



07.11.2012

Kaj/11

§ 362

Detaljplan för gatuområde och detaljplaneändring för tomten nr 31067/7 och gatuområden m.m. på Drumsö (Björkholmens metrostation) (nr 12075)

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplan för gatuområde och detaljplaneändring för tomten nr 7 i kvarteret nr 31067 och gatu-, trafik-, park-, och båthamnsområden i 31 stadsdelen (Drumsö) enligt stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelnings ritning nr 12075, daterad 7.2.2012 och ändrad 18.9.2012.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Pirkko Vainio, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024
pirkko.vainio(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12075 kartta, päivätty 7.2.2012, muutettu 18.9.2012
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12075 selostus, päivätty 7.2.2012, muutettu 18.9.2012, päivitetty Kslk:n 18.9.2012 päätöksen mukaiseksi
- 3 Havainnekuva 7.2.2012
- 4 Vuorovaikutusraportti 7.2.2012, täydennetty 18.9.2012
- 5 Osa päätöshistoriaa

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Förslagstext
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 4
Bilaga 5

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Postadress

PB 1
00099 HELSINGINFORS STAD
hallintokeskus@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/hallintokeskus>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566



07.11.2012

Kaj/11

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige beslutar godkänna detaljplan för gatuområde och detaljplaneändring för tomten nr 7 i kvarteret nr 31067 och gatu-, trafik-, park-, och båthamnsområden i 31 stadsdelen (Drumsö) enligt stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelnings ritning nr 12075, daterad 7.2.2012 och ändrad 18.9.2012.

Sammandrag

Detaljplaneområdet ligger vid Kopparvikens innersta strand söder om Västerleden.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga Björkholmens metrostation i faser utgående från att entrébyggnaden på Drumsö byggs färdig och byggnadsdelarna på Björkholmen till en fas som tillåter att metrostationen tas i bruk. Entrébyggnaden på Björkholmen planeras senare i samband med att detaljplanen för Björkholmen utarbetas. Byggrätten ovan jord för entrébyggnaden uppgår till 1 500 m² vy.

Föredraganden

Utgångspunkter

Andra planer och beslut

Stadsplaneringsnämnden godkände 28.4.2011 ett utkast till delgeneralplan för Björkholmen. I utkastet har Björkholmens metrostations ingångar på Björkholmen och Drumsö betecknats i ett område för metrotrafik (LR).

Arrangemangen för Björkholmens metrostations byggplats har inletts med ett beslut av Regionförvaltningsverket i Södra Finland med stöd av vattenlagen. Beslutet gäller muddring och fyllning i havsområdet framför Björkholmens metrostations ingång och ventilationsschakt, uppläggning av muddermassorna i havet och inledning av byggarbetena innan beslutet vinner laga kraft.

Planläggningsläge

Generalplan

I Generalplan 2002 för Helsingfors (stadsfullmäktige 26.11.2003, trädde i kraft i detaljplaneområdet 23.12.2004) tas området upp som rekreationsområde och vattenområde. Genom området löper en motorgata och metro eller järnväg. Björkholmen och det omgivande vattenområdet anges som ett utredningsområde (S) i vilket markanvändningen avgörs genom en generalplan eller delgeneralplan.



Den aktuella detaljplaneändringen stämmer överens med generalplanen.

Utkast till delgeneralplan för Björkholmen

I utkastet till delgeneralplan har Björkholmens metrostations ingångar på Björkholmen och Drumsö betecknats i ett område för metrotrafik (LR).

Den aktuella detaljplaneändringen stämmer överens med utkastet till delgeneralplan.

Detaljplaner

För området gäller detaljplaner fastställda år 1961, 1962 och 1977 och en underjordisk detaljplan som utarbetades för västmetron och trädde i kraft år 2009.

Området för Västerleden utgör genomfarts- eller infartsväg med tillhörande skyddsområden och det anges en gång- och cykelförbindelse under området. I detaljplaneområdet finns även gatu-, park- och båthamnsområde. Tomten nr 31067/7 är kvartersområde för bostadshus (A).

Utöver att bygga under jord gör detaljplanen som utarbetades för västmetron det möjligt att bygga tekniska schakt för metron på markytan. I området vid Kopparviken får det mellan Björkholmen och Drumsö byggas en metrotunnel med skyddszon och en metrostation under jord med skyddszon. I området får placeras gång-, trapp- och hissförbindelser med skyddszon i de underjordiska lokalerna, ett ventilationsschakt och/eller en nödutgång till markytan från de underjordiska lokalerna med skyddszon och byggnadsdelar ovan jord.

Byggförbud

Kvarteret nr 31067 är belagt med byggförbud i enlighet med 53 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen för att ändra detaljplanen. Tomten hör till ett större byggförbudsområde som omfattar en småskalig och grönskande stadsmiljö med främst bostadshus på västra Drumsö.

Stadsmuseet har i ett utlåtande 25.5.2000 i fråga om de arkitektoniska och kulturhistoriska värdena för den byggda miljön på västra Drumsö föreslagit att utgångspunkten för den nya detaljplanen för västra Drumsö ska vara att de allmänna dragen i området värnas om och de särskilt förtecknade byggnaderna skyddas i detaljplanen.

Husen på tomten nr 31067/7 tas inte upp bland de byggnader som föreslås bli skyddade i området.



Ägandeförhållanden

Staden äger mark- och vattenområdena. Västerledens vägområde är i Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nylands besittning.

Allmän beskrivning av området och byggd miljö

Området ligger vid Kopparvikens båthamnsbassängs innersta avsnitt vid Västerleden. Enåsens infartsramp från Västerleden till Drumsö ligger omedelbart norr om detaljplaneområdet. Genom området tar man sig till Björkholmen där två segelsällskap och några företag inom båtsektorn nu är verksamma. Genom området löper dessutom en viktig gång- och cykelförbindelse under Västerleden till Enåsen.

