



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA
VUOROVAIKUTUSRAPORTTI 11.12.2012

Hankenumero 0845_1, Kslk 2006-558

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 7.1.–28.1.2008.

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista

Mielipidekirjeet

– Vastineet mielipiteisiin

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 15.1.2008

Suunnittelukilpailun vuorovaikutus 13.1-28.2.2009

Venekerhoille järjestetyt työpajat

Kaavaluonnos nähtävillä 15.3.–10.4.2010

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 23.3.2010

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Kaavaluonnos nähtävillä 15.10.–2.11.2012

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 23.10.2012



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Kaavaehdotus nähtävillä 18.1 - 18.2.2013

Muistutukset

- Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

Lausunnot

- Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

Kaavaehdotus nähtävillä 23.5 - 23.6.2014

Muistutukset

- Tiivistelmät muistutuksista aihepiireittäin ja vastineet

Lausunnot

- Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 7.1.–28.1.2008.

Viranomaisyhteistyö

Koivusaaren osayleiskaavaa koskeva ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidettiin 11.3.2008. Viranomaisneuvottelussa esiteltiin Koivusaaren suunnittelun tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita. Lisäksi esiteltiin osayleiskaavaprosessin tavoiteaikataulua ja valmisteilla olleen Koivusaaren yleisen kansainvälisen ideakilpailun tavoitteita ja aikataulua. Viranomaisneuvottelussa ja viranomaisyhteistyössä on noussut esiin seuraavia asioita:



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Tiehallinto

Länsiväylän liikennekäytäväselvityksessä on eritasoliittymälle löytynyt paikka Koivusaaresta. Raportin vaihtoehto 2 on eritasoliittymämahdollisuuksista Tiehallinnon suositus. Jos Koivusaaren rakennetaan uusi kaupunginosa, maankäytön tulee voimakkaasti tukeutua joukkoliikenteeseen sekä jalankulku- ja pyöräilyliikennettä hyödyntäväksi. Liikenteen melu ja päästöt on torjuttava ennaltaehkäisten.

Uudenmaan liitto

Osayleiskaavan lähtökohdat ja periaatteet ovat maakuntakaavan tavoitteiden mukaiset. Maakuntakaavassa on Lauttasaaren taajamatoimintojen aluetta jatkettu yhtenäisenä alueena Koivusaaren asti. Maakuntakaavassa on myös varaus raideliikenneyhteydelle. Suunnittelussa on otettava huomioon maakuntakaavassa esitetty itä-länsi viheryhteys. Kaavahanke korostaa kaupungin merellistä imagoa, mutta tuo samalla haasteellisuutta ympäristö- ja kaupunkikuvalliseen suunnitteluun. Eri-tyistä huomiota tulee kiinnittää Lauttasaaren nykyiseen kaupunkikuvaan sekä Katajajarjun kehittämissuunnitelmiin. Myös ilmastonmuutoksen vaikutukset, kuten vedenpinnannousu ja ääri-ilmiöt, tulee huomioida suunnittelutyössä.

Etelä-Suomen huoltorykmentti

Ei huomautettavaa.

YTV

Joukkoliikenteen kannalta Koivusaaren kehittäminen on hyvä asia. Metrolinjaa ympäröivillä alueilla tulisi olla tiivistä maankäyttöä. Eritasoliittymään tulee suunnitella bussipysäkit, jotta saadaan järjestettyä liityntäyhteys metroon.

