



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

**KOIVUSAAREN METROASEMAN
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN
MUUTOSEHDOTUS NRO 12075**

Hankenro 0845_3
HEL 2011-009157

SISÄLLYS

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos nähtävillä
12.12.2011–10.1.2012**

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 9.3.2012–10.4.2012

- Muistutukset
 - Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet
- Lausunnot
 - Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomais toiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.12.2011–10.12.2012

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan muutosluonnos lähetettiin osallisille 2.12.2011. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja asemakaavan muutosluonnos olivat nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungin ilmoitustaululla (Kaupungintalo), Lauttasaaren kirjastossa ja Punaisessa Huvilassa 12.12.2011–10.1.2012 sekä kaupunkisuunnitteluviraston internetsivuilla.

Viranomaisyhteistyö

Helsingin kaupungin museolla ei ole Koivusaaren metroaseman asemakaavan muutosehdotuksesta lausuttavaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ilmoittaa lausunnoissaan Koivusaaren aseman olevan Länsimetron alettua liikennöidä ympäristönsä tärkein joukkoliikenneyhteys, joten hyvät kevyen liikenteen yhteydet asemalle ovat tärkeitä. Väylien turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota esimerkiksi Länsiväylän alikulkukäytävän riittävällä valaistuksella. Polkupyöräpaikkoja metroaseman yhteydessä HSL pitää erityisen hyvänä asiana ja on varmistettava niiden riittävä määrä.

Asemakaava-alueelle ei ole suunnitteilla varsinaisia bussilinjoja. Kaava-alueen kadun mitoitus mahdollistaa kuitenkin Jouko-kaupunginosalinjan liikennöimisen metroasemalle.

HSL:llä ei ole asemakaavan muutosehdotuksesta huomautettavaa.

Vastine

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän ilmoittamat asiat on otettu huomioon suunnittelussa. Länsiväylän alittavan jalankulkutunnelin ränsistyneen ilmeen ja valaistuksen parantamista on suunniteltu kaavan



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

laatimisen yhteydessä Koivusaaren metroaseman ympäristön julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) toteaa kannanotossaan, että ilmastonmuutoksen voimistuessa on mahdollista, että sään ääri-ilmiöt lisääntyvät entisestään ja uusien raporttien ja tutkimustulosten mukaan on mahdollista, että merenpinnan nousu on voimakkaampaa kuin on oletettu. Vuoden 2012 aikana maa- ja metsätalousministeriö teettää uudet rannikkoalueiden merenpinnan skenaariot joita käytetään ohjeiden uusimisessa. Nämä skenaariot on hyvä ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja tulvien ehkäisy tulee ottaa huomioon myös työmaasuunnittelussa.

Metroaseman sisäänkäyntien rakentaminen edellyttää vesihuollon johdosiirtoja ja jätevedenpumppaamon rakentamista, joista on sovittu Länsimetro Oy:n kanssa.

Vastine

Metroaseman sisäänkäynnin lattiataso on asemakaavassa määrätty vähintään tasolle +3,5 niin että varmistetaan riittävä varautuminen veden nousuun. Korkeusasema aiheuttaa maaston muokkaamista ja nostamista lähiympäristössä. Sotkatien tasaus nostetaan metroaseman kohdalla n. metrin nykyistä korkeammalle tasolle +3,0. Asemakaava määrää maanalaisten vedenpitävien patoseinärakenteiden rajaaman alueen metroaseman ympärille. Patoseinä rakennetaan lähes kauttaaltaan tasoon +3,5. Kaikki maanalaisista tiloista rakennettavat yhteydet on asemakaavan mukaan rakennettava korkeustasoon +3,0 tai yläpuolelle.

Asemakaavaan on merkitty aluevaraus jätevedenpumppaamolle ja tarvittava maanalaista johtoa varten merkitty alueen osa.

Helsingin ympäristökeskus toteaa että metroaseman ja raideyhteyden suunnittelussa tulee ottaa huomioon tärinä- ja runkoäänihaittojen torjuminen läheisissä asuinkortteleissa. Suunnittelun yhteydessä tulee selvittää myös mahdollisuudet Länsiväylän liikennemelun torjumiseen asuintonteilla. Nykyisellään melutaso ylittää valtioneuvoston päätöksen mukaisen ohjearvotason koko korttelialueella.

Vastine

Metroaseman suunnitelma ei Länsiväylän liikennemelun suhteen heikennä nykytilannetta. Koivusaaren osayleiskaavaan liittyen Länsiväylästä tehdään yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

aluevaraussuunnitelma. Sen yhteydessä laaditaan meluselvitys ja suunnitellaan tarvittavat melusteet. Metron asemakaavoissa on asianmukaiset tärinän, runkoäänien ja ilmanvaihdon melun määräykset.

Helsingin poliisilaitos pyytää vielä kiinnittämään huomiota kaavamuu-
toksen valmistelussa alueen rakennusaikaisiin liikennejärjestelyihin.
Liikenne on tarkoitus järjestää kapean ja jyrkän Sotkatien kautta, mikä
saattaa vaikeuttaa erityisesti raskaan ajoneuvokaluston liikennöintiä.
Pääasiallisen ajoväylän lisäksi tulisi kaavassa olla suunniteltuna vara-
reitti mahdollisten liikenteellisten häiriötilanteiden varalta.

Vastine

Kapeahko asuintonttien, Länsiväylän ja vesialueen rajaama kaava-alue
ei anna mahdollisuuksia rinnakkaisille liikennejärjestelyille ilman lisä-
täyttöjä vesialueelle. Metron työmaaliikenne on tällä hetkellä järjestetty
Koivusaaresta Hanasaaren liittymän kautta Länsiväylälle, mikä olisi
edelleen vähiten häiriötä aiheuttava tapa hoitaa työmaan liikennettä.

Rakennusvirasto on pitänyt käydyissä neuvotteluissa metroaseman
edustan ranta-alueen alimmillaan n. tasolle +1,5 toteuttamista ylläpidol-
taan ongelmallisena ja kalliina, koska rantaraitin rakenteet vaurioituvat
helposti esimerkiksi aallokon vaikutuksesta. Rakennusvirasto on ilmoit-
tanut kantanaan, että osayleiskaavaluonnoksen mukaista Vaskilahden-
katua ei tule toteuttaa siltarakenteena vaan maanvaraisena katuna.
Länsiväylän alittava jalankulkutunneli on yleisellä tiealueella, sen ylläpi-
tovastuu kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle.

Vastine

Ranta-alueen yleissuunnittelun tärkeimpänä tavoitteena on ollut oikein
mitoitettujen tilanvarausten löytäminen jalankululle, puistoalueelle ja
autoliikenteelle. Suunnitelmaa kehitetään edelleen rakennusviraston
kanssa yhteistyössä. Jalankulkureitti on laskettu lähemmäksi veden
pintaa niin, että veden äärelle olisi pääsy ja vältettäisiin korkeiden ran-
taluiskien rakentaminen. Vaskilahti on venesatamana suojattu aallon-
murtajalla.

Vaskilahdenkadun osalta rakenteiden suunnittelu jatkuu edelleen niin,
että metroasema kestää katurakentamisesta aiheutuvan maanpaineen.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapu-
nut kirjeitse yhteensä 6 mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointi-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

suunnitelmaa ja asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

M1: Asunto Oy Sotkatie 9 A asukkaat esittävät seuraavat näkökohdat vireillä olevaan kaavaan:

Suomen ympäristökeskuksen tulvastrategia ohjeistaa alueella 2,6 metrin tulvarajan. Jos metroaseman suunnittelussa olisi noudatettu suositusta, niin Sotkatietä ei tarvitsisi korottaa ja alikulkutunnelista ei jouduttaisi nousemaan +3,4 korkeudelle.

Metroaseman sisäänkäynnin tulisi sijaita n. 5–10 metriä lännempänä niin, että kadun korottaminen alkaisi vasta Asunto Oy Sotkatien tontin luoteiskulman kohdalla ja taloyhtiölle aiheutuva haitta olisi vähäisempi. Etäämmällä sijaitseva saattoliikenteen kääntöpaikka aiheuttaisi vähemmän pakokaasupäästöjä ja melua asukkaille. Päiväkotia ei saisi näin lähelle melun saattoliikenteen kääntöpaikkaa rakentaa, mutta Sotkatie 9 lapsien annetaan melulle ja päästöille altistua.

Sotkatie 9:n asukkaat ovat käyttäneet edustansa katuosuutta pysäköintiin. Asukkaat ehdottavatkin, että taloyhtiön asukkaille varataan mahdollisuus esimerkiksi asukaspysäköintijärjestelmän kautta edelleen käyttää Sotkatietä pysäköintiin, koska taloyhtiöllä ei ole tarjota tontilla riittävästi pysäköintitilaa. Asukkailla on tarve autojen pitoon ja sitä ei voida jälkikäteen rajoittaa niin kuin esim. Jätkäsaarella.

Huoneiston arvo laskee jopa kymmeniä prosentteja edellä kuvattujen melu- ja saastehaittojen lisääntymisen johdosta piha-alueen katualuetta alemmalle tasolle jäämisen johdosta.