Den flerfältiga Västerleden med infartsramp och vägbankar är ett skalmässigt stort byggnadselement som dominerar landskapet och stadsbilden i området. Detaljplaneområdet omfattar delvis vägområde för Västerledens vägbankar.

Bostadskvarteren byggda parallellt med Enåsens sluttning intill detaljplaneområdet ligger vid det planerade detaljplaneområdet nära stranden, men det finns en gata och ett smalt parkområde mellan strandlinjen och tomterna. Parkområdet fortsätter som strandpark kring södra Drumsö. De flesta bostadshusen har 2–3 våningar. Boendemiljön är grönskande och det växer relativt stora träd på tomterna. På tomten nr 31067/7 finns ett radhus ritat av arkitekt Toivo Korhonen och ett låghus. Husen är byggda år 1970.

Vid detaljplaneområdet löper en gång- och cykeltunnel under Västerleden som trots att den är smal och låg är en mycket viktig gång- och cykelförbindelse som ska bevaras från den av Västerleden tudelade stadsstrukturens ena sida till den andra. Via gång- och cykeltunneln går dessutom en landskapsrutt som anges på huvudstadsregionens friluftskarta.

Genom detaljplaneområdet går en gatuförbindelse från Drumsö till Björkholmen (Dykandsvägen). Gatan är relativt smal och följer strandlinjen. Gatan används i nuläget framför allt av medlemmar i Björkholmens båtklubbar och företagen i området. Dykandsvägen är en gata som utgör ett avsnitt i de nationella cykellederna. Gatan är också en del av cykelnätet för cykeltrafiken mellan Esbo och Helsingfors. Dessutom hör Dykandsvägens avsnitt vid Drumsö strand till en landskapsrutt som anges på huvudstadsregionens friluftskarta.

Strandlinjen i detaljplaneområdet är en mestadels bebyggd strand byggd av fyllnadsjord som inte har iståndsatts.



Kanalen under Västerleden och Dykandsvägen från Kopparvikens innersta strand till Kopparvikssundet är en viktig vattenled under Västerledens landtunga för både vattencirkulationen och till exempel paddlare och små båtar.

Innehållet i detaljplaneändringen

Mål

Detaljplaneändringen har som mål att göra det möjligt att ta i bruk Björkholmens metrostation genast när metron börjar trafikera. Detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga den östra ingången till Björkholmens metrostation under jord som en självständig entrébyggnad vid Kopparvikens båthamn. Dessutom kan de nödvändiga tekniska konstruktionerna för metrostationen, såsom nödutgångstrappor och ventilations- och rökventilationsschakt, byggas på Björkholmen enligt detaljplanen.

Detaljplanen gör det möjligt att verkställa den första fasen för metrostationen och stationens omgivning. I samband med planläggningen av Björkholmen planeras stationsingången på Björkholmen med omgivning i detalj.

Metrostation

Entrébyggnaden för metrostationen har betecknats i ett område som anges som öppen plats (detaljplanebeteckning meip). Ingången till den underjordiska metrostationen har planerats i en självständig stationsbyggnad. På nivån +3,5 på Kopparvikens hamnbassängs sida finns den östra ingångens entréhall med en rulltrappa och en hissförbindelse till metrostationens plattformsnivå -30,0. Utöver de synliga byggnadsdelarna ovan jord har metrostationen flera tekniska lokaler under jord som kan byggas i enlighet med den underjordiska detaljplanen för metron nr 11800. Den andra ingången till östra stationsändan byggs på byggnadens fasad mot norr i samband med att den nya gatan mellan Drumsö och Björkholmen senare anläggs.

Metrostationens entrébyggnad är en relativt liten offentlig byggnad och byggnadens arkitektur och läge i stadsstrukturen uttrycker dess offentliga uppgift. Byggnaden har stora glasytor som öppnar sig mot Kopparviken och sjölandskapet.

Entrébyggnaden har planerats så att dess läge så bra som möjligt beaktar de nuvarande gång- och cykelstråken genom tunneln under Västerleden och från Drumsö strandpark i söder. Arbetsplatser förläggs inte till byggnaden.



Metrostationen omfattar förutom en entré- och biljetthall och dylika lokaler även tekniska lokaler. Byggnadens dimensioner bestäms speciellt av det utrymme som ventilationsschakt, rulltrappor, nödutgångar och hissar kräver. Våningsytan för metrostationens ovanjordiska lokaler uppgår till 1 500 m².

Kvartersområde för bostadshus (A)

En remsa med parkområde på 115 m² mellan Dykandsvägen och tomten nr 31067/7 ansluts till tomten. Området är också i dagens läge utarrenderat till bostadsaktiebolaget och avgränsat med ett staket från Dykandsvägen. För tomten har i detaljplanen angetts byggrätt på 1 369 m² bostadsvåningsyta, vilket motsvarar nuläget. Eftersom alla lokaler oberoende av användningsändamålet i enlighet med markanvändnings- och bygglagen, som trädde i kraft år 2000, ska beaktas i våningsytan, har förslaget till detaljplaneändring kompletterats med tilläggsbeteckningar och en bestämmelse med en talserie som anger en hur stor del av nedersta våningen (I) i byggnaden som utöver byggrätten får användas som biutrymmen för bostäderna.

De obebyggda tomtdelar som inte används som lek- och vistelseområden eller parkeringsområden ska planteras.

På tomtgränsen byggs ett högst 1,5 meter högt stängsel av sten- eller stålmaterial.

