



17.3.2015

KARHUSAAREN KAAVARUNKO

Hankenro 1402_3
HEL 2014–004696

Karhusaarelle on laadittu suunnitteluperiaatteet v. 2009—2010. Suunnitteluperiaatteista on laadittu oma vuorovaikutusraporttinsa (5.2.2010). Kaavarunko on valmisteltu noudattaen kaupunkisuunnittelulautakunnan 18.2.2010 hyväksymiä Karhusaaren suunnitteluperiaatteita.

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavarunkoluonnos valmisteluaineistoinen nähtävillä 20.5.—15.6.2014.

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet (13 kpl)

Mielipidekirjeet (48 kpl)

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Suullisesti ja verkossa esitetyt mielipiteet

- Yhteenvedo keskustelutilaisuudesta 27.5.
- Yhteenvedo kaavapäivystyksestä 4.6.
- Yhteenvedo verkossa esitetyistä mielipiteistä



17.3.2015

SISÄLLYSLUETTELO

Viranomaisyhteistyö	3
Tiivistelmät mielipidekirjeistä aiheittain ja vastineet	21
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	21
Perusratkaisu	22
Imago ja suunnitteluperiaatteet	22
Asukasmäärä	25
Liikenneselvitysten puutteellisuus	27
Julkisen liikenteen houkuttelevuus	29
Luonnoksen katuverkko	29
Luonnoksen siltayhteydet	32
Pysäköinti	39
Vesialueiden ruoppaaminen ja luonnoksen muut rantaratkaisut	41
Luonnoksen pientalokorttelit	42
Luonnoksen toimitilakortteli	45
Luonnoksen kerrostalokorttelit	46
Luonnoksen kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue	50
Rakentamisen tehokkuus	50
Rakentamistapa, arkkitehtuuri	52
Kelluvat asunnot	53
Kulttuuriympäristö ja maisemakuva	54
Luonnonsuojelu ja Natura 2000 -alueet	55
Luonnoksen virkistysalueet	58
Ulkoilureitit	63
Luontoarvot	64
Rakennussuojelu	66
Toiveita ja kehitysideoita	68
Asemakaavamuutosaloitteet	69
Kaavarungosta suunnittelun ohjausvälineenä	69
Suunnitteluprosessista	71
Maanomistajien tasapuolinen kohtelu	71
Toteuttamisaikataulu	74
Muuta mielipiteissä esille tullutta	75
Maanomistajien omaa kiinteistöä koskevat muutosehdotukset	75
Suulliset ja verkossa esitetyt mielipiteet	80

LIITTEET

Liite 1 Keskustelutilaisuuden muistio, 27.5.2014

Liite 2 Yhteenvedokartta saapuneista kommentista



17.3.2015

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan 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 kaavarunkoluonnos valmisteluaineistoinen nähtävillä 20.5.—15.6.2014

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavarunkoluonnos valmisteluaineistoinen olivat nähtävillä 20.5.—15.6.2014 Karhusaaressa Winbergin sataman kahvilassa, info- ja esittelytila Laiturilla, kaupungin ilmoitustaululla sekä viraston internetsivuilla. Aineistoon pääsi myös Östersundomin yhteisen yleiskaavan internetsivujen kautta. Kuntokallion kurssikeskuksessa pidettiin keskustelutilaisuus 27.5. ja kaavapäivystys 4.6.2014.

Viranomaisyhteistyö

Kaavarunkoluonnoksesta on neuvoteltu Helsingin kaupungin kiinteistöviraston, pelastuslaitoksen, liikuntaviraston, opetusviraston, rakennusviraston, ympäristökeskuksen, rakennusvalvontaviraston ja kaupungin kansli-
an edustajien kanssa. Kyseisten hallintokuntien näkemykset on huomioitu jatkosuunnittelussa. Kaavarunkoprosessista on keskusteltu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa 7.10.2009, 4.3.2010, 24.9.2013, 18.6.2014 ja 4.2.2015.

Helsingin Energialla, nuorisoasiainkeskuksella ja sosiaali- ja terveysvirastolla ei ollut asiasta kommentoitavaa tässä vaiheessa. Helsingin kulttuurikeskus ilmoitti, ettei sillä ole rakennusinvestointeihin tai omien palveluiden järjestämiseen liittyviä suunnitelmia Karhusaaressa. Kulttuurikeskus tulee tarvittaessa olemaan mukana alueen kulttuuritoiminnassa pääasiassa avustusjärjestelmänsä kautta. Virastolla ei ole kaavoitukseen liittyvää kommentoitavaa. Liikuntavirasto, varhaiskasvatusvirasto ja rakennusvalvontavirasto eivät ole ilmoittaneet mielipidettään.

Helsingin kaupunginmuseon (L1) mukaan selostuksessa on asianmukaisesti esitelty maiseman, luonnonympäristön ja rakennetun ympäristön ominaispiirteet. Alueen rakentumisen historiaa on niin ikään valotettu laajasti. Kaupunginmuseo toteaa, että mahdollinen rakennusten suojelun tarve tulee asemakaavoituksen yhteydessä selvittää yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa. Kaupunginmuseon edustaja on myöhemmässä yhteydenotossaan esittänyt huolen Koivuniemeen esitetyn jalankulku- ja pyöräily sillan vaikutuksista.



17.3.2015

Vastine 1

Karhusaaren Skutholmenin ja Koivuniemen välisen jalankulku- ja pyöräily sillan mahdollisuuksia tutkitaan edelleen ja vaikutuksia arvioidaan tarkemmin jatkosuunnittelussa. Kaavarunko mahdollistaa kulttuuriympäristön arvojen huomioimisen jatkosuunnittelussa. (Ks. myös vastineet 35, 68).

Kiinteistövirasto (L9) pitää osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja kaavarunkoluonnosta pääosin hyvänä pohjana asemakaavoitukselle.

Svinvikenin salmen avaaminen on vesien laadun ja vaihtumisen kannalta tärkeää ja kaavaratkaisuna hyvä. Karhusaarentien pohjoispuolella vesi-alue jää viraston mukaan veden vaihtumisen kannalta turhan kapeaksi.

Kiinteistövirasto pitää arvioitua enimmäisasukastavoitetta ja siihen pohjautuvaa Y-tonttitarvetta suurena. Pirstoutunut omistusrakenne hidastaa saaren rakentumista ja väestönkasvua pienentäen esimerkiksi päiväkotija koulutilojen enimmäismäärätarvetta verrattuna kaupungin maille nopeammin rakentuviin uusiin asuntoalueisiin. Kaavaluonnoksessa on varauduttu niin ala- kuin yläasteen sijoittamiseen. Koulu, jonka oppilasalue väistämättä ulottuu myös mantereelle, olisi liikenteellisesti parempi sijoittaa mantereen puolelle. Ala-asteen koulu on saarella paikallaan. Kiinteistövirasto ehdottaa, että tarkennetaan Y-tonttivarauksen todellista tarvetta.

Y-tonttivarauksen sijoittaminen saaren vilkkaimman risteyksen kohdalle on kaupunkikuvallisesti riskialtista. Kunnalliset palvelut toteutuvat vähittäin. Pääkadun varren Y-tontit saattavat siten jäädä pitkäksi aikaa rakentamattomiksi ja hoitamattomiksi.

Ala-asteen kannalta sijainti etäällä saaren liikuntapuistosta on hankalaa niin koulun kannalta kuin liikuntapuiston käyttöasteen kannalta. Kiinteistövirasto ehdottaa, että tutkitaan ala-asteen koulun sijoittamista saaren liikuntapuiston yhteyteen, esimerkiksi sen länsireunaan. Tällöin liikuntapuisto voisi osittain toimia koulupihana. Kiinteistövirasto ehdottaa myös tutkitavaksi asumisen sijoittamista osittain Karhusaarentien pääristeyksen varren Y-tonteille.

Keskeisesti sijaitsevan ja liikenteellisesti toimivan, mutta katunäkymien kannalta ongelmallisen, aluelämpökeskukselle esitetyn ET-tontin jatkosuunnitteluun ja mahdolliseen sijainnin muuttamiseen on syytä panostaa.

Vastine 2

Svinvikenin salmen avaaminen on suunniteltu erityisesti maisemallisista lähtökohdista. Avaaminen palvelee myös kevyttä vesiliikennettä esimerkiksi melontaa. Toimenpiteen uskotaan myös edesauttavan veden vaihtumista. Veden vaihtuvuutta ja sen kannalta tarvittavaa vesialueen leve-



17.3.2015

ytä tarkastellaan tarvittaessa asemakaavamuutosten yhteydessä. Kaavarunkokarttaan on merkitty avattava rantaviiva ohjeellisena. Kaavarunkoluonnoksen nähtävillä olon jälkeen on laadittu "Karhusaaren julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma" (Ksv 19.9.2014), jossa aluetta on tarkasteltu tarkemmin. Kaavarunkokartan ohjeellista Svinvikenin vesialuetta on muun muassa julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman perusteella laajennettu.

Y-tonttivarauksen tarve ja ala-asteen koulun sijoituspaikka

Kiinteistöviraston huomio saaren asukasmäärän hitaasta kasvusta ja vastaavasta epätasaisesta palvelutilatarpeesta on oikeaan osuva. Kaavarunkoa on korjattu niin, että Y-korttelialueita ja niiden ohjeellista tonttitehokkuutta on pienennetty. Kaavarungossa Y-korttelialueiden laskennallinen kerrosalamäärä on 8790 kun se luonnoksessa oli 14 650. Myös opetusvirasto on esittänyt kouluvarauksen siirtämistä liikuntapuiston yhteyteen ja ollut varauksellinen ylä-asteen koulun tarpeesta. Uuden sillan myötä etäisyys nykyiseen Sakarinmäen kouluun lyhenee. Koulutarkoitukseen ajateltu Y-korttelialue on siirretty liikuntapuiston yhteyteen ja korttelialue siellä on mitoitettu vastaamaan ala-asteen koulun tilatarvetta. Keskeiseen risteykseen rajoittuva korttelialue on kaavarungossa osoitettu pääasiassa asuinkäyttöön, siten että pohjakerroksiin voidaan asemakaavamuutoksissa sijoittaa myös liike-, työ- ja palvelutiloja. Ks. myös vastine 4 opetusvirastolle.

ET-korttelialuevaraus

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota ET-alueen rakentamisen ohjaamiseen ja mahdollisten ympäristöhäiriöiden estämiseen. Energiatehokkuus, smart & cleantech- teknologiat ovat Östersundomin suunnittelun kärkiteemoja, millä perusteella yhdyskuntaa palvelevien teknisten laitteiden on perusteltua sijoittua myös kaupunkikuvallisesti totuttua keskeisimmille paikoille.

Liikennelaitos (HKL) (L13) Östersundomin alueella joukkoliikennejärjestelmän rungon muodostaa suunnitelmien mukaan tulevaisuudessa metro-rata Mellunmäestä Majvikiin ja siihen liittyvät syöttöbussilinjat. Seudun poikittaisen joukkoliikenteen parantamiseksi Östersundomin alueen suunnitelmissa on myös varaus pikaraitiolinjalle.

Tiivis rakentaminen Karhusaarella parantaa joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia alueella. Metron toteuttaminen kannattavasti vaatii tiheää asuin- ja liiketilarakentamista metroradan varren läheisyyteen. Liikennelaitos kannattaa hyvien liityntäyhteyksien mahdollistamista Karhusaaren alueelta tulevalle metroasemalle.

Suunnittelussa on huomioitava riittävä katutilan varaaminen poikittaisen pikaraitiotien mahdolliselle toteuttamiselle. Toteutuessaan pikaraitiotien



17.3.2015

liikennöinnistä aiheutuu melu- ja värinähaittoja. Nämä ympäristövaikutukset on syytä huomioida jo kaavoitusvaiheessa.

Vastine 3

Pikaraitiotietä ei ole Östersundomin suunnittelussa tarkoitettu ulottumaan Karhusaareen. Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa Uudelle Porvoontielle esitetystä raitiotiestä on Karhusaaren lähimmille rakennuspaikoille matkaa noin 600 m.

Raitioteiden tilavarauksessa otetaan huomioon virransyöttöön liittyvät rakenteet, pysäkit, tarvittavat lumitilat sekä suojaetäisyydet. Suunnittelussa varaudutaan erillisiin raitioteihin eikä sekaliikenneosuuksia suunnitella.

Melu, värinä ja runkoäänistä koituvat haitat huomioidaan jatkosuunnittelussa. Mahdollisesta pikaraitiotiestä ei oleteta aiheutuvan värinän ja runkoäänien häiriövaikutusta kaavarunkoalueelle. Myöskään melun raja-arvot eivät todennäköisesti pikaraitiotien takia ylity. Skutholmenin ja Svinvikenin alueiden tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä selvitetään pikaraitiotien mahdolliset melu- ja värinähaitat. Vastaavasti pikaraitiotien suunnittelussa huomioidaan Skutholmenin nykyinen asutus ja Östersundomin yleiskaavasunnitelmat.

Opetusvirasto (L12) toteaa, että Y-tonttivaraukset on sijoitettu saaren vilkkaimman risteyksen kohdalle. Ala-asteen kannalta sijainti etäällä saaren liikuntapuistosta on hankalaa niin koulun kannalta kuin liikuntapuiston käyttöasteen kannalta. Opetusvirasto ehdottaa, että kaavoitusprosessissa tutkitaan ala-asteen koulun sijoittamismahdollisuuksia saaren liikuntapuiston yhteyteen. Tällöin liikuntapuisto voisi osittain toimia koulupihana.

Vastine 4

Kaavarungossa on esitetty opetusviraston ehdottamaan tapaan ala-asteen koulun mahdollistava Y-korttelialue liikuntapuiston yhteyteen. Siirrostä on tiedusteltu sähköpostitse maanomistajien mielipidettä ja asiaa on esitelty 4.2.2015 Östersundomin yleiskaavaehdotusta koskevassa karhusaarelaisille suunnatussa keskusteluillassa. Alueen keskeinen maanomistajataho Karhusaaren kiinteistöt Oy on sähköpostitse (2.2.2015) ilmoittanut pitävänsä koulukorttelin siirtoa perusteltuna. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin läheisen korttelin 123 asumisviihtyvyyden turvata sijoittamalla koulu riittävän etäälle.

Rakennusviraston (L10) mielestä kaavarunko on monipuolinen, sen vaikutusten arviointi on tehty seikkaperäisesti ja arviointi on realistinen.

Rakennusvirasto pyytää, että viheralueiden kaavamääräyksiä tarkennetaan niin, että merkinnöistä käy ilmi viheralueen tuleva tai säilytettävä



17.3.2015

luonne. Luonnonmukainen, rakentamaton ranta-alue voitaisiin merkitä VL-merkinnällä. VL-1 merkinnät ovat yhteneväiset ja loogiset: alueet säilytetään ja hoidetaan luonnonmukaisina. Luonnonmukaiset, mutta kuitenkin rakentamista vaativat alueet, kuten hulevesipuistot ja rantapuisto tulisi merkitä esimerkiksi VL-2 -merkinnällä. Kaikkein rakennetuimmat ja eniten hoitoa vaativat viheralueet kuten esimerkiksi urheilupuisto voitaisiin merkitä esimerkiksi VL-3 merkinnällä.

Rakennusviraston mielestä uimarannan aluevarausta tulisi pienentää niin, että ainoastaan todellinen uimaranta-alue ja pysäköintipaikka on merkitty VV-merkinnällä.

Vankkasara on valtakunnallisesti silmälläpidettävä laji, mikä olisi hyvä merkitä kaavarunkoon jatkosuunnittelussa huomioonotettavaksi. Arvokkaat biotoopit Kuggviksuddenissa ja etenkin Skutholmenin kaakkoisrannan rantaniitty voitaisiin merkitä esim. luo-merkinnällä kaavarunkoon.

Hulevesien hallinnan yleissuunnitelma on hyvä.

Rakennusvirasto toivoo, että kaavarunkoon merkittäisiin vahvemmin viherkerroinmenetelmän käyttö ja tarkempia kaavamääräyksiä hulevesien hallinnasta.

Rakennusvirasto pitää uuden pääsillan ja Karhusaaren Korsnäsin välisen kävely- ja pyöräily sillan yhteyksiä oleellisina yhteyksien kehittämiseksi ympäröivän liikenneverkon suuntaan.

Skutholmenin ja Björkuddenin välisen jalankulun ja pyöräilyn sillan merkitsemistä kaavarunkoon tulee rakennusviraston mukaan vielä harkita, koska alueella on sekä valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia arvoja että merkittäviä luontoarvoja.

Siltojen rakentaminen tulee olemaan kallista. Kaavarungon alustava siltojen kustannusarvio vaatii jatkosuunnittelussa tarkennusta. Siltojen tilavarauksia tulisi tarkentaa niin, että tilavaraus on riittävä erilaisille siltarakaisuille.

Rakennusviraston mielestä tilavaraukset veneiden talvisäilytyspaikoiksi tulisi osoittaa jo kaavarungossa.

Rakennusvirasto pitää tärkeänä, että massatasapainoon kiinnitettäisiin erityistä huomiota ja massatalouslaskelmat tehtäisiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, koska tästä voidaan saada merkittäviä kustannussäästöjä.



17.3.2015

Jatkosuunnittelussa tulee myös kiinnittää huomiota erityisesti katuverkon ja siltayhteyksien jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuteen, jouhevuu- teen ja esteettömyyteen sekä hyviin yhteyksiin joukkoliikenteen pysäkeil- le.

Rakennusvirasto on myös tulevassa katuverkon, siltojen ja muiden yleis- ten alueiden suunnittelussa mahdollisimman varhaisissa vaiheissa muka- na.

Vastine 5

Viheralueiden luokittelua on tarkennettu ja kaavarunkoon on osoitettu seuraavat luokittelut: VP (puisto, rakennettavat puisto- ja virkistyspalvelu- jen alueet), VL-1 (lähivirkistysalue, luonnonmukainen virkistysalue, jossa polkuverkosto tulee toteuttaa hienovaraisesti maastoon sovittaen) ja VL-2 (lähivirkistysalue, rakennettava virkistysalue, jota hoidetaan luonnonmu- kaisena).

Kaavarunkoon on lisätty arvokkaimmat kasvillisuuskohteet Kuggsviksud- denissa ja Skutholmenin kaakkoisrannalla luo-merkinnällä.

Kasabergetin uimaranta-aluetta on pienennetty.

Viherkerroinmenetelmää on tarkoitus tutkia Karhusaareen sovellettavaksi jatkosuunnittelussa ja hyödyntää asemakaavoituksessa.

Siltojen tarkoituksena on mahdollistaa monipuoliset liikkumismahdollisuu- det. Kaavoituksen tavoitteena on mahdollistaa tulevaisuudessa korkea- laatuinen ja monipuolinen liikenneverkko Östersundomiin. Östersundomin alue suunnitellaan kävely- ja polkupyöräily-ystävälliseksi hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti (kslk 11.12.2008). Helsingin liikkumi- sen kehittämisohjelman (KH 12.1.2015) mukaan jalankulku ja kävely on priorisoitu tärkeiksi liikennemuodoiksi. Östersundomin kaavoituksen yh- tenä tavoitteena on mahdollistaa tulevaisuudessa myös korkealaatuinen ja monipuolinen ulkoilureittien verkosto. Koivuniemen siltayhteys parantaa merkittävästi yhteyksiä Skutholmenin ja Östersundomin yleiskaavaehdo- tuksen sisältävän Sakarinmäen metroaseman välillä. Lisäksi Koivuniemen siltayhteys mahdollistaisi kattavamman virkistysreittiverkoston ja parantai- si rantojen saavutettavuutta. Karhusaaren ja Korsnäsin välinen salmi pyri- tään samaan hyvin saavutettavaksi erityisesti jalankulkijoille. Meren lähei- syydestä huolimatta Östersundomissa on melko vähän ranta-alueita, joita voidaan osoittaa julkiseen käyttöön. Merellisen kaupungin toteuttamisen kannalta ne ovat kuitenkin tärkeitä. Sillat parantavat ranta-alueiden keski- näistä yhteyttä ja niiden saavutettavuutta.

Siltojen ja niille johtavien yhteyksien suunnittelussa on huomioitu kaava- runkovaiheen suunnittelutarkkuuden edellyttämällä tavalla luonto-, mai-



17.3.2015

sema- ja kulttuurihistorialliset arvot. Jatkosuunnittelussa täsmennetään, mitä valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ja luonnonsuojelualueen vaikutuspiiriin suunniteltavalta siltarakentamiselta edellytetään. Skutholmenin - Koivuniemen välistä jalankulku- ja pyöräilysiltaa on kaavarunkoluonnokseen verrattuna siirretty Koivuniemen huvila-alueen länsireunaan, osittain Natura 2000-alueelle. Koivuniemen siltaa on mielipidekirjeissä esitetyiltä kannoilta käsitelty myös vastineessa 35.

Kaavarungon siltojen merkintätapaa on muutettu yleispiirteisemmäksi. Tilavarauksia on laajennettu ja merkinnän selitykseen on lisätty toteamus sijainnin likimääräisyydestä. Jatkosuunnittelussa siltojen tilavaraukset täsmentyvät.

Siltojen alustava kustannusarvio on laskettu siltatyypin ja perustamistavan mukaan. Kustannusarvioita on tarkistettu. Kustannusarviot tarkentuvat edelleen tarkemmassa suunnittelussa.

Kaavarunkoon ei ole erikseen osoitettu tilavarauksia veneiden talvisäilytystä varten. Talvisäilytyksen tilatarpeet riippuvat venekoosta. Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa on varauduttu siihen, että veneiden laajamittaista talvisäilytystä varten osoitetaan alueita hyvien liikenneyhteyksien varrelta varsinkin Porvoonväylän viereltä. Karhusaarella vireillä olevassa Winbergin sataman asemakaavamuutoksessa mahdollistetaan veneiden talvisäilytys myös hallitiloissa. Yksityisen Winbergin venesataman veneiden talvisäilytys pystytään pääasiallisesti ratkaisemaan kyseisellä satama-alueella. Veneiden talvisäilytystä on mahdollista jatkosuunnittelussa osoittaa varsinkin kaavarungon venesatama-alueilta (LV). Skadaholmenin venesatamassa on mahdollista järjestää talvisäilytystä vain osalle suunnitelluista venepaikoista. Kaavarunko toisaalta esittää voimassaolevan asemakaavan venesatamien vähentämistä Skadaholmenissa, sillä Skadaholmenin länsipuoleinen, toteuttamaton Paarpuurin satama on osoitettu vesialueena. Asemakaavan mukaan Skadaholmenin Styrrpuurin satama on varattu kortteleiden 100 - 140 käyttöön ja Karhusaaren kiinteistöt Oy on yhtiöjärjestyksensä mukaan velvollinen osoittamaan osakkailleen venepaikat. Skadaholmeniin on alustavasti kaavailtu noin 120 venepaikkaa, joista noin puolelle voitaisiin mahdollisesti osoittaa talvisäilytyspaikka LV-alueelle. Korsnäsin salmen venesatama-alueelle on alustavasti arvioitu mahtuvan noin 140 venepaikkaa. Asemakaavamuutosten yhteydessä voidaan tutkia talvisäilytysmahdollisuuksia venesatama-alueen lisäksi myös viereisellä Svinvikenin VP-alueella. Svinvikenin ranta-alueella tulee jatkosuunnittelussa ratkaista, painotetaanko rannan käytössä lähivirkistysten vai veneilyn tarpeita. Osa Korsnäsin salmen venesatamasta sijoittuu kaupungin omistamalle maalle.



17.3.2015

Massatalouslaskelmat

Karhusaaren rakennettavuusselvityksessä (Sipti infra Oy 6.5.2014) on selvitetty alueen ruoppausta, rantarakenteita ja esirakentamiseen liittyviä massoja. Alueen muuhun maarakentamiseen liittyviä irtoavia ja sitoutuvia massoja ei ole selvitetty.

Karhusaaren maapinta-alasta suurin osa on yksityisessä omistuksessa. Saaren eteläosa on harvaan rakennettua omakotitaloaluetta, jonka täydennysrakentamisen ajankohtaa ei suurelta osin pystytä arvioimaan. Asemakaavamuutosten ja niiden jälkeisen rakentamisen ajankohta riippuu paljon yksityisistä maanomistajista. Näiden alueiden luotettavalle massatalousarvioinnille tarpeellisia lähtötietoja ei vielä kaavarunkosuunnitelmien perusteella ole saatavissa - ei esimerkiksi tiedetä minkälaisia ja kuinka suurelle maapinta-alalle sijoitettavia rakennuksia alueelle tulisi. Myöskään mahdollisten kellarien rakentamisesta ei ole tietoa. Kyseisen alueen massatarkastelulle ei tällä hetkellä ole riittäviä edellytyksiä.

Karhusaaren luoteisosassa sijaitsevan Helsingin kaupungin omistaman alueen massatarkastelun tekeminen on ajankohtaista sitten, kun alueen tulevat korkeusasemat on suunniteltu riittävällä tarkkuudella. Alueen massatarkasteluja muun muassa katujen osalta täydennetään tarpeellisilta osin asemakaavasuunnittelun yhteydessä.

Ympäristökeskuksen (L5) mukaan kaavarunko mahdollistaa melko tehokkaasti tiivistämisen, mutta turvaa myös pääosin luontoarvot ja virkistysyhteydet. Luonnon kannalta herkin osa-alue on pääosastaan Natura-alueeseen ja itäosastaan lisäksi arvokkaaseen kasvikohteeseen rajoittuva Skutholmen. Kaavoituksen yhteydessä tulee arvioida Skutholmenin täydennysrakentamisen mahdolliset vaikutukset Natura-alueeseen ja myös vaikutukset muihin luontotietojärjestelmän arvokkaisiin luontokohteisiin.

Vastine 6

Tarvittavat Natura-arvioinnit ja tarkempi luontovaikutusten arviointi tehdään asemakaavamuutosten yhteydessä. Arvokkaimmat kasvillisuuskohteet Kuggsviksuddenissa ja Skutholmenin kaakkoisrannalla on lisätty kaavarunkoon luo-merkinnällä.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (L7) mukaan Karhusaaren tiivistämisen rakentaminen luo mahdollisuudet kehittää sekä nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja se tukee puolestaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän (HLJ) peruseräjänteitä.

HSL:n näkemyksen mukaan 6000 asukasta ei vielä takaa hyvää ja tiheävuoroista liityntäbussiliikennettä Sakarimäen metroasemalle.



17.3.2015

Joukkoliikennekatujen (Karhutorpantie ja Karhusaarentie) varsille on lähinnä sijoitettu pientaloja ja osa kadun varresta on jätetty vihervyöhykkeeksi. HSL:n mielestä näiden katujen varteen tulisi tutkia kerros-, pienkerros- tai kaupunkipientalojen rakentamista. HSL esittää, että väestön painopisteen sijoittumista siirretään joukkoliikennekadun välittömään läheisyyteen. Asutusta tulisikin sijoittaa enemmän Karhutorpan- ja Karhusaarenteihin rajoittuen ja vihervyöhykkeet sijoittaa kauemmaksi joukkoliikennereiteistä.

Bussit liikennöivät Korsnäsin sillalta osin uudestaan linjattua Karhutorpantietä pitkin Karhusaarentielle ja Kutulökin aukiolle. Tällöin alueen läntisin osa on kuitenkin aivan HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen kävelyetäisyyden rajalla. Suunnittelussa tuleekin varautua siihen, että Karhusaareen liikennöidään myös läntisen Svinvikenin rantakadun kautta, jolloin kävelyetäisyydet ovat houkuttelevat koko saaren alueella. Tämä riippuu pitkälti koko alueen kaavan lopullisesta muotoutumisesta ja toteutumisesta. Joukkoliikennekadun tavoiteleveys tulee olla 7 metriä. Myös Svinvikeninlahden rantakatu tulee mitoittaa joukkoliikenteelle.

Satama-alueelta Karhutorpantieltä täytyy järjestää suora liittymä rantakadulle, koska joukkoliikenteen reittien tulee välttää turhaa mutkittelua.

Jatkosuunnittelussa joukkoliikenteen pysäkit tulee sijoittaa keskeisesti maankäyttöön nähden. Pysäkit tulee sijoittaa ainakin sillan ja satamakortteliin jälkeen, Svinvikeninlahden rantakadun ja Karhusaarentien liittymän yhteyteen, koulun yhteyteen sekä kääntöpaikalle. Pysäkit tulee sijoittaa Paikallisliikenneliiton infrakorttien mukaan ja suunnitella Helsingin katu-tyyppi- ja liikennesuunnittelun mukaan. Tarkempi sijainti tulee määritellä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Kiertoliittymät täytyy mitoittaa telibussilla ajettaviksi lumitilat huomioon ottaen. Kiertoliittymän ajoratatila yliajettavine kavennuksineen (säde) tulisi olla 10 metriä ja huomioitava ajoa helpottavat poistumishaarojen yliajettavat kiveysosuudet. Jättöpysäkki täytyy mitoittaa kahden bussin mittaiseksi, jolloin se toimii myös pikapysäköintipaikkana. Kiertoliittymän jälkeen tarvitaan erillinen lähtöpysäkki. Jättöpysäkin välittömään läheisyyteen tulee varautua toteuttamaan kuljettajien wc-tila.

Alueella ei ole Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittelyn (PÄÄVE) mukaisia pääpyöräilyreittejä, mutta uudet sillat tarjoavat mahdollisuuden rakentaa seudullinen etelä-pohjoissuuntainen laatureitti. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota pyöräreittien jatkuvuuteen, yhtenäisyyteen ja turvallisuuteen.

HSL osallistuu mielellään Karhusaarta koskevaan kaavoitus- ja liikennesuunnitteluyhteistyöhön.



17.3.2015

Vastine 7

Väestön painopiste

Kaavarungon tiiveimmän asutuksen mahdollistavat korttelialueet (AK, AL, AR) on sijoitettu keskeisten katujen varrelle. Mikäli bussiliikenne ohjataan Svinvikenin rantakadulle, sijoittuu tiivein asutus hyvin suhteessa joukkoliikenteeseen. Karhusaarentien varteen on lisätty asumista, kun koululle kaavailtu Y-korttelialue on siirretty liikuntapuiston yhteyteen.

Yksi kaavarungon rakenteellisista perusideoista on ollut jättää kukkulat pääasiallisesti viheralueiksi. Kaavarunkosuunnitelman kukkulat toteuttavat Karhusaaren imago tavoitetta "Vehreä, merellinen, tehokas huvilakaupunki" ja Karhusaaren suunnitteluperiaatetta, jonka mukaan saaren lähivirkistysalueiden suunnittelussa säilytetään mahdollisuuksien mukaan saaristolunnon erityispiirteitä. Metsäiset kalliomaat on yleisesti karhusaarelaisten mielipiteissä koettu tärkeiksi ja saaristolle luonteenomaisiksi. Lyhyet matkat, joilla kukkulat rajautuvat Karhusaarentiehen ja uudelleen linjattuun Karhutorpantiehen ovat harvoja paikkoja, joissa metsäisiä kukkuloita voidaan säilyttää eikä niitä ole haluttu esittää kokonaan rakennettaviksi.

Kaavarungon katuverkko mahdollistaa liityntäbussin liikennöinnin sekä suorempaa reittiä sillalta Karhutorpantie suunnasta että paremmin asutusta palvellen Svinvikenin rantakadun kautta. Molemmat katuyhteydet on mitoitettu bussiliikenteelle soveltuviksi.

Kaavarungon katulinjauksia sillan ja siihen liittyvien Svinvikenin rantakadun ja uudelleen linjatun Karhutorpantien risteyksessä on muokattu. Bus-sireittien jouhevuutta voidaan jatkosuunnittelussa edelleen parantaa. Satamarannan yleisen viihtyisyyden, liikenneturvallisuusnäkökohtien ja pien-
talo-
kaupungin rantaukotilan monikäyttöisyyden kannalta voi kuitenkin olla hyvä, jos raskaammat ajoneuvot eivät liiku alueella liian jouhevasti.

Liikenneympyröiden mitoituksessa huomioidaan telibussien lisäksi Winbergin satamaan suuntautuvan saaristoa palvelevan tavarankuljetuksen ja venekuljetuksen tarpeet. Lausunnossa on kuvattu todennäköistä mitoitusta pienempi kiertoliittymä. Karhusaarentien ja Karhutorpantien risteykseen esitetyn kiertoliittymän yhteyteen ei ole tarpeellista sijoittaa erillisiä jätto- ja nousupysäkkejä suuntiinsa, koska pysäkipari sijaitsee linjaosuu-
della. Myöskään pikapysäköintiä ei ole mielekästä osoittaa bussipysäkin välittömään yhteyteen vaan se sijoitetaan tarpeen mukaan erilleen bussipysäkeistä. Kutulökin aukion yhteyteen esitetty kiertoliittymä toimii aiotun bussilinjan kääntöpaikkana sekä mahdollisesti myös linjan pääte- ja ajantasauspysäkinä. Sen yhteyteen on suunniteltu sijoitettavaksi erilliset jätto- ja lähtöpysäkit. Tarkempaa mitoitusta automäärille ei ole vielä tehty. Mitoituksen lähtökohtana on kuitenkin, että ohittava liikenne mahtuu kohtaamaan sekä sivuuttamaan pysäkeillä olevat linja-autot turvallisesti. Pää-



17.3.2015

tepysäkin tarkempi suunnittelu mukaan lukien WC-tilan sijoittaminen ratkaistaan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa kaavarunkoalueen länsiosan läpi kulkee seudullinen rantareitti, joka on huomioitu kaavarungon katuverkossa. Varsinaisia pääpyöräilyreittejä ei ole suunnittelu-alueella. Pyöräilyn yhteyksiä parannetaan muun muassa uusilla silloilla. Vanha Karhusaarentien katuyhteys mantereelle jää suurimmalta osin jalankulun ja pyöräiliekenteen käyttöön.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY:n) (L4) vesihuollon kehittämissuunnitelmassa Karhusaari on käsitelty osana Helsingin itäisen saariston asemakaava-alueita, joiden toteuttaminen edellyttää vesijohdon ja viemärin rakentamista. HSY:llä on Karhusaareissa kaksi kierrätyspistettä (Reelinki 45, Karhusaarentie 34), joiden toivotaan säilyvän. Lisäksi olisi hyvä huomioida yksittäisten paperipisteiden tarve.