Vaikka yksilöiden pitää yleisen edun nimissä joustaa kohdistuvat edellä mainitut katualueen korottamisesta, melusta, päästöistä ja autopaikkojen vähenemisestä koituvat haitat kohtuuttomasti Sotkatie 9:n asukkaisiin ja pienillä suunnitelmamuutoksilla niitä voitaisiin vähentää.

Vastine

Pihatason ja kadun välinen tasoero on enimmillään n. metrin. Uuden rakennettavan tukimuurin ja tonttia rajaavan aidan avulla tasoero voidaan suunnitella esimerkiksi myös tontin puoleista maastoa hieman muokkaamalla niin, ettei hankalia jyrkkiä kynnyksiä synny. Hulevesiä ei johdeta kadulta tontille.

Metroaseman sisäänkäynti on pyritty suunnittelemaan kohtaan, jossa eri suunnista tulevat kevyen liikenteen yhteydet kohtaavat ja yhteys



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

metroasemaan olisi näin mahdollisimman vaivaton ja helppo. Metro-
aseman sisäänkäynnin ja sisäänkäyntiaukion sijaintiin vaikuttaa toisaal-
ta myös maanalaisen laiturialueen sijainti sekä laituritasolta nousevien
liukuportaiden pituusgeometria, liukuporras nousee tasolle +3,5 tiettyyn
kohtaan, joka määrittelee sisäänkäyntiaulan sijaintia.

Sotkatien katualueella olevien pysäköintipaikkojen määrä säilyy nykyi-
sellään. Asuintonttien pysäköinnin järjestäminen on kiinteistöjen vas-
tuulla. Kaupunki pyrkii tarjoamaan yleiseen käyttöön kadunvarsipaikko-
ja esimerkiksi virkistystä, asiointia ja asukkaiden vieraita varten. Asu-
kaspysäköintijärjestelmä on käytössä Helsingin keskustan vanhoilla
alueilla, koska suunnittelussa ja rakentamisessa ei aikanaan varaudut-
tu autoistumisen kasvuun. Asukaspysäköintijärjestelmää ei olla laajen-
tamassa uusille alueille. Koivusaaren metroasema tarjoaa vaihtoehdon
auton käyttöön.

M2: Alueen asukkaan mielestä on erinomaista Katajaharjun ja Länti-
sen Lauttasaaren joukkoliikenteen kannalta, että metroasema toteutuu
v. 2015. Metroasemalle pitäisi suunnittelussa kuitenkin suunnitella esi-
merkiksi kioskia ja pieni kahvipiste.

Vastine

Kaupallisia toimintoja kuten esimerkiksi kioskia voidaan suunnitella
myöhemmin toteutettavan Koivusaaren metroaseman läntiselle sisään-
käynnin yhteyteen, joka sijoittuu aivan uuden asuin- ja työpaikka-
alueen keskusta.

M3 Alueen asukkaan (mielestä korttelin 31067 rajaaminen uudelleen
niin, että nykyisin vuokrattuna oleva n. 100 m² kaistale puistoaluetta lii-
tetään tonttiin, on hyvä asia.

Metron ollessa jo rakenteilla hankkeeseen ei enää voi juurikaan vaikut-
taa. Aseman rakentaminen lisää Sotkatien liikenteen aiheuttamia häiri-
öitä Sotkatie 9:n asukkaille. Sotkatie on liikenteellisesti pulmallinen
myös siksi, että se on kapea, jyrkkä ja siinä on vain yksi jalkakäytävä.
Kadun kapeuden vuoksi henkilöauto ja raskas liikenne eivät voi ohittaa
toisiaan muuten kuin käyttämällä osin jalkakäytävää.

Lisääntyvä liikenne tulee aiheuttamaan asukkaille haittoja, kuten lisään-
tyntä läpikulkua, pakokaasupäästöjä ja melua. On myös oletettavaa,
että Sotkatien reunaa tullaan käyttämään liityntäpysäköintiin, mikä hei-
kentää taloyhtiöiden pysäköintimahdollisuuksia alueella.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Metroaseman rakentaminen tulee muuttamaan myös taloyhtiön lähiympäristöä esimerkiksi asemarakennuksen ja meritäyttöjen vuoksi, joten on tärkeää, että aseman lähiympäristö suunnitellaan huolellisesti. Esitetyissä suunnitelmissa on asukkaan mielestä hyviä lähtökohtia hyvälle lähiympäristölle.

Asema on suunniteltu korkeammalle kuin Helsingin kaupungin tulvastrategian mukainen suositeltava rakentamiskorkeus (min. +2,6 m merenpinnasta). Mikäli metroaseman sisäänkäyntitaso suunniteltaisiin tasoon +2,6 jäisi asuintontin ja metroaseman edustan väliseksi tasoeroksi asuintontin luoteiskulmassa vain 20 cm eikä tontinrajalle tarvitsisi rakentaa suunniteltua tukimuuria. Nykyisen suunnitelman korkeustasot aiheuttavat lisäkustannuksia täyttöjen, luiskien ja portaiden rakentamisen vuoksi.

Alueen asukkaan mielestä Koivusaaren metroaseman itäistä sisäänkäyntiä ei pitäisi lainkaan rakentaa, koska se on sijoitettu liian ahtaaseen paikkaan. Mikä tulee olemaan sen käyttöaste sen jälkeen kun läntinen sisäänkäynti rakennetaan Koivusaareen? Asemien välinen etäisyys on vain 250 metriä ja esimerkiksi Sotkatien ja Isokaaren poikkikatu-
tujen asukkaat voivat yhtä hyvin kävellä Koivusaareen asti. Uusi rakennettava Vaskilahdenkatu olisi kuitenkin ratkaisu ongelmaan, että tulevalle asemalle johtavat lähikadut ovat jyrkkiä yli 100 metriä pitkiä katuja.

Koivusaaren aseman rakentamiseksi olisi tullut tehdä ainoastaan varaus ja rakentaa asemaan vain yksi sisäänkäynti Koivusaaresta.

Vastine

Metroaseman lähiympäristön korkeaan laatuun on kiinnitetty suunnittelussa paljon huomiota laatimalla yhteistyössä kaupungin, Länsimetro Oy:n ja LOCI-maisema-arkkitehdit Oy:n kanssa alueelle julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma.

Koivusaaren metroaseman saatto- ja huoltoliikenne lisäävät Sotkatien liikennettä hieman, mutta liikennemäärät eivät silti kasva merkittävästi nykyisestä. Koivusaaren metroasemalle ei suunnitella liikennettä houkuttelevia liityntäpysäköintipaikkoja.

Alavalle paikalle meren rantaan rakennettavalla metroasemalla tulee kiinnittää erityistä huomiota turvallisuusseikkoihin mm. varautumiseen tulvavesien aiheuttamiin ongelmiin. Metroasemalle päässeellä vedellä on periaatteessa vapaa pääsy aina metrotunneliin asti tasolle - 30,0. Helsingin seudun ympäristöpalvelujen edellä olevassa kannanotossa



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

todetaan, että ilmastonmuutoksen voimistuessa on mahdollista, että sään ääri-ilmiöt lisääntyvät entisestään ja uusien raporttien ja tutkimustulosten mukaan on mahdollista, että merenpinnan nousu on voimakkaampaa kuin on oletettu. Vuoden 2012 aikana maa- ja metsätalousministeriö teettää uudet rannikkoalueiden merenpinnan skenaariot joita käytetään ohjeiden uusimisessa. Nykyiset ohjeet ovat vuodelta 2008. Metroaseman kynnyskorkeudet on määriteltä niin, että varautuminen tulvavesien mahdollisesti aiheuttamiin ongelmiin on riittävää.

Koivusaaren aseman itäinen sisäänkäynti on suunniteltu siksi, että asema palvelisi paitsi Koivusaaren uusia asukkaita ja työntekijöitä myös Lauttasaaren länsiosan asukkaita. Asema on sijoitettu niin, että nykyiset ja tulevat tärkeät kevyen liikenteen reitit johtavat mahdollisimman jouhevasti aseman sisäänkäynnille. Lauttasaaressa asuu nykyisinkin n. 3 000 asukasta kävelyetäisyyden päässä suunnitellusta itäisestä sisäänkäynnistä ja tulevaisuudessa todennäköisesti enemmän. Esimerkiksi Lauttasaarenmäen jo vahvistettu asemakaava-alue on mitoitettu n. 450 uudelle asukkaalle ja Katajaharjun asemakaavan luonnosalue n. 1 000 uudelle asukkaalle. Lauttasaarelaiset tulevat käyttämään Koivusaaren aseman läntisen sisäänkäynnin rakentamisen jälkeenkin lähempänä olevaa itäistä sisäänkäyntiä.

Itäisen sisäänkäynnin rakentaminen mahdollistaa metroaseman käyttööntöön ottamisen jo ennen Koivusaaren rakentamista.

Vaskilahdenkadun rakentaminen tulevaisuudessa Länsiväylän eteläpuolelle niin, että siltä on pääsy metroasemalle parantaa koko Katajaharjun ja Koivusaaren alueen esteettömyyttä merkittävästi.

M4: Asunto Oy Vaskiniemenhovi (Vaskiniementie 5 ja Sotkatie 6) toteaa harmistuneena, että Vaskilahden täytöt ovat alkaneet vaivihkaa. Asiasta ei ole tiedotettu riittävästi ja taloyhtiö on ollut siinä käsityksessä, että Lauttasaaren puoleista osaa merestä ei merkittävästi täytetä.