Park (VP)

Framför metrostationen har det på strandens sida planerats en liten strandpark och meningen är att den i framtiden ska utgöra en fast del av det offentliga strandområdet kring Kopparvikens hamnbassäng i enlighet med utkastet till delgeneralplan för Björkholmen. Stranden övergår gradvis från det naturenliga avsnittet i anslutning till Kopparudden till en byggd miljö på Björkholmen. Fotgångarstråkens linjer och de öppna skvärliknande avsnitten har planerats så att de på ett smidigt sätt ansluter sig till förbindelsen längs Drumsö stränder och fotgängartunneln under Västerleden.

Gatuområde

Dykandsvägen till Björkholmen anges i planerna som en strandgata med en så smal körbana som möjligt i syfte att lämna så mycket utrymme som möjligt för gång- och cykeltrafiken på strandens sida och på gatans norra sida vid metrostationen. Angöringstrafiken och servicetrafiken till metrostationen har ordnats via Dykandsvägen. Gatuområdet framför metrostationen utvidgas enligt planen till en



skvärliknande plats som fungerar som vändplats för metrostationens service- och angöringstrafik och för en eventuell servicelinjebuss.

I planen förbereder man sig på att norr om entrébyggnaden senare anlägga en ny gata med en förbindelse från gatan till byggnaden. Belastningseffekten av gatan har inte beaktats i metrostationens konstruktioner.

Vattenområde (W)

Med anledning av byggandet måste Kopparvikens båthamnsbassäng ändras något med tilläggsfyllningar. Vattenytans areal minskar med cirka 760 m² från nuläget. Strandens utformning planeras så att Kopparvikens båtklubb fortfarande kan använda de nuvarande bryggkonstruktionerna i hamnen. Största delen av det område som betecknas som vattenområde är parkområde i den gällande detaljplanen, men de planerade fyllningarna har inte utförts i den omfattning som detaljplanen tillåter.

Område för allmän väg (LT)

Området för allmän väg blir något smalare. Förändringen påverkar inte vägens funktionalitet. I området för allmän väg har det i likhet med den gällande detaljplanen betecknats en gång- och cykelförbindelse från den öppna platsen framför metrostationen till tunneln under Västerleden och en del av ett område ingärdat av underjordiska vattentäta fördämningsväggkonstruktioner (detaljplanebestämmelse mar).

Konsekvenser av detaljplaneändringen

Konsekvenser för samhällsstrukturen och den byggda miljön

Kollektivtrafiken på Björkholmen och nordvästra Drumsö blir effektivare när Björkholmens metrostation tas i bruk. I området bor i dagens läge cirka 3 000 invånare på gångavstånd och förtätning av stadsstrukturen har planerats både i Enåsen och på Björkholmen. Det blir också lättare att nå fritidsfunktionerna i området, såsom båthamnarna och bastusällskapet bastur med kollektivtrafik.

Metrostationens entrébyggnad uppförs i stadsstrukturen vid de nuvarande stråkens korsningsområde där ingången är lätt att nå från gång- och cykelförbindelserna. Nybyggnadens gavel byggs relativt nära de bostadshus i två våningar som ligger närmast stranden och Västerleden men stationsbyggnaden uppförs parallellt med Västerleden, så att vyerna från bostadshusen mot Kopparvikens hamnbassäng bevaras.



Strandområdet är nu ett icke-iståndsatt strandområde som består av jordfyllningar och som i och med att stationen byggs och dess miljö anläggs blir mer urbant och detaljerat. Gång- och cykelförbindelserna i strandområdet bevaras.

Entrébyggnaden för metron påverkar vyerna från bostadstomterna i närheten, men vyn från tomterna och bostäderna mot Kopparviken kommer inte väsentligt att förändras. Gränsen mellan tomten och det offentliga rummet formas med nya planteringar och stödmurar eftersom de lägsta delarna av tomten nr 31067/7 ligger ungefär en meter lägre än det nya park- och gatuområdet i nivån +3,0.

Konsekvenser för landskapet och stadsbilden

En relativt liten enskild byggnad ändrar inte väsentligt landskapet eller stadsbilden i området. Detaljplaneändringen påverkar stadsbilden i Kopparvikens innersta strand i och med att området vid metrostationen blir ett mer bebyggt och urbant offentligt strandområde än för tillfället. Byggnadens bågliknande takform och södra fasad som i entréhallen kraftigt vetter mot havet uttrycker att det är fråga om en offentlig byggnad. Också mot Västerleden avviker stationsbyggnaden arkitektoniskt från bostadshus som en offentlig byggnad med sin storskaligare och mer slutna fasad mot Västerleden.

På Björkholmen byggs en grupp tekniska konstruktioner som omfattar nödutgångar och ventilationsschakt. Deras miljö anläggs så att den så bra som möjligt passar in i omgivningen. Detta är tillfälligt tills metrostationens västra ingång byggs färdig. I den slutliga situationen blir de tekniska konstruktionerna för metrostationen en naturlig del av den nya kvartersstrukturen på Björkholmen.

Under arbetena på byggplatsen medför stationsbygget och anläggandet av de underjordiska förbindelserna störningar och landskapsskador vid tomten nr 31067/7 och i båthamnsområdet och försvårar ordnandet av gång- och cykelförbindelserna till strandparken. Man strävar att minska olägenheterna genom att inhägna byggplatsen och att anlägga tillfälliga skyddade gång- och cykelförbindelser.

Vattenområdet vid Kopparvikens innersta strand blir cirka 760 m² mindre med anledning av de nödvändiga fyllningarna för byggandet enligt detaljplanen. Att strandlinjens läge och karaktär ändras har konsekvenser för landskapet vid vikens innersta strand. Vattenytan blir mindre men stranden iståndsätts i och med byggandet och gång- och cykelförbindelserna blir bättre än i nuläget. Vattenområdet i Kopparvikens hamn blir samtidigt mindre, men de nuvarande bryggarrangemangen i hamnarna för båtklubbar kan fortfarande användas.