Pelastuslaitos

Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida Länsimetron suunnitteluratkaisut ja niissä edellytetyt sammutus- ja pelastustöiden järjestelyt, kuten savunpoistokuilut ja ajoyhteydet hyökkäysreiteille. Koivusaaren kehittämisessä tulee ottaa huomioon tulvientorjunta, koska toimitaan matalalla maaperällä. Pelastustieyhteyksistä on myös huolehdittava. Jos alueella suunnitellaan väestönsuojia merenpinnan alapuolelle, tulee muistaa, että niiden rakentaminen on haastavaa.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Helsingin liikuntavirasto

On hyvä, että kaavoitussuunnitelmissa venepaikkojen määrä Koivusaarella pysyy ennallaan. Lisäksi tulisi huomioida, että talvisäilytyspaikkoja tarvitaan edelleen. Liikuntaviraston merellinen osasto joutuu muuttamaan Koivusaaresta, mutta uusia tiloja etsitään jo.

Espoon kaupungin kaavoituskeskus

Laajalahden vesivirtausolosuhteisiin olisi kiinnitettävä huomioita Koivusaaren kaavoitusta suunniteltaessa. Myös Espoossa voi tulla esiin vesialueentäyttökysymys esimerkiksi tulevassa Hanasaaren kaavoituksessa.

Länsimetroprojekti

Ei huomautettavaa.

Helsingin hallintokeskus

Kokonaisuutena suunnitelma on hyvä. Erityisesti kaavan aikataulu ja liittyminen kokonaisuuteen ovat kiinnostavia asioita. On hyvä ottaa huomioon, että kansalaisvastustus alueella on ollut sitkeää ja on todennäköistä, että valitukset tulevat viivästyttämään kaavoitusprosessia. Vuorovaikutus olisi tästä syystä huolellisesti mietittävä.

Helsingin vesi

Yhteistyö vesiverkoston suunnittelussa on tarpeellista, kun suunnitelmat etenevät.

Helsingin energia

Tiivis rakentaminen on toivottavaa. Suunnittelussa tulisi jo nyt ottaa huomioon myös maanalainen tekniikka.

Helen-sähköverkko

Lauttasaaren lisärakentaminen Koivusaari mukaan lukien vaatii uuden 110/10 kV:n sähköaseman rakentamisen. Helen Sähköverkolla on sähköaseman tonttivaraus Lauttasaarella osoitteessa Vattuniemenkatu 24. Sähköaseman rakentaminen ajoittuu 2010 luvulle; Rakentaminen alkaa aikaisintaan 2012.

Helsingin sosiaalivirasto



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaareen toivotaan kohtuuhintaista ja monipuolista asumista. Myös vuokra-asuntoja saisi tulla alueelle.

Helsingin kaupunginmuseo

Maisemallisten ja merellisten arvojen säilyttäminen tulee olla lähtökohdana. Helsingin kaupunginmuseon Lauttasaaren inventoinnissa (2003) entinen Radiatorin teollisuusrakennus on todettu paikallishistoriallisesti arvokkaaksi ja siihen liittyy rakennussuojelullisia tavoitteita. Yleisesti voi todeta, että pienimittakaavaisten saarten ja ranta-alueiden häviäminen yksi toisensa jälkeen Helsingin edustalla on merkittävä muutos kaupunkikuvassa.

Helsingin kihlakunnan poliisilaitos

Helsingin kihlakunnan poliisilaitos haluaa olla aktiivisesti mukana alueensuunnittelussa.

Uudenmaan ympäristökeskus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on hyvin laadittu. Siihen tulee kuitenkin vielä lisätä alustava vaikutusalue. Alueen merellisyyden ja maiseman säilyttäminen tulee olemaan haastavaa. On hyvä, että suunnittelualueen joukkoliikenne perustuu raideliikenteeseen.

Suunnittelualueen kahtia jakavan Länsiväylän vaikutukset tulee minimoida. Länsiväylän melu- ja hiukkaspäästöjen torjunnalle tulee löytää kaavassa ratkaisu.

Myös ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät tulvat ja tuulisuus tulee ottaa kaavatyössä huomioon minimoimalla haitat.

Maakuntakaavassa on osoitettu suunnittelualueelle seudullinen viheryhteystarve. Rantojen virkistyskäyttö on turvattava niin, että rannan virkistyskäyttöalueen leveys on mitoitettu riittäväksi eri toiminnoille.