Asunto-osakeyhtiö on eri mieltä suunnittelualueen nykytilanteen kuvailusta, jossa kerrotaan, että suunnittelualueen maisemaa hallitsee nykytilanteessa Länsiväylä liittymäramppeineen. Asunto-osakeyhtiön mielestä alueen maisemaa hallitsee Vaskilahti venesatamineen ja tällä hetkellä valitettavasti metron rakentamisen takia tehty täyttömaa.

Asunto Oy Vaskiniemenhovi edellyttää, että liikennemäärät Sotkatiellä ja Sotkatien leveys eivät merkittävästi kasva rakentamisen aikana tai sen jälkeen. Kaikki työmaaliikenne samoin kuin jatkossa Koivusaaren asukasliikenne on ohjattava muuta kautta.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Vastine

Alueen nykytilanteen kuvauksessa tarkoitetaan Länsiväylän olevan näkyvä ja voimakkaasti rakennettu elementti Koivusaaren ja Katajaharjun aluekokonaisuudessa. Asunto Oy Vaskiniemenhovin asunnot avautuvat Länsiväylän läheisyydestä huolimatta onneksi enemmän Vaskilahden suuntaan.

Metroaseman ja tunnelin maanalaisia osia rakennetaan parhaillaan ja työmaakaivanto sijoittuu tulevan metroasemarakennuksen kohdalle Vaskilahden koilliskulmaan. Jotta katuyhteys Lauttasaaresta Koivusaareen ei katkeaisi metrotyömaan aikana, on Vaskilahden koillisnurkkaan jouduttu rakentamaan täyttö, joka on tehty Etelä-Suomen aluehallintoviraston vesilain mukaisella päätöksellä. Täyttöä ei Vaskilahden itäranalla tehdä juurikaan jo tehtyä enempiä, mutta rantaviiva viimeistellään metroaseman rakentamisen myötä laadittavan puisto- ja katusuunnitelman mukaisesti.

Liikenne ohjataan Lauttasaaresta tulevaisuudessa Länsiväylän vartta seurailevan Vaskilahdenkadun kautta metroaseman pohjoispuolelta Koivusaareen. Sotkatie katkaistaan metroaseman edustalle päättyväksi umpikaduksi ja suunnitellaan siitä Koivusaaren suuntaan osaksi rantapuiston kevyen liikenteen reitistöä.

Rakennustyömaa aiheuttaa valitettavaa häiriötä ja maisemahaittoja lähiympäristössään. Metroaseman rakentamisen yhteydessä Sotkatie ja aseman edusta sekä ranta-alue taloyhtiön edustalla rakennetaan kuitenkin nykyistä viimeistellymmäksi puisto- katu- ja aukioympäristöksi. Sotkatietä ei levennetä metroaseman edustan kääntöpaikkaa lukuun ottamatta nykyisestä, päinvastoin sitä osittain kavennetaan. Metroaseman sijainti asuinkorttelin naapurissa tekee joukkoliikenneyhteyden esimerkiksi Helsingin keskustaan todella nopeaksi.

M5: Asunto Oy Telkkäkuja 7 on sitä mieltä että Koivusaaren suunnittelu n. 4 000 asukkaan ja n. 2 000 työpaikan kaupunginosana on raskeasti ylimitoitettu ja siitä tulisi ottaa puolet pois.

Vastine

Koivusaaren asukas- ja työpaikkamitoituksen yhtenä lähtökohtana on ollut rakenteilla olevan Länsimetron hyödyntäminen tehokkaana joukkoliikennevälineenä, jonka asemien tuntumaan on perusteltua suunnitella kaupunkirakennetta täydentävää asuin- ja työpaikkarakentamista. Koivusaareen on suunniteltu metroasema, josta kävelymatkan päässä



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

asuisivat Lauttasaaren puolella n. 3 000 nykyistä ja n.1 000 tulevaa asukasta sekä Koivusaassa n. 4 000 tulevaa asukasta ja n. 2 000 tulevaa työntekijää. Käyttäjämäärä tulisi olemaan Koivusaaren rakentamisen jälkeen riittävä aseman tehokkaalle käytölle.

M6: Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Helsy) ei hyväksy matalien merenlahtien ja luonnonmukaisten ranta-alueiden täyttämistä ja ruoppaamista Helsingissä. Helsy kyseenalaistaa Länsimetron Koivusaaren aseman sijainnin, jos toteutus vaatii vesialueiden ja rantojen täyttöä. Mielipiteessä esitetään, että lahden pienentyessä täyttöjen seurauksena vedenvaihto huononee, mikä puolestaan vaikuttaa veden, merenpohjan ja rantojen laatuun. Luonnon monimuotoisuus häviää. Lisäksi rantoja rakennettaessa niiden luonnollinen hulevesien pidätys ja puhdistuskyky häviää, hulevesiä valuu mereen aikaisempaa enemmän ja sen mukana ravinteiden ja saasteiden määrä meressä lisääntyy. Täytöllä arvioidaan olevan vaikutusta myös rantojen kasvillisuuteen, kuten tervaleppämetsiin. Mielipiteessä huomautetaan myös, että Vaskilahden itä- ja kaakkoispohjukassa sijaitseva rantametsikkö on kasvillisuudeltaan arvokasta aluetta ja että alue on myös linnustollisesti ja lepakkohteena arvokas.

Helsy vaatii että,

- metroasema ympäristöineen toteutetaan mahdollisimman vähin töin Vaskilahden pohjukassa, sen pohjois- ja itäosissa.
- Vaskilahden itä- ja kaakkoisrantojen luonnonrantoja jätetään täysin luonnonvaraisiksi. Vaskiniemen koillisrannan luonnonmukainen tervaleppä- ja rentukkaranta tulee jättää kokonaisuudessaan entiselleen, eikä rantaa tältä osin tule suunnitella viimeistellymmäksi ja kaupunkimaisemmaksi.
- Vaskilahti ja sen rantabiotooppien koskemattomuus huomioidaan myös rakennusvaiheessa sekä metroaseman käyttöönoton jälkeen (huolto ja puhtaanapito, lumepoisto, valaistus ym.).
- erityisesti otetaan huomioon Vaskiniemen tervalepikko ja venesataman alue lepakkoalueena.

Vastine

Rannan täyttöjen määrä asemakaavan muutosalueella on mahdollisimman vähäinen. Metroaseman ympäristö on liikenteellinen ja toiminnallinen solmukohta, joka on suunniteltu toimivaksi kokonaisuudeksi eri näkökulmien tilantarpeet huomioon ottaen. Koivusaaren johtava Sot-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

katie on ajoradaltaan mahdollisimman kapea rantakatu. Saattoliikenne ja huoltoliikenne metroasemalle on järjestetty Sotkatien kautta. Metroaseman edustalle on suunniteltu metroaseman toiminnan kannalta välttämätön katualueen aukiomainen laajennus, joka toimii kääntöpaikkana metroaseman huolto- ja saattoliikenteelle sekä mahdolliselle palvelulinjan bussille. Paikassa risteää myös pyörä- ja jalankulkuliikenne. Kulureittien linjaukset ja aukiomaiset osat on suunniteltu niin, että ne liittyvät Lauttasaaren rantoja kiertävän puiston kulkureittiin sekä Länsiväylän alittavaan jalankulkutunneliin. Metroaseman rannan puoleiselle edustalle on suunniteltu pieni rantapuisto, jonka on tulevaisuudessa tarkoitus liittyä kiinteäksi osaksi Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen mukaista Vaskilahden satama-allasta kiertävää julkista ranta-alueetta. Ranta muuttuu jaksottaisesti Vaskiniemeen liittyvältä osuudeltaan luonnonmukaisesta Koivusaareen päin mentäessä rakennetuksi. Rantaan istutetaan uutta puustoa. Sotkatien varrella rantaviiva muotoillaan nykyistä monimuotoisemmaksi. Ranta muuttuu ensin loivasti porrastetuksi tulvaniityksi ja sen jälkeen tasaisesti laskevaksi jyrkäksi rannaksi. Rannan muotoilulla voidaan edesauttaa valumavesien viivytystä sekä rantavyöhykkeen kasvillisuuden kehittymistä monimuotoiseksi.

Täytemaan rakentamisen vaikutuksia veden vaihtuvuuteen on selvitetty matemaattisella virtausmallilla. Koivusaaren laajentaminen täytemaalla ei heikennä veden vaihtuvuutta Lauttasaaren länsirannan eri osissa. Metroaseman rannassa ja myös Länsiväylän pohjoispuolella veden keskimääräinen vaihtuvuus on nykyään hyvä ja säilyy sellaisena. Vesi vaihtuu kertaalleen noin 3–5 vuorokauden aikana. Virtausmallitarkastelun perusteella täyttöjen aiheuttama viipymän muutos näillä rannoilla on alle 1 %, mitä ei voi pitää merkittävänä.

Ruoppauksilla ja täytöillä on rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Veden samentuminen, muutokset veden vaihtuvuuteen ja ravinteiden lisääntyminen voivat aiheuttaa paikallista rehevöitymistä. Siitä voi aiheutua vaikutuksia pohjaeläimistöön ja -kasvillisuuteen ja sitä myöten kalastoon ja linnustoon. Rakentamisen jälkeen mahdolliset täyttöalueet voivat edesauttaa uusien kalastuspaikkojen syntymistä. Vesirakennustyöt edellyttävät vesilain ja ympäristönsuojelulain mukaisia lupia. Lupahakemuksiin tulee liittää luotettavat arviot töiden vaikutuksista mm. veden laatuun.