Konsekvenser för trafiken och den samhällstekniska försörjningen

Trafikmängden på Dykandsvägen ökar inte speciellt mycket till följd av att metrostationen byggs. Gång- och cykelförbindelsen under Västerleden renoveras, görs trivsammare och förses med bättre belysning. Strandruttens kontinuitet kring Björkholmen förbättras när detaljplanen förverkligas.

Att detaljplaneändringen förverkligas effektiviserar kollektivtrafikförbindelserna till Helsingfors centrum och i riktningen mot Esbo för invånarna i närområdet. Med metro tar resan från Björkholmen till Järnvägstorget bara cirka fem minuter. Metron gör det lättare att nå servicen och arbetsplatserna i Hagalund, Otnäs, Kägeludden, Drumsö centrum, Gräsviken och Helsingfors centrum.

Metrons effektivitet som kollektivtrafikmedel minskar behovet att använda egen bil.

Största delen av busstrafiken på Västerleden slopas, vilket minskar utsläppen och bullret vid Västerleden.

Strandruttens kontinuitet förbättras eftersom det anläggs en gångbana på både östra och västra sidan av Dykandsvägen, vilket gör att strandrutten på ett naturligt sätt fortsätter även till Björkholmen.

Konsekvenser för naturen

Bullerolägenheterna från byggarbetena kan störa fågelbeståndet speciellt under häckningstiden.

Mudder- och fyllningsarbetena har konsekvenser under byggandet. Vattnet grumlas, vattencirkulationen ändras och näringsämnen ökar, vilket kan orsaka lokal övergödning. Detta kan ha konsekvenser för bottendjuren och bottenvegetationen och därigenom även för fisk- och fågelbeståndet.

Efter byggandet kan de eventuella fyllnadsområdena bidra till att nya fiskeplatser kommer upp.

Byggandet på Björkholmen har sannolikt ingen väsentlig inverkan på fågelbeståndet på Kopparudden utan frågan om huruvida värdena med tanke på fågelbeståndet bevaras påverkas av markanvändningen i Kopparvikens omgivning och behandlingen av träden. Trädbeståndet vid Kopparuddens strand bevaras.

Detaljplaneändringen har inga betydande konsekvenser för det värdefulla lokala fladdermusobjektet vid Kopparviken. Väsentligt för fladdermössen är att skogområdena bevaras eftersom de flesta av fladdermusarterna i Helsingfors trivs bättre i dunkla skogsfläckar än i



öppna områden. Träden på Kopparudden bevaras sådana de nu är i detaljplaneändringen.

Konsekvenser för människornas hälsa och säkerhet

Metrostationens entrébyggnad begränsar inte bullerspridningen i miljön till den grad att bullersituationen i Västerledens omgivning skulle bli bättre. Frånluften från metrostationen innehåller inte orenheter. Ventilationsanordningarnas bullernivå har med en detaljplanebestämmelse begränsats till en nivå som inte medför olägenheter.

Konsekvenser för samhällsekonomin

Metrostationens byggfas förorsakar staden kostnader på cirka 1,5 miljoner euro exklusive mervärdesskatt. Kostnaderna består av byggarbeten i ett område på cirka 3 500 m² tr som omfattar Dykandsvägen, grönområdet, parkeringsområdet och strandslutningen. Kostnaderna kan ändras när metrostationens byggnadsdelar preciseras. Utgångspunkten ligger i att det i denna fas inte byggs några särskilda konstruktioner i området vid Kopparviksgatan norr om metrostationen. Man kommer överens om i vilken omfattning gång- och cykeltunneln ska renoveras med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland.

Genomförande

Avsikten är att uppföra Björkholmens metrostations östra ingång och de för stationsbyggnadet nödvändiga konstruktionerna på Björkholmen utgående från att stationen kan tas i bruk när metron börjar trafikera år 2015.

Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningen inleddes på stadens initiativ.

Intressenterna underrättades om att frågan om en detaljplaneändring blivit väckt med en skrivelse (daterad 2.12.2011) från stadsplaneringskontorets detaljplaneavdelning. Samtidigt med skrivelsen fick de ett program för deltagande och bedömning och ett utkast till detaljplaneändring. Intressenterna har getts tillfälle att uttrycka sina synpunkter i frågan.

Beredningsmaterialet för detaljplanen hölls framlagt på stadens anslagstavla på Norra esplanaden 11–13, på stadsplaneringskontoret, på Drumsö bibliotek och i Röda Villan på Drumsö 12.12.2011–10.1.2012 och på stadsplaneringskontorets webbplats.



Planeringsfasen för Björkholmen, planeringen av metrostationen och utkastet till detaljplan för Björkholmens metrostation diskuterades 29.11.2011 vid ett diskussionsmöte för allmänheten som ordnades i samarbete med Drumsö-Sällskapet.

Myndighetssamarbete

Under beredningen av detaljplaneändringen bedrevs myndighetssamarbete med Helsingfors Energi, räddningsverket, byggnadskontoret, byggnadstillsynsverket, fastighetskontorets tomtavdelning och geotekniska avdelning, Säkerhetsteknikcentralen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och Västmetron Ab.

Myndigheternas ställningstaganden gällde trafikarrangemangen under byggarbetena, tillräckliga förberedelser för extrema väderfenomen och oväntat stor höjning av havsytan, beaktandet av buller och vibrationer i planeringen och byggandet av metrostationens näromgivning till den tänkta kvalitetsnivån till rimliga kostnader. Byggnadskontoret har ansett det som problematiskt att anlägga strandområdet framför metrostationen cirka till nivån +1,5 som lägst eftersom till exempel vågor lätt skadar strandruttens konstruktioner.