Pääkaupunkiseudun tarkistettujen ilmastostrategiatavoitteiden mukaan vuoteen 2020 mennessä tavoitellaan 20 % päästövähennystä ja hiilineutraaliutta vuoteen 2050. HSY pitää hyvänä, että kaavan tavoitteissa on huomioitu energian säästön, uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksien edistäminen sekä henkilöautoliikenteen vähentäminen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen.

Sademäärien ja rankkasateiden arvioidaan lisääntyvän ilmastomuutoksen myötä, mikä on hyvä ottaa huomioon Karhusaaren jatkosuunnittelussa. Merenpinnan arvioidaan nousevan vuosisadan loppuun mennessä noin 60 cm. Lisäksi merenpinnan korkeuden lyhytaikaiset ääriarvot Helsingin rannikolla ovat lisääntyneet 1900-luvun alusta noin 30 cm. Karhusaaren merellisen sijainnin vuoksi merenpinnan pidemmän aikavälin nousu sekä sen lyhytaikaiset vaihtelut ovat suunnittelussa merkittäviä. HSY pitää hyvänä menettelytapaa, jossa kaavarungon suunnittelussa sopeutuminen on otettu huomioon alusta asti ja myös omana aiheenaan kaavarungon vaikutusten arvioinnissa.

Vastine 8

HSY:n kierrätyspisteet ja yksittäisten paperipisteiden tarve huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa. Kierrätyspisteet on mahdollista säilyttää saareissa, niiden paikkoja saatetaan asemakaavamuutosten myötä joutua tarkistamaan. Karhusaarentien kierrätyspisteen toimintaedellytykset on huomioitu Winbergin sataman asemakaavamuutoksessa (nro 12322).

Kaavarungon hulevesiselvityksen yksi tärkeä näkökulma on ollut ilmastomuutokseen liittyvien sademäärien ja rankkasateiden lisääntymisen huomioon ottaminen. Merenpinnan pidemmän aikavälin nousuun sekä lyhyt-



17.3.2015

aikaiseen vaihteluun varaudutaan asemakaavavaiheessa alimpien rakentamiskorkeuksien määrittämisellä (Tästä lisää vastineessa 12).

Museovirasto (L8) lausuu hankkeesta vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelun osalta. Karhusaaren eteläpuolella on kulkenut vanha vesiväylä. Saaren eteläosan Kugg-alkuiset paikannimet viittaavat vanhaan merenkulkuun. Lähimmät tunnetut vedenalaiskohteet ovat Storörsbottnet -lahden hylky ja Mågsholmenin hylky. Karhusaaren ympäristön vesillä ei ole tehty arkeologista vedenalaisinventointia, joten Museovirastolla ei ole kattavaa tietoa vedenalaisista muinaisjäännöksistä. Karhusaareissa ympäristöineen vesialueen käyttö saattaa vaikuttaa vedenlaiseen kulttuuriperintöön. Tämä on huomioitava maankäyttöä ja rakennushankkeita suunniteltaessa. Mikäli suunnitteilla olevat kaavat tulevat mahdollistamaan kasvavaa ja muuttuvaa vesialueiden käyttöä ja vesirakentamista, on syytä varautua vedenalaisen kulttuuriperinnön selvityksiin.

Vastine 9

Suunnitelmat tulevat mahdollistamaan lisääntyvää vesialueiden käyttöä. Kaavarungossa ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaehdotuksessa on esitetty useampi uusi siltayhteys Karhusaaresta mantereeseen puolelle sekä rantarakentamista, joka edellyttää ranta-alueiden muokkaamista. Vedenalaisen kulttuuriperinnön selvittämiseen varaudutaan ja se tulee ajankohtaiseksi tarkempien suunnitteluvaiheiden myötä. Asiasta tullaan olemaan yhteydessä museovirastoon.

Sipoon kunta (L3) toteaa, että Karhusaaren merkittävä tiivistäminen on hyvä ja kannattava asia. Uusi kaupunkimaisempi rakentaminen edellyttää myös uutta infrastruktuuria, kuten Korsnäsin salmen ylittävän sillan ja katu-yhteyden. On tärkeää, että tällaiset merkittävät ratkaisut tehdään kaavarungon lisäksi myös Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa, joka on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavataso ja jonka yhteydessä tehdään valituskelpoiset päätökset. Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan kaavaprosessin saattaminen valmiiksi onkin hyvin toivottavaa.

Vastine 10

Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa (27.10.2014) on esitetty vastavat siltakohteet.

Sipoon saaristovaltuuskunnan (L2) mielestä kaavarungon mukainen rakentaminen muuttaisi voimakkaasti saaren maaseutumaisesta luonnetta tiiviisti rakennetuksi kaupunkimiljööksi. Kun otetaan huomioon alueen saarimaiset erityispiirteet, herkkä luonto ja sijainti sisäsaaristossa, voidaan kysyä, ovatko näin suuret muutokset järkeviä ja edistävätkö ne nykyisen asutuksen viihtyvyyttä ja alueen toiminnallisuutta? Tiivistämällä asutusta menetetään arvokkaita arvoja.



17.3.2015

Valmisteluaineistossa viitataan keskeneräiseen Östersundomin yleiskaavaan ja keskeneräiseen Östersundomin vesiliikenneselvitykseen ja vesiliikenteen vaikutusten arviointiin. Saaristovaltuuskunta katsoo, että Östersundomin yleiskaavan ja vesiliikenneselvityksen tulisi valmistua ennen Karhusaaren kaavatyön jatkamista, sillä ne voivat vaikuttaa Karhusaaren kehitykseen monin tavoin. Suunnittelussa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota satama-alueiden palvelutasoon ja satamien merkitykseen mantee-reen ja saaristoalueiden välisinä solmukohtina.

Vastine 11

Kaavarungon ja Östersundomin yleiskaavaehdotuksen, jota kaavarunko noudattaa, toteuttaminen muuttavat Karhusaaren luonnetta. Karhusaari on osa Östersundomin yleiskaavakokonaisuutta ja sen rooli yhtenä meren läheisenä asuinalueena tulee olemaan merkittävä koko Östersundomin alueen toiminnallisuuden kannalta. Asutuksen tiivistämistavoite perustuu myös nykyisten asukkaiden omiin esityksiin.

Vesiliikenneselvitys on valmistunut 2014 alussa ja se on ollut kaavarunkoa laadittaessa käytettävissä. Kaavarunko noudattaa syksyllä 2014 valmistunutta Östersundomin yleiskaavaehdotusta.

Satama-alueiden merkitys on tiedostettu. Esimerkiksi Winbergin sataman asemakaavamuutoksessa on maaliikenneyhteyksien suunnittelussa otettu huomioon saariston tavarakuljetukset ja sataman saaristoa palvelevat tarpeet.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (L11)

ELY-keskus toteaa lausunnossaan, että kaavarungon esitystapa ja tehdyt selvitykset sekä käyttötavoite vastaavat enemmän osayleiskaavaa kuin kaavarunkoa. Mikäli Karhusaareen ei tehtäisi osayleiskaavaa, poikettaisiin Östersundomin yleiskaavan alueelle muutoin kaavailluista kaavatasoista. Ajatuksena on, että ensin laaditaan strateginen yhteinen yleiskaava, jonka perusteella laaditaan osayleiskaavoja. Karhusaaren tapauksessa seuraa ennen Östersundomin yhteisen yleiskaavan lainvoimaisuutta jakso, jolloin kaikista asemakaavoista voisi valittaa aina Korkeimpaan hallinto-oikeuteen saakka.

Kaavarungolla ei ole maankäyttö- ja rakennuslain suunnittelujärjestelmässä oikeusvaikutuksia. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan alueella, jolla ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa on jokaisen asemakaavan yhteydessä tehtävä tarvittavat yleiskaavalliset selvitykset. Ajatus kaavarungon ohjaavasta merkityksestä ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen.



17.3.2015

ELY-keskus katsoo viitaten MRL 35 ja 36 §:in, että alueelle tulee laatia osayleiskaava. Näin turvataan sekä eri osapuolten riittävä vuoropuhelu ja selkiytetään suunnitelman status.

ELY-keskus esittää lausunnossaan Karhusaaren alueen alimmaksi suositeltavaksi rakentamiskorkeudeksi N2000 +3,3 metriä. Suuria rantatontteja jaettaessa rannan puolelle sijoittuvat rakennukset ovat osin tulvariskialueella, jonne rakentaminen ei ole suotavaa ilman tulvariskin poistamista (rakenteiden suosituskorkeuden huomioiminen sekä piha-alueen maanpinnan korotus). Paras ratkaisu on välttää asuinrakennusten rakentamista alueella, jonka korkeustaso alittaa N2000 +3,3 metriä.

Kaavassa on merkittäviä ruoppauksia ja vesialueen täyttöjä sekä rantarakentamista useammassa kohteessa. Siltojen rakentamiseen, ruoppauksille ja täytöille tarvitaan vesiluvat. Ruoppausmassojen meriläjäytiskelpoisuuden selvittämiseksi tulisi ruoppausmassojen laatua ja pilaantuneisuutta selvittää ja tarvittaessa harkita läjitystä maalle.

Kaavarunkoaineistossa ei ole arvioitu mantereelle johtavan uuden liikenneyhteyden toteutettavuutta. Uudelle Porvoontielle johtavan katuyhteyden ja uuden liittymän toteutettavuutta tulee arvioida muun muassa liikenneturvallisuuden ja liikenteen toimivuuden näkökulmasta.

Selostuksessa ei ole avattu juurikaan, miten alueen joukkoliikenne järjestetään. Selostuksesta puuttuu kuvaus, miten joukkoliikennejärjestelmää kehitetään asukasmäärän kasvaessa, kun metroa ei ole vielä toteutettu. Kaavarunkoaineistossa tulee arvioida, missä määrin aluetta voidaan täydennysrakentaa ennen kuin liikennejärjestelmän (joukkoliikennejärjestelmä, uusi ajoneuvoliikenteen pääsuunta, Talosaaren silta, kävelyn ja pyöräilyn uudet yhteydet) kehittäminen on välttämätöntä.

Suunnitelman vaikutukset Natura 2000 -alueeseen tulee selvittää. Erityisesti Skutholmenin lisärakentamisella on todennäköisiä vaikutuksia, joiden merkittävyys tulee arvioida LsL 65 §:n mukaisessa menettelyssä.

Arvokkaat kasvillisuuskohteet tulee merkitä luo-merkinnällä. Kohteiden rajaukset tulee tehdä siten, että luontoarvot säilyvät.

Sipoon lepakkokartoitusta 2006 on tarkennettava, jotta lepakoille tärkeät kohteet voidaan tunnistaa ja vaikutuksia luotettavasti arvioida. Myös viihtäjäalueiden ja sudenkorentojen esiintymien tulee selvittää Svinvikenin ja Kutulökin kaltaisilla kosteikkoalueilla.

ELY-keskus katsoo, että alueelle tulee laatia osayleiskaava, jossa edellä mainitut seikat otetaan huomioon.



17.3.2015

Vastine 12

Kaavarunko ja MRL

Epävirallisena suunnitelmamuotona kaavarungolla ei ole vakiintunutta esitystapaa eikä selvitysvelvoitetta. Suunnittelumittakaavansa ja käyttötarkoituksensa puolesta kaavarunko vastaa osittain osayleiskaavasuunnittelua.

Kaikkien Östersundomin alueen voimassa olevien asemakaavojen ajantasaamisen ohjeeksi ei ole yksiselitteisesti suunniteltu laadittavan osayleiskaavoja. Kaupunkisuunnittelulautakunta on 11.12.2008 hyväksynyt Östersundomia koskevat alustavat suunnitteluperiaatteet, joissa esitetään alueen nykyisten asukkaiden olojen helpottamiseksi rakentamisen mahdollistamista myös ennen yleiskaavan valmistumista. *"Kaupunki pyrkii pehmentämään ... uuden kaupunginosan rakentamiseen ... liittyviä kaavallisia ongelmia mahdollistaen ennen yleiskaavan valmistumista ... vähäisempiä ja joissakin tapauksissa suurempiakin rakennushankkeita."* Suunnitteluperiaatteissa esitetään toimimista alueellisten suunnitteluperiaatteiden kautta: *"Ennen yleiskaavan valmistumista on tarpeen laatia alueellisia suunnitteluperiaatteita niille alueille, joilla se on mahdollista, jotta hankkeita koskevia hakemuksia voidaan käsitellä, antaa tarvittavia lausuntoja ja mahdollisesti ryhtyä laatimaan asemakaavoja ja asemakaavan muutoksia. On selvää, että asemakaavoitus on hankekohtaisia lupia parempi keino hyvän kaupungin luomiseksi."* Karhusaaren tapauksessa on lautakunnassa hyväksytyjen Karhusaaren suunnitteluperiaatteiden (18.2.2010) lisäksi nähty hyväksi laatia karttamuotoinen esitys alueen tulevaisuudesta eli kaavarunko.

MRL 51 §:n mukaan asemakaava on pidettävä ajan tasalla sitä mukaa kuin kunnan kehitys, erityisesti asuntotuotannon tarve, taikka maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Karhusaarella sekä kunnan kehitys että maankäytön ohjaustarve edellyttävät asemakaavan ajantasaistamista. Karhusaaresta on tehty vuodesta 2009 alkaen useita asemakaavamuutoshakemuksia.

Östersundomin yhteisen yleiskaavatyön rinnalla ei ole nähty tarkoituksenmukaisena laatia Karhusaaren asemakaavojen ajantasaistamisen pohjaksi osayleiskaavaa. Keskeneneräisen kuntien yhteisen yleiskaavan prosessin aikana ei ole järkevää käynnistää jollekin yleiskaava-alueen osa-alueelle tarkemman oikeusvaikutteisen osayleiskaavan laatimista. Karhusaaren asemakaavojen ajantasaistaminen tulee Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan vahvistumisten jälkeen ohjautumaan maakunta- ja yleiskaavalla.

MRL 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena muutettaessa asemakaavaa. MRL 54 §:n mukaan asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon. MRL 36 §:n

osoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



17.3.2015

mukaan kunnan tulee huolehtia tarpeellisesta yleiskaavan laatimisesta ja sen pitämisestä ajan tasalla. Östersundomissa kunnat huolehtivat tarpeellisen yleiskaavan laatimisesta laatimalla Östersundomin yhteistä yleiskaavaa. Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaehdotus on valmistunut ja ollut nähtävillä 26.1. – 4.3.2015. Uudenmaan 2. vaihemaakunta-kaava, Östersundomin alueen kaavaehdotus on niin ikään valmistunut ja ollut nähtävillä 20.1. – 20.2.2015.

Kaavarunko on yleispiirteisen kaavoituksen keskeneräisessä välivaiheessa joustava ja käyttökelpoinen työväline, jolla on haettu yhteisesti hyväksyttävää lähtökohtaa ja tulevaisuuskuvaa. Epävirallisella suunnitelma-muodolla on pyritty lisäämään ennakkoon tapahtuvaa vuorovaikutusta ja siten vähentämään asemakaavamuutosten yhteydessä tehtäviä muistutuksia ja valituksia. Kaavarunko voidaan nähdä tulevien asemakaavamuutosten esivalmisteluna. Karhusaaren pienimuotoinen täydennysrakentaminen on nähty mahdolliseksi käynnistää kaavarungon avulla.

Kaavarungon selostukseen on täsmennetty oikeusvaikutuksettoman kaavarungon roolia jatkosuunnittelussa todeten sen toimivan kaupunkisuunnitteluviraston käyttämänä suunnitteluohjeena asemakaavamuutoksia valmisteltaessa ennen Östersundomin yhteisen yleiskaavan lainvoimaisuutta.

Alin rakentamiskorkeus

Karhusaaren maanomistajien kannalta tasapuoliset täydennysrakentamismahdollisuudet edellyttävät rakentamista myös rantaympäristöön, jonka nykyinen korkeusasema on alle + 3,3 m (N2000). Paikoin jopa voimassa olevan asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden käyttäminen on vaikeaa kiinteistöjen nykyisillä maan pinnan koroilla. Käytännössä Karhusaaren täydennysrakentaminen niin, että kokonaan vältettäisiin asuinrakennusten rakentamista paikoilla, joiden korkeusasema on alle +3,3 m(N2000) on hyvin vaikeaa. Maanpintaa joudutaan monin paikoin nostamaan.

Alimmat suositeltavat rakentamiskorkeudet määritetään tulevissa asemakaavamuutoksissa yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Kaavarunkotyön yhteydessä on arvioitu alimpia rakentamiskorkeuksia ja kaavarunkoselostuksen jatkosuunnitteluohjeisiin on täydennetty rakentamiskorkeuden tarkastelua. Jatkosuunnittelussa on tarkoitus määritellä Karhusaaren eri osien alimmat rakentamiskorkeudet kyseisen paikan rantaolosuhteiden mukaan. Kaavarungon yleistasaussuunnitelmassa katujen alin korkeusasema on +3,3 m(N2000). Helsingissä alin suositeltava rakentamiskorkeus ilman aaltoiluvaraa on + 2,8 m (N2000).

Käynnissä oleva Ilmatieteen laitoksen poijututkimus antaa lisätietoa paikallisesta aaltoilusta ja sen vaikutuksesta rakentamisen korkeusasemaan.



17.3.2015

Karhusaaren lähialueilla meriveden aaltoilua on mitattu Talosaaren edustalla, missä etäisyys Karhusaaresta Granön vastarantaan on pisimmillään 1,7 km. Täällä on todettu Granön selän aaltoilusta, että avomereltä tulevan aaltoilun osuus jää merkityksettömään muutamaan senttimetriin. Aaltoiluvara Karhusaareissa määräytyy siten saaren ympärillä kehittyvän paikallisen aallokon perusteella, joka vaihtelee riippuen siitä kuinka pitkä matka on tuulen yläpuoliseen vastarantaan. Suurin merkitsevä aallonkorkeus on Karhusaaren rannalla aalloille eniten alttiissa paikassa 25 m/s tuulella noin 0,5 m. Lähtötason aaltoiluvara vaikuttaa nostavasti tuulen nopeuden lisäksi myös rannan jyrkkyys. Ilmatieteen laitoksen arvion mukaan Karhusaaren suojaisemmissa paikoissa riittää 0,5 metriä pienempi aaltoiluvara. Karhusaaren pohjois- ja itäosissa vastarantaan on matkaa enimmillään noin 300 m ja osalla aluetta vain noin 20–50 m, lisäksi ranta on suurimmalla osalla melko loiva. Pohjois- ja itäosien rannassa sijaitsevilla rakentamisalueilla voidaan aaltoiluvaraksi arvioida 0,2 m.

Alimpana suositeltavana rakentamiskorkeutena Karhusaaren itä- ja pohjoisosissa voitaisiin edellä esitetyn mukaan pitää +3,0 N2000 (+2,8 m + 0,2 m). Saaren eteläosassa, missä ranta on alttiina Granön suunnasta tulevalle aaltoilulle, alimpana suositeltavana rakentamiskorkeutena voitaisiin pitää +3,3 N2000 (+2,8 m + 0,5 m).

Ruoppausmassojen laatu

Ruoppausmassojen määriä on arvioitu Karhusaaren rakennettavuusselvityksessä (Sipti infra Oy 5.6.2014). Tässä yhteydessä ei arvioitu niiden meriläjäytiskelpoisuutta. Ruoppausmassojen läjitysominaisuuksia tullaan selvittämään tarvittavilta osin jatkosuunnittelussa pohja- ja sedimenttitutkimuksin.

Uudelle Porvoontielle johtavan uuden katuyhteyden toteutettavuus

Uusi silta, katuyhteys ja liittymä ovat erittäin tärkeitä Karhusaarelle. Karhusaaren nykyinen katuyhteys on liian matalalla ja kulkee osin pehmeiköllä Natura-alueen halki. Nykyisen yhteyden rakenne ei vastaa katuyhteyden tulevia tarpeita. Uuden yhteyden liikenteellinen sijainti on nykyistä parempi. Katuliittymän tarkkaa paikkaa ei ole määritetty ja suunnittelua on tehtävä vielä myös Korsnäsin puolella. Nykyinen yhteys saneerataan uuden yhteyden valmistuttua suurimmalta osin jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydeksi.

Yhteyden toteuttamista ei pidetä erityisen ongelmallisena liikenteen toimivuuden tai liikenneturvallisuuden kannalta. Uuden katuyhteyden rakentaminen Uudelle Porvoontielle ei katsota olevan normaalia pää- ja kokoojakadun liittymää haastavampaa. Ennustetut liikennemäärät Östersundomin yleiskaavan toteutuessa eivät uuden yhteyden kohdalla ole erityisen suuria Helsingin katuverkossa esiintyviin nähden. Katuverkon tulevaisuuden muutokset voivat vähentää henkilöautoliikenteen kasvua kyseisellä alu-



17.3.2015

eella. Östersundomin yleiskaava-alueen itä-länsi suuntainen pääkatuyhteys ei välttämättä kulje Karhusaarentien ja Uuden Porvoontien nykyisen liittymän ja Uuden Porvoontien ja Knutersintien liittymän välisellä osalla. Kyseisellä osuudella kulkee erikoiskuljetusten reitti sekä pyöräliikenteen seudullinen pääyhteys.

Liikennejärjestelmän kehittäminen, joukkoliikenne

Selostusta on täydennetty liikennejärjestelmän kehittämisen lyhyellä kuvauksella ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaehdotuksen liikenneaineistolla. Liikennejärjestelmän kehittäminen on sidoksissa vaiheittaiseen toteuttamiseen, jota koskevaa esitystä on myös täydennetty.

Karhusaaren täydennysrakentaminen ennen merkittäviä parannuksia joukkoliikennejärjestelmään on pienimuotoista ja perustuu pientaloihin. Alussa toimitaan nykyisellä järjestelmällä, mikä tarkoittaa liityntäbussiliikennettä nykyisiin joukkoliikenteen runkojärjestelmiin. Karhusaarta palveleva liityntäbussiliikenne kulkee Karhusaarentietä pitkin Uudelle Porvoontielle ja sieltä edelleen Itäkeskukseen.

Nykyisen bussiliikenteen palvelutaso ei ole helsinkiläisittäin kovin hyvä. Palvelutason nosto edellyttäisi huomattavaa maankäytön tehostumista. Karhusaaren kaavarungon arvioitu kokonaisasukasmäärä ei riitä perustelemaan helsinkiläisten liikkumistottumusten mukaista joukkoliikenteen palvelutasoa ilman muuta rakentamista Östersundomissa. Karhusaaren aluerakentamisen toteuttaminen on Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa kytketty ajallisesti raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamiseen. Tonttien lohkomisen mahdollistavilla asemakaavamuutoksilla asukasmäärät kohoavat hitaasti, eivätkä bussivuorojen tihentämisen taloudelliset edellytykset välttämättä täyty. Karhusaaren liikennejärjestelmän merkittävän kehittämisen kynnyksellä viimeistään, kun alueelle tehdään asemakaavamuutoksia asuinkerrostaloja varten. Tuolloin tulee välttämättömäksi rakentaa uusi yleiselle liikenteelle tarkoitettu siltayhteys.

Vaikutukset Natura 2000 -alueeseen

Natura-arviointi on laadittu Östersundomin yleiskaavaehdotuksesta (Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnitellun maankäytön vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066), 10.10.2014). Arvioinnin tuloksen mukaan yleiskaavan toteuttamisesta aiheutuisi merkittävää haittaa tietyille lintudirektiivin liitteen I lajeille (pyy, kehrääjä ja ruisrääkkä). Valmistuneessa Natura-arvioinnissa on huomioitu myös Karhusaaren lisärakentaminen yleiskaavassa esitetyllä tavalla. Karhusaaren rakentamisesta ei arvioitu aiheutuvan merkittävää haittaa Natura-alueiden suojelun perusteena oleville lajeille. Kaavarunko perustuu yleiskaavaehdotukseen. Yksityiskohtaisemmat tarvittavat Natura-



17.3.2015

arviointit Karhusaaren suunnitelmista tullaan laatimaan asemakaavatoimen yhteydessä.

Arvokkaat kasvillisuuskohteet

Arvokkaimmat kasvillisuuskohteet Kuggsviksuddenissa ja Skutholmenin kaakkoisrannalla on lisätty luo-merkinnällä. Helsingin ympäristökeskuksen kanssa yhteistyössä laaditussa kaavarungossa ei ole nähty tarpeelliseksi osoittaa muita kasvillisuuskohteita. Saaren keskiosassa sijaitseva harajuuren kasvupaikka sijaitsee voimassa olevan asemakaavan korttelialueella. Kaavarungossa kokonaan viheralueilla sijaitsevia kasvillisuuskohteita ei ole tarve osoittaa erikseen, sillä niille ei kohdistu rakentamispainetta. VL-1 merkintä osoittaa alueiden säilyvän luonnonmukaisina virkistysalueina, joissa polkuverkosto tulee toteuttaa hienovaraisesti maastoon sovit- taen. Karhusaaren luoteisosan kasvillisuuskohteella ei ole säilymisedelly- tyksiä vaikka rakentamisaluetta siellä supistettaisiin, sillä kasvupaikka- olosuhteet eivät tulisi säilymään.

Lepakkokartoitus päivitetään Karhusaaren osalta vuoden 2015 aikana, jotta lepakoille tärkeät alueet voidaan tunnistaa. Alueelta on laadittu in- ventointi päiväperhosista, sudenkorenoista ja saukosta vuonna 2008. Karhusaaresta ei tehty havaintoja ko. lajeista. Viitasammakon esiintymi- nen alueella selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä

Tiivistelmät mielipidekirjeistä aiheittain ja vastineet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei jätetty kirjallisia mielipiteitä. Kaavarunkoluonnoksesta jätettiin 48 kirjallista mielipidettä. Mielipiteistä 5 oli yhdistysten mielipiteitä. Kaavarunkoa koskevana mielipiteenä on käsi- teltä myös aiemmin saapunut kirje M44. Seuraavassa on käsitelty mielipi- teiden sisältö aiheittain.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

(M23)

Kaavarunko ei noudata keskeisiä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoittei- ta. Saari on 10 km päässä lähimmästä kaupunkimaisesta alueesta (Mel- lunmäki ja Vuosaari). Suunnitelma on vastoin tavoitetta eheytyvästä kau- punkirakenteesta ja toteutuksen myötä saari muodostaisi yksityisautoiluun perustuvan lähiön kaukana keskustoista. Alueidenkäyttötavoitteiden vas- taisesti rakentaminen lisäisi mittavasti yksityisautoilua. Kaavarungossa ei- vät toteudu eheytyvää yhdyskuntarakennetta ja elinympäristön laatua, toimivia yhteysverkkoja ja energiahuoltoa sekä Helsingin seudun erityisky- symyksiä koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (M23)

Vastine 13

Kaavarunkoselostuksen liitteessä 19 on kuvattu kaavarungon suhde val- takunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja tapa, jolla kaavarunko edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Tarkastelussa

osoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi 1402_3_vuorovaikutusraportti.doc	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



17.3.2015

ovat mukana mielipiteessä esitetyt tavoitteet ja tarkastelussa kerrotaan, miten kaavarunko edistää kyseisten tavoitteiden toteutumista.

Karhusaaren täydennysrakentaminen kytkeytyy osaksi Östersundomin yleiskaavan toteuttamista, jolla eheytetään pääkaupunkiseudun itäisen osan kaupunkirakennetta. Karhusaaren täydennysrakentaminen alkaa pienimuotoisena, mutta vaatii pidemmälle mennessään panostuksia joukkoliikenteen parantamiseksi. Karhusaaren laajamittainen täydennysrakentaminen ja sitä palvelevan joukkoliikenteen kehittäminen on tarkoitus kytkeä muun Östersundomin maankäytön kehittämiseen. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on yhtenä näkökulmana myös olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntäminen, jota Karhusaaren täydentäminen erityisesti toteuttaa. Tiivistyvä asutus luo edellytyksiä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen kehittämiseksi.

Perusratkaisu

(M36, M37, M38, M18, M16, M15, M35, M14)

Kaavaratkaisua pidettiin perusratkaisultaan hyvänä (M36, M37, M38, M18) ja kohtuullisen tasapainoisena (M16). Karhusaaresta nähdään kehittyvän hieno alue (M35) Todettiin, että aluetta tulee kehittää pientaloalueeksi, jolla on hyvä olla pari ns. keskusta. (M15) Toisaalta nähtiin tiheän rakentamisen vievän väljyyden myös Karhusaaren kiinteistöt Oy:n tonteilta ja rakentamisen pilaavan merkittävän osan nykyisistä virkistysalueista, mm. Skadaholmenin. (M14)

Imago ja suunnitteluperiaatteet

(M26, M16, Karhusaaren Kiinteistöt Oy, Karhusaari seura, M31, M1, M34, M12, M46)

Karhusaaren tulevaisuuden imagon keskeisinä tekijöinä mielipiteissä korostettiin merellisyyttä (M26, M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari-seura ry, M31, M12), vehreyttä (M26, M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari-seura ry, M31) ja väljyyttä (M26). Toivottiin, että aluetta kehitetään suunnitteluperiaatteiden mukaisesti vehreänä merellisenä huvilakaupunginosana (Karhusaari-seura ry). Toivottiin, että aluetta kehitetään niin, että vehreys säilytetään täydennys- ja uudisrakentamisesta huolimatta ja että säilytetään erityispiirteet eikä tuhota merellistä, vehreää paratiisia liian tiiviillä rakentamisella. (M26) Saarta on tärkeää kehittää pientalo- ja huvilakaupunginosana Karhusaaren suunnitteluperiaatteiden mukaisesti niin, että vallitsevana rakennustyyppinä ovat erillispientalot ja kerrostalojen osuus on vähäinen. (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy) Saaren lähivirkistysalueiden, saaristoluonnon erityispiirteiden, rikkaiden luontoarvojen sekä arvokkaiden maisemallisten ja rakennusmiljöö- sekä kulttuurihistoriallisten kohteiden sekä suojelukohteiden säilyminen on tärkeää ja samoin tämän näkyminen rakentamistehokkuudessa ja asukastiheydessä. (Kar-



17.3.2015

husaaren kiinteistöt Oy, M16) Kaavarunkoon ei tulisi sisällyttää ratkaisuja, jotka ovat selkeästi alueen yleisen kehittämistavoitteen ja alueen luonteen vastaisia, tällaisia ovat erityisesti kerrostalot sekä alueen suuri asukasluku (M31). Kerrostalojen ei nähty kuuluvan puutarhakaupunkimaisuuteen (M46).

Vastine 14

Kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä olleessa "Karhusaaren tarkistettut suunnitteluperiaatteet 18.2.2010" -raportissa pidetään Karhusaaren imago-tavoitteena: "tehokas ja vihreä merellinen huvilakaupunginosa". Lautakunnan hyväksymissä suunnitteluperiaatteissa todetaan, että: "Karhusaari on luonteeltaan pientaloa kaupunkia. Rakennukset ovat pääosin yksi – kolmekerroksisia pientaloja". Kaavarunkosuunnitelma noudattaa suunnitteluperiaatteita ja kaavarungossa esitetystä rakentamispotentiaalista hieman yli 80 % sijoittuu pientaloihin ja kerrostaloihin vastaavasti noin 15 %.

Paikallisten erityispiirteiden säilyminen on ollut suunnittelussa tärkeä tavoite. Kaavarunko sisältää jatkosuunnittelun ohjeeksi erityisiä merkintöjä ja määräyksiä, joilla pyritään takaamaan, että tärkeät erityispiirteet säilyvät alueen identiteetti- ja viihtyisyystekijöinä.

Asukastiheyteen ja -määrään vaikuttavat myös muut tekijät kuin kaavoituksen mahdollistama rakentamistehokkuus. Muun muassa asumisväljyyden kehittyminen, perhekuntien koko, varallisuus ja maanomistus vaikuttavat kaavoilla mahdollistettavan rakennustehokkuuden konkretisoitumiseen. Osa kaavojen mahdollistamasta rakennusoikeudesta jää varsinkin pientaloalueilla toteuttamatta.

Karhusaaren kehittäminen osana tulevaisuuden Östersundomin metrolii-kennekaupunkia on monin tavoin haastavaa. Karhusaaren palveluja, erityisesti joukkoliikenteen palvelutasoa ja toisaalta myös joukkoliikenteen käyttöastetta halutaan parantaa. Tämä edellyttää asukasmäärän kasvua. Helsingissä kaupunkisuunnittelun yhtenä tavoitteena on kunkin asuinalueen monipuolinen asuntokanta. Asukkaat ovat kertoneet toivovansa pystyvän asumaan Karhusaassa myös muuttuvissa elämäntilanteissaan. Esimerkiksi eläkeiässä haluttaisiin asua omakotitaloa helppohoitoisemmassa kerrostaloasunnossa. Karhusaaren täydentäminen pienimuotoisesti alueen luonteeseen sopivalla kerrostaloasumisella on siten perusteltua. Tämä toteuttaa myös Karhusaaren imagotavoitteen osaa "tehokas".

Karhusaari pitäisi brändätä koko Östersundomin vetonaulaksi. Karhusaaresta tulee alueen "käyntikortti", jonka rakentaminen alkaa etupainotteisesti. Helsingin kaupungin pitäisi panostaa alueen houkuttelevuuteen huomattavasti tavallista enemmän - sille pitäisi rakentaa tunnusmerkkejä, joita ei muualta löydy. Brändi syntyy pienistä uniikeista yksityiskohdista. Ehdotetaan esimerkiksi nuorten arkkitehtien siltakilpailua, alueen tunnus-



17.3.2015

väriä ja että julkisille rakennuksille suunniteltaisiin tavallisuudesta poikkeava ulkoasu varmistaen ettei synny halpoja kuplahalleja. (M1)

Vastine 15

Jatkosuunnittelussa pyritään tekemään alueesta houkutteleva ja käytetään erilaisia suunnittelumetodeja, joihin saattaa sisältyä myös erilaisia arkkitehtikilpailuja. Östersundomin kaupunginosien ja tulevien aluerakentamisprojektien "brändäämisestä" ei ole tehty suunnitelmia eikä päätöksiä.

Mikäli Koivunimen ja Skutholmenin välisen sillan suunnitelma on vireillä vielä Sakari Topeliuksen merkkivuonna 2017—2018, joutuu Helsinki kulttuurikaupunkina sangen huonoon valoon. (M34)

Vastine 16

Koivunimen ja Skutholmenin välinen jalankulku- ja pyöräilyilta on pitkän tähtäyksen suunnitelma, joka liittyy Östersundomin yhteisen yleiskaavan kokonaisuuteen. Ks. myös vastine 5 ja 35. Siltaa ei tulla toteuttamaan lähivuosina. Kulttuurimaisemaan hyvin istuvista ja kulttuurimaisemaan toiminnallisesti hyvin kytkeytyvistä jalankulkusilloista on myös Suomessa erittäin hyviä esimerkkejä.