Yleiskaavaa 2002 valmisteltaessa tehtiin Koivusaaren ympäristöön virtausselvitys ja sen jälkeen selvitettiin mm. meriluonnon tilaa. Nämä ovat luonteeltaan perusselvityksiä, joiden pohjalta voidaan päätellä, että rakentamisen toteuttamiselle ei ole pakottavaa estettä.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Muutoksia veden vaihtuvuuden ja virtausten kannalta arvioidaan nyky-aikaisesti mallitarkasteluna. Pohjaeliöstön elinoloja, vesikasvillisuuden kehittymistä ym. arvioidaan kartoitusten ja asiantuntija-arvioiden perusteella. Huolellisella suunnittelulla ja vaikutusten arvioinnilla voidaan välttää huonoimmat suunnitteluratkaisut.

Täyttöalueiden ruoppausten aikaisia vaikutuksia simuloitiin virtausmallitarkasteluna. Ruoppauspaikkoja simuloitiin kaksi; toinen Koivusaaren etelä- ja toinen pohjoispuolella. Veteen sekoittuva kiintoaine ei pääse kovin hyvin sekoittumaan Koivusaaren pohjoispuolella toteutettavissa ruoppauksissa, koska alue on matalaa ja se on kytköksissä laajempaan merialueeseen vain kapeiden kanavien kautta. Silmin havaittavaa kiintoainepitoisuuden nousua (10 mg/l) voi esiintyä ruoppausten aikana Lehtisaarenselällä ja Seurasaarenselän länsiosissa.

Koivusaaren eteläpuolella merialue on syvempää ja sekoittuminen tehokkaampaa. Korkeampien kiintoainepitoisuuksien kattamat alueet ovat selvästi pienempiä. Sopivissa tuulioloissa 10 mg/l raja voi ylittyä joidenkin satojen metrien etäisyydellä ruoppauspaikasta. Alue on selvästi matalampaa kuin Jätkäsaaren edustalla, jossa ruoppauksia tehtiin 2009–2011. Ruoppausten aikaan on oletettavissa Koivusaaren vesialueilla korkeampia pitoisuuksia kuin Jätkäsaareissa.

Vaskiniemen rantoihin ei kaavan muutoksen yhteydessä kohdistu toimenpiteitä. Siten asemakaavan muutoksen toteutus ei aiheuta suuria muutoksia alueen luonnonympäristössä. Alueilla, joihin metroaseman ympäristön rakentaminen kohdistuu, rannat ovat ihmisen muokkaamia.

Alueella on paikallisesti arvokkaita luontoarvoja, jotka Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmässä on nimetty ja luokiteltu seuraavasti: Vaskilahti, arvoluokka III, paikallisesti arvokas lepakkoalue, Lauttasaari, moreeniharjanne, arvoluokka III, pieni arvo, sekä Vaskiniemi, arvoluokka II, on linnustollisesti arvokas kohde.

Todennäköisesti Koivusaaren rakentamisella ei ole merkittävää vaikutusta Vaskiniemen linnustoon, koska Vaskiniemen puustoa ja rantoja ei muokata. Rakentamisen aikaiset meluhaitat voivat häiritä linnustoa erityisesti pesintäaikana.

Alueella esiintyvä lepakkolaji on vesisiippa. Lauttasaaren rannoilla on useita lepakkoalueita, joiden muodostamaan kokonaisuuteen Vaskilahden alue kuuluu. Koivusaareissa ei ole tiedossa lepakkokolonioita, eikä alueen merkitys Helsingin mittakaavassa ole suuri.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Vaskilahden paikallisesti arvokkaaseen lepakkokohteeseen ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. Lepakoiden kannalta olennaista on metsäaluiden säilyminen, koska pääosa Helsingissä tavattavista lepakkolajeista viihtyy paremmin hämärissä metsälaikuissa kuin avoimilla alueilla. Kaavamuutoksessa Vaskiniemen puusto säilyy entisellään.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 9.3.–10.4.2012

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan, liikuntalautakunnan, pelastuslautakunnan, kaupunginmuseon, kiinteistöviraston, Helsingin Energian ja Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän, Länsimetro Oy:n, Helsingin poliisilaitoksen, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) lausunnot.

Ehdotuksesta tehtiin kaksi muistutusta.

Muistutusten tiivistelmät ja vastineet

Asunto Oy Sotkatie 9 (Mu1) toteaa metroaseman lähimpänä rajanaapurina, että rakentaminen tulee vaikuttamaan taloyhtiön lähiympäristön laatuun merkittävästi lisääntyvän melun, päästöjen, maanpinnan korkeuuksien, asemarakennuksen koon, matkustajavirtojen ja rantaviivan täytön vuoksi.

Asemarakennuksen lattiatasen korkeusasema tulee olemaan +3,5 metriä, jonka johdosta Sotkatien ajoradan pintaa joudutaan nostamaan niin, että tontin luoteiskulman korko on n. 3,0 metriä. Tontilla olevien rivitalorakennuksen ja kerrostalon välinen piha tulee olemaan tasolla +3,4 eli samassa tasossa metron sisäänkäynnin kanssa. Kadun pinnan korottamisen takia joudutaan tontin pohjois- ja länsireunalle rakentamaan tukimuuri ja aita. Pohjoisrajalla tukimuurin perustukset rakennetaan tontin puolelle, josta syystä kaupunki on esittänyt rasitesopimuksen laatimista asiasta.

Sotkatien korottaminen ja tukimuurin rakentaminen synnyttävät tilanteen, jossa rivitalon kolmen pohjoisimman asunnon etupihat (korkeusasema n. +1,9) jäävät kuoppaan niin, että pohjoisimman huoneiston pihataso tulee olemaan 75 - 90 cm Sotkatien alapuolella. Tontin etupuhojen pensasistutukset tulevat todennäköisesti vaurioitumaan rakentamisen yhteydessä.

Tukimuurin päälle suunniteltu teräslanka-aita ei anna yksityisyyden suojaa tonteille ja pakokaasut, rengasroiskeet, lumi, roskat jne. kulkeu-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

tuvat harvan aidan läpi tontille. Aitatyypin ei ole kaupunkikuvaan sopiva.

Asemakaavaan tulisi merkitä Sotkatien ja tontin väliin istutusalue, joka on esitetty metroaseman ympäristön julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa.

Kulku pihan puolelta rivitalon sisäänkäynneille on tärkeä säilyttää, koska esimerkiksi pyörätuolilla kulku tai lastenvaunujen tuonti ei onnistu esteettömästi rakennuksen itäjulkisivun sisäänkäyntien kautta.

Asunto Oy Sotkatie 9 esittää tukimuurin ja aidan rakentamiseksi kaksi vaihtoehtoa:

- A) Tukimuuri ja aita rakennettaisiin uudelleen linjattavan Sotkatien jalkakäytävän takareunaan. Istutettava alue rakennettaisiin Sotkatien jalkakäytävän nykyiseen korkoon nykyisen aidan ja tukimuurin väliin. Rivitalon porteilta tulee säilyttää yhteys Sotkatien jalkakäytävälle niin, että kaikkiin asuntoihin pääsee esteettömästi. Rivitalon kaikkien asuntojen esteetön sisäänkäynti on tärkeää, koska asukkaiden joukossa on niin lapsiperheitä kuin ikäihmisiä.
- B) Jalkakäytävän korottaminen aloitettaisiin vasta lähempänä metroaseman sisäänkäyntiä ja korotus toteutettaisiin 8 asteen kulmassa, jolloin korotusmatkaa tarvittaisiin vähemmän ja tukimuurien tarve vähenisi. Nykyinen puuaita jäisi paikoilleen ja rivitalon etupihojen istutukset säilyisivät koskemattomana. Sotkatien reunan tukimuurin päälle ei tarvittaisi aita vaan pelkkä putoamiskaide ja syntyisi kustannussäästöjä.

Mikäli edellä esitettyjä vaihtoehtoja ei voida toteuttaa, taloyhtiö edellyttää kaavaan lisättäväksi määräyksen tonttia rajaavan aidan rakentamisesta materiaaaliltaan kivrakenteiseksi.

Taloyhtiö pitää todennäköisenä, että huomattava määrä aseman itäistä sisäänkäyntiä käyttävistä matkustajista tulee käyttämään taloyhtiön pihamaata oikotienä. Taloyhtiö edellyttää erityisesti tästä syystä, että tontin luoteis- ja pohjoisreunan aita määrätään kaavamerkinnällä kivrakenteiseksi. Peittävä aita parantaisi myös taloyhtiön yksityisyyttä. Tiili-muuri olisi kaupunkikuvallisesti paras ratkaisu, koska tontin rakennukset ovat tiiltä. Taloyhtiö katsoo, että aidan rakentamisen ja ylläpidon kustannukset metroaseman puoleisen julkisivun osalta eivät kuulu taloyhtiölle vaan ovat osa metroaseman aiheuttamien häiriöiden eliminointia.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Vuorovaikutusraportin aikaisemmissa vastineissa annetaan ymmärtää, että Sotkatien katualueella olevien pysäköintipaikkojen määrä säilyy entisellään. Taloyhtiön mielestä se ei pidä paikkaansa, koska Sotkatien ei ole nykyisin pysäköintikieltoa. Kadun varren paikkoja käyttävät alueen taloyhtiöiden lisäksi myös veneilijät ja etenkin kesäisin alueella on ajoittain pulaa pysäköintipaikoista. Paikkojen väheneminen ei asiaa helpota, vaikka metro tarjoaakin osalle asukkaista vaihtoehdon yksityisautoilulle esimerkiksi työmatkan osalta. Veneilyyn liittyvä liikenne ei vähene. Pysäköintipaikkoja ei pidä vähentää alueella ja kadunvarsipaikoitus tulee säilyttää Sotkatien varressa tai kaavoittaa vastaava määrä lisäpaikkoja pysäköintiä varten.