Åsikter

Under beredningen av detaljplaneändringen fick detaljplaneavdelningen sex skrivelser med åsikter. Dessutom framfördes muntliga åsikter om detaljplaneändringen.

I åsikterna om detaljplaneutkastet var man orolig över trafiken som ökar med anledning av byggandet av metrostationen och de störningar som detta förorsakar husbolagen vid Dykandsvägen.

Invånarna i närområdet anser att fyllnadsarbetena och byggplatsen som beror på byggandet förstör landskapet i området och dess närmiljö. Det ansågs vara problematiskt att höja Dykandsvägens höjdläge i området framför metrostationen med tanke på de låga höjdlägena i bostadskvarteret nr 31067. Det ansågs som positivt att strandområdet vid metrostationen istandsätts och som viktigt att Kopparvikens båtklubs nuvarande bryggplatser bevaras.

Åsikterna har beaktats i planläggningen i och med att gränsen och nivåskillnaden mellan Dykandsvägen och bostadskvarteret planeras med omsorg med hjälp av en stödmur, ett stängsel som avgränsar tomten och planteringar. Dessutom är det möjligt att i viss mån omforma markytan på tomtens sida i syfte att undvika branta trösklar mellan olika nivåer. Dagvatten styrs inte från gatan till tomten. Metrostationens ingång och den vattentäta väggen har lyfts upp till nivån +3,5, vilket hindrar att vatten kommer till metrotunneln.



Målet för planeringen av området är att nå en hög arkitektonisk kvalitet på närmiljön och metrostationen på ett sätt som förbättrar strandområdet från nuläget som helhet. Det har utarbetats en översiktsplan för de offentliga utomhuslokalerna i området.

I den bifogade rapporten om växelverkan anges myndigheternas ställningstaganden i sammandrag och gemälena till dessa mer i detalj. En promemoria från diskussionsmötet finns som bilaga till rapporten om växelverkan.

Förslaget framlagt, anmärkningar och utlåtanden

Förslaget till detaljplan och detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 9.3–10.4.2012. Två anmärkningar gjordes mot förslaget.

Nämnden för allmänna arbeten, miljönämnden, idrottsnämnden, räddningsnämnden, stadsmuseet, fastighetskontoret, affärsverket Helsingfors Energi, Helen Elnät Ab, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster, Västmetron Ab, polisinspektionen i Helsingfors, Säkerhets- och kemikalieverket Tukes och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har gett utlåtande om förslaget.

Anmärkningar

I en av anmärkningarna kritiserar en invånare i området det faktum att alla nationella markanvändningsmål inte har beaktats i detaljplanebeskrivningen i tillräcklig omfattning och konstaterar att risken finns att genomförandet av alla markanvändningsmål inte har beaktats i detaljplaneändringen. Anmärkaren frågar om det är säkert att detaljplaneändringen inte strider mot målen ovan.

I anmärkningarna hänvisas till detaljplaneändringens textavsnitt enligt vilket det inte finns miljö i naturtillstånd i området och konstateras att stränderna i detaljplaneområdet har formats av människan. Dessutom konstateras det i anmärkningen att meningarna ovan är motstridiga med de foton som tagits på platsen i fråga.

Det konstateras i anmärkningarna att byggandet kommer att påverka kvaliteten på närmiljön för det närmast liggande bostadsbolaget i form av betydande bullerökning, utsläpp, ändringar på markytans höjd, stationsbyggnadens storlek, passagerarströmmar och fyllnadsarbetena vid strandlinjen.

I anmärkningarna fästs dessutom uppmärksamhet vid planeringen av metrostationens näromgivning och speciellt vid justeringen av höjdnivåerna vid Dykandsvägen jämfört med de befintliga bostadstomternas höjdnivåer och vid inhägnandet av gårdsområdet. Det ska betecknas ett område i detaljplanen som ska planteras mellan



Dykandsvägen och tomten, och inhägnaden ska byggas av stenmaterial och hindra insyn till gårdarna.

Det misstänks i anmärkningarna att trafikstörningarna i området ökar och att det inte anläggs ett tillräckligt antal bilplatser i området.

Bestämmelsen om att tomten nr 31067/9 ska inhägnas har justerats med anledning av anmärkningarna.

De riksomfattande målen för områdesanvändning, speciellt de allmänna målen, är principiella riktlinjer som hänför sig till planeringen av markanvändningen i områdena på alla nivåer och förekommer även i innehållskraven för varje planläggningsnivå.

Detaljplanen för Björkholmens metrostation gäller för ett litet område men är ändå med anledning av sitt innehåll mycket viktig och främjar de riksomfattande målen för områdesanvändning som på ett betydande sätt har lyfts fram i detaljplanebeskrivningen i fråga om en harmonisk samhällsstruktur, livsmiljöns kvalitet och de särskilda frågorna i Helsingforsregionen. Målen har av denna orsak lyfts fram i beskrivningen och det konstateras att detaljplanen inte heller strider mot de övriga riksomfattande målen för områdesanvändning.

Metrostationens arkitektoniska kvalitet och omsorgsfull planering av näromgivningen har beaktats i beredningen av detaljplanen. Man strävar att planera området framför metrostationen till ett iståndsatt offentligt rum som så bra som möjligt passar in i sitt läge med beaktande av gång- och cykelförbindelserna till stationen. Metrostationen vid stranden med miljö måste skyddas mot högvatten och därför är det en krävande uppgift att planera strandområdet framför stationen och att anpassa markytans höjdlägen till omgivningen och det intilliggande bostadskvarteret. Man har strävat efter att i så stor grad som möjligt bevara naturelementen, såsom träden, vattenområdet och vassruggen, i och intill området. Det avsnitt av strandlinjen som består av naturstrand bevaras sådan den är.