Muita suunnittelussa huomioon otettavia asioita ovat eteläkärjen luonnonsuojelualue, meritäyttöjen yhteisvaikutukset yli kuntarajojen, jo tehtyjen täyttöjen aiheuttamien mahdollisten virtausolosuhteita heikentävien toimenpiteiden korjaaminen ja sedimenttien saastuneisuuden selvittäminen.

Koivusaaren sijainti on liikenteellisesti hyvä. Lähtökohtana alueen suunnittelulle tulee olla metroon tukeutuminen. Myös kevyen liikenteen yhteydet metroon sekä seudulliset kevyen liikenteen yhteydet tulee huomioida. Länsiväylän liittymän paikassa on päästy kohtuulliseen tulokseen.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Mielipidekirjeet

Koivusaaren osayleiskaavatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin 4.1.2008 osallisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätti mielipiteensä 55 yksityishenkilöä ja lukuisia muita toimijoita. Yhteensä mielipiteitä jätettiin 85 kappaletta.

55 yksityishenkilön lisäksi mielipiteensä jättivät:

As. Oyt:

Koivusaarentie 12
Lounaisväylä 4
Katajaharjuntie 7-9
Kaakkurinkuja 4
Lokkikuja 6
Koivusaarentie 10
Vilpasranta
Koivusaarentie 8
Katajaharjuntie 14
Sotkatie 6,

Lauttasaari-seura
Lauttasaaren säätiö
Lauttasaaren Kokoomus
Pro-Helsinki säätiö
Lauttasaaren Yrittäjät
Helka
Rantaryhmä, Helsingin merellisten kaupunginosayhdistysten yhteistyöelin (10 hlö)
RKP Lauttasaari, Ruotsalainen Kansanpuolue

Viranomaiset:

Espoon Kaupunki
Helsingin ympäristökeskus
YTV
Sosiaalivirasto
Merenkulkulaitos
Tiehallinto

Venekerhot:

Nylandsjaktklubben NJK
Vaskilahden Venekerho
Koivusaaren Pursiseura

Baltic Cruising, Sailin School&charter
Selboat Oy
Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry
Senaatti-kiinteistöt
Nokia Oyj
TKK, Ympäristönsuojelulaboratorio



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastineet mielipiteisiin

Kaupunkirakenne ja kokonaisratkaisu

Koivusaaren rakentamista on pidetty mielipiteissä lähtökohtaisesti huonona ratkaisuna, joka ei liity nykyiseen kaupunkirakenteeseen, tuhoaa alueen nykyistä ainutlaatuista luontoa ja on vastoin lähialueen asukkaiden toiveita. Tavoitteisiin Helsingin yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi uskotaan päästävän rakentamalla muualle tuottavammin ja kustannustehokkaammin. Koivusaaren ei nähdä liittyvän Lauttasaaren tai ylipäättään parantavan Katajaharjun ympäristöä tai palveluita. Muutamassa mielipiteessä Katajaharjun suunnitelman toteutumista pidettiin vaihtoehtona Koivusaarelle eikä molempien toteutumista pidetty mahdollisena. Yleiskaava 2002 selvitysaluemerkinnän tarkoitus ja jatkotoimenpiteet myös kyseenalaistettiin. Vain muutamassa mielipiteessä Koivusaaren rakentaminen on koettu hyvänä kaupunkirakennetta eheyttävänä toimenpiteenä, joka vastaa omalta osaltaan kasvavaan asuntorakentamispaineeseen.