Taloyhtiö korostaa lopuksi, että kyseessä on julkinen hanke, jonka toteuttajan tulee huomioida rakentamisen haittavaikutukset ympäristöön. Taloyhtiö ei voi olla vastuussa rakentamisesta aiheutuvista kustannuksista. Rivitalon pihan rajautuminen metroasemaan on erityispiirre, joka tulee suunnittelussa huomioida, koska rivitalossa asutaan myös katutason kerroksessa. Muilta osin Asunto Oy Sotkatie 9:llä ei ole asemakaa-vaehdotuksesta huomautettavaa.

23.8.2012 laaditussa muistiossaan taloyhtiö tekee vielä joitakin täsmennyksiä aiemmin jätettyyn muistutukseen.

Taloyhtiö on huolissaan metroaseman työmaamontun ympärille rakennetun porapaaluseinän korkeudesta. Maan pinnan nosto metroaseman sisäänkäynnin tasolle +3,5 tulee tapahtua vähitellen, nyt rakennusta ympäröivä paaluseinä ulottuu vähintään tasolle +3,5. Taloyhtiön mielestä Sotkatien korotus aiheuttaa jo esitetyillä korkotasoilla kohtuutonta haittaa rivitalon asukkaille.

Ehdotettu tukimuuri tontin rajalla tarkoittaa todennäköisesti olemassa olevien istutusten ja lauta-aidan purkamista. Taloyhtiön mielestä tukimuuria ei tulisi rakentaa tontin rajaan vaan katualueen jalkakäytävän reunaan niin, että jalkakäytävän ja kadun väliin jäisi istutettava alue, jossa tasoero pengerretään.

Taloyhtiö pelkää lisääntyvän pyöräliikenteen aiheuttavan vaaratilanteita tonttiliittymien ja pysäköintipaikkojen kohdalla. Pyöräilijöiden pelätään käyttävän jalkakäytävää ajoradan sijaan ja aiheuttavan näin vaaratilanteita rivitalon porteista jalkakäytävälle tuleville. Pyöräily ja jalankulku tulisi johtaa vain rannan puolella katua.

Taloyhtiö korostaa, että tukimuurin päälle rakennettava läpikulkuliikennettä estävä ja pihoille suoran näköyhteyden peittävä aita on taloyhtiölle ehdottoman tarpeellinen. Aita tulisi rakentaa tiilestä ja materiaali tulisi



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

vahvistaa kaavamerkinnällä. verkkoaita ei voi poistaa aseman aiheuttamia ympäristö- ja näköhaittoja. Myös aitojen hoitovastuu metroaseman osalta tulee olla vastaavalla taholla. Taloyhtiö korostaa edelleen, että syntyvä tilanne on Helsingissä ainutlaatuinen, missään muualla ei metroasema ole yhtä lähellä asuinrakennusta.

Vastine

21.8.2012 järjestettiin Asunto Oy Sotkatien pyynnöstä kokoontuminen käynnissä olevan metrotyömaan edustalle taloyhtiön hallituksen ja kaupunkisuunnitteluviraston välille.

Kadun korkeusasemat ovat asemakaavassa ja julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa vielä likimääräiset ja yksityiskohtaisissa katu- ja puistosuunnitelmissa niitä voidaan vielä tarpeen mukaan tarkistaa. Tavoitteena on, että tontin ja kadun välisen rajan tukimuurit jäisivät mahdollisimman pieneksi. Metroaseman edustan korkeustason määrittelee joka tapauksessa tulvasuojeluun varautuminen, jonka vuoksi aseman lähiympäristön maanpintaa on pakko korottaa nykyisestä enimmillään n. metrin.

Metroasema muuttaa ympäristöään nykyistä kaupunkimaisemmaksi ja rakennetummaksi. Rivitaloille tyypillinen takapihaa rajaava lauta-aita ei ole uudessa ympäristössä kaupunkikuvaan parhaalla mahdollisella tavalla sopiva. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti paras tapa aidata tontti julkisesta tilasta on samansävyinen tiilaita, millä asuinrakennusten julkisivut on muurattu. Asemakaavassa on määrätty aita rakennettavaksi tiilimuurina johon saa rakentaa teräsporteja. Kaupunkikuvallisesti vakuuttavia eivät myöskään ole ratkaisut, jossa joudutaan rakentamaan sekä kaide tai tukimuuri kadun reunaan ja sen lisäksi aita tonttia rajaamaan.

Taloyhtiön piha-alueen kautta oikaisu ei tuota kulkijalle erityistä hyötyä Sotkatien varressa kulkemiseen nähden, joten oikaisijoiden määrä ei tulisi todennäköisesti olemaan suuri. Aitaamalla tai istuttamalla tontin pohjoissivua voidaan kulku tontin kautta estää.

Sotkatie 7 edustalla olevat autopaikat sekä istutusalue järjestellään uudelleen, jonka jälkeen autopaikkoja on 14 kappaletta. Näin ollen autopaikkamäärä on lähes sama kuin nykytilanteessa.

Sotkatiellä säilyy pysäköintikielto välillä Sotkatie 1 - 8 ennallaan.

Porapaaaluseinän lopullisen yläpinnan tulisi mahdollistaa suunnitellut katu- ja katuaukion korkotasot, metroaseman edustalla maan pintaa ei



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

ole tarpeen korottaa yhtään enempää kuin esteetön pääsy asemarakennuksen lattiatasolle +3,5 vaatii.

Pyöräily jalkakäytävällä on kielletty ja kapealla, suhteellisen vähän liikennöidyllä Sotkatiellä ajorata on luonteva pyöräilijöiden paikka.

Metroasemalle saavutaan enimmäkseen jalan tai polkupyörällä, jalan kulun tulee olla mahdollista kummallakin puolella katua.

Asemakaava määrittelee yleisten alueiden ja tontin rajat ja antaa likimääräisiä maaston korkeusasemia ranta-alueella. Ahtaassa tilassa suunnittelun pitää olla huolellista ja sitä tulee tehdä yhteistyössä viranomaisten ja viereisen taloyhtiön kanssa. Jatkosuunnittelussa katusuunnitelman yhteydessä on mahdollista tutkia rajaavaa istutusalueetta tontin ja jalkakäytävän väliin ja kadun korkeusasemia yksityiskohtaisesti sekä kulun järjestämistä takapihoille niin, ettei esimerkiksi portaiden rakentaminen tontin puolelle ole tarpeellista. Nykyisten istutusten säilyttäminen tontin rajalla saattaa olla käytännössä mahdotonta.

Taloyhtiön tonttia rajaava aita on määrätty asemakaavassa rakennettavaksi tiilimuurina.

Metroaseman rakentaminen ei aiheuta lähiympäristössä pelkästään haittavaikutuksia vaan parantaa alueen asukkaiden palvelujen saatavuutta Helsingissä ja Espoossa ja mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä tehokkaammin esimerkiksi työ- tai koulumatkoihin. Metroaseman arkkitehtuurin ja aseman lähiympäristön korkeaan laatutasoon tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Asemakaavassa on suurennettu tonttia 31067 Sotkatien ja metroaseman edustan puoleiselta sivultaan nykyiseen viralliseen tontin rajaan verrattuna.

Alueen asukas (Mu2) muistuttaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa pitkässä ja paljon Vaskilahden alueelta kuvattua valokuvamateriaalia sisältävässä muistutuksessaan eräistä asemakaavan muutoksen selostuksessa ja itse muutosehdotuksessa havaitsemistaan epäkohdista ja puutteista.

Muistutuksessa on arvosteltu sitä, ettei asemakaavan selostuksessa ole riittävästi huomioitu kaikkia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja että on olemassa vaara, ettei kaikkien niiden toteutumista ole muutossuunnitelmaa laadittaessa huomioitu. Muistutuksessa esitetään kysymys, onko varmaa, ettei asemakaavan muutos ole ristiriidassa em. tavoitteiden kanssa.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Alueen asukas toteaa ristiriitaisuuksia asemakaavan tavoitteiden ja itse muutoksen välillä. Hän viittaa asemakaavan selostustekstiin, jonka mukaan Länsiväylä liittymäramppeineen muodostaa aluetta hallitsevan rakennetun elementin maisemassa ja kaupunkikuvassa. Asukkaan mielestä se, mikä alueen maisemaa hallitsee, on paljolti kiinni tarkastelun näkökulmasta, siis siitä mistä käsin maisemaa ja kaupunkikuvaa tarkastellaan. Länsiväylästä tuli muistutuksen tekijän mielestä hallitsevampi elementti maisemassa vasta, kun Koivusaaren metroaseman työmaan vaatimat järjestelyt oli aloitettu syksyllä 2011.

Alueen asukas viittaa selostuksen tekstiin, jonka mukaan alueella ei ole luonnontilaista ympäristöä ja kaava-alueen rannat ovat ihmisen muokkaamia ja toteaa, että lauseet ovat ristiriidassa hänen omien havaintojensa ja ottamiensa valokuvien kanssa.

Alueen asukas esittää lopuksi joukon kommentteja ja kysymyksiä asemakaavan muutossuunnitelmista:

- Katsotaanko 50 pyöräpaikkaa riittäväksi metroaseman välittömässä läheisyydessä, tavoitteena olevalle laajalle käyttäjäjoukolle?
- Miten turvataan jalankulkijoiden turvallinen kulku metroasemalle ja sieltä pois, lähiympäristöön, Koivusaareen, Telkkäkujalle tai yleensä alikulkutunnelin kautta.
- Onko tunneliin johtava luiska turvallinen kaikkien sitä käyttävien osapuolten kannalta kaikkina vuodenaikoina? (Polkupyöräilijöiden ja rullalautailijoiden vauhti kiihtyy alamäessä, jolloin törmäyksiä esim. jalankulkijoiden kanssa voi olla vaikeampi estää!)
- Miten estetään hulevesien valuminen luiskaa pitkin alikulkutunneliin, veden kerääntyminen ja/tai jäätyminen luiskalle/tunneliin? Kuka vastaa ja miten esim. talvella lumen aurauksesta ja hiekoituksesta?
- Miten taataan pikkulasten turvallisuus rantakaistaleella, kun piirustusten mukaan siellä ei ole edes kaidetta?
- Miten turvallinen ajo- ja kulkuyhteys Koivusaareen, mm. venekerhoille taataan, jos tie on kovin kapea?
- Onko Sotkatien nykyisestä pinnasta n. 1,5 metriä korotetun kääntöpaikan suunnittelussa otettu huomioon autojen valokiilojen suuntautuminen Sotkatie 9:n asuinrakennuksen asuntojen ikkunoihin? Miten hoidetaan mainitun haitan eliminointi?
- Miten taataan metron ja sen käyttäjien turvallisuus, jos tunneliin tulvii vettä esim. putkirikon johdosta tai jos merenpinta kohoaa enemmän kuin mihin täällä on varauduttu? Löytyykö tunnelista vesitiiviitä tai virtausta hidastavia sulkuportteja, jolla tulvavaaran alainen alue voitaisiin eristää? (Jäteveden pumppaamon ja painevesiputkien sijoitus metroaseman lähelle myös ihmetyttää, miksi juuri tuohon?)



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

- Miten taataan jatkossa alueen ympäristön kauneus ja viihtyisyys ja ehkäistään mahdolliset sosiaaliset ja muut ongelmat ja haitat metroaseman ympäristössä.

Alueen asukas toteaa ettei halua estää tai hidastaa Länsimetron käyttöönottoa, mutta toivoo, että asemakaavan muutosehdotukseen liittyviä suunnitelmia tarkastellaan huolellisesti niin, että mahdolliset haitat voidaan ehkäistä ja korjata suunnitelmien osalta jo ennakolta.

Vastine

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, erityisesti yleistavoitteet ovat periaatteellisia linjauksia, jotka liittyvät alueiden käyttöä koskevaan suunnitteluun kaikilla kaavatasoilla ja ilmenevät myös kunkin kaavata-son sisällöllisissä vaatimuksissa.

Kuntatason kaavoituksessa alueidenkäyttötavoitteet koskevat konkreettisesti yleiskaavatasoa ja erityisesti asemakaavatasolla on omat, maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset tarkemmat säädökset esimerkiksi rakennetusta ja luonnonympäristöstä. Tavoitteet välittyvät siis asemakaavoitukseen pääosin yleiskaavan ohjausvaikutuksen kautta ja kaavoitukselle ja suunnittelulle asetetut yksittäiset tavoitteet painottuvat eri tavoin riippuen asemakaavan sisällöstä.

Koivusaaren metroaseman asemakaava koskee pientä aluetta, mutta on kuitenkin asemakaavan sisällöllisen luonteen vuoksi erittäin merkittävä ja edistää merkitsevällä tasolla selostuksessa esiin nostettuja eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen, elinympäristön laatuun ja Helsingin seudun erityiskysymyksiin liittyviä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Tästä syystä nämä tavoitteet on nostettu selostuksessa esiin mainiten lisäksi, ettei asemakaava ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Asemakaavan selostus on sisällöllisesti tältä osin riittävä. Ei ole tarpeen eikä edes mahdollista selvittää muistutuksessa tarkoitettulla tavalla asemakaavan suhdetta kaikkiin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Muistutuksen liitteenä olevissa valokuvissa esitetty luonnonympäristö on suurelta osin asemakaavan muutosalueen ulkopuolella ja säilyy ennallaan. Ranta-alueen edustalla oleva ruovikko säilyy niin ikään suurimmaksi osaksi. Asemakaavan muutosalueen rantaviiva on nykyisin lähes kokonaan täytön myötä syntynyttä pengertä ja siten selostuksen mukaisesti ihmisen muokkaamaa rantaa.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Lauttasaaren luoteisosan ja Koivusaaren muodostamassa aluekokonaisuudessa Länsiväylä on rakennettuna elementtinä suurimittakaavainen ja siksi sillä on suuri vaikutus alueen maisemaan ja kaupunkikuvaan, mikä ei tarkoita sitä, ettei muitakin maisemaan ja kaupunkikuvaan vaikuttavia elementtejä alueella olisi. Metrotyömaata varten tehty täyttö on asianmukaisen luvan mukaan tehty. Ympäristö on vielä keskeneräinen, asemakaavan muutoksessa on määritelty miten aseman lähiympäristöä rakennetaan.

Metroaseman yhteyteen suunnitellaan yhteensä 100 polkupyöräpaikkaa, joista 50 toteutetaan itäisen sisäänkäynnin ja 50 myöhemmin läntisen sisäänkäynnin yhteyteen. Määrän katsotaan olevan riittävä.

Metroasema on erittäin hyvin ja mahdollisimman turvallisesti jalankulkijan tavoitettavissa eri suunnista, koska se sijoittuu Lauttasaaren länsirantaa kulkevan kevyen liikenteen puistoraitin varrelle ja Länsiväylän alittavan kevyen liikenteen tunnelin suuaukon tuntumaan. Koivusaareen johtava ainoa katu (Sotkatie) jalkakäytävineen kulkee juuri metroaseman kautta.

Sotkatie on suunnitelmassa jokseenkin samanlainen kuin nykyisinkin. Kevyen liikenteen yhteydet kadun varressa paranevat verrattuna nykyiseen kauttaaltaan kapeaan jalkakäytävään. Sotkatien kavennus metroaseman edustalla tekee kadusta nykyistä turvallisemman, koska ajonopeus on vilkkaimman jalankulkuliikenteen kohdalla hyvin alhainen. Metroaseman kohdalla on katualueeseen suunniteltu kääntöpaikka saatto- ja huoltoliikennettä sekä mahdollista joukkoliikenteen palvelulinjaa varten. Aitaamalla Asunto. Oy Sotkatie 9:n tontti asemakaavan mukaisella enintään 1,5 metriä korkealla tiiliaidalla estettäisiin autojen valokiilojen suuntautuminen asuntojen ikkunoihin.

Hulevesien valumista jalankulkutunneliin ei voi kokonaan estää ja siksi tunnelissa onkin sadevesiviemäri, joka estää veden kerääntymisen tunnelin pohjalle.

Talvikunnossapito puisto- ja katualueilla kuuluu kaupungin vastuulle.

Rantaviiva on tarkoitus rakentaa loivana luiskattuna rantana niin, että jyrkkää pudotusta veteen ei synny. Helsingissä ei ole ollut tapana rakentaa rantaviivaan putoamiskeinoja vaan veden äärelle on yleensä julkisilla alueilla vapaa pääsy. Helsingissä on rantaviivaa yli 120 km.

Metroasema ja sen edustalla oleva ranta-alue on tarkoitus suunnitella ja toteuttaa nykyistä viihtyisämmäksi ja esteettisesti kestäväksi ympäristöksi.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla (Tukes) (21.2.2012), Helsingin kaupunginmuseolla (23.2.2012), ympäristölautakunnalla (27.4.2012), Helsingin Energialla ja Helen sähköverkko Oy:llä (16.4.2012), Helsingin poliisilaitoksella (24.4.2012) ei ole asemakaavan muutosehdotuksesta huomautettavaa.

Kiinteistövirasto (11.6.2012) toteaa, että sillä ei ole asemakaavan muutosehdotukseen huomautettavaa. Kaavamuutos ei nosta tontin 31067/7 rakennusoikeutta merkittävästi, joten kaupunginhallituksen 9.2.2004 tekemän maapoliittisen päätöksen mukaisia neuvotteluja ei ole tarpeen käydä.