Utlåtanden

Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, stadsmuseet, miljönämnden, affärsverket Helsingfors Energi, Helen Elnät Ab, polisinspektionen i Helsingfors och fastighetskontoret har ingenting att invända mot förslaget till detaljplaneändring.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland konstaterar att detaljplanen främjar de riksomfattande målen för områdesanvändning i fråga om kollektivtrafiken. Stationen ligger centralt med tanke på gång- och cykelförbindelserna. Detaljplanen stämmer överens med generalplanen och preciserar lösningen i generalplanen. Metrostationens ingång ska



ligga klart högre än den uppskattade högsta höjden på havsytan +3,0. Detaljplanebestämmelsen ska preciseras enligt följande: (meki) Byggnadens golvnivå ska ligga minst i nivån +3,5. Dessutom påpekar man att beteckningen för område för allmän väg ska ändras till en beteckning för område för landsväg.

Västmetron Ab anser att det ska göras vissa preciseringar och justeringar i förslaget till detaljplaneändring. Detaljplanebestämmelsen om att förbereda sig på att höja markytan vid entrébyggnadernas väggar mot landsvägen minst till nivån +4,0 ska ändras så att höjdläget blir +3,5. Västmetron Ab anser att det inte är ändamålsenligt att jordtrycket riktar sig på konstruktioner ovanför nivån för stationsbyggnadens golv +3,5.

Räddningsnämnden konstaterar att utgångspunkten för detaljplanen är att havsvattnets yta momentant kan stiga till nivån +3,0 utan att det medför skador för konstruktioner, säkerheten eller hälsan. Körförbindelsen till metrostationen, Dykandsvägen, ligger dock delvis lägre än denna nivå. När havsvattnet stiger kan det förekomma situationer då området inte längre kan nås via gatunätet.

Nämnden för allmänna arbeten anser att det är en dålig lösning att indela området framför metrostationen i gatu- och parkområde eftersom området är trångt. Strandområdet ska planläggas som gatuområde och beteckningen för en park ska ändras till en beteckning för ett gatuområde som ska planteras. Detaljplanen har konsekvenser också för de lösningar utanför detaljplaneområdet i utkastet till delgeneralplan för Björkholmen som senare ska verkställas. Metrostationens konstruktioner ska tåla jordtrycket från gatan.

Idrottsnämnden anser det som viktigt att antalet bryggplatser i Kopparvikens hamnar inte minskar och att hamnarna i fortsättningen planeras i samarbete med de vederbörande förvaltningarna.

Utlåtandena har beaktats i detaljplanen så att golvet vid metrostationens ingång anges i nivån +3,5, vilket är en halv meter högre än den lägsta nivån +3,0 i Helsingfors stads översvämningstrategi. Säkerställandet av översvämningsskyddet för metrostationen som ligger högre än sin omgivning medför dock problem i fråga om att strandområdenas höjdnivåer ska anslutas till de kringliggande tomterna och strandlandskapet. Kopparvikens hamnområde har fyllts så lite som möjligt med utgångspunkten att bevara verksamhetsförutsättningarna för båthamnarna och det nuvarande bryggplatsantalet och att möjliggöra metrostationens verksamhet och anläggandet av gatuförbindelsen till Björkholmen. Bestämmelserna om byggandet av metrostationens schakt och om hur de ska täckas har justerats. Detaljplanebestämmelsen för område för



allmän väg (LT) har ändrats till en beteckning för område för landsväg. Konstruktionerna för Kopparviksgatan i delgeneralplanen för Björkholmen, som senare ska verkställas, har planerats så att jordtrycket på stationsbyggnaden kan hållas under kontroll. Översiktsplanen för de offentliga utomhuslokalerna i området är en riktgivande plan som har utarbetats som underlag till planläggningen. Detaljerna i planen kan justeras i samband med gatu- och parkplaneringen.

I rapporten om växelverkan anges anmärkningarna och utlåtandena i sammandrag och genmälena till dessa mer i detalj.

Ändringar i förslaget till detaljplan och detaljplaneändring

Förslaget har med anledning av anmärkningarna och utlåtandena ändrats enligt följande:

- Bestämmelsen för metrostationens entrébyggnad (meki) har ändrats så att det lägsta höjdläget för byggnadens golvnivå ska vara minst +3,5.
- Bestämmelsen med beteckningen meip har ändrats så att byggnaden för metrostationens nödutgångar och ventilationsschakt har ändrats till pluralform.
- Det anges i en bestämmelse att tomten nr 31067/9 ska avgränsas från gatan med en högst 1,5 meter hög tegelmur mätt från markytan. Teglen i muren ska ha samma färgnyans som tegelväggarna i bostadshuset på tomten nr 31067/9. I muren får byggas stålportar.
- En bestämmelse (mar1) har lagts till detaljplanen. Enligt bestämmelsen ska en öppning så stor som fördämningsväggkonstruktionen vid stationens västra ingång täckas över på nivån +3,5 med ett konstruerat betongdäck vars kant ska anpassas till den omgivande markytan genom att forma terrängen och till miljön med planteringar.
- Beteckningen del av område reserverat för allmän gångtrafik i strandparken har gjorts normativ.
- Förklaringen till beteckningen för område för allmän väg (LT) har i detaljplanebeskrivningen och i detaljplanebestämmelserna ändrats till område för landsväg.

Motsvarande ändringar har gjorts i detaljplanebeskrivningen.



Ändringarna är inte väsentliga och förslaget behöver därför inte läggas fram på nytt.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Pirkko Vainio, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024
pirkko.vainio(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12075 kartta, päivätty 7.2.2012, muutettu 18.9.2012
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12075 selostus, päivätty 7.2.2012, muutettu 18.9.2012, päivitetty Kslk:n 18.9.2012 päätöksen mukaiseksi
- 3 Havainnekuva 7.2.2012
- 4 Vuorovaikutusraportti 7.2.2012, täydennetty 18.9.2012
- 5 Osa päätöshistoriaa

Bilagematerial

- 1 Ilmakuva

Utdrag

Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Förslagstext
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 4
Bilaga 5

Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

För kännedom

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistölautakunta
Rakennuslautakunta
Helsingin Energia -liikelaitos
Kaupunginmuseo
Liikuntalautakunta
Pelastuslautakunta
Yleisten töiden lautakunta



07.11.2012

Kaj/11

Ympäristölautakunta

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 22.10.2012 § 1147

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättäneen hyväksyä 31. kaupunginosan (Lauttasaari) katualueen asemakaavan sekä korttelin nro 31067 tontin nro 7 ja katu-, liikenne-, puisto- ja venesatama-alueiden asemakaavan muutoksen kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston 7.2.2012 päivätyn ja 18.9.2012 muutetun piirustuksen nro 12075 mukaisena.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Pirkko Vainio, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
pirkko.vainio(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 18.09.2012 § 309

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Ksv 0845_3, karttaruutu F2/F3

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 7.2.2012 päivätyn ja 18.9.2012 muutetun 31. kaupunginosan (Lauttasaari) katualueen asemakaavaehdotuksen ja korttelin 31067 tontin 7 katu-, liikenne-, puisto- ja venesatama-alueiden asemakaavan muutosehdotuksen nro 12075 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä, ja esittää etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aiheita muihin toimenpiteisiin.

Lautakunta päätti muuttaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotusta seuraavasti:

Muistutusten ja lausuntojen johdosta tehdyt muutokset



- Metroaseman sisäänkäyntirakennusta koskevaa määräystä (meki) on muutettu niin, että rakennuksen lattiatasen alimman korkeusaseman tulee olla vähintään +3,5.
- Alueen osaa, jolle saa rakentaa metron sisäänkäyntirakennuksen ja ilmastointikuilun rakentamista koskevaa määräystä (meip) on muutettu niin, että alueen osalle saa sijoittaa metron hätäpoistumistie- ja ilmastointirakennuksia.
- Tonttia 31067/9 rajaava aita on määrätty rakennettavaksi kadun pinnasta mitattuna enintään 1,5 metriä korkeana tiilimuurina. Muurissa käytettävän tiilen tulee olla saman sävyinen kuin tontin 31067/9 asuinrakennusten tiiliseinät. Muuriin saa rakentaa teräsportteja.
- Asemakaavaan on lisätty määräys (mar1), 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.
- Asemakaavan yleiselle jalankululle varattu alueen osa rantapuistossa on merkitty ohjeelliseksi.
- Yleisen tien alue merkinnän selitys (LT) on muutettu asemakaavaselostuksessa ja kaavamääräyksissä maantien alueeksi.

Asemakaavaselostusta on tarkistettu vastaamaan tehtyjä muutoksia.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksestä ja vuorovaikutusraportista ilmenevät vastaukset kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyihin muistutuksiin.

Päätöksen jakelu:

- kaupunginhallitus
- hallintokeskus/Kaj:n rooteli

07.02.2012 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot



Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, puhelin: 310 37206
mikko.reinikainen(a)hel.fi
Juuso Aaltonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37076
juuso.aaltonen(a)hel.fi
Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 310 64795
valtteri.heinonen(a)hel.fi

Kiinteistövirasto 11.6.2012

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Asemakaavan muutosalueeseen kuuluu tontti nro 31067/7, jolla sijaitsee vuonna 1970 rakennettu rivitalo ja pienkerrostalo.

Koska tontin rakennusoikeudeksi merkitty 1 369 k-m² asuinkerrosalaa vastaa nykytilannetta ja asemakaavaehdotukseen on tehty rakennusoikeutta koskevia lisämerkintöjä maankäyttö- ja rakennuslain määräysten takia, kiinteistövirasto toteaa, että yksityiselle maanomistajalle ei aiheudu kaavamuutoksen johdosta kaupunginhallituksen 9.2.2004 (172 §) tekemän maapoliittisen päätöksen mukaista merkittävää hyötyä, joten mainitun päätöksen mukaisia neuvotteluja ei ole syytä käydä.

Kiinteistövirastolla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12075.

Lisätiedot

Laalo Tapio, maankäyttöinsinööri, puhelin: 310 36442
tapio.laalo(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 17.04.2012 § 201

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Lauttasaaren puoleisen metrosisäänkäynnin ympäristörakentamisen tulee liittyä maisemakuvaltaan ja rakenneratkaisuiltaan nykyiseen Lauttasaaren ympäristöön. Kaavaehdotuksen rantarakenteet on suunniteltu Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen mukaan. Koivusaaren rakenneratkaisujen jatkaminen Lauttasaaren puolelle ei ole tarkoituksenmukaista. Tällä hetkellä Koivusaaren osayleiskaavan valmistelu on vielä kesken. Luonnoksessa on esitetty mittavaa ja kallista rantarakentamista.



Rakennusviraston kantana on ollut koko kaavoitusprosessin ajan, että metroaseman edustan ranta-alueen jakaminen katu- ja puistoalueeksi on huono ratkaisu tilan ahtauden takia. Ranta-alueen kaavoittaminen kaduksi, jossa puisto-merkintä on muutettu istutettavaksi katualueen osaksi, on toimiva ja paikkaan sopiva ratkaisu. Rantarakenteista ei ole laadittu rakennesuunnitelmia, joten kaikki rakenteet ja niiden vaatima tila on esitetty suunnitelmissa viitteellisinä. Esitetyistä, rinnakkain toteutettavaa katua ja puistoa ei välttämättä pystytä toteuttamaan rantarakenteiden ja korkoasemien asettamien rajoitteiden takia. Alimmillaan käytävät on suunniteltu noin tasolle +1,5. Tällaisten käytävien ylläpito on kallista ja toimivuuden ja esteettömyyden kannalta ongelmallista, koska rantaraitin rakenteet vaurioituvat helposti aallokon ja muun eroosion vaikutuksesta.

Koivusaaren metroaseman asemakaavalla on vaikutuksia myös kaava-alueen ulkopuolelle Koivusaaren osayleiskaavan alueelle. Metroasema rajautuu osayleiskaavaluonnoksen mukaiseen Vaskilahdenkatuun. Koivusaaren itäisen metroasemarakennuksen seinärakenteiden tulee kestää osayleiskaavaluonnoksen mukaisen Vaskilahden kadun maanvaraisen katurakenteen maapaine. Nykyisissä asemarakennuksen suunnitelmissa maapaineen rakenteellisia vaatimuksia ei ole huomioitu. Rakennusviraston näkemys on, että osayleiskaavaluonnoksen mukainen Vaskilahdenkatu tulee toteuttaa maanvaraisena katuna ja että rakennuksen tulee kestää maapaine. Kaupunkisuunnitteluviraston esittämän osayleiskaavaehdotuksen siltaratkaisun kustannusvaikutuksia ei ole tutkittu riittävästi osayleiskaavaa laadittaessa. Siltaratkaisu on kallis toteuttaa.

Länsiväylän alittava jalankulkutunneli on yleisellä tiealueella ja sen ylläpitovastuu kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle.

Kaavaehdotuksen kustannusarvio on 1,5 miljoonaa euroa yleisten alueiden osalta I vaiheessa. Kustannusarvio ei sisällä metron kuuluvaa rakennusta, sen lähipihaa eikä Länsiväylän alittavaa tunnelia.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Käsittely

17.04.2012 Ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutos: Merkittiin, että esittelijä muutti päätösehdotuksen neljännen kappaleen kolmanneksi viimeisen virkkeen kuulumaan seuraavasti: "Rakennusviraston näkemys on, että osayleiskaavaluonnoksen mukainen Vaskilahdenkatu tulee toteuttaa maanvaraisena katuna ja että rakennuksen tulee kestää maapaine."



Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Anu Kiiskinen, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 17.04.2012 § 131

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Ympäristölautakunnalla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta.

27.03.2012 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

ympäristötutkimuspäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 17.04.2012 § 61

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Päätös

Lautakunta päätti antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen selostuksen mukaan suunnittelun lähtökohdaksi on otettu, että meriveden pinta voi nousta hetkellisesti tasolle NN +3,0 ilman, että se aiheuttaa haittaa rakenteille, turvallisuudelle tai terveydelle. Asemakaavaehdotuksen mukaan maanalaisista tiloista rakennettavat yhteydet on ulotettava korkeustasoon NN +3,0 tai sen yläpuolelle. Metroasemalle johtava ajoyhteys Sotkantietä pitkin kulkee kuitenkin tämän tason alapuolelle. Jos alue toteutetaan asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti, tulee meriveden noustessa tilanteita, jolloin metroasema ja muu alue ei ole enää katuverkon kautta saavutettavissa normaaliliikenteelle eikä myöskään sammutus-, pelastus- ja ensihoitotehtävien hoitamiseksi.



Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

va pelastuskomentaja
Jorma Lilja

Lisätiedot

Raila Hoivanen, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 310 31233
raila.hoivanen(a)hel.fi

Liikuntalautakunta 27.03.2012 § 65

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Päätös

Liikuntalautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutosehdotuksen selostuksen mukaan Vaskilahden venesatama-allasta joudutaan metroaseman rakentamisen johdosta muuttamaan lisätäytöin jonkin verran. Vesipinta-ala pienenee nykytilanteesta n. 760 m². Rannan muotoilu suunnitellaan niin, että Vaskilahden venekerhon satama on edelleen nykyisillä laiturirakenteilla toimiva. Asemakaavan muutoksessa vesialueeksi merkittävästä alueesta suurin osa on voimassa olevassa asemakaavassa puistoaluetta, mutta suunniteltuja maatäyttöjä ei ole tehty kaavan sallimassa laajuudessa.

Metroaseman rannan puoleiselle edustalle on suunniteltu pieni rantapuisto, jonka on tulevaisuudessa tarkoitus liittyä kiinteäksi osaksi Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen mukaista Vaskilahden satama-allasta kiertävää julkista ranta-aluetta.

Liikuntaviraston merellinen osasto sekä 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 kerhon talvisäilytyspaikkojen määrä ei vähene Koivusaaren puolella. Jatkossakin aina tämän kaltaisissa hankkeissa tulee olla yhteydessä liikuntaviraston edustajiin jo kaavan luonnosvaiheessa.

Esittelijä

liikuntajohtaja
Anssi Rauramo

Lisätiedot

Hanna Lehtiniemi, arkkitehti, puhelin: 310 87723



07.11.2012

Kaj/11

Yksikön päällikkö 23.2.2012

HEL 2011-009157 T 10 03 03

Helsingin kaupunginmuseolla ei ole lausuttavaa Koivusaaren metroasemaa ja sen ympäristöä koskevasta asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta.

Lisätiedot

Björkman Johanna, tutkija, puhelin: +358 9 310 36473
johanna.bjorkman(a)hel.fi