 rakennettu NJK:n pursiseuran puusta rakennettu rakennusryhmä kerho-, koulutus ja varastotiloineen.

Koivusaaren itärantaa rajaa vuonna 1939 rakennettu vaaleaksi maalattu tiilinen yksikerroksinen rakennus, joka on nykyisin veneilyliikkeiden ja liikuntaviraston käytössä. Kaupunginmuseon inventoinnissa todetaan rakennukseen liittyvän merkittäviä paikallishistoriallisia arvoja.



Koivusaaren eteläkärjessä sijaitsee Koivusaaren pursiseuran käytössä oleva vuonna 1950 rakennettu puuhuvila.

Länsiväylän pohjoispuolella sijaitsevalla osalla Koivusaarta on Nokia Oyj:n omistama vuonna 1963 rakennettu punatiilinen edustushuvila rantasaunoineen.

Lisäksi saarella sijaitsee useita veneilyyn liittyviä pysyviä ja tilapäisiä versta- ja varastorakennuksia

Maisema ja kaupunkikuva

Koivusaari on osa kahta erilaista maisemavyöhykettä. Pohjoispuoli on osa suljettua ja rakennettua sisäsaariston kokonaisuutta. Maisematilan muodostavat Lehtisaarenselkä ja sitä rajaavat ranta-alueet. Rakentaminen ulottuu monin paikoin lähelle rantaviivaa. Erityisen hallitseva on Keilaniemen korkea rakennettu julkisivu. Eteläpuoli on luonteeltaan pohjoista selvästi merellisempää ja luonnonmaisempaa välisaariston vyöhykettä. Maisematila rajautuu reheviin ja puustoisiin Lauttasaaren ja Westendin ranta-alueisiin sekä lähisaariin avautuen paikoin avomerelle saakka.

Länsiväylä kulkee maisemavyöhykkeiden rajakohdassa Koivusaaren halki. Tiemaisema on aluetta voimakkaasti leimaava elementti. Leveä tiealue jakaa alueen toiminnallisesti ja visuaalisesti kahtia erottaen saaren etelä- ja pohjoisosan toisistaan. Siten Koivusaari on yksi Helsingin porteista lännestä saavuttaessa.

Aikaisempien Koivu- ja Leppäsaarien maastonmuodot sekä niitä yhdistävät täyttöalueet on edelleen havaittavissa maisemarakenteessa. Koivusaaren pohjoinen rantaviiva on osittain luonnonomainen ja paikoin tukimuurein rakennettu sisältäen kiinteitä laiturirakenteita. Koivusaaren eteläpuoli on veneseurojen aktiivisesti käyttämää aluetta. Eteläosaa lukuun ottamatta alue on käytetty veneiden talvisäilytykseen, varastointiin ja veneilyä tukeviin toimintoihin. Eteläisin kärki on säilynyt vapaana ja lähiympäristön rannat ovat lähes luonnonomaisia. Muutoin täyttömaan rannat on rakennettu jyrkäksi rantamuuriksi.

Koivusaarta ympäröivä rakennettu miljöö on yleispiirteiltään varsin matalaa ja kasvillisuuden verhoamaa. Poikkeuksen muodostavat maisematilaa hallitsevat tornitalot Keilaniemessä. Pohjoispuolelle tyypilliset sillat korostavat maiseman rakennettua vaikutelmaa. Katajaharjun asuintalot hahmottuvat maisemassa yhtenäisesti jatkuvana rakennusmassana. Länsiväylän eteläpuoliset rakennetut alueet Lauttasaaren länsiosissa noudattavat maastonmuotoja ja verhoutuvat puiden suojaan. Lähisaarten rakennuskanta on maastoon sopeutuvaa pienimittakaavaista rakentamista.



Koivusaaresta pohjoispuolelta avautuvissa näkymissä katse kiinnittyy rakennettuihin maamerkkeihin. Siltarakennelmat osittain peittävät pitkät suorat näkymät Laajalahdelle ja Lehtisaarenselälle. Pienet lähisaaret tuovat tilallista syvyyttä maisemaan. Länsipuolella Lauttasaaren rakennuskanta rajaa maiseman voimakkaasti. Etelässä näkymät avomerelle avautuvat Tiirasaaren ja Länsiulapanniemen välistä Käärmeluotojen molemmiin puolin. Muutoin näkymät rajautuvat puustoisiin saariin ja Espoon mannerrannikkoon.

Mereltä katsottuna kaukomaisemassa taustana olevat Keilalahden tornitalot ja muu rakennettu ympäristö korostuu. Lähimaisemassa Riihilahdella näkymien rajautuessa pienemmälle alueelle ja tarkasteltavan mittakaavan muuttuessa alueen luonnonläheisyys maisemassa voimistuu. Koivusaari on useiden näkymäsuuntien leikauspisteessä sisämaasta avomerelle ja saaristosta sisämaahan päin katsottaessa.

Historia

Nykyisen Koivusaaren paikalla on alun perin ollut kaksi saarta: Koivusaari (Björkholmen) ja Leppäsaari (Alholmen). Vuoden 1855 kartassa näkyy juuri rakennettu yhteys Lauttasaaresta mantereelle Kaskisaaren, Lehtisaaren ja Kuusisaaren kautta. Krimin sota vuosina 1854-56 johti tämän yhteyden rakentamiseen Lauttasaaren puolustusasemille.

Venäläisessä topografikartassa (1902-11) Koivusaareissa on kalastajien asumuksia.

Koivusaari ja Lauttasaari kuuluivat 31.12.1945 asti Huopalahden kuntaan minkä jälkeen ne liitettiin Helsingin kaupunkiin. Kiinteistökartassa vuodelta 1945 Leppäsaari näkyy vielä selvästi, mutta saaria yhdistää pengeri ja Koivusaaren itäosa on täytetty.

Jorvaksentie Lauttasaaren, Koivusaaren, Hanasaaren, Karhusaaren ja mantereiden välille valmistui liikennöitäväksi 1935. Tie levennettiin nelikaistaiseksi 1960-luvun puolivälissä ja se sai nimen Länsiväylä. Ruoholahden ja Espoon Haukilahden välinen moottoritieosuus avattiin 1.10.1965. Länsiväylän liikennealue vie noin yhden kolmasosan alkuperäisen Koivusaaren pinta-alasta.

Ajoyhteys Koivusaareen mahdollisti kuljetukset sillä seurauksella, että aluetta on voitu käyttää kaatopaikkana. Täytöt on tehty moottoritien eteläpuolelle. Täytemaiden laadusta on seuraavia tietoja: "...kahden saaren välinen alue on täytetty jätteillä. Täyttäjiä ovat olleet ainakin Puolustusvoimat ja yritykset... Vasta Helsingin



olympialaisten alla kaatopaikka suljettiin...” (mielipidekirjoitus HeSa 3.7.1999, Leo Mirala).

Kaatopaikkatoiminta lopetettiin vasta 1950-luvun alussa, jolloin se peitettiin maalla. Sähköjohtopylväiden asennustyön yhteydessä saarelta löydettiin maahan haudattuja armeijan saappaita ja ammuksia, mikä viittaa myös siihen, että armeija käytti aluetta kaatopaikkanaan.

Koivusaaren eteläosa oli Länsiväylän 60-luvun leventämiseen asti Radiator Oy:n omistuksessa. Tämän jälkeen kaupunki lunasti alueen. Radiator oli putkiliike, jolla oli saarella varasto ja työpaja.

Kaatopaikka-alueena käytettyyn saareen tuotiin Radiatorin aikana myös myrkkynuoria mm. Saunaseuran laiturin kohdalla olevalle rannalle. Saaren keskikohdalle on tyhjennetty pikitynnireitä maahan. Helsingin kaupunki on myös tehnyt täyttöjä saarella ja ajanut mm. saviliejua ja jätemaita alueelle.” (muistio 1.10.1999 Kaupunkisuunnitteluvirastossa Sirkka Sädevirran tekemien Leo Miralan ja Jussi Osmanin haastattelujen perusteella).

”..Täytemaa on pommitettujen rakennusten purkujätettä, tiiltä, betonia ja puuainesta, joka ajettiin tänne sodan jälkeen, sekä rakennusjätettä ja suuria lohkaraita. Lohkareiden välinen suuri huokos-tila avautuu lähes vuosittain ja sitä täytetään hiekalla. Kun kerho tuli saarelle, tällä alueella oli yhdyskuntajätettä, autonrenkaita ja muuta jättemateriaalia, joka peitettiin louheella ja maalla...” (brev 14.10.1999, Nyländska Jaktklubben r.f.).

Saarella on ollut kattohuopatehtaan varasto, Nikator Oy rakennusliikkeen maalivarasto sekä romuliike varastointeen. (1.10.1999, Sirkka Sädevirta). Lisäksi saarella on toiminut Huber Oy (rakennuslupapiirustukset 1971) ja Transporter Oy (1972). Varastorakennuksen rakennuslupapiirustuksia on vuodelta 1952, mutta rakennus on esitetty jo vuoden 1945 kartassa. A-Elementti Oy:llä on ollut tilapäinen esittelytila alueella (rakennuslupapiirustukset 1976).

1990-luvulla saarella ovat toimineet veneliikkeet Selboat Oy ja Flipper Market, Helsingin kaupungin liikuntaviraston merellinen osasto sekä pursiseurat Nyländska Jaktklubben ja Koivusaaren Pursiseura.

Keskustatoimintojen korttelialue (C)



Koivusaaren metroaseman Koivusaaren puoleinen sisäänkäynti on suunniteltu keskustatoimintojen kortteliin. Metroaseman sisäänkäynnit voidaan rakentaa tasoille +3,8 ja + 11,0. Korttelissa on metroaseman lisäksi liike- ja toimistotilaa, ja siihen voi sijoittaa esimerkiksi hotellin.

Asuinrakennusten korttelialue (AK)

Koivusaassa suurin osa asuin kortteleista on merkitty asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Asuinkerrostalojen korttelialueilla rakennusten kerrosluvut vaihtelevat 4-8 kerroksen välillä. Korttelit antavat mahdollisuuden monipuoliseen asuntotuotantoon. Suunnitelmalle omaperäistä identiteettiä antavat kaarevat korttelit 31165, 31166, 31150 ja 31153. Poukaman ympärille kiertyvät korttelit 31156, 31157, 31158 ja 31159 on tarkoitus toteuttaa puusta. Alueen koillisreunalla on kolme sisäpihaa rajaavaa asuntokorttelia, jotka madaltuvat kadulta kohti rantaa. Läntiseen satama-altaaseen avautuva kortteli 311 64 on rantaa kohden teras-soituva kerrostalokortteli.

Asuinrakennusten korttelialue (A)

Asuinrakennusten korttelialueille on suunniteltu pienimittakaavaisempaa asumista, jossa rakennustyyppin on tarkoitus poiketa normaalista kerrostalotyyppistöstä. Rakennusten korkeudet ovat 3-4 kerrosta. Kysymykseen voi tulla esimerkiksi townhouse-rakentaminen tai kaupunkihuvilat, pienkerrostalot ja rivitalot.

Asuin- liike ja toimistorakennusten korttelialue (AL)

Metroaseman tuntumassa ja lähimpänä Länsiväylää on korttelialueet, joissa tavoite on suunnitella kortteliin asumisen lisäksi liike- ja toimistotilaa.

Vesialueella sijaitseva korttelialue, jolle saa sijoittaa kelluvia asuntoja ja niitä palvelevia laitureita, käyntisilloja, kiinnitysjärjestelyjä aallomurtajia ja muita rakenteita (W/A1)

Korttelialueelle (31151) saa sijoittaa kelluvia asuinrakennuksia 1400 k-m².

Erityisasumisen korttelialue (AKS)



Metroaseman viereen on suunniteltu kortteli erityisasumista varten esimerkiksi opiskelija-asunnoille. Korttelin maantasokerrokseen on suunniteltu liiketilaa (esim. vähittäistavarakauppa) metroaseman sisäänkäynnin välittömään tuntumaan.

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue (YL)

Kortteliin 31174 saa sijoittaa korttelitaloon koulu- ja päiväkotiloja. Tontti sijoittuu Leppäsaarenpuiston reunaan niin, että koulun piha ja puisto muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden. Rakennus on kaksikerroksinen ja sen laajuus on 3300 k-m²

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K)

Koivusaaren suunniteltu liike- ja toimistorakentaminen sijoittuu suurimmaksi osaksi alueen kesiosaan Länsiväylän risteysalueen tuntumaan niin, että etäisyys metroasemalle on mahdollisimman lyhyt. Toimitilakorttelit sijoittuvat Länsiväylän melualueelle, johon asumista ei voi sijoittaa. Korttelialuilla rakennusten korkeudet ovat 3-8-kerrosta.

Puisto (VP, VP-1, V)

Koivusaaren puistot ja viheralueet liittyvät osaksi Helsingin viheralueverkostoa ja rantoja kiertävä rantaraitti on osa Helsingin ja Espoon rantoja kiertävää seudullista virkistysreittiä. Eteläkärjen suojeltu rantaniitty säilyy luonnonvaraisena. Niityn lisäksi alueella on säilynyt luonnonrantaa, täysikasvuista puustoa ja suuri siirtolohkare. Aallokon, tuulen ja ahtojäiden säilymisellä taataan, ettei rantaniitty ruovikoidu ja kasva umpeen.

Koivusaaren eteläkärkeen suunnitellaan puisto. Se muodostuu kahdesta eriluonteisesta osasta. Rakennuksiin rajautuva puiston pohjoisosa on rakennettu pelikenttineen ja leikkipuistoineen. Sen äärelle sijoittuu myös Koivusaaren korttelitalo. Eteläosa säilyy luonnonvaraisena avokalliorantoinen ja rantaniittyineen. Rannan arvokas kasvillisuus sekä suojeltu merenrantaniitty ympäristöineen säilytetään osana laajempaa puistokokonaisuutta. Puisto suunnitellaan siten, että herkkien alueiden sijaan liikkuminen ja oleskelu ohjataan kulutusta kestäville pinnoille.

Koivusaaren eteläosan täyttöalueen eteläisimpään kärkeen on suunniteltu kevein silloin toisiinsa yhdistetty kiviluotojen helminauha, jonka tarkoituksena on rikastuttaa vedenalaisen luonnon lajistoa esimerkiksi rakkolevän kasvuedellytyksiä tehostamalla. Samalla voidaan parantaa monen kalalajin lisääntymismahdollisuuksia ja luoda alueelle hyvä onkipaikka.



Olemassa olevaa puustoa on säilytetty eteläkärjen lisäksi Länsiväylän pohjoispuolelle jäävällä osalla alkuperäistä Koivusaarta ja liittymäalueiden ympärillä. Puisto ja siihen liittyvät tiealueiden suojavyöhykkeet muodostavat vihreän sisääntulon lännestä saavuttaessa. Toimistokortteleiden eteen sijoittuva puisto liittää visuaalisesti Koivusaaren pohjois- ja eteläosan toisiinsa. Ramppien meluntorjuntaa hoidetaan maavallein sekä melumuurein.

Pohjoisosan keskeisin viheraluekokonaisuus muodostuu uuden Koivusaaren poukaman ympärille, jonka etelärannalla säilyy saaren muokkaamatonta maastoa, rantaviivaa ja puustoa osana viheraluetta. Lahden pohjoisrannalle rakennetaan asuinkortteleihin rajautuva rantapuisto.

Koivusaaren koillinen ranta-alue vastapäätä Katajanharjunniemen länsirantaa on niin ikään rakennettu rantapuistoksi. Puiston edustan vesialueelle pyritään luomaan merenpohjaa muokkaamalla edellytykset ruovikon nopealle kasvulle. Ruovikon läpi on suunniteltu pitkospuureitti joka liittää ruovikon osaksi rantapuistoa.

Suunnittelualueen pienet saaret Porsta ja Nurmiluoto on merkitty-virkistysalue-merkinnällä.

Suojelualue. Lunnonsuojelulain 29 & perusteella suojeltu merenrantaniitty (S-1)

Koivusaaren eteläkärjessä on luonnonsuojelulain nojalla suojeltu merenrantaniitty. Alue liittyy Koivusaaren eteläosan puistoalueeseen, Leppäsaarenpuistoon.

Venesatama-alue (LV)

Koivusaaren tärkeimmät virkistyspalvelut liittyvät veneilyyn. Satamien suunnittelu on tärkeä osa Koivusaaren suunnittelua. Koivusaareen sijoittuu yhteensä n. 500 venepaikkaa. Alueelle ei voi sijoittaa vastaavaa määrää talvisäilytyspaikkoja, mutta satamien maatoiminnoille merkittjä alueita voi käyttää talvitelakointiin. Pienempien veneiden (kevyet purjeveneet, moottoriveneet) säilytystä varten on mahdollista tutkia jatkosuunnittelussa alueelle tilankäytöltään tehokkaita hallisäilytysvaihtoehtoja.

Venesatamien yhteyteen on suunniteltu erilaisia maatoimintoja kuten kerhotiloja, veneiden lasku- ja nostopaikkoja sekä talvisäilytystä. Veneilijöiden pysäköintipaikat on sijoitettu satamien yhteyteen. Kiinteässä kaupunkirakenteessa olevat veneilytoiminnot tarjoavat Koivusaareissa mahdollisuuden veneilyharrastukseen hyvien julkisten liikenneyhteyksien varrella.



Koivusaaren läntinen pienvenesatama on suunniteltu niin, että sitä on mahdollista laajentaa kevyin kelluvin laiturirakentein länteen Espoon puolella sijaitsevalle vesialueelle.

Koivusaaren pursiseuran (KoPu) satamapalvelut sijoittuvat Koivusaaren keskeiselle ranta-alueelle, jossa sataman tuntumassa voi olla myös kaupallisia rantaan liittyviä toimintoja, esimerkiksi rantakahvila. Vaskilahden venekerho voi edelleen toimia nykyisellä paikallaan. Vaskilahden venekerhon pienten veneiden talvisäilytys pyritään jatkosuunnittelussa ratkaisemaan suunnittelualueella. Vaskilahden pohjukan rantalaitureille voidaan sijoittaa vesibussin pysäkki.

Koivusaaren koillisosaan on suunniteltu moottoriveneille sopiva satama, jonka yhteydessä voisi toimia myös esimerkiksi melontakerho.

Koivusaaren satamien suunnittelu tarkentuu asemakaavaprosessin edetessä.

Katualueet

Autopaikkojen korttelialue (LPA)

Koivusaareen on suunniteltu kolme autopaikkojen korttelialuetta pysäköintilaitosten rakentamista varten. Suurin pysäköintilaitos on suunniteltu toiminnallisesti ja mittakaavallisesti osaksi alueen keskustan toimisto- ja liikekorttelia 31161. Länsiväylän pohjoispuolelle suunnitellut kaksi pienempää pysäköintilaitosta palvelevat lähistön asukkaita.

Maantien alue (LT)

Länsiväylä on merkitty asemakaavaluonnoksessa maantien alueeksi ja sen rajaus sisältää Koivusaaren kohdalle suunnitellun liittymäalueen katuverkkoon liittyviin kiertoliittymiin asti.

Liikenne ja pysäköinti

Lähtökohdat

Joukkoliikenne

Nykyisin Koivusaarta lähimmät joukkoliikenteen pysäkit ovat Länsiväylän varressa Hanasaaressä sekä idässä Lauttasaarentiellä. Länsimetro aloittaa liikennöinnin elokuussa 2016, jolloin bussien määrä vähenee olennaisesti Länsiväylällä. Samalla Koivusaaren



metroaseman Lauttasaaren puoleinen sisäänkäynti otetaan käyttöön palvelemaan mm. nykyisiä läntisen Lauttasaaren asukkaita. Läntinen sisäänkäynti odottaa maanpäällisiltä osin Koivusaaren uuden maankäytön rakentumista.

Länsiväylä

Länsiväylä on valtion hallinnoima moottoritie, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä Espoon rajalla on nykyisin noin 72 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Länsiväylän suuren liikennemäärän aiheuttamat ympäristöhäiriöt (melu, päästöt, estevaikutus) aiheuttavat Koivusaaren suunnittelulle erityisiä haasteita. Alueelle nykyisin johtavan Sotkatien liikennemääräksi on arvioitu suurimmillaan noin 900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Telkkäkujalle vastaavasti noin 500.

Länsiväylällä on Koivusaaren kohdalla 2+2 autoliikenteen kaistaa ja bussikaistat. Metron liikennöinnin alkaessa tarve bussikaistoille vähenee. Valtio ei ole tehnyt päätöksiä bussikaistojen käytöstä tulevaisuudessa.

Länsiväylän liikennejärjestelyjä on suunniteltu useassa otteessa Koivusaaren suunnittelun yhteydessä. Länsiväylän liikennekäytäväselvityksessä (Sito 2008) esitettiin Koivusaareen uutta eritasoliittymää, jolloin sekä Hanasaaren että Katajaharjun liittymät poistuisivat käytöstä. Koivusaaren eritasoliittymän kautta kuljettaiisiin Koivusaaren lisäksi Hanasaareen ja läntiseen Lauttasaareen.

Länsiväylän aluevaraussuunnitelmassa (Ramboll 2013) suunniteltiin uutta moottoritieoliittymää ja Länsiväylän liikennejärjestelyjä tarkemmin. Suunnitelmassa poistetaan Katajaharjun liittymä, mutta Hanasaaren liittymä säilytetään Espoon kaupungin toivomuksesta. Suunnitelmassa on varauduttu Länsiväylällä 3+3 kaistaan, jonka lisäksi esitettiin rinnakkaiskaistoja kääntyvälle liikenteelle ja busseille. Koivusaaren kannen alle suunniteltiin bussipysäkkejä.

2014-15 tutkittiin aluevaraussuunnitelmassa esitettyjen Länsiväylän järjestelyjen kehittämismahdollisuuksia (A-Insinöörit 2015). Työssä selvitettiin kevyempiä, vähemmän tilaa vieviä ja toteutuskustannuksiltaan edullisempia ratkaisuja. Suunnitelmaluonnokset piirrettiin tilanteeseen, jossa Länsiväylä säilyy moottoritienä.

Pyöräily ja jalankulku

Länsiväylän pohjoispuolella Koivusaaressa kulkee tärkeä erityisesti työmatkailijoiden suosima pyöräilyn pääreitti Espoon ja Helsingin välillä. Vuoden 2013 kesäkuussa reittiä käytti 2900 pyöräilijää vuorokaudessa. Lauttasaaressa selkeää reittiä ei enää ole,



vaan pyöräilijät hajautuvat joko Sotkatielle, Telkkäkujalle tai Koivusaarentielle. Koivusaareissa Länsiväylän eteläpuolella kulkee valtakunnallinen pyörämatkailureitti, joka seurailee Lauttasaaren ja Espoon rantoja. Reitillä oli 500 pyöräilijää vuorokaudessa kesäkuussa 2013.

Länsiväylän alitse pääsee metroaseman sisäänkäynnin vierestä Sotkatieltä Telkkäkujalle rakennettua matalaa ja kapeahkoa alikulkua pitkin.

Kaavaratkaisu

Koivusaaren liikennesuunnittelun keskeisenä lähtökohtana on Länsimetron rakentuminen. Koivusaareissa asuva tai työskentelevä ei välttämättä tarvitse henkilöautoa, sillä lähes kaikki suunnitellut asunnot ja työpaikat sijaitsevat linnuntietä alle 500 metrin päässä metroaseman sisäänkäynneistä. Työpaikat keskittyvät pääosin alle 200 metrin etäisyydelle metroaseman sisäänkäynnistä, joten erityisesti työpaikkojen saavutettavuus on erinomainen.

Länsiväylä säilyy suunnitelmassa moottoritienä ja valtion hallinnoimana maantienä. Koivusaareen toteutetaan uusi kaikki ajosuunnat sisältävä eritasoliittymä, ja nykyinen Katajaharjun liittymä poistuu. Hanasaaren liittymä säilytetään Espoon kaupungin toivomuksesta palvelemaan Hanasaaren ruotsalais-suomalaisista kulttuurikeskusta.

Länsiväylällä varaudutaan Uudenmaan ELY-keskuksen ja Liikenneviraston vaatimuksesta 3+3 kaistaan, jonka lisäksi liittymään on suunniteltu kaistat erkanevalle ja liittyvälle liikenteelle. Kolmansien kaistojen mahdollisista käyttörajoituksista (esim. bussiliikenne, tavaraliikenne) ei ole päätöksiä.

Länsiväylän yli rakennetaan kansi ja uusi Koivusaaren puistokatu yhdistämään eteläistä ja pohjoista Koivusaarta. Lauttasaaren ja Koivusaaren välille toteutetaan uusi alueellinen kokoojakatu, Vasilahdenkatu. Lisäksi uutta maankäyttöä palvelemaan rakennetaan uusia tonttikatuja.

TÄYDENTYY....

Pysäköinti

Kaava-alueelle on tarkasteltu korttelikohtaisia pysäköintiratkaisuja ja keskitettyjä pysäköintilaitoksia osayleiskaavaan 11.11.2014,



Koivusaaren pysäköinti rakennetekninen yleissuunnitelma Sito 30.12.2014 ja asemakaavaluonnokseen 16.11.2015, Koivusaari asemakaavaluonnos Pysäköintivaihtoehtojen rakennetekninen yleissuunnitelma Rockplan 31.1.2016. Autopaikat sijoittuvat pääosin korttelikohtaisesti pihakansien alaisiin tiloihin sekä kolmeen keskitettyyn pysäköintitaloon. Kaksi pysäköintitaloa sijoittuu kaava-alueen pohjoisosaan ja yksi eteläosaan.

Palvelut

Lähtökohdat

Koivusaarella ei ole veneilyalan pienyrittäjä lukuunottamatta palveluja.

Kaavaratkaisu

Koivusaareen suunnitellaan tarvittava määrä päiväkotia ja koulutiloja. Kaupalliset palvelut pyritään kaavassa suunnittelemaan merorakennuksen läheisyyteen ja tärkeimpien katujen varsille (Koivusaaren puistokatu, Vaskilahdenkatu). Ranta-alueelle pyritään saamaan virkistyspalveluita ja niitä tukevia kaupallisia palveluita (esim. kahvila, ravintola)

Luonnonympäristö

Lähtökohdat

XXXX

Kaavaratkaisu

XXX

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

XXXX

Kaavaratkaisu

XXX

Suojelukohteet



Lähtökohdat

XXXX

Kaavaratkaisu

XXX

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alueella on nykyistä käyttöä palvelevia vesijohtoja, jäte- ja hulevesiviemäreitä sekä jätevesipumppaamoita. Osa johdoista on yksityisiä. Nykyistä vesihuoltoa ei ole mahdollista käyttää hyväksi uuden alueen lopullisessa vesihuollossa, joten verkosto poistetaan käytöstä rakentamisen edetessä.

Kaava-alueella sijaitsee merkittäviä tietoliikennekaapeleita Länsiväylän molemmin puolin, lisäksi alueella on myös paikallisia sähkökaapeleita.

Kaavaratkaisu

Vesijohdot

Kaava-alue liitetään rakennettuun vesijohtoverkkoon kahdessa kohdassa Lauttasaareissa Katajaharjunttiellä sijaitsevaan 300 mm:n putkeen. Liitospisteet ovat Katajaharjunttien ja Vaskilahdenkadun liittymässä sekä Katajaharjunttien ja Telkkäkujan liittymässä. Koivusaarta palveleva 300 mm:n runkovesijohto rakennetaan reitille Vaskilahdenkatu – Koivusaaren puistokatu -"baana"-Telkkäkuja.

Jätevesi

Koivusaaren etelä- ja pohjoisosa muodostavat omat viemäröinti-alueensa. Syvien putkikaivantojen välttämiseksi on sekä etelä- että pohjoisosaan rakennettava kaksi jäteveden pumppaamo, joihin jätevedet johdetaan viettoviemäreillä. Eteläosan jätevedet johdetaan kahden uuden pumppaamon kautta paineviemäriä pitkin nykyiselle Sotkatien pumppaamolle, josta ne johdetaan nykyiseen jätevesiviemäriverkkoon. Pohjoisosan jätevedet johdetaan kahden uuden pumppaamon kautta paineviemäriä pitkin Katajaharjunttiellä sijaitsevaan rakennettuun viettoviemäriin.

Hulevesi



Hulevedet johdetaan viettoviemäreitä pitkin mereen. Tulvareitteinä toimivat katukäytävät ja puistoalueet. Alueella selvitetään hulevesien imeyttämismahdollisuuksia louhetäytölle tehdyillä puistoalueilla.

Muut teknisen huollon verkostot

Alueelle rakennetaan kattava kaukolämpö- sähkö- ja tietoliikenneverkosto. Kaukolämpöverkosto liitetään Lauttasaaren Katajaharjuntiellä sijaitsevaan olevaan kaukolämpöjohtoon. Uusi maankäyttö edellyttää alustavasti 11 uuden jakelumuuntamon rakentamista. Muuntamot sijoitetaan korttelialueille uusiin rakennuksiin.

Maaperän rakennettavuus ja pohjarakentaminen

Lähtökohdat

Maanpinnan korkeus alueella vaihtelee välillä noin +0,5...+6,5 (N2000), vaihdellen saaren eteläosassa pääosin välillä noin +1...+2. Alimmillaan maanpinta on saaren eteläkärjessä ja korkeimmillaan saaren halkovan Länsiväylän kohdalla.

Maaperä Koivusaaren nykyisellä maa-alueella on pääosin kitka- maata ja täyttöä. Kallio on paikoin paljastuneena ja maapeitteisillä alueilla yleensä lähellä maan pintaa. Koivusaaren eteläisen osan rantoja on satamatoimintoja varten täytetty ja rakennettu aallonmurtajia. Täytteenä on yleisesti käytetty louhetta. Pohjatutkimusten perusteella on täytteiden alla paikoin pehmeitä savi- ja silttikerrostumia.

Tulevilla mereen täytettävillä alueilla vaihtelee merenpohjan korkeus välillä noin -1...-5,5 (N2000). Ylimpänä maakerroksena tulevilla merentäyttöalueilla on pohjatutkimusten perusteella pääasiassa noin 1...2,5 metriä paksu savikerros. Paksuimmillaan savikerrostuma on Koivusaaren pohjoisosan koillispuolella, jossa sen vahvuus on noin 4m. Savikerroksen alapuolella on vaihtelevan paksuinen ja paikoin löyhä silttinen hiekkakerros ja tämän alla kiinteä kallionpintaa peittävä pohjamuodostuma. Siltti- ja hiekkakerrostumia 2 ... 4 vahvuudelta esiintyy myös pohjoisessa kortteleiden sekä etelässä.

Pohjavedenpinnan korkeusasemaa ei ole selvitetty alueella. Pohjavettä ei saarella merkittävästi muodostu ja sen korkeusaseman voidaan olettaa noudattavan merivedenpinnan vaihteluita.

Kaavaratkaisu



Asemakaavaluonnos laajentaa nykyistä Koivusaarta pohjoiseen ja etelään. Uutta maa-aluetta tulevia asuin- ja yrityskortteleita varten rakennetaan mereen täyttämällä.

Nykyisen Koivusaaren maapohja on rakennettavuudeltaan pääosin hyvä. Kallionpinta on lähellä maan pintaa tai paljastuneena. Maapeitteisillä alueilla on ylimpänä maakerroksena kantava moreeni. Etelä Koivusaaren itärannoilla on kuitenkin vanhaa täyttöaluetta, jossa täyttöjen alla on paikoin pehmeitä savi- ja silttikerrostumia. Lisäksi eteläosassa on jätetäyttöjä, jotka heikentävät rakennettavuutta.

Koivusaaren täyttäminen tehdään louhe- tai pienlouhemassoilla. Louhetäytön lopullinen paksuus vaihtelee kohdasta riippuen 1 metristä jopa 14 metriin.

Korkeatasoiset alueen pääkadut on suunniteltu pudotustiivistettäväksi yleistäytötasolta. Katu- ja kunnallistekniset rakenteet rakennetaan tiivistetyn louhetäytön varaan. Pienempiä sivukatuja, jalkakäytäviä ja piennaralueita voidaan rakentaa pintatiivistetyn yleistäytön varaan.

Korttelialueet on suunniteltu esirakennettavaksi syvätiivistämällä. Rakennukset tullaan perustamaan paaluille tai mahdollisesti osalla kaava-aluetta maanvaraisesti. Tulevien rakennusten ja rakenteiden perustamistavat tulee kohdekohtaisesti selvittää rakennussuunnittelun yhteydessä.

Louhetäytön läpäiseminen onnistuu parhaiten teräsputkipaaluilla, jotka asennetaan joko poraamalla tai lyömällä.

Koivusaaren ranta-alueille on suunniteltu erilaisia käyttötarkoituksia ja toimintoja, jotka vaikuttavat tulevien rantojen ulkonäköön ja rakenteisiin. Koivusaaren rantarakennetyyppejä on luonnonranta, maisemoitu luonnonranta, maisemoitu rantapenger, rantaraitti, rakennettu kaupunkiranta ja venesatamien, kanavan ja asuntolaivojen osalla tukimuuriranta.

Luonnonrannat sijaitsevat puistoiksi jätettävillä alueilla Koivusaaren pohjois- ja eteläosassa.

Koivusaaren pohjoisosassa itärannan puiston rantaluiska maisemoidaan luonnonrannaksi, siten että vesikasvit voivat juurtua täytetyn rannan pohjaan. Louherakentamisen jälkeen edustalle tehdään vedenalainen täyttö hiekasta, moreenista tai vastaavasta hienoaineksia sisältävästä maa-aineksesta. Täyttö ulotetaan noin



tasoon 1 metri merenpinnan alapuolelle siten, että rantakasvillisuus pääsee juurtumaan tehtyyn täyttöön. Moreenitäytön luiska on muotoiltava riittävän loivaksi.

Maisemoitu rantapenger rakennetaan luiskaamalla ranta mereen ja päällystämällä luiska esim. ladotuilla louhelohkareilla.

Rakennetut kaupunkirannat mahdollistavat pääsyn rantaraitilta veden äärelle. Rannat voivat olla sijainnista riippuen joko betonia tai puuta, esim. portaita, askelmia tai laiturimaisia tasoja. Rakenteet ovat kevyitä eivätkä edellytä perustuspohjan (louhepenger) syvätiivistämistä tai vastaavaa raskaampaa pohjanvahvistamista.

Venesatamissa, eteläosan kanavassa sekä pohjoisosassa kelluvien asuntojen kohdalla rakennetaan rannat tukimuurein. Vesisyvyys muurin vieressä on etelä Koivusaaren satamissa ja pohjoisen Koivusaaren kelluvien asuntojen satamassa alustavasti 3,4 m. Tukimuurit toteutetaan teräsbetonisina kulmatukimuureina paikalla rakennettavina elementteinä. Muurit ovat betonipintaisia.

Maaperän ja sedimenttien pilaantuneisuus ja kunnostaminen

Lähtökohdat

Alueen eteläosassa on ollut maaperää pilaavaa toimintaa, kuten kattohuopatehdas, korjaamotoimintaa sekä veneiden säilytystä ja huoltoa. Aluetta on täytetty pitkän ajan kuluessa sekalaisella, myös jätettä sisältävällä aineksella. Maaperän laatua on selvitetty tutkimuksin koko Koivusaaren alueella. Alueella on todettu suurrehkoja pitoisuuksia haitta-aineita etenkin eteläosan täyttöalueella.

Merisedimenttien laatua on selvitetty alueilla, joita on tarkoitus ruopata ja täyttää. Merenpohjan pintaosassa on todettu haitta-aineita, jotka edellyttävät ruoppausmassojen osan sijoittamista muualle, kuin merialueelle

Kaavaratkaisu

Maaperän kunnostustarve arvioidaan riskinarvioinnin perusteella. Sedimenttien käsittelytarve arvioidaan kaavan laatimisen aikana.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat



XXXX

Kaavaratkaisu

XXX

Rakennetekniikka

Lähtökohdat

Kaava-alueen nykyiset venesatamaa palvelevat rakennukset puretaan.

Länsiväylän eteläpuolella sijaitseeseen Länsimetron raideliikennetunneli sekä asema. Metroaseman itäinen sisäänkäynti otetaan käyttöön syksyllä 2016 ja läntinen sisäänkäynti on tilavarauksena rakennettu ja jatkossa integroitavissa rakennettavan Koivusaaren rakennuksiin.

Kaavaratkaisu

Länsiväylän päälle rakennetaan betonikansi, jonka varaan rakennetaan Koivusaaren puistokatu ja katu reunustavat rakennukset. Siltakansi voidaan perustaa massiivisten porapaalujen varaan ja toteuttaa paikalla valettuna jännitettynä betonilaattana. Kannen päälle tulevat rakennukset on suunniteltava siten, että niissä on tuulettuva puolilämmin alustila ja rakennus tuetaan sen alapohjassa olevien palkkien välityksellä kanteen. Sillan kantavat rakenteet on suojattava sillan alla mahdollisesti tapahtuvan ajoneuvon palamisen vuoksi siten, että tulipalo ei pääse vahingoittamaan itse kantavia rakenteita. Kansirakenteen toteutuksen ja ylläpidon vastuiden sopiminen edellyttää hallinnanjakosopimuksien laatimista.

Pelastusturvallisuus

Kaavaratkaisu

Uusien rakennusten varatiet ja pelastustiejärjestelyt suunnitellaan ottaen huomioon pelastuslaitoksen pelastustieohje ja esitetään tarkemmissa suunnitelmissa.

Nimistö

Vaikutukset



Yhteenveto laadituista selvityksistä

XX

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisen kustannuksia ja maankäytön muutosta saatavia tuloja on tarkasteltu koko suunnitteluprosessin ajan. Uuden alueen toteuttaminen meritäyttöihin perustuen edellyttää etupainotteisia investointeja. Asemakaavaprosessin edetessä laadittuja taloustarkasteluja tarkennetaan ja varmistetaan alueen taloudellinen toteutettavuus.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön**Vaikutukset seudun kaupunkirakenteeseen**

Koivusaaren muuttuminen nykyisestä lähinnä veneilijöiden käytössä olevasta alueesta tiiviimmin rakennetuksi asuin- ja työpaikka-alueeksi on seudullisesti osa rakenteilla olevan Länsimetron varren tiivistyvää kaupunkirakennetta.

Koivusaaren rakentaminen vähentää osaltaan seudun kaupunkirakenteen leviämisen etäälle jo rakennetuista alueista ja säästää infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvia kustannuksia. Tiivistäminen uuden raideliikenneyhteyden varteen vähentää energiankulutusta ja yksityisautolla liikkumisen tarvetta verrattuna seudun rakenteen hajautumiseen entistä laajemmalle alueelle.

Koivusaari liittyy metron asemanseutujen läheisyyteen Helsingissä ja Espoossa rakennettujen ja tiivistyvien työpaikkakeskittymien ketjuun Ruoholahden, Keilaniemen, Otaniemen ja Tapiolan keskustan seuraksi. Koivusaari tarjoaa mahdollisuuden hankkia asunto aivan työpaikan vierestä tai toisaalta nopean ruuhkattoman joukkoliikenneyhteyden metrolla työssä käyntiin esimerkiksi Otaniemen kampusalueelle tai Keilaniemen yritysalueelle, mutta myös Ruoholahteen, Helsingin keskustaan ja keskustan itäpuolisille työpaikka-alueille, esimerkiksi Kalasatamaan. Työmatka metron varren kaupunginosista Koivusaareen on nopea ja ruuhkaton aina metrolinjan ääripäistä asti niin idästä kuin lännestä. Koivusaaren työpaikat sijaitsevat metroaseman vieressä.

Koivusaaren osayleiskaavan kaupunkirakenne mahdollistaa läntisen venesataman laajentaminen kaupunginosan rajan yli Espoon puolelle.



Koivusaaren metroaseman rakentaminen luo tulevaisuudessa edellytyksiä myös Hanasaaren alueen kehittämiseksi joko nykyisestä lähtökohdasta kulttuurikeskuksena puistomaisessa ympäristössä tai osana kaupunkirakenteeltaan tiivistyvää rantavyöhykettä. Hanasaaren kulttuurikeskus saaren eteläkärjessä sijaitsee n. kilometrin etäisyydellä Koivusaaren metroasemasta.

Koivusaareen voidaan suunnitella vuorovenelaituri, joka palvelisi myös Hanasaaren kulttuurikeskuksen asiakkaita.

Koivusaaresta muodostuu osa seudullista virkistysreitistöä, joka jatkuu Etelä-Espoon rantoja seurailleen länteen ja liittyy toisaalta Lauttasaaren länsi- ja etelärantojen virkistysreitteihin. Nopea työmatkapyöräily Espoon ja Helsingin välillä helpottuu Länsiväylän pohjoispuolelle rakennettavan uuden pyöräreitin ansiosta.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkkoon

Nykyisin pääasiassa venekerhojen käytössä oleva Koivusaari muuttuu kiinteämmin osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta. Yhteydet saareen paranevat. Koivusaaren ranta-alueet muuttuvat julkisemmiksi. Koivusaaresta tulee nykytilanteeseen nähden toiminnallisesti monipuolisempi, koska veneilytoiminnan lisäksi saarella tulisi olemaan asuntoja työpaikkoja ja nykyistä enemmän kaupallisia palveluita ja julkisia palveluita. Myös vapaa-ajan harrastusmahdollisuudet lisääntyisivät, koska alueelle on suunniteltu korttelitalo liikunta- ja kokoontumistiloineen, pallokenttä ja kaksi uimarantaa ja melontakerhon tilat.

Vaikutukset luontoon

Täyttömaalle rakentamisella on ympäristövaikutuksia, jotka kohdistuvat vesistöön, ilmanlaatuun, kasvillisuuteen, kalastoon ja pohjaeläimistöön.

Koivusaaren muuttuminen asuntoalueeksi lisää maanpintaan ja kasvillisuuteen kohdistuvaa rasitusta. Koivusaaren nykyiset kasvillisuusalueet ovat suhteellisen pieniä. Maan tiivistyessä talleamisen vuoksi kasvien veden- ja ravinteidensaanti vaikeutuu. Pinta-kasvillisuuden kuluessa paljastuvat juuret ovat alttiina vaurioille. Kulutuksenkestävyys on huono erityisesti rantakasvillisuudella ja kallioalueilla, tuoreet kangasmetsät kestävät paremmin. Liikku-mista ohjataan rakennetuille ulkoilureiteille ja -poluille, jotta luonnonmukaiset alueet säilyisivät elinvoimaisina.



Olevan kasvillisuuden säilymistä edesautetaan säilyttämällä kasvillisuus mahdollisimman yhtenäisenä alueena. Arvokkaisiin kasvillisuus- ja kasvistokohteisiin kuuluva Koivusaaren eteläkärki eli Koivusaaren ainoat luonnontilaisina säilyneet niitty- ja somerikkorannat ja niiden yläpuolinen kivikkoinen tervalepikko säilytetään, samoin eteläkärjen suojeltu merenrantaniitty. Myös eteläkärjen geologisesti arvokas siirtolohkare säilytetään. Alue on tähän asti ollut suhteellisen eristyksissä. Uuden kaupunginosan rakennuttua siitä tulee osa alueen keskeisintä luonnontilaista puistoaluetta ja eteläosan ainoa luonnonranta.

Ruoppauksilla ja täyttöillä on sekä rakentamisen aikaisia että pysyviä vaikutuksia pohjaeläimistöön ja kaloihin. Pohjaeläimistö tuhoutuu koko noin 19 hehtaarin täyttöalueelta, mikä lisäksi pohjaeläimistö todennäköisesti kärsii muutamien satojen metrien etäisyydellä rakentamisalueesta. Koivusaaren lounaispuolelle on suunnitelmissa rakentaa pienten saarten ryhmä, jonka tarkoituksena on ylläpitää tai lisätä vedenalaisen luonnon monimuotoisuutta ja korvata osaltaan täyttömaiden alle jääviä luontotyyppejä.

Koivusaaren pohjoispuolisella täyttöalueella ja/tai sen välittömässä läheisyydessä on kuhan kutualue. Jos alue jää täyttöjen alle, se tuhoutuu, muussa tapauksessa kutu todennäköisesti häiriintyy rakentamisen aikana. Koivusaaren pohjoispuolella täyttöalueen alle jää myös kalastollisesti merkittävä ruovikko. Pohjois-Koivusaaren itäreunalle on suunniteltu uusi matala, pehmeäpohjainen ranta, jonka annetaan ruovikoitua.

Useita vuosia kestävät vesityöt aiheuttavat veden alaista melua ja samentumista, mikä voi rakentamisen aikana karkottaa kaloja ja tukahduttaa mätää. Vaikutuksia kevätkutuisiin kalalajeihin ja silakkaan voidaan vähentää rauhoittamalla huhti–kesäkuu vesistö-rakentamiselta.

Rakentamisesta johtuva veden samentuminen, muutokset veden vaihtuvuuteen ja ravinteiden lisääntyminen voivat aiheuttaa paikallista rehevöitymistä. Vaikutuksia voidaan lieventää rakentamalla virtausaukkoja ja -tunneleita sekä käsittelemällä hulevesiä luonnonmukaisesti pihoidilla ja yleisillä alueilla.

Kaloihin ja niiden lisääntymiseen kohdistuvien vaikutusten arvioidaan olevan merkittävimpiä Koivusaaren pohjoispuolisella meri-alueella. Vaikutukset kalastukseen jäänevät kuitenkin vähäisiksi lukuun ottamatta Lehtisaarenselällä tapahtuvaa pyyntiä. Hankkeesta saattaa tältä osin aiheutua ammattikalastajille korvattavaa haittaa. Täytettävien alueiden alle ei jää ammattikalastajien pyyntipaikkoja, joten merkittäviä pysyviä vaikutuksia ei kalastukselle synny. Täyttöjen myötä syntyy kuitenkin paljon uutta rantaviivaa,



mikä saattaa edesauttaa uusien (harrastus)kalastuspaikkojen syntymistä.

Vaskilahden paikallisesti arvokkaaseen lepakkokohteeseen saat-
taa aiheutua vaikutuksia, koska nykyinen pienvenesatama poistuu
ja alueen tuulisuusolosuhteet muuttuvat. Vaskiniemen ranta-
puusto säilyy ennallaan. Koivusaaren suunniteltu, sokkeloinen
rantaviiva soveltuu kuitenkin hyvin tuulensuojaisia rantoja suosi-
van vesisiipan saalistusalueeksi. Suunnitelma sisältää riittävästi
myös pohjanlepakoille soveltuvia saalistusalueita. Kokonaisu-
dessaan vaikutukset lepakoihin jäävät todennäköisesti vähäisiksi.

Rakentamisen aikaiset meluhaitat voivat häiritä linnustoa erityi-
sesti pesintäaikana. Porstan linnustollisesti arvokkaan kohteen
matala kivikkoinen saari säilyy. Koivusaaren lähiympäristössä on
kolme linnustollisesti arvokasta kohdetta: Porsta, Vaskiniemi Laut-
tasaareissa sekä Kalkkipaadenpuisto Lehtisaareissa. On syytä ar-
vioida rakennusvaiheessa, onko rakennustöiden melulla vaiku-
tusta linnustoon.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan

Koivusaaren rakentaminen muuttaa kaupunkikuvaa lähiympäris-
tössään merkittävästi. Matalahkokin rakentaminen Koivusaareissa
näyttäytyy ympäristössään suhteellisen kauaksi, koska se sijoittuu
maisemalliseen solmukohtaan avoimeen merimaisemaan Laaja-
lahdenselän ja saaristovyöhykkeen rajapintaan.

Uudisrakentaminen rajaa saaristomaisemaa kaarevin muurimaisin
julkisivuin niin, että rakennetun ja rakentamattoman alueen raja
on erittäin selvä. Koivusaaren sisäosiin muodostuu suojattuja mit-
takaavaltaan ja tilan tunnultaan intiimejä piha- ja katutiloja.

Merkittävin muutos on avoimen vesialueen muuttuminen rakenne-
tuksi. Alueella paikan hahmottamisen ja identiteetin kannalta tär-
keät näkymät Laajalahden selälle sekä eteläosan saarten rajaa-
mat näkymät Miessaarenselälle ja avomerelle otetaan huomioon
suunnittelussa ja ne ovat keskeisiä myös uudella asuinalueella.

Koivusaareissa Länsiväylän estevaikutus vähenee kattamisen
myötä. Samalla Länsiväylällä liikuttaessa näkymät merelle estyvät
Koivusaaren kohdalla. Alueen merkitys Helsingin läntisenä port-
tina vahvistuu.

Koivusaaren uusi kaupunginosa muuttaa Helsingin merellistä sil-
huettia ja julkisivua. Se näkyy Lauttasaareen, Kuusisaareen ja
Lehtisaareen sekä Espoon puolelle Hanasaareen ja Keilanie-
meen. Alue näkyy myös mereltä Helsinkiä lähestyttäessä.



Alueesta on laadittu pienoismalleja ja 3D-malli. Näiden avulla voidaan arvioida maisemassa tapahtuvia muutoksia.

Vaikutukset naapurikaupunginosiin

Kävelymatkan päässä Koivusaaren uudesta metroasemasta asuu n. 2700 Lauttasaaren asukasta.

Katajaharjussa Katajaharjuntien länsipuolisissa asuinkortteleissa näkymät muuttuvat nykyistä rakennetummiksi. Nykyinen pitkäkhö merinäkösupistuu ja muodostuvan lahden toista reunaa rajaa rantapuiston takana Koivusaaren itäpuolinen uusi 4-5-kerroksinen kaupunkijulkisivu.

Koivusaaren rakentamisen muuttaa näkymiä Hanasaaresta itään nykytilanteen pursisatamanäkymiin verrattuna nähden rakennetummaksi. Venesatama on edelleen osana näkymää, mutta myös Koivusaaren eteläosan polveilevat 4-5-kerroksiset asuinkorttelit ja niitä kiertävä rantareitti.

Vaskilahden rannalla ja Vaskiniemen kohdalla uuden metroaseman viereen suunniteltu asuinrakentaminen muuttaa lähimpien korttelien ympäristöä kaupunkimaisemmin rakennetuksi.

Alueella liikkuvien ihmisten määrä lisääntyy nykytilanteeseen nähden lähellä metroasemaa Vaskilahden ranta-alueella. Vaskilahden pohjukkaan syntyy nykyistä huomattavasti aktiivisempi kaupunkitila, jossa tärkeänä elementtinä on edelleen Vaskilahden satama-allas purjeveneineen ja venekerhon toimintoineen, mutta myös metroasema ja Koivusaaren keskusta

Koivusaari sijaitsee vain minuutin metromatkan päästä Keilaniemen työpaikka-alueesta ja samoin Helsingin puolella Ruoholahden ja Salmisaaren työpaikoista. Näillä alueilla työskenteleville Koivusaari olisi erinomainen asuinpaikka samoin kuin myös parin minuutin metromatkan päässä sijaitsevalla Otaniemen kampus-alueella työskenteleville ja opiskeleville.

Vaikutukset veden virtauksiin ja vaihtuvuuteen

Koivusaaren ja Lemislahden maankäyttösuunnitelmien vaikutuksia vesialueella tutkittiin vuonna 2000 virtausmalliselvityksenä. Sen jälkeen on hyväksytty Jätkäsaaren osayleiskaava, jossa on esitetty täytemaan rakentamista Lauttasaarensalmeen. Koivusaa-



ren virtausmalliselvitystä on tarkennettu osayleiskaavan suunnittelun yhteydessä vuonna 2010. Pohjan korkeusasemaa on tarkennettu luotaustulosten perusteella.

Koivusaaren ja Jätkäsaaren täyttöjä tarkasteltiin yhteisvaikutuksina veden viipymään Seurasaaren-, Lehtisaaren- ja Laajalahden selillä. Suurimmillaan viipymät kasvoivat laskenta-aikana Seurasaarenselällä noin 2-6 % painottuen selän eteläosaan, jossa vedenvaihtuvuus on nopeaa ja vedenlaatuongelmat vähäisiä. Laajalahdella viipymät kasvoivat noin 1 % ja Lehtisaarenselällä hieman enemmän. Prosenttien suuruusluokkaa olevat muutokset pitoisuuksissa ovat niin pieniä, että niitä on hankala erottaa luonnollisesta vaihtelusta. Simuloidut viipymät olivat Lehtisaarenselällä noin kaksi viikkoa, Seurasaarenselällä noin kuukauden ja Laajalahden selällä hieman alle kaksi kuukautta.

Koivusaaren alueella tutkittiin veden viipymää suunnitelluissa satama-altaissa ja tekolahdissa. Veden viipymä näillä alueilla oli keskimäärin alle viisi päivää, lukuun ottamatta Koivusaaren eteläosan kanavaa, jossa viipymä oli keskimäärin 8-9 päivää ympäröivää merialuetta pidempi.

Veden vaihtuvuuden parantamiseksi tutkittiin kolmea poikkipinta-alaltaan 5 m² rumpua, joista yksi sijoitettiin Länsiväylän alitse ja kaksi Koivusaareen suunniteltujen tekolahtien pohjukoista eteenpäin merelle. Näistä vaihtoehdoista Länsiväylän alittava rumpu paransi veden vaihtuvuutta laajalla alueella Länsiväylän pohjoispuoleisilla lahdilla. Muutokset olivat 1-2 prosentin suuruusluokkaa. Koivusaarenkanavan pohjoispään rumpu lyhensi veden viipymää paikallisesti. Sen sijaan Koivusaarenlahden ja Vaskilahdensalmen välisellä rummulla ei ollut vaikutusta viipymiin.

Ruoppausten aikaisia vaikutuksia arvioitiin simuloimalla kiintoaineen kulkeutumista vakiotuulilla Koivusaaren etelä- ja pohjoispuolisista ruoppauspaikoista. Länsiväylän pohjoispuolella kiintoaine ei pääse sekoittumaan laajemmalle merialueelle ja alue on melko matalaa. Tämän takia silmin havaittavaa samentumista voidaan havaita koko Lehtisaarenselän alueella sopivissa tuulioloissa. Koivusaaren eteläosassa samenenemisen vaikutusalue ei ulotu niin pitkälle kuin pohjoisosassa. Lisäksi eteläosassa on ruoppaustarvetta paljon vähemmän. Ruoppausten aikana irtoava kiintoaine sekoittuu meriveteen tai vajoaa pohjalle muutamassa päivässä ruoppausten loputtua, jonka jälkeen vaikutuksia ei merivedessä enää havaitse. Suojarakenteilla ruoppausten samentumisvaikutuksia voidaan pienentää merkittävästi.



Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Koivusaaren vesihuolto tukeutuu Lauttasaaren rakennettuun vesihuoltoverkkoon. Koivusaaren rakentaminen kasvattaa alueen vedenkulutusta huomattavasti. Osayleiskaavavaiheessa tarkasteltiin, mm. miten vedenkulutuksen kasvu vaikuttaa olemassa olevaan verkostoon. Selvityksen mukaan muutokset painetasoihin eivät ole merkittäviä, mutta painetasovaihtelun ollessa jo valmiiksi suurta, painetason ei olisi suositeltavaa alentua lisää.

Lauttasaaren jätevesiverkon kapasiteettia on tarkasteltu alustavasti osayleiskaavavaiheessa. Tarkastelun perusteella runkoviemäreiden putkikokoa on tarpeen suurentaa nykyisten Sotkakujan ja Vattuniemenkujan pumppaamoiden välillä Koivusaaren rakentumisen edetessä.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Koivusaaren sijainti jo rakenteilla olevan metrolinjan varressa on liikenteen energiansäästötavoitteiden kannalta erinomainen. Koivusaassa kaikki asunnot ja työpaikat on suunniteltu kävelymatkan päähän metroasemasta, lisäksi metroasema hyödyttää myös merkittävää määrää lauttasaarelaisia kävelyetäisyydellä. Vain viiden kilometrin päässä Helsingin keskustasta ja vielä lähempänä Keilaniemestä ja Otaniemestä sijaitsevan Koivusaaren rakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta olemassa olevaa kaupunkia toiminnallisesti ja fyysisesti täydentäen.

Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa on huomioitu merenpinnan korkeuden ja aaltoilun vaikutukset rakentamistasoihin ja kuivatukseen. Koivusaaren rakentamisessa on varauduttava voimakkaisiin tuuliin ja sateisiin. Korttelirakenne on suunniteltu niin, että sisäpuolisille korttelipihoille muodostuu tuulilta suojattu pienilmasto. Lisäksi Koivusaaren eteläosan ja pohjoisosan säilyvä täysikasvuinen puusto suojaa takanaan olevaa korttelirakennetta tuulelta.

Koivusaassa on mahdollista käyttää energiantuotannon osana esimerkiksi aurinko- tai tuulienergiaa. Energiaa säästävän kestävä rakentamisen yksityiskohtia suunnitellaan tarkemmin jatko-suunnittelussa osayleiskaavan antamien lähtökohtien puitteissa.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin



Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Koivusaari sijoittuu uuden metrolinjan ansiosta osaksi Salmisaaren, Koivusaaren, Keilaniemen ja Otaniemen muodostamaa työpaikka-alueiden nauhaa, joiden välillä tulee olemaan metron ansiosta nopea kulkuyhteys. Alueen työpaikat ovat niin ikään hyvin tavoitettavissa Helsingin keskustasta ja itäpuolelta kaupunkia, koska metron ansiosta keskustan poikki matkustamisesta tulee monin verroin nykyistä nopeampaa.

Elinkeinoelämän sijoittumisen edellytykset Koivusaareen ovat hyvät, koska alueen liikenteellinen saavutettavuus on erinomainen. Metroaseman rakentaminen niin, että se otetaan käyttöön heti metron alkaessa liikennöidä on tärkein edellytys toimitilarakentamisen houkuttelevuuden näkökulmasta. Suunnitellut toimitilat sijaitsevat Koivusaareissa keskeisesti alle 300 metrin etäisyydellä metroasemasta. Lisäksi Koivusaareen on liittymä Länsiväylältä, mikä niin ikään lisää alueen vetovoimaa yrityselämän näkökulmasta. Koivusaari sijoittuu suunnitellun Länsibaanan pyöräilyreitin varrelle, joten sen saavutettavuus työmatkapyöräillen tulee olemaan hyvä sekä Espoon, että Helsingin suunnasta.

Elinkeinoelämän ja asumisen sekoittaminen samalla alueella rikastuttaa kaupunkirakennetta ja tuo sinne elämää sekä päivä-, että ilta-aikaan. Myös kaupallisten palvelujen menestymisedellytykset paranevat, jos potentiaalisia asiakkaita liikkuu alueella pitkin päivää. Koivusaareissa asuminen ja työskentely samalla alueella on mahdollista, koska kaupunkirakenne on tiivis ja asunnot ja työpaikat sijaitsevat kävelymatkan päässä toisistaan. Rakenne houkuttelee ostamaan asunnon läheltä työpaikkaa ja toisaalta tarjoaa yrityksille mahdollisuuksia hankkia työsuhteasuntoja samalta alueelta.

Koivusaaren merellinen ympäristö on yrityselämän näkökulmasta houkutteleva, koska suurimmasta osasta toimitiloja voidaan avata avaria näkymiä ympäröivään merimaisemaan. Toimitilakorttelit on jaettu toteuttamisyksiköihin niin, että yksikön pohjapiirroksessa pyritään maksimoimaan luonnonvaloa ja näkymiä saavien työtilojen määrää. Kerroksen pinta-ala vaihtelee toteuttamisyksiköissä n. 500-1200 k-m² välillä. Yksikköjä voi yhdistää toisiinsa katutasossa matalin rakennusosin ja ylemmissä kerroksissa siltarakentein. Toimitilat on suunniteltu niin, että ne sopivat joustavasti eri kokoisille yrityksille tai toisaalta julkisen sektorin tarpeisiin esimerkiksi virasto- tai oppilaitoskäyttöön. Alueen työpaikkarakentaminen muodostaa tiiviin keskittymän, jossa yrityksillä on mahdollista saada toisistaan synergiaetuja (vrt. Ruoholahti, Salmisaari, Keilaniemi).



Yhden yrityksen sijoittuminen alueelle vetää usein mukanaan muita - samanlainen kehitys on ollut nähtävissä esimerkiksi Ruoholahden ja Salmisaaren työpaikkakortteleissa.

Koivusaari on Helsingissä yksi mahdollisista kansainvälisiä yrityksiä houkuttelevista alueista hyvien liikenneyhteyksiensä ja suhteellisen keskeisen sijaintinsa ansiosta. Kansainvälinen yritys voi myös hyötyä Aalto-yliopiston ja Helsingin yliopiston läheisyydestä muutaman minuutin metromatkan päässä.

Koivusaaren työympäristöt voidaan toteuttaa uusina viihtyisinä työtiloina moderneilla työympäristökonsepteilla. Helsingissä osa rakennetusta toimitilasta ei enää vastaa teknisiltä, toiminnallisilta tai arkkitehtonisilta ominaisuuksiltaan nykyisten työympäristöjen laatuvaatimuksia.

Koivusaaren osayleiskaava luo edellytykset 3700-4500:n työpaikan rakentamiselle Helsingissä. Työpaikat ovat suurimmaksi osaksi toimistotyöpaikkoja ja vähäisessä määrin kaupallisten palveluiden tai pienyritysten työpaikkoja. Työpaikat syntyvät todennäköisesti enimmäkseen aloille, joissa vaaditaan suhteellisen korkeaa koulutustasoa.

Vaikutukset veneilyyn

Koivusaareen on suunniteltu kaksi suurempaa purjeverneille sopivaa venesatamaa Länsiväylän eteläpuoliselle Koivusaaren osalle sekä saaren koillisosaan pienemmille moottoriverneille sopiva satama.

Saarella on tällä hetkellä n.400 laituriipaikkaa ja NJK:n, Koivusaaren Pursiseurauksen ja Lauttasaaren puolella sijaitsevan Vaskilahden venekerhon talvitelakointialue mahtuu nykyisin kokonaisuudessaan Koivusaareen. Kerhot toimivat Helsingin kaupungin omistamalla alueella vuokralaisina. Veneilyn tarvitsema tila vie nykyisin suuren osan koko Koivusaaren Länsiväylän eteläpuolisen osan pinta-alasta.

Satamien laituripituus säilyy Vaskilahden Venekerhon satamassa jокseenkin samana kuin nykyisin, laiturijärjestelyjä ei tarvitse välttämättä muuttaa nykyisestä. Koivusaaren Pursiseurauksen satamassa laituripituus kasvaa nykytilanteeseen nähden.

Satamien maatoiminnoille varatut alueet pienenevät nykyisestä. Verrattuna moniin helsinkiläisiin pienvenesatamiin (esim. Pohjoisranta, Katajanokka, Kaivopuisto, Hakaniemi) maatoiminnoille varattu alue on kuitenkin vähintäänkin kohtuullinen. Satamat on



mahdollista suunnitella ja toteuttaa nykytilannetta modernimpina, ympäristöystävällisinä ja tilankäytöltään tehokkaina.

Vaskilahden satama-allas pienenee suunnitelmassa jonkin verran altaan pohjois- ja länsireunaltaan, mutta aallonmurtaja on suunniteltu nykyistä n. 40-50 metriä etelämmäksi, jolta osin satama-allas puolestaan kasvaa. Altaan pinta-ala säilyy jokseenkin entisellään.

Ranta-alueelle on suunniteltu paikka uudelle pursiseuran paviljongille, mutta myös kerhotilojen sijainti nykyisessä rakennuksessa saaren eteläkärjessä on mahdollista. Lauttasaaren puolella sijaitsevan Vaskilahden venekerhon osalta muutos nykytilanteeseen nähden koskee talvitelakointia, koska seuran veneet on telakoitu suurimmaksi osaksi Koivusaareen.

NJK:n nykyisen sataman alue pienenee, koska Länsiväylän ja satama-altaan väliin on suunniteltu korttelialue. Korttelialueen eteläpuolelle on edelleen suunniteltu satama-allas.

NJK:n kanssa on käyty neuvotteluja kerhon sataman siirtämisestä Koivusaaresta Hernesaaren kärkeen suunnitteilla olevaan uuteen venesatamaan. Koivusaaren läntinen satama n. 180 venepaikkaa sopisi hyvin esimerkiksi liikuntaviraston suoravuokrauspaikoiksi. Siirtymisen aikataulu suunnitellaan niin, että venekerhon toiminta voi jatkua kaikissa vaiheissa.

Koivusaaren pohjoisosaan on suunniteltu n. 60 veneen moottoriveneille suunniteltu satama koivusaarelaisille.

Koivusaaren satamien maatoiminnoille tarkoitettuja alueita voidaan käyttää talvella veneiden telakointiin. Talvitelakointipaikkojen määrä Koivusaareissa on selvästi pienempi kuin nykyisin. Vene- ja talvitelakointipaikkojen tarkka määrä selviää satamien yksityiskohtaisemman suunnittelun avulla.

Talvitelakoinnin järjestämisellä tulevaisuudessa tulee olemaan suuri vaikutus helsinkiläisten veneilymahdollisuuksiin ja asia tulisi ratkaista kokonaisuutena. Talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuutena on yksi valmisteilla olevan Helsingin yleiskaavan ratkaisuvia kysymyksiä.

Koivusaaren rakentamisella on vaikutuksia nykyisten kerhojen toimintaan saarella. Koivusaaren muuttuessa toiminnoiltaan nykyistä monipuolisemmaksi ja tiiviimmäksi, myös satamatoiminnot tiivistyvät ja satamista tulee osa uutta kaupunkimaista ympäristöä. Satamissa joudutaan tekemään ruoppauksia.



Koivusaaren osayleiskaavasuunnitelma ei paranna venekerhotoinnin nykyisin lähes optimaalisia edellytyksiä Koivusaassa, mutta säilyttää edelleen mahdollisuudet veneilyn harrastamiseen Koivusaassa.

KAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTIA TÄYDENNETÄÄN SUUNNITTELUN EDESSÄ

TOTEUTUS

Kaava-alueen kuuluminen toteuttamisprojektiin

Koivusaaren toteuttamista valmistelee kaupunginkansliassa toimiva Koivusaaren aluerakentamisprojekti yhteistyössä virastojen, laitosten ja muiden tahojen kanssa.

Vaiheittain toteuttaminen ja kynnystoimet

Koivusaaren asemakaava-alueen vaiheittain toteuttamista tutkitaan osana asemakaavaprosessia ja määritetään mahdolliset toteutuspolut, riippuvuudet ja rajoitteet.

Toteuttamispolut, vaihtoehdot

x

Rakentamiskelpoiseksi saattaminen

x

Rakentamisaikataulu

Koivusaaren metroaseman liikenne alkaa elokuussa 2016. Koivusaaren täyttötyöt, ruoppaukset sekä kadunrakennus ja kunnallistekniikan rakentaminen alkaa arviolta vuosina 2019 – 2020. Talonrakennus Koivusaassa alkaa arviolta vuosina 2021 – 2022, kun asemakaava on lainvoimainen. Koivusaaren toteuttaminen jatkuu 2020-luvun loppuun.

Korttelikortit

Alueelle tullaan laatimaan toteuttamista ohjaava korttelikortit, jotka liitetään kaavaselostukseen



SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisua koskevia erityistavoitteita:

- Uusia huomattavia asuin- ja työpaikka-alueita ei sijoiteta irralliseen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Varataan riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistetään verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

Asemakaavaa koskee erityisesti Helsingin seutua koskevat ja 1.3.2009 voimaan tulleet seuraavat erityistavoitteet:

- Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.
- Alueiden käytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle
- Alueiden käytön tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa asemakaavoitettava alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi, jonka halki on linjattu moottoriväylä (Länsiväylä) sekä seutuliikenteen rata (metro). Suunnittelualueen eteläistä rantaa myöten on osoitettu viheryhteyden tarve. Alue sijoittuu pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhykkeen sisälle.

Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueelle on osoitettu edellisten lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä sekä liikennetunneli, joka korvaa ja tarkentaa aikaisempaa seutuliikenteen radan (metro) merkintää.

Yleiskaava



Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) Koivusaari ja sitä ympäröivää vesialuetta on merkitty selvitysalueeksi (S), jonka maankäyttö ratkaistaan osayleiskaavalla tai yleiskaavalla. Yleiskaavan mukaan alueen läpi kulkee metro tai rautatie ja moottorikatu. Koivusaaren on laadittu kaupunginvaltuuston 14.1.2015 hyväksymä osayleiskaava alueen maankäytön ratkaisemiseksi.

Helsingin uudessa yleiskaavaehdotuksessa (kaupunkisuunnittelu-lautakunnan päätös 10.11.2015)) alue on merkitty kantakaupunki-alueeksi (C2) ja asuntovaltaiseksi alueeksi (A1 ja A2). Alueelle sijoittuu metroa asemineen ja sen läpi kulkee pyöräilyliikenteen baana. Lisäksi alueen läpi kulkee kaupunkibulevardi (Länsiväylä), jota kehitetään osana urbaania ja tiivistyvää kaupunkiympäristöä ja jonka pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavaprosessi on kesken, kaavasta annetut muutokset ja lausunnot on tarkoitus käsitellä kaupunkisuunnittelu-lautakunnassa vuoden 2016 aikana. Nyt laadittu kaavaratkaisu on uuden yleiskaavaehdotuksen mukainen.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830/1 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 8.11.2011) mukaan alueella on merkintä suunnitellusta raideliikennetunnelista ja asemasta. Nyt laadittu osayleiskaavaehdotus on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Osayleiskaava

Koivusaaren osayleiskaava hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa 14.1.2015. Osayleiskaava luo edellytykset uusien asuntojen ja työpaikkojen asemakaavoittamisen yli 5000:lle asukkaalle ja n. 3800-4500 työntekijälle sekä Koivusaaren keskustan kehittämisen metroaseman ympärille. Osayleiskaava ei ole vielä lainvoimainen muutoksenhakuprosessin ollessa kesken.

Koivusaaren asemakaavaluonnos perustuu osayleiskaavasunnitelmaan ja sitä varten tehtyihin selvityksiin.

Asemakaavat

Alueella on voimassa asemakaavat vuosilta 1977 ja 1982. Voimassa olevissa asemakaavoissa Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta, vesialue saaren länsipuolella ja Vaskilahden alue on merkitty venesatama-alueeksi (Uvs). Koivusaaren eteläkärki on asemakaavassa puistoaluetta (P) samoin kuin osia saaren keskellä. Lisäksi Koivusaareissa on katualuetta.



Alueella on lisäksi voimassa Länsimetron rakentamista varten laaditut asemakaavat vuosilta 2009 ja 2012 metron tunnelia ja maanalaisia osia varten sekä Koivusaaren aseman itäisen sisäänkäynnin toteuttamista varten.

Länsiväylän pohjoispuolella oleva osa Koivusaaresta on asemakaavoittamaton.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin /valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittausosasto on laatinut pohjakartan, joka on tarkistettu x.x.2016.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa kaava-alueen maa- ja vesialueet. Porstan saari on yksityisomistuksessa

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYYVAIHEET

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 16.3.2016 kaupungin aloitteesta.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty ja tullaan tekemään yhteistyötä seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helen Oy



- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Liikennevirasto
- Museovirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- x
- asuntotuotantotoimisto (ATT)
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
- kiinteistöviraston geotekninen osasto
- kiinteistöviraston tilakeskus
- kiinteistöviraston tonttiosasto
- liikuntavirasto
- opetusvirasto
- pelastuslaitos
- rakennusvalvontavirasto
- rakennusvirasto
- sosiaali- ja terveystieteiden virasto
- varhaiskasvatusvirasto
- ympäristökeskus
- x.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja viraston verkkosivuilla www.hel.fi/ksv sekä lehti-ilmoituksella Lauttasaari-lehdessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä valmisteluaineistoa on nähtävillä 4.4.–22.4.2016 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2 (pienoismalli täällä)
- Kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3
- Lauttasaaren kirjastossa, Pajalahdentie 10 A
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Asukastilaisuus pidetään Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19, 12.4.2016 klo 18.00–20.00.



KAAVASELOSTUS TÄYDENTYY SUUN- NITTELUN EDETESSÄ





16.3.2016

KOIVUSAAREN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Asemakaavavaiheessa Koivusaaren suunnittelu jatkuu Koivusaaren osayleiskaavassa määritellyn kokonaisuuden puitteissa. Yleispiirteinen osayleiskaava mahdollistaa suunnitelman elämisen ja kehittymisen asemakaavavaiheen tarkemmassa suunnittelussa. Alueelle on tarkoitua laatia koko aluetta koskeva asemakaavaluonnos, jonka jakaminen useampaan asemakaava-alueeseen on tarvittaessa mahdollista. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Koivusaaren osayleiskaavan 14.1.2015, mutta kaava ei ole lainvoimainen muutoksenhakuprosessin ollessa kesken.

Suunnittelun tavoitteet ja alue

Suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa uuden asunto- ja työpaikka-alueen rakentaminen Koivusaareen (n. 5 000 asukasta ja n. 3 800–4 500 työpaikkaa) uuden metroaseman ympärille. Kaikista suunnitelluista asunnoista ja työpaikoista on kävelyetäisyys asemalle ja uusi asunto- ja työpaikka-alue asettuu myös Länsiväylän ja nopean pyöräilyreitin varrelle.

Kaupunkirakenteen lähtökohtana on uuden tehokkaan joukkoliikenneyhteyden ohella ympäröivä saaristomaisema ja meri. Suunnittelun tavoitteena on hyödyntää merellistä ympäristöä ja maisemaa mahdollisimman monipuolisesti asuin ympäristön, julkisen ulkotilan ja työ- ja liiketilojen suunnittelussa. Asunnot, työtilat ja tärkeimmät julkiset ulkotilat aukeavat erilaisiin vaihteleviin merellisiin ympäristöihin. Merelliset toiminnot, kuten veneily ovat osa Koivusaaren suunniteltua identiteettiä ja tärkeimmät julkiset ulkotilat sijoittuvat rannoille.

Suunnittelualue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta. Espoon ja Helsingin välinen kaupungin raja sijaitsee Koivusaaren ja Hanasaaren välissä.

Asemakaavan muutos koskee Koivusaaren maa-aluetta, ympäröivää merialuetta, Länsiväylää ja maapenkereitä Koivusaaren itä- ja länsipuolella. Lisäksi alueeseen kuuluvat Länsiväylän reunustat tien ja kortteli-alueiden välissä Katajaharjun sillalle asti.



Osallistuminen ja aineistot

Asukastilaisuus pidetään Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Iso-kaari 19, 12.4.2016 klo 18.00–20.00.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (mm. havainnekuva, kaavakartan luonnos, kaavaselostuksen luonnos) on esillä 4.4.–22.4.2016 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2 (pienoismalli täällä)
- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs.
- Lauttasaaren kirjastossa, Pajalahdentie 10 A
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydetään esittämään **viimeistään 25.4.2016**.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, Kaupunkisuunnitteluvirasto, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- seurat ja yhdistykset
 - Lauttasaari-Seura-Drumsö-Sällskapet
 - Lauttasaaren Säätiö
 - Lauttasaaren yrittäjät
 - Helsingin Yrittäjät
 - Koivusaaren pursiseura r.y
 - Nyländska Jaktklubben r.f
 - Vaskilahden venekerho
 - Helsingin kaupunginosayhdistykset Helka ry
 - Helsingin luonnonsuojeluyhdistys
 - Suomen saunaseura
 - Hanasaaren ruotsalais-suomalainen kulttuurikeskus



- HKL-Kesämajat ry
- Helsingin seudun kauppakamari
- Suomen arkkitehtiliitto ry SAFA
- asiantuntijaviranomaiset
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Liikennevirasto
 - Museovirasto
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - Helsingin poliisilaitos
 - Espoon kaupunki, kaupunkisuunnittelukeskus
 - Meritaito Oy
 - Helsingin Satama Oy
 - Uudenmaan liitto
 - asuntotuotantotoimisto (ATT)
 - Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
 - kaupunginmuseo
 - kiinteistöviraston geotekninen osasto
 - kiinteistöviraston tilakeskus
 - kiinteistöviraston tonttiosasto
 - liikuntavirasto
 - nuorisoasiainkeskus
 - opetusvirasto
 - pelastuslaitos
 - rakennusvalvontavirasto
 - rakennusvirasto
 - sosiaali- ja terveystieteiden virasto
 - varhaiskasvatusvirasto
 - ympäristökeskus

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä täydennetään ja tarkistetaan osayleiskaavan vaikutusten arviointeja. Kaavan toteuttamisen vaikutuksia arvioidaan:

- seudun kaupunkirakenteeseen
- yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon
- rakennettuun ympäristöön; vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan
- naapurikaupunginosaan



- luontoon
- veden virtauksiin ja vaihtuvuuteen
- liikenteeseen
- veneilyyn
- teknisen huollon järjestämiseen
- yhdyskuntatalouteen
- elinkeinoihin ja työllisyyteen
- rakentamiseen korttelialueilla
- terveyteen (melu, päästöt)
- sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin

Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan kaava-alueen maa- ja vesialueesta. Kaavoitus on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta.

Uudenmaan 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa asemakaavoitettava alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi, jonka halki on linjattu moottoriväylä (Länsiväylä) sekä seutuliikenteen rata (metro). Suunnittelualueen eteläistä rantaa myöten on osoitettu viheryhteyden tarve. Alue sijoittuu pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhykkeen sisälle.

Uudenmaan 2014 vahvistetussa 2. vaihemaakuntakaavassa alueelle on osoitettu edellisten lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatteen merkintä sekä liikennetunneli, joka korvaa ja tarkentaa aikaisempaa seutuliikenteen radan (metro) merkintää.

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty selvitysalueeksi (S), jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla.

Helsingin uudessa yleiskaavaehdotuksessa (2015) alue on merkitty kantakaupunkialueeksi (C2) ja asuntovaltaiseksi alueeksi (A1 ja A2). Alueelle sijoittuu metroa asemineen ja sen läpi kulkee pyöräilyliikenteen baana. Lisäksi alueen läpi kulkee kaupunkibulevardi (Länsiväylä), jota kehitetään osana urbaania ja tiivistyvää kaupunkiympäristöä ja jonka pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavaprosessi on kesken, kaavasta annetut muistutukset ja lausunnot on tarkoitus käsitellä kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuoden 2016 aikana.



Koivusaaren osayleiskaava hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa 14.1.2015. Osayleiskaava luo edellytykset uusien asuntojen ja työpaikkojen asemakaavoittamisen yli 5 000 asukkaalle ja n. 3 800–4 500 työntekijälle sekä Koivusaaren keskustan kehittämisen metroaseman ympärille. Osayleiskaava ei ole vielä lainvoimainen muutoksenhakuprosessin ollessa kesken.

Alueella on voimassa asemakaavat vuosilta 1977 ja 1982. Voimassa olevissa asemakaavoissa Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta, vesialue saaren länsipuolella ja Vaskilahden alue on merkitty venesatama-alueeksi (Uvs). Koivusaaren eteläkärki on asemakaavassa puistoaluetta (P) samoin kuin osia saaren keskellä. Lisäksi Koivusaareissa on katualuetta.

Alueella on lisäksi voimassa Länsimetron rakentamista varten laaditut asemakaavat vuosilta 2009 ja 2012 metron tunnelia ja maanalaisia osia varten sekä Koivusaaren aseman itäisen sisäänkäynnin toteuttamista varten.

Länsiväylän pohjoispuolella oleva osa Koivusaaresta on asemakaavoittamaton.

Suunnittelualuetta koskevia selvityksiä:

Luonto

- Selvitys meritäyttöjen vaikutuksesta virtausolosuhteisiin, Koivusaaren, Hanasaaren, Lemislahden alue. Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy 1.2.2001
- Silakan kutualueiden ja vesikasvillisuuden kartoitus Koivusaaren ympäristössä. Alleco ky 31.12.2002
- Koivusaaren osayleiskaava-alueen virtausmalliselvitys. Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy. 22.10.2010, päivitys 8.10.2014
- Koivusaaren luontotiedot, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy 2011
- Koivusaaren rantojen vesiluonnon suunnitelma "Vellamon puutarhat", Alleco Oy 14.7.2011



- Koivusaaren osayleiskaavan meriluontoon liittyvät selvitykset: kalat, kutualueet, pohjaeläimet, Alleco Oy 26.11.2012
- Lepakoiden huomioon ottaminen Koivusaaren rakentamisessa, Wermundsen Consulting Oy 19.9.2012
- Lausunto Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen virtausolosuhteista. Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy 2012

Maisema ja julkinen kaupunkitila

- Koivusaari, maisemalliset ja ympäristölliset näkökohdat. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2001
- Koivusaari - kaupunkimaisemalliset tavoitteet, kaupunkisuunnitteluvirasto 17.8.2007
- Koivusaaren julkisen ulkotilan yleissuunnitelma Maanlumo Oy, Sumu Oy 29.1.2016

Rakennushistoria

- Lauttasaaren rakennusinventointi 2001–2002, Helsingin kaupunginmuseum, Hilla Tarjanne

Liikenne

- Länsiväylän liikennekäytäväselvitys 2007
- Länsiväylän aluevaraussuunnitelman luonnos välillä Kehä I - Lemissaarentie, Ramboll 27.12.2010
- Länsiväylän aluevaraussuunnitelma välillä Kehä I - Lemissaarentie, Ramboll 2012
- Länsiväylän järjestelyt Koivusaaren kohdalla, kehittämismahdollisuuksien arviointi, A-Insinöörit 2015

Melu

- Länsiväylän aluevaraussuunnitelma Kehä I - Lemissaarentie, Ramboll 2012



- Koivusaaren osayleiskaavan meluselvitys, Ramboll 2014

Päästöt

- Länsiväylän kattamisen ilmanlaatuvaikutusten arviointi Katajaharjussa, Ilmatieteen laitos 27.6.2008 ja 9.12.2008

Tekniset selvitykset

- Koivusaaren kaatopaikan laajuuden määrittäminen. VTT Yhdyskuntatekniikka 13.9.2000
- Koivusaaren haitta-ainetutkimus v. 2000. Suomen IP-Tekniikka Oy. 21.12.2000
- Koivusaari, maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. Finnish Consulting Group. 28.10.2010
- Koivusaaren osayleiskaava-alue, sedimentin kunnostusperiaatteet. Finnish Consulting Group. 8.11.2010
- Koivusaaren osayleiskaava-alue, pintasedimentin kunnostusmenetelmien kustannus-hyötytarkastelu. Finnish Consulting Group. 8.11.2010
- Koivusaaren osayleiskaava, pohja- ja rantarakennesuunnitelma. Finnish Consulting Group. 22.12.2010
- Katajaharjun Länsipään ja Koivusaaren kattaminen; Liikennetunneleiden alustava yleissuunnitelma, Fundatec Oy, Trafix Oy 3.1.2011
- Länsiväylän kattaminen Koivusaaren kohdalla, SITO Oy / Fundatec 2.12.2013
- Koivusaaren osayleiskaava, pohja- ja rantarakennesuunnitelma, WSP Finland Oy. 14.3.2014
- Sedimenttitutkimusraportti, Koivusaaren vesialueet, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, eNV604, Vahnen Environment Oy, 19.12.2014



- Ympäristötekkinen tutkimusraportti, Koivusaari, Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Env579, Vahanen Environment Oy, 10.12.2014
- Koivusaaren pysäköinti, rakennetekkinen yleissuunnitelma, Sito Oy / Innovarch Oy. 30.12.2014
- Koivusaaren osayleiskaava-alue, katujen ja vesihuollon yleissuunnitelma, Ramboll Finland Oy. 31.1.2015
- Koivusaaren asemakaavaluonnos, pohjarakennussuunnitelma, WSP Finland Oy. 25.2.2015
- Länsiväylän kattaminen Koivusaaren kohdalla, yleissuunnitelmatasoinen selvitys, Insinööritoimisto Pontek Oy. 10.11.2015

Metrolincken

- Metro-/raideyhteys välillä Ruoholahti-Matinkylä, Ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA), Jaakko Pöyry infra, Strafica, Ramboll, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Liikenne- ja viestintäministeriö, YTV 2005
- Länsimetro, hankesuunnitelma. Länsimetro Oy, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki 30.6.2008

Elinkeinot

- Kaupallisten palvelujen mitoitus ja sijoittuminen Koivusaassa, toimitilojen mitoitus, sijoittuminen ja luonne Koivusaassa, y-os 3.9.2012

Osayleiskaavan selvityksiä hyödynnetään asemakaavan laatimisessa ja tarvittaessa niitä täydennetään ja päivitetään. Lisäksi asemakaavaa varten on käynnistetty joitakin uusia selvityksiä mm. pilaantuneiden maiden kunnostussuunnitelma, pysäköintiratkaisujen lisätarkastelut ja vaiheittain rakentamisen suunnittelu.

Nykytilanne

Länsiväylä kulkee moottoritienä Koivusaaren läpi jakaen alueen kahteen osaan. Länsiväylän eteläpuolinen osa on pääosin veneilijöiden



käytössä ja metsäisessä pohjoisosassa sijaitsee pitkään edustuskäytössä ollut huvila pihapiireineen.

Alkuperäinen Koivusaari on yhdistetty sen eteläpuolella sijainneeseen pienempään Leppäsaareen täyttömaalla.

Koivusaarella toimii kaksi pursiseuraa ja asemakaava-alueeseen osittain kuuluvassa Vaskiniemessä on alueen kolmas venekerho. Venepaikkoja on yhteensä noin 400. Talvisin huomattavaa osaa Koivusaaresta käytetään veneiden talvitelakointiin.

Koivusaaren eteläkärjessä on puistoalue, jolla sijaitseva rantaniitty on suojeltu arvokkaana luontotyyppinä. Eteläosassa on myös säilynttä puustoa, siirtolohkare ja avokallioita.

Asemakaava-alueella on käynnissä Länsimetron rakennustyöt. Koivusaaren aseman Lauttasaaren puoleinen sisäänkäynti valmistuu vuoden 2016 aikana. Koivusaaren maanalaisen aseman toteuttamiselle välttämättömät poistumistieyhteydet ja ilmanvaihtokuilut rakennetaan samalla valmiiksi Koivusaaren puoleisen sisäänkäynnin myöhempää toteuttamista varten.

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, arkkitehti
p. 310 37206, mikko.reinikainen@hel.fi

Miika Vuoristo, arkkitehti
p. 310 37192, miika.vuoristo@hel.fi

Liikenne

Heikki Palomäki, liikenneinsinööri
p. 310 37312, heikki.palomaki@hel.fi

Teknitaloudelliset asiat

Helena Färkkilä-Korjus, diplomi-insinööri (geotekniikka)
p. 310 37325, helen.farkkila-korjus@hel.fi

Suvi Hokkanen, diplomi-insinööri (rakennetekniikka)
p. 310 37255, suvi.hokkanen@hel.fi



Jarkko Nyman, insinööri (kunnallistekniikka)
p. 310 37094, jarkko.nyman@hel.fi

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri (rakennetekniikka, kaavatalous)
p. 310 37252, mikko.juvonen@hel.fi

Kaarina Laakso, diplomi-insinööri (pilaantuneet maat ja sedimentit)
p. 310 37250, kaarina.laakso@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema

Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti
p. 310 37258, anu.lamminpaa@hel.fi

Vuorovaikutus ja viestintä

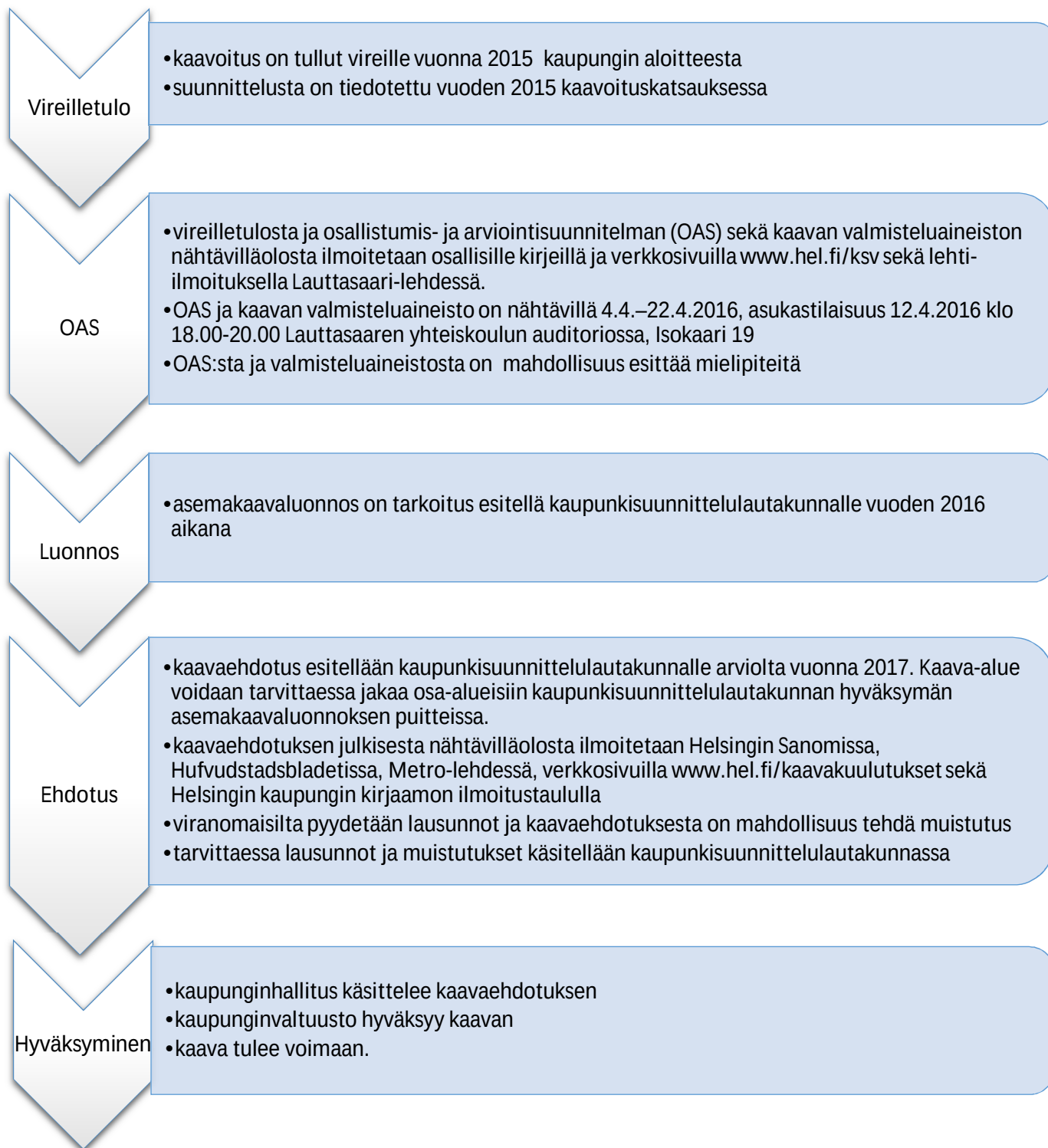
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija
p. (09) 310 37403, juha-pekka.turunen@hel.fi

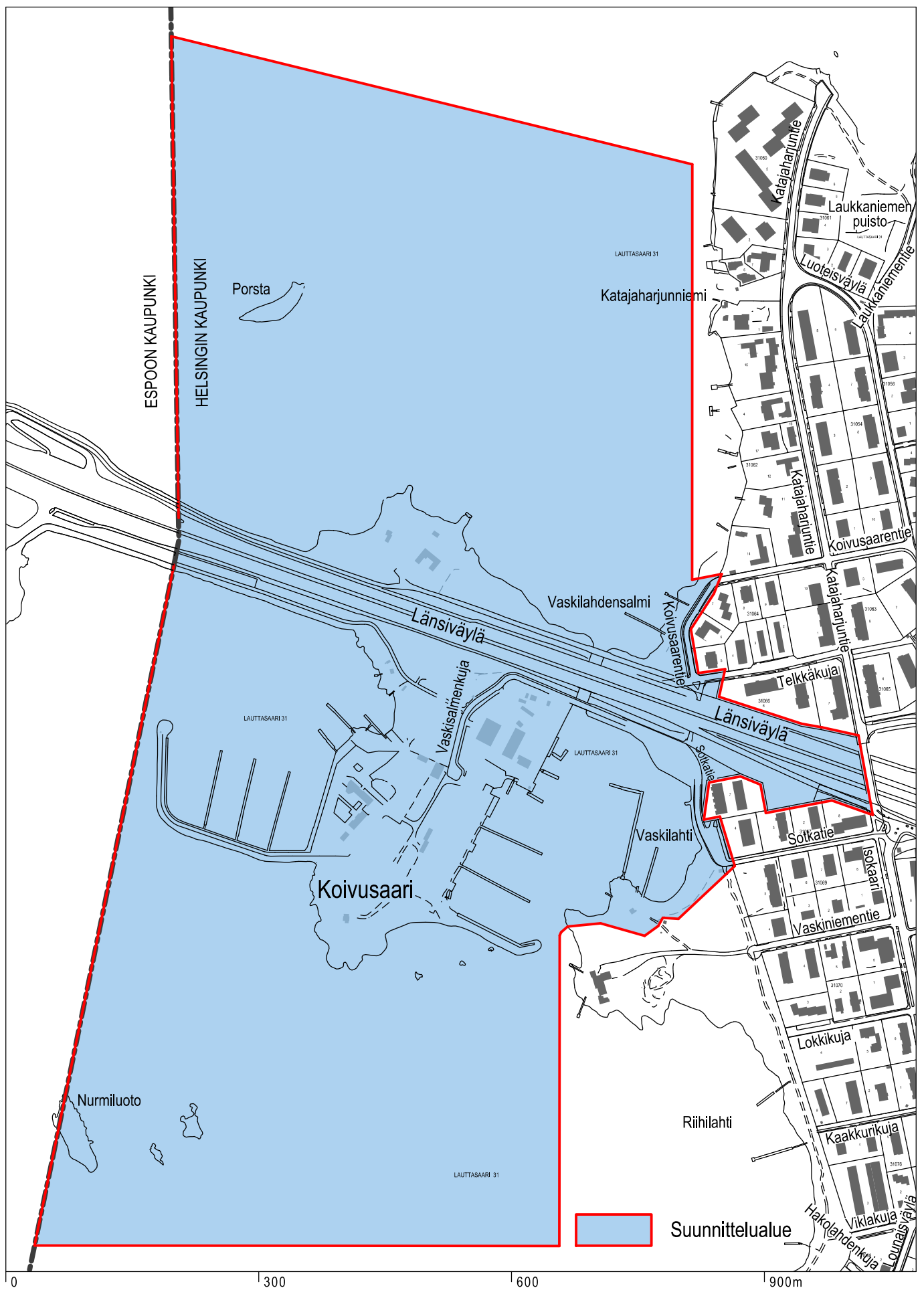


Kaupunkisuunnittelua voi seurata kaupunkisuunnitteluviraston sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkisuunnittelee, twitter.com/ksvhelsinki, www.youtube.com/helsinkisuunnittelee) sekä Suunnitelmavahti-palvelun avulla (www.hel.fi/suunnitelmavahti).



Kaavoituksen eteneminen





Koivusaari
Asemakaava- ja asemakaavamuutosalueen sijainti
OAS 3/2016

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Koivusaari-projekti







Ilmakuva
Koivusaari
Kslk xx.xx.2016
Liite asemakaavaluonnos

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Koivusaari-projekti



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄKSET		Asema-alue, jolla saa rakentaa metron sisäänkäyntirakennuksen ja ilmastointikuilun. Rakennuksen lattiatason korkeusasteen tulee olla vähintään +3,8. Rakennuksen sovitteeseen kaupunnekaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.
		Asuinrakennusten korttelialue.
		Asuinrakennusten korttelialue.
		Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
		Erityisasumisen korttelialue.
		Julkisten lähiläpiväyläalueiden korttelialue.
		Keskustatoimintojen korttelialue.
		Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
		Puisto.
		Puisto, jossa merkittävät puut ja pensaat on säilytettävä ja hoidettava elinvoimaisina ja tarvittaessa uudistettava siten, että niiden maisemallinen merkitys ympäristönsä säilyy.
		Virkistysalue.
		Maantien alue.
		Venetsatama/Venelätkä.
		Autopaikkojen korttelialue.
		Suojelualue. Luonnonsuojelun 296 perusteella suojeltu merenrantaniitty.
		Vesialueella sijaitseva korttelialue, jolle saa sijoittaa kulkuvia asuntoja ja niitä palvelevia laitureita, käyntiä, kiinnitysjärjestelyjä, asennustarvikkeita ja muita rakenteita.
		Vesialue.
		3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
		Korttelin, kortteliosan ja alueen raja.
		Osa-alueen raja.
		Ohjellinen alueen tai osa-alueen raja.
		Ohjellinen tontin raja.
		Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
		Kaupungin- tai kunnanosan numero.
		Kaupunginosan nimi.
		Ohjellisen tontin numero.
		Kadun, tien, katukäytävän, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
		Rakennuskoikeus kerrosluokittelumerkinnä.
		Roomalainen numero osoittaa rakennuksen, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
		Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta ylimmissä kerroksissa tulee enintään käyttää kerroksalaa laskettaessa tilaksi.
		Maanpinnan tai phakkeen ikimääräinen korkeusaste.
		Rakennusala.
		Merkintä, joka osoittaa rakennuksen, jolle saa rakentaa yhden kulluvan suunnon.
		Viiva, joka osoittaa rakennuksen harjan suunnan ja ikimääräisen sijainnin.
		Kattoterassi.
		Rakennusala, jolle tulee sijoittaa kerroksalaa osoittavan luvun verran asukkaiden harraste- ja kokoustilaa.
		Nuolet osoittaa rakennuksen sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
		Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jonka puoleisten rakennusten ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemuuta vastaan on oltava vähintään merkityn lukeman osittamattomia tasolla.
		Kannellinen tila, jonne saa rakentaa autopaikkoja ja teknisiä tiloja yhteen tasoon.
		Maanalaisten tila, jonne saa rakentaa autopaikkoja ja teknisiä tiloja yhteen tasoon.
		Maanalaisten tiloihin johtava ajoluiska.
		Alueen osa, johon tulee sijoittaa ajotunneleita johtava ajokäytävä.
		Alue on varattu kaupungin tarpeisiin.
		Ajoyhteys pysäköintialueeseen. Sijainti ohjellinen.
		Pysäköintipaikka.
		Pysäköintialue, jonka spiraalimainen pysäköintiramppi alkaa tasolta noin +3,30. Pysäköintialueen ylin kohta on noin +XX,00.
		Sulussa olevat numerot osoittavat ohjeellisesti tontin, joiden autopaikkoja saa sijoittaa maanalaisten pysäköintialueeseen tai LPA-alueelle.
		Alueen osa, jolla saa rakentaa metron sisäänkäyntirakennuksen ja ilmastointikuilun. Rakennuksen lattiatason korkeusasteen tulee olla vähintään +3,8. Rakennuksen sovitteeseen kaupunnekaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.
		Rakennuksessa on varauduttava sisäänkäynnin järjestämiseen. Merkittävillä ja Koivusaaren puistokadulla rakennuksen toiseen kerrokseen.

A, AK, AS, AL, C, JA C, KORTTELIALUEILLA	Rannan puoleiset parvekkeet on rakennettava sisäänvedettyinä ja lasitetuina.
Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpeutuneita vaikutelmia.	KORTTELIT 31155-31159
Katoille sijoitettavien teknisten tilojen ja laitteiden on sovitettava rakennuksen ulkonäköön.	Rakennusten tulee olla hahmoteltavissa, mutta muodostaa samalla yhtenäisen, pohjolevyn kokonaisuuden.
Rakennuksen ulkopuolella saa rakentaa kevytrakenteisia portaita, joita ei tulla maahan maanalaista johtoa varten varatulla alueen osalla.	Rakennuksen pituussuunnassa nousevalle kapealla dyoosilaisella varustetuilla harjoilla ja pulpetilla.
Tulotilan sisäänkäynti on järjestettävä rakennuksen näiltä sivuilta, joilla ei ole ääneneristysvaatimuksia.	Rakennusten julkisivumateriaalin on oltava puuta.
AK - AL, AKS - JA C KORTTELIALUEILLA	Tontti on rajattava virkistysalueella vastaavan maksimissaan 50 m korkeudella tukimuurilla.
Ensimmäisessä kerroksessa asuinhuoneen lattian tulee olla vähintään 0,7m vieressä aponeuvoliikenteelle varatun kadun pinta ylempään huoneeseen pääkkuna avautuessa kadulle.	KORTTEIT 31160 JA OHJELLINEN TONTTI 31161/1
Parvekkeiden on oltava (puutteita tai sisäänvedettyjä). Ulkoparvekkeilla ei saa kannattaa maasta.	V-VII-kerroksissa rakennusosissa on oltava rakennuksen pituussuunnassa nousevalle kapealla pulpetilla.
Parvekkeet saavat ulottua rakennuksen rajan yli.	Vaskilähdempuiston puoleisissa IV(2/3)-kerroksissa rakennusosissa on rakennuksen ylimmän kerroksen oltava kokonaisuudessaan sisäänvedetty edellisen kerroksen julkisivulinjasta rannan puolella.
Koivusaaren puistokatuun ja Vaskilähdempuiston rajatuilla julkisivuilla parvekkeet on rakennettava kokonaisuudessaan sisäänvedettyinä.	Rakennusten ylimpiin kerroksiin liittyville edellisen kerroksen katonsille on rakennettava kattoterasseja.
Ulkoseinien eteen saa rakentaa kerroksalaa lasitetulla parvekkeilla ja lukittavilla, joita varten ei tarvitse rakentaa autopaikkoja.	Vaskilähdempuiston puoleisissa IV(2/3)-kerroksissa rakennusosissa on maantasokerroksessa ja ylimmissä kerroksissa jokaisen asutuksen liittyvä oleskelupaikka tai terassi.
Maantasossa olevat asutuspinnat on adattava puu-kiivi- tai pensasaidalla tai pergolalla.	Ensimmäisen kerroksen tiloissa on oltava rannan puolella suuret ikkunat ja luonnonvalaisella tukimuurilla rajatut terassipinnat.
Niillä tonteilla, joiden pihamaat rajoittuvat toisiinsa, on suunniteltava ja rakennettava pihan leikkik- ja oleskelualueet sekä istutukset yhtenäisesti.	Maantasokerroksen terassipintojen ja Vaskilähdempuiston välisen tukimuurin korkeus saa olla maksimissaan 3 metriä.
Tonttia ei saa aidata toista tonttia vastaan.	VENESATAMAT
Kortteissa 31154, 31160, 31161, 31171-31173 tulee rakennusten kerroksiin liittyvät I-V-kerroksisten rakennusosien katto rakentaa viherkattoja ja kattoterasseja ja niille tulee järjestää esteetön käynti viereisistä asuinrakennuksista sekä luontevasti yhteydet ympäröivään kaltevkorttiin. Kattopinnat on jäseneltävä pihamateriaalein, istutuksin, kalustein ja valaistuksen avulla viihtyisiksi leikkik- ja ulko-oleskelutiloiksi.	Venesatamia tulee kehittää yleisille avoimien alueina. Kävijöillä tulee olla avoin pääsy veden ääreen.
Rakennuksen kaikkiin kerroksiin saa rakentaa asuin- ja palvelu- ja yhteis- varasto-, huolto- ja teknisiä tiloja asemakaavan merkityn kerroksalaa lisäksi.	PYSÄKÖINTIPAIKKOJEN MÄÄRÄT OVAT
Kallissa asuinrakennushankkeissa on asukkaiden käyttöön rakennettava riittävät varasto- ja huoltotilat sekä talopesula.	Asuinkeinoilla AK-, AL- ja C-alueilla: - autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 145 k-m2, jos etäisyys tontin keskipisteestä linnoitettuihin metrossaan lattiatason keskipisteeseen on alle 400 metriä.
Asukkaiden käyttöön on rakennettava harraste- ja kokoustilastoja 1,5% asemakaavan merkitystä kerroksalasta. Harraste- ja kokoustilastoja 1/3 saadaan sijoittaa myös tontin ulkopuolelle.	- Muilla alueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 135 k-m2.
Rakennuksen kahdessa alimmissa kerroksessa saa olla liiketiloja ja julkisia palvelutiloja sekä yhdyskuntateknisiä huoltoja palvelevia tiloja.	Asuinrakennusten korttelialueilla: - autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / asunto
AL- ja AKS-KORTTELIALUEILLA	Vuokra-asunnot: - Jos tontilla on kaupungin tai ARA vuokra-asuntoja, niiden osalta voidaan käyttää 20% pienempää autopaikkamäärästä kuin vastaavissa omistusasunnoissa
Kortteissa tulee olla vähintään XXX k-m2 / X% asemakaavan merkitystä kerroksalasta toimitus-, työ- ja liiketiloja.	Erityisasuminen: - Opetus- ja asuin- tai palvelu- ja yhteis- varasto- ja teknisiä tiloja
Autopaikat on sijoitettava tason +X.X alapuolelle tontin rakennuksen pohjakkeisiin tai maanalaisten pysäköintiloihin.	- Opetus- ja asuin- tai palvelu- ja yhteis- varasto- ja teknisiä tiloja
Kortteissa 31171-31173 tulee V-VII-kerroksisten rakennusosien oltava pohjavedenpinnan epäsäännöllisellä.	- Muun erityisasumisen pysäköintipaikkatavere määrittämien kaupunkisuunnitteluviraston hyväksymällä tapauskohtaisella sovellyksellä.
AK KORTTELIALUEILLA	Autopaikkojen kokonaismäärää voidaan vähentää kunnustusten avulla kaupungin tai ARA vuokra-asuntojen osalta enintään 40% ja muun asumisen osalta 25%. Näitä kunnustuksia ovat: - Pysäköintipaikkojen keskitäminen ja nimeäminen; - Jos vähintään 50 autopaikkaa toteutetaan keskitetysti nimeämättöminä, voidaan kokonaispaikkamäärää vähentää 10%; - Jos vähintään 200 autopaikkaa toteutetaan keskitetysti nimeämättöminä, voidaan kokonaispaikkamäärää vähentää 15%; - Yhteiskäyttötilat: Jos tontti liittyy pysyvästi yhteiskäyttöautoparkkeihin ja tontilla on oltava muuta tontin varavarsa asukkaalle yhteiskäyttöautoparkkeihin käyttömahdollisuuden, voi kokonaismäärästä vähentää 5 autopaikkaa yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, kuitenkin enintään 10%.
Pihakansi on rakennettava ja istutettava puun ja pensain lisäksi ja ulko-oleskelutiloiksi. Kulkureitit on suunniteltava ja rakennettava korkeatasoisesti. Pihakannella saa sijoittaa korkeintaan yhden liikunta- ja leikkialueen loppuun autopaikan korttelia kohden.	- Laadukkaat pyöräpysäköintipaikat: Jos kerrostaloyhtiö osoittaa pysyvästi vaadittua suuremman ja laadukkaan pyöräpysäköintipaikan, autopaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 1 ap kymmenstä pyöräpysäköintipaikkaa kohden, kuitenkin enintään 5%.
Pysäköintipaikat tulee rakentaa ma- ja ka-merkinnällä varustetuille alueille maan ja kiven alle.	Pyöräpysäköintipaikkojen tulee sijaita pihatasossa olevassa ulkoavaruudessa.
Ma- ja ka-merkinnällä merkityissä pysäköintialueissa tulee kansirakenteiden kantavuutta ja korkeustasoa määrittäessä ottaa erityisesti huomio pelastusajoneuvon paino sekä kiven liittäminen maastoon.	Toimitus: - Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 160 k-m2 ja enintään 1 ap / 75k-m2, jos etäisyys tontin keskipisteestä linnoitettuihin metrossaan lattiatason keskipisteeseen on alle 300m.
Kansipohjan ja puiston tai katualueen tulee liittyä luontevasti toisiinsa.	- Muilla alueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 100k-m2 ja enintään 1 ap / 60k-m2.
Y- JA LPA-ALUEILLA	Liikkeitä: - Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 200 k-m2 ja enintään 1 ap / 60 k-m2, jos etäisyys tontin keskipisteestä linnoitettuihin metrossaan lattiatason keskipisteeseen on alle 300m.
Kaikkiin rakennuksiin on rakennettava viherkatto.	- Muilla alueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 30k-m2 ja enintään 1 ap / 30k-m2.
KORTTEIT 31150, 31153, 31166 JA 31167	Venesatama: 1 ap / 5 veneapipaikka
V(2/3) ja VI(1/2)-kerroksisten rakennusosien ylimmän kerroksen on oltava kokonaan tai osittain sisäänvedetty edellisen kerroksen julkisivulinjasta rannan puolella.	Koulu: väh. 1 ap / 300 k-m2
Rakennusten ylimpiin kerroksiin liittyville edellisen kerroksen katonsille on rakennettava kattoterasseja.	Päiväkotit: väh. 1 ap / 300 k-m2
V(2/3)-kerroksisten rakennusosien maantasokerroksessa ja ylimmissä kerroksissa jokaisen asutuksen on liityttävä oleskelupaikka tai terassi.	Pohjapöytäpöytä: - Metropuiston molempien sisäänkäyntirakennusten yhteyteen on sijoitettava vähintään 50 polkupyörän pysäköintipaikkaa.
Ensimmäisen kerroksen tiloissa on oltava rannan puolella suuret ikkunat ja luonnonvalaisella tukimuurilla rajatut terassipinnat.	
Yi 40m pitkät rakennukset ja julkisivut on jaettava lyhyempiin osiin julkisivun materiaalin, väriksen, aukotuksen jätin muun keinoin.	
Rakennusten osien on oltava yhtenäisiä, mutta arkkitehtonisilla aineilla erilaisia ja väriellään lämpimiä ja eräviä.	
Maksimissaan kahden lamellin suuriset rakennukset on erotettava toisistaan maksimissaan 6 metrin levyisellä kulkujäljellä näkymäsuojalla.	
Julkisivun materiaalin on oltava pääosin paikalla muurattu tili tai muurattu pinnan päälle tehty rappaus tai slammus tai vastaava ympäristön sopiva korkeatasoinen julkisivumateriaali. Pihapuolessen julkisivun materiaali voi olla myös puuta.	

KOIVUSAARI
HAVAINNEKUVA 1:3500

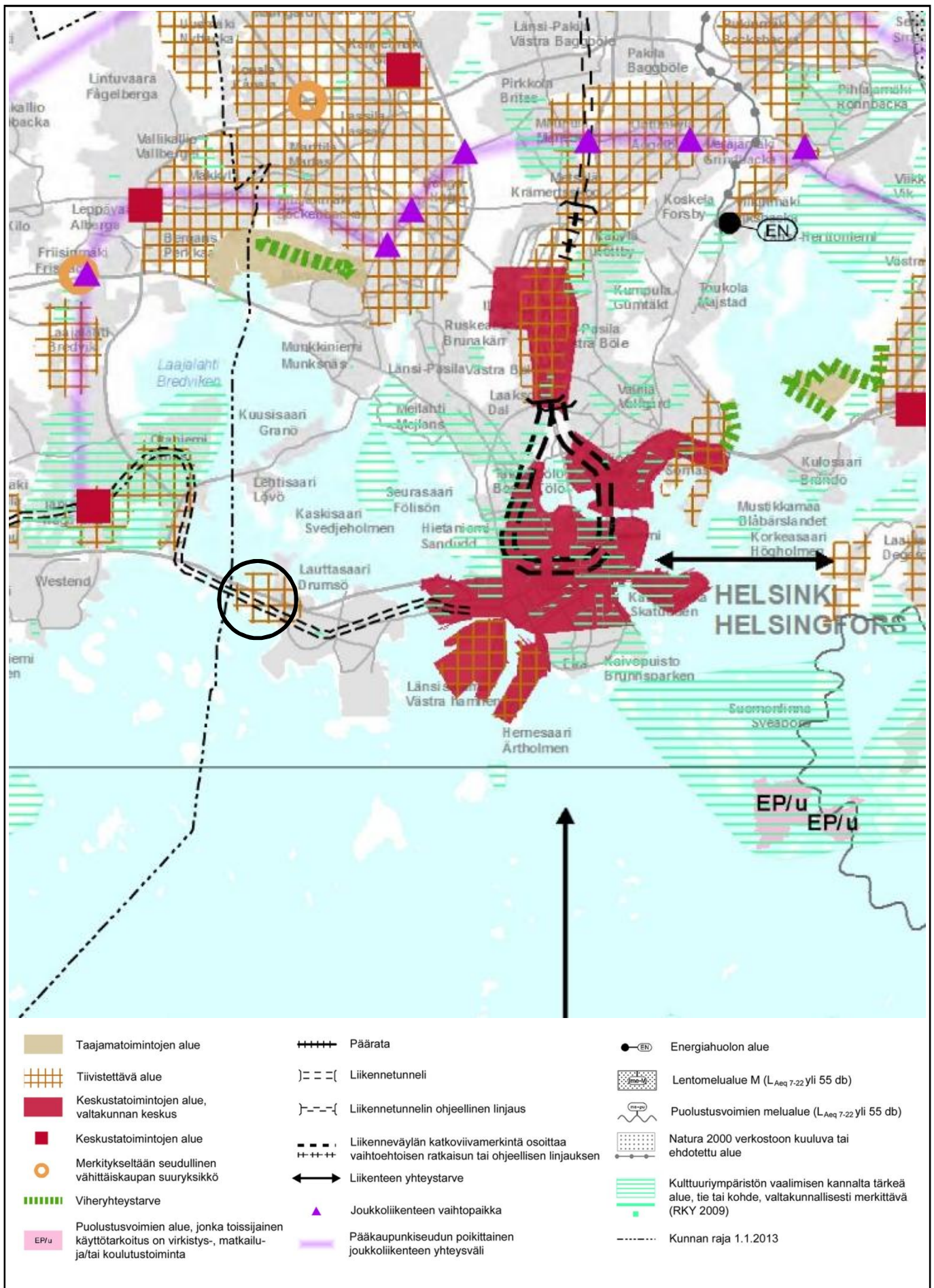
Luonnos 7.3.2016

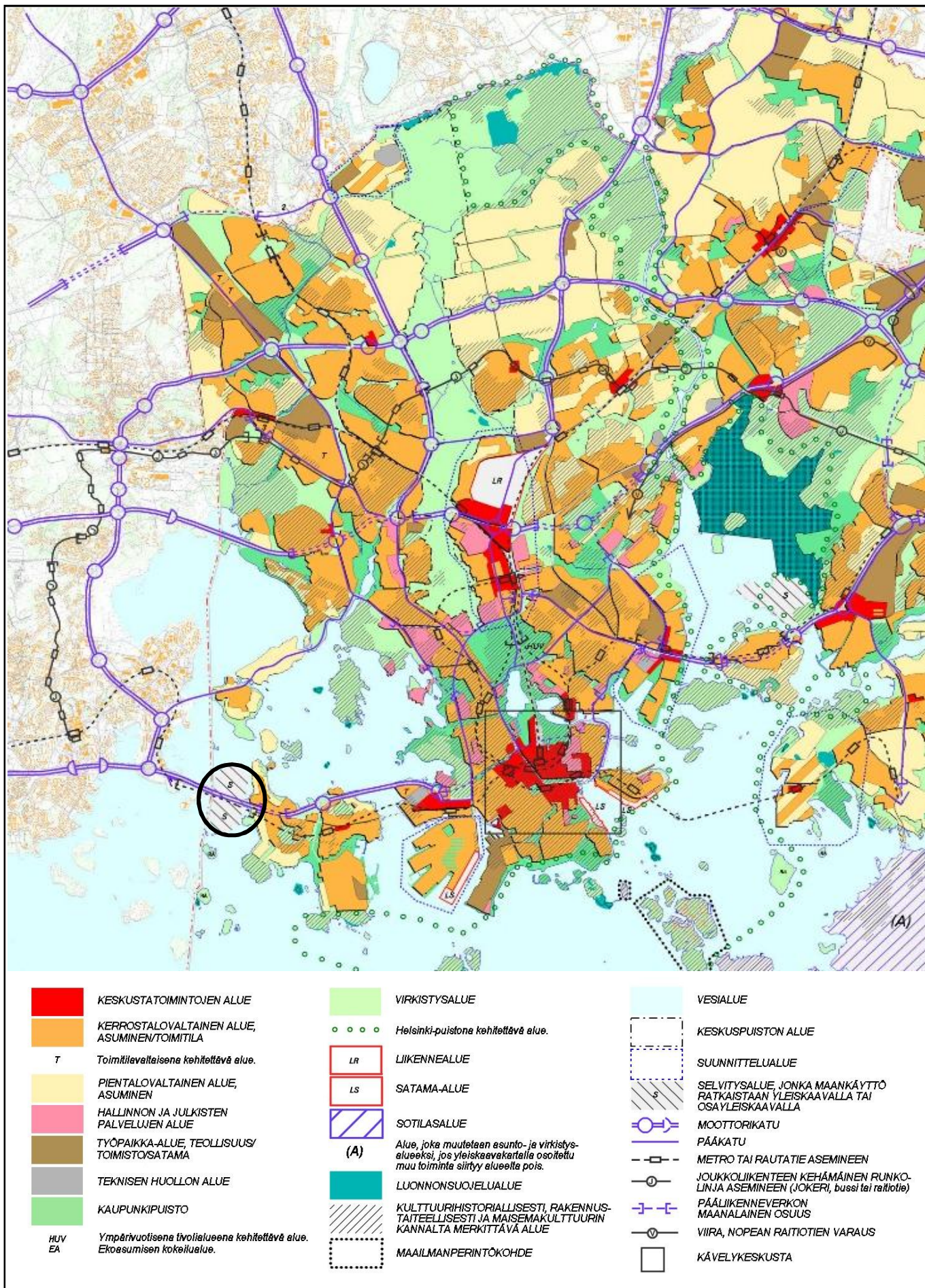


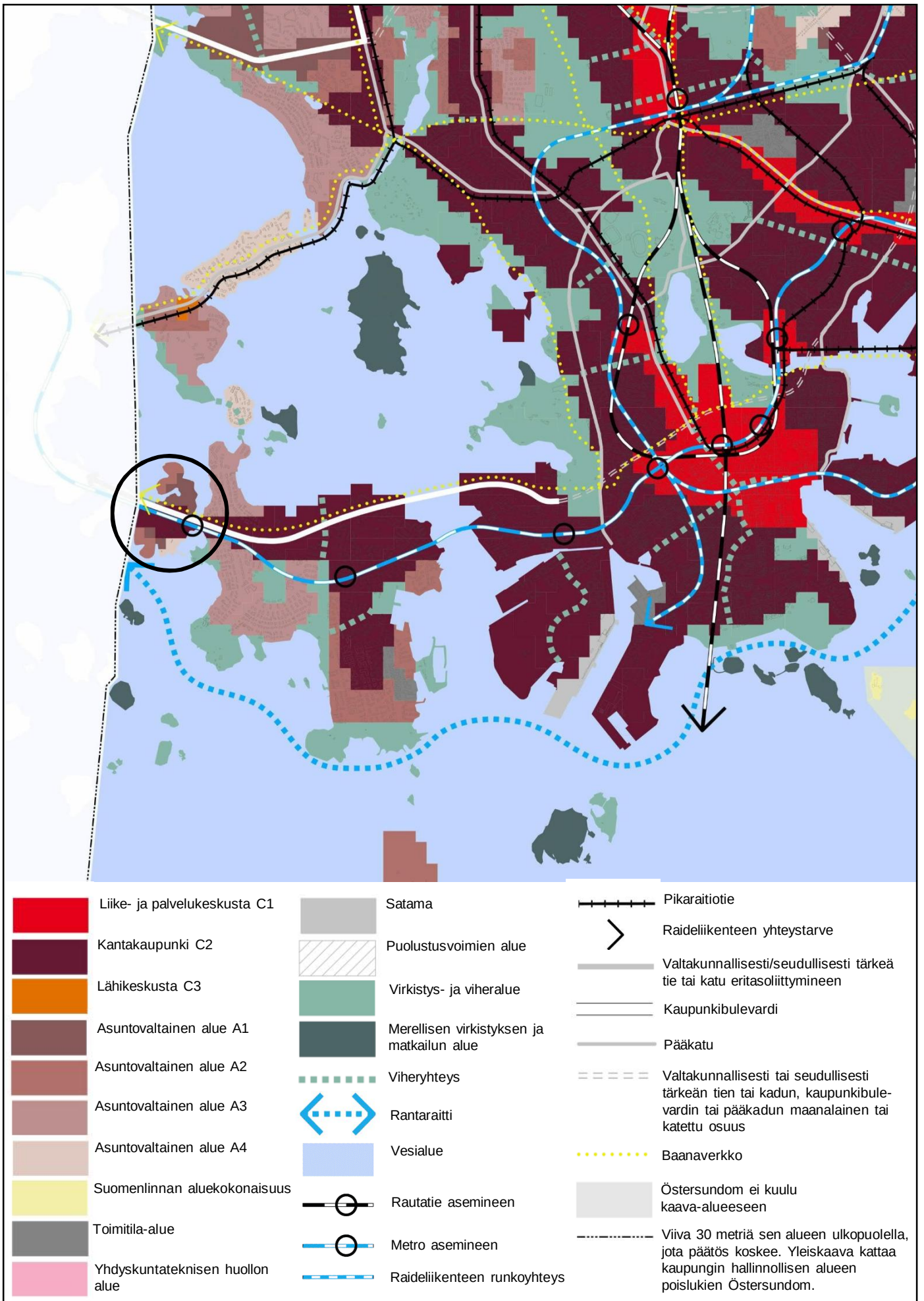


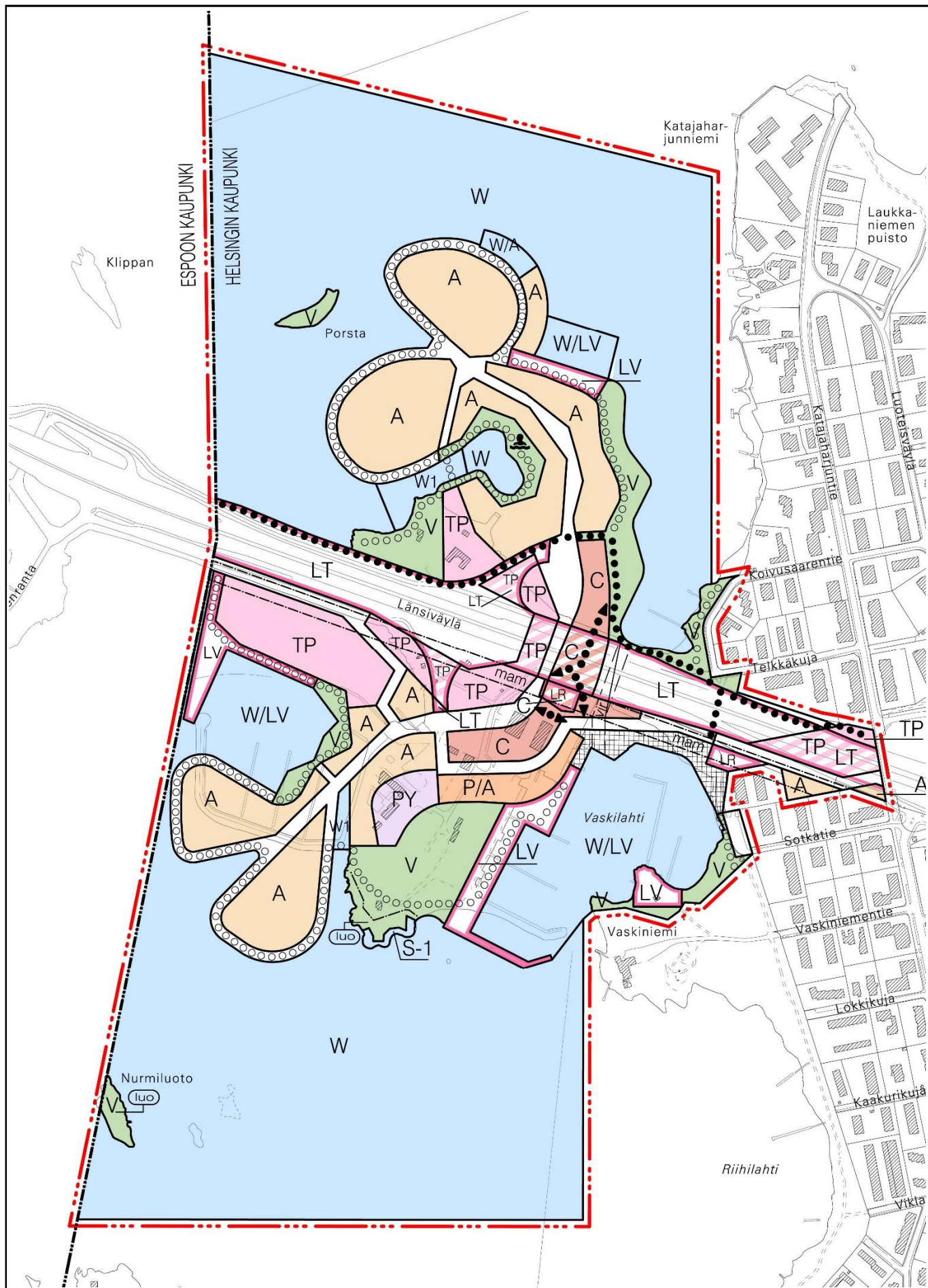
	Taajamatoimintojen alue		EP/u Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutus-toiminta		Päärata		Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde
	Keskustatoimintojen alue		EN/EJ Energia- ja/tai jätehuoltoon varattu alue		Yhdysrata		Valtakunnallisesti merkittävä muinaisjäännös
	Virkistysalue		ET Yhdyskuntateknisen huollon alue		Liikennetunneli		UNESCO:n maailmanperintökohte
	Viheryhteystarve		Satama		Laivaväylä		Pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhyke -rajaus
	Luonnonsuojelualue		Moottoriväylä		Veneväylä		Kunnan raja
	Puolustusvoimien alue		Valtatie / kantatie		400 kV voimalinja		
			Eritasoliittymä		Maakaasun runkoputki		
					Raakavesitunneli		
					Jätevesitunneli		
					Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue		



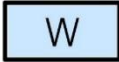
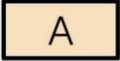
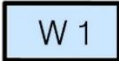
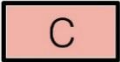
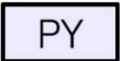
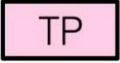
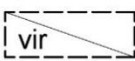








OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

	8 m osayleiskaava- alueen ulkopuolella oleva viiva.		Vesialue.
	Kunnan raja.		Venesatama-alue.
HELSINGIN	Kunnan nimi.		Kelluvien rakennusten alue.
	Asuntoalue. Alueelle saa rakentaa myös yksityisten ja julkisten palvelujen ja hallinnon tiloja sekä asuinympäristöön soveltuvia liike- ja työtiloja.		Vesialue, jolle saadaan rakentaa siltoja, jotka eivät saa haitata veden virtausta.
	Palvelujen ja hallinnon alue sekä asunto-alue.		Alueen raja.
	Keskustatoimintojen alue.		Osa-alueen raja.
	Liikennealueen osa, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintojen alueen.		Katualue.
	Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.		Kävelyn ja pyöräilyn pääreitti.
	Työpaikka-alue.		Ulkoilureitti.
	Liikennealueen osa, jonka yläpuolelle saa sijoittaa työpaikka-alueen.		Jalankulun yhteystarve.
	Virkistysalue.		Katuaukio / tori
	Maantien alue.		Likimääräinen virtausaukon sijainti.
	Metroluikenteen alue.		Maanalainen metroluikenteen alue.
	Vesilukenteen alue.		Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue.
	Suojelualue. Luonnonsuojelulain 29 §:n perusteella suojeltu merenrantaniitty.		Uimaranta.

Pilaantuneet maa-alueet on kaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja ennen rakentamiseen ryhtymistä kunnostettava.

Pohjasedimentin pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavan mukaisesta rakentamisesta johtuva merkittävä ruoppaustarve.

Ennen alueella tehtävää täyttööä tai muuta vesirakennustyötä on oltava yhteydessä museovirastoon vedenalaisinventoinnin organisoimiseksi.