Yleisten töiden lautakunta (17.4.2012) toteaa lausunnossaan, että Lauttasaaren puoleisen sisäänkäynnin ympäristörakentamisen tulee liittyä maisemakuvaltaan ja rakenneratkaisuiltaan Lauttasaaren nykyiseen ympäristöön. Asemakaavaehdotuksen rantarakenteet on suunniteltu Koivusaaren osayleiskaavan mukaan mikä ei ole Lauttasaassa tarkoituksenmukaista. Keskenäisessä osayleiskaavaluonnoksessa on esitetty kallista rantarakentamista.

Rakennusviraston kanta on, että metroaseman edustan jakaminen katu- ja puistoalueeksi on huono ratkaisu tilan ahtauden vuoksi. Ranta-alueen kaavoittaminen kaduksi, jossa puisto-merkintä on muutettu istutettavaksi katualueen osaksi, olisi paikkaan sopiva ratkaisu. Rantarakenteista ei ole laadittu rakennesuunnitelmia vaan rakenteet ja niiden vaatima tila on esitetty viitteellisinä. Alimmillaan tasolle +1,5 suunnitellun puistokäytävän ylläpito on kallista ja toimivuuden ja esteettömyyden kannalta ongelmallista, koska rantaraitin rakenteet vaurioituvat helposti aallokon ja muun eroosion vaikutuksesta.

Metroaseman asemakaavalla on vaikutuksia myös kaava-alueen ulkopuolelle Koivusaaren osayleiskaavan alueelle. Metroasema rajautuu pohjoissivultaan osayleiskaavaluonnoksessa Vaskilahdenkatuun. Metroaseman tulee kestää kadusta aiheutuva maanpaine. Vaskilahdenkatu tulee toteuttaa maanvaraisena ja rakennus maanpaineen kestäväenä.

Länsiväylän alittava tunneli on yleisellä tiealueella ja sen ylläpito kuuluu ELY-keskukselle.

Kaavaehdotuksen kustannusarvio on yleisten alueiden osalta 1,5 miljoonaa euroa 1. vaiheessa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

hyväksymistä edellä mainituin huomautuksin.

Vastine

Metroaseman Lauttasaaren puoleisen sisäänkäynnin edustasta tulee nykyistä tärkeämpi julkinen paikka. Ranta-alue on Sotkatien reunassa asemakaava-alueella nykytilassaan lähes koko matkaltaan täytön myötä veteen huolimattomasti pengerrettyä täyttörantaa, joka ei voi jäädä tyystin ilman viimeistelyä metroaseman edustalla uudessa tilanteessa.

Metroaseman ympäristön ympäristörakentamisen tulee liittyä maisemakuvaltaan ja rakenneratkaisuiltaan Lauttasaaren nykyiseen ympäristöön, mutta sen lisäksi myös Koivusaaren uuteen ympäristöön, koska metroasema sijoittuu vanhan ja uuden alueen nivelkohtaan. Ranta muuttuu jaksottaisesti Vaskiniemeen liittyvältä osuudeltaan luonnonmukaisesta Koivusaareen päin mentäessä rakennetuksi. Siten vanhan ja uuden kaupunkirakenteen luonne on otettu asemakaavassa huomioon. Lisäksi rannan suunnittelussa on otettu huomioon ympäristön monimuotoisuus mahdollistamalla valumavesien viivytys ja rantavyöhykkeen kasvillisuuden kehittyminen monimuotoiseksi. Ranta muuttuu ensin loivasti porrastetuksi tulvaniityksi ja sen jälkeen tasaisesti laskevaksi jyrkäksi rannaksi.

Voimassa olevassa asemakaavassa rantakaistale on merkitty puisto-alueeksi ja Sotkatie katualueeksi. Kaavan sallimaa täyttömaalle suunniteltua puistoa ei ole sallitussa laajuudessaan toteutettu. Ranta-alue puistona liittyisi koko Lauttasaaren länsi- ja etelärantaa kiertävään rantapuistoon, joka jatkuisi tulevaisuudessa yhtenäisenä Koivusaareen. Siksi puistomerkintä rannassa on suhteessa suureen kokonaisuuteen looginen. Täyttöä on voimassa olevaan kaavaan nähden pienennetty niin, että venesatama mahtuu edelleen nykyiselle paikalleen.

Metroaseman ympäristön ja aseman edustan ranta-alueen suunnittelussa yhtenä tavoitteena on, että mahdollisimman paljon toteutuksesta olisi sellaisenaan valmiita ja sovitettavissa Koivusaaren suunniteltuun ranta-alueeseen.

Paikassa risteää pyörä- ja jalankulkuliikenne. Kulkureittien linjaukset ja aukiomaiset osat on suunniteltu niin, että ne liittyvät Lauttasaaren rantoja kiertävän puiston kulkureittiin ja Länsiväylän alittavaan jalankulku-tunneliin. Koska aluetta käytetään luonteeltaan erilaisiin virkistyskäytön ja jalankulku- sekä pyöräliikenteen tarpeisiin, eri tasossa tapahtuvat kulkumahdollisuudet edesauttavat niin alemmalla tasolla hitaamman virkistyskäytön kuin ylätason nopeamman ohikulkuliikenteen huomioon ottamista. Vastaavanlaisia rannan poikkileikkauksia on toteutettu vii-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

mevuosina esimerkiksi Töölössä Merikannontien varren rantaraitilla. Vaskilahdensalmi on aallonmurtajan takana, joten aallokko ei pääse satama-altaassa kasvamaan kovinkaan suureksi. Tasolle +1,5 meren rannassa rakennetut hiekkapintaiset ulkoilutiet eivät ole toistaiseksi kärsineet aaltoilun tai merivesitulvan eroosiosta. Haittaa on ollut tason +1,2 alapuolella.

Rannan käsittelyn yksityiskohtia, korkeusasemia, kulkureitin linjausta ja rakenteita on mahdollista tutkia edelleen katu- ja puistosuunnitelmassa, mutta tärkeää rannan poikkileikkauksessa on, ettei synny liian jyrkkiä rantapenkereitä ja rantaviiva on viimeisteltävä siltä osin kuin se ei ole olemassa olevaa säilytettävää luonnonranta.

Koivusaaren suhteellisen tiiviisti rakennetun uuden kaupunginosan ranta-alueet tulee suunnitella ja toteuttaa huolellisesti ja riittävän korkeatasoisesti. Rannat ovat uuden kaupunginosan tärkeimpiä julkisia ulkotiloja alueella, jossa on varsin niukasti yleistä puistoaluetta.

Koivusaaren metroaseman sisäänkäyntirakennusten ympärille jätetään pysyvät patoseinät ulkoseinien lisäksi. Seinien väliin jää tyhjä tarkastustila. Sisäänkäyntirakennus on sisältä avaraa hallimaista tilaa, jossa ei ole mahdollisuutta ottaa vastaan tai siirtää suuria maanpaineesta syntyviä vaakavoimia. Moottoritien ja rakennuksen väliin jää ensimmäisessä vaiheessa moottoritien reuna-alue, jonka kohdalla tarkastustilan päällä on sulkulaatta. Moottoritien ja rakennuksen väliin myöhemmin rakennettavan kadun pinta on useita metrejä korkeammalla. Tämän maarakenteen ja liikenteen kuormat voidaan rakennuksen ja tarkastustilan kohdalla kantaa paalulaatta- ja kulmatukimuurirakenteella.

Pelastuslautakunta (17.4.2012) toteaa lausunnossaan, että kaavan lähtökohdaksi on otettu, että meriveden pinta voi kohota hetkellisesti tasolle NN +3,0 ilman että se aiheuttaa haittaa rakenteille, turvallisuudelle tai terveydelle. Maanalaisista tiloista rakennettavat yhteydet on ulotettava tason NN +3,0 yläpuolelle. Metroasemalle johtava ajoyhteys Sotkatie kulkee kuitenkin tämän tason alapuolella. Meriveden noustessa tulee tilanteita, joissa alue ei ole enää katuverkon saavutettavissa normaaliliikenteellä eikä myöskään sammutus- pelastus tai ensihoito- tehtävien suorittamiseksi.

Vastine

Sotkatien korkeusasema käy alimmillaan nykytilanteen mukaisesti tasolla n. +1,5. Metroaseman edustalla Sotkatien tasausta nostetaan tasolle +2,8 ja metron sisäänkäynnille johtavaa katuaukiota aina metroaseman aulan lattiatasoon +3,5. Sotkatien liittyminen ympäröiviin tont-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

teihin vaikeutuu jos kadun pintaa nostetaan kauttaaltaan tasolle +3,0. Jo metroaseman edustan nosto aiheuttaa tasoeron ja tukimuurin rakentamisen tarpeen asuintontin ja kadun välille. Lisäksi penger rannan suuntaan muodostuu jyrkäksi ja korkeaksi.

Asemakaavan muutoksessa suunniteltu järjestely on tilapäinen joskin todennäköisesti useita vuosia kestävä. Sotkatie ei ole Koivusaaren osayleiskaavan mukaisessa tavoitetilanteessa ainoa katuyhteys metroasemalle vaan asemalle johtaa myös kokonaisuudessaan tason +3,0 yläpuolella oleva uusi Vaskilahdenkatu.

Liikuntalautakunta (27.3.2012) toteaa, että liikuntaviraston merellinen yksikkö ja tekninen yksikkö ovat osallistuneet asemakaavatyöhön. Viraston edustajat ovat toivoneet, että kaavassa tulee osoittaa riittävästi vesialuetta laitureiden sijoittamista varten, jotta venepaikat eivät vähene. Lisäksi tulee huomioida että Vaskilahden venekerhon talvisäilytyspaikkojen määrä ei vähene Koivusaaren puolella.

Vastine

Asemakaavan muutos ei vaikuta venepaikkojen määrään tai talvisäilytyspaikkojen määrään Vaskilahden ja Koivusaaren alueella. Suurempia uudelleen järjestelyjä joudutaan tekemään jos Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen mukaisia suunnitelmia aletaan tulevaisuudessa toteuttaa. Liikuntaviraston kanssa pyritään tekemään tiivistä yhteistyötä Koivusaaren satamien suunnittelussa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (19.4.2012) toteaa, että metron sisäänkäynnin takia joudutaan siirtämään yleistä hulevesi viemäriä sekä rakentamaan riittämättömän viettokaltevuu den takia uusi jätevedenpumppaamo ja pumppaamon vesijohtoliitos. Johtosiirrot ja pumppaamo on suunniteltu ja toteutettu metrohankkeen yhteydessä. Lisäksi Koivusaaren rakentaminen tulevaisuudessa edellyttää viemäriverkon ja vesijohtoverkon täydennysrakentamista alueella.

Korttelin 31067 pohjoispuolelle merkitty johtokujavaraus metroaseman itäpuolista täydennysrakentamista varten tulee leventää 6 metriä leveäksi, jotta vesijohtolinjojen rakentaminen ja ylläpito on mahdollista.

Korttelin 31067 pohjois- ja länsisivuille saa kaavan mukaan rakentaa teräs- tai kivirakenteisen aidan. Aita tulee toteuttaa niin, että se ei aiheuta haittaa johtokujan poikki kulkevalle jätevesiviemäriille.

Tulevaisuuden merenpinnan nousu on viimeisten raporttien ja uusimpien tutkimustulosten mukaan suurempaa, kuin mihin nykyisillä ohjeilla



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

ja määräyksillä on varauduttu. Maa- ja metsätalousministeriö teettää vuosien 2012–2013 aikana uusimmat merenpinnan nousun skenaariot, joita käytetään ohjeiden uusimisessa ja lain tulvariskien hallinnasta mukaisten suunnitelmien laatimisessa.

Pääkaupunkiseudun ilmastomuutokseen sopeutumisen strategian maankäytön toimenpidelinjauksiin on kirjattu, että ilmaston vaihtelun, sään ääri-ilmiöiden ja ilmastomuutoksen vaikutukset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa. Koivusaaren metroaseman asemakaava-alue on merellisen sijaintinsa puolesta herkillä alueella, joten nämä näkökulmat tulee huomioida kaavoituksessa.

Vastine

Korttelin 31067 pohjoispuoleinen alue on katualuetta, jolle ei yleensä osoiteta johtokujia. Tässä tapauksessa johtokuja on osoitettu koska metroaseman ja korttelin väliin jäävä tila on kapea, alue sijaitsee metroaseman patoseinän sisäpuolella ja jos korttelin itäpuolelle toteutetaan myöhemmin uusia kortteleita, on tämän kaistaleen varaaminen vesihuoltoa varten käytännöllistä. Koska johtokuja sijaitsee kapeassa tilassa patoseinän sisäpuolella, sijoitetaan johdot tällä lyhyellä osuudella johtokanaaliin, jolloin myös tilantarve on merkittävästi vähemmän kuin 6 m.

Koivusaaren metroaseman sisäänkäyntikerroksen alin korkeusasema on suunniteltu ja asemakaavassa määrätty tasolle +3,5, joka on puoli metriä korkeammalla kuin Helsingissä edellytetty tulvastrategian mukainen taso +3,0. Metroaseman edustan vesialue on suojattu aallomurtajalla niin, että suurta aallokkoa ei pääse muodostumaan.

Länsimetro Oy (23.4.2012) toteaa lausunnossaan, että Koivusaaren metroasema sijoittuu Vaskilahden pohjukkaan ja sen sisäänkäynnit pintaan tulevine rakennuksineen lahden pohjukan itä- ja länsipuolelle. Aseman itäinen sisäänkäyntirakennus on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2015 lopulla. Läntinen sisäänkäyntirakennus Koivusaarissa jää maan pintaan tulevilta osiltaan odottamaan tarkempaa suunnittelua ja toteutusta yhdessä muun maankäytön kanssa.

Metroaseman käyttöönotto edellyttää kuitenkin myös läntiseen sisäänkäyntirakennukseen liittyvien teknisten ja poistumisyhteyksien toteutusta siten, että nämä yhteydet ovat toiminnassa 2015 lopulla. Aseman valmiiksi rakentaminen toiminnassa olevan metron yhteyteen on mahdollista vain, mikäli ennakkoon toteutetaan myös kaikki maanalaiset rakenteet ja tekniset tilat sekä tarpeelliset maan pintaan ulottuvat rakenteet ja näiden suojarakenteet.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Länsimetro Oy katsoo, että kaavaehdotukseen tulisi tehdä joitain täsmennyksiä ja muutoksia. Kaavamääräystä varautumisesta maanpinnan korottamiseen aseman sisäänkäyntirakennuksen maantien puoleisella seinällä vähintään tasolle NN +4,0 tulee muuttaa siten, että korkeus-asemaksi muutetaan NN +3,5. Länsimetro Oy:n mielestä asemarakennuksen lattiataason +3,5 yläpuolelle ei ole tarkoituksenmukaista kohdistaa maanpainetta.

Läntisen aseman kohdalla olevan rakennusalan kaavamääräyksen tulisi sallia useampi erillinen rakennus rakennusallalla.

Läntisen aseman kohdalla tulee sallia rakentaa betonikansi merkinnän (mar) määrittelemän patoseinärakenteen yläpinnan tasoon peittämään tulevan aseman kohdalla oleva aukko kunnes asemarakennus rakennetaan valmiiksi.

Vastine

Maantien puolella olevalla korkeustasovaatimuksella varmistetaan pintakuivatuksen toiminta. Rakennuksen itäpäässä on syytä nostaa korkeustasoa yli +3,5:n. Tämä ei lisää maanpainetta, sillä korkeustasoa voidaan nostaa myös kevennemateriaaleilla.

Alueen osaa koskevaa asemakaavamääräystä, jolle saa rakentaa metron sisäänkäyntirakennuksen ja ilmastointikuilun (meip), on lausunnon johdosta muutettu niin, että alueen osalle saa sijoittaa metron hätäpoistumistie- ja ilmastointirakennuksia.

Asemakaavaan on lausunnon johdosta lisätty määräys jonka mukaan patoseinärakenteen kokoinen aukko tulevan läntisen aseman sisäänkäynnin kohdalla tulee kattaa tasolle +3,5 rakennettavalla betonikannella, jonka reuna tulee sovittaa maastoa muokkaamalla ympäröivään maanpintaan ja maisemoida istutuksin.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus (19.4.2012) toteaa, että asemakaavalla edistetään joukkoliikenteen osalta valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Asema sijoittuu keskeisesti kevyen liikenteen reittien suhteen. Asemakaava on yleiskaavan mukainen ja tarkentaa yleiskaavan ratkaisua.

Koivusaaren metroasema on parantaa alueen joukkoliikenneyhteyksiä ja tuo alueen raideliikenteen piiriin. Polkupyöräpaikat ja kevyen liikenteen yhteydet on asemakaavassa hyvin huomioitu.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012

Asemakaava sisältää pienen osan Länsiväylän liikennealuetta, jolle on osoitettu patoseinärakenteita ja kevyen liikenteen yhteys olemassa olevaan Länsiväylän alittavaan tunneliin. Länsiväylän katuaukiota on kavennettu hieman kaavassa osoitetun katuaukion kohdalla. Liikennealueen kavennus on hyväksyttävä.

Asemakaavamerkintä yleisen tien alue (LT) on syytä muuttaa asemakaavassa maantien alueeksi.

Vesialueeseen kohdistuville toimenpiteille on lainvoimainen lupa ja työt on sen mukaisesti toteutettu.

Kaavaselostuksessa on mainittu, että suunnitelman lähtökohdaksi on otettu, että meriveden pinta voi hetkellisesti nousta tasolle NN +3,0 ilman että se aiheuttaa haittaa rakenteille, turvallisuudelle tai terveydelle. Kaavamääräyksissä metroaseman lattian tasoksi on määritelty vähintään +3,0. Vastaavasti kaavaselostuksessa on todettu, että metroaseman sisäänkäynti on suunniteltu erilliseen asemarakennukseen, jonka sisääntuloaula sijaitsee tasolla +3,5. Aulasta on liukuporras-, ja hissiyhteys tasolle -30,0. Lattiatason tulee olla selvästi arvioidun ylimmän merenpinnankorkeuden NN +3,0 yläpuolella. Kaavamääräystä tulee tarkentaa seuraavasti: (meki) Rakennuksen lattiatason tulee olla vähintään tasolla +3,5.

Vastine

Metroaseman sisäänkäyntirakennusta koskevaa määräystä on lausunnon johdosta muutettu niin, että rakennuksen lattiatason alimman korkeusaseman tulee olla vähintään +3,5. Asemakaavamerkintä yleisen tien alue (LT) on muutettu maantien alueeksi.