Pohjoisrannan maanomistajista osa pitää pohjoisrannan kävely- ja pyöräilysiltaa uhkana merellisyydelle. Silta estää purjeveneliikennettä ja vesikulkuyhteyden poistumisen myötä pohjoisranta menettäisi nykyisen luonteensa meren rantana ja muuttuisi jokirantaa vastaavaksi, nykyiseen verrattuna toisarvoiseksi ranta-alueeksi. Mikäli Karhusaaresta halutaan kaupungin itäisimmän osan merellinen ja laadukas kaupunginosa, tällainen arvonalennus olisi kohtalokas virhe. (M12)

Vastine 17

Karhusaaren merellisyys käsittää myös muita näkökohtia kuin purjeveneliikenteen. Merellisyys tarkoittaa Helsingissä mitä suurimmassa määrin sitä, että merenrantaa on mahdollisimman paljon julkisessa käytössä ja hyvin saavutettavissa. Esitetty jalankulun ja pyöräilyn siltayhteys täydentää osaltaan seudullista merenrantaan kytkeytyvää verkostoa ja toteuttaa siten merellisyyttä. Siltayhteys parantaa Karhusaaren koillis- ja itäosien yhteyksiä erityisesti Majvikin suuntaan, jonne on Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa muodostumassa alueen keskeinen merenranta-kaupunki muun muassa laajahkoine venesatamineen. Kaavarunkosuunnitelman jalankululle ja pyöräilylle esittämät sillat ovat erittäin tärkeitä Östersundomin jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä.

Kaavarungossa on esitetty Karhusaareen kaksi venesatamaa – Winbergin ja Skadaholmenin venesatamat — jotka palvelevat myös purjeveneliikennettä ja joiden kehittämistä kaavarunko tukee.

Kyseinen silta rajoittaa purjeveneliikennettä Karhusaaren ja Korsnäsin kapeahkossa ja matalassa salmessa. Nykyisessä asemakaavassa on



17.3.2015

myös siltavaraus yli Korsnäsin salmen pari sataa metriä kaavarungossa esitettyä paikkaa lännempänä.

Silta ei estä kokonaan veneliikennettä. Alustavissa luonnoksissa sillan kannen on ajateltu sijoittuvan noin + 10 m korkeusasemaan ja sen ali pääsee melko kookkailla vesialuksilla. Alikulkukorkeus mahdollistaa vesiliikenteen jopa julkisia vesiliikenneyhteyksiä hoitaville aluksille.

Asukasmäärä

(M26, M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari seura ry:n mielipidekirjeet M22 ja M47, M31, M24, M46)

Pidetään laskennallista asukasmäärää 6100 - 6800 liian suurena (M26, Karhusaari-seura ry, M31). Kaavailtu 5000 - 6800 asukasta on yllättävä ja Karhusaareen soveltumaton. (M31)

Asukasmäärä on huomattavan korkea verrattuna Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa esitettyyn 2500–4000 asukkaaseen. (M26, Karhusaari-seura ry, M31, M24). Asukasmäärän pitäisi pysyä enintään 2500 — 4000 välillä (M46). Pidetään myös alun perin esitettyä 2500 - 4000 asukkaan määrää liian suurena (M31). Kaupunkisuunnitteluvirasto päätti jättää tarkistetuista suunnitteluperiaatteista asukaslukumäärän pois ja totesi, että Karhusaaren jatkosuunnitteluun voidaan edetä myös asettamatta etukäteen teoreettista asukasmäärätavoitetta (Karhusaari-seura ry).

Vaikka luku on vain laskennallinen, se on kuitenkin ohjaamassa alueen suunnittelua liian tiiviiksi (Karhusaari-seura ry). Karhusaaren säilyttäminen saariston huvilakaupunginosana edellyttää, että saaren asukastiheys määritetään muuta liitosaluetta selvästi väljemmäksi (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy).

Pientaloalueena kehittämisessä ei ole otettu riittävällä tavalla huomioon sijaintia Östersundomin alueen laidalla merenlahtialueella. Sijainti huomioon ottaen on selvää, ettei aluetta tule kehittää näin tiiviinä. Esimerkiksi Tammisaloon ja Kulosaaren alueilla on asukkaita nykyään huomattavasti vähemmän. (Tammisalo noin 2200, Kulosaari noin 3800), vaikka alueet sijaitsevat huomattavasti lähempänä Helsingin keskustaa. Karhusaaresta ei ole syytä muodostaa esitetyn kaltaista tiivistä asuinalueita tilanteessa, jossa Helsingin keskustaa lähempänäkin ovat pinta-alaltaan samaa kokoluokkaa olevat alueet ovat asumistiheydeltään väljempiä. Tällaisenaan tavoitteeksi asetettaessa asumistiheys tulee johtamaan olemassa olevien arvokasrakennusten ja alueen luonnon suojelemisen kannalta epätoivottuun lopputulokseen. (M31)

Esitämme, että VL-alueiden ja tehokkaimmin rakennettavien korttelien rakentamistehokkuuslukuja vielä tarkasteltaisiin, jotta pysyttäisiin lähempä-



17.3.2015

nä suunnitteluperiaatteiden yhteydessä käsiteltyä asukaslukutavoitetta (Karhusaari-seura ry). Ehdotetaan asukasmäärän pienentämiseksi kerrostalojen poisjättämistä (M24).

Vastine 18

Karhusaari on osa Östersundomiin suunniteltavaa uutta kaupunkilaajennusta ja sen rakentamisen tehokkuutta tulee arvioida osana Östersundomin yleiskaava-alueen kokonaisuutta. Saari on asutettu ja asemakaavoitettu toisin kuin monet muut Östersundomin osa-alueet. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä on järkevää täydentää ja tiivistää jo rakennettuja ympäristöjä. Kaavarungon mukainen aluetehokkuus koko Karhusaaren maapinta-alalle laskettuna on $e_a = 0.24$. Östersundomin yleiskaavaehdotuksen 14 osa-alueen vertailussa luku asettuu neljänneksi pienimmäksi Granön (0.0), Norrbergetin (0.0), Puroniityn (0.21) ja Landbon (=0.22) jälkeen. Voidaan todeta, että alue on suoraan metroon liittyviä alueita ($e_a = 0.46 - 0.36$) harvemmaksi suunniteltu.

Karhusaarelle ei ole asetettu asukasmäärätavoitetta eikä tavoiteltua asumisväljyyttä. Kaavarungon vaikutusten arvioimiseksi ja tarvittavien palvelujen määrän arvioimiseksi kaavarunkosuunnitelman mahdollistamaa asukasmäärää on arvioitu.

Yleispiirteisen kaavarunkosuunnitelman ohjeellisista tehokkuusluvuista on laskettu arvio myöhemmin asemakaavamuutosten kautta mahdollistuvista kerrosaloista. Näiden kerrosalojen mahdollistamaa asukasmäärää on kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon jälkeen arvioitu Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa käytetyillä asumisväljyyksiluvuilla: pientaloissa 79 $k-m^2$ asukasta kohden ja kerrostaloissa 50 $k-m^2$ / asukas. Tämän arvion mukaan kaavarunko mahdollistaisi enimmillään noin 4960 asukasta. (Pientaloissa 3840 ja kerrostaloissa 1120 asukasta, AL-kortteleissa liiketilaa 3000 $k-m^2$.) Ottaen huomioon erilaisia toteuttamiseen liittyviä epävarmuustekijöitä on kaavarunkosuunnittelun eri vaiheissa arvioitu enimmäisasukasmääräksi noin 4000 - 6900 asukasta. Kaavoitetun kerrosalan määrä ei ole täysin luotettava arvio kaavasunnitelmien tuottamasta asukasmäärästä. Karhusaaren nykyisen asemakaavan asumisen kerrosalamäärä on noin 99 990 $k-m^2$ ja sen vastaava asukasmääräarvio (asumisväljyydellä 79 $k-m^2$ / asukas) on 1265 asukasta. Vuoden 2014 alussa Karhusaaressa oli 406 asukasta.

Asukasmäärän kasvulla tavoitellaan riittävää asukaspohjaa lähipalveluille ja ennen kaikkea tehokkaalle joukkoliikenteelle. Rakentamistehokkuuden vähentäminen veisi pohjaa alueelle tehtäviltä infra-investoinneilta ja alueelle syntyvältä palvelutarjonnalta.

Ks. myös vastine 14.



17.3.2015

Liikenneselvitysten puutteellisuus

(M23)

Puuttuu selvitykset siitä, miten asukkaiden liikkuminen järjestetään, miten julkinen liikenne järjestetään, mihin liikkuminen suunnataan ja miten aiheutuvat haitat ehkäistään. Nykyisille asukkaille ja Natura 2000 -alueille ei tule aiheutua haittaa Karhusaaren lisärakentamisesta. (M23)

Vastine 19

Kaavarunkoselostusta on täydennetty liikennejärjestelmän kehittämisen lyhyellä kuvauksella ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaehdotuksen liikenneaineistolla. Alkuvaiheen vähäisellä täydentämisellä ei ole suurempia liikenteellisiä vaikutuksia. Metroon sidoksissa oleva rakentaminen laajemmin koko Östersundomin alueella luo paremmat edellytykset rakentamiselle Karhusaarella ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi tavoitteiden suuntaan. Ks. myös vastine 12.

Karhusaaren asukkaiden liikkumistarpeen tyydyttämiseksi joukkoliikennejärjestelmää parannetaan merkittävästi nykyisestä. Östersundomin yleiskaavan toteutuessa Karhusaari on tulevaisuudessa metropolvelun piirissä liityntäbussilinjan kautta. Karhusaaren rakennetaan uusia siltayhteyksiä Talosaaren ja Korsnäsin suuntaan yhteensä 4 kappaletta. Näistä silloista yksi on tarkoitettu kaikelle liikenteelle ja muut jalankululle ja pyöräilylle sekä mahdollisesti joiltain osin hyvin rajoitetulle ajoneuvoliikenteelle. Uudet yhteydet parantavat jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä mantereelle. Karlviikin nykyinen katuyhteys jää uuden katuyhteyden korvaamana suurimalta osin jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Tällä on myönteinen vaikutus Natura 2000 -alueeseen. Karhusaarta suunnitellaan huomattavasti nykyisestä poikkeavan liikkumiskulttuurin lähtökohdista. Nykyinen vahvasti henkilöautopainotteinen liikkumiskulttuuri alkaa painottua kohti kestävämpiä liikkumismuotoja.

Selostuksesta puuttuu selvitys liikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä. Mielipiteen esittäjä tuo esille varsinkin liikennemelun, mainiten myös lentomelun haitan Karlviikille. Kaavaselostuksesta puuttuu, miten melu torjutaan uudella Korsnäsin sillalla, miten Uusi Porvoontie ja sen varren asuinalueet sekä Karlviikin Natura 2000 -alue rauhoitetaan läpi-ajolta ja päästöiltä sekä miten meluntorjunta järjestetään Porvoon moottoritillä. On esitettävä, miten moottoriveneliikenne estetään Natura 2000 -alueilla. (M23)

Vastine 20

Kaavaselostuksen vaikutusten arviointiosaan on lisätty liikennemelua koskevaa tarkastelua. Tarvittavat meluselvitykset laaditaan asemakaavamuutosten yhteydessä, kun uudisrakentamisen täsmällistä sijaintia suunnitellaan. Tällöin määritellään myös mahdollisesti tarvittavat meluntorjuntakeinot. Maakuntakaavassa esitetty lentomelualue ei ulotu Östersundomiin eikä rajoita Östersundomin maankäytön suunnittelua. Kaavarunko ei vaikuta lentomeluun eikä aiheuta lentomelun lisääntymistä.



17.3.2015

Tehokkain suoja tieliikennemelua vastaan on mahdollisimman lähelle melulähdettä sijoitettu pystysuuntainen rakenne. Karhusaaren vilkkaimpien katujen reunustoille rakennetaan taloja, joiden rakennusvaipan ääneneristävyydelle asetetaan tarvittavat vaatimukset. Myös rakennusten välisten liikennemelujen "vuotokohtien" aiheuttamat haitat arvioidaan ja torjuntakeinot esitetään asemakaavoissa.

Uusi Porvoontie on nykyisin maantie, jonka tehtävänä on välittää seudun liikennettä. Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa maantie muuttuisi kaduksi, ja muuttuisi entistä enemmän palvelemaan paikallista liikennöintiä. Kaavarungon uusi Karhusaaren pääsisääntulosuunta Korsnäsin uuden sillan kautta auttaa ohjaamaan autoliikennettä suoraan Porvoon väylälle ja vähentää siten autoilun haittoja Uuden Porvoontien varren nykyiselle asutukselle.

Porvoon väylän nykytilanteen liikennemelualue ei yllä Uuden Porvoontien varren nykyiselle haja-asutus alueelle. Karhusaaren täydennysrakentamisen aiheuttaman Porvoon väylän lisäkuormitus ei alustavan arvion mukaan aiheuta tarvetta suojata Uuden Porvoontien varren asutusta Porvoon väylän liikennemelulta. Karhusaaren alkuvaiheen vähäisen rakentamisen aiheuttamalla liikenteen lisäyksellä on hyvin pieni vaikutus Uuden Porvoontien varren kiinteistöjen melutilanteeseen. Liikennemäärän lisäyksen suhteellinen osuus nykyliikennemääriin on pieni. Vuoden 2050 tilanteessa on oletettavaa, että valtaosa Östersundomin yleiskaavaehdotuksen mukaisesta rakentamisesta on toteutettu ja Uuden Porvoontien varren ympäristössä myös rakennuskanta on uusiutunut. Katuun välittömästi rajautuvilla kiinteistöillä asemakaavoituksella ohjaten rakentaminen toteutetaan siten, että melulle asetettavia ohjearvoja ei ylitetä.

Alustavien laskelmien perusteella pihamelulle asetettu suositusmeluarvo (55dB(A)) ei pääosin ylitä kaavarunkoalueella Uuden Porvoontien tai Porvoon moottoritien vaikutuksesta tulevaisuuden ennustetilanteessa (v. 2050). Laskelmissa on käytetty kuormittavinta vaihtoehtoa, jossa Uuden Porvoontien liikennemäärä on suurimmillaan.

Koivuniemen luoteisrannalla melun suositusarvo saattaa ylittyä lievästi ilman erityisiä suojaustoimenpiteitä. Korsnäsin uuden sillan meluntorjuntatarve selvitetään tarkemmin sen lähialueen asemakaavoituksen ja sillan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Sillan lähialueet ovat pääsääntöisesti julkisia ulkotiloja, katuja. Alustavien melulaskentojen mukaan Koivuniemen eikä Karhutorpan nykyisille piha-alueille ei koidu melun ohjearvojen ylitystä. Kyseiset piha-alueet säilynevät nykyisen kaltaisina. Muut oleskeluun tarkoitetut piha-alueet toteutetaan lähtökohtaisesti kyseisiä pihoja suojatumpina.



17.3.2015

Liikkumisesta Natura 2000 -alueilla tehdään tarkemmat suunnitelman niiden hoito- ja käyttösuunnitelman laatimisen yhteydessä. Metsähallitus vastaa hoito ja käyttösuunnitelmien laatimisesta. ELY-keskus päättää vesiliikenteen rajoituksista.

Julkisen liikenteen houkuttelevuus

(M23)

HSL:n uudessa vyöhykemallissa Östersundomin asukkaiden kuukausilipun hinta tulee kaksinkertaistumaan. Millä keinoin kaupunkisuunnitteluvirasto aikoo näillä hinnoilla houkutella ihmisiä julkisen liikenteen käyttäjiksi? (M23)

Vastine 21

Kaupunkisuunnitteluviraston panos julkisen liikenteen houkuttelevuuden lisäämiseen kohdistuu erityisesti maankäytön suunnitelmien laatimiseen. Kaavarungon avulla voidaan käynnistää asemakaavamuutoksia, joiden seurauksena asukasmäärän kasvu auttaa kehittämään joukkoliikennettä. Tiheällä katuverkolla, hyvillä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksillä voidaan houkutella asukkaita myös julkisen liikenteen käyttäjiksi. Kaupunkisuunnitteluvirastolla ei ole suoraa toimivaltaa joukkoliikenteen hinnoitteluun. Vyöhykeperusteisessa hinnoittelussa on tavoitteena huomioida myös matkan pituus hinnoittelussa. Vyöhykkeiden sisäiset matkat, jotka ovat samanhintaisia eri vyöhykkeillä, muodostavat merkittävän osan kaikista matkoista. Matkan todelliseen pituuteen perustuvaa hinnoittelujärjestelmää on hankala toteuttaa, koska matkan loppupisteen tunnistaminen on vaikeaa. Ei ole kuitenkaan varmuutta siitä millainen hinnoitteluperiaate vallitsee Karhusaaren kaavarungon mukaisessa lopputilanteessa noin 2050.

Luonnoksen katuverkko

(M2, M18, M5, M9, M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari seura, M31, M8, M24, M12, M48)

Karhusaarentien varaaminen Skutholmenin ja mantereen välillä kevyemmälle liikenteen väylälle on uuden Porvoonväylälle johtavan silta- ja tieyhdyden myötä hyvä suunnitelma. (Karhusaaren kiinteistöt Oy)

Mielipiteissä vastustetaan rakennettujen kiinteistöjen kautta kulkeviksi esitettyjä uusia katuyhteyksiä. (Karhusaari-seura ry, M31, M8, M12) Rakennetun ympäristön vaaliminen kuuluu maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaavojen sisältövaatimuksiin. Saman periaatteen vuoksi esitämme jo rakennettujen tonttien omistajien tasapuolisen kohtelun vuoksi, että jo olemassa olevien rakennettujen kiinteistöjen halki ei rakennettaisi teitä tai virkistysreittejä (Karhusaari-seura ry). Nykyisten rakennettujen kiinteistöjen halki ei missään tilanteissa ole perusteita esittää edes havainnekuvasa rakennettavaksi teitä tai virkistysreittejä. (M31)



17.3.2015

Vastine 22

Maankäytön tiivistäminen edellyttää MRL:n mukaan järjestämään yhteyden kaikille tonteille. Uusien katujen rakentamiselta ei voida kokonaan välttyä ja paikoin uusi katu on edellytys maanomistajan esittämille täydennysrakentamideoille ja maanomistajien tasapuoliselle kohtelulle. Kaavarungossa kadut on suunniteltu tarkoituksenmukaisesti paikkoihin toteuttamiskelpoisia linjauksia noudattaen. Katu muodostaa myös kunnallistekniselle verkolle merkittävimmät sijoituspaikat. Tämä vaikuttaa osaltaan myös katuverkkoon. Ks. myös vastine 92.

Vastustetaan erityisesti saaren pohjoisrantaan luonnosteltua uutta katua. Katu jakaisi maanomistajien kiinteistöt estäen nykyisten rakennusten asukkaiden pääsyn rantaan. Katua vastustetaan myös koska sen tuomat liikennehaitat haittaavat myös rantaluontoa merkittävästi. Yhteydet saareen tulevat turvatuiksi jo olevan ja suunnitellun uuden sillan kautta. Liikenne pohjoisrannalla pystytään järjestämään edelleenkin nykyisen Karhurannantien ja tarvittaessa poikkiteiden kautta. Asukkaina ei nähdä kadulle ja sillalle mitään perusteita. Ne eivät lisää saarelaisten tai vierailijoiden virkistysmahdollisuuksia. Palvelut ja uimarannat ovat saavutettavissa muiden yhteyksien kautta. (M12)

Vastine 23

Kaavarunkoa on korjattu siten, että maanomistajien vastustama uusi katu on poistettu. Muutoksesta on neuvoteltu maanomistajien kanssa. Kiinteistöjen tulevassa täydennysrakentamisessa joudutaan toimimaan kiinteistöjen keskinäisin rasitejärjestelyin ja järjestämään tarvittavat ajoyhteydet ja teknisen huollon johdot tonttimaalla. Korttelialueiden läpi on myös osoitettu nykyisen asemakaavan mukainen viemäri- ja vesijohtovaraus, joka palvelee kunnallista vesihuoltoa. Ratkaisu vähentää mahdollisuuksia sijoittaa kyseiselle alueelle uusia erillispientalotontteja. Asiaa voidaan tarvittaessa tutkia uudelleen mahdollisissa tulevissa asemakaavamuutoksissa.

Uusi korttelialueen läpäisevä katuyhteys Reelinki-kadulta koilliseen tulee poistaa ja kulku järjestää tonttien sisäisenä. (M8)

Vastine 24

Kaavarunkoa on korjattu esitetyllä tavalla. Muutos ei olennaisesti huononna kaavarungon katuverkkoa eikä liikkumisyhteyksiä. Muutoksesta on neuvoteltu maanomistajan kanssa. Ks. myös vastine 44.

Kahteen paikkaan esitettiin katuverkon jäsentelyä siten, että kadulla liikennöinti sallittaisiin vain jalankululle ja pyöräilylle. Kölikujan ja Mastokujan yhdistävä katuyhteys haluttiin esitettävän voimassa olevan kaavan mukaan (M2). Skutholminkaaren ja Isonpurjeentien yhdistävällä uudella katuosalla haluttiin myös rajoittaa liikennettä (M9, M48). Tarvetta autojen läpiajoon Isonpurjeentieltä ei ole ja automelu heikentäisi lähitonttien asuminisviihtyvyyttä. (M9, M48) Kyseistä uutta katuosaa esitettiin myös suunni-



17.3.2015

teltavan pihakatumaiseksi hitaan liikenteen ympäristöksi (M16) ja että läpiajo Isonpurjeentieltä Skutholminkaarelle ei olisi mahdollinen (M24).

Vastine 25

Karhusaassa suositetaan läpikuljettavaa katuverkkoa. Karhusaaren pien-
talokortteleiden odotetaan jakautuvan useisiin tontteihin. Kuitenkin myös
yhtiömuotoinen rakentaminen on mahdollista. Päätyviin katuihin perustu-
va katuverkko sisältäisi varsin paljon melko pitkiä umpikatuja. Umpikatu-
jen päihin pitäisi rakentaa kääntöpaikkoja huoltoliikenteen tarpeisiin. Jat-
kuvassa katuverkossa mm. talvikunnossapidolle ja huoltoliikenteelle
muodostuu mielekkäitä reittejä ja vältetään kääntöpaikoilta, turhalta ras-
kaan kaluston peruuttelulta sekä monella tapaa hankalilta sulkulaitteilta.
Katuverkko on suunniteltu kuitenkin siten, että mielipiteissä mainittujen
katujen kaltaisille kaduille ei ohjaudu tarpeetonta liikennettä.

Katuverkon yksityiskohtaisempi jäsentely ja liikenteen järjestelyt suunni-
tellaan jatkossa asemakaavamuutosten yhteydessä.

*Katujen siirtämistä pelkästään toisen maanomistajan omistaman maan
puolelle esitetään yhdessä maanomistajamielipiteessä (M2). Maanomista-
ja vaatii Köli- ja Mastokujan yhdistävää katuosaa sijoitettavaksi tontin 109
/8 puolelle, jossa ei ole rakennusala. Lisäksi maanomistaja esittää, että
tontilla 109 /10 ja sen MY-alueella kulkeva uusi tie tulisi sijoittaa kaavaton-
tin 107/3 rajalle niin, ettei se kulje tontin 109/10 tai MY-alueen puolella
(M2).*

Vastine 26

Kyseisiä katukohtia on kaavarungossa tarkistettu. Köli- ja Mastokujan yh-
distävässä linjauksessa on mahdollistettu nykyisen asemakaavan mukai-
sen rakennusalan ja – oikeuden säilyminen. Asemakaavamuutoksissa
voidaan harkita myös kyseisen rakennusoikeuden siirtämistä maanomis-
tajan muille alueille.

*Luonnoksessa olevan osittain uudelleen linjatun Karhutorpantien katulin-
jan siirtämistä ehdotetaan perustellen sitä sillä, että uudisrakennukset voi-
taisiin siten sijoittaa kalliomäen alle ja että nykyisellä tielinjalla oleva jyrk-
kyys saataisiin näin loivennettua (M5)*

Vastine 27

Katuyhteyttä on uudelleen linjattu muun muassa juuri nykyisen tilanteen
korjaamiseksi. Nykyinen sorapintainen ja kapea yksityistie on varsinkin
Karhutorpan rantaa kohti johtavalta osaltaan jyrkkä. Ehdotettu korjaus ei
parantaisi tilannetta ja vaikeuttaisi rannan AK-kortteleiden suunnittelua.
Ks. myös vastine 48.

*Svinvikenin äären pieni katuaukio esitetään korvattavaksi luonnonarvoja
kunnioittaen VL-alueella olevalla avovedellä. Tori voidaan yhtä hyvin si-
joittaa Karhusaarentien toiselle puolen (M2).*



17.3.2015

Vastine 28

Kaavarunko mahdollistaa paikan tarkemman jatkosuunnittelun monella tavalla. Tonttiyhteyksinä toimivat kadut rakennetaan vähintään + 3,3 m(N2000) korkeusasemaan. Tämä koskee myös Karhusaarentietä. Katuaukio voi porrastua osittain matalammalle ja siten pienentää vedenpinnan ja katukorkojen mahdollista maisemallista epäsuhtaa. Jatkosuunnittelussa määritetään tarkemmin avoimen vesialueen laajuus ja katuaukion veteen rajautuminen. Katuaukio ja sitä reunustava rakentaminen toimivat uuden rantakadun toiminnallisena ja visuaalisena päätteenä, jolta avautuu näkymä sekä Koivuniemeen että Kapellvikenin Natura 2000-alueelle. On mahdollista, että Karhusaarentien Svinvikenin puoleiseen päähän Karhusaaressa rakennetaan hulevesien viivytystä palvelevia rakenteita, jotka olisivat luonnontilaisen kosteikon kaltaisia. Ks. myös vastine 55, jossa vastataan samassa yhteydessä esitettyyn AK-korttelialueen pienentämiseen.

Kutulökin etelärannalle osoitetun uuden kadun sijoittaminen rantaan on huono ratkaisu. Katu joudutaan rakentamaan korkealle penkereelle, joka ei sovi herkkään rantamaisemaan eikä ole teknisesti toteutuskelpoinen. Mikäli ranta halutaan pitää julkisena tilana, sopii rantaan paremmin kalliomäen reunoja myötäilevä kevyen liikenteen polku (M18).

Vastine 29

Kapean rantakadun tekniseksi toteuttamiseksi on olemassa useita vaihtoehtoja. Katua ei ole tarkoitus toteuttaa kovin leveänä. Katu on myös jalankulun kannalta tärkeä yhteys, joka tulee jatkossa suunnitella pitkälti jalankulun ehdoin ja olennaisena osana Kutulökin kanava-allasta. Talvikunnossapito huomioidaan suunnittelussa. Ks. myös vastine 45.

Luonnoksen siltayhteydet

(M23, M5, Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry, M19, M26, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari seura ry:n mielipidekirjeet M 22 ja M47, M29, M1, M28, M34, M43, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry, Topelius - seura ry, M12, M46)

Silloista saatiin paljon palautetta. Siltoja pidettiin hyvänä ja varsinkin tärkeistä jalankulku- ja pyöräilysilloista kehoitettiin pitämään kiinni (M1, M19), mutta siltoja myös vastustettiin ja siltojen lukumäärää pidettiin liian suurena (M47).

Uutta pääsiltaa manterelle pidettiin hyvänä esimerkkinä myönteisestä kehityksestä. (M26) Uutta pääsiltaa pidettiin mahdollisena, jos ruovikon läpi menevä väylä muutetaan kevyen liikenteen väyläksi tai poistetaan kokonaan Natura-alueen keskeltä. (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry). Kaavarunkoluonnoksessa esitettyä pääsillan paikkaa pidettiin Koivuniemen kulttuurihistorialli-



17.3.2015

sen kokonaisuuden kannalta parempana kuin aiemmin Östersundomin yleiskaavaaluonnoksissa esitettyä, mutta siirtoa ei pidetty riittävänä ja esitettiin, että pääsilta tulisi suunnitella paikkaan, missä nykyisessä asemakaavassa on siltavaraus (M28). Yhdessä mielipiteessä esitettiin, että otettaisiin Topeliuksen vaaleanpunainen Koivuniemen huvila huomioon, niin että silta rakennettaisiin mahdollisimman kauniiksi ja vanhanaikaisen näköiseksi (M5) ja toisessa ehdotettiin silloista yleensäkin järjestettäväksi nuorten arkkitehtien kilpailu (M1).

Vastine 30

Pääsillan paikkaa oli siirretty noin 200 m itään verrattuna Östersundomin yleiskaavaaluonnoksessa esitetystä. Sijainti vastaa Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa esitettyä. Siltapaikan perusteluina ovat liikenteelliset, kulttuuriympäristölliset, rakennettavuuteen liittyvät sekä maanomistukselliset syyt.

Uuden pääsillan sijoituspaikka on liikenteellisesti tarkoituksenmukainen. Östersundomin yleiskaavaehdotuksen mukaan Karhusaaren lähin pääkeskus tulee sijaitsemaan Sakarinmäessä. Sillan tulee yhdistää Karhusaari ja Korsnäs sellaisessa kohdassa, että voidaan muodostaa sujuva liikenneyhteys Karhusaaren ja Sakarinmäen metroaseman välille. Sillan sijoittaminen nykyisen asemakaavan edellyttämälle paikalle olisi yhteyksien toteutumisen kannalta huono ratkaisu eikä täytä sujuvan liikenneyhteyden tavoitteita. Rakennettavuuden kannalta siirrosta on ollut hyötyä, koska etäisyys pinnalta kovaan pohjaan on pienentynyt ja sillan päätyrakenteiden edellyttämien paalulaattojen pinta-ala on pienentynyt. Siltapaikka ei edelleenkään ole rakennettavuuden kannalta optimaalinen, mutta paikan valintaan vaikuttavat enemmän muut tekijät kuin sillan rakennettavuus ja rakennuskustannukset.

Sillan tarkempi sijainti ja rakentamistapa selvitetään asemakaavoituksen ja sitä varten tehtävien pohjatutkimusten yhteydessä. Mielipiteissä sillan lähiympäristöä, sillan ominaisuuksia ja suunnittelumenettelyä koskevat seikat huomioidaan edelleen jatkosuunnittelussa, jossa sillan tarkempi paikka ja ominaisuudet määrittävät. Ks. myös vastine 65 rakentamistapa, arkkitehtuuri.

Talosaaren siltaa esitetään poistettavaksi (M23, M29, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry) ja sitä pidetään erityisen ongelmallisena niin luontoarvojen kuin laajemman alueen suunnittelun näkökulmasta (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry). Talosaari on tärkeää säilyttää virkistysalueena eikä sinne tule ohjata lisää liikennettä. Läpikulkuliikenne lisäisi painetta tehdä Talosaareen enemmän teitä, jotka pirstoisivat luontoa ja lisäisivät häiriötä (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry). Sillan poistoa perusteltiin sillä, että asukkaille tulee olla riittävästi virkistysalueita Karhusaareessa ja että Natura 2000 -alueita tulee



17.3.2015

suojella ihmisen vaikutuksilta (M23). Myös sillan tarpeellisuutta epäiltiin (M29).

Vastine 31

Talosaaren silta on tarpeen Östersundomin toimivien ja monipuolisten ja-lankulku ja pyöräily-yhteyksien kannalta. Talosaari on Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa osoitettu ulkoilu- ja virkistyskäyttöön palvellen koko Östersundomia. Talosaaren sillan ja siihen liittyvien reittien ensisijainen tavoite on toteuttaa Östersundomin yleiskaavaehdotuksen seudullista rantareittiä sekä täydentää kestävien liikennemuotojen verkostoa. Seudullisen rantareitin kautta Talosaaren ulkoilualueen vaikutuspiiri ulottuu Östersundomiakin laajemmalle. Karhusaareen osoitetut uudet sillat tukevat omalta osaltaan Talosaaren virkistyskäyttöä.

Kaavarungossa on osoitettu Karhusaaren asukkaita palvelevia lähivirkistysalueita 39,1 ha. Kaavarungon siltayhteydet palvelevat myös Karhusaarta laajempia alueita, eikä kaavarungossa esitettyjä siltayhteyksiä voi perustella Karhusaaren virkistysalueiden vähäisyydellä. Karhusaaren viheralueiden riittävyttä on tarkasteltu enemmän vastineessa 74.

Monimuotoisten ja laajempien viheralueiden saavutettavuus on oleellista Karhusaaren viheralueista riippumatta. Koko Östersundomin yleiskaava- aluetta tarkasteltaessa Karhusaaren läheisyydessä on laajoja viheralueita, kuten Talosaari ja Sipoonkorpi. Sujuvat yhteydet näihin edellyttävät, että kaavarungossa esitetyt siltayhteydet toteutuvat. Siltojen myötä myös ulkoiluverkostosta muodostuu monipuolisempi.

Sillan käyttö eri liikennemuotojen tarpeisiin määritellään jatkosuunnittelussa. Sillan on tarkoitus palvella ainakin kävelyn, pyöräilyn, pelastustoitimen ja Talosaaren virkistysalueen huoltoliikenteen (esimerkiksi talvikunnossapito) tarpeita.

Talosaaren silta on sisältynyt Östersundomin yleiskaavaehdotuksesta tehtyyn Natura 2000 -arviointiin, eikä arvioinnissa ole todettu sillan aiheuttavan merkittävä haittaa Natura 2000-alueelle.

Maanomistajan mukaan Talosaaren silta heikentäisi merkittävästi sillan viereisen kiinteistönsä arvoa, koska se koetaan uhkana asumisviihtyvyydelle ja epävarmuustekijänä. Silta aiheuttaisi runsaasti läpiajoliikennettä, joka pilaisi asumisviihtyvyyttä Karhusaareessa. Maanomistaja pyytää kehittämään liikennejärjestelmän, joka ei vaadi siltaa. Maanomistaja on alun perin hankkinut kiinteistön rakentaakseen itselleen ja perheelleen omakotitaloja. Sillan näköeste, melu ja rauhattomuus pilaisivat täysin maanomistajan suunnitellun kokonaisuuden (M29.) Maanomistaja esittää kuitenkin samassa mielipiteessä mahdollisuutta, että siltahaittaa kompensoidaan rakennustavan ja rakennusoikeuden muutoksella (M29).



17.3.2015

Vastine 32

Sillan vaikutuksesta kiinteistön arvoon voidaan toisaalta todeta, että hyvät ulkoilumahdollisuudet ja -yhteydet koetaan yleensä asumisviihtyisyyttä ja yleisesti asumisen laatua parantavina. Siltahaitan kompensoinnista ks. myös vastine 119.

Talosaaren siltaa esitettiin varattavaksi pelkästään jalankululle ja pyöräilylle (Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari -seura ry M22 ja M47) palvelemaan virkistyskäyttöä ja liikuntareitistöä (Karhusaari-seura M22 ja M47). Perusteluina esitettiin jalankulku- ja pyöräily sillan istuvan maisemaan parhaiten ja olevan liikenteellisesti riittävä. Mahdollinen huoltoajo ja pelastusliikenne voidaan toteuttaa edelleen Karhusaarentien siltaa varaväylänä käyttäen (Karhusaari-seura ry M22 ja M47).

Vastine 33

Talosaaren silta palvelee mm. Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa esitettyä seudullista rantaa seuraavaa ulkoiluyhteyttä. Sillan käyttö eri liikennemuotojen tarpeisiin määritellään jatkosuunnittelussa. Sillan on tarkoitus palvella ainakin kävelyn, pyöräilyn, pelastustoimen ja Talosaaren virkistysalueen huoltoliikenteen (esimerkiksi talvikunnossapito) tarpeita. Ks. myös vastine 31.

Kävely- ja pyöräily siltoja pidettiin tärkeänä ja hienona asiana: uudet sillat avaavat valtavasti uusia hyviä ulkoilumahdollisuuksia ja lisäävät alueen houkuttelevuutta merkittävästi (M1, M19). Kehotettiin pitämään kiinni kevyen liikenteen siltasuunnitelmista (M1).

Pohjoisrannan jalankulku- ja pyöräily silta

Pohjoisrannan jalankulku- ja pyöräily sillan tarvetta ehdotettiin pohdittavan kriittisesti, koska uusi pääsilta sijaitsee lähellä (Karhusaari-seura ry M22 ja M47). Sillalle ei nähty mitään perusteita (M12). Östersundomin yleiskaava luonnoksissa on Karhusaaren ja Korsnäsin välisellä salmella suuri merkitys keskeisenä kaupunki ympäristörantana. Sekä yleiskaava luonnoksissa että Karhusaaren kaavarungon valmistelussa yhtenä tavoitteena on ollut kehittää salmea aktiivisena, toiminnallisena ja vetovoimaisena ranta-alueena, jossa myös purjevenesatamilla olisi keskeinen asema (Karhusaari-seura ry M22 ja M47). Silta estäisi kokonaan vesiliikenteen purjeveneillä ja osin myös muilta suuremmilta veneiltä (M12). Silta tekisi mahdottomaksi 19.10.2012 päivätyn pohjoisrannan rakennettavuusselvitykseen luonnostellun purjevenesataman toteuttamisen ja hankaloittaisi koko pohjoisrannan veneilykäyttöä (M12). Helsingissä on jo nyt pulaa marina-alueista. Sillan toteutus vaikuttaisi ehdotetun pienvenesataman käytettävyyteen ja rajaisi sen vain moottoriveneiden käyttöön. Haitat muodostuisivat hyötyjä suuremmiksi. (Karhusaari-seura ry M22 ja M47) Silta olisi maisemallisesti liian korkea ja alikulkuosuuden osalta liian matala, hukainvestointi. (M12)



17.3.2015

Vastine 34

Östersundomin alustavissa suunnitteluperiaatteissa (kslk 11.12.2008) on korostettu aluetta suunniteltavan kävely- ja polkupyöräily-ystävälliseksi. Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman (KH 12.1.2015) mukaan jalankulku ja kävely on priorisoitu tärkeiksi liikennemuodoiksi. Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa on korostettu rannan julkista käyttöä ja tavoitteeksi on asetettu, että rantaviivasta noin 50 % tai enemmän on julkisessa käytössä. Nämä periaatteet ovat taustana kaavarungossa esitetyille siltavarauksille. Erityisesti on haluttu silloilla edistää jalankulkua ja pyöräilyä. Sillat myös lisäävät omalla tavallaan julkisen rannan määrää ja saavutettavuutta alueella, jossa on paljon yksityisiä omarantaisia tontteja, joiden kautta ei ole haluttu osoittaa uusia reittejä.

Esitetty jalankulun ja pyöräilyn siltayhteys täydentää seudullista merenrantaan kytkeytyvää kevyen liikenteen verkostoa ja parantaa Karhusaaren koillis- ja itäosien yhteyksiä erityisesti Majvikin suuntaan, jonne on Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa muodostumassa alueen keskeinen merenrantakaupunki laajahkoine venesatamineen.

Sillan vaikutuksesta saaren merelliseen imagoon ja ranta-alueen veto-voimaisuuteen on vastattu aiemmin vastineessa 17.

Uudet sillat Korsnäsiin rajoittavat purjeveneiden ja suurimpien vesialusten alikulkua, mutta eivät estä kokonaan veneliikennettä kapeassa ja nykyisellään matalassa salmessa. Silloista korkeamman, kevyen liikenteen sillan kannen alustava korkeustaso on +10 sillan keskellä laskien päätyjä kohti noin tasolle +8. Sillan tyypistä ei ole vielä tarkempia suunnitelmia. Kustannuslaskennan perusratkaisuksi on valittu teräksinen liittopalkkisilta, joka mahdollistaa laattasiltaa pidemmät jännevälit ja vähentää vesialueelle tulevien välitukien määrää. Kyseisen jalankulku- ja pyöräily sillan ali on tarkoitus päästä melko kookkailla aluksilla, joilla voitaisiin järjestää jopa julkisia yhteyksiä. Korsnäsin salmeen voidaan sijoittaa toiminnoiltaan melko monipuolinen venesatama. Purjeveneiden kulkumahdollisuus Karhusaaren ja Korsnäsin välisten siltojen ali ei ole yhtä tärkeää kuin siltojen tuomat yhteydet. Purjeveneille mahdollisia paikkoja on Karhusaareissa sekä Winbergin, että Skadaholmenin venesatamissa. Lisäksi purjeveneitä voi ankkuroida useisiin yksityisrantoihin kaavarunkoalueella.

Marina-alueita suurempi puute Helsingin alueella on veneiden talvisäilytysalueista. Veneliikenteelle varattavien alueiden ja palvelukohteiden, kuten satamien suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdollisuudet tarjota myös talvisäilytyspalvelut. Korsnäsisä ei ole varattavissa laajoja tausta-alueita. Talvisäilytyksen rooli korostuu sen mukaan mitä suuremmista vesialuksista on kyse.



17.3.2015

Karhusaaren ja Korsnäsin ympäristö tulee muuttumaan rakentamisen seurauksena huomattavasti ja näin ollen pohjoisrannan kevyen liikenteen sillan vaikutuksia ympäristöön ei kyetä vielä kokonaisuudessaan luotettavasti arvioimaan. Silta kuitenkin on mahdollista sovittaa ympäröivään maisemaan ja topografiaan. Sillan arkkitehtuurilla voidaan lieventää mahdollisesti haitalliseksi koettavia maisemavaikutuksia. Jatkosuunnittelussa tutkitaan sillan tarkempi sijainti, liittyminen maastoon ja sen arkkitehtuurinen ilme sekä arvioidaan tarkemmin vaikutukset.

Koivuniemen jalankulku- ja pyöräilysilta ja -reitti

Koivuniemen siltayhteyttä vastustetaan (M34, M43) ja se esitetään poistettavaksi (M23, M28). Poistoa perusteltiin sillä, että asukkaille tulee olla riittävästi virkistysalueita Karhusaaressa, Natura 2000 -alueita tulee suojella ihmisen vaikutuksilta ja että Björkudden on suojeltu kulttuuriympäristö (M23).

Hankkeen katsottiin tuhoavan peruuttamattomasti kulttuurihistoriallisesti erittäin arvokkaan ympäristön ja luonnon, joka on säilynyt autenttisena ja koskemattomana yli 150 vuotta (M34). Ylikulkusillan rakentaminen Björkuddenin huvilan vierestä lahden yli tuhoaisi maiseman harmonian (Topelius - seura ry). Suunniteltu jalankulku- ja pyörätie leikkaa suuren osan Koivuniemen puistosta (M43).

Hankkeelle ei nähty olevan pakottavaa tarvetta sillä silta ei palvele pelastuslaitosta tai muuta elintärkeätä viranomaistoimintaa (M34). Siltaa pidettiin hankalana ja häiritseväenä ja esitettiin, että yksityisomistuksessa oleva Koivuniemen kokonaisuus tulee rauhoittaa yleiseltä läpikulkevalta liikenteeltä (M28).

Sillan sijaintia ei pidetty järkevänä, kun lännessä olevaa Karhusaarentien siltaa (= Svedjeholmenin siltaa) ollaan ilmeisesti muuttamassa kävelysilaksi, ja uusi Karhusaareen johtava pääsilta kulkisi vain muutaman sadan metrin päässä idässä (M28, M46).

Huomautettiin hankkeen olevan liian lähellä Koivuniemen pohjoispuolella sijaitsevaa luonnonsuojelualueetta (M34). Silta tuhoaisi luonnonsuojelualueen, joka on elimellinen osa natura-aluetta (M43). Suunniteltu jalankulku- ja pyörätie tuhoaa luonnonsuojelualueen ja sen harvinaisen ekologian jossa koskematon luonto muuttuu portaattomasti kulttuurimaisemaksi (M43).

Sillalle Skutholmenissa johtavan reitin koettiin aiheuttavan Skutholmeniin tarpeettoman VL-alueen (M28) ja vaadittiin myös Isopurjeentieltä sillalle johtavan jalankulku- ja pyöräilytien poistamista (M28).



17.3.2015

Topelius-seura ry esittää, että kirjailija Zacharias Topeliuksen viimeisen kodin Björkuddenin tilan kautta aiotun kevyenliikenteen väylän suunnittelussa sekä toteutuksessa otetaan huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö ja säilytetään sen maisemalliset arvot.

Östersundomin yleiskaavaehdotuksen julkistuksen jälkeen mielipidekirjeessä on vastustettu myös yleiskaavaehdotuksen illustraatioissa esitettyä vaihtoehtoa sillan ja jalankulku- ja pyöräilytien sijoittamisesta Koivuniemen länsipuolitse ja kirjeessä vaaditaan ehdottomasti kaavan muuttamista (M43) Kirjeessä ehdotetaan sillan siirtämistä siten, että se yhdistäisi Skutholmenin koilliskärjen Svinvikenin yli uudelle Karhusaaren rantakadulle (M43). Samassa mielipidekirjeessä todetaan Suomen Kulttuuriperinteen Tuki ry:n, Topelius Seura ry:n ja Östersundom Seura ry:n esittäneen vastalauseensa ja Museoviraston kannan olevan ehdottoman kielteisen (M43). Myös Topelius seura esittää, että Karhusaaren ja Östersundomin alueen kaavoituksessa otetaan huomioon Björkuddenin omistajan ehdotus kevyen liikenteen väylän siirtämisestä sille paremmin sopivaan paikkaan. (Topelius - seura ry)

Vastine 35

Kaavoituksen tavoitteena on mahdollistaa tulevaisuudessa korkealaatuinen ja monipuolinen liikenneverkko Östersundomiin. Östersundomin alue suunnitellaan kävely- ja polkupyöräily-ystävälliseksi hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti (kslk 11.12.2008). Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman (KH 12.1.2015) mukaan jalankulku ja kävely on priorisoitu tärkeiksi liikennemuodoiksi. Koivuniemen siltayhteys parantaa merkittävästi yhteyksiä Skutholmenin ja Sakarinmäen välillä. Lisäksi Koivuniemen siltayhteys mahdollistaisi kattavamman virkistysreitiverkoston ja parantaisi rantojen saavutettavuutta. Yhteydet palvelevat Karhusaarta laajempia alueita, eikä kaavarungon Talosaaren tai Koivuniemen siltayhteyttä voi perustella Karhusaaren virkistysalueiden vähäisyydellä. Kaavarungossa on esitetty 39,1 ha virkistysalueita. Karhusaaren virkistysalueiden riittävyttä on tarkasteltu tarkemmin vastineessa 74.

Maastokäynnillä elokuussa 2014 kaavarungon valmistelijat ovat todenneet, ettei yleinen jalankulun ja pyöräilyn reitti sovellu kaavarunkoluonnoksessa esitettyyn paikkaan Koivuniemen itärantaan muun muassa alueen kulttuurihistoriallisten arvojen vuoksi. Koivuniemen siltayhteys on muutettu kaavarungossa siten, että se suuntautuu Koivuniemen länsireunalle. Karttamerkintää on myös muutettu suurpiirteisemmäksi.

Koivuniemi on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Kulttuuriympäristö tyypillisesti muodostuu kerroksellisesta rakennuskannasta ja ihmistoiminnasta ja siten myös uudet rakenteet voivat säilyttää kulttuuriympäristöarvoja. Maisema on muuttunut Koivuniemen ympäristössä aikojen kuluessa ja näkymät ovat monilta osin umpeutuneet. Koivuniemen päärakennusta ympäröi laaja puutarha, jonka



17.3.2015

formaalinen osa sijaitsee päärakennuksen eteläpuolisella mereen laskevassa rinteessä. Rannassa sijaitsee laiturin jäännös ja vanha uimahuone. Jalankulku- ja pyörätie on alustavasti suunniteltu sijoittuvan muotopuutarhan ja siten keskeisen pihaympäristön länsipuolelle. Sillasta ja siihen liittyvistä rakenteista ei ole tehty vielä tarkempia suunnitelmia, eikä siten voida arvioida millaisia vaikutuksia siitä aiheutuisi kulttuuriympäristöön.

Ehdotettu jalankulku- ja pyöräilytietä vaihtoehto Skutholmenista Svinvikenin yli ei palvelisi yhtä tehokkaasti jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita. Ehdotettu sillan paikka ei ole myöskään virkistysyhteyksien kannalta yhtä hyvä kuin yhteys Skutholmenista pohjoiseen, josta voidaan johtaa reittejä edelleen esimerkiksi Östersundomin kartanoa kohden. Silta Skutholmenista Svinvikenin yli Karhusaaren puolelle sijoittuisi Koivuniemestä päin tarkasteltuna huvilan keskeiseen muotopuutarhan päänäköalalle. Rakennettavuuden kannalta ei nykytiedon perusteella ole suurta merkitystä sillä, mihin kohtaan Skutholmenin ja Koivuniemen välistä salmea silta rakennetaan. Rakentaminen edellyttänee noin tasoon +3,0 rakennettavaa pengertä Koivuniemen puolella. Villa Björkuddenin uimakopit ovat tällä hetkellä tasossa noin +1,8.

Koivuniemen silta on sisällytetty Östersundomin yleiskaavaehdotuksesta tehtyyn Natura 2000-arviointiin, eikä arvioinnissa ole todettu sillan aiheuttavan merkittävä haittaa Natura 2000 -alueelle. Sillasta aiheutuvia vaikutuksia, mm. kulttuuriympäristöön, maisemakuvaan, luonnonsuojeluun ja Natura-arvoihin voidaan arvioida tarkemmin vasta jatkosuunnittelun yhteydessä, kun tutkitaan tarkemmin sillan arkkitehtuuria, teknistä toteutusta ja liittymistä ympäristöön sekä kevyen liikenteen reitistöä.

Koivuniemen ja Skutholmenin välinen jalankulun ja pyöräilyn silta on esitetty sekä Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa että Karhusaaren kaavarungossa. Yleiskaava ja kaavarunko eivät määrää sillan tarkkaa sijaintia eivätkä johda suoraan sillan rakentamiseen tai aseta rakentamiselle aikataulua. Näitä asioita käsitellään aikanaan alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

Östersundomin yleiskaavaehdotusta koskeviin muistutuksiin vastataan Östersundomin yleiskaavatyössä.

Ks. myös vastineet 5 ja 92.

Pysäköinti

(M13, M1, Vantaan seurakuntayhtymä)

Vastustetaan Kasabergetin pohjoisosaan osoitettua pysäköintialuetta sekä sen kautta uimarannalle johtavaa polkuyhteyttä. Maaston hankaluus tekee pysäköintialueesta toteutuskelvottoman. Uimarannan tarpeisiin riit-



17.3.2015

tää uimaranta-alueelle sijoitettu pysäköintialue. Polkuyhteys olisi pitkä ja raskaskulkuinen ja polkujen parantaminen tulisi yhdessä parkkialueen kanssa kustannuksiltaan merkittäväksi. Pysäköintialueen läheisyydessä sijaitsee useita luontoarvoiltaan (suojeltujen) hiidenkirnujen kaltaisia alueita, jotka käytännössä estävät suunnitelman toteuttamisen. (M13)

Vastine 36

Kaavarungon pysäköintialue perustuu nykyiseen asemakaavaan. Pysäköintialue on sijoitettu topografialtaan vaihtelevan maaston tasaisimpaan kohtaan. Kaavarungon Kasabergetiä koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alueen polkuverkosto tulee toteuttaa hienovaraisesti maastoon sovittaen. Tarkemmassa suunnittelussa tulee inventoida alue mahdollisten luonnonmuodostumien /luontoarvojen vuoksi.

Kalastajien paikoitus Merimiehenkuja 4:n edessä pitäisi tehdä mahdottomaksi. Erityisesti talvisin kapean tien varressa saattaa olla lähes 10 autoa parkkeerattuna suoraan merinäköalan eteen. Pysäköinti pitäisi kieltää, ja lisäksi tien varteen pitäisi laittaa kiviesteitä pysäköinnin estämiseksi. Luonnoksen pysäköintipaikka Merimiehenkujan päässä on loistava, kunhan siinä on riittävästi autopaikkoja! Voisiko sen tehdä heti – ongelma on akuutti?? (M1)

Vastine 37

Liikenteen ja myös pysäköinnin ohjaamisesta päättää tien- tai kadun pitäjä. Nykyisin Merimiehenkujalla kadunpitäjänä, puiston omistajana ja haltijana toimii yksityinen taho. Tavoitteena on, että alueet siirtyvät myöhemmin Helsingin kaupungin omistukseen ja hallintaan, jolloin kadunpito ja puistoalueen ylläpito siirtyvät Helsingin kaupungille. Viereiselle asemakaavassa uimarannaksi varatulle alueella ei ole sallittua pysäköidä. Tieliikennelain mukaan pysäköinti tonttiliittymän kohdalle on kielletty.

Helsingin kaupungin ylläpitämänä kadun mitoituksen peruslähtökohdat mahdollistavat tilankäytöllisesti henkilöautopysäköinnin. Puistoalueelle ei lähtökohtaisesti ohjata pysäköintiä ilman erityisiä perusteita, jotka tukevat alueen pääkäyttötarkoitusta. Ajoradalle ei aseteta tarpeettomia liikenteenohjauslaitteita, jotka vaarantavat liikkuvan liikenteen edellytyksiä, vaikeuttavat kunnossapitoa ja lisäävät kadunpidon kustannuksia. Pysäköinnin rajoittaminen esitetyn esteettisen haitan perusteella ei ole tarkoituksenmukaista. Pysäköinnin ohjaamisen osalta suunnitelmat tarkentuvat myöhemmin. Merimiehenkujan pysäköintipaikka vastaa voimassa olevan asemakaavan ratkaisua. Pysäköintipaikka liittyy toistaiseksi vielä toteuttamattomaan uimarantaan. Uimarannan ja sinne johtavan kadun rakentamisesta ei ole tehty päätöksiä.

Kesäteatteri ja varsinkin konserttitoiminta (PY-korttelialue) ei ole sopivaa keskellä asuntoaluetta. Mikäli toimintoja ei voi siirtää urheilualueelle, tulisi osoittaa kesäteatterivieraille pysäköintialueet saaren yleisiltä alueilta. (Vantaan seurakuntayhtymä)



17.3.2015

Vastine 38

Östersundomissa ja myös Karhusaareissa tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta, jossa asumisen lomassa on muita paikalle soveltuvia toimintoja. Virkistys-, vapaa-ajan- ja kulttuuritoimintoja voidaan pitää asumisen yhteyteen soveltuvina. Toiminnalle varattu alue on niin pieni, että jo se asettaa rajoja tapahtumien koolle eikä alueelle tavoitella suuria yleisömääriä. Korttelialue ei myöskään sijaitse asuinkortteleiden keskellä vaan niiden laidalla ranta-alueella kapean rantapuiston päässä. Asemakaavamuutosten yhteydessä esitetään kesäteatteritoiminnalle tai muulle vastaavalle toiminnolle mahdollisesti tarvittavat kaavamääräykset ympäristöhäiriöiden poistamiseksi. Kesäteatterivieraiden liikennöinti hoituu myös kävellen, pyörällä ja bussilla. Autoilevien asiakkaiden pysäköinti järjestetään kiinteistöllä tai katualueilla. Tarkoituksena ei ole osoittaa kesäteatterin välittömään yhteyteen laajoja pysäköintialueita.

Ks. lisäksi vastine 59.

Vesialueiden ruoppaaminen ja luonnoksen muut rantaratkaisut

(M5, M7, M25, M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy, M2)

Umpeenkasvaneiden alueiden ruoppaamista pidettiin hyvänä. Mahdollisimman suurta rantaviivan palauttamista ja vanhojen vesiväylien avaamista Karhusaaren ympärillä ja ympäristössä (Karhusaaren kiinteistöt Oy) ja erityisesti Natura 2000 -alueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä (M16) pidettiin oikeana ja tärkeänä. Toimet parantaisivat merellistä luontoa ja lisäisivät asumisen laatua ja viihtyisyyttä (Karhusaaren kiinteistöt Oy, M16). Erityisen tärkeäksi koetaan Skutholmenin ja Karhusaaren välisen Svinvikenin sekä Kapellvikenin vesialueiden uudelleen avaaminen virtauksen ja veden vaihtuvuuden lisäämiseksi (M16). Luonnoksessa esitettyä Svinvikenin vesiväylää ja mahdollista siltarumpua ei pidetty riittävänä (M16).

Vastine 39

Natura 2000-alueiden hoidosta ja mahdollisesta ruoppaamisesta vastaa Metsähallitus, joka myös vastaa Natura 2000 -alueiden hoito- ja käyttösuunnitelmien laatimisesta.

Veden vaihtuvuutta Svinvikenin alueella ja sen kannalta tarvittavaa vesialueen leveyttä tarkastellaan tarvittaessa asemakaavamuutosten yhteydessä. Kaavarunkokarttaan on merkitty ohjeellisena Svinvikenin avattavan rantaviivan linjaus. Vesialuetta on luonnokseen verrattuna laajennettu.

Ks. myös vastine 2 Kiinteistövirastolle.

Esitettiin Karhusaarentien varren pienen katuaukion korvaamista ruopattavalla vesialueella (M2) perustellen sitä kaavoittajan peräänkuuluttamalla



17.3.2015

avovedellä. Yhdessä mielipiteessä moitittiin Karhutorpan ympärille esitettyä vesiuomaa kalliiksi, luonnottomaksi ja vaikeaksi toteuttaa sekä viitattiin hyvänä esimerkkinä siihen, miten Mellunmäessä Fallbackan torppa on jätetty kauniisti kerrostalojen keskelle (M5).

Vastine 40

Karhusaarentien varren katuaukiota ei ole tässä suunnitteluvaiheessa nähty perustelluksi korvata ruopattavalla vesialueella. Katso myös vastine 28 asiasta. Karhutorpan ympärille esitetty vesiuoma on alavalla ja pehmeällä maaston kohdalla eräs luonteva tapa korostaa itse kallioiden Karhutorpan alueen suojeluarvoja. Ajatus vesiuomasta on tullut maanomistajataholta.

Rannan täytön ja muotoilun sallivaa kaavamääräystä ehdotettiin omaa kiinteistöä koskevassa mielipiteessä (M7, M25). Mikäli rantaa saisi täyttää ja muotoilla rakentamiselle sopivaksi ja esteettisesti kauniiksi, voitaisiin kiinteistölle esitettyä katu siirtää rantaan päin ja saada tien molemmille puolille tuleville taloille ajoyhteys (M25). Täyttäminen maksimoisi rantaan rakentamisen ja edesauttaisi infran rakentamista. Rakennusten siirtäminen täyttöalueelle mahdollistaisi yhdystien tekemisen ja rantatalot voisi varmemmin toteuttaa omille tonteilleen, jolloin taloista tulisi viihtyisiä hyvin hoidettuja yksityisasuntoja eikä osakeyhtiöitä isoine parkkialueineen (M7).

Vastine 41

Ehdotusta voidaan tutkia myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Täyttämisen edellytyksiä pitäisi tutkia pohjatutkimuksin, jotta teknistaloudellisesta toteutettavuudesta saataisiin käsitys. Ks. myös asiaan liittyvä vastine 125.

Luonnoksen pientalokorttelit

(M6, M2, M18, M5, M15, Karhusaari seura, M27, M8, M24, M46)

Pohjoisosan kortteleiden varaaminen valtaosin pientaloille kerrostalojen sijaan ilahdutti (M6, M27). Pidettiin hienona, että saaren eteläosaan, joka on pitkälti toteutunut nykyisen asemakaavan mukaan, esitetään pääasiassa maltillista omakotitalojen täydennysrakentamista. (Karhusaari-seura)

Karhusaaren eteläosalle esitettiin kuitenkin muusta saaresta poikkeavia kaavamääräyksiä koskien rakennuspaikkakokoa ja rakennustyyppiä. Karhusaarentien eteläpuolen omakotialueella tulisi tontin minimikoko määrittää jo olevan pienimmän tonttikoon mukaan. Eteläpuolen AO-rakennuspaikkoja koskevat kaavamääräykset tulisi säilyttää sellaisina kuin voimassa olevassa kaavassa ja eteläosan omakotialueella tulisi pysyä AO-kaavamääräyksissä, jotka sallivat vain omakotitalojen rakentamista (M2).



17.3.2015

Vastine 42

Kaavarungossa ei ole nähty tarkoituksenmukaisena esittää suunnitteluohjeita tulevasta tonttien minimikoosta. Asemakaavamuutoksissa voidaan tonttikohtaiset erityisolot huomioiden (maastomuodot, nykyinen rakennuskanta, tonttiliittymät, näkymät, ilmansuunnat jne.) sallia täydennysrakentamista hyvinkin erikokoisille tonteille. Voimassa olevassa asemakaavassa eteläosalla edellytetään yksiasuntoisen asuinpientalon rakennuspaikan olevan vähintään 2000 m². Tonttikoot kuitenkin vaihtelevat eteläosalla nykyisin. Pienimmät tontit ovat kooltaan hieman yli 1400 m². Mikäli eteläosan AO-tontteja koskevat kaavamääräykset pidettäisiin ennallaan yksi Karhusaaren maanomistajalähtöisen täydennysrakentamisen päätavoite, nykyisten tonttien lohkomismahdollisuus ja toisen asunnon sijoittaminen tontille jäisi saavuttamatta. Tonttien asemakaavamuutoksia käynnistetään maanomistajien aloitteiden perusteella. Kaavarungossa suurin osa eteläpuolen korttelialueista on varattu AO-tonteille.

Pientalokortteleista esitettiin kokonaan poistettavaksi Skadaholmeniin esitetty pientalokortteleiden rakentaminen. Mielenpitoon esittäjä ei rakentaisi Skadaholmeniin mitään, jolloin se olisi ihana retkipaikka uimarannan vieressä (M5).

Vastine 43

Skadaholmen on nykyisin yksityisessä käytössä ja kaavarungon suunnitelmien toteutuessa alue avautuisi julkiseen käyttöön. Aloite pientalotonttien sijoittamisesta Skadaholmeniin on tullut Karhusaaren Kiinteistöt Oy:ltä. Skadaholmeniin on osoitettu yleinen uimaranta, pienvenesatama ja asuinpientalojen korttelialue. Uimaranta-alueeksi on osoitettu n.1,1 hehtaarin laajuinen alue, joka pitää sisällään myös metsikköä. Tavoitteena on, että Skadaholmen voi tulevaisuudessa toimia julkisena uinti- ja retkipaikkana. Asumisen on esitetty lisäävän alueen sosiaalista kontrollia.

Kolme maanomistajaa esittää nykyisen VL-alueen säilyttämistä ja ettei pientalokorttelialuetta laajennettaisi VL-alueelle. Suullisesti he perustelivat poistoa muun muassa sillä, että ovat luottaneet nykyiseen asemakaavaan, jossa heidän tonttinsa rajoittuvat takaosiltaan luonnontilaiseen kalilomakeen. He vaativat poistettavaksi myös mäelle sijoitetulle korttelinosalle johtavaa lyhyttä katua ja esittävät että kulkuyhteydet voi toteuttaa tontin sisäisinä järjestelyinä. Lisäksi he esittävät kolmen korttelialueen käyttötarkoituksmerkinnäksi AO:ta AP:n sijaan. (M8)

Vastine 44

Kaavarungosta on poistettu uudet pientalotontit nykyiseltä lähivirkistysalueelta sekä uusi katuyhteys. Aurinkoinen metsärinne on perusteltua säilyttää osana rantaan suuntautuvaa metsäyhteyttä. Tiivistävä uudisrakentaminen Reelinki-kadun varrella on mahdollista tehdä myös rasitejärjestelyjen avulla tai yhtiömuotoisena. Rakennuspaikkojen poistosta on neuvoteltu maanomistajan kanssa. Maanomistajataho aikoo uudistaa ja muokata asemakaavamuutoshakemustaan. Tulevissa asemakaavamuutoksissa



17.3.2015

tutkitaan alueelle sopivaa rakennustapaa, tässä vaiheessa AP-merkintä jättää suunnitteluun tarvittavaa joustonvaraa. Ks. myös vastine 24 katuverkon osalta.

Kutulökin etelärannalle osoitetun AR-alueen tehokkuus ja rakentamisen sijoittelu vaadittiin uudelleen tutkittavaksi perustellen asiaa maasto-olosuhteilla. Ranta on jyrkkää kalliota ja meren pinnasta korkeimmillaan 12 – 16 m. Rakentaminen tehokkuudella 0.9 tuhoaa pahimmillaan koko arvokkaan kallioalueen ja maiseman. (M18)

Vastine 45 Kutulökin alueelle on suunnitteluperiaatteissa asetettu tavoitteeksi muodostaa Karhusaaren keskustaa. Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa Kutulökin läheisyyteen on osoitettu paikalliskeskus ja tiivistä taajama-aluetta. Rakentamisen tehokkuus perustuu näihin tavoitteisiin. Maastoa joudutaan rakentamisen yhteydessä muokkaamaan ja kalliota louhimaan. Alueelle on kaavarungon esittämän suunnitelman perusteella kuitenkin jatkosuunniteltavissa vetovoimaista ja merenläheistä asumista, jonka laatutason tulee vastata paikan tavoitteisiin. Mieliapteen esittäjän omille maille Kutulökin toiselle puolelle on myös esitetty rakentamista vastaavalla tehokkuudella. Ks. myös vastine 29 kadun rakentamisen osalta.

Liikuntapuiston itäpuoliselle kalliomäelle esitettyä AP-aluetta pidettiin kohuttuuttoman suurena. 14 talon sijaan 8 tonttia olisi sopivampi määrä. Tehokkuusluku (0,5) poikkeaa lähialueen muista alueista ja lisäksi luonnon monimuotoisuus kärsii, koska joudutaan tekemään mittavia maansiirto – ja muokkaustöitä. Kerrosluku voisi olla 1- tai korkeintaan 2 -kerroksisia taloja, jolloin talot eivät ole hallitsevia luontoon suhteutettuna. Mieliapiteessä pidettiin aluetta muuten hyväksyttävänä. (M15)

Vastine 46

Kaavarunko ei määritä alueelle jatkosuunniteltavien tonttien määrää. Havainnekuvassa on esitetty yksi vaihtoehto alueen jatkosuunnittelulle. AP-merkintä mahdollistaa myös esimerkiksi rivitalojen suunnittelun. Rakentaminen sijoittuu ylemmäs kuin Merimiehentien varren nykyiset asuintalot ja muodostaa oman kokonaisuutensa. Nykyisiä tontteja suurempi ohjeellinen tehokkuusluku perustuu alueen luonteeseen osana Kutulökin ympäristöön tavoiteltua Karhusaaren ”keskustaa”. Kerrosluvun avulla voidaan rakentaa rinneratkaisuja ja tarjota Karhusaaren sisäosista asuntoja, joista voidaan mahdollisesti järjestää näkymiä merelle.

Ehdotetaan, että Skutholmenissa Isonpurjeentien ympäröimä uusi AP-kortteli merkittäisiin samalla tavalla kuin jo rakennetut tontit eli AO II et=0,3 tai enintään AP II et=0,3. Uudet tontit voisivat olla väljiä mahdollistaen rakentamisen puustoa säästäen, tonteille voisi jäädä tilaa myös puutarhalle ja korttelin keskiosa voisi olla ilmeeltään metsäpuistomainen. Näin muodostuisi yhtenäisempi kokonaisuus jo rakennetun Skutholmin kaaren ja isonpurjeentien alueelle. (M24, M46)



17.3.2015

Vastine 47

Skutholmenin pohjoisosan täydennysrakentamisajatus perustuu maanomistajan asemakaavamuutosaloitteeseen. Alueelle on suunniteltu tiivistä ja matalaa pientalorakentamista, joka voitaisiin osittain toteuttaa myös yhtiömuotoisena. Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa (Kslk 18.2.2010) on uusille korttelialueille (esimerkiksi nykyisille VL-alueille sijoitettaville) asetettu tavoitteelliseksi alimmaksi tonttitehokkuudeksi $et=0.4$. Kaarevan Isonpurjeentien keskelle jäävä kortteli on muotonsa puolesta tarkoitukseenmukaisinta toteuttaa yhtiömuotoisena. AP-korttelin ohjeelliseksi tonttitehokkuusluvaksi on kaavarunkoon merkitty 0.5. Korttelin keskelle voidaan luontevasti jättää yhteistä pihamaa-aluetta, joka voi luonteeltaan olla puutarhamaista tai luonnontilaisempaa. Kaavarunkosuunnitelman pohjoisen Skutholmenin kortteliratkaisua on muutettu. Ks. myös vastine 64.

Yhdessä mielipiteessä esitettiin nykyisen Karhutorpantien ja –polun kulmaukseen osoitetun AP-korttelialueen laajentamista ja kadun siirtoa niin, että uudet rakennukset voitaisiin rakentaa säästämällä kalliota. (M5)

Vastine 48

Uuden sillan läheisyyteen ranta-alueelle, josta on tulevaisuudessa saaren lyhimmät etäisyydet mantereeseen puolelle sijoittuviin palveluihin on perusteltua sijoittaa Karhusaaren harvoja AK-kortteleita. Kyseisellä kohtaa ei ole tarkoituksenmukaista suurentaa AP-korttelialuetta AK-korttelialueen kustannuksella. AP-korttelialuetta rakennettaessa joudutaan todennäköisesti kalliota louhimaan.

Luonnoksen toimitilakortteli (KTY)

(M5)

Yhdessä mielipiteessä pidetään Ribackenin aluetta selkeänä osana Karhutorpan miljöötä, kritisoidaan paikalle esitettyä toimitilakorttelia surulliseksi ratkaisuksi ja ehdotetaan kohdalle luonnollista virkistysaluetta tai kotieläintarhaa esimerkiksi pienimuotoisen Seurasaaren tapaan. Mielipiteen esittäjä ehdottaa toimistotilojen siirtämistä lähemmäs koulualuetta tai kerrostaloihin sillan viereen. (M5)

Vastine 49

Karhutorpan tulevaisuuden käyttö on avoinna. Kaavarungon merkintä mahdollistaa itse Karhutorpan alueen kehittämistä myös mielipiteessä esitettyyn suuntaan. Kotieläintarha tai Seurasaaren tapainen ulkoilmamuseo tarvitsisivat edistykseen hankkeesta vastaavan toimijan. Ribackenin alue on nähty osana salmen rantaan suunniteltavaa rantakaupunkia, jolla saatetaan muodostua potentiaalia monipuolisille kaupunkitoiminnoille esimerkiksi toimitiloille. Sillan myötä ja Östersundomin yleiskaavaehdotuksen toteutumisen myötä alueelta on Karhusaaren lyhimmät etäisyydet Sakarinnmäen metroasemalle ja alueen kautta kulkisivat myös liityntäbussit.



17.3.2015

Luonnoksen kerrostalokorttelit

(M6, M2, M3, M5, M19, M26, M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy, M15, Karhusaari seura ry:n mielipidekirjeet M22 ja M47, M31, M27, M24, M14)

Kerrostaloja, kerrostalokortteleita ja nelikerroksisuutta kritisoitiin.

Yhdessä mielipiteessä pidettiin kerrostaloja ylipäättään alueelle soveltumattomina ja esitettiin, että rakennustyyppinä tulisi käyttää yksinomaan erillistaloja sekä harkitusti rivitaloja (M31). Mielipiteen mukaan kerrostalot eivät millään muotoa sovi merellisen ja vehreän huvilakaupunginosan kehittämistavoitteeseen ja ne olisivat alueen yleisen kehittämistavoitteen ja luonteen vastaisia (M31). Kerrostalojen poistamista kokonaan esitettiin myös asukasmäärän pienentämiseksi (M24).

Vastine 50

Karhusaareissa on tarpeen monipuolistaa asuntokantaa. Myös saarelaiset itse ovat olleet kiinnostuneita kerrostaloasumisen mahdollisuudesta omassa saarensa. Kerrostaloasuntojen soveltumista Karhusaaren tavoiteltuun imagoon on käsitelty aiemmin vastineessa 14 ja asukasmääräarviota vastineessa 18.

Kerrostaloja pidettiin mahdollisina saaren pohjoisosissa ja kauempana nykyisistä pientaloista. Parissa mielipiteessä esitettiin, että ajallinen kerrostuminen tulisi näkyä siten, että uusi kaavoitus ja nykyinen rakennuskanta olisivat harmoniassa niin, ettei jo rakennetuille alueille tai niiden välittömään läheisyyteen tuotaisi kovin poikkeavaa rakennustehokkuutta, -tyyppiä tai -tyyliä (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy). Kerrostaloja ei tule rakentaa vanhan asutuksen viereen (M3). Pidettiin luontevana, että mahdolliset AK-alueet sijoittuisivat pääsaareen Karhusaarentien pohjoispuolelle, jossa uuden rakentamisen painopiste on (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy) ja todettiin, että uusilla alueilla voidaan maltillisesti käyttää myös pienkerrostaloa (Karhusaari-seura ry). Rakentamattomille "uusille" alueille kerrostalojen sijoittamista perusteltiin mm. sillä, että sieltä omakotitontteja ostavat ovat tietoisia että naapuriin on tulossa kerrostaloja (M3). Esitettiin, että suurin miljöönmuutos keskitettäisiin uusille rakentamattomille alueille esimerkkinä saaren luoteisosa (Karhusaari-seura ry).

Vastine 51

Kaavarunkoa on korjattu niin, että nykyisen asutuksen vierellä täydennysrakentaminen tehdään luonnoksessa esitettyä selkeämmin pientaloilla ja uudet kerrostalokorttelit sijoittuvat kauemmas nykyisistä asuinpientaloista. Saaren eteläosassa on kaksi kerrostalokorttelia muutettu pientalokortteleiksi. Pohjoisosassa, uuden rantakortteliston alueella on AK-korttelia muokattu, niin että nykyisen asutuksen puolelle on osoitettu AR-korttelialuetta. Pitkälti nykyisen asemakaavan mukaan toteutetulla eteläosalla täydennysrakentaminen on suunniteltu tapahtuvan valtaosaksi pientaloilla.



17.3.2015

Pääkadun, Karhusaarentien, rakentamistapa herätti mielipiteitä. Vaikka Karhusaarentie säilyykin yhtenä pääkaduista, tulisi sen mielipiteiden mukaan kuvastaa esim. puistokatuna myös vanhan alueen pienimittakaavasuutta, ja soveltua huvilakaupunginosan luonteeseen, (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy) sen tulisi erityisesti eteläpuoliltaan ilmentää olemassa olevaa huvilakaupunkia. (Karhusaari seura ry) Yhdessä mielipiteessä todettiin, että pääkadunvarret voivat olla rivitalonomaista pienkerrostaloa max 4 kerrosta (M15).

Vastine 52

Karhusaaren nykyiset asukkaat eivät täysin hyväksyneet kerrostaloasumisen sijoittamista Karhusaarentien varteen. HSL esittää puolestaan lausunnossaan, että väestön painopisteen sijoittumista siirretään enemmän joukkoliikennekadun välittömään läheisyyteen. Karhusaarentien varteen on sijoitettu merkittävästi mahdollisuuksia tiiviille 2-3 kerrosta korkealle pientalorakentamiselle. Jatkosuunnittelussa voidaan edelleen etsiä tehokasta, mutta huvilakaupungin luonteeseen soveltuvaa rakentamistapaa. Kaavarungossa on Karhusaarentien eteläpuolella kaksi kerrostalokorttelia muutettu pientalokortteleiksi. Keskeisenä joukkoliikennekatuna toimivan pääkadun, Karhusaarentien, varteen on kuitenkin perusteltua sijoittaa myös AK-kortteleita. Ks. myös vastineet 7, 51 ja 53. Kaupungin omistamalle maalle saaren keskeisen risteyskohdan pohjoispuolelle on esitetty uusi AK-kortteli kohtaan, jossa luonnoksessa oli Y-korttelialuevaraus. Ks. vastineet 1 ja 4.

Saaren eteläpuolen ja Skutholmenin toivottiin säilyvän pientaloalueina (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy). Varsinkaan Karhusaarentien eteläpuolelle ei haluttu kerrostaloja ja nähtiin, että Karhusaarentien eteläpuolen tulisi kokonaisuudessaan noudattaa matalan rakentamisen periaatetta ja pysyä mahdollisimman luonnonmukaisena (Karhusaari-seura ry). Luonnoksen heikkoutena pidettiin Karhusaaren eteläosalle suunniteltuja asuin-kerrostalokortteleita (AS). Esitettiin, että Karhusaarentien eteläpuolella AK-kaavamerkinnällä olevat alueet tulisi muuttaa AP-alueiksi (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy).

Vastine 53

Kaavarunkoa on korjattu niin, että Karhusaarentien eteläpuolella on AK-kortteleita vain Karhusaarentien länsi- ja itäpäässä. Länsipäässä korttelit liittyvät uuden rantakadun muodostaman reitin jatkumolle. Lännessä AK-korttelit ovat osa Kutulökin ympärille muodostuvaa Karhusaaren "keskustaa". Karhusaarentie on tärkeä bussiliikenteen reitti. Skutholmeniin ei ole esitetty kerrostalokortteleita. Ks. myös vastine 52.

Yksilöidysti eteläosassa vastustettiin Reelinki 41 - 43 osoitteiden pohjoispuoleisia asuin-kerrostalojen korttelialueita (AK) sekä korttelin 109 tontin 10 pohjoispuolista AK-korttelinosaa.



17.3.2015

Reelinki 41 - 43 osoitteiden pohjoispuoleisia AK- korttelialueita vastustettiin (M6, M27). Perusteluina esitettiin muun muassa se, että kiinteistön os-topäätökseen on vaikuttanut viheralue. Karhusaaren tärkeänä myyntivaltina oli jokaisen tontin rajautuminen viheralueeseen. Kerrostalot eivät mielipiteen esittäjien mukaan sovi maisemallisesti viheralueen molemmin puolin, talot peittäisivät kallionäkymän, eivät sopisi koulun maisemaan ja virkistysalueen merkitys vaarantuisi. Mielipiteen esittäjien mukaan esim. kaupunkirivitalot olisivat parempi vaihtoehto ja he esittävät Reelingin loppupään ja Merikapteenintien alkupään välille suunniteltujen kerrostalokortteleiden muuttamista pientalokortteleiksi ja alueelle suunniteltavaksi rivitaloja (M6, M27). Yhdessä mielipiteessä kyseisiä kerrostalokortteileita pidettiin hyvänä ratkaisuna, koska ne toiminevat melua, pölyä ja katseita vähentävinä muureina Karhusaaren tielle päin. Talojen läheisyys ja mm. mahdollinen näköyhteys kuitenkin huolestutti (M14).

Vastine 54

Korttelit on muutettu AP-kortteleiksi.

Esitetään korttelin 109 tontin 10 pohjoispuolella luonnoksen AK-korttelialueen poistamista tai pienentämistä ja asemakaavan mukaisen VL-alueen säilyttämistä. Nykyinen VL-alue on mielipiteen mukaan säilytettävä asutuksen ja luonnon tasapainoisuuden kannalta. (M2)

Vastine 55

AK-korttelialue on paikalla perusteltua erityisesti joukkoliikenteellisistä syistä. Bussit liikennöivät nykyisin Karhusaarentietä pitkin. Tulevaisuudessa uuden sillan ja uuden katuverkon myötä bussireitit suunnitellaan uudestaan. Yksi vaihtoehto on, että bussit liikennöivät uutta rantakatua pitkin ja kääntyvät sitten Karhusaarentielle kyseisten kortteleiden pohjoispuolelle. Karhusaarentie on joka tapauksessa tulevaisuudessakin pääkatu, jonka varrelle on tarkoituksenmukaista sijoittaa Karhusaaren kerrostaloja. Ks. myös vastine 7.

Pohjoisosalla vastustettiin ja moitittiin Karhutorpantien varrelle nykyisen asutuksen viereen esitettyjä kerrostaloja (M3, M5, M19, M26). Vanhan asutuksen viereen tulevat kerrostalot koettiin vääräksi ja epäoikeudenmukaiseksi (M5) ja kaavalla koettiin rangaistavan omakotialueella melkein 30 vuotta jo asuneita (M3). Ajatukseen uusista pientaloista oli jo totuttu, mutta tonttia vastapäätä suunnitellut kerrostalot järkyttivät (M5). Pelättiin mälle sijoittuvien kerrostalojen muodostavan ruman maamerkin (M3). Esitettiin, että kerrostaloja voisi sijoittaa lähemmäs rantaa alemmas rinteeseen ja toivottiin, että vastapäätä tulisi matalia omakotitaloja, sillä tavalla kaikki saisivat ehkä myös vähän merinäköalaa (M5). Kaivattiin pientä, vaikka tiheääkin kaksikerroksista omakotialuetta puskuriksi kerrostaloalueelle (M3).

Vastine 56

Kaavarunkoa on korjattu niin, että kyseisen korttelin kaupunkipientaloille varattu AR-korttelinosa on siirretty nykyisen Karhutorpantien puoleista

osoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100	Kansakoulukatu 3	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6
00099 HELSINGIN KAUPUNKI	HELSINKI 10				Alv. nro
kaupunkisuunnittelu@hel.fi	http://www.hel.fi/ksv				FI02012566



17.3.2015

asuttua kiinteistöä vastapäätä. Siirto ei ole pienentänyt kerrostalorakentamismahdollisuuksia ranta-alueella.

Kerrostalojen nelikerroksisuutta vastustettiin. 4-kerroksisten kerrostalojen rakentaminen ei ole perusteltua (M26). Saaristoalueen luonne, tavoite viihtyisästä kaupunginosasta ja asukkaiden yleiset näkemykset eivät puola mihinkään 4-kerroksista rakentamista. Karhusaaren suunnitteluperiaatteiden vuorovaikutusraportin 5.2.2010 mukaan esitetyn kerroslukuhaarukan (1 - 3) päätarkoituksena on edesauttaa kaupunkimaisen pientalotyypistön kehittämistä - ei edistää kerrostalorakentamista. Ohjaus tulee kaavamerkinnöillä huomioida rakentamistehokkuudessa ja siten kohdistua myös tavoiteltavaan asukasmäärään (Karhusaari seura ry).

Vastine 57

Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa todetaan että: "Rakennukset ovat pääosin yksi — kolmekerroksisia pientaloja." Osittain nelikerroksen kerrostalorakentamisen sallimisen tavoitteena on mahdollistaa rinneratkaisu ja parantaa hissillisten kerrostalojen taloudellista toteutettavuutta. Katumiljöössä pyritään vallitsevaan kolmekerroksisuuteen ja AK-kortteileita koskevalla kaavamääräyksellä ohjataan kadunpuoleisen julkisivun enimmäiskerrosluvuksi kolme ("Kadun puoleiset julkisivut saavat olla enintään kolmen kerroksen korkuisia").

Svinvikenin itärannan kerrostalokortteleiden kaavamerkintöjä toivottiin uudelleen harkittavan (Karhusaari seura ry M47). Mieli-pidekirjeen mukaan Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa on Svinvikenin lähialue osoitettu pientalovaltaisille rakentamisalueille ja kaavarungossa alueelle on osoitettu jopa 4-kerroksista kerrostalorakentamista. Seuran mukaan alue on tulvariskialueella sijaitsevaa pehmeikköä erittäin lähellä natura-alueita, kakkostyyppin linnustoaluetta ja on luokiteltu rakentamisen kannalta erittäin vaativaksi. Massiivisen rakentamisen vaikutusta Naturaan tai luonto- ja maisema-arvoihin ei pystytä vielä arvioimaan. Rakentamisen tällaisessa ympäristössä pitäisi tukeutua alueille, joka kuuluvat pohjasuhteiden perusteella normaalisti rakennettaviin alueisiin. (M47)

Vastine 58

Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa kyseinen alue on pääasiallisesti osoitettu "kaupunkipientalovaltaiseksi alueeksi", jolla ohjeellinen kerrosluku on enintään kolme. Yleiskaavaehdotuksen merkintä mahdollistaa myös kerrostalot. Yleiskaavaehdotuksessa ja kaavarungossa Svinviken on esitetty ruopattavaksi. Kaavarungossa esitetään Karhusaaren luoteisrannalle rakennettavaksi uutta rantakatua, joka on yksi vaihtoehto bussireitiksi. Rantakadun varrelle kaavarungossa esitetään kapeaan korttelinauhaan enintään kolmekerroksisia kerrostaloja. Alueelta tulee olemaan hieman yli kilometrin matka Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa Sakarinmäkeen esitetylle metroasemalle. Yhdyskuntarakenteen kannalta alue on järkevää rakentaa muuta Karhusaarta tiiviimmin. Maaperäolosuhteet ja korkeusasemat on huomioitu kaavarunkosuunnittelussa. Asemakaavamuutos-



17.3.2015

ten yhteydessä tarkennetaan vaikutusten arviointoja ja tehdään tarvittaessa Natura-arvioinnit.

Luonnoksen kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue (PY)

(M25, Vantaan seurakuntayhtymä, M7)

Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueen toiminnot koettiin asumista häiritseviksi ja toimintoja haluttiin siirrettäväksi.

Sijainti keskellä asuinkortteleita ilman mm. parkkipaikkoja ei ole toiminnallisesti sopiva. Kesäteatteri ja varsinkin konserttitoiminta ei ole sopivaa keskellä asuntoaluetta (Vantaan seurakuntayhtymä). Teatteri häiritsisi liikenteellään ja melullaan asukkaita (M25). Esitettiin toiminnan siirtämistä Karhusaaren urheilualueelle, missä olisivat toimintaa varten sopivat palvelutilat, sosiaalitilat, pysäköintialueet yms. (Vantaan seurakuntayhtymä, M7, M25). Mikäli näin ei tapahdu, tulisi osoittaa kesäteatterivieraille pysäköintialueet saaren yleisiltä alueilta (Vantaan seurakuntayhtymä).

Vastine 59

Siirtoesitykseen on pysäköinnin kannalta vastattu vastineessa 38. Toiminnan sijoittamista tai kytkemistä keskeisen liikuntapuiston yhteyteen voidaan tutkia asemakaavamuutosten yhteydessä. Kesäteatteri- tai vastaavan kulttuuritoiminnan on tarkoitus olla yksityisen tahon järjestämää ja varaus sijoittuu yksityisomisteiselle maalle.

Rakentamisen tehokkuus

(M2, M5, M25, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari seura, M19, M16, M1, M35, M45, M24, M46)

Kerrostalokysymysten yhteydessä tuodaan esiin rakentamistehokkuus yleisemmin ja esitetään, että tehokkuuden tulisi heijastaa suunnitteluperiaatteiden mukaista vehreää, merellistä pientalo- ja huvilakaupunginosaa, jossa vallitsevana rakennustyyppinä ovat erillispientalot (M16, Karhusaaren kiinteistöt Oy.) VL-alueiden ja tehokkaimmin rakennettavien korttelien rakentamistehokkuuslukuja esitettiin vielä tarkasteltaviksi, jotta pysyttäisiin lähempänä suunnitteluperiaatteiden yhteydessä käsiteltyä asukaslu kutavoitetta (Karhusaari-seura ry). Osassa mielipiteitä otettiin kantaa siihen, minne tiivein rakentaminen tulisi sijoittaa. Esitettiin, että AP- ja AK-rakentaminen sekä tiiviimpi rakentaminen olisi sijoitettava Karhusaaren pohjoisosalle, jossa ei vielä asutusta (M2) ja toisaalta pidettiin hyvänä, että pohjoisosan nykyisten rakennusten läheisyydessä on etupäässä pientaloja. (M19)

Vastine 60

Tehokkuuden ja rakennustyyppien suhdetta Karhusaaren imagoon on käsitelty vastineessa 14. Asukasmääräkysymyksiä on käsitelty vastineessa



17.3.2015

18. Tiiviimmän rakentamisen sijoittumista suhteessa nykyiseen asutukseen on käsitelty vastineessa 51.

Korostettiin, että jo rakennettujen tonttien lohkominen ja täydennysrakentaminen tulisi tehdä maanomistajälähtöisesti. Rakennustehokkuutta Karhusaaren eteläpuolen omakotialueella voidaan lisätä ja tontin omistajilla tulee olla oikeus lohkoa tontteja, mikäli mahdollista alan ja maaston mukaan. (M2) Toivottiin, että vanhojen talojen väliin ei tungettaisi uusia taloja, kuin ainoastaan jos vanhat asukkaat sitä toivovat (M5).

Vastine 61

Tonttien lohkomista, uusia rakennuspaikkoja ja uutta kerrosalaa mahdollistavia asemakaavamuutoksia on tarkoitus käynnistää maanomistajien aloitteiden perusteella.

Tiivistä pientalorakentamista ja kaupunkipientaloajatusa eivät kaikki ymmärrä. Kysytään, mikä idea on rakentaa pientaloja niin tiheästi, että ne voisivat yhtä hyvin olla rivitaloja (M5.) Toisaalta esitettäessä luonnosta suurempaa rakennustehokkuutta perustellaan sitä tehokkaamman rakentamisen myötä syntyvällä asukaspohjalla, joka helpottaa palveluiden saamista (M25).

Vastine 62

Asukasmäärän kasvulla tavoitellaan riittävää asukaspohjaa lähipalveluille ja tehokkaalle joukkoliikenteelle. Tiiviillä pientalorakentamisella pyritään lisäämään asukasmäärää ilman, että alueen luonne muuttuisi olennaisesti kerrostalolähiöksi. Omatonttisten kaupunkipientalojen avulla pyritään omaperäiseen ja yksilölliseen rakentamistapaan, jossa yhdistyisivät erillispientaloasumisen omaehtoisuus ja rivitaloasumisen tiiviys. Perinteisiä rivitaloratkaisuja halutaan rajoittaa, koska ne johtavat usein laajoihin pysäköintialueisiin.

Kuggviksuddeniin esitettyä korttelialueen ohjeellista tonttitehokkuuslukua pidetään liian korkeana ja toivotaan niemen rakennusoikeus asetettavaksi samalle tai alemmalle tasolle kuin lähialueilla eli 0.2-0.3. Kaikkein kauneimmat osat niemen kärjessä pitäisi jättää kokonaan rakentamatta. Kuggviksudden on poikkeuksellisen kaunis niemi hyvin näkyvällä paikalla. Mielenpiteen mukaan on luonnollisinta, että korkeimmat rakennusoikeudet ovat suurien liikenneväylien varrella ja saaren pohjoispuolella siltojen läheisyydessä. Pidettiin erittäin harmillisena, jos niemeen kaavoitettaisiin lähes yhtä tiivistä rakentamista kuin pääliikenneväylien viereen. Mielenpiteen mukaan koko alueen suunnittelun periaatteena on ollut, että tiivein rakentaminen on pääliikenneväylien vieressä ja merenranta, erityisesti kaikkein kauneimmilta ja näkyvimmillä alueiltaan jätetään rakennuskannaltaan väljäksi, eikä kaavoituksessa saisi sallia tällaista poikkeusta noin kauniilla paikalla. Mielenpiteessä epäillään, että omistaja haluaa ilmeisesti rahastaa tontin maksimaalisesti. Niemessä rakennusoikeuden pitäisi maksimissaan olla 0.3 (M1, M35, M45).



17.3.2015

Vastine 63

Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa esitetään tonttien pääsääntöiseksi vähimmäisrakentamistehokkuudeksi $e_t=0.3$ ja uusille rakentamisalueille $e_t=0.4$. Uusilla rakentamisalueilla tarkoitetaan suunnitteluperiaatteissa myös asumiseen kaavoitettuja rakentamattomia useamman tontin kokonaisuuksia, jollaisena Kuggviksuddenin kärkeä pidetään. Kuggviksuddeniin esitetyt ohjeelliset tonttitehokkuudet (0.1; 0.3 ja pienellä osalla 0.5) ovat suunnitteluperiaatteiden mukaisia.

Suunnittelussa ei ole käytetty periaatetta, että meren ranta jätetään rakennuskannaltaan väljäksi. Suunnitteluperiaatteet raportissa esitetään pikemminkin päinvastaisesti: *"Kaupungin tapaan rakennukset saavat näkyä myös rannoilla."* Suunnittelussa halutaan pikemminkin paikoin tuoda tehokkaamman rakentamisen kautta rannoille kaupunkimaisuutta ja mahdollistaa suuremmalle asukasmäärälle merenranta-asumista.

Yhdessä mielipiteessä moititaan Skutholmenissa käytettyä 0.7 - tehokkuutta liian suureksi puutarhakaupunkimaisuuden ja Natura-alueen läheisyyden kannalta. Kysytään, voitaisiinko tehokkuutta pienentää? (M24, M46).

Vastine 64

Skutholmenin pohjoisosan täydennysrakentamisajatus perustuu maanomistajan asemakaavamuutosaloitteeseen. Alueelle on suunniteltu tiivistä pientalorakentamista. Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa (Kslk 18.2.2010) on uusille korttelialueille (esimerkiksi nykyisille VL-alueille sijoitettaville) asetettu tavoitteelliseksi alimmaksi tonttitehokkuudeksi $e_t=0.4$. Skutholmenin itäranta muodostaa osan Korsnäsin salmen rannoille suhteellisen tehokkaasti rakennettavaksi ajatellusta uudesta "rantakaupungista". Svinvikenin ruoppaaminen ja uuden rantakadun rakentaminen ovat rantakaupunki-investointeja, joiden äärelle on tarkoituksenmukaista sijoittaa kohtuullisesti uutta asumista. Östersundomin yleiskaavaehdotuksen kokonaisuudessa Skutholmen uusine siltayhteyksineen on myös met-rosaavutettavuuden kannalta yksi Karhusaaren parhaita alueita, jonka etäisyys metroasemalle on hieman yli kilometri. Asemakaavamuutosten yhteydessä tehdään tarvittaessa Natura-arviointi, jossa selvitetään mahdolliset vaikutukset Natura-verkoston suojeluarvoihin.

Rakentamistapa, arkkitehtuuri

(M5, M1)

Kannustetaan kauniiseen ja leikkisään rakentamiseen, jossa otettaisiin huomioon vanhan maiseman ilme. Ehdotetaan Karhusaaresta tehtävän arkkitehtuurisen nähtävyyden, missä olisi vähän erikoisuutta eikä mitään betonitaloja (M5). Kerrostalojen ehdotetaan olevan kauniita pastellinvärisiä puurakennuksia, jotka sopisivat yhteen Björkuddenin ilmeen kanssa (M5). Toisessa mielipiteessä esitetään nuorten arkkitehtien siltakilpailun järjestämistä ja että julkisille rakennuksille suunniteltaisiin tavallisuudesta

osoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi 1402_3_vuorovaikutusraportti.doc	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



17.3.2015

poikkeava ulkoasu ja varmistettaisiin, ettei synny halpoja kuplahalleja (M1).

Vastine 65

Jatkosuunnittelussa selvitetään Karhusaaren uuden täydennysrakentamisen rakennustapaa. Pyrkimyksenä on kehittää saaren omaleimaisuutta. Ks. myös vastine 15.

Kelluvat asunnot

(M18, M21, Karhusaaren kiinteistöt Oy, M35, Karhusaari-seura ry).

Vastustettiin kelluvien asuntojen sijoittamista Skadaholmenin ns. laguuniin (M21, Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari-seura ry) ja Kutulökiin (M18).

Skadaholmenin kelluvia asuntoja vastustettiin kielteisiin vaikutuksiin vedoten. Kelluvien asuntojen sijoitus pienelle vesialueelle on epäonnistunut eikä ekologisesti eikä maisemallisesti järkevää. Kelluvat asunnot pilaisivat tervaleppälehdon ja vesialueen muodostaman maisemallisesti arvokkaan kokonaisuuden. Skadaholmenin ranta pitäisi pengertää ja korottaa. Rakentaminen tuhoaisi rantapuustoa: tervaleppävaltainen puusto pitäisi pääosin kaataa. Hanke heikentäisi vedenlaatua ja altistaisi vesialueen rehevöitymiselle. Vesialueen ruoppaamisesta aiheutuisi veden samenenemistä, ravinteiden vapautumista ja rehevöitymistä. Veneiden liikkuminen vaikeutuisi ahtaalla vesialueella (M21). Laguuniin johtava salmi on jo nykyisellään ahdas (Karhusaaren kiinteistöt Oy). Rakentaminen vaatisi erityisjärjestelyjä, koska vesialueen pohjalla on yhden kiinteistön maalämpöputkisto. Kelluvat talot olisivat ristiriidassa Karhusaaren kiinteistöt Oy:n yhtiöjärjestyksen kanssa. Yhtiöjärjestyksen mukaan ko. vesialueella saavat pitää laitureita ja veneitä vain ne, joiden osakeryhmä liittyy korttelin 125 rantatonttiin (M21).

Skadaholmenin kelluvia asuntoja vastustettiin myös sillä perusteella, että toiminnot eivät sopisi yhteen muiden Skadaholmeniin suunniteltujen toimintojen kanssa. Skadaholmenin saari on melko pieni ja sen kapasiteetti rajallinen; sinne on suunnitelmassa sijoitettu rakennuksia, ja venesatama on suunniteltu laajennettavaksi. Kelluvat talot muuttaisivat Skadaholmenin luonnetta, toisivat enemmän ympärivuotista liikennettä ja vaikuttaisivat negatiivisesti luonto- ja maisema-arvoihin ja alueen käyttöön virkistysalueena, sekä lähialueen asukkaiden elinoloihin ja elinympäristöön (Karhusaaren kiinteistöt Oy, Karhusaari-seura ry).

W/A -alue esitetään poistettavaksi. Lisäksi esitetään, että Skadaholmenin tonteille ja venesatamaan johtava tie tulee toteuttaa luontoa mahdollisimman pitkälle säästäen ja mm. välttää pohjoisrannan tervaleppien kaatamista (M21.) Vaihtoehtoisena paikkana kelluville taloille esittää Kuggvike-



17.3.2015

nin pohjukan, tai tuulilta suojaisa Karhusaaren pohjoispuolen. (Karhusaaren kiinteistöt Oy)

Myöhemmin saapuneessa mielipiteessä vastustetaan edellä mainittua muutosehdotusta kelluvien talojen sijoittamisesta Kuggvikenin (M35). Kelluvien talojen rakentaminen vahingoittaisi vakavasti Kuggvikenin lahden poikkeuksellisia luonto- ja maisema-arvoja. Käytännössä se tuhoaisi täysin Kuggvikenin, joka on Karhusaaren kaunein lahti (M35).

Vastine 66

Skadaholmenista on poistettu vesialueella sijainnut korttelialue. Kaavarunkoon on merkitty mahdollisuus kelluville asunnoille vain saaren pohjoisrannan venesatama-alueen yhteyteen. Uuden sillan viereinen alue on mainittu mahdollisena asuntolaivojen sijoituspaikkana 2013 tehdyssä Helsingin asuntolaivapaikkaselvityksessä (Helsingin kaupungin Talous- ja suunnittelukeskus).

Kutulökiin esitettyjä kelluvia asuntoja vastustettiin todeten, etteivät yksityiset uivat rakennukset sovi yhteisen tiukasti rajatun julkisen tilan ytimeen. Kolmen perheen uivat mökit vierailevine veneineen varaisivat käyttöönsä koko Kutulökin. Kelluvat mökit tulee sijoittaa alueelle, joka rajoittuu laajempaan avonaiseen, mutta tuulelta suojatuttuun vesialueeseen (M18).

Vastine 67

Kutulökin vesialueelle luonnoksessa esitetty korttelialue ei sovellu kovin hyvin asuinkäyttöön, mutta liiketila, kuten ravintolalaiva tai muu vastaava saattaisi hyvinkin soveltua ympäristöön. Kutulökin ympäristöstä on suunniteltu Karhusaaren keskeistä palveluiden aluetta ja alueelle on hyvät veneliikenteen yhteydet. Lisäksi läheisyydessä sijaitsee Winbergin venesatama. Jatkosuunnittelussa selvitetään edelleen Kutulökin kanava-altaan toimintoja. Kaavarunkoon ei ole merkitty varausta kelluville asunto- tai liiketiloille.

Kulttuuriympäristö ja maisemakuva

(M23, Karhusaari-seura, M12, M28, M1, M35, M34, Topelius -seura ry)

Maisema-arvoihin vedoten vastustettiin varsinkin siltaratkaisuja (M12, Topelius seura ry) mutta myös esimerkiksi kelluvia asuntoja (M21, Karhusaaren kiinteistöt Oy, M35) ja Kuggvikenin (M1,M35) rakentamistehokkuutta. Näitä on käsitelty vastineissa 34, 35, 63 ja 66.

Kulttuuriympäristön ja maiseman arvoista kannettiin huolta varsinkin Koivuniemen läheisten siltajärjestelyjen osalta. Todettiin Koivuniemen, Solbackenin ja merenlahden antavan topeliaanisen kuvan Suomesta pieniskoossa (Topelius-seura ry). Kulttuuriympäristön arvojen suojelemisen perusteella vaadittiin Koivuniemeen johtavan jalankulku- ja pyöräily sillan (M23, M28) ja reitin poistamista sekä uuden pääsillan siirtämistä nykyisen asemakaavan siltavarauksen kohdalle (M28). Yksityisomistuksessa ole-



17.3.2015

van kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Koivuniemen kokonaisuuden katsottiin vaativan yleiseltä läpikulkevalta liikenteeltä rauhoittamista (M28). Ylikulkusillan rakentaminen Koivuniemen huvilan vierestä lahden yli tuhoaisi maiseman harmonian (Topelius-seura ry). Esitettiin, että kirjailija Zacharias Topeliuksen viimeisen kodin Koivuniemen kautta aiotun kevyenliikenteen väylän suunnittelussa sekä toteutuksessa otetaan huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö ja säilytetään sen maisemalliset arvot. Karhusaaren ja Östersundomin alueen kaavoituksessa esitettiin huomioonotettavaksi Björkuddenin omistajan ehdotus kevyen liikenteen väylän siirtämisestä sille paremmin sopivaan paikkaan (Topelius - seura ry). Maiseman jäsentymistä helpottaisi hoidetun luonnonmaiseman ja istutetun puiston entistäminen ja ylläpito, mihin nykyinen omistaja on jo ryhtynyt (Topelius - seura ry). Museovirastoa vaadittiin kuultavaksi (M34).

Vastine 68

Kaavarunko mahdollistaa kulttuuriympäristön arvojen huomioimisen jatkosuunnittelussa. Koivuniemen ja Skutholmenin välistä siltaa on tarkemmin käsitelty vastineessa 35.

Museoviranomaiset ovat antaneet kannanottonsa kaavarunkoluonnokseen. Ks. vastineet 1 ja 9. Helsingin kaupunginmuseon mukaan selostuksessa on asianmukaisesti esitelty maiseman, luonnonympäristön ja rakennetun ympäristön ominaispiirteet.

Tulevissa asemakaavamuutoksissa sekä Museovirasto että kaupunginmuseo ovat osallisia RKY-alueen suunnitteluratkaisuista.

Luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-alueet

(M23, Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry, M16, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry, M43)

Useassa mielipiteessä tuotiin esiin huoli haitallisista vaikutuksista Natura 2000 -alueisiin. Natura 2000 -alueille ei tule aiheutua haittaa Karhusaaren lisärakentamisesta (M23). Muistutetaan, että luonnonsuojelualueilla melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 45dB (M23). Häirintäpaine linnustoa kohtaan kasvaa merkittävästi alueelle tavoitellun asukasmäärän kasvun myötä (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry). Tulee esittää, miten moottoriveneliikenne estetään Natura 2000-alueilla (M23). Koivuniemen sillan esitettiin tuhoavan luonnonsuojelualueen (M43). Lisäksi muistutettiin Östersundomin yleiskaavoituksen keskeneräisyydestä ja, että Karhusaaren rakentamisen vaikutuksia Natura 2000 -alueen suojeluarvoihin ei tule tarkastella pelkästään yhden asemakaavahankkeen puitteissa vaan osana koko Östersundomin rakentamisen yhteisvaikutuksia (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry).



17.3.2015

Vastine 69

Tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä selvitetään muutosten vaikutukset Natura 2000-verkostoon tehden tarvittaessa ns. Natura-arviointi.

Tulevat asemakaavamuutokset täytyy suunnitella ottaen huomioon valtioneuvoston päätös melun ohjearvoista asuinalueilla, virkistysalueilla ja luonnonsuojelualueilla. Vaikutusten arvioinneissa huomioidaan kasvavat liikennemäärät, liikenteen suuntautuminen, maasto ja rakenteiden aikaansaama melunsuojaus.

Moottoriveneliikenteen rajoittamisesta Natura 2000 -alueilla päätetään luonnonsuojelualueiden rauhoittamispäätöksissä sekä hoito- ja käyttösuunnitelmien yhteydessä. Kaavoituksella ei suoraan kyetä vaikuttamaan asiaan. Siltaratkaisuihin ja varsinkin niiden alikulkukorkeuksilla voidaan rakenteellisesti rajoittaa veneilyä Natura-alueelle.

Östersundomin yleiskaavaehdotuksesta on laadittu Natura-arviointi (Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnitellun maankäytön vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura- alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066), 10.10.2014). Arvioinnin tuloksen mukaan yleiskaavan toteuttamisesta aiheutuisi merkittävää haittaa tietyille lintudirektiivin liitteen I lajeille (pyy, kehrääjä ja ruiskääkkä). Natura-arvioinnissa on huomioitu myös Karhusaaren lisärakentaminen yleiskaavassa esitetyllä tavalla sisältäen uudet sillat. Karhusaaren rakentamisesta ei kuitenkaan arvioitu aiheutuvan merkittävää haittaa Natura-alueiden suojelun perusteena oleville lajeille. Kaavarunko noudattelee yleiskaavaehdotusta. Kaavarunkotyössä on tiedotettu Natura-arviointien tarve asemakaavoitusvaiheissa ja tuleviin asemakaavatoihin pitää liittää tarvittavat Natura-arvioinnit.

Siltakysymyksiä on käsitelty tarkemmin edellä.

Skutholmenin ja Karhusaaren länsilaidan rakentamista pidetään luontojärjestöjen kannanotoissa isoimpana ongelmana. Rakentaminen sijoittuu liian lähelle Natura 2000 -aluetta ja suojavyöhyke on selvästi liian kapea. (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry, Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry). Skutholmenin rakentamisesta katsotaan tarpeelliseksi tehdä Natura-arvio (M23).

Vastine 70

Skutholmenin korttelialueiden ja luonnonsuojelualueiden välinen suhde perustuu voimassa olevaan asemakaavaan, jossa AO- korttelialueet rajoittuvat välittömästi asemakaavan luonnonsuojelualueeseen ilman erillistä suojavyöhykettä. Maanomistajien tasapuolisen kohtelun vuoksi kaavarunkoluonnoksessa on myös Skutholmenin kiinteistöille esitetty suunniteluperiaatteissa tavoitellun tonttitehokkuuden $e=0.3$ mukainen rakennusoi-



17.3.2015

keus. Lisäksi on pyritty sijoittamaan nykyisen erillistaloympäristön uudet asunnot lähinnä erillisiin omakotitaloihin. Tämä edellyttää monin paikoin uudisrakentamisen sijoittamista nykyisen asemakaavan rakennusalan ulkopuolelle eli osittain nykyisiä rakennuksia lähemmäs asemakaavan luonnonsuojelualuetta. Asemakaavamuutoksissa voidaan vielä tutkia rakennustyyppejä, tarkemmin määrittää rakentamisen etäisyys rantaviivasta sekä rannalla sallitut toimenpiteet ja kaavamääräyksillä pyrkiä estämään pientaloasumisen mahdolliset häiriöt Natura-alueille. Natura-arviointi laaditaan tarpeellisilta alueilta, etenkin Skutholmenin ja Karhusaaren länsiosien, asemakaavamuutostyön yhteydessä.

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry:n mielipiteessä peräänkuulutetaan viipymättä laadittavaa Östersundomin lintuvesien hoito- ja käyttösuunnitelma, jonka toteuttamiseen varataan riittävät resurssit.

Vastine 71

Östersundomin lintuvesien hoito- ja käyttösuunnitelma on Natura-alueiden osalta valtion vastuulla. Kaupunkisuunnitteluvirasto on käynyt keskustelua ja valtion viranomaisten kanssa, ja esittänyt toivomuksensa hoito- ja käyttösuunnitelman laatimista mahdollisimman pikaisesti

Luonnonsuojelu- ja Natura-alueen rajauksiin liittyen mielipiteessä (M16) kerrotaan, että ELY-keskus on vahvistanut kirjeellään osalliselle, että Skutholmenin eteläreunalla Natura 2000 -alueen raja noudattaa asemakaavan suojelualuemerkinän rajaa. ELY:n kirje on mielipiteen liitteenä. Maanomistaja esittää, että kiinteistönsä kohdalla AO-korttelialuetta suurennettaisiin SL-alueelle vastaamaan käytännössä nykyistä pihamaata ja että lisäksi tonttia laajennettaisiin kaavarunkoluonnoksen VL-1-alueelle 10 metrin verran perusteluna rakennuspaikan toimivuuden parantaminen. Lisäksi maanomistaja esittää tonttinsa tehokkuusluvun nostamista 0.3:sta 0.35:een. (M16)

Vastine 72

ELY:n tulkinta vastaa myös kaupunkisuunnitteluviraston tulkintaa, että Skutholmenin eteläosassa Natura 2000 -alueen ja AO-korttelin 104 välinen raja kulkee 26.2.1998 hyväksytyn asemakaavan luonnonsuojelualueen (SL) ja AO-korttelin välisellä rajalla. Voimassa olevassa asemakaavassa SL-alue ulottuu kiinni Skutholminkaari-katuun. Kaavarunkoluonnokseen ja kaavarunkoon on asemakaavan SL-aluevarausta pienennetty niin, että se käsittää vain Natura 2000 - alueen. Pohjoisosa nykyisen asemakaavan mukaisesta SL-alueesta on kaavarungossa osoitettu luonnonmukaiseksi virkistysalueeksi (VL-1). Kaavarungossa on esitetty pienehkö AO-korttelialueen laajennus nykyiseen asemakaavaan verrattuna. Maanomistajan omistuksessa oleva, mutta nykyisessä asemakaavassa SL-alueeksi esitetty noin 118 m²:n suuruinen osa-alue on osoitettu korttelialueeksi. Kaavarunkoa ei ole muutettu kuitenkaan niin, että pihamaa rantatöyräineen kokonaisuudessaan olisi suurentunut SL-alueelle. Rajausta voidaan tältä osin mahdollisen asemakaavamuutoksen yhteydessä tutkia.



17.3.2015

Kaavarungon korttelialuekohtainen ohjeellinen tonttitehokkuusluku ei ole ristiriidassa sen kanssa, että korttelin yksittäisillä tonteilla voi olla keskenään hieman erilaiset tehokkuusluvut, vaihteleehan varsinkin tässä korttelissa kaavatonttien koko paljon. Tonttikohtainen rakennusoikeus määritetään tarkemmin asemakaavamuutoksessa. Asemakaavamuutoksen käynnistäminen tarvitaan asemakaavamuutoshakemus, jossa maanomistaja voi esittää tavoitteensa.

Korttelialuetta ja tonttia ei ole syytä laajentaa viereiselle kaavarungon VL-1 alueelle. VL-alue on tarpeen muun muassa jotta päästään Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa esitettyyn koko saaren rantaviivaa koskevaan noin 50 % julkisen rantaviivan määrään. Kyseessä on Karhusaaren oloissa poikkeuksellisten pitkä yhtenäinen julkisen rantaviivan osuus, jota ei ole syytä lyhentää. Lisäksi alueella esiintyy vankkasaraa, joka on valtakunnallisesti silmälläpidettävä ja alueellisesti uhanalainen kasvilaji. Vankkasaran esiintyminen halutaan turvata alueella ainakin osittain.

Ks. myös vastine 6 (vankkasara).

Karhusaarentien muuttamista kevyen liikenteen väyläksi pidetään luonnon kannalta hyvänä samoin kuin uutta pääsiltaa ja uusia jalankulku- ja pyöräilysiltoja. Ratkaisut rauhoittavat Natura-alueen ydinaluetta ja vähentävät Natura-alueille kohdistuvaa melu- ja pakokaasuhaittaa. (M16, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry). Ehdotetaan ruovikon läpi menevän väylän poistamista jopa kokonaan Natura-alueen keskeltä. Tämä loisi hyvät mahdollisuudet laajemmalle laiduntamiselle (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry).

Vastine 73

Asiaan on otettu kantaa Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa. Yleiskaavaehdotuksessa ruovikon läpikulkeva katu on esitetty "säilytettävänä vanhana tielinjauksena". Kyseiseltä kohdalta Karhusaarentietä on tavoitteena poistaa moottoriajoneuvoliikenne. Yhteys tarjoaa tulevaisuudessa jouhevan jalankulku ja pyöräily-yhteyden Östersundomin suunnitellulle metroasemalle, mikä on Östersundomin alustaviin suunnitteluperiaatteisiin sisältyvän jalankulku- ja pyöräily-ystävällisyystavoitteen mukaista.

Luonnoksen virkistysalueet

(M23, M6, M2, M36, M38, M5, M39, M25, M19, M26, M16, M13, Karhusaari-seura, M27, M37, M35, M45, M8, M28, M14, Vantaan seurakuntayhtymä, Karhusaari-seura ry)

Kasabergetin ja muiden korkeimpien kallioalueiden jättäminen viheralueiksi koettiin hyvänä (M5, Karhusaari-seura ry). Kun kallioiset mäet säilyvät viheralueena, säilyy houkuttelevuus ja saaristoluonto tulevaisuudessakin (Karhusaari-seura ry). Todettiin, että Karhusaaren kauneimmat alu-



17.3.2015

eet ovat suunnitelmassa kiitettävästi lähivirkistysalueita (M6, M27). Viheralueiden säilyttämistä asutuksen välissä pidettiin hyvänä (M26). Viheralueita pidettiin selkeinä ja pääosin riittävinä. Pidettiin hyvänä, että on jätetty selkeitä viheraluevyöhykkeitä, myös Skutholmenin puolelle. (M16) Yleisten uimarantojen rakentamista pidettiin hyvänä esimerkkinä myönteisestä kehityksestä (M26) ja hienona parannuksena nykytilanteeseen (M19). Pantiin merille luonnoksessa suunnitellun mukavasti tilaa urheiluja vapaa-aikatoiminnalle (M25) ja todettiin nykyisen urheilupuiston asemaa korostetun niin, että sitä on helppo kehittää vehreäksi liikuntapuitoksi (Karhusaari-seura ry). Kuggvikenin lahden säilyttämistä luonnontilaisena ja osoittamista virkistyskäyttöön pidettiin erinomaisena (M35, M45).

Muutamassa mielipiteessä toivottiin laajempia viheralueita tai enemmän viheralueita (M5, M2, M8). Jalankulku- ja pyöräilysiltojen poistamisen perusteena todettiin, että asukkaille tulee olla riittävästi virkistysalueita Karhusaarella (M23).

Vastine 74

Kaavarungossa on esitetty yhteensä 39,1 ha virkistysalueita. Mitään yksiselitteisiä mitoitusohjeita ei asuinalueiden riittävälle virkistysaluemäärälle ole käytettävissä. Pientalovaltaisella alueella oma piha vähentää jonkin verran virkistysaluetarvetta samoin kuin meren välitön läheisyys Karhusaarella.

Riittävyuden arvioimiseksi virkistysaluemäärää voidaan verrata nykyisten asuinalueiden asukaskohtaisiin viheraluemääriin tai muihin suunnitelmiin. Helsingin rakennusviraston hoitamia viheralueita on Helsingissä keskimäärin 120 m² / asukas (2010). Vastaava suhde kaavarungon 4900 asukasmääräarviolla on 79,8 m² / asukas. HKR:n viheralueiden asukaskohtainen jakauma vaihtelee eri suurpiireissä, vähiten asukaskohtaista viheraluetta on eteläisessä suurpiirissä (34 m² / asukas) ja eniten Östersundomin suurpiirissä (3900 m² / asukas). Noin 2 km²:n laajuudessa Pukinmäen peruspiirissä on 74,9 m² puistoa ja metsää asukasta kohden ja noin 2,3 km²:n laajuudessa Länsi-Pakilan peruspiirissä on asukasta kohden puistoa ja metsää 29,1 m² (Helsinki alueittain 2013) Helsingin uudemmista osayleiskaavasunnitelmista vertailukohteena voisi olla Kuninkaan-tammen osayleiskaava. Kuninkaantammen alue suunniteltiin noin 5000 asukkaalle ja osayleiskaavassa on noin 40 ha virkistysalueita. Kuninkaantammen osayleiskaava on kerrostalopainotteinen suunnitelma ja alue sijoittuu Helsingin pohjoisosaan etäälle merestä.



17.3.2015

Monimuotoisten ja laajempien viheralueiden saavutettavuus on oleellista Karhusaaren viheralueista riippumatta. Karhusaaren läheisyydessä on laajoja viheralueita, kuten Husö ja Sipoonkorpi, myös Östersundomin yleiskaavaehdotuksen toteutuessa.

Ks. myös siltavastineet 31 ja 35.

Reelingin ja Merikapteenintien välistä VL-aluetta ei haluttu toteutettavaksi tavallisena puistona. Lähinaapuristoon ei haluta lisää asfalttia eikä puistoa, jollaisia kaupungissamme on jo useita. Mielipiteessä vastustettiin erityisesti nykyisen avo-ojan putkittamista. Perusteluina listattiin, että naapurusto menettää arvostetun avo-ojan ja kosteikon luontorikkauksineen. Pelkona oli, että tilalle tulisi rikkoutunut ja häiriintynyt luonto. Ehdotetaan avo-ojan siivoamista maatuovasta bioaineesta ja että korkeuseron kasvaminen raja-alueella voisi nopeuttaa virtausta ja pitää ojan puhtaampana. Mahdollinen kulkuväylä ehdotettiin sijoitettavaksi avo-ojan länsipuolelle esim. rantalaiturityylisenä polkumaisena ja kapeana. (M14)

Vastine 75

Tulevan nk. hulevesipuiston alueella Reelingin ja Merikapteenintien välissä on nykytilassa kostea puomainen painanne. Skadaholmenia kohden viettävä alue on kosteaa rantaniittyä. Puistoa joudutaan käytännössä uudelleen rakentamaan, sillä sen kautta esitetään sijoitettavaksi uusi vesi- ja viemäriinlinja.

Karhusaaren laajamittainen täydennysrakentaminen edellyttää uutta vesi- ja viemäriinlinjaa. Meriteitse tuotavat uudet vesi- ja viemäriputket tulee Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän ja Helsingin kaupungin välisen sopimuksen mukaisesti sijoittaa yleisille alueille. Teknistaloudellisesti järkevimmäksi putkilinjaukseksi valikoitui Merikapteenintien ja Reelingin välinen puisto. Uuden vesi- ja viemäriinlauksen tarkempi suunnittelu ja rakennustyöt määrittelevät alueen, jolla alkuperäistä kasvillisuutta ei ole mahdollista säilyttää. Puisto joudutaan osittain uudelleen rakentamaan. Kaavarungon yhteydessä laaditun hulevesisuunnitelman (Ramboll Oy 2014) mukaisesti puisto rakennetaan hulevesipuistoksi ja hulevedet johdetaan mereen hulevesipuistoon sijoitettavien avointen laskeutuspainanteiden kautta Helsingin kaupungin hulevesistrategian mukaisesti. Avo-ojaa ei tulla putkittamaan, vaan vesiaihetta laajennetaan rakentamalla avoimet laskeutuspainanteet hulevesien hallitsemiseksi ja mereen johdettavien hulevesien laadun parantamiseksi.

Kaavarunkoon liittyvässä julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa (KSV 2014) on esitetty periaatteellinen suunnitelma siitä, millaiseksi kostea painanne voidaan rakentaa kaivuutöiden jälkeen. Hulevesipuistolle on määritetty julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa mm. seuraavia tavoitteita: nykyisen kasvillisuuden säilyttäminen ja uudelleen istuttaminen, hulevesien puhdistusta edesauttavien lajien istuttaminen, virkistyskäytön mahdol-



17.3.2015

listaminen sekä riittävän tilan varmistaminen hulevesien käsittelyyn. Tarkoituksena on siis muodostaa luonnonmukaisen kaltainen kosteikko, jossa hulevesien luonnonmukainen käsittely on mahdollista. Kasvilajistossa voidaan hyödyntää nykyistä kasvillisuutta. Hulevesipuiston on tulevaisuudessa tarkoitus luoda kosteikko luontorikkauksineen.

Koirien huomioimista toivottiin eli koirapuistoa, jossa olisi oma alue pienille ja isoille koirille. (M26)

Vastine 76

Koirapuiston sijoittamista Karhusaareen on tutkittu. Kaupungin koirapalveluhoitajien mukaan uusien koirapuistojen suositeltu koko on uusissa aituksissa 3000 m², jos aitaus jaetaan pienille ja isoille koirille. Jos tilaa ei ole näin isolle aitukselle, yksiosaisen aitauksen tulee olla 1500 m². Etäisyys asutuksesta tulisi olla esikaupunkialueilla noin 100 m, mutta esimerkiksi maaston muotoja ja tiheää kasvillisuutta voidaan käyttää vämentämään melua, jolloin etäisyys voi olla pienempi. Karhusaareen sopiva paikka koirapuistolle on Kasabergetin itäosassa. Toinen vaihtoehtoinen paikka, tosin alaltaan pienempi, sijaitsee Svinvikenin rantapuiston pohjoisosassa. Havainnekuvaan on esitetty koirapuisto Kasabergetiin. Jatkosuunnittelussa tutkitaan näiden sijaintien tarkempaa soveltuvuutta koirapuistoksi.

Kasabergetin pohjoisosassa VL-1 alueelle osoitetun pysäköintialueen läheisyydessä sijaitsee useita luontoarvoiltaan viereisten hiidenkirnujen kaltaisia alueita. (M13)

Vastine 77

Kasabergetille osoitetun pysäköintialueen läheisyydessä sijaitsee rauhoitettuja luonnonmuistomerkkejä, hiidenkirnuja. Nämä ovat inventoitu ja löytyvät Helsingin luontotietojärjestelmästä. Tunnettujen hiidenkirnujen läheisyydessä saattaa sijaita myös muita arvokkaita luontoesiintymiä. Nämä mahdolliset kohteet selvitetään myöhemmin asemakaavamuutosten yhteydessä.

Muutamilla paikoin ehdotetaan luonnoksen viheralueita pienennettäväksi.

Karhusaaren Kiinteistöt Oy esittää, että eri puolilla saarta olevat yhtiön omistamat viherkaistat tulisi ensisijaisesti liittää viereisiin tontteihin, ja huomioida tämä kaavoituksessa (Karhusaaren kiinteistöt Oy). Tähän viitaten Skutholmenissa esitetään kaavaluonnoksen VL-1 -alueen osan liittämistä tonttiin. Mielipiteen mukaan se olisi yhdenmukaista Karhusaaren kiinteistöt Oy:n kannan kanssa (M16).

Vastine 78

Kaavarungossa on useita kohtia, joissa on Karhusaaren kiinteistöt Oy:n esittämään tapaan liitetty pienehköjä kortteleiden välissä sijaitsevia nykyisen asemakaavan VL-alueita viereisiin kortteleihin (esimerkiksi kaduilla:



17.3.2015

Poiju, Majakkakuja). Skutholmenissa ehdotettua kohtaa ei ole perusteltua liittää korttelialueeksi. Tähän on vastattu vastineessa 72.

Skutholmenissa maanomistaja ehdottaa poistettavaksi luonnoksen kiilamaista VL-aluevarausta Isopurjeentieltä Skutholmenin rantaan ja pohjoisniemen ympäri ja että se tulee muuttaa AP-alueeksi. Näin maanomistajien kohtelu tasapainottuu, ja samalla myös rantaviivan käsittely tulee oikeudenmukaisemmaksi. Maanomistajan huomauttaa, että heidän alueestaan on varattu VL-alueeksi suurempi osuus kuin kenelläkään toisella yksityisellä maanomistajalla kaava-alueella. (M28)

Vastine 79

Kaavarunkoa on korjattu yhteistyössä maanomistajatahon kanssa. Korjauksissa on huomioitu maanomistajan aikoinaan asemakaavamuutosaloitteessa esittämiä tavoitteita ja toisaalta tärkeänä pidettyä julkisen rantaviivan tavoitetta. Ranta-alueet on osoitettu VL-1 alueina edelleen. Suunniteluperiaatteissa mainittu 50 % julkisen rantaviivan tavoite koskee Karhusaarta kokonaisuudessaan eikä sitä pidä ymmärtää niin, että kaikkien maanomistajien rannasta pitäisi 50 % osoittaa julkiseen käyttöön. Maanomistajan alueesta on suuri osa voimassa olevan asemakaavan VL-aluetta, toisin kuin monella muulla yksityisellä maanomistajalla, jotka omistavat tyypillisesti korttelimaata. Julkiseen käyttöön nykyisessä asemakaavassa varatuilla rannoilla on erittäin suuri merkitys tavoitteeseen pääsemiseksi. Luonnoksen kiilamainen viheryhteys kytki Isonpurjeentien suunnan Koivuniemen jalankulkusiltaan. Yhteys oli sijoitettu nykyisen mökkitien paikalla. Korttelin katulinjauksia muuttamalla kulkuyhteydet on nyt järjestetty katua pitkin.

Ks. myös myöhemmin vastine 104 maanomistajien tasapuolisesta kohtelusta ja 120.

Reelinki-katuun liittyvää luonnoksen VL-1 aluetta lähellä nk. Telkkäpuistoa ehdotetaan pienennettäväksi ja liitettäväksi tonttiin. Alue on Karhusaaren kiinteistöt Oy:n omistuksessa. Mielipiteen esittäjien mielestä heidän tonttinsa ja kadun välissä oleva lähivirkistysalueen osa on liian pieni, jotta sitä voitaisiin käyttää toimivana puistoalueena. Kalliomaaperässä on vaikea saada kasvillisuutta viihtymään, eikä alue ole helppohoitoinen. Mielipiteessä esitetään, että tontin ja kadun välinen viheralue on luonnollinen osa tonttia ja että se liitettäisiin tonttiin. Liittäminen mahdollistaisi parhaiten tiiviimmän rakentamisen tontilla. Omistajat esittävät myös, että he voisivat osasuorituksena antaa osan ylätontistaan, jotta viheralueesta siellä tulisi leveämpi. (M39)

Vastine 80

Ehdotettua VL-1 alueen osaa ei ole syytä pienentää eikä liittää osaksi tonttia. Lähivirkistysalue (VL-1) on tarkoitus säilyttää luonnonmukaisena virkistysalueena, jossa kasvillisuus on olemassa olevaa ja luonnonmukaista. Kyseinen viheralue on luonteva visuaalinen jatke merenrannassa



17.3.2015

olevalle lähivirkistysalueelle (VL-1). Suunnitellulta ulkoilureitiltä avautuu lisäksi pitkiä näkymiä merelle.

Maanomistajat esittävät urheilupuiston VL-aluetta pienennettäväksi siten, että puiston itälaidalle mäen harjanteelle tutkittaisiin mahdollisuutta sijoittaa kerrostalotontti, jolla tornimainen rakennus toimisi AP-alueiden ja kadun päätteinä. Ajoneuvoliikenne kerrostaloon ja siihen yhteydessä olevan maanalaiseen tilaan tulisi järjestää VL-alueen poikki Karhusaarentieltä. (M36, M37, M38)

Vastine 81

Eteläiseen Karhusaareen ei ole tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista lisätä kerrostalovarauksia. Kaavarungosta on eteläosalta poistettu pari kerrostalokorttelia ja muutettu ne pientalokortteleiksi. Liikuntapuistoa on jouduttu koululle tarkoitetun Y-korttelialueen takia pienentämään. Liikuntapuistosta ei ole vielä tehty toiminnallista suunnitelmaa, mutta kaavarungossa ei ole perusteltua pienentää tätä keskeistä VP-aluetta. Tulevissa asemakaavamuutoksissa voidaan rakennustyyppiä vielä harkita ja tutkia vaihtoehtoja, joiden avulla kalliomäen asuinrakentamismahdollisuudet saadaan hyödynnettyä niin, että ratkaisu sopii myös viereiseen erillispien- talokortteliin. Maanalaisen tilan rakentamiseen vaikuttavat tilan dimensiot, korkeusasema, mahdollisen rakentamisen ympäristövaikutukset sekä kal- lioperän rakennettavuus, jota ei ole vielä selvitetty.

Kutulökin kaakkoispäässä maanomistaja esittää, että heidän omistukses- saan olevaa luonnoksessa lähivirkistysalueeksi osoitettua aluetta pienennetään huomattavasti ja että AR- ja AP-korttelialueet ulotetaan vastaavas- ti rantaan (M30).

Vastine 82

Alueet ovat nykyisessä asemakaavassa VL-aluetta ja satama-alueen istu- tettavaa alueen osaa. Kaavarungon VL-1 -merkintä on erittäin tarpeellinen Karhusaaren julkisen rannan 50 % rantaviiva osuuden saavuttamiseksi.

Ulkoilureitit

(M19)

Pitäisi lisätä hiekkapohjaisia ulkoilureittejä saaren ympäri mahdollisimman lähellä rantoja ja/tai metsiköihin (M19).

Vastine 83

Kaavarungossa on osoitettu ohjeelliset jalankululle ja/tai polkupyöräilylle varattavat virkistysalueiden osat. Merkittävä osa näistä poluista sijoittuu metsiköihin. Myös merenrannan lähellä kulkevat kadut Reelinki, Merikap- teenintie, Merimiehenkuja ja osa uusista kadusta toimivat osana ulkoilu- verkostoa. Östersundomin yleiskaavaehdotukseen sisältyvä seudullinen rantareitti kulkisi Karhusaaressa katuja pitkin (Reelinki - Kölikuja jne.) Ul- koilu mahdollistuu näillä ratkaisuin myös lenkkimäisesti saaren ympäri, vaikkei yhtämittaista hiekkapohjaista ulkoilureittiä erikseen olekaan.



17.3.2015

Puisto- ja lähivirkistysalueilla tulee pääsemään useammassa kohdassa rantaan tai sen välittömään läheisyyteen. Ulkoilureittien pintamateriaali määritellään vasta rakennussuunnittelun yhteydessä, mutta luonnonmu-
kaisilla viheralueilla polut voivat materiaaliltaan olla esimerkiksi kivituh-
kaa/hiekkaa tai rakennettuja pitkospuupolkuja. Kallioisessa maastossa
polut muodostetaan mahdollisimman hienovaraisesti topografian ja kasvil-
lisuuden mukaan.

Luontoarvot

(M5, M35, M34, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnon-
suojeluliiton Uudenmaan piiri ry, M14, M12, Helsingin Seudun Lintutieteel-
linen Yhdistys Tringa ry)

*Alueelle vaaditaan vaihtoehtoa, josta ei aiheudu merkittävää haittaa lin-
nustolle (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry).*

Vastine 84

Tarkemmat vaikutusten arvioinnit mm. linnustovaikutuksista laaditaan
asemakaavamuutosten yhteydessä. Östersundomin yleiskaavan Natura-
arvioinnissa (Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnitellun
maankäytön vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet
-Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen
(FI0100066), 10.10.2014) ei todettu Karhusaareen esitetyn rakentamisen
aiheuttavan merkittävää haittaa lintudirektiivin liitteen I lajeille. Karhusaa-
ressa todettuja linnustollisesti arvokkaita alueita sijaitsee Skutholmenin
ympäristössä. Karhusaaren täydennysrakentamisen linnustolle mahdollisesti
aiheuttamia haittoja selvitetään tarkemmin asemakaavatöiden yhteydessä
tehtävissä Natura-arvioinneissa ja luontovaikutusten arvioinnissa. Yleis-
kaavaehdotuksen Natura-arvioinnin johtopäätelmänä merkittävää haittaa
aiheutuu kuitenkin yleiskaavaehdotuksen muiden maankäytön ratkaisujen
kautta eräille lintulajeille (pyy, kehrääjä ja ruisräikkä).

*Erityisen ongelmallista niin luontoarvojen kuin laajemman alueen suunnit-
telun näkökulmasta on Talosaareen vievä siltayhteys (Helsingin Seudun
Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry).*

Ks. vastine 31 siltakohdassa.

*Rakentamisalueiden rajausten tarkistamista toivotaan kaava-alueen kes-
kiosassa (Karhutorpantien itäpuoliset AR-, AO- ja AP-varaukset), jossa on
arvokkaita luontoalueita (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen
luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry.).*

Vastine 85

Karhusaaren keskiosassa sijaitseva kasvistollisesti arvokas kohde sijait-
see osittain luonnoksen AO-korttelialueella ja osittain katualueella. Alue
on osoitettu voimassa olevassa asemakaavassa AO-korttelialueeksi.
Kohde koostuu tihkurinteestä, jossa kasvaa korpi- ja luhtakasvillisuutta
sekä ruohokorvesta, jossa kasvaa pääkaupunkiseudulla melko harvinais-



17.3.2015

nen harajuuri. Harajuuri kuitenkin lienee Suomessa yksi yleisimmistä kämmekkälajeista. Kasvikohteen säilymismahdollisuudet riippuvat tarkemmista asemakaavamuutoksista.

Laajempi arvokkaaksi todettu kallioalue on osoitettu kaavarungossa luonnonmukaiseksi virkistysalueeksi (VL-1), johon on tarkoitus rakentaa polkuverkosto lieventämään ulkoilusta syntyvää kulutusta.

Luontoselvitysten riittävydestä tuodaan esille, että kaava-aineistojen perusteella vaikuttaa, ettei metsäisten alueiden luontoarvoja ole varsinaisesti selvitetty kasvistollisten erityiskohteiden lisäksi. Esitetään, että kaupunki selvittää vähintään Metso I ja II -luokan metsien mahdollisen esiintymisen alueella ja pyrkii säilyttämään nämä metsät esimerkiksi VL/luo-alueina (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry).

Vastine 86

Luontotiedot perustuvat käytettävissä olleisiin selvityksiin ja inventointeihin. Luontoarvoja on selvitetty useissa selvityksissä, jotka on lueteltu kaavarungon selostuksessa. Ympäristökeskus ei ole suunnitelman laadinnan aikana tai sen jälkeen esittänyt, että Karhusaassa olisi Metso -kohteiden tai muidenkaan lisäinventointien tarvetta. Kaavarunkoon on lisätty luo-alueina arvokkaimmat kasvillisuuskohteet; vankkasaran esiintymisalue ja Kuggvikenin alue.

Saaren pohjoisosan kerrotaan olevan nykymuodossaan poikkeuksellinen eläimistöltään ja epäillään, ettei ympäristövaikutusten arvioinnissa ole tätä riittävästi huomioitu. Pohjoisrantaan esitetyn katuyhteyden väitetään haittaavan luontoa eläimistöineen merkittävästi. (M12)

Vastine 87

Karhusaaren pohjoisrannan eläimistö ei Helsingin kaupungin tietojen mukaan poikkea tyypillisestä Helsingin rantojen eläimistöstä. Pohjoisrantaan esitetty katuyhteys on poistettu.

Esitetään että saaren luonnon merkitystä arvioitaisiin vielä tarkemmin Natura-alueen läheisyysskin huomioon ottaen. Todetaan pääkaupunkialueen, jossa asustaa määräpopulaatio ja lumikko, olevan säästämisen arvoinen. Viheralueet luovat myös saaren vierailijoille hienon tukikohdan marjastuksesta ja sienten keräilystä lintujen tarkkailuun, mitä mahdollisuutta tuskin kovin monesta muusta eurooppalaisesta pääkaupungista löytyy. (M12)

Vastine 88

Viheralueet mahdollistavat tulevaisuudessakin marjojen ja sienten keräilyn sekä lintujen tarkkailun. Julkinen rantaviiva ja ulkoilureitit mahdollistavat monin paikoin pääsyn rannalle. Erityisesti Sipoonkorpi, mutta myös muut laajemmat viheralueet pääkaupunkiseudulla tarjoavat asukkaille ja vierailijoille tulevaisuudessakin hyvät mahdollisuudet luontoon tutustumiseksi ja virkistäytymiseksi. Mäyrää ja lumikkoa tavataan koko Suomessa.



17.3.2015

Jatkosuunnittelun yhteydessä tullaan arvioimaan tarkemmin mm. luonto-vaikutuksia ja vaikutuksia Natura-alueeseen.

Yhdessä mielipiteessä esitetään kaavaluonnoksen, joka tuo suuren määrän asuntoja Karhusaareen, olevan vastoin pyrkimyksiä säilyttää kaunis luonto. Mielipiteen mukaan arvokas luonto jää liikaa talo-, tie- ja siltarakennelmien alle, kärsii ja tulee katoamaan kokonaan. (M14)

Vastine 89

Kaavoituksessa on monesti kysymys erilaisten, osin ristiriitaisten tavoitteiden yhteensovittamisesta. Kaavarunko sisältää myös kaupunkioloihin nähden suurehkon ja yhtenäisen Kasabergetin lähivirkistysmetsän sekä kolme pienempää metsäaluetta, joissa metsäluonnolla on mahdollisuutta säilyä. Erityisen arvokkaat kasvikohteet on pyritty säilyttämään kaavarungossa.

Pyydetään ottamaan mäyrät huomioon ennen rakentamisen aloittamista siten, että ne häädetään inhimillisellä tavalla. (M5)

Vastine 90

Mäyrän pesäpaikka on suunnittelijoiden tiedossa ja asiaan tullaan kiinnittämään huomiota jatkosuunnittelussa.

Muutamassa mielipiteessä tuodaan esiin lajihavaintoja alueelta. Kuggvi-kenin lahdella pesii hyvin runsaslukuinen linnusto mm. kurkia, silkkiuikkuja, telkkiä, sotkia, mustarastaita, joutsenia, palokärkiä jne. (M35). Koivuniemen pohjoispuolella sijaitsevan luonnonsuojelualueen rannassa on todettu pesivän harvinaisia lintulajeja kuten esimerkiksi kaulushaikara. (M34).

Rakennussuojelu

(Karhusaari-seura ry, Vantaan seurakuntayhtymä)

Karhusaari-seura ry:n mielipiteessä viitattiin Maankäyttö- ja rakennuslain rakennetun ympäristön vaalimista koskevaan asemakaavan sisältövaatimukseen ja todettiin, että vanhan rakennuskannan arvojen säilyttäminen tulee huomioida tulevilla asemakaavamuutoksissa.

Vastine 91

Asemakaavamuutokset tehdään Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisella asemakaavamenettelyllä, jossa tullaan huomioimaan vanhan rakennuskannan arvojen säilyttäminen. Arvoja on jo selvitetty vuoden 2008 "Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö"-selvityksessä, joka tulee olemaan myös asemakaavamuutoksissa olennainen rakennuskantaa koskeva selvitys. Helsingin kaupunginmuseon mukaan kaavarungon selostuksessa on asianmukaisesti esitelty rakennetun ympäristön ominaispiirteet. Rakennetun ympäristön arvot on otettu kaavarungossa huomioon ja arvo-kohteet ovat erikseen osoitettu kaavarungossa merkinnällä "suojeltava



17.3.2015

rakennus". Mahdollinen rakennusten suojelutarve selvitetään asemakaavoituksen yhteydessä yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa

Karhusaari-seura esittää rakennetun ympäristön vaalimisperiaatteeseen ja jo rakennettujen tonttien omistajien tasapuolisen kohteluun vedoten, ettei jo rakennettujen kiinteistöjen halki rakennettaisi teitä tai virkistysreittejä (Karhusaari-seura ry).

Vastine 92

Täydennysrakentamisessa ei ole järkevää eikä aina edes mahdollista piddättäytyä kokonaan rakennettujen kiinteistöjen kautta kulkevista uusista kulkureiteistä. Asemakaavamuutoksissa saatetaan joutua mahdollistamaan uusia ajoyhteyksiä esimerkiksi kun kiinteistönomistajan haluama oman kiinteistönsä täydennysrakentaminen tätä edellyttää. Katu muodostaa myös kunnallistekniselle verkolle merkittävimmät sijoituspaikat. Uudet kulkureitit eivät myöskään lähtökohtaisesti sinällään ole ristiriidassa rakennetun ympäristön vaalimisperiaatteen kanssa. Ks. myös vastine 22.

Kaavarunkoon ei ole jätetty uusia jo rakennettuja kiinteistöjä halkaisevia katuja tai julkisia virkistysreittejä, mikäli maanomistaja on asiaa vastustanut. Poikkeus tästä on Skutholmenista Koivuniemeen esitetty varaus yleistä jalankulku- ja pyöräilysiltaa varten. Uuden jalankulku- ja pyöräilyyhteyden varaus liittyy koko Östersundomin yleiskaavaratkaisuun ja on sekä Karhusaaren tiivistämisen että koko Östersundomin alueiden lisääntyvän väestön arkipäiväisen liikkumisverkoston ja varsinkin virkistyskäyttötarpeiden kannalta olennainen yleistä etua palveleva tulevaisuuden varaus. Yhteysvaraus on mukana Östersundomin yleiskaavaehdotuksessa (27.10.2014) ja siitä päätetään tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä. Ks. myös vastine 35.

Vantaan seurakuntayhtymän mukaan maanomistajan teettämiin maankäyttöluonnoksiin Kuntokalliossa on kaupunkisuunnitteluviraston pyynnöstä jätetty myös ns. urheiluhallirakennus ja sitä on harkittu suojeltavaksi. Seurakuntayhtymä ei kuitenkaan pidä tätä suotavana rakennuksen suuren peruskunnostustarpeen vuoksi. Lisäksi maanomistajalla ei ole enää alueen uuden kehittämisen myötä käyttöä rakennukselle. Seurakuntayhtymä esittää, että paikalle suunnitellaan vaihtoehtoinen asemakaava kerrostalojen toteuttamisesta rakennuksen paikalle. Mikäli kaupunki kuitenkin haluaa säilyttää rakennuksen, tulisi kaupungin ostaa rakennus maapohjiineen ennen asemakaavan vahvistumista (Vantaan seurakuntayhtymä).

Vastine 93

Mahdollinen rakennusten suojelutarve selvitetään tulevan asemakaavamuutoksen yhteydessä yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa. Asemakaavamuutoksen yhteydessä voidaan tarvittaessa tutkia vaihtoehtoisia ratkaisuja. Mahdollisen asemakaavamuutoksen yhteydessä tullenee laadittavaksi maankäyttösopimus, jossa sovitaan kaupungin ja maanomistajan keskinäisistä velvoitteista.



17.3.2015

Toiveita ja kehitysideoita

(M1,M44)

Muutamassa mielipiteessä esitettiin yleisempiä ideoita Karhusaaren tulevaisuuden kehittämisestä. Osaa on käsitelty jo aiemmin esimerkiksi virkistysalue - ja imagokysymyksiä käsittelevissä vastineissa.

Yhdessä mielipiteessä esitettiin kimppu ideoita. Urheilukentälle esitetään liikuntakeskusta, johon toivotaan muutamia ulkotenniskenttiä ja sisälle kaksi sisäkenttää, kunto- ja aerobiksali, kahvila sekä urheiluvälinekauppa.

(M1)

Vastine 94

Liikuntakeskus vaatii yrittäjän ja toimijan sekä riittävän asiakaskunnan. Kovin laajaa liikuntakeskustaa ei kaavarungossa esitetylle urheilu-/puistoalueelle (VP) mahdu, mutta mahdollisuutta voidaan selvittää tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä.

Skadahalmenin uimarannalle toivotaan palveluja: kesäkahvilaa, avanto-uuintipaikkaa, pukukoppeja ja suihkua. (M1)

Vastine 95

Uimarantavarustusta ja siihen liittyviä palveluja selvitetään tulevaisuuden asemakaavamuutoksissa. Tällä hetkellä alue on Karhusaaren Kiinteistöt Oy:n omistuksessa.

Merimiehenkujalle toivotaan riittävän suurta soutuvene- ja kanoottilaituria, koska kalastajat pitävät veneitään rannassa sikin sokin. (M1)

Vastine 96

Ranta-alue on tällä hetkellä Karhusaaren Kiinteistöt Oy:n omistuksessa. Alue on osoitettu kaavarungossa puistoksi. Rantapuiston tulevaa luonnetta ja varustusta selvitetään tulevaisuuden asemakaavamuutoksissa.

Urheilukentän viereen ehdotetaan keinotekoista sisälahtea, jossa voisi olla pienille moottori- ja soutuveneille venepaikkoja. Aurinkolahdessa toteutetun kaltainen hieno ratkaisu sopisi alueeseen erittäin hyvin. (M1)

Vastine 97

Kaavarunkoluonnoksen valmistelun yhteydessä on tutkittu myös pidemmän kanavan ja vesiaiheen mahdollisuuksia Kutulökin suunnalla. Sellaisen teknistaloudellinen toteutettavuus on kuitenkin ollut heikko. Kutulökin ulottaminen pidemmälle saaren sisäosiin ei ole myöskään maisemallisesti sopivaa maanpinnan korkeusaseman eikä tulvariskin kannalta.

Aiemmin saapuneessa kirjeessä skutholmenilaiset maanomistajat esittivät, että Karhusaarentien ja korttelin 103 välinen voimassaolevan asemakaavan mukainen kapea VL-kaista liitettäisiin tontteihin niiden pihamaaksi ilman, että rakennusoikeutta nostettaisiin. Lisäksi tiedustellaan tonttiliittymiä ko. alueen läpi Karhusaarentielle. (M44)



17.3.2015

Vastine 98

Kaavarunko on valmisteltu esityksen mukaisesti. Maanomistajat voivat hakea asemakaavamuutosta. Toteuttaminen vaatii myös kiinteistönomistusjärjestelyjä. Karhusaaren kiinteistöt Oy, joka omistaa ko. alueen on mielipiteessään ilmoittanut, että eri puolilla saarta sijaitsevat viherkaistat tulisi ensisijaisesti liittää viereisiin tontteihin ja huomioida tämä kaavoituksessa.

Asemakaavamuutosaloitteet

(M36, M38,M37, M18, M25, M11, M28, M4)

Osa maanomistajista ilmaisi halukkuutensa ja kiinnostuksensa asemakaavamuutoksiin, viittasi jo tekemäänsä muutosaloitteeseen tai oli liittänyt mielipiteeseensä muutosaloitteen (M4, M11, M18, M25, M28). Joissakin ilmoitettiin, että maanomistajat toimittavat kaupungille asemakaavoituksen käynnistämisaloihe heti, kun kaavarunko on hyväksytty (M36, M37, M38, M18). Mielipiteen yhteydessä tehty asemakaavamuutosaloite (M25) on toimitettu kirjaamoon.

Kaavarungosta suunnittelun ohjausvälineenä

(Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry, Karhusaari-seura ry, Karhusaaren kiinteistöt Oy)

Karhusaaren Kiinteistö Oy:n mielipiteessä nähtiin maankäyttö- ja rakennuslaissa määrittelemättömän, vapaamuotoisen suunnitelman käytössä hyvää: "Karhusaari hakee omaa kaupunki-identiteettiään; pidämme hyvänä sitä luovaa tapaa, jolla monitasoista suunnittelua on tehty".

Joukossa mielipiteitä kritisoitiin maankäytön suunnittelua kaavarunkomenetelmällä. Mielipiteissä tuotiin esiin, ettei kaavarunko ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen suunnitelma. Huomautettiin, ettei kaavarunko, jota ei vahvisteta kaupunginvaltuustossa ja joka perustuu Natura-arvioinnissa toteuttamiskelvottomaksi todettuun yleiskaavaluonnokseen voi toimia asemakaavoituksen ohjeena (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry). Maankäyttö- ja rakennuslain sekä luonnonsuojelulain määräysten noudattaminen erityisen huolellisesti on koko Östersundomin yleiskaavan alueella enemmän kuin perusteltua (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry). Vaadittiin, että kaavarungon suunnittelu tulee lopettaa ja suunnitella alue lain edellyttämälle kaavoitusmenettelyllä, jossa kaavoituksen vaikutukset luontoarvoihin punnitaan ja turvataan asianmukaisesti (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry).

Vastine 99

Kuntien maankäytön suunnittelussa käytetään useita oikeusvaikutuksettomia maankäytön suunnitelmamuotoja, esimerkiksi kehityskuvaa tai tulevaisuuskuvaa, joita MRL ei tunne. Toisaalta MRL antaa melko laajan vapauden esimerkiksi asemakaavaprosessin valmisteluvaiheelle. Kaavarunko voidaan nähdä tulevien asemakaavamuutosten esivalmisteluna.



17.3.2015

Lautakunnassa hyväksytyjen Karhusaaren suunnitteluperiaatteiden (18.2.2010) lisäksi on nähty hyväksi laatia karttaesitys alueen tulevaisuudesta eli kaavarunko. Kaavarunko on yleispiirteisen kaavoituksen keskeneräisessä välivaiheessa joustava ja käyttökelpoinen työväline, jolla on haettu yhteisesti hyväksyttävää lähtökohtaa asemakaavamuutoksille.

Epävirallisella suunnitelmamuodolla on pyritty lisäämään ennakkoon tapahtuvaa vuorovaikutusta ja siten vähentämään asemakaavamuutosten yhteydessä tehtäviä muistutuksia ja valituksia.

Kaavarunko noudattelee Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaehdotusta, josta on laadittu Natura-arviointi. Arvioinnin tuloksen mukaan yleiskaavan toteuttamisesta aiheutuisi merkittävää haittaa tietyille lintudirektiivin liitteen I lajeille (pyy, kehrääjä ja ruiskääkkä). Valmistuneessa Natura-arvioinnissa on huomioitu myös Karhusaaren lisärakentaminen yleiskaavassa esitetyllä tavalla. Karhusaaren rakentamisesta ei arvioitu aiheutuvan merkittävää haittaa Natura-alueiden suojelun perusteena oleville lajeille. Yksityiskohtaisemmat tarvittavat Natura-arvioinnit Karhusaaren suunnitelmista tullaan laatimaan asemakaavatöiden yhteydessä. Karhusaaren pienimuotoinen täydennysrakentaminen on nähty mahdolliseksi käynnistää kaavarungon avulla. Karhusaaren asemakaavojen ajantasaistaminen tulee MRL:n ohjausjärjestelmässä perustumaan ennen kaikkea maakuntakaavaan. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, Östersundomin alueen maakuntakaavan ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan vahvistumisten jälkeen asemakaavamuutokset ohjautuvat maakunta- ja yleiskaavalla.

Ks. myös vastine 12.

Korvaamalla yleiskaava kaavarunko-nimisellä suunnitelmalla ei ole mahdollista sivuuttaa yleiskaavan Natura-arvion tuloksia (Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry).

Vastine 100

Kaavarunko ei korvaa Östersundomin yhteistä yleiskaavaa. Yleiskaavaehdotus on valmistunut ja asetettu nähtäville. Yleiskaavaehdotuksesta on laadittu Natura-arviointi. Ks. myös edellinen vastine 99.

Huomautettiin, että lainsäädännön mukaisia asemakaavoituksen lähtökohtia, sisältövaatimuksia ja menettelytapoja ei ole sisällytetty suunnitteluperiaatteisiin (Karhusaari-seura ry).

Vastine 101

Karhusaaren suunnitteluperiaatteet ovat yksilöityjä Karhusaaren tulevia maankäytön suunnitelmia koskevia tavoitteita. Kaavarunkoa toteutetaan osa-alueittaisilla asemakaavamuutoksilla, jotka laaditaan MRL:n edellyttämässä menettelyssä ja MRL:ssä asemakaavalle asetettujen sisältöva-



17.3.2015

timisten sekä sovellettavin osin myös yleiskaavalle asetettavien sisältövaatimusten mukaan.

Suunnitteluprosessista

(M15, Karhusaari seura ry, M35, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry)

Valmistelutyön todettiin edenneen kokonaisuutena hyvin (M35.) Yhdessä mielipiteessä kiitettiin kaupungin edustajia hyvästä yhteistyöstä alueen asukkaiden kanssa (M15). Karhusaari-seura kiitti kaupunkisuunnitteluvirastoa työpajatyypisistä infotilaisuudesta, joka oli varsin antoisa verrattuna massatilaisuuksiin.

Karhusaari-seura muistuttaa kuitenkin, että kunnanosalitoksen tapahduttua korostettiin muutosten tapahtuvan asukkaiden ehdoilla ja seura toivoo asukkaiden mielipiteiden ohjaavan jatkosuunnittelua. (Karhusaari seura ry)

Vastine 102

Suunnittelu on luonteeltaan aina useita erilaisia näkökulmia yhteen sovittavaa — on myös muita huomioonotettavia näkökulmia kuin nykyisten asukkaiden. Kaavarunkosuunnitelmaa on valmisteltu pitkälti paikallisilta tulleiden aloitteiden perustalta. Kaavarunkoluonnoksesta saatua palautetta on mahdollisimman pitkälti pyritty huomioimaan ja muuttamaan kaavarunkoa vastaamaan esiin tulleisiin suurimpiin kritisoituihin seikkoihin.

Luontojärjestöt kehottivat järkevän kaavoituksen nimissä ottamaan Karhusaaren asemakaavoituksen kanssa aikalisän ja odottamaan Östersundomin yleiskaavan valmistumista (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry).

Vastine 103

Östersundomin yleiskaavaehdotus on valmistunut ja ollut nähtävillä. Karhusaarella on tarkoitus aloittaa pienimuotoisten asemakaavamuutosten tekeminen ennen Östersundomin yhteisen yleiskaavan lainvoimaisuutta. Lainvoimaisuuden saavuttaminen voi Karhusaaren asemakaavamuutoshakemusten kannalta viivästyä kohtuuttoman pitkälle.

Maanomistajien tasapuolinen kohtelu

(M28, M43, M31, M12)

Muutamassa mielipiteessä koettiin kaavarunkoluonnoksessa maanomistajia kohdellun epätasapuolisesti.

Kaavarunkoluonnoksen muutokset verrattuna maanomistajan asemakaavamuutosaloitteessa olleeseen maankäyttöluonnokseen ovat ongelmakohtia, jotka loukkaavat periaatetta maanomistajien tasavertaisesta käsittelystä:

osoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



17.3.2015

- 1. Omistamamme rannat ovat kaavarungossa koko rantaviivaltaan (100 %) varattu VL-alueiksi, eli julkiseksi viheralueiksi. Missään muualla Karhusaaren kaava-alueelta näin ei ole menetelty.*
- 2. Alueestamme on varattu VL-alueeksi suurempi osuus kuin kenelläkään toisella yksityisellä maanomistajalla kaava-alueella.*
- 3. Kaavarungon korttelirakenne aiheuttaa epätasa-arvoa, kun viereiset alueet saavat aivan eri aluetehokkuudet. (M28)*

Vastine 104

Kaavarunkoa on korjattu yhteistyössä maanomistajan kanssa. Korjauksissa on huomioitu maanomistajan aikoinaan asemakaava-muutosaloitteessa esittämiä tavoitteita.

Kaavarungossa on ranta-alueet osoitettu VL-1 alueina edelleen. Julkisen rantaviivan tavoite on koko Karhusaaren yleisen edun kannalta tärkeä. Nykytilanteeseen nähden kaavarungossa on julkista rantaviivaa lisätty Svinvikenin vesialueen avaamisella. Svinvikenissä aukiruopattavan alueen omistavat mielipiteen esittäjätaho ja Helsingin kaupunki. Suuri osa maanomistajan omistamasta kaavarungossa rannaksi laskettavasta maasta on nykytilanteessa kuivaa maata.

Nykyisessä asemakaavassa maanomistajan omistamasta alueesta suurin osa on osoitettu VL-alueena (noin 66 %). Skutholmenin pohjoisimman niemen kiinteistölle 91- 442-19-1 Bergisholmen on nykyisessä asemakaavassa osoitettu rantaan asti ulottuva pinta-alaltaan noin 1,07 ha suuruinen AO-2 – korttelialue, jonka rakennusoikeus on 600 k-m². Tämä kortteli on nykytilanteessa pääosin rantakortteli.

Suunnitteluperiaatteissa esitetty 50 % julkisen rantaviivan tavoite koskee Karhusaarta kokonaisuudessaan eikä sitä pidä ymmärtää niin, että tavoitteena olisi osoittaa kaikkien maanomistajien rannasta 50 % julkiseen käyttöön. Maanomistajan alueesta on suuri osa voimassa olevan asemakaavan VL-aluetta, toisin kuin monella muulla yksityisellä maanomistajalla, jotka omistavat tyypillisesti korttelimaata. Julkiseen käyttöön nykyisessä asemakaavassa varatulla ruopattavaksi esitetyllä VL-alueella on erittäin suuri merkitys tavoitteeseen pääsemiseksi.

Alueelle on osoitettu merkittävästi täydennysrakentamismahdollisuutta ja yksityisen rannan menetystä on siten kompensoitu suurehkoilla asemakaavamuutoksissa myöhemmin mahdollisesti konkretisoituvalla lisärakennusoikeudella. Lisärakentamismahdollisuuksia on luonnokseen verrattuna kehitetty yhteistyössä maanomistajatahon kanssa. Alueen tiivis lisärakentaminen on sinällään perusteltua alueen keskeisen sijainnin takia. Alue sijoittuu Östersundomin yleiskaavaehdotukseen sisältyviin Sakarinmäen ja Östersundomin metroasemaan nähden yhdelle Karhusaaren parhaiten saavutettavimmista paikoista. Lisärakentamisen avulla saadaan



17.3.2015

myös avattavan vesialueen ja siihen liittyvien viheralueiden rakentamiskustannuksia osittain katettua.

Kaavarungossa on vastaavalla tavalla myös muutaman muun maanomistajan nykyistä korttelimaata osoitettu yleiseksi alueeksi maanomistajatahon koko rantaomistusosuuden mitalla, esimerkiksi Kuntokallion alueella ja uuden sillan tyvässä. Kaikissa näissä tapauksissa maanomistajan alueille on muodostumassa merkittävää lisärakentamismahdollisuutta.

Ks. myös vastine 78 Skutholmenin VL-alueen pienentämisestä.

Kirjeessä vedotaan lehtiutiseen, jonka mukaan Helsingin kaupunki perui suunnitelmansa Karhusaarta ympäröivän kävelytien toteuttamisesta, koska asukkaat eivät sitä halunneet. Siltasuunnitelma mikä koskee Koivuniemeä ja sen mahdollinen toteutus asettaa kiistattomasti asukkaat eriarvoiseen asemaan ja loukkaa näin ollen yhdenvertaisuusperiaatetta ja siten myös perustuslakia. (M43)

Vastine 105

Kaupungilla ei ole ollut suunnitelmaa Karhusaarta ympäröivän kävelytien toteuttamisesta eikä tällaista suunnitelmaa ole peruttu. Koivuniemen silta kuuluu Östersundomin yleiskaavasunnitelmakokonaisuuteen ja palvelisi suurta määrää tulevia alueen asukkaita. Kaavarunko ei ratkaise sillan suunnittelua eikä sitovasti johda sillan jatkosuunnitteluun. Juridiset ratkaisut tehdään Östersundomin yleiskaavaprosessissa ja tulevaisuudessa asemakaavamuutoksissa.

Pohjoisrannan uuden katuyhteyden ja sillan osalta suunnitelma kohtelee epäoikeudenmukaisesti saaren pohjoisrannan kiinteistöjä saaren muihin kiinteistöihin verrattuna. Tämä näkyy myös pyrkimyksenä suurempaan rakennustehokkuuteen. Kiinteistöjen arvo on niiden luonteessa rantatontteina. (M12)

Vastine 106

Rannan suuntainen katu olisi mahdollistanut nykyistä suuremman määrän (yksityisiä) rantatontteja sekä suuremman rakennusoikeuden. Kaavarunkoa on korjattu ja katu poistettu.

On varmistettava, että yksityisten kiinteistönomistajien tonteille tulevan uuden rakennusoikeuden käyttäminen on täysin kiinteistönomistajien omassa harkinnassa kaikissa tilanteissa (M31).

Vastine 107

Asemakaavamuutoksia tehdään maanomistajien aloitteesta. Asemakaavamuutoksissa muodostuvan uuden rakennusoikeuden käytöstä ja rakentamisen ajankohdasta päättävät maanomistajat.



17.3.2015

Toteuttamisaikataulu

(M19, M1, M25)

Yhdessä mielipiteessä pidetään kielteisenä pohjoisosan kaavoituksen ja rakennustöiden aloittamisen venymistä vähintään 2020-luvulle. (M19)

Vastine 108

Karhusaaren asemakaavamuutosten laatimiseen ja niiden toteuttamiseen vaikuttavat monet asiat. Todennäköistä on, että laajamittainen pohjoisosan rakentaminen viivästyy kunnanosalitoksen alussa kaavailluista ajankohdista. Karhusaaren aluerakentamisen toteuttaminen on Östersundin yleiskaavaehdotuksessa sidottu raideliikenteen toteuttamiseen. Karhusaaren pohjoisosaan rakennetaan uutta maankäyttöä palveleva katu- ja kunnallistekninen verkosto. Pohjoisosan laajamittainen rakentaminen edellyttää lisäksi silta- ja katuyhteyden toteuttamisen Uudelle Porvoontielle sekä vesihuoltokapasiteetin lisäämistä. Helsingin kaupungin taloussuunnitelmaehdotuksessa ko. investoinnit on ajoitettu 2020-luvun alkuun.

Yhdessä mielipiteessä esitetään liikenteen kasvun huomioiden tiestön ja siltojen rakentamista etupainotteisesti, jottei ajauduta samanlaisiin ruuhkaongelmiin kuin Espoossa. Mielipiteen mukaan Itäkeskuksen ja Kolmoskehän välille pitäisi välittömästi rakentaa kaksikaistainen tie, koska osuus on nykyiselläkin asukasmäärällä tukossa ruuhka-aikoina ja tarvitaan vain pieni lisäys niin jonot ulottuvat kehäkolmosesta Herttoniemeeseen. Karhusaaren uusi autosilta pitäisi rakentaa mahdollisimman pian. Liikenne sujuu vielä toistaiseksi. Yhteys tukkeutuu hyvin nopeasti, ellei uutta tehdä etupainotteisesti. (M1)

Vastine 109

Kaavarungolla ei voida vaikuttaa Itäkeskuksen ja Kolmoskehän välisen tien parantamiseen nykytilanteessa. Tarvittavista parannustoimenpiteistä päätetään muissa yhteyksissä.

Laajamittaisen Karhusaaren täydennysrakentamisen aloittamisen edellytys on uusi silta. Asemakaavoitus vaiheistetaan niin, että sillan mahdollistava kaavamuutos tehdään ennen kuin alueelle asemakaavoitetaan esimerkiksi townhouse- tai kerrostaloja. Uusi silta ohjaa Karhusaaren henkilöautoliikennettä suoremmin Porvoon väylälle. Liikennemäärien kasvua pyritään ohjaamaan nykyistä voimakkaammin joukkoliikenteeseen muun muassa arkiliikenteen ruuhkahuippujen lieventämiseksi. Uuden siltayhteyden arvioitu rakentaminen ajoittuu lähelle metron rakentamista. Tulevaisuudessa liikkumista ohjataan metrolle. Liikenneverkon välityskyvyn riittämistä henkilöautoliikenteelle ei voida tulevaisuudessa ruuhkatilanteissa taata.

Yhdessä mielipiteessä kiirehditään kunnallistekniikan rakentamista Karhurannankujan alueelle, johon tulisi paljon rakentamista nopeallakin aikatau-



17.3.2015

lulla. Näin Helsinki saisi nopeasti verotuloja ja kipeästi kaivattuja rakennuspaikkoja ja myös osan arvonnousuhyödytystä. (M25)

Vastine 110

Karhusaaren täydennysrakentaminen on yksi suunnitelma Helsingin meillä olevien suunnitelmien joukossa. Karhusaaren täydennysrakentaminen aiheuttaa kaupungille myös kuluja. Kunnallistekniikan rakentaminen edellyttää vaiheistusta sekä suunnitelmallista toteutusta. Karhuranankuja ajoittuu alustavassa toteuttamishjelmassa neljännessä vaiheessa toteutettavaan aluekokonaisuuteen v. 2026 jälkeen.

Muuta mielipiteissä esilletullutta

Maanomistaja toivoo tonttinsa luoteisnurkan paikan selvittämistä mittamallalla, koska alkuperäinen nurkan paikka katosi kevytväylätyön yhteydessä ja siksi uusi paikkaselvitys tapahtunee Helsingin kustannuksella. (M14)

Vastine 111

Tontin rajapyykin paikalleen mittausta voi pyytää kaupunkimittaussosastolta ja perustella, miksi mittaus tulisi tehdä kaupungin kustannuksella.

Maanomistajien omaa kiinteistöään koskevat muutosehdotukset

(M36,M38,M37,M18, M9, M15, M30, Karhusaaren kiinteistöt Oy, M11, M41, M29, M28, M10, M40, M4, M7, M48)

Maanomistajat tekivät runsaasti esityksiä koskien omaa kiinteistöään.

Ehdotetaan, että Kuggvikenin pohjoisranta-alueilla on tarpeen selvittää myös ranta-alueen länsiosaan sijoittuvien tilojen mahdollisuus pienen rantarakennuksen rakentamiseen samaan tapaan kuin itäosan tonteilla on havainnekuvassa esitetty (M36, M37, M38).

Vastine 112

Kaavarunko mahdollistaa rantarakennukset. Havainnekuva esittää yhden mahdollisuuden jatkosuunnitella kaavarunkoaluetta. Havainnekuvaan on lisätty rantarakentamisen illustrointia Kuggvikenissä. Alueelle sijoittuva arvokas uposkasvillisuus saattaa jatkosuunnittelussa aiheuttaa rajoitteita rantarakentamiselle.

Todetaan, että tilan rannasta on voimassaolevaan kaavaan verrattuna otettu tonttimaata pois laaja alue. Maanomistajan aiemmin esittämät laiturit ja yksittäiset venepaikat sekä rantarakennukset on jätetty pois (M18). Kaavarunkoa ja tulevaa asemakaavaa tulee kehittää niin, että jokaiselle tontille voidaan esittää tonttiin kuuluva venepaikka, laituri ja pieni rantarakennus (uimahuone) (M18).

Vastine 113

Kaavarunko mahdollistaa AO-korttelinosan venepaikat, laiturit ja pienet rantarakennukset. Venepaikat voidaan osoittaa omarantaisille omille laitureille. Kutulökin kanavarannan mahdollista käyttöä veneilylaiturina voi-



17.3.2015

daan selvittää tarkemmin asemakaavamuutoksen yhteydessä. Havainnekuvan rantajärjestelyjä on täydennetty.

Maanomistaja suunnittelee tonttinsa jakamista kahteen osaan ja ehdottaa uuden tontin tonttiliittymää Karhusaarentien kautta tai myöhemmin Isonpurjeentien jatkeen kautta ja havainnekuva korjattavaksi tonttiliittymän osalta. (M9, M48)

Vastine 114

Kaavarunko ei ole ristiriidassa maanomistajan esityksen kanssa. Havainnekuva esittää yhden mahdollisuuden jatkosuunnittelulle. Tonttiliittymän paikka määritetään tarkemmin asemakaavamuutoksen yhteydessä. Asemakaavamuutoksen käynnistämiseen tarvitaan maanomistajan asemakaavamuutoshakemus.

Maanomistaja esittää ehdotuksia siitä, miten kahden omistamansa kiinteistön lisärakentaminen tulisi tehdä. Lisärakentaminen Merikapteenintie 40:ssä tulisi sallia kerroslukumäärää nostamalla. Lisäksi rakennusoikeutta toivotaan nykyisen rakennuksen pohjoispuolelle ja tontin takaosaan. Toivotaan mahdollisuutta tontin lohkomiseen siten, että voitaisiin rakentaa kaksi erillistä taloa. Merikapteenintie 27:ssä toivotaan, että tontille sallitaan kolmen erillisen talon rakentaminen. Rakennusoikeus tulisi olla 300 m² taloa kohden ja kerrosluvun II ½. Perusteluna: tontti sijaitsee ns. risteysalueella ja ympäröivillä tonteilla vastaavaa tehokkuutta. Tontin muoto ja nykyinen koko mahdollistaa hyvin kolmen erillisen talon sijoittamisen. (M15)

Vastine 115

Kaavarunko ei ole ristiriidassa maanomistajan esityksen kanssa. Merikapteenintie 27:n tonttitehokkuudeksi muodostuisi ehdotetulla kerroslamäärällä 0.38. Korttelin ohjeellinen tehokkuusluku kaavarungossa on 0.3, mutta asemakaavamuutoksessa voidaan tutkia hieman kaavarungosta poikkeavia tonttitehokkuuksia. Asemakaavamuutoksen käynnistämiseen tarvitaan maanomistajan asemakaavamuutoshakemus.

Maanomistaja esittää, että heidän omistuksessaan olevaa luonnoksessa lähivirkistysalueeksi osoitettua aluetta pienennetään huomattavasti ja että AR- ja AP-korttelialueet ulotetaan vastaavasti rantaan. Lisäksi toivotaan, että AR- aluetta palvelemaan voitaisiin esittää tilavarausta rantasaunalle ja uimahuoneelle. Toisaalla omistamillaan mailla maanomistaja esittää, että AP-korttelialuetta suurennetaan ja että alueelle johtavaa katuyhteyttä vastaavasti myös lyhennetään. (M30)

Vastine 116

Maanomistajan esitykseen AR- ja AP-korttelialueiden laajentamisesta kaavarunkoluonnoksen VL-alueelle on vastattu vastineessa 81. Kaavarunkokarttaa ei ole muutettu. Rantasaunan ja uimahuoneen mahdollisuutta julkisen rannan yhteydessä voidaan tutkia asemakaavamuutoksessa. Kaavarungon havainnekuvaan on tällainen mahdollisuus lisätty. Myös-



17.3.2015

kään toisaalla maanomistajan omistamaa kaavarungon AP-korttelialuetta ei ole tässä vaiheessa rajauksiltaan muutettu. Alue on lähellä rauhoitettua hiidenkirnualueutta ja hiidenkirnuja on kaavarunkopalauteiden mukaan myös jo suojeltuja kirnujen lisäksi muitakin. Tarkemmat korttelirajaukset tehdään asemakaavamuutosvaiheissa, jolloin myös hiidenkirnujen sijoitumista selvitetään tarkemmin. Kaavarunkokarttaa ei ole muutettu.

Mielipidekirjeessä uudistetaan jo tehdyn asemakaavamuutoshakemuksen esitykset. Tonttitehokkuudeksi esitetään 0.4 eikä rakennusten lukumäärää tulisi rajoittaa. Maanomistaja hakee toteuttajaksi rakennusliikettä ja asunnot olisi tarkoitus toteuttaa kerralla. Kaavamuutosaloitteessa olevien kiinteistöjen välille toivotaan mahdollisimman kevyttä tieratkaisua, jonka tulisi estää tarpeeton ympäriajo. Maanomistaja käy mielellään keskustelua Helsingin kaupungin kanssa tien alle jäävän tonttimaan kompensoinnista (M11)

Vastine 117

Kaavarunko ei ole ristiriidassa maanomistajan esityksen kanssa. Korttelin ohjeellinen tehokkuusluku kaavarungossa on 0.3, mutta asemakaavamuutoksessa voidaan tutkia hieman kaavarungosta poikkeavia tonttitehokkuuksia.

Asemakaavamuutos kuuluu kaavoitusohjemaan ja esitetyt asiat käsitellään asemakaavamuutoksessa. Asemakaavamuutoksessa muodostettaisiin mahdollisuus yhtiömuotoiselle rakentamiselle, minkä yhtenä edellytyksenä alueelle tulisi suunnitella läpikuljettava katuyhteys. Ensimmäisenä kaavarungon jälkeen on tarkoitus vuonna 2015 käynnistää jo tehtyjen asemakaavamuutoshakemusten perusteella asemakaavamuutoksia, jotka eivät vaadi mitään kunnallistekniikan rakentamista. Tämän asemakaavamuutostyön tarkempi aikataulutus on kesken.

Naapurikiinteistöjen omistajat esittävät ajoyhteyden järjestämistä kiinteistöjensä rajalle. Pyyntö liittyy rannan suuntaisen katuyhteyden vastustamiseen saaren pohjoisrannalla. (Karhurannantie 17 ja 19) (M41).

Vastine 118

Katuyhteys on poistettu. Muutoksesta on neuvoteltu alueen maanomistajien kanssa. Kiinteistöä palvelevat ajoyhteydet ja kunnallistekniikka joudutaan järjestämään rasitteina mahdollisissa asemakaavamuutoksissa. Kaavarungossa ei esitetä kiinteistöjen sisäisiä ajoyhteysjärjestelyjä.

Talosaaren silta pilaa suunnitelman rakentaa paikalle omaan ja perheen käyttöön omakotitaloja. Jäljellä on vain mahdollisuus myydä kiinteistö. Jotta tätä voisi tehdä ilman kohtuutonta tappiota, kiinteistön arvon heikentymistä tulisi kompensoida nostamalla tontin rakennusoikeuden 0.4:stä 0.5:een. (Ilmeisesti siinä tapauksessa, jos siltaa ei poisteta). Kaupungin edustajat ovat ohjanneet Eriksson arkkitehdit Oy:n viitesuunnitelmaa (16.11.2011) maanomistajan kiinteistöstä, ja maanomistajan mukaan



17.3.2015

*maankäyttöluonnosta laadittaessa kaupungin edustajat ovat pitäneet koh-
tuullisena nostaa tonttitehokkuus 0.5:een, jolloin sillan kupeeseen saatai-
siin kiinteistön sisäosia suojaava townhouse -tyyppinen asuntorivi. (M29)*

Vastine 119

Kaavarungon korttelialuetta koskeva ohjeellinen tonttitehokkuusluku ei ole ristiriidassa sen kanssa, että korttelialueen tonteilla on hieman kaavarun-
gon luvusta poikkeava tonttitehokkuus. Illustraatio on tehty siten, että ko-
kiinteistöllä tehokkuus vastaa maanomistajan konsultin tekemää maan-
käyttöluonnosta.

*Maanomistajat viittaavat asemakaavamuutosaloitteensa (18.4.2011) yh-
teydessä teettämäänsä maankäyttöluonnokseen (Eriksson Arkkitehdit Oy,
16.11.2011) Maankäyttöluonnoksissa oli arvioitu, että alueelle voidaan si-
joittaa n. 20 000 k-m² tonttitehokkuuden ollessa enimmillään $e = 0.70$.
Maankäyttöluonnoksessa oli myös hyväksytty kaupungin esittämä periaa-
te, että kiinteistöistämme tulee jättää 50 % rantaviivasta vapaaksi. Kaava-
runkoluonnos poikkeaa aikaisemmin sovitusta suunnitteluperiaatteista.
Toivomme, että kiinteistöimme itäosassa olevia kortteleita voidaan hieman
laajentaa rantaan päin, jolloin aluetehokkuus edelleen tule tasavertai-
semmaksi. Korttelit voisivat periaatteessa ulottua rantaan asti ja korttelei-
hin lisätä rantaa pitkin kulkeva yleiselle jalankululle ja/tai polkupyöräilylle
varattu alueen osa. (M28)*

Vastine 120

Tätä asiaa on käsitelty vastineissa 104 ja 79.

Kaavarunkoa on korjattu yhteistyössä maanomistajan kanssa. Korjauk-
sissa on huomioitu maanomistajan aikoinaan asemakaava-
muutosaloitteessa esittämiä tavoitteita. Suunnitteluperiaatteiden julkisen
rantaviivan tavoite koskee koko Karhusaaren yhteenlaskettua rantaviivaa
eikä sitä, että kaikkien maanomistajien rantaviivasta 50 % osoitettaisiin
julkiseksi.

*Esitetään, että luonnoksen ohjeellista korttelialuetta koskevaa tonttitehok-
kuuslukua korotettaisiin omistamallaan kiinteistönosalla 0.3:sta 0.4:ään ja
että vastaavasti jo illustraatioissa esitettäisiin neljä rakennuspaikka AP-
korttelin mahdollistamaa tai tiiviimpää rakentamista kytkettyjen pientalo-
jen, rivitalojen tai kaupunkipientalojen tapaan. (M10).*

Vastine 121

Kaavarungon korttelialuetta koskeva ohjeellinen tonttitehokkuusluku ei ole
ristiriidassa sen kanssa, että asemakaavamuutoksissa voidaan kortteli-
alueen tonteille tutkia myös hieman kaavarungon luvusta poikkeavaa tont-
titehokkuutta. Havainnekuva esittää vain yhden mahdollisuuden kaava-
rungon jatkosuunnitteluun. Rakennusmassojen sijoittelulla on pyritty sääs-
tämään kalliomaastoa korttelin sisäosassa. Havainnekuvaa on muutettu.

*Maanomistaja esittää kahdelle rantakorttelille, että tehokkuusluku olisi 1.2
luonnoksessa esitetyn 1:n sijaan ja että kerrosluku korotettaisiin III:sta*



17.3.2015

IV:ään. Lisäksi ehdottaa mäessä olevan AK-korttelin ohjeellista tehokkuuslukua nostettavaksi 0.7:stä 1.0:een ja KTY-korttelialueen tehokkuuslukua 0.4:stä 0.8:aan. Suullisesti ovat perustelleet muutostarpeita hankkeidensa talousarviollla. (M10)

Vastine 122

Näin suuret tehokkuuden nostot ilman tarkempia suunnitelmia ja kaavarunkoluonnoksen uudelleen nähtäville asettamista eivät ole tässä vaiheessa mahdollisia. Maanomistajan alkuperäisessä asemakaavamuutoshakemuksessa (v. 2009) esitetään alueille enintään 0.8 korttelitehokkuuksia ja asumista 28 240 k-m². Korjatussa kaavarungossa on maanomistajan alueille myöhemmissä asemakaavamuutoksissa mahdollistumassa asumista 27 514 k-m². Maanomistaja ehdottaa noin 6230 k-m²:n suuruisesta lisäystä kaavarungossa esitettyyn asumisen kerrosalamahdollistumaan ilman minkäänlaista viitesuunnitelmaa.

Uuden sisääntulokadun ja alueelle saapumisen kannalta paikka on erittäin tärkeä. Alueen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää teknistaloudellisen toteutettavuuden lisäksi erityistä huomiota myös kaupunkitilan toiminnallisuuteen ja laatuun. Tulevissa asemakaavamuutoksissa voidaan hyvien viitesuunnitelmien pohjalta tarkistaa kaavarungossa esitettyjä alueen tehokkuuksia kuitenkin niin, että ne soveltuvat Östersundomin yhteisen yleiskaavaehdotuksen ratkaisuihin.

Toivotaan, että tuleva asemakaava mahdollistaa lohkomisen kolmeksi tontiksi ja kahden uuden asuintalon toteuttamisen luonnoksen mukaisella lisärakennusneliömäärällä (420+50+60) eli n. 265 m² / asuintalo. (M40)

Vastine 123

Kaavarunko ei ole ristiriidassa maanomistajan esityksen kanssa. Kaavarunko ei ota kantaa kuinka moneen tonttiin nykyinen kiinteistö jaettaisiin. Havainnekuvaan on esitetty maanomistajan myöhemmin erikseen esittämään ajatukseen perustuva täydennysrakennusten sijoittamismahdollisuus. Ratkaisu vaatii asemakaavamuutoksen, jota maanomistaja voi hakea.

Asemakaavan muutosaloitteessaan ovat toivoneet mahdollisuutta jakaa tonttinsa niin, että sille voidaan rakentaa ainakin toinen pientalo, sekä tonttitehokkuuden nostoa 0.4:ään. Luonnoksessa tonttillemme on hahmoteltu toinen pientalo, mutta tonttitehokkuus on vain 0.4, vaikka suuressa osassa ympäröiviä tontteja tehokkuus on 0.4 tai jopa 0.5. Toivovat tonttitehokkuuden nostoa 0.4:ään. Näin toisen pientalon lisäksi tontilla olisi myöhemmin mahdollisuus esim. talon laajennukseen tai muihin täydennysrakentamisen tarpeisiin. (M4)

Vastine 124

Kaavarunkoa on korjattu niin, että Reelinki-kadun varrella olevan yksittäisestä kiinteistöstä muodostuvan korttelin ohjeellinen tonttitehokkuusluku



17.3.2015

on 0.4. Tontilla on syytä varautua myös nykyisen rakennuksen laajenusmahdollisuuteen.

Naapurukset ehdottavat rannan täyttämistä omalla ja mielipidettä kannattavan naapurinsa alueella (M7, M25) Täyttö maksimoisi rantaan rakentamisen ja edesauttaisi infran rakentamista. Ehdottavat myös rannan tuntumassa olevan kadun jatkamista alueidensa läpi ja siitä edelleen luoteeseen rannan suuntaisesti. Katu jättäisi rakentamiselle enemmän tilaa. Rantatalot voisi varmemmin toteuttaa omille tonteilleen, jolloin taloista tulisi viihtyisiä hyvin hoidettuja yksityisasuntoja eikä osakeyhtiöitä isoine parkkialueineen. Illustraation mukainen yhteislaituri vie kohtuuttomasti merinäköymää rantataloilta. Tonttinsa lounaispään illustraatioissa esitettyjen kahden yksittäistalon tilalle ehdottavat kolmea pienempää. (M7) Pyydetään tontin tehokkuusluvun nostoa tontin yläosalla 0.9:ään, sijaitseehan tontti Karhusaaren itäisellä keskusta-alueella ja tämä toisi tilaa useammalle asukkaalle (M25).

Vastine 125

Katua ei ole nähty mahdollisena esittää ehdotetulla tavalla, sillä enemmistö kiinteistöistä lännempänä välillä Karhurannantie 7 - Karhurannantie 19 vastusti pohjoisrannalle esitettyä katua, joka on poistettu kaavarungosta. Katuidea voisi edetä, jos kaikki maanomistajat tukisivat ehdotusta.

Rannan täyttö vaatii merenpohjan olosuhteiden selvittämistä. Asiaa voidaan mahdollisessa asemakaavamuutoksessa selvittää. Maanomistaja voi omalla kustannuksellaan toki selvittää pohjarakentamisolosuhteita. Ks. myös vastine 41.

Korttelialueen ohjeellisen tonttitehokkuuden korottaminen 0.5:stä 0.9:ään ilman mitään viitesuunnitelmaa ei ole tässä vaiheessa mahdollista. Maanomistaja on esittänyt tätä myös mielipiteen yhteydessä jättämässään asemakaavamuutoshakemuksessa ja asiaa voidaan tutkia asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Illustraatiota on korjattu.

Suullisesti ja verkossa esitetyt mielipiteet

Yhteenveto 27.5.keskustelutilaisuudesta

Kuntokalliossa pidettyyn keskustelutilaisuuteen osallistui noin 95 osallista. Tilaisuudessa esiteltiin kaavarunkoluonnosta ja keskusteltiin viidessä ryhmässä. Keskustelun jäsenöimiseksi ryhmille annettiin pari tehtävää. Ryhmäkeskustelujen perusteella luonnoksen huonoimpina puolina pidettiin liikaa tiiviyyttä ja pohjoisrannan uutta katuyhteyttä. Erityisesti saaren eteläosiin sijoittuvia kerrostaloja kritisoitiin. Rakennusaikataulujen venymistä moitittiin. Jatkosuunnitteluviesteissä toivottiin Korsnäsin sillan rakentamista ennen laajempaa täydennysrakentamista, haluttiin korostaa



17.3.2015

merellisyyttä, saada saari toimimaan kaiken ikäisille sekä toivottiin vauhtia kaavoitukseen. Suunnitelman parhaina puolina pidettiin sen viheralueita ja erityisesti sitä, että kalliomaet säilyvät rakentamattomina.

Muistio tilaisuudesta on liitteenä.

Yhteenveto 4.6. kaavapäivystyksestä.

Kuntokalliossa 4.6. iltapäivällä ja alkuillasta pidettyyn kaavapäivystykseen oli saanut etukäteen varata tapaamisajan. Kaavapäivystyksessä kävi 17 maanomistajatahoa. Tapaamisissa keskusteltiin lähinnä maanomistajien omaa kiinteistöä koskevista ratkaisuista. Osalle oli epäselvää kaavarungon oikeusvaikutukset. Osaa kiinnosti asemakaavamuutosten tekeminen. Monella oli kommentoitavaa kaavarunkoluonnoksen havainnekuvasta. Useampi vastusti pohjoisrannan uutta katua. Puolenkymmentä kaavapäivystyksessä käyneistä jätti myös mielipidekirjeen.

Yhteenveto Yhteinen Östersundom -nettisivujen kommentoinnista

Karhusaaren kaavarunkoluonnoksen nähtävänäolosta oli tietoa myös Östersundomin yhteisen yleiskaavan internet-sivustolla (www.yhteinenostersundom.fi). Karhusaaren kaavarungosta kertovan uutisen yhteyteen jätettiin kommentti 17.6., jossa esitettiin Uuden Porvoontien ja Knutersintien risteykseen kiertoliittymää. Kommenttiin on Östersundom-projektin liikennesuunnittelija vastannut todeten, että tie on ELY-keskuksen hallinnassa ja että ylisuurten kuljetusten reittinä toimivalle Uudelle Porvoontielle kiertoliittymä ei ole kovin sopiva ratkaisu.



17.3.2015

LIITE 1

KARHUSAAREN KAAVARUNKO JA WINBERGIN SATAMA
KESKUSTELUTILAISUUS

Aika: tiistai 27.5.2014 klo 18–20
Paikka: Karhusaari, Kuntokallion kurssikeskuksen liikuntasali
Osalliset: n. 95 osallista ja asukasta
+
Östersundon-projekti:
Ilkka Laine, projektipäällikkö
Teija Patrikka, arkkitehti
Antti Mentula, arkkitehti
Sakari Pulkkinen, arkkitehti
Anni Järvitalo, maisema-arkkitehti
Tuula Pipinen, teknistaloudellinen suunnittelu
Pekka Leivo, teknistaloudellinen suunnittelu
Maija Mattila, vuorovaikutus
Marja Lintula, viestintä
Marja Leino, suunnitteluavustaja
Kristiina Hyväri, projektisihteeri

Tilaisuuden aloitus

Ilkka Laine toivotti läsnäolijat tervetulleiksi ja kertoi lyhyesti illan ohjelmasta. Vuorovaikutussuunnittelija Maija Mattila kävi läpi illan ryhmätyöskentelyn periaatteita. Teija Patrikka ja Antti Mentula esittelivät pääpiirteet Karhusaaren kaavarungon ja Winbergin sataman suunnitelmista.

Ryhmätyöskentely

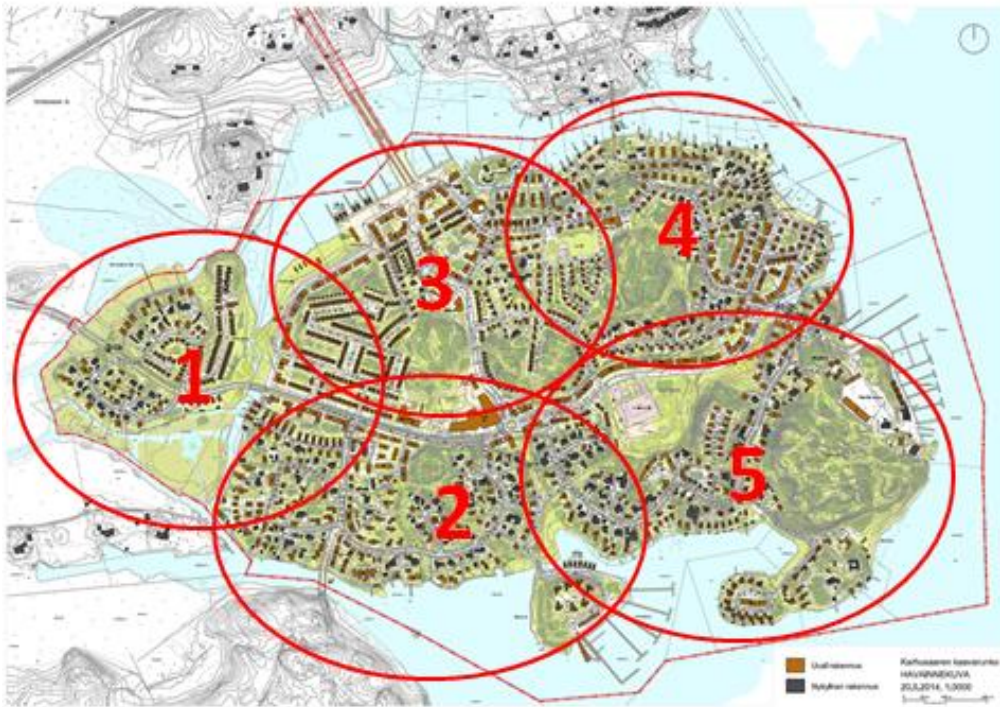
Esittelyn jälkeen suunnitelmasta keskusteltiin ryhmissä, jotka oli muodostettu jakamalla saari maantieteellisesti suurpiirteisesti viiteen osaan. Ryhmän sai valita vapaasti ja jokaisessa viidessä ryhmässä keskusteltiin myös yleisesti koko saarta koskevista asioista. Kaikissa ryhmissä keskusteltiin juuri niistä asioista ja alueista, jotka kiinnostivat juuri sen ryhmän osallistujia. Ryhmän keskustelua ja aikataulua ohjaamassa oli kussakin ryhmässä kaksi edustajaa Östersundom-projektista.

Ryhmät olivat:

- 1) Skutholmen, Reelingin alue (Anni Järvitalo, Tuula Pipinen) - 10 osallistujaa
- 2) Reelingin alue (Teija Patrikka, Marja Leino) - 19 osallistujaa
- 3) Karhutorpantien alue (Sakari Pulkkinen, Marja Lintula) - 18 osallistujaa
- 4) Karhurannantien alue (Ilkka Laine, Kristiina Hyväri) - 20 osallistujaa
- 5) Merikapteenintien alue, Winbergin satama (Antti Mentula, Pekka Leivo) - 16 osallistujaa



17.3.2015



Ryhmissä keskusteltiin ja kerättiin yhteen mielipiteitä ja kysymyksiä seuraavista asioista:

- Mikä suunnitelmassa huolestuttaa tai herättää kysymyksiä?
- Mikä suunnitelmassa on hyvää ja säilyttämisen arvoista?
- Mikä unelmia saaren jatkokehittämisestä suunnitelma herättää

Tämän lisäksi kukin ryhmä listasi suunnitelmasta parhaan asian, huonoimman asian sekä parhaan idean jatkosuunnitteluun. Ohessa on yhteenveto käydystä keskustelusta.

HUOLET / KYSYMYKSET

Natura

- Miten Natura-alueen vaatimukset on nyt huomioitu?
- Tonttien tehostaminen tarkoittaa merkittäviä täyttöjä Naturan vieressä
- Naturan vaikutus, millainen suojavyöhyke tarvitaan?
- Natura-alueiden kunnostusta toivotaan, luontoarvot heikkenevät nyt
- Mitä Naturan tarveharkinta asemakaavamuutosvaiheessa tarkoittaa?

Luonto ja virkistys

- Ainoa säilynyt luontopaikka (korpijuotti) tuhotaan putkikaivannolla
- Mitä haittoja ruoppauksesta syntyy?
- Säilyykö eläimistö: saukko, lumikko, mäyrä jne.?
- Viheryhteydet eläimille?
- Lakialueet, miten varmistetaan ettei niitä rakenneta?
- Harvat viheryhteydet
- Skadaholmenin uimarannan edustaa tarvetta ruopata kun uimarantaa kehitetään



17.3.2015

Rakentamisen määrä

- Mitä asukasmäärä tarkoittaa?
- Suunnitelma tuo aika paljon uusia asukkaita
- Asukaslukutavoite on suurempi kuin aiemmin?
- Miksi on suunniteltu näin täyteen?
- Ollaanko oman tontin rakennusoikeutta vähentämässä, jos nykyinen rakennusoikeus on jo yli suunnitelmassa merkityn $et=0.3$?
- Onko aikaisemmilla rakennusoikeuksilla enää mitään virkaa?
- Rakennusoikeuden määrä, miten korkeita rakennuksia tulossa?
- Miksi suunnitelmassa on eri tehokkuuslukuja vierekkäisillä alueilla/tonteilla?
- Miksi jollain on 0,7 tehokkuus, jos jollain toisella 0,3?
- Skutholmeniin suunniteltu liian tiiviiksi (vrt. koko saari)

Rakentamisen laatu

- Karhusaarentien eteläpuolella pientaloalueella saisi olla vain AO-kortteleita, AP-alueillehan voi tulla jopa rivitaloja
- Miksi AP-alueita jo kaavoitetulle eteläpuolelle?
- Kerrostaloalueet Karhusaarentien eteläpuolella huolettavat, miksi niitä?
- Kerrostalot Karhusaarentien eteläpuolella "rikkovat" vanhaa olemassa olevaa rakentamista./ Eteläpuoli tulisi säilyä. uutta uusille alueille.
- Ovatko kerrostalokorttelit välttämättömiä?
- Miksi keskeisessä risteyksessä on kerrostaloja? Eivät sovi nykyisten omakotitalojen lähelle, olisivat "kuopassa" ja risteyksestä tulee huono / ahdas
- Kuinka monta kaupungin vuokra-asuntoa saareen tulee?
- Sosiaalisen asumisen määrä
- Karhusaarentien talorivin korkeus (III), estääkö näkymät nykyisiltä taloilta?
- Winbergin, Kutulökin eteläreunan 3-kr. talot varjostavat koko Kutulökin
- AK 3 krs?
- IV-kerroksiset kerrostalot ovat liikaa
- Onko meren päälle rakentaminen mahdollista (asuntolaiva tai kelluva asunto)?
- Skadaholmenin kelluvat talot ei ole hyvä idea, ahdas ja muita häiritsevä paikka
- Rakennusten ulkonäkövaatimukset kun kaavoja uusitaan (tiukkenevatko)?

Tontit

- Onko kaupungilla kuitenkin vahvoja tarpeita tonttijakoon? Tullaanko myöhemmin kuitenkin "pakottamaan" tonttijakoon?
- Mikä on minimi/vähimmäistonttikoko?
- Kuinka kaukana rakennuksen on oltava tontin rajasta?
- Kulkuyhteydet lohkottaville tonteille, ovatko kaikki uudet tontit kirveenvarsia vai miten lohkominen suoritetaan?

Sillat

- Korsnäsin silta tulee rakentaa etupainotteisesti, muutoin jatkuva rekkaralli Skutholmenin läpi + nykyinen tie ei kestä
- Tuleeko uusi silta Porvoon tielle ennen "suurta" asutusrakentamista?
- Tuleeko Talosaaren silta virkistyskäyttöön?



17.3.2015

- Karhusaaren ja Korsnäsin välinen kevyen liikenteen silta - iso huoli monelle
- Karhusaaren siltojen tarpeellisuus: liikennemäärät, alituskorkeudet yms.?

Liikenteen määrä

- Liikennemäärä Karhutorpantiellä?
- Liikennevaikutukset (venesatama ja asuminen)?
- Liikenteen lisääntyminen vesi- & tiealueelle?
- Liikenteen järjestäminen (Leveys-/Pituuspiiri)?
- Läpiajokielto Merikapteenintielle, jottei sataman ajoa tai muuta turhaa läpiajoa

Kadut

- Kauanko Karhutorpantie on yksityistie?
- Uusi ajotie Korsnäsin puolella?
- Pohjoisrannan "rantatie" - iso huoli monelle
- Pohjoisrannan uusi tie on ainoa tie, joka halkoo tontit rantaan
- Uusi tie rantaan pohjoispuoli?
- Karhutorpanpolku, onko löydettävissä muu linjaus n. 7 m leveälle tielle?
- Skutholmenin yhdistetty katulenkki: koko matkan autoille vai osittain vain kevyelle liikenteelle? Koska tiet yhdistetään, jos kevyt väylä rakennetaan vasta 20 v. kuluttua?

Julkinen liikenne

- Julkinen liikenne ja ajoväylät ensin
- Kaukana tulla bussilla
- Bussiliikenteen sujuvuus?

Veneily

- Purjeveneiden kulku pohjoisrantaan?
- Karhusaaren ja Korsnäsin välinen kevyen liikenteen silta rajoittaa purjeveneilyä!
- Kevyen liikenteen silta mietityttää, pystyykö purjehtimaan, muu syntyvä liikenne?
- Vesialueen ruoppaus (satama)?

Infrastrukturi

- Vesijohtoverkon painetasot eivät riitä nykyisellään: kun naapuri kastelee nurmikkoja, ei suihkussa voi käydä
- Matalapaineviemäröinti: kiinteistökohtaiset pumppaamot vaativat ylläpitoa ja rikkoutuvat helposti -> toiveena päästä viettoviemäröintiin, jos mahdollista
- Milloin Uuden Porvoontien varren pumppaamot uusitaan: jätevesiä juoksutetaan suoraan Natura-alueille
- Milloin Reelingin ja Merikapteenintien hulevedet saadaan kuntoon?
- Alueen energiaratkaisu?

Palvelut

- Jos alueelle on tulossa n. 6000 asukasta - elävätkö kivijalkakaupat sillä?
- Onko Kuggvikenin pohjukkaan tulossa uimaranta?
-



17.3.2015

Toteutus

- rakentamisen aikaiset vaikutukset?

Verotus / talous

- Nouseeko kiinteistövero nykyisestä?

Rakennuskielto

- Koska rakennuskielto loppuu?
- Kiinteistöveron alennus rakennuskiellon ajan?

Asemakaavamuutokset

- Miten asemakaavamuutoksia haetaan?
- voiko asemakaavamuutosta hakea milloin tahansa myöhemmin?
- Asemakaavamuutoksen hakeminen: voiko sen tehdä myöhemmin, esim. 1- 5 vuoden päästä? Onko väliä milloin hakee?
- Asemakaavamuutoksen haun kustannus?
- Voiko asemakaavamuutoksen tehdä siten, että pienentää nykyistä rakennusoikeutta?

Aikataulu

- Millä aikataululla ensimmäiset uudet asukkaat?
- Saaren/infran rakentamisjärjestys ja aikataulu?
- Milloin kadut rakennetaan = milloin oman tontin lohkominen onnistuu?
- Saaren pohjoisosan katujen + infran rakennusajankohta?
- Pääsillan aikataulu tällä hetkellä?
- Kuntokallion rakentamisen aikataulut, suhde infran aikatauluihin?
- Milloin voimakas rakentaminen tulee tapahtumaan? Millä aikataululla nämä tulevat: vesiviemäriputki, palvelut, liikuntapuisto, julkinen liikenne, sillat, palvelut, rantarakentaminen, ruoppaaminen?

Kaavaprosessi

- Milloin valitusaika?
- Kaavarungon ohjaavuus / sitovuus? (tiet, uudet rakentamispaikat jne.)

HYVÄT ASIAT

Luonto

- Kiva kun viheralueita on säilytetty
- Jäljelle jäävät viheralueet
- Kukkulat ja lakialueet säästetään
- Ihanat kalliomme säilyvät
- Viheralueet, meri

Palvelut

- Palvelut paranevat, hienoa!
- Varauksia palveluille ja elinkeinoille
- Palvelujen paraneminen hyvä asia



17.3.2015

- Palveluja, elinkeinomahdollisuuksia
- Winbergin satamapalveluiden lisäys on hyvä asia
- Mahdollisuus asua vauvasta vaariin samalla saarella (senioritalot)

Virkistys

- Paljon viheralueita ja uimarantoja
- Rantoja yleiseen käyttöön
- Sillat ovat hyvä juttu! Saadaanko kevyen väylän sillat ja koska?
- Silta ok, juoksulenkki

Liikenne

- Raskas liikenne Naturen läpi tarkoitus lopettaa ... mutta vasta 20v. kuluttua
- Hyvä kun ei yhtenäistä rantareittiä, mikä halkoisi piha-alueita (Skutholmen)
- Metron tulo

Tontit

- Lohkominen on mahdollista (arvo nousee)
- Karhutorppa on jätetty kivasti omaksi paikakseen kanavalla

Kokonaissuunnitelma

- Karhusaaren kokonaissuunnitelma on tasapainoinen ja hyvä
- Ehjä kokonaisuus, ei liian tiivis, mutta ei myöskään jää turhia pusikoita (vrt. nykytilanne)
- Mielestäni tasapainoinen suunnitelma, joka säilyttää nykyisen tunnelman ainutlaatuisena kaupunginosana
- Uusi suunnittelu lähellä kaupunkia
- Joustavasti merkityt rakennusoikeudet kaavarungossa hyvä ratkaisu
- Kelluvat asunnot ovat hauska idea
- Kutulökin jatko kanavana (vrt. Aurinkolahti)

Kaavaprosessi

- Meitä sentään kuunnellaan ja kysytään mielipidettä

UNELMAT

Rakentamisen määrä ja laatu

- Meidän tontille ei tulisi lisärakentamista
- Ettei tulisi kerrostaloja, ei ainakaan 4-kerroksisia
- Skutholmen 0.3 tehokkuudella (max)
- AP-korttelit AO-kortteleiksi
- Skadaholmen AO-alueena
- Julkisten palvelujen keskus, risteysalue: rakennukset max. II kerroksisia, ei "törötorneja"

Palvelut

- Palvelut kuntoon ensivaiheessa
- Palvelutaloja
- Guggenheim tai Lucander-museo
- Tila työväenopistolle



17.3.2015

- Nuorisotila
- Kirjasto

Virkistys

- Koirapuisto
- Lapsille leikkipaikkoja
- Hiekkapohjainen lenkipolku koko saaren ympäri
- Luontopolkuja / kuntopolkuja luontoon, ei kaikki asfaltoituna: hyvät, valaistut liikuntaväylät kevyelle liikenteelle, kuntopolut piipahtavat välillä meren ääressä
- Skeittiparkki
- Urheilumahdollisuuksia: urheiluhalli kallioon, tennis-/urheiluhalleja

Luonto

- Natura-alueet kuntoon
- Ruoppaukset
- Telkkäpuisto! (Reelingin varren pieni viheralue)
- Suunnittelu luontoa kunnioittaen
- Alkuperäinen luonto puistoissa!
- Haaveeni on, että upeat kalliot tulisivat säilymään mahdollisimman ehjinä ja luonnollisen näköisinä, joustetaan mieluummin rakentamisessa
- Suojatkaa lumikon, saukon ja mäyrän olot
- Ekologiset ratkaisut
- Sienimaastot säilytettävä asukkailla, ei siis koko Itä-Helsinkiä Karhusaaren apajille = ei kevyen liikenteen siltaa

Liikenne

- Silta heti alkuvaiheessa
- Infra ja tiet kuntoon
- Karhutorpantie kuntoon (asvaltti)
- Rauhallinen ranta-alue ilman oman tontin läpi tai vierestä kulkevaa moottori- tai kevyttä liikennettä
- Jospa Korsnäsin kävelysilta ei toteutuisi

Kokonaissuunnitelma

- Metsäisiä, väljä, merellinen asuinalue
- Merellinen, nykyaikainen saari
- Turvallinen asuinympäristö
- Viheralueet! merellisyys
- Saaren koilliskulma samaan asemaan kuin etelässä olevat tontinomistajat. Oma tontti = omat suunnitelmat, Tämä tulee halvemmaksi kaupungille
- Itäisimmän Helsingin veneilykeskus, huom. purjeveneet
- Ekoenergia mallikylä
- Brändätään Karhusaari! Arkkitehtonisia siltoja -> arkkitehtikilpailu kevyille silloille, muita laatuvaatimuksia, esim. tennishallien ulkonäkövaatimukset
-



17.3.2015

Aikataulu ja asemakaavamuutokset

- Pikemmin! Pohjoisosan rakentaminen alkaisi vasta 2020-luvulla
- Jospa kuitenkin kaavamuutokset yritettäisiin tehdä keskitetysti
- Nopeammin päätöksiä, lisää resursseja suunnitteluun
- Nopeita päätöksiä ja lisää resursseja suunnitteluun sekä toteutukseen
- Yhteissuunnittelu Sipoon puolen kanssa

YHTEENVEDOT

PARASTA SUUNNITELMASSA

1. Uusi silta, Natura/Skutholmenin läpi menevä ajoyhteys poistuu
2. Lakialueet säilytetään
3. Upeaa, että kaavaluonnos on olemassa!
4. Viheralueet, erit. kalliomme viheryhteydet
5. Antaa mahdollisuuden tulevaisuudessa tonttien lohkomiseen, mutta ei velvoita.

HUONOINTA SUUNNITELMASSA

1. Liian tiivistä -> kerrostalot pois
2. Yli II-kerroksiset talot, AO eteläpuolelle - ei AP:tä eikä AK:ta. Alueella asuu "vanhin" asukaskunta, alue muotoutunut eli olemassa olevaa aluetta
3. Rakennusaikataulu venynyt, rakennuskielto edelleen voimassa
4. Pohjoisrannan kevyen liikenteen silta ja rantatie
5. Rakentamisen kestäminen / rakentamiskiellon voimassaolo. Kerrostalot eteläpuolella.

PARAS IDEA JATKOSUUNNITTELUUN

1. Korsnäsin silta tulee rakentaa ennen laajempaa täydennysrakentamista
2. Merellisyyden korostaminen
3. Kaavoitus vauhdilla valmiiksi!
4. Itäisimmän Helsingin veneilykeskus (kaksi kaikkien veneiden satamaa)
5. Saari toimimaan vauvasta vaariin