Yhtiömme ymmärtää yleisen tavoitteen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi ja monipuolistamiseksi. (OM23). Koivusaari sijaitsee seudullisen rakenteen kannalta hyvällä paikalla tulevan Länsimetron varrella ja lähellä Helsingin ydinkeskustaa sekä Espoon Keilaniemeä ja Tapiolaa (OM3). PKS:n 2030 ilmastostrategian mukaan kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen perustuu sen täydentämiseen ja eheyttämiseen rai-deliikenteeseen tukeutuen. Koivusaaren maankäytön tehostaminen tukee erinomaisesti tätä tavoitetta (OM3). Mitä tarkoittaa yhdyskuntarakenteen tiivistäminen? Miten on tarkoitus saavuttaa tavoite alueen liittymisestä kiinteäksi osaksi olemassa olevaa kaupunkirakennetta? (OM50)

Tärkeänä nähdään Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia, yhdyskuntarakenteen täydentäminen, säätilan ääri-ilmiöt, uusiutuvan energian käyttö ja edellytetään kasvihuonekaasupäästöjen arviointia. OM3 (YTV 25.1.2008)

Ilmastonmuutos on tosiasia, kuten hallitusten välinen ilmastopaneeli vuonna 2007 toteaa. Se tuo mukanaan ääri-ilmiöiden lisääntymisen: myrskyjä, tulvia ja merenpinnan kohoamista. Koivusaari on näistä syistä sopimaton rakentamiseen (OM39, OM65, OM66)

Kaavaluonnoksessa esitetty rakentaminen tulee vaikuttamaan merkittävän heikentävästi asumisympäristöön ja –viihtyvyyteen Katajaharjussa (OM25). Keskusteluissa yhtiömme asukkaiden kanssa on tullut esille, että asukkaat ovat kuvitelleet ostaneensa asuntonsa valmiiksi rakennetusta ympäristöstä, joka nyt näyttää tuhoutuvan(OM25). Koivusaaren rakentaminen ei palvele Lauttasaaren länsilaidan väestöä (OM45). Lauttasaaren, Vaskiniemen ja Koivusaaren vielä rakentamattomat viheralueet on jätettävä rauhaan (OM51). Rakennusmaata riittää kehä ykkösen seudulla ihan riittävästi, rakentakaa sinne, ei kaikkien tarvitse asua merenrannalla (OM55). Helsingin olemassa olevan raideverkoston alueella tulisi pikemminkin rakentaa, muualla kaupungin alueella kuten Itä-Helsingissä on tilaa metron varrella (OM66, OM30). Välttämätöntä on arvioida Koivusaaren rakentamista myös koko valtakunnan kehitysta-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

voitteiden kannalta (OM56, OM 66) Koivusaaren rakentamisella ei ratkaista asuntoliittisiä tavoitteita (OM28) Koivusaaren metroasema ei palvele lauttasaarelaisia (OM29). Helsingin kasvuennusteet on ylimitoitettu (OM66).

Koivusaaren massiivinen rakentaminen ja merentäyttö ei ole taloudellisesti, toiminnallisesti, ekologisesti eikä muilla tavoin perusteltua (OM9). Koivusaarta nykyisellään ei voi pitää viihtyisänä (OM9). Koivusaaresta tulee kehittää korkeatasoinen virkistys- ja asuntoalue kuitenkin siten, että sinne ei tule metroasemaa (OM9).

Suosittelisin päättäjien suuntaavan katseensa Sipoolta lunastettaviin alueisiin – rakennusmaata löytyy ja metrolinjan teko pintavetona on oleellisesti kustannustehokkaampaa. Lopettakaa näpertely Koivusaaren kanssa ja katsokaa kokonaistilannetta uudelleen! (OM85)

Vaadin, että kaupunkisuunnitteluviraston tulee selvittää erityisesti Kaivopuistossa Merikadun edustalla olevan rakentamattoman maan käyttöä merimaisemaa tarjoavien asuntojen rakentamiseen. Tälle alueelle saataisiin huomattavasti vähemmällä meren täytöllä vähintään yhtä suuri määrä asuntoja kuin Koivusaaren suunnitellaan. (OM65)

Koivusaaresta ei ole asukkaita eikä työpaikkoja, Roihupellossa on sekä asukkaita että työpaikkoja. Siis Roihupelto tarvitsee metroaseman nyt, ei Koivusaari. (OM71)

Yrittäjät näkevät, että saaren puolelle rakentaminen harkitulla tavalla on suotavampaa kuin erillisen keinosaaressa täyttäminen saaren länsipuolelle. (OM11)

Ihmisiä tungetaan joka kaistaleelle, että osa valuu mereen kelluville saarille ja tolppien nenään. (OM72)

Veden päälle rakennetut keino-kaupungit ovat mielenterveydellisesti arveluttavia, eristäviä ja epäluonnollisia. Koivusaaresta tulee "rikkaiden ghetto", jossa ei olla onnellisia. (OM74)

Pääkaupunkiseudun kehitysvisiot ja niiden painotus muuttuvat jatkuvasti mm. ilmastomuutoksen haasteiden, taloudellisten paineiden sekä Sipoon alueliitoksen johdosta. Mitättömän Koivusaaren tehorakentaminen ei ratkaise asuntopulaa. (OM7)

Onko kaikkien toimintojen (asuin-, työpaikka- ja vapaa-ajan toiminnot) sijoittaminen alueelle tarpeellista? Metro mahdollistaa erinomaiset yhteydet työhön ja palveluihin muualle. Mitä tarkoittaa kaupunkimainen asuinalue? (OM50)

Yleiskaava 2002:ssa alue jätettiin kokonaisuudessaan selvitysalueeksi. Suunnitelmassa tarjotaan nyt kuitenkin vain yhtä lähtökohtaa – metroasemaan perustuvaa massiivista rakentamista. (OM67)

Palautteessa esitetään kaupungin rikkovan kestävän kehityksen periaatteita mm. uusitumattomien luonnonvarojen käytön, meriekologian sekä liikenteen haittojen kannalta (sivu 2/3, luettelon kohtia). (OM66, OM49)

On aivan nurinkurista täyttää Koivusaari aivan Espoon rajaa myöten ilman että Espoo rakentaa Hanasaarta. (OM63)



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Epäselviksi ovat jääneet ne hyödyt, joita kyseinen uusi asuinalue toisi Helsingille ja sen talousalueelle laajassa mielessä. Se, että kaupunki saisi jokusen tuhatta uutta asukasta alueelleen, ei pitkällä aikajänteellä riitä selitykseksi. (OM69)

Enligt min uppfattning skulle det vara viktigare att i dag börja planera västra Sibbo med metro och en stadsplan anpassad för metrotrafik. Där finns bättre och lämpligare plats för nya skattebetalare än på Björkholmen. (OM33)

Mihin laskelmiin perustuu väite, jossa Koivusaaren ja metroaseman rakentaminen vähentäisi energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä Helsingin kaupungissa? Onko laskelmissa otettu huomioon uudisrakentamisen vaikea sijainti meren äärellä? (OM19)

Lauttasaari on jo nykyiselläänkin tiheimmin asutettu kuin Helsingin eteläinen suurpiiri keskimäärin. Emme tarvitse tänne enää lisää uusia massiivisia rakennuksia ja ihmis-massoja, vaan vehreyttä ja tilaa hengittää. (OM75)

Mielestäni Koivusaari-suunnitelma näyttää hyvältä. On aika päästä eroon keski-ikäisen päättäjäjoukon terrorista, jossa he ajavat vain omaa etuaan. Nyt Koivusaari on mieluummin veneille kuin ihmisille (OM78). Koivusaareen tulee rakentaa asuntoja suurin mahdollinen määrä (OM77).

Kaavan toteuttamisen vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin tulee arvioida (OM3)

Vastine

Kaupunki on jatkuvasti muuttuva rakenne, jonka kehitykseen suuntiin vaikuttavat muun muassa kansainväliset, taloudelliset, sosiaaliset, seudulliset, liikenteelliset ja ekologiset kehityskulut. Kotimaista ja kansainvälistä kiinnostusta pääkaupunkiamme kohtaan on edistettävä kehittymällä laadukkaana ja monipuolisena asuin- ja työympäristönä.

Helsingin maankäytön kehityskuvaluonnoksessa arvioidaan seudun kasvavan vuoteen 2040 mennessä runsaalla 300 000 asukkaalla. Kaupunkiseudun ydin on suureneva kantakaupunki, ytimeen kuuluu lisäksi kehityskäytäviä pääväylien ja raideliikenneväylien varressa. Uusi asuminen ja uudet työpaikat pyritään sijoittamaan julkisen liikenteen reittien varteen niin, että kaupunkielämän peruspilarit asunto, työpaikka ja palvelut ovat kestäväällä tavalla saavutettavissa. Kaupunkiseudun kasvun ja kehityksen perusedellytys on hyvä sisäinen saavutettavuus.

Koivusaaren alueen kehittämisen tärkein perustelu on yhdyskuntarakenteen täydentäminen raideliikenteen vaikutuspiirissä osana metron kehityskäytävää. Helsingin kaupungin MA-ohjelman mukainen 5 000 asunnon vuositavoite koostuu useista pienemmistä kehittämishankkeista, joista yksikään ei pysty ainoana ratkaisemaan tavoitteen toteutumista.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren suunnittelun oleellisiin lähtökohtiin kuuluvat mm. suojausympäristön ja ilmaston haitallisia vaikutuksia kohtaan, modernin ja kestävä kehityksen kannalta tehokas energiatalouden, -tekniikan ja taloudellisten resurssien käyttö. Alueen rakentamisen vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin arvioidaan suunnittelun yhteydessä.

Helsingin eteläiseen suurpiiriin kuuluvat Vironniemi (5395 hlö/km²), Ullanlinna (3736 hlö/km²), Kampinmalmi (7208 hlö/km²), Taka-Töölö (7441 hlö/km²) ja Lauttasaari (5145 hlö/km²). Suurpiirin asukastiheys on keskimäärin 5748 asukasta/km². Lauttasaari ei näin ollen ole tällä hetkellä suurpiirin keskiarvoa tiheämmin asutettu.

Kaupunkikuva, maisema

Koivusaaren ympäristön maisemalliset erityispiirteet nousevat monessa mielipiteessä esiin. Koivusaaresta avomerelle ja mantereelle Vaskilahdentalmen ja Laajalahden suuntaan aukeavat upeat maisemat koetaan tärkeänä ja säilytettävänä asiana. Autoilijalle Länsiväylältä aukeavat näkymät nähdään ainutlaatuisina ja niitä pidetään todisteena kaupungin kasvamisesta meren äärelle ja saaristoon.

Massiivinen maatäyttö tuhoaisi kauneimman sisääntuloväylän Helsingin niemelle peruuttamattomasti. Kysymyksessä on kansallisesti merkittävä kulttuuriasia, johon myös valtiovallan ja ympäristöministeriön on otettava kantaa (OM10).

Lähestyttäessä Espoon suunnalta avautuu Westendin, Karhusaaren, Hanasaaren, Koivusaaren ja Vaskiniemen välisistä salmista silmiä hivelevä meri- ja saaristomaisema. (OM11, OM74)

Pursiseurat ja merimaisema suoraan moottoriliikennetieltä rikastuttavat ainutlaatuisella tavalla Helsinkiin saapuvaa. (OM 61)

Koivusaari muodostaa läntisen sisääntuloväylän ääressä merellisen käyntikortin Helsingille. (OM30)

Lauttasaaren länsipuoli ja Espoon rannikko muodostavat ainutlaatuisen suuren ja monipuolisen saaristomaiseman, joka on päivittäin suuren väestömäärän silmänilona ja virkistyneen lähteenä. On täysin käsittämätöntä, että ainutlaatuinen maisemakokaisuus halutaan suurilla rakennusmassoilla tuhota ja tuhoamisessa käyttää irvokkaasti hyväksi uuden Koivusaaren "merellisyyttä". (OM65)

Helsingin merellistä maisemaa ei saa tukkia. Ainutlaatuiset rantamaisemat säilytettävä. Jos ne kerran tuhoetaan ei niitä koskaan saa enää takaisin. (OM72, OM81)

On höperöä kuvitella, että tiivis asuminen merentäyttöalueella jotenkin lisäisi Helsingin merellisyyttä. Päinvastoin, tiivis rakentaminen sulkee Länsiväylältä merelliset näkymät täydellisesti, eivätkä korkeissa taloissa tiiviisti asuvat tai työskentelevät ihmiset pääse nauttimaan merestä kuin puhaltavana tuulena. (OM85) Lauttasaaren länsireu-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

nan, missä sijaitsee mm.Sauna-seura, näkymiä länteen päin ei saa tuhota massiivisella rakentamisella (OM9).

Koivusaassa tapahtuva maanpinnan yläpuolelle tapahtuva lisärakentaminen ja merentäyttö johtaisivat lopulta hienojen saaristonäkymien peittymiseen mm. Länsiväylältä käsin! Sisääntuloväylä Länsiväylää myöten Helsinkiin on nykyisin hienoimmillaan välillä Karhusaari-Lauttasaari. Koivusaaren puusto on Länsiväylää reunustavana syytä säilyttää. (OM50)

60-70-luvut muistetaan vanhojen arvorakennusten hävittämisestä, ei kai vaan 2000-luku jätä puumerkkiään kallisarvoisen maiseman raiskaamisesta (OM37)

Suurisuuntainen rakentaminen pilaisi ainutlaatuisen merimaiseman(OM40, OM41, OM26, OM66, OM70, OM50)

Koivusaari on Riihilahden maisemakokonaisuutta. Sen kautta myös Länsiväylän pohjoispuoleinen Keilalahden vesialue liittyy visuaalisesti Riihilahden kautta etelässä avautuville Suomenlahden vesille (OM27) Koivusaaren alue on merellinen luonnonkaunis alue joka näkyy ohiajajalle (OM59, OM61, OM65)

Det är klart att den norra delen av holmen i framtiden kan användas bättre. Som tomtägare med strand mot norra Björkholmen motsätter jag mig förslaget att Björkholmen fylls ut från stranden öster och norr om Nokias område. Sundet mellan Drumsö och Björkholmen bör förbli som det är. Jag anser att det utfyllda området kunde flyttas så mycket västerut att Nokias strand förblir som den nu är. (OM33)

Suunnittelussa tulee arvioida vaikutukset maisemaan myös mereltä Koivusaareen suuntaan katsoen ja ottaa huomioon veneilyn vaikutus maisemallisiin arvoihin (OM17, OM16). Olisi pystyttävä kuvallisesti havainnollistamaan, miltä suunnitellut rakentamisen vaihtoehdot näyttäisivät Lauttasaaresta, mereltä ja Espoosta käsin (OM80).

Vastine

Maisemallisia näkökohtia Koivusaaren suunnittelussa on selvitetty vuonna 2000 (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 2000:6).

Koivusaaren todetaan selvityksessä sijoittuvan sekä kahden maisematilan että kahden maisemavyöhykkeen rajakohtaan (pohjoisen puolella sisäsaariston Lehtisaarenselkä, etelän puolella avomerellisempi välisaaristo). Sisäsaariston vyöhyke on lähes suljettu maisematila, jonka itä- ja länsipuolel ovat jopa aivan rantaviivaan saakka rakennettuja. Välisaariston vyöhykkeen luonne on kaksijakoinen; kaupunkimaisen rakentamisen lisäksi sