
LAAJASALON KATUALUEEN (KOIRASAARENTIE VÄLILLÄ HOPEAKAIVOKSENTIE–TAHVONLAHTI) ASEMAKAAVAN HYVÄKSYMINEEN (NRO 11910)

Khs 2009-2152

Kaupunkisuunnitteluvirasto (1.2.2010)

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 13.11.2008 päivätyn ja 10.9.2009 muutetun 49.kaupunginosan (Laajasalo) katualuetta koskevan asemakaavaehdotuksen nro 11910 (Koirasaarentie välillä Hopeakaivoksentie-Tahvonlahti) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ilmoittaa tarkistaneensa asemakaavaehdotusta lautakuntakäsittelyn jälkeen seuraavalla korjauksella:

- Päätöksenteon jälkeen on tullut ilmi rakennusviraston ja valaistuskonsultin kanssa käydyssä kokouksessa, että toteutussuunnittelua varten katua on levennettävä kaava-alueen itäpäässä virkistysalueen kohdalta yhteensä 2,4 metriä.

Kaupunkisuunnittelulautakunnalle 27.8.2009 esitetystä asemakaavaehdotuksessa katualueen leveys virkistysalueen kohdalla oli 23,5 m, josta erotuskaistat joukkoliikenteen ja muun moottoriajoneuvoliikenteen välissä olivat 0,5 metriä. Erotuskaistoille sijoittuvien raitiovaunuliikenteen johdinpylväiden ja niihin liittyvien valaisimien sekä raide- ja ajoneuvoliikenteeseen liittyvän turvaetäisyyden vuoksi erotuskaistan leveys tulisi olla 1,7 metriä. Tämän vuoksi molempia erotuskaistoja on levennetty 1,2 metriä. Katualueen leveydeksi tulee näin virkistysalueen kohdalla 25,9 m.

Katutila on virkistysalueeseen rajautuvalta osalta kuitenkin kaventunut 3,6 metriä verrattuna 30.1.–2.3.2009 nähtävillä olleeseen asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen (nro 11820).

Kaupunkisuunnitteluvirasto (30.9.2010)

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 13.11.2008 päivätyn ja 10.9.2009 muutetun 49.kaupunginosan (Laajasalo) katualuetta koskevan asemakaavaehdotuksen nro 11910 (Koirasaarentie välillä Hopeakaivoksentie-Tahvonlahti) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ilmoittaa tarkistaneensa asemakaavaehdotusta lautakuntakäsittelyn jälkeen seuraavalla korjauksella:

- Päätöksenteon jälkeen on tullut ilmi rakennusviraston ja valaistuskonsultin kanssa käydyssä kokouksessa, että toteutussuunnittelua varten katua on levennettävä kaava-alueen itäpäässä virkistysalueen kohdalta yhteensä 2,4 metriä.

Kaupunkisuunnittelulautakunnalle 27.8.2009 esitetystä asemakaavaehdotuksessa katualueen leveys virkistysalueen kohdalla oli 23,5 m, josta erotuskaistat joukkoliikenteen ja muun moottoriajoneuvoliikenteen välissä olivat 0,5 metriä. Erotuskaistoille sijoittuvien raitiovaunuliikenteen johdinpylväiden ja niihin liittyvien valaisimien sekä raide- ja ajoneuvoliikenteeseen liittyvän turvaetäisyyden vuoksi erotuskaistan leveys tulisi olla 1,7 metriä. Tämän vuoksi molempia erotuskaistoja on levennetty 1,2 metriä. Katualueen leveydeksi tulee näin virkistysalueen kohdalla 25,9 m.

Katutila on virkistysalueeseen rajautuvalta osalta kuitenkin kaventunut 3,6 metriä verrattuna 30.1.–2.3.2009 nähtävillä olleeseen asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen (nro 11820).

Kaupunkisuunnittelulautakunta (10.9.2009)

Tämä esitys koskee Koirasaarentietä osuudella Hopeakaivoksentie–Tahvonlahti. Kaupunkisuunnittelulautakunnan samassa kokouksessa oli käsiteltävänä erillisenä asiana Koirasaarentien Tahvonlahti–Reiherintie välinen osuus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.11.2008 lähettää 13.11.2008 päivätyin 49. kaupunginosan (Laajasalo) katualuetta koskevan asemakaavaehdotuksen ja korttelin 49057 tonttia 3, korttelin 49074 tonttia 2 ja puistoalueita koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 11820 (Koirasaarentie välillä Hopeakaivoksentie–Reiherintie) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Merkittiin, että jäsen Helistö varajäsen Slätiksen kannattamana teki seuraavan palautusesityksen:

"Asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että Koirasaarentiestä tehdään vaihtoehtoinen, kapeampi suunnitelma. Samassa yhteydessä esitetty Koirasaarentien liikennesuunnitelma jätetään pöydälle vaihtoehtoisen ehdotuksen valmistumiseen asti."

Suoritettussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 7 (Kolbe, Lahti, Buttler, Palmroth-Leino, Salonen, Närö, Anttila) – 2 (Helistö, Slätis).

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kruunuvuorenrannan osayleiskaavan 10.12.2008. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Kruunuvuoren-

rannan maankäyttösuunnitelman 14.2.2008. Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on jätetty 11 valitusta hallinto-oikeuteen. Koirasaarentien asemakaava-alue ulottui sekä maankäyttösuunnitelman että osayleiskaavan alueelle. Kaava-alue on nyt jaettu kahteen osaan: Hopeakaivoksien ja Tahvonlahden väliseen osuuteen, joka sijaitsee osayleiskaava-alueella ja Tahvonlahden ja Reiherintien väliseen osuuteen, joka sijaitsee maankäyttösuunnitelma-alueella. Tahvonlahden–Reiherintien välinen osuus on erotettu omaksi asemakaava-alueeksi, koska osayleiskaava-alueen asemakaavoja ei voida viedä kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi ennen kuin hallinto-oikeus ja korkein hallinto-oikeus mahdollisten jatkovalitusten osalta on käsitellyt valitukset. Koirasaarentien katusuunnittelu on tarkoitus käynnistää tänä vuonna ja aloittaa rakentaminen vuonna 2011.

Koirasaarentien asemakaavojen tavoitteena on rakentaa nykyinen Koirasaarentie Reiherintien liittymästä länteen käytännössä kokonaan uudelleen siten, että se pystyy välittämään rakennettavan Kruunuvuorenrannan alueen liikenteen. Koirasaarentie on Kruunuvuorenrannan alueen alueellinen kokoojakatu ja se muodostaa tulevaisuudessa pääliikenneyhteyden Laajasalosta Kruunuvuorenrantaan.

Katualueen mitoituksessa on huomioitu tuleva keskustan suunnan raiteliikenne ja kevyt liikenne, paikallinen kevyt liikenne, bussiliikenne ja ajoneuvoliikenne Laajasalon suuntaan sekä tulevaisuuden joukkoliikennevaraukset. Katualueelta on varattu kaupunkikuvallisista syistä tilaa myös puuistutuksille.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus nro 11820 on ollut maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n nojalla julkisesti nähtävillä 30.1.–2.3.2009. Ehdotuksesta jätettiin määräajan kuluessa 11 muistutusta ja määräajan jälkeen yksi kirje. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa kiinteistölautakunta, joukkoliikennelautakunta, ympäristölautakunta, Helsingin Vesi, Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy sekä yleisten töiden lautakunta.

Muistutukset ja kirje

Kaavoitusprosessi

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ihmettelee (2.3.2009), miksi selostusosa on jätetty kokonaan julkaisematta. Koko Kruunuvuorenrannan alueen kaavoitusprosessi ja kaavoituksen jakaminen osiin on ollut oikeudellisesti kyseenalainen. Kruunuvuorenrannan osayleiskaavasta Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry on jättänyt valituksen Helsingin hallinto-oikeuteen (16.1.2009). Tämän vuoksi on kyseenalaista laatia asemakaavaa ennen ylemmän kaavan oikeuskäsittelyn päättymistä. Koirasaarentien varsilla olevilta alueilta puuttuvat kunnolliset luontoselvitykset kokonaan. Kaavaehdotus on ehdottomasti asetettava uudelleen näytille niin, että kaikki asiakirjat olisivat saatavilla tarkastelua ja mahdollista muistutusten jättöä varten.

Laajasalo-Degerö Seura ry ja XXX vaativat (2.3.2009) asemakaavaehdotuksen palauttamista uuteen valmisteluun, koska alue on osa alkuperäistä Kruunuvuoren osayleiskaava-alueetta. Asemakaavoituksen paloittelu pieniin osiin ei ole hyvän kaavoitustavan mukaista. Kaavaselostus ei ole ollut nähtävillä.

Laajasalon pienkiinteistöyhdistys ry:n mielestä (2.3.2009) alueen suunnittelu nykymenttelyllä tulee keskeyttää ja liittää alue takaisin osaksi kesken olevaa Kruunuvuorenrannan osayleiskaavaa. Nähtävillä ollut materiaali on ollut puutteellista eikä täytä laillisen asemakaavoituksen edellytyksiä. Luontoselvitykset, meluselvitykset, havainnemateriaali, kaavaselostus ja liittyminen viereisiin alueisiin puuttuvat.

Pro Kruunuvuori -liike esittää (2.3.2009), että yleiskaava 2002:ssa määriteltyä suunnittelualuetta ei voi jakaa ja että itse jako osayleiskaava- ja maankäyttösuunnitelma-alueeseen vireilletulosta ilmoittamisen jälkeen on vakava menettelytapavirhe.

XXX esittää (2.3.2009) muistutuksessaan, että alueelle ei ole tehty kunnollista luontoselvitystä.

XXX epäilee (2.3.2009), ettei luontoselvityksiä ole tehty. Asemakaavoituksen paloittelu pieniin osiin ei ole hyvän kaavoitustavan mukaista. Tien ja molempien puolien kaavojen tulee kuulua samaan kaavaan, ne tulee palauttaa osaksi osayleiskaavaprosessia. KSV osoittaa halveksuntaa Suomen ympäristökeskuksen raporttia kohtaan Uudenmaan arvokkaista kallioalueista. Kaavaselostus ei ole ollut nähtävillä.

XXX mukaan (2.3.2009) selostuksessa viitataan maankäyttösuunnitelmaan, joka ei kuulu maankäyttö- ja rakennuslain alueiden käytön suunnittelujärjestelmään, eikä se ole selostuksen liitteenä. Maankäyttösuunnitelmasta esitettyjä mielipiteitä ei ole huomioitu asemakaavassa, joten ne jäävät merkityksettömiksi. Kaavaselostusta ei ole asetettu julkisesti nähtäville.

Asemakaavaa laadittaessa ei ole otettu huomioon maakuntakaavaan merkittyä Hevossalmeista Tullisaareen ulottuvaa virkistysaluetta. Virkistysalue on Helsingin kaupungin melutorjunnan toimintasuunnitelma 2008:n ja YK 2002:n melukartoitusten mukaan hiljainen alue.

XXX toteaa (2.3.2009) hallinto-oikeuteen jätetyn useita valituksia.

XXX mielestä (2.3.2009) yleiskaavassa 2002 merkittyä suunnittelualuetta ei voida jakaa osayleiskaava- ja maankäyttösuunnitelma-alueeseen sen jälkeen, kun suunnittelu on jo pantu vireille ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkistettu. Ennen hallinto-oikeuden päätös-

tä on mahdotonta arvioida rakennettavan Kruunuvuorenrannan alueen liikennettä ja siten myös Koirasaarentieltä vaadittavaa välityskykyä.

XXX vaatii (3.3.2009) asemakaavan laajentamista Katajanokasta Reiherintien liittymään asti, ja että se liitetään muiden Koirasaarentien varressa olevien alueiden asemakaavoihin. Yleiskaava 2002:ssa määriteltyä suunnittelualueetta ei voi jakaa. Mitään suunnitelmaa ei pidä rakentaa silta-raitiolinja -suunnitelman varaan ennen kuin kaupunki on tehnyt sitovan päätöksen tämän vaihtoehdon toteuttamisesta, sen kustannukset on budjetoitu ja rakentamisaikataulu laadittu.

XXX esittää (2.3.2009) muistutuksessaan, että kaavoitusprosessia ei pitäisi viedä tässä tilanteessa asemakaavatasolle, koska maankäyttösuunnitelma ei ole virallinen kaava. Toinen suuri epäkohta on se, että alueen suunnittelu on jaettu lukuisiin erillisiin pieniin osaluaisiin. Selostus puuttuu. Maakuntakaavoituksessa on osoitettava valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja maisemat. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovellettava historialliseen kehitykseen. Alueella ei ole tehty luontokartoituksia eikä arvioita suunnitelmien vaikutuksista metsäluontoon.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Yleiskaava/Maakuntakaava

Osayleiskaava-alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Helsingin yleiskaava 2002. Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella. Suunnitelma noudattaa pääosin yleiskaavan maankäytön rajauksia. Yleiskaavassa on Kruunuvuorenrantaa koskeva merkintä, joka mahdollistaa osayleiskaavassa tehtävät muutokset aluerajauksiin.

Maankäyttösuunnitelma ja osayleiskaava

Kaavoitusmenettelyn luonteeseen kuuluu, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan kirjattuihin lähtökohtiin ja menettelyihin tulee muutoksia tehtävien selvitysten ja vuorovaikutusten vuoksi. Laki ei edellytä, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tällöin muutettaisiin tai päivitetäisiin.

Koirasaarentien varsien rakentaminen on luonteeltaan Laajasalon täydennysrakentamista. Asemakaavat olisi voitu laatia suoraan Yleiskaava 2002:n pohjalta.

Osayleiskaava-alueen rajauksen muuttaminen ja Koirasaarentien varren erottaminen maankäyttösuunnitelma-alueeksi on esitetty kaupunkisuunnittelulautakunnalle 2.6.2006 käsiteltäessä osayleiskaavan suunnitteluohjelmaa. Suunnitteluohjelmassa on todettu: "Maankäyttösuunnitelman alue käsittää Koirasaarentien molemmin puolin sijaitsevat alueet, joiden rakentamisaikatauluun öljysataman alasajo ei vaikuta. Näille

alueille voidaan laatia asemakaavat suoraan yleiskaava 2002:n ja maankäyttösuunnitelman pohjalta." Lautakunta merkitsi suunnitteluohjelman tiedoksi ja päätti jatkosuunnitteluperiaatteista.

Osayleiskaava- ja maankäyttösuunnitelma-alueita on myös koko ajan suunniteltu yhtenä kokonaisuutena ja suunnitelma on myös esitelty kokonaisuutena kaupunkisuunnittelulautakunnalle ohjelmointi-, osayleiskaavaluonnos- ja ehdotusvaiheessa. Lautakunta on päättänyt suunnitelmista yhtäaikaisesti. Myös vaikutusarviot on laadittu koskien kumpaakin aluetta.

Osayleiskaavan hyväksymispäätöksestä jätetyt valitukset eivät estä asemakaavojen valmistelua valitusten kohteena olevilla alueilla mutta niitä ei voi viedä kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi ennen kuin hallinto-oikeus on käsitellyt valitukset.

Luontoselvitykset

Osayleiskaavaan liittyvät koko alueen luontoselvitykset ovat olleet Helsingin ympäristökeskuksen mielestä riittävät. Ympäristökeskus oli aiemmin inventoinut koko suunnittelualueen ja luontotiedot oli päivitetty 2004. Kaupunkisuunnitteluviraston ja ympäristökeskuksen tilaamalla konsulttityöllä (Kruunuvuorenrannan osayleiskaava-alueen luontoselvitys ja maankäytön luontovaikutusten arviointi, Enviro 2005) luontotietoja täydennettiin siltä osin, kun ympäristökeskus katsoi sen tarpeelliseksi.

Asemakaavoituksen jakaminen useiksi kaavoiksi

Asemakaavojen aluerajaukseen vaikuttavat mm. alueen rakentamisajankäytäntö, alueen toiminnallinen sisältö ja maanomistus. Koska Kruunuvuorenrantaa suunniteltaessa on kysymyksessä suuri aluekokonaisuus, joka rakentuu vaiheittain 15–20 vuoden aikana, on tarkoituksenmukaista kaavoittaa alue vaiheittain useina asemakaavoina. Koirasaarentien liittyminen ympäristöön on selvitetty osayleiskaavassa. Koirasaarentietä koskevat asemakaavat ovat alueen ensimmäiset asemakaavat, alueen toteutus alkaa Koirasaarentien rakentamisella.

Selostus

Koirasaarentien asemakaavaluonnoksen selostusluonnos on ollut nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa ja Laajasalon kirjastossa 6.–20.10.2008 sekä viraston internetsivuilla 10.10.2008 lähtien. Asemakaavaehdotuksen selostus on ollut nähtävillä kaupunkisuunnitteluvirastossa 30.1.–2.3.2009.

Vuorovaikutus

XXX mielestä (2.3.2009) kaavoituksessa ei ole edelleenkään huomioitu asukasmielipidettä.

XXX esittää (2.3.2009) mielipiteenään, että kuulemisissa on asukkaita kuultu, mutta kuultua ei ole otettu huomioon. Pro Kruunu- vuori -liike keräsi noin 4 000 nimeä ja Pro Stansvik -liike lisäksi noin 1 000 nimeä rakennussuunnitelmien rajoittamiseksi ja arvokkaan kallio- ja metsäalueen sekä muiden viheralueiden säästämiseksi. Vetoomuk- sella ei ollut mitään vaikutusta, rakennussuunnitelmia ei ole muutettu.

XXX kyselee (2.3.2009), onko asukkaita kuultu. Asukkaat ovat keränneet yli 4 000 nimeä tärkeän lähivirkistysalueen säilyttämi- sen puolesta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kaavoitustyössä otetaan kaikki mielipiteet huomioon mutta jokainen mielipide ei aiheuta kuitenkaan kaavan muuttamista.

Osayleiskaavaa ja maankäyttösuunnitelmaa laadittaessa on vuorovai- kutus tehty maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaikki saadut mie- lipiteet on tutkittu ja otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon ja ne on viety päättäjien tietoon. Koirasaarentien asemakaavaluonnos ja selos- tusluonnos on ollut nähtävänä 6.–20.10.2008 kaupunkisuunnitteluviras- tossa, Laajasalon kirjastossa ja viraston internetsivuilla (selostusluon- nos 10.10.2008 lähtien). Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 8.10.2008. Keskustelutilaisuus järjestettiin nähtävilläolon alkuun, jotta tilaisuudessa olisi myös mahdollista esitellä suunnitelma ja helpottaa si- ten asukkaiden perehtymistä suunnitelmaan. Mielipiteet vastineineen esiteltiin 13.11.2008 kaupunkisuunnittelulautakunnalle.

Kaavoitusprosessi tapahtuu maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vuo- rovaikutuksessa osallisten kanssa. Kaavan laadinta on kuitenkin erilais- ten etujen ja näkemysten yhteensovittamista kaavan tavoitteen ja lain mukaisten kaavan sisältövaatimusten huomioon ottavalla tavalla.

Melu ja muut päästöt

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry muistuttaa (2.3.2009) ympäristö- meludirektiivi 2002/49/EY:ssä edellytettävän hiljaisten alueiden selvit- tämistä ja säilyttämistä. Tämän vuoksi liikenne tulee johtaa tunneliin koko Koirasaarentien matkalla.

Laajasalo-Degerö Seura ry:n mielestä (2.3.2009) valmisteluteksteissä esiintyvä väite ”melu ei ole merkittävä” on räikeästi virheellinen, kun toisaalla tekstissä taas todetaan melun edellyttävän määräyksiä ulko- seinärakenteiden ääneneristävydestä.

Laajasalo-Degerö Seura ry ja XXX toteavat (2.3.2009) Tahvon- lahden alueen olevan Helsingin harvoja hiljaisia alueita. EU-direktiiviä 2002/49/EY ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta on noudatetta- va. Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2008, jo-

hon kaupunki on sitoutunut (Khs 2008-1875), edellyttää, että kaupunkisuunnittelussa virkistysalueisiin kohdistuva melu otetaan huomioon ja että kaupunkiympäristön hiljaisten alueiden äänimaisemaa suojellaan ja parannetaan aktiivisilla toimilla.

Pro Kruunuvuori -liikkeen mielestä (2.3.2009) melu leviää esteettä virkistysalueille Tahvonlahtea ja Stansvikiä myöten. Tien varren virkistysalueet ovat Helsingin ympäristökeskuksen julkaisun 15/2008 "Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2008" mukaan hiljaisia alueita, Helsingissä harvinaisia alle 35 dB alueita.

XXX esittää (2.3.2009) mielipiteenään, että melun tai ilmansaasteiden leviämisestä virkistys- ja historiallisille alueille ei ole piitattu. Asemakaavaa laadittaessa ei ole otettu huomioon maakunta-kaavaan merkittyä Hevossalimesta Tullisaareen ulottuvaa virkistysaluetta. Virkistysalue on Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2008:n ja YK 2002:n melukartoitusten mukaan hiljainen alue. Koirasaarentie halkaisee tämän yhteyden ja melu pääsee leviämään esteettä alueella.

XXX mielestä (2.3.2009) alueella ei ole tehty liikenteen melu- ja päästöselvityksiä, mitkä pitäisi tehdä ehdottomasti. Suomen laki sekä EU:n ympäristödirektiivi 2002/49/EY edellyttävät melukartoituksen tekemistä. Meluhaitat tulevat olemaan varsin suuria erityisesti alueen nykyisten asukkaiden kannalta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Melu- ja päästöselvitykset

Kaavoituksen yhteydessä on selvitetty Koirasaarentien liikennemelun leviämistä pohjoismaisella liikennemelun laskentamallilla. Liikenneperäisten ilman epäpuhtauksien leviämistä on arvioitu YTV:n haitta-alueiden etäisyys-suositusten perusteella. Koirasaarentiehen rajoittuviin asemakaavoihin merkitään liikennemelun rakenteellista torjuntaa koskevat kaavamääräykset rakennusten seinälinjoille sekä määräys koneellisesta ilmanvaihdosta ja ilman ottokohdasta.

Koirasaarentien katusuunnittelun yhteydessä selvitetään mahdollisuudet melukaiteen rakentamiseksi Koirasaarentien eteläreunaan Tahvonlahden kohdalla. Melukaide vähentäisi melun leviämistä Tahvonlahden suuntaan ja Stansvikin virkistysalueelle.

Hiljaiset alueet

Kaupunginhallituksen 17.11.2008 hyväksymään Helsingin kaupungin meluntorjuntasuunnitelmaan sisältyvän alustavan arvion mukaan hiljaisia alueita esiintyy pääsääntöisesti suurehkoilla virkistysalueilla, jotka sijaitsevat kauempana melulähteistä kuten teistä ja vilkasliikenteisistä kaduista. Laajasalon virkistysalueilla, mukaan lukien Tahvonlahden

alue, hiljaisten alueiden säilyttäminen on mahdollista kaavoituksen yhteydessä.

Tielinjaus ja liikenne

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:n mielestä (2.3.2009) tien keskelle suunniteltu puurivistö on tarpeeton ja tuhoaa reunoilla olevaa kallioluontoa. Suora raitiotieyhteys kantakaupungista Laajasaloon on liian kallis ja teknisesti vaikea. Koirasaarentien linjaus kulkee liian lähellä Tahvonlahtea ja uhkaa aiheuttaa paitsi maisemallisia myös ekologisia haittoja alueelle. Paras ratkaisu olisi rakentaa tie maanalaiseen tunneliin.

Laajasalo-Degerö Seura ry:n mielestä (2.3.2009) tielinjauksen leveys ei ole missään suhteessa laajasalolaiseen ympäristöön.

Laajasalon pienkiinteistöyhdistys ry esittää (2.3.2009) mielipiteenään, että tien leveys on kohtuuton ja sen linjaus on epäonnistunut. Ratkaisuna on tutkittava vanhojen rakennusten siirtoa ja tien painamista syvennykseen siten, että Tahvonlahden-Tullisaaren virkistysalue reititteen säilyy ja ihmiset kulkevat maantasossa, autot tulee painaa tunneliin.

XXX mielestä (2.3.2009) suunniteltu Koirasaarentie on aivan liian leveä ja tuhoaa valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellut kalliot tien varsilla. Puurivistö on tarpeeton ja raitiotieyhteyden toteutuminen on epävarmaa eikä sitä pidä edes toteuttaa. Tien kulkeminen liian lähellä Tahvonlahden rantaa aiheuttaa ekosysteemille ongelmia. Tie pitää ehdottomasti viedä tunnelissa kyseisen kohdan alitse, mieluummin vietäisiin koko Koirasaarentie maan alle.

XXX toteaa (2.3.2009) liikennesuunnittelun painottuvan liiaksi Koirasaarentielle. Olisi tutkittava mahdollisuutta viedä Koirasaarentie tunneliin nykyisen kiertoliittymän kohdalla.

XXX esittää (2.3.2009) mielipiteenään, että asemakaavan laatijan peruslähdekohtana on virheellisesti se, että Kruunuvuorenrannan pääliikenneyhteys on Koirasaarentie. Koirasaarentie on ollut vain väliaikainen ratkaisu. Ilman tehokasta joukkoliikennettä oman auton käyttö tehdään hyvin houkuttelevaksi. Koirasaarentie tulisi kulkemaan kallioiden (tai kerrostalojen) reunustamassa huonosti tuulettuvissa katukuiluissa. Tällaisissa olosuhteissa ilmanlaatu voi kehittyä toistuvasti huonoksi. Yksi vaihtoehto on tunnelin rakentaminen Laajasalon tieltä öljysatamaan.

XXX mielestä (2.3.2009) noin 30 metrin levyisen tien rakentaminen merkitsisi komeiden puiden kaatamista ja harvinaisia lajeja kasvavien luontoalueiden jäämistä tien ja tienvarsien alle.

XXX toivoo (3.3.2009) katualueen rajauksen tarkistamista. Istutettavat katupuut eivät voi täysikasvuisinakaan korvata erikorkuisista kasveista koostunutta suojaavaa vihervallia.

XXX mielestä (2.3.2009) tielinjauksen leveys ei ole missään suhteessa laajasalolaiseen ympäristöön. Nopea kevyenliikenteen yhteys Kruunuvuoresta kantakaupunkiin vähentäisi nimenomaan ajoneuvo-liikennettä. Siksi se yhteys on elintärkeä koko Laajasalolle. Viher- ja virkistysalueen yhtenäisyys sekä Laajasalon länsiosan luonne luonnonkauniina ympäristönä voidaan pelastaa vain rakentamalla kulkuväylä maanalaiseen tunneliin.

XXX katsoo (2.3.2009) Koirasaarentien levenevän nykyisestä nelinkertaiseksi ja muuttavan massiivisuudellaan täysin koko alueen. Ainoaksi vaihtoehdoksi jää autoliikenteen vieni tunneliin. On syytä tutkia myös autoliikenteen johtamista Päätien ja Henrik Borgströmin tien kautta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Raitiotie

Kaupunginvaltuusto päätti 12.11.2008 hyväksyä Laajasalon joukkoliikenteen raideratkaisun jatkovalmistelun pohjaksi raitiotie- ja siltavaihtoehdon välillä Laajasalo–Korkeasaari–Sompassaari–Kruunuhaka. Samalla kaupunginvaltuusto päätti, että Laajasalon suunnittelussa varaudutaan siihen, että tulevat maankäyttötarpeet perustuvat joukkoliikenteen osalta tehostettuun raitiotieratkaisuun.

Koirasaarentien liikennemäärä on nykyään 1 100 ajon/vrk. Ennusteen mukaan Koirasaarentien liikennemäärä tulee olemaan noin 15 100 ajoneuvoa/vrk Kruunuvuorenrannan (osayleiskaava-alue ja maankäyttösuunnitelma-alue) rakentamisen myötä. Hyvä julkisen liikenteen verkosto on varteenotettava vaihtoehto yksityisauton käytölle. Melu-, ilmansaaste- ja turvallisuushaitat otetaan huomioon suunnittelussa.

Koirasaarentien poikkileikkaus

Koirasaarentielle saavutaan nykyistä Laajasalontietä pitkin, joka on luiska-alueineen kapeimmillaan noin 32 metriä leveä väylä ilman kevyen liikenteen väyliä. Koirasaarentie välillä Laajasalontie–Reiherintie on noin 20–25 metrin levyinen. Uudelleen rakennettava Koirasaarentien osuus on leveimmillään 28,5 metriä. Keskellä olevien puurivien poistaminen kaventaisi katua noin 6 metriä, mutta poistaminen aiheuttaisi katualueen leventämisen bussi- ja raitiovaunupysäkkien kohdalla. Kokoojakadun korostaminen puukujanteilla ja samalla leveän katutilan jakaminen visuaalisesti osiin on perinteinen kaupunkirakentamisen keino. Puiden poistaminen leventäisi katutilan vaikutelmaa ja heikentäisi kevyen liikenteen ylitysten turvallisuutta. Koirasaarentien mitoitus on riippumaton joukkoliikennetarkistuksesta, koska ennen raitiotien rakentamista

joukkoliikennekaistaa liikennöivät bussit. Koirasaarentien levennyksen alle ei jää harvinaisia kasvilajeja käsittäviä alueita.

Tielinjaus Tahvonlahden kohdalla

Tahvonlahden pohjukan kohdalla tielinjauksen korkeusasema on noin +3, katu on kolme metriä merenpintaa korkeammalla ja kaksi metriä alempana kuin vanhat huvilat. Tielinjauksen etäisyys vesialueesta on noin 70 metriä. Levennetty katu ei mahdu kulkemaan säilytettävien huviloiden välistä. Koirasaarentien linjauksen siirto Tahvonlahden kohdalla huviloiden eteläpuolelle noudattaa vanhaa Stansvikin kartanolle johtanutta tielinjausta, mikä nykyisin on kevyen liikenteen käytössä. Huvilat tulevat olemaan tulevaisuudessa saman pihapiirin yhteydessä, jolloin huviloiden kehittäminen ja säilyminen hyvässä kunnossa on turvattavaa.

Tien rakentaminen tunneliin

Tien johtaminen tunneliin Kruunuvuorenrannan läpi olisi haastavaa sekä teknisessä, taloudellisessa että turvallisuusmielessä. Koirasaarentie on katu, joka yhdistää Laajasalon nykyisen alueen Kruunuvuorenrantaan ja sitä kautta kantakaupunkiin. Kruunuvuorenrannasta ja Laajasalon nykyisestä alueesta tulee kaupunginosia, jotka sijaitsevat laajojen virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä lyhyen julkisen ja kevyen liikenteen matkan päässä kantakaupungista. Tien kulkeminen maan päällä tarjoaa mahdollisuuksia nauttia näkymistä luontoon ja Tahvonlahdelle myös alueen Koirasaarentietä käyttäville.

Metrosuunnitelma

Pro Kruunuvuori -liike vastustaa (2.3.2009) metrosuunnitelmaa Katajanokalta tunnelissa Kruunuvuorenselän alitse Laajasaloon.

XXX esittää (2.3.2009) Pro Kruunuvuori -liikkeen vetoimuksen mielipiteidensä liitteenä, jonka mukaan ei halua nykyisiä suunnitelmia rakennettavan metrohankkeen varaan.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kaupunginvaltuusto päätti 12.11.2008 merkitä tiedoksi Laajasalon rai-devaihtoehtojen tarkastelu 2008 -raportin ja mm. hyväksyä Laajasalon joukkoliikenteen raideratkaisun jatkovalmistelun pohjaksi raitiotie- ja silta-vaihtoehtojen välillä Laajasalo–Korkeasaari–Somppasaari–Kruunuhaka. Samalla kaupunginvaltuusto päätti, että Laajasalon suunnittelussa varaudutaan siihen, että tulevat maankäyttötarpeet perustuvat joukkoliikenteen osalta tehostettuun raitiotieratkaisuun.

Metron rakentamiseen alueella ei varauduta.

Luonto ja kulttuurikohteet

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry toteaa (2.3.2009) Suomen ympäristökeskuksen arvioineen Koirasaarentien varrella olevan kallioalueen yhdeksi kolmesta Helsingin geologisesti arvokkaimmista alueista. Siksi Koirasaarentietä ei pidä leventää suunnitellulla tavalla. Koirasaarentien linjaus kulkee liian lähellä Tahvonlahtea ja uhkaa aiheuttaa paitsi maisemallisia myös ekologisia haittoja alueelle.

Laajasalo-Degerö Seura ry:n mielestä (2.3.2009) valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellut kallioalueet tuhoutuvat tien tarpeettoman leveyden ja linjauksen vuoksi.

Laajasalon pienkiinteistöyhdistys ry:n mielestä (2.3.2009) tielinjaus tuhoaa Tahvonlahden kohdalla virkistysalueen luonnon- ja äänimaisen sekä luonnolliset virkistysreitit. Tahvonlahti–Tullisaaren yhtenäistä virkistysaluetta ei saa katkaista massiivisella tiellä.

Pro Kruunuvuori -liikkeen ja XXX mielestä (2.3.2009) Koirasaarentien alle tuhoutuu arvokkaita luonto- ja kulttuurikohteita.

XXX esittää (2.3.2009) mielipiteenään, että luontoarvot häviävät laajalta alueelta suunnitellun tien varrelta.

XXX toteaa (2.3.2009) Koirasaarentien alle tuhoutuvan arvokkaita luonto- ja kulttuurikohteita.

XXX ja XXX esittävät (2.3.2009) mielipiteinään, että Koirasaarentien linjaus tuhoaa arvokkaan saarnikorven, Stansvikin vanhimman säilyneen rakennuksen Kaivoshuvilan pihapiirin sekä näkymän Tahvonlahdelle ja useita lintukohteita.

XXX mielestä (2.3.2009) ei pidä jatkaa Koirasaarentien leventämistä ja rakentamista ja arvokkaiden kallio- ja metsäalueiden pirstomisen suunnittelua, vaan säästää metsä- ja viheralueet nykyisten tulevien asukkaiden virkistysalueina.

XXX mielestä (2.3.2009) Koirasaarentien massiivinen levennyssuunnitelma jakaa koko läntisen Laajasalon kahtia. Kaikki jalankulkureitit, talviset hiihtoladut ja polkuja pitkin patikointi tulee mahdottomaksi. Koirasaarentien levennys merkitsee kallioiden räjäytyksiä monessa kohdassa ja hakkuuta suurilta alueilta.

XXX esittää (2.3.2009) Koirasaarentien levennyksen tuhoavan valtakunnallisesti arvokkaat kallioalueet ja Tahvonlahden rannan.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Virkistysalueet

Kruunuvuorenrannan suunnittelualueesta noin puolet jää virkistysalueiksi. Koirasaarentien suunnitelma noudattelee pääosin Koirasaarentien nykyistä linjausta. Tällöin katua rakennettaessa ympäröiviin kallioihin tai kasvillisuuteen joudutaan koskemaan mahdollisimman vähän. Koirasaarentien uuden linjauksen alle ei ole tällä kaava-alueella jäämässä kallioalueita, joten myöskään kallioleikkauksiin ei ole tarvetta.

Tahvonlahti, huvilat ja kulttuurikohteet

Koirasaarentien linjauksen siirto Tahvonlahden kohdalla huviloiden eteläpuolelle noudattaa vanhaa Stansvikin kartanolle johtanutta tielinjausta, mikä nykyisin on kevyen liikenteen käytössä. Levennetty katu ei mahdu kulkemaan huviloiden välistä. Kadun siirto antaa mahdollisuuden yhdistää huvilat samaan pihapiiriin, jolloin huviloiden toiminnallinen kehittäminen ja säilyttäminen hyvässä kunnossa on turvatumppaa. Tahvonlahden kohdalla nykyisen Koirasaarentien eteläpuolella olevan Kai-voshuvilan sijainti aivan Koirasaarentiessä kiinni ja huomattavasti sen tasoa alempana on uhka huvilan kunnossapidolle. Näkymät Tahvonlahdelle tulevat myös parantumaan. Luonnon ja rantakasvillisuuden vaikutus ja läsnäolo toimivat myös näkymien kautta. Koirasaarentien uuden tielinjauksen alle ei ole jäämässä kulttuurikohteita.

Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Asunto Oy Reiherintie 1 ja XXX (2.3.2009) sekä XXX (3.2.2009) ottavat esille tavoitteita liittyen valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin ja luonnonperintöjen arvoihin, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittäviin ja yhtenäisiin luonnonalueisiin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa. Asemakaavan muutosta koskevat seuraavat erityistavoitteet:

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

- olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallisen hajarakentamisen ehkäiseminen
- riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus
- joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvan ja eheytyvän yhdyskuntarakenteen edistäminen
- liikenneturvallisuuden sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen

- riittävien alueiden varaaminen jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä verkostojen jatkuvuuden, turvallisuuden ja laadun edistäminen
- edellytysten luominen ilmastomuutokseen sopeutumiselle.

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

- ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävien ja yhtenäisten luonnonalueiden huomioiminen, joita aluekokonaisuuksia ei tarpeettomasti pirstota
- hiljaisten alueiden säilymisen edistäminen
- alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön
- pilaantuneen maa-alueen puhdistamistarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Helsingin seudun erityiskysymykset

- riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi tonttimaan riittävyyden varmistaminen
- joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvan ja eheytyvän yhdyskuntarakenteen edistäminen
- raideliikenteen laajentamiseen varautuminen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä
- uusien alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden täydennysrakentaminen siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan
- varautuminen raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä.

Lausunnot

Ympäristökeskuksella (2.3.2009), Helsingin Energialla ja Helen Sähköverkko Oy:llä (2.4.2009), HKL-liikelaitoksen johtokunnalla (9.3.2009) ja kiinteistölautakunnalla (11.3.2009) ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta

Helsingin Vesi puoltaa (2.3.2009) asemakaavan muutosehdotusta ja toteaa, että Koirasaarentien suunnittelussa tulee ottaa huomioon vesihuollon rakentamisjärjestys. Mikäli rakentamisjärjestyksen vuoksi joudutaan rakentamaan väliaikaisia vesijohto- tai viemäryhteyksiä, tulee ne rahoittaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella. Koirasaarentielle (välille Hopealaaksontie–Reiherintie) on rakennettava uutta yleistä vesijohtoa noin 1 600 metriä, jätevesiviemäriä noin 2 000 metriä. Vesihuollon rakentamiskustannukset ovat noin 1,2 miljoonaa euroa (alv 0 %).

Yleisten töiden lautakunta puoltaa (30.3.2009) asemakaavan muutosehdotusta ja toteaa, että rakentamisen määrää ja sijaintia olisi arvioitava 14.2.2008 päätetyn osayleiskaavaehdotuksen (11756) mukaisena ja tämän aineiston olisi tullut olla liitteenä. Katutilan mitoitus on tehty tiukaksi, joten sovitut katusuunnittelun ja esteettömyyden ohjeavot eivät

täyty eikä katusuunnittelulle ole jätetty riittävästi pelivaraa. Katutilan kapeus ja lumitilan puuttuminen tulevat aiheuttamaan ongelmia ylläpidossa.

Raitiovaunun vähimmäisetäisyys puunrungosta tulee olla kuusi metriä. Viherkaistojen kasvillisuus ja puulajit sekä niiden sijainti määritellään tarkemmin katusuunnittelun yhteydessä ylläpidon asettamien rajoitusten mukaisesti.

Liittymien mitoituksen riittävyttä ja turvallisuutta ei voida arvioida asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen perusteella, sillä kaavan yhteydessä ei ole esitetty Koirasaarentiehen liittyviä katuja, niiden mitoitusta tai liityntäkulmaa eikä katualueeseen rajautuvia rakennusmassoja, jotka olennaisesti vaikuttavat esimerkiksi näkemäalueisiin. Tätä voidaan pitää kaavan vakavana puutteena.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Koska kadun kokonaisleveys on jopa 28,5 metriä, on eri liikennemuotojen tilantarpeen mitoituksessa käytetty liikenteellisen toimivuuden minimimittoja. Lumitila on sovittu otettavaksi huomioon katuun rajautuvien tonttien kaavoituksen yhteydessä siten, että rakennukset eivät tule tontin rajaan kiinni ja 0,5 metriä leveä alue käsitellään siten, että se liittyy luontevasti muuhun kadun ja rakennuksen väliseen vyöhykkeeseen ja voi toimia lumitilana.

Vahvat kaupunkikuvalliset perusteet vaativat viherkaistojen sijoittamista kadun keskelle raitiovaunukaistojen viereen sekä kadun mitoituksen pitämistä mahdollisimman kapeana. Viherkaistojen poikkeuksellisesta etäisyydestä raitiovaunukaistaan on suunnitteluvaiheessa neuvoteltu liikennelaitoksen kanssa. Puulajin valinnalla voidaan vaikuttaa raitiotien ylläpidettävyyteen huolimatta puiden läheisyydestä.

Asemakaavaehdotuksen liitteenä on esitetty Koirasaarentien liikennesuunnitelma välillä Hopeakaivoksentie–Reiherintie. Liikennesuunnitelmassa on esitetty liittymät ja niiden mitoitus myös Koirasaarentiehen liittyvien katujen osalta. Näkemät otetaan huomioon asemakaavoissa, jotka määrittävät Koirasaarentiehen rajautuvien rakennusmassojen rakentamista.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

- Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 11820 alueesta on irrotettu omaksi kaava-alueeksi Koirasaarentien katualue välillä Hopeakaivoksentie–Tahvonlahti (asemakaavaehdotus nro 11910).
- Kaava-aluetta on kavennettu Koirasaarentien kummaltakin puolelta 1 metrin verran, koska polkupyöräliikenne on muutettu pyörätieltä polkupyöräkaistoilla kulkevaksi. Virkistys-

alueiden kohdalla katua on kummaltakin puolelta kavennettu 0,5 metrin verran. Myös liittymien kohdalla mitoitusta on tarkistettu.

- Kadun linjausta on tarkistettu vähäisessä määrin Hopeakaivoksenteien kohdalla
- Katualuetta on kavennettu 6 metriä kaava-alueen itäpäässä jättämällä puurivi pois siltä osin kun katu rajautuu molemmin puolin virkistysalueeseen.

Jatkotoimenpiteet

Kaupunkisuunnittelulautakunnan mielestä tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

XXX on ilmoittanut haluavansa kunnan perustellun kannanoton mielipiteeseensä ja ilmoituksen kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 13.11.2008 päivätyn ja 10.9.2009 muutetun 49. kaupunginosan (Laajasalo) katualuetta koskevan asemakaavaehdotuksen nro 11910 (Koirasaarentie välillä Hopeakaivoksentie–Tahvonlahti) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä ja esittää, etteivät tehdyt muistutukset, kirje ja annetut lausunnot anna aihetta enempään toimenpiteisiin.

Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta päätti ilmoittaa, että asemakaavaehdotuksen nro 11910 alue on erotettu Koirasaarentien asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 11820 alueesta.

Helsingin Vesi (30.3.2009)

49. kaupunginosan (Laajasalo) katualuetta koskeva asemakaavaehdotus ja korttelin nro 49057 tonttia 3, korttelin 49074 tonttia 2 ja puistoalueita koskeva asemakaavan muutosehdotus.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan kaupunginhallitukselle 20.11.2008 osoittamassa kirjeessä todetaan mm. seuraavaa:

”Asemakaavan tavoitteena on rakentaa nykyisen Koirasaarentie Reiherintien liittymästä länteen käytännössä kokonaan uudelleen siten, että se pystyy välittämään rakennettavan Kruunuvuorenrannan alueen liikenteen. Koirasaarentie on Kruunuvuorenrannan alueen alueellinen kokoojakatu ja se muodostaa tulevaisuudessa pääliikenneyhteyden Laajasalosta Kruunuvuorenrantaan.

Koirasaarentien vartta ryhmittävät valmisteilla olevassa Borgströmmäen ja Gunillankallion asemakaavassa rakennetut ja rakentamattomat osuudet sekä korkeat metsäiset mäet ja avokalliot, joille tieltä

avautuu näkymiä. Katualueen mitoituksessa on huomioitu tuleva keskustan suunnan raideliikenne ja kevyt liikenne, paikallinen kevyt liikenne, bussiliikenne ja ajoneuvoliikenne Laajasalon suuntaan sekä tulevaisuuden joukkoliikennevaraukset. Katualueelta on varattu kaupunkikuvallisista syistä tilaa myös puuistutuksille.”

Vesihuollon osalta Helsingin Vesi esittää seuraavaa:

Koirasaarentielle on rakennettava uutta yleistä vesijohtoa noin 1600 metriä, jätevesiviemäriä noin 1500 metriä, sadevesiviemäriä noin 1500 metriä sekä paineviemäriä noin 2000 metriä. Vesihuollon rakentamiskustannukset ovat noin 1,2 miljoonaa euroa (alv 0 %). Asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä on esitetty rakennettavaksi Koirasaarentien varteen ns. Borgströminmäen jätevedenpumppaamo. Kaupunkisuunnitteluvirastosta saadun tiedon mukaan pumppaamon aluevaraus tullaan huomioimaan viereisen Borgströminmäen alueen asemakaavassa. Pumppaamon paikka tarkentuu alueen suunnittelun yhteydessä.

Koirasaarentien rakentamisaikataulun suunnittelussa tulee ottaa huomioon vesihuollon rakentamisjärjestys. Mikäli rakentamisjärjestyksen vuoksi joudutaan rakentamaan väliaikaisia vesijohto- tai viemäryhteyksiä, tulee ne rahoittaa vesilaittoiminnan ulkopuolisella rahoituksella.

Helsingin Vesi varautuu vesihuoltoverkoston rakentamiseen alueen rakentamisen edellyttämässä aikataulussa.

Helsingin Vesi puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Helsingin Energia (27.3.2009)

Olemme tarkistaneet otsikossa mainitun asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostuksen.

Helsingin Energialla ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole muutosehdotukseen huomautettavaa.

Yleisten töiden lautakunta (19.3.2009)

Asemakaavan muutosehdotuksessa on esitetty Koirasaarentien katualue sekä ajoradan ja kevyen liikenteen reunat ohjeellisina rajoina. Katutila on merkitty tasalevyisenä ilman luiska- tai liittymävarauksia. Maankäyttöä ja rakentamista ei tässä kaavassa ole lainkaan esitetty, joten rakentamisen määrää ja sijaintia on arvioitava 14.2.2008 päätetyn osayleiskaavaehdotuksen (11756) mukaisena. Tämän aineiston olisi tullut olla liitteenä.

Koirasaarentie on Kruunuvuorenrannan alueellinen kokoojakatu ja se muodostaa pääliikenneyhteyden Laajasalosta Kruunuvuorenrantaan.

Liikenne kadulla tulee olemaan vilkasta, joten asemakaavan tulee varmistaa, että katutila on toimiva, turvallinen ja viihtyisä. Katutilan mitoitus on tehty tiukaksi, joten sovitut katusuunnittelun ja esteettömyyden ohjearvot eivät täyty eikä katusuunnittelulle ole jätetty riittävästi pelivaraa. Korttelialueiden asemakaavoituksen ja katusuunnittelun edetessä kaavassa esitetyjä katualueen rajoja joudutaan muuttamaan. Katutilan kapasiteetti ja lumitilan puuttuminen tulevat aiheuttamaan ongelmia ylläpidossa.

Puunrunkojen ja raitiotien riittävät etäisyydet kunnallisteknisistä johdoista tulee varmistaa jatkosuunnittelussa. Raitiovaunun vähimmäisetäisyys puunrungosta tulee olla kuusi metriä. Viherkaistojen kasvillisuus ja puulajit sekä niiden sijainti määritellään tarkemmin katusuunnittelun yhteydessä ylläpidon asettamien rajoitusten mukaisesti.

Liittymien mitoituksen riittävyttä ja turvallisuutta ei voida arvioida asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen perusteella, sillä kaavan yhteydessä ei ole esitetty Koirasaarentiehen liittyviä katuja, niiden mitoitusta tai liityntäkulmaa eikä katualueeseen rajautuvia rakennusmassoja, jotka vaikuttavat olennaisesti esimerkiksi liittymien näkemäalueeseen. Tätä voidaan pitää kaavan vakavana puutteena. Erityisesti kiertoliittymien toimivuus ja turvallisuus tulee varmistaa katusuunnittelun yhteydessä, jotta pääsuunnan nopeudet hidastuvat ja sivusuunnan liittyminen helpottuu. Katualueen rajat on tarkistettava edellä mainittujen huomautusten mukaisesti.

Koirasaarentien kokonaiskustannukset ovat noin 13 800 000 euroa, josta pehmeikön pohjanvahvistuksen osuus on noin 3 900 000 euroa, kallioleikkauksen osuus noin 1 800 000 euroa ja alikulun osuus noin 750 000 euroa. Valaistuksen kustannukset on arvioitu standardiratkaisun mukaisesti.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa esitettyä asemakaavaa ja asemakaavan muutosehdotusta edellä mainituin tarkennuksin ja huomautuksin.

HKL-liikelaitoksen johtokunta (5.3.2009)

Lausuntopyyntö

Hallintokeskus on pyytänyt johtokunnalta lausuntoa Koirasaarentien asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta 31.3.2009 mennessä.

Asemakaavan tavoitteena on rakentaa nykyinen Koirasaarentie Reiherintien liittymästä länteen käytännössä kokonaan uudelleen siten, että se pystyy välittämään rakennettavan Kruunuvuorenrannan alueen liikenteen. Koirasaarentie on Kruunuvuorenrannan alueen alueellinen kokoojakatu ja se muodostaa tulevaisuudessa pääliikenneyhteyden Laajasalosta Kruunuvuorenrantaan. Kruunuvuorenrannan alueen ra-

kennuttua Koirasaarentien liikennemäärän on ennustettu olevan Koirasaarentien itäpäässä 15 000 ajon./vrk.

Katualueen mitoituksessa on huomioitu tuleva keskustan suunnan rai-
deliikenne ja kevyt liikenne, paikallinen kevyt liikenne, bussiliikenne ja
ajoneuvoliikenne Laajasalon suuntaan sekä tulevaisuuden joukkoli-
kennevaraukset. Katualueelta on varattu kaupunkikuvallisista syistä til-
laa myös puuistutuksille.

Suunnitelma on rajattu siten, että ehdotuksen Koirasaarentiehen
liittyvät uudet kadut ja nykyisten katujen jatkeet (Hopeakaivoksentie ja
Gunillantie) on voitu varmuudella mitoittaa tarkoituksenmukaisesti sekä
siten, että suunnitelma on riippumaton Laajasalon joukkoliikenneyhtey-
den yksityiskohdista sen katuverkkoon liittymisen osalta.

Koirasaarentien liikennesuunnitelma on valmisteltu ja käsiteltävänä
kaupunkisuunnittelulautakunnassa samanaikaisesti Koirasaarentien
asemakaavaehdotuksen kanssa. Liikennesuunnitelma perustuu sym-
metriseen poikkileikkaukseen, jonka keskeltä on varattu joukkoliiken-
teelle (bussit ja raitiovaunut) oma kaista 7,0 m. Joukkoliikennekaistaa
ja molemminpuolisia ajoratoja 3,75 m erottaa viherkaistat 3,0 m puuis-
tutuksin. Kevyen liikenteen väylät ovat niin ikään kadun molemmin puo-
lin, polkupyöräilijöille 2,0 m ja jalankulkijoille 2,0 m. Kevyen liikenteen ja
ajoneuvoliikenteen väliin jää kivetty erotuskaista 1,0 m. Katualueen le-
veydeksi tulee yhteensä 30,5 m.

Nopeusrajoitus kadulla on 40 km/h ja pysäköinti on kielletty. Kaikki liit-
tymät on mitoitettu telibussille ja kiertoliittymät ovat raitiotieliikenteen
vuoksi läpiajettavia. Lisäksi suunnitelma sisältää varauksen pikarai-
tietietunnelin liittymiseen Koirasaarentiehen Jurmonkujan liittymän ete-
läpuolelta itään päin. Bussi- ja raitiovaunupysäkit, joita katuosuudella
on kolme, on sijoitettu liittymien yhteyteen siten, että odotustilat ovat vi-
herkaistoilla. Kevyen liikenteen ylitykset on järjestetty suojatein liittymi-
en ja pysäkkien yhteyteen, joissa on suurin kadun ylitystarve. Lisäksi
on osoitettu yksi kevyen liikenteen alikulku Koirasaarentien halkoman
laajan virkistysalueen yhteydessä olevalle pääulkoilureitille.

Lausunto

Koirasaarentielle tehty asemakaavaehdotus mahdollistaa joukkoliiken-
teelle sujuvat toimintaedellytykset Kruunuvuorenrannan pääkadulla.
Raitiovaunuille ja busseille on suunnitelmassa varattu omat kaistansa.
Mahdolliseen Santahaminan pikaraitiotiehen on myös varauduttu kaa-
vaa tehtäessä. HKL-liikelaitoksen johtokunnalle ei ole huomautettavaa
kaavaehdotuksesta.

Kiinteistölautakunta (3.3.2009)

Maanomistus ja -hallinto

Kaupunki omistaa maan koko uuden Koirasaarentien kaava-alueella. Uuden Koirasaarentien läntinen pää sijaitsee Laajasalon öljynhuolto-alueella osittain oy Shell ab:lle (jäljempänä Shell) vuokratuilla alueilla.

Laajasalon öljynhuoltoalue on Helsingin Sataman hallinnossa. Satamalautekunta on vuokrannut sieltä alueita edelleen öljy-yhtiöille. Nykyiset maanvuokrasopimukset päättyvät 31.12.2010. Sen jälkeen, kun öljy-yhtiöiden vuokrasopimukset päättyvät vuoden 2010 lopussa ja kaupungin maat on luovutettu takaisin kaupungin hallintaan purettuina ja puhdistettuina, maa-alueet tullaan siirtämään kiinteistöviraston hallintaan.

Shellin vuokrasopimus

Kaupungin ja Shellin välillä 31.5.1995 allekirjoitettujen Haakoninlahden katualueen ja voiteluainetehtaan maanvuokrasopimusten ehtojen mukaan vuokralainen on velvollinen alueen käytössä noudattamaan, mitä kulloinkin voimassa olevassa laissa ja muissa yleisissä säädöksissä on määrätty ja vuokrasopimuksen päättyessä suorittamaan tarvittavat maaperän laatututkimukset sekä kustannuksellaan poistamaan mahdollisesti saastunut maaperä alueelta ja saattamaan alue haitattomaan kuntoon.

Kaupungin Laajasalon öljynhuoltoalueen vuokrasopimusehtojen ja niiden nojalla annetun toimintaohjeen mukaan vuokra-alue tai sen osa katsotaan puhdistettuna vastaanotetuksi kaupungin hallintaan, kun vuokralainen on suorittanut purku- ja puhdistamistyöt sopimusehtojen ja ympäristöviranomaisten antamien päätösten mukaisesti pois lukien niihin sisältyvät mahdolliset tarkkailu- ym. jälkiseurantavelvoitteet.

Uuden Koirasaarentien toteutus

Uuden Koirasaarentien rakentaminen alkaisi Reiherintien ja Henrik Borgströmin tien risteyksen kohdalla vuonna 2010 ja jatkuisi Haakoninlahden suunnalla vuonna 2011. Shellin vuokrasopimuksen mukaiset em. purku- ja puhdistustyöt eivät siten asettaisi esteitä tien läntisen osan rakentamisaikataululle.

Kiinteistölautakunnalla ei ole huomauttamista itse kaavamuutosehdotukseen.

Ympäristökeskus (26.2.2009)

Ympäristölautakunta on 24.2.2009 päättänyt, että lausunnon antaa ympäristökeskus.

Ympäristökeskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta (20.11.2008)

49. kaupunginosan (Laajasalo) katualuetta koskeva asemakaavaehdotus ja korttelin 49057 tonttia 3, korttelin 49074 tonttia 2 ja puistoalueita koskeva asemakaavan muutosehdotus

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Laajasalon kaupunginosassa Laajasalon saaren lounaisosassa. Alue rajoittuu lännessä Haakoninlahteen ja idässä Reiherintien, Koirasaarentien ja Henrik Borgströmin tien liittymään asti.

Tiivistelmä

Asemakaavan tavoitteena on rakentaa nykyinen Koirasaarentie Reiherintien liittymästä länteen käytännössä kokonaan uudelleen siten, että se pystyy välittämään rakennettavan Kruunuvuorenrannan alueen liikenteen. Koirasaarentie on Kruunuvuorenrannan alueen alueellinen kokoojakatu ja se muodostaa tulevaisuudessa pääliikenneyhteyden Laajasalosta Kruunuvuorenrantaan.

Koirasaarentien vartta rytmittävät valmisteilla olevassa Borgströmmäen ja Gunillankallion asemakaavassa rakennetut ja rakentamattomat osuudet sekä korkeat metsäiset mäet ja avokalliot, joille tieltä avautuu näkymiä. Katualueen mitoituksessa on huomioitu tuleva keskustan suunnan raideliikenne ja kevyt liikenne, paikallinen kevyt liikenne, bussiliikenne ja ajoneuvoliikenne Laajasalon suuntaan sekä tulevaisuuden joukkoliikennevaraukset. Katualueelta on varattu kaupunkikuvallisista syistä tilaa myös puuistutuksille.

Aloite

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta.

Lähtökohdat

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta sekä virkistysaluetta. Maakuntakaava osoittaa myös keskustasta tulevan metroyhteyden, jonka jatke kääntyy Laajasalossa kohti Santahaminaa.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa Katajanokalta on osoitettu metroyhteys Kruunuvuorenrantaan ja sieltä edelleen Koirasaarentien vartta pitkin

Yliskylään ja Hevossalmen suuntaan. Kaava-alue kulkee Stansvikin lehdon ja kaivosalueen luonnonsuojelualueen välistä Laajasalon öljysatamaan osoitetun kerrostalovaltaiselle ja pientalovaltaiselle asumiselle varatun alueen kautta edelleen Koirasaarentien varsille osoitetulle kerrostalovaltaiselle alueelle.

Asemakaavat

Alue on lähes kokonaan asemakaavoittamaton. Koirasaarentien kaakkoispuolella on voimassa 1960- ja 1970-luvuilla vahvistetut asemakaavat, joissa alue on puistoa (nro 5977, 31.5.1968) ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (nro 7680, 9.6.1977). Koirasaarentien, Reiherintien ja Henrik Borgströmin tien risteyksessä on voimassa 1970- ja 90-luvuilta olevat asemakaavat, joissa alue on katualuetta (nro 7090, 12.12.1974) ja LPA-tonttia (nro 10191, 31.8.1994).

Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 14.2.2008 lähettää Kruunuvuorenrannan osayleiskaavaehdotuksen kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 14.2.2008 Koirasaarentien varsia (Borgströminmäki ja Gunillankallio) koskevan maankäyttösuunnitelman.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 17.6.2008 merkitä tiedoksi 5.6.2008 päivätyn ”Laajasalon raidevaihtoehtojen liikennejärjestelmätarkastelu 2008” -raporttiluonnoksen ja esittää mm., että Laajasalon ensimmäisen vaiheen raideyhteydeksi valittaisiin raitiotie siltayhteyksin Laajasalosta Korkeasaaren, Sompasaaren ja Kruununhaan kautta keskustaan siten, että raitiotieyhteys toteutettaisiin Kruunuvuorenrannan rakentamisen alkuvuosina ja Laajasalon suunnittelussa varauduttaisiin myöhemmin toteuttamaan pikaraitioyhteys välille Santahamina–Katajanokka, josta edelleen jatkuvasti raideyhteydestä päätettäisiin myöhemmin erikseen.

Kaupunginhallitus päätti 3.11.2008 merkitä tiedoksi Laajasalon raidevaihtoehtojen tarkastelu 2008 -raportin ja hyväksyä Laajasalon joukko liikenteen raideratkaisun jatkovalmistelujen pohjaksi raitiotie- ja siltavaihtoehdon välillä Laajasalo–Korkeasaari–Sompasaari–Kruununhaka.

Koirasaarentien liikennesuunnitelma (Liikennesuunnitteluosaston piirustus nro 5701-44) on valmisteltu ja käsiteltävänä kaupunkisuunnittelulautakunnassa samanaikaisesti Koirasaarentien asemakaavaehdotuksen kanssa.

Maanomistus

Kaupunki omistaa maan koko kaava-alueella.

Alueen yleiskuvaus ja rakennettu ympäristö

Alue sijaitsee osittain jo olemassa olevalla Koirasaarentien katualueella. Kaava-alue alkaa idässä Henrik Borgströmin tien, Reiherintien ja Koirasaarentien risteyksestä. Kadun itäpäässä Koirasaarentien ja Reiherintien kulmauksessa sijaitsee 1970–80-lukujen taitteessa rakennettuja nelikerroksisia tiilielementtipintaisia pistetaloja. Tahvonlahden kohdalla Koirasaarentien pohjoispuolelle jää vanhoja suojeltavia huviloita.

Luonnonympäristö

Ympäristön topografia on vaihteleva. Koirasaarentie kulkee laakso-painanteessa. Koirasaarentien molemmin puolin on laajat kallioselänteet, joiden rinteet ovat paikoin huomattavan jyrkkiä. Kasvillisuus vaihtelee kalliolakimäntyjen ja rehevien laaksopainanteiden välillä. Kaava-alueen keskiosa sivuaa Tahvonlahtea ja siihen liittyvää Tahvonlahden ruovikkoa. Tahvonlahden ruovikkoisen lahdenpoukaman ja Kaitalahden väliin kuroutuu kapea laakso. Kaava-alueen länsiosassa on Laajasalon öljysatama-aluetta.

Yhdyskuntatekninen huolto

Koirasaarentiellä on 300 mm:n vesijohtoa ja puhelinmaakaapeleita. Sähkönjakelun 20 kV ilmajohdot sijaitsevat osin tien lähistössä. Öljyhuoltotoimintojen alueella on myös 20 kV maakaapeleita.

Maaperä

Katu sijoittuu pääasiassa kallioalueiden väliseen painanteeseen, jossa on myös hienorakeisten maalajien alueita. Öljyhuoltoalueella maaperä on pääasiassa hienorakeisten maalajien alueella sijaitsevaa täytemaata. Tällä alueella maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty käyttöhistorian selvityksellä ja näytetutkimuksin.

Ympäristöhäiriöt

Koirasaarentien liikenne aiheuttaa meluhaittaa lähimpänä katua oleville asuinkortteleille. Lisäksi liikenne aiheuttaa ilman epäpuhtauksia, jotka on otettu ottaa huomioon kadun ympäristön suunnittelussa.

Tavoitteet

Asemakaavan tavoitteena on rakentaa nykyinen Koirasaarentie käytännössä kokonaan uudelleen siten, että se pystyy välittämään rakennettavan Kruunuvuorenrannan alueen liikenteen. Kruunuvuorenrannan alueen rakennuttua Koirasaarentien liikennemäärän on ennustettu olevan Koirasaarentien itäpäässä 15 000 ajon./vrk ja puiston kohdalla 10 000 ajon./vrk. Koirasaarentie on Kruunuvuorenrannan alueen alueellinen kokoojakatu ja se muodostaa tulevaisuudessa pääliikenneyhteyden Laajasalosta Kruunuvuorenrantaan ja antaa ensivaikutelman alueesta.

Maankäyttösuunnitelmassa on osoitettu uutta asuntorakentamista kadun molemmin puolin siten, että kadunvarren jyrkimmät kalliot säilyvät rakentamattomina. Katualueen mitoituksessa on huomioitu tuleva keskustan suunnan raideliikenne ja kevyt liikenne, paikallinen kevyt liikenne, bussiliikenne ja ajoneuvoliikenne Laajasalon suuntaan sekä tulevaisuuden joukkoliikennevaraukset. Katualueelta on varattu kaupunkikuvallisista syistä tilaa myös puuistutuksille.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus

Yleisperustelu ja -kuvaus

Nykyistä Koirasaarentietä jatketaan nykyisen Haakoninlahdentien länsipäähän asti. Koirasaarentien linjaus noudattaa itäpäätä, Reiherintien liittymästä lähtien suurinpiirtein nykyisen kadun linjausta. Suojeltavien huviloiden kohdalla katu on linjattu molempien huviloiden eteläpuolelta Tahvonlahden pohjukan sivuitse. Kadun linjaus Stansvikintien liittymästä länteen perustuu osayleiskaavan mukaiseen korttelirakenteeseen.

Suunnitelma on rajattu siten, että ehdotuksen Koirasaarentiehen liittyvät uudet kadut ja nykyisten katujen jatkeet (Hopeakaivoksentie ja Gunnillantie) on voitu varmuudella mitoittaa tarkoituksenmukaisesti sekä siten, että suunnitelma on riippumaton Laajasalon joukkoliikenneyhteyden yksityiskohdista sen katuverkkoon liittymisen osalta.

Mitoitus

Muutosalueen pinta-ala on 4,52 ha. Koirasaarentien liikennesuunnitelma perustuu symmetriseen poikkileikkaukseen, jonka keskeltä on varattu joukkoliikenteelle (bussit ja raitiovaunut) oma kaista 7,0 m. Joukkoliikennekaistaa ja molemminpuolisia ajoratoja 3,75 m erottaa viherkaistat 3,0 m puuistutuksin. Kevyen liikenteen väylät ovat niin ikään kadun molemmin puolin, polkupyöräilijöille 2,0 m ja jalankulkijoille 2,0 m. Kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen väliin jää kivetty erotuskaista 1,0 m. Katualueen leveydeksi tulee yhteensä 30,5 m. Puiston kohdalla on jätetty viherkaistat pois, jolloin kadulta avautuu maiseman kannalta tärkeitä näkymiä ja kapeamman poikkileikkauksen vuoksi louhintaa tulee vähemmän.

Liikenne ja pysäköinti

Nopeusrajoitus kadulla on 40 km/h ja pysäköinti on kielletty. Kaikki liittymät on mitoitettu telibussille ja kiertoliittymät ovat raitiotieliikenteen vuoksi läpiajettavia. Lisäksi suunnitelma sisältää varauksen pikaraitiotietunnelin liittymiseen Koirasaarentiehen Jurmonkujan liittymän eteläpuolelta itään päin.

Bussi- ja raitiovaunupysäkit, joita katuosuudella on kolme, on sijoitettu liittymien yhteyteen siten, että odotustilat ovat viherkaistoilla. Kevyen

liikenteen ylitykset on järjestetty suojatein liittymien ja pysäkkien yhteyteen, joissa on suurin kadun ylitystarve. Lisäksi on osoitettu yksi kevyen liikenteen alikulku Koirasaarentien halkoman laajan virkistysalueen yhteydessä olevalle pääulkoilureitille.

Kaupunkikuvalliset periaatteet

Kruunuvuorenrantaan saavutaan Laajasalosta Koirasaarentietä pitkin. Koirasaarentie on linjattu laaksopainanteeseen ja sen korkeustaso laskee Reiherintien liittymästä Tahvonlahdelle noin 15 m. Koirasaarentien vartta rytmittävät valmisteilla olevassa Borgströminmäen ja Gunillankallion asemakaavassa rakennetut ja rakentamattomat osuudet sekä korkeat metsäisen mäet ja avokalliot, joille kadulta avautuu näkymiä. Hopeakaivoksen kohdalla historialliset rakennukset, maastonmuodot ja suuret vanhat puut muodostavat ikään kuin portin alueelle. Hopeakaivoksen kohdalta avautuu myös näkymä Stansvikin kartanopuistoon ja Tahvonlahdelle. Kadun päätteestä avautuu näkymä kantakaupunkiin Tuomiokirkon tornia kohti.

Koirasaarentielle istutetaan raitiotien molemmin puolin puukujanne, joka jakaa leveään katutilan osiin ja viestii Stansvikin läheisyydestä. Kadulle näkyvät kalliot on tarkoitettu valaista. Tavoitteena on myös saada Koirasaarentien varsille oma näyttävä valaisinpylvästyppi.

Yhdyskuntatekninen huolto

Nykyisiä Kaitalahden ja Kruunuvuorenrannan 20 kV sähkönjakelun ilmajohtoja kaapeloidaan ja siirretään osittain. Koirasaarentielle rakennetaan vesijohto, sadevesiviemäröinti ja jäteveden paineviemäri sekä rakennuskortteleiden läheisyydessä myös jätevesiviemäröinti. Lisäksi kadulle rakennetaan kaukolämpöjohto, sähkönjakelun 20 kV maakaapelit sekä puhe- ja tietoliikenteen edellyttämät kaapelit.

Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Katu rakennetaan valtaosin uudelleen nykyisen tielinjan läheisyyteen. Öljyhuoltotoimintojen alueella rakentaminen on uudisrakentamista. Kadulla on kuusi pehmeikköosuutta, joiden pohjanvahvistukset suunnitellaan katusuunnitelman laatimisen yhteydessä. Katualueen maaperä kunnostetaan aikaisemman käytön jäljiltä vähintään katualueelta edellytettävään tasoon.

Ympäristöhäiriöt

Raitioliikenne voi aiheuttaa ääni- ja värinähaittaa, mikäli rata on epätasainen tai muuten heikkokuntoinen, rata on perustettu suoraan kalliolle tai muulle ääntä hyvin johtavalle alustalle, nopeudet ovat suuria tai kalusto on viallista. Haittojen lieventäminen on tarkoituksenmukaisinta tehdä radan rakentamisen yhteydessä mikäli mahdollista. Värinähaittaa voidaan torjua huolellisella pohjarakentamisella ja äänihaittaa radassa

olevilla äänen etenemistä rajoittavilla rakenteilla. Suomessa ei ole tois-
taiseksi vahvistettuja maankäyttöön sovellettavia liikennetärinän oh-
jearvoja. Asuintiloille runkomelun suunnitteluarvona voidaan pitää rajaa
 $L_{ASmax} = 35$ dB ja tärinän $L_{VSmax} = 0,30$ mm/s.

Koirasaarentien liikenteen aiheuttamat ilman epäpuhtaudet ja melu ote-
taan huomioon katuun rajautuvien asuinkortteleiden suunnittelussa ja
asemakaavamääräyksissä.

Asemakaavan toteuttamisen vaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaava on osayleiskaavan ja maankäyttösuunnitelman mukainen ja
noudattaa pääosin nykyistä Koirasaarentien linjausta.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Ennusteen mukaan Laajasalon liikennemäärä kasvaa noin 15 000 ajo-
neuvolla/vrk Kruunuvuorenrannan (osayleiskaava-alue ja maankäyttö-
suunnitelma-alue) rakentamisen myötä. Lisääntyvä liikenne kuormittaa
nykyistä katuverkkoa Itäväylältä Linnanrakentajantietä, Laajasalontietä
ja Koirasaarentietä, joka on pääliikenneyhteys Kruunuvuorenrantaan.
Kruunuvuorenrannan osayleiskaavan mukaisen Kaitalahden laajen-
nuksen myötä avautuu myös vaihtoehtoinen ajoyhteys Kruunuvuoren-
rantaan nykyisen Hopeakaivoksentien jatkeena Päätieltä Koirasaaren-
tielle.

Keskustaan johtavan raitiotien myötä nykyisiin bussiliikenteen reitteihin
tulee muutoksia vaiheittain Kruunuvuorenrannan rakentamisen edetes-
sä. Koirasaarentien eteläpuolella, uuden Gunillankallion ja nykyisen ra-
kenteen välisellä kallioalueella on varauduttu mahdollisuuteen pikarai-
tiotien erkanemiseen kalliotunnelissa kohti Santahaminaa. Lisääntyvä
liikennemäärä on huomioitu nykyisen katuverkon kaista- ja liittymäjär-
jestelyissä. Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymän uudet järjestelyt
on suunniteltu vastaamaan Kruunuvuorenrannan rakentamisen aiheut-
taman liikennemäärien kasvua. Kunnallistekniikan johdot rakennetaan
pääosin ajoratojen ja raittien kohdalle. Kadun itäosalla varaudutaan
Gunillankallion ja Borgströminmäen asuinalueiden rakentamiseen ja
kadun länsiosalla Hopealaakson, Haakoninlahden ja Kruunuvuoren
alueiden rakentamiseen. Katualueen kaavasunnittelun aikana ei kaik-
kia korkeustasoja ja katualueelle sijoitettavia rakenteita ole vielä suun-
niteltu sitovasti.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Koirasaarentien linjaus noudattaa olemassa olevaa linjausta ja kulkee
laaksopainanteessa. Katualueella on kaksi puuriviä koko matkalla lu-
kuunottamatta Tahvonlahden kohtaa puolessavälissä katua.

Koirasaarentie on nyt 7 m ja katualue levenee kaavan toteuttamisen myötä noin 30,5 m:iin. Koirasaarentien itäosassa kaavan mukainen linjaus noudattaa pääosin olemassa olevan kadun linjausta, kadun pohjoispuolella sijaitsevia kallioreunoja joudutaan leikkaamaan noin 150 m pituisella osuudella. Korkeusero kadun tasauksen ja kalliopinnan välillä tulee olemaan enintään 5 m. Tämä katualueen viereinen kallioalue osoitetaan kaavassa puistoksi. Toinen luonnonmaisemaan jäävä muutos on Koirasaarentien eteläpuolella Gunillankallion kohdalla vastapäätä pohjoiseen johtavaa kapeaa laaksoa, jossa joudutaan leikkaamaan kalliota kuitenkin siten, että korkeusero on enintään 3 m. Laakson kohdalle on osoitettu alikulku, jonka kautta ohjataan pohjois-eteläsuuntainen pääulkoilureitti. Alikululle johtavan pääulkoilureitin kaltevuusvaatimukset lisäävät tien reunasta louhittavan kallioalueen määrää. Tämä alue sijaitsee Koirasaarentien kaava-alueen ulkopuolella. Muilta osin katualue tulee rajautumaan Koirasaarentien itäosassa suoraan rakennuksiin ja nykyinen luonnonympäristö muuttuu kaupunkimaiseksi.

Koirasaarentie kulkee nykyisin kaivoshuvilan ja Schaumanin huvilan eli Tornihuvilan välistä. Kaavassa katu on linjattu kaivoshuvilan eteläpuolelta. Leventyvä katu ei mahdu kulkemaan suojeltavien huviloiden välistä. Kadun rakentamisen vaikutukset maisemaan ja luonnonympäristöön ovat huomattavat. Muutos aikaansaa toimivan kokonaisuuden ja parantaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Kaivoshuvilan asemaa sen liittyessä Schaumanin huvilan kanssa yhdeksi kokonaisuudeksi. Kaivoshuvilan etäisyys katualueeseen on ennen ollut noin 7 metriä ja suunnitelmassa se on noin 5 metriä. Huvilan korkeustaso tiehen nähden kuitenkin paranee ja sen etäisyys ajoneuvoliikenteeseen kasvaa.

Koirasaarentien länsiosassa kadun linjaus poikkeaa nykyisestä. Katu linjataan pääosin tasaiseen maastoon, jossa leikataan kallioselänteiden reunamia kohdissa, jotka tulevat asuntoalueiksi. Katulinjaus ei vaikuta linjauksen länsiosassa maisemaan tai luonnonympäristöön oleellisesti.

Koirasaarentien leveyden muutos nykyiseen verrattuna on suuri. Katualueen kaavaehdotuksessa on 3 m levyiset puukujanteille varatut alueet. Puukujanteet muuttavat katualuetta suljettumaksi ja tilaa inhimillisemmäksi. Kallioleikkaukset saadaan sulautumaan paremmin luonnonmaisemaa, kun vältetään korkeita pystysuoria leikkauksia ja muotoillaan kallioreunat polveillen. Jyrkkiä pystysuuntaisia leikkauksia tulee myös välttää, koska ne vaativat putoamisesteitä.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen ja sosiaalisiin oloihin

Liikennemäärä Koirasaarentiellä tulee lisääntymään. Melu alueella ei ole merkittävä ja meluntorjunta voidaan ottaa huomioon Koirasaarentien läheisyydessä ulkoseinärakenteissa. Rakennusten sijoittamisella tien suuntaisesti saadaan melu torjuttua piha-alueilla.

Koirasaarentien liikenteen aiheuttama melu otetaan huomioon valmis-teilla olevassa Gunillankallion ja Borgströminmäen asemakaavassa si-

ten, että lähellä katua sijaitsevien asuinkortteleiden oleskelupihat ovat rakennusten muodostamassa melukatveessa. Rakennusten kadunpuoleisille julkisivuille annetaan rakenteiden ääneneristävyyttä koskevia määräyksiä.

Raitiotien mahdollisesti aiheuttama ääriä otetaan huomioon raitioradan suunnittelussa. Raitiokiskot voidaan asentaa kadulle siten, että ehkäistään pyörien kiskokontaktista syntyvä ääriä (savimaa) ja runkoäänet (kalliopohja). Kiskojen alla voidaan esim. käyttää erillisiä vaimennuslevyjä.

Liikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksien vaikutusta vähennetään kaavamääräyksellä, jossa kadun varren asuintalojen koneellisen ilmastoinnin ilman ottoaukot sijoitetaan sisäpihan puolelle.

Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Koirasaarentien rakentamisen kustannukset ovat noin 8,4 miljoonaa euroa ja se koostuu seuraavista osista (kustannustaso 11/2008, alv 0 %):

katurakenteet	7,2 milj. euroa
vesihuolto ja kuivatus	0,5 milj. euroa
kaukolämpö	0,7 milj. euroa

Raitiotien kustannukset eivät sisälly kustannusarvioon. Gunillankallion ja Borgströminkallion kohdalla olevien kunnallistekniikan johtojen kustannukset on laskettu asuinalueen kaavan kustannuksiin.

Toteutus

Rakentamisaikataulu

Rakentaminen alkaa Reiherintien ja Henrik Borgströmin tien risteyksen kohdalla vuonna 2010 ja jatkuu Haakoninlahden suunnalla vuonna 2011.

Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Alueelle ja sen ympäristöön tullaan laatimaan julkisen tilan valaistus-suunnitelma.

Suunnittelun vaiheet

Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päivätty 14.3.2008).

Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuoden 2007 kaavoituskatsauksessa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Asemakaavan muutosluonnos ja selostusluonnos ovat olleet nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa ja Laajasalon kirjastossa 6.10.–20.10.2008 ja viraston internetsivuilla. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 8.10.2008.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin Veden, Helsingin Energian, rakennusviraston ja liikennelaitoksen kanssa.

Esitetyt mielipiteet ja lausunnot

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 21 mielipidettä ja lausuntoa Gunillankallion, Borgströminmäen, Koirasaarentien ja korttelin 49056 yhteisestä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Koirasaarentietä koskevia mielipiteitä tuli kahdeksan.

Asemakaavan muutosluonnoksesta saapui 17 mielipidettä kirjeitse. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitetyt mielipiteet ja lausunnot:

Rakennusviraston katu- ja puisto-osasto muistuttaa katutilan eri toimintojen mitoitusosuuksista ja -minimeistä ja näkemäalueminimeistä.

Sosiaalivirastolla ei ole huomautettavaa suunnittelualueen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Turvatekniikan keskus ilmoitti, että asemakaavan muutoksella ei ole erityistä merkitystä öljysataman turvallisuuden kannalta.

Ympäristökeskus ilmoittaa, että Koirasaarentien varren kaavoituksessa tulee selvittää ja ottaa huomioon Kruunuvuorenrannan tulevan liikenteen vaikutukset meluun ja ilmanlaatuun sekä myös mahdollisen raitiotieyhteyden melu ja tärinä.

YTV ilmoittaa, että sen tavoitelinjastosuunnitelmaehdotuksen mukaan vuonna 2020 on pikaraitiotieyhteys Helsingin keskustasta Laajasaloon. Suora pikaraitiotie- tai bussiyhteys keskustaan tulee toteuttaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jotta kaava-alueelle saataisiin kilpailukykyiset joukkoliikennepalvelut. YTV esittää, että kaava-alueen ja nyky-

sen öljysatama-alueen maankäyttö suunnitellaan mahdollisimman tiiviiksi, jotta joukkoliikenneinvestoinnit saadaan kustannustehokkaiksi.

Asunto Oy Säästösalo ja Asunto Oy Laajakumpu pitävät tärkeänä, että alueen liikennejärjestelyt ratkaistaan kokonaisvaltaisesti. Laajasaloon on saatava uusi liikenneyhteys ennen uusien asukkaiden muuttamista Kruunuvuorenrantaan.

Oy Shell ab esittää kantanaan, että asemakaavoitettavan alueen rakentamisen kannalta ei ole perusteita Koirasaarentien pidentämiselle suunnitelmassa esitetyllä tavalla. Yhtiö katsoo, että asemakaavoituksen tässä vaiheessa olisi riittävää, että infrastruktuuri rakennettaisiin yhtiön vuokra-alueen rajalle saakka. Koska vasta myöhemmin päätettävät joukkoliikennetkaisu- terväat vaikuttamaan alueelle rakennettavan infrastruktuurin kokoon, Koirasaarentien pidentäminen voidaan toteuttaa vasta, kun kaavoitus on pidemmällä. Mikäli infrastruktuurin rakentaminen suoritetaan aikaisin, yhtiö vaatii, että sille taataan tehtaan ja polttoainevaraston toiminnan sekä niiden vaatimien kuljetusten esteettömyys koko muutosprosessin ajan. Yhtiö katsoo, että Koirasaarentien linjaus yhtiön nykyisen tehtaan lävitse pakottaisi yhtiön lähtemään tien ja infrastruktuurin rakentamisen vuoksi aikaisemmin kuin se olisi välttämätöntä ja kustannustehokasta koko Kruunuvuoren alueen rakentamisen ja toteuttamisen kannalta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Voimassaolevan vuokrasopimuksen mukaisesti vuokra-alueella olevan öljyhuoltotoiminnan alasajo ja maaperän saneeraus tulee tehdä vuoden 2010 loppuun mennessä. Sama aikatauluvaatimus koskee kaikkia alueella toimivia öljy-yhtiöitä.

Kaupunginhallituksen ja satamalautakunnan vuonna 2000 tekemien vuokra-aikapäätösten perusteet eivät ole edelleenkaan muuttuneet. Kaupunginhallituksen vastineessa 29.9.2008 oy Shell ab:n ja Neste Oy:n anomukseen jatkoajasta todetaan mm., että kaupunki edellyttää öljy-yhtiöiden luovuttavan vuokra-alueensa vuoden 2010 lopussa kaupungille kunnostettuna ympäristöviranomaisten määrittelemään tasoon. St1:n voiteluainetehtaan maaperän kunnostusilmoituksesta tehdyn päätöksen mukaisesti kunnostuksen tavoitetaso on tulevan maankäytön eli asumisen edellyttämä taso.

Koirasaarentien asemakaavaehdotus koskee oy Shell ab:n vuokra- aluetta. Kaupunki käynnistää vuonna 2010 öljyhuoltoalueen ulkopuolella Koirasaarentiellä kunnallistekniikan rakentamisen. Vuokra-alueiden luovutuksen jälkeen välittömästi vuoden 2011 alussa jatkuu kunnallistekniikan rakentaminen oy Shell ab:n vuokra-alueella.

Asemakaavaluonnoksesta tulleet Koirasaarentietä koskevat mielipiteet ja lausunnot

XXX, Asunto Oy Rudolfintie 15:n, Laajasalo-Degerö Seura ry:n, XXX, XXX ja XXX, Läntisen Laajasalon Aluetoimikunnan ja XXX mielipiteet eivät koskeneet Koirasaarentien kaavaluonnosta.

Kirjeiden otsikoinnissa tai ensimmäisessä lauseessa ilmaistaan tyrmistys Koirasaarentien kaavaluonnoksesta, mutta mielipiteet käsittelevät samaan aikaan nähtävillä ollutta toista suunnitelmaa eli Borgströmmän ja Gunillankallion asemakaavaluonnosta.

Liikennemäärät

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Helsy) pitää tärkeänä sitä, että tiehen on suunniteltu oma kaista bussi- ja raitiovaunuliikenteelle. Sen sijaan Helsy on huolissaan henkilöautoliikenteen kasvun vaikutuksista ko. alueella. Tielohkaisun seurauksena yksityisautoilu ja liikenteen aiheuttamat melu-, ilmansaaste- ja turvallisuushaitat tulevat lisääntymään.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 17.6.2008 esittää kaupunginhallitukselle, että Laajasalon ensimmäisen vaiheen raideyhteydeksi varataan raitiotie siltayhteyksin Laajasalosta Korkeasaaren, Sompasaaren ja Kruununhaan kautta keskustaan siten, että raitiotieyhteys toteutettaisiin Kruunuvuoren rakentamisen alkuaikoina. Kaupunginhallitus päätti merkitä 3.11.2008 tiedoksi Laajasalon raidevaihtoehtojen tarkastelu 2008 -raportin ja hyväksyä Laajasalon joukkoliikenteen raideratkaisun jatkovalmistelujen pohjaksi raitiotie- ja siltavaihtoehdon välillä Laajasalo–Korkeasaari–Sompasaari–Kruununhaka.

Ennusteen mukaan Laajasalon liikennemäärä kasvaa noin 15 000 ajoneuvolla/vrk Kruunuvuorenrannan (osayleiskaava-alue ja maankäyttösuunnitelma-alue) rakentamisen myötä. Hyvä julkisen liikenteen verkosto on varteenotettava vaihtoehto yksityisauton käytölle. Melu-, ilmansaaste- ja turvallisuushaitat otetaan huomioon suunnittelussa.

Koirasaarentien leveys, linjaus ja tiestä aiheutuva melu

XXX mielestä Koirasaarentien leveys on ylimitoitettu ja sen keskelle sijoitettu puukuja on tarpeeton. Levennyksen rakentaminen ehdotetun suunnitelman mukaisesti vaatii mittavaa louhintaa, joka veisi osan suojeltavaa kalliota. Pikaraitiotielle varattu kaistale vie lisää tilaa metsänreunalta.

XXX on ilmoittanut mielipiteenään, että Koirasaarentien leventtäminen 32 metriseksi vaikuttaa ylilyönniltä. Kevyen liikenteen ja jalan-

kulkuväylät voidaan rakentaa vain yhdelle puolelle eikä tien keskelle tarvitse laittaa puukujia.

Pro Kruunuvuori -liikkeen mielestä Koirasaarentien leventäminen 32-metriseksi on räikeä ylilyönti.

XXX ja XXX ei haluaisi Koirasaarentietä levennettävän 32-metriseksi.

Laajasalon pienkiinteistöyhdistyksen mielestä Koirasaarentien leveys vastaa 6–8-kaistaista moottoritietä. Lisäksi tielinjauksesta Tahvonlahden pohjukan kohdalla halutaan tietää tien korkeusasema ja suhde vanhoihin huviloihin ja merenrantaan. Tien melusta toivotaan meluntorjuntakeinoja ja melulaskelmia.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Koirasaarentien mitoituksessa on otettu liikennemääriin pohjautuvat tilantarpeet huomioon. Keskellä olevien puurivien poistaminen kaventaisi katua noin 6 metriä, mutta poistaminen aiheuttaisi katualueen leventämisen bussi- ja raitiovaunupysäkkien kohdalla. Puurivit jakavat katualueen osiin ja niiden poistaminen leventäisi katutilan visuaalista vaikutelmaa.

Tahvonlahden pohjukan kohdalla tielinjauksen korkeusasema on noin +3 eli kolme metriä merenpintaa korkeamana ja kaksi metriä alempana kuin vanhat huvilat.

Koirasaarentien liikenteen aiheuttama melu otetaan huomioon valmis-teilla olevassa Borgströminmäen ja Gunillankallion asemakaavassa siten, että lähellä katua sijaitsevien asuinkortteleiden oleskelupihat ovat rakennusten muodostamassa melukatveessa. Rakennusten kadunpuoleisille julkisivuille annetaan rakenteiden ääneneristävyyttä koskevia määräyksiä. Näin saadaan asuntojen sisämelutasot pidettyä alhaisina. Kalliomuodostelmat, suunnitellut rakennukset ja etäisyys Koirasaarentiestä suojaavat virkistysalueita melulta.

Liikennejärjestelyjen aikataulu

YTV:n mielestä raideliikenneyhteydet Helsingin kantakaupungista Laajasaloon ovat erittäin suositeltavia, koska ne mahdollistavat joukko- ja kevyelle liikenteelle erittäin hyvän kilpailuaseman henkilöautoliikenteeseen verrattuna matkoilla Helsingin kantakaupunkiin. YTV esittää, että raitiotieyhteys Helsingin kantakaupungista Laajasaloon toteutetaan niin, että se on käytössä uuden maankäytön valmistuessa kaava-alueelle.

Asunto Oy Reiherintie 1 toivoo liikennejärjestelyjen Laajasalosta muualle kaupunkiin suunniteltavan kokonaisvaltaisesti ja etupainotteisesti. Laajasalon liikenne ruuhkautuu pahasti jo nyt Herttoniemessä, Linnan-

rakentajantien ja Abraham Wetterin tien risteyksessä sekä linnanrakentajantien ja Itäväylän risteyskohdassa. Vähäinkin lisärakentaminen laajasalossa edellyttää ehdottomasti, että liikenteelliset parannukset on toteutettava ennen kuin lisärakentamista Laajasalossa edes aloitetaan.

Maastopyöräseura Mountain Bike Club Finland ry:n mielestä liikenneongelmat on ratkaistava ennen rakentamista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kaupunginhallitus päätti 3.11.2008 merkitä tiedoksi Laajasalon raidevaihtoehtojen tarkastelu 2008 -raportin ja hyväksyä Laajasalon joukkoliikenteen raideratkaisun jatkovalmistelujen pohjaksi raitiotie- ja silta- vaihtoehdon välillä Laajasalo–Korkeasaari–Sompasaari–Kruununhaka.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 17.6.2008 esittää kaupunginhallitukselle, että Laajasalon ensimmäisen vaiheen raideyhteydeksi varataan raitiotie siltayhteyksin Laajasalosta Korkeasaaren, Sompasaaren ja Kruununhaan kautta keskustaan siten, että raitiotieyhteys toteutettaisiin Kruunuvuoren rakentamisen alkuaikoina. Ennusteen mukaan Laajasalon liikennemäärä kasvaa noin 15 000 ajoneuvolla/vrk Kruunuvuorenrannan (osayleiskaava-alue ja maankäyttösuunnitelma-alue) rakentamisen myötä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 12.6.2008 esittää kaupunginhallitukselle, että Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymää parannetaan kaupunkisuunnitteluvirastossa laaditun suunnitelman mukaisesti. Suunnitelman mukaiset järjestelyt voidaan toteuttaa useassa eri rakennusvaiheessa ja tarkoituksenmukaisesti Kruunuvuorenrannan rakentamisen aikatauluun nähden. Itäväylän rinnakkaiskadun rakentaminen Linnanrakentajantien ja Suunnittelijankadun siltojen välillä on aloitettu ja Suunnittelijankadun silta pyritään rakentamaan vuosina 2010 ja 2011. Sen jälkeen on tarkoitus aloittaa tunneliyhteyksien rakentaminen, jolloin näillä näkymin kaikki suunnitelman mukaiset järjestelyt olisivat valmiit ensi vuosikymmenen puolen välin paikkeilla.

Raidelinjaus

XXX mielestä Koirasaarentien asemakaavaluonnos on laadittu joukkoliikenteen kannalta pääosin erittäin hyvin. Kiertoliittymät tulisi kuitenkin varustaa samankaltaisilla varoitusvaloilla kuin ItäPasiassa Asemapäällikönkadun kiertoliittymässä, jolloin autoliikenne väistää kiertoliittymän ylittävää raitiovaunua. Raportissa ”Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008” on Reiherintielle haarautuva raitiolinja, jota ei näy suunnitelmassa. Katusuunnitelmavaiheessa olisi syytä selvittää myös mahdollisuutta sijoittaa bussit autoliikenteen kais-toille. Jos raitiovaunukaistat voidaan varata pelkästään raitiovaunuille, voidaan ne toteuttaa rautatietyyppisellä ns. Vignol-kiskoilla urakiskojen sijaan. Rautatietyyppinen uraton kiskotus helpottaisi kunnossapitoa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kiertoliittymät on tarkoitus varustaa varoitusvaloilla samaan tapaan kuin Itä-Pasilassa Asemapäällikkönkadun kiertoliittymässä. Asia esitetään vasta liikenteenohjaussuunnitelmassa, joka tehdään katusuunnitelman valmistuttua. Pysäkkijärjestelyjen vuoksi bussiliikenne on edullisempaa sijoittaa samalle kaistalle raitiovaunujen kanssa. Rautatietyyppinen uraton kiskotus on katuympäristössä ongelmallinen erityisesti kevyen liikenteen kannalta. Urakiskot mahdollistavat joukkoliikennekaidan käytön myös pelastusajoneuvoille. Koirasaarentien asemakaavaehdotus on rajattu Reiherintien liittymään, koska laajemman raideliikenneverkoston suunnittelun ollessa kesken, ei tässä kaavassa oteta kantaa Reiherintien raitiotielinjaan.

Tilastotiedot

Voimassa oleva asemakaava Käyttötarkoitus	Pinta-ala m ²	Kerrosala m
Asuinkerrostalojen korttelialue (Ak)	266	0
Autopaikkojen korttelialue (LPA)	124	0
Puisto (P)	3 576	0
Kaavoittamatonta aluetta	41 248	0
Yhteensä	45 214	0

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus Käyttötarkoitus	Pinta-ala m ²	Kerrosala m ²
Katu	45 214	0
Yhteensä	45 214	0

Jatkotoimenpiteet

Ehdotus koskee valtion ylläpitämään kiinteistörekisteriin kuuluvaa aluetta.

Ehdotus asetetaan nähtäville 30 päivän ajaksi.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 13.11.2008 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 11820 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Merkittiin, että jäsen Helistö varajäsen Slätiksen kannattamana teki seuraavan palautusesityksen:

”Asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että Koirasaarentiestä tehdään vaihtoehtoinen, kapeampi suunnitelma. Samassa yhteydessä esitetty Koirasaarentien liikennesuunnitelma jätetään pöydälle vaihtoehtoisen ehdotuksen valmistumiseen asti.”

Suoritetussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 7 (Kolbe, Lahti, Buttler, Palmroth-Leino, Salonen, Närö, Anttila) – 2 (Helistö, Slätis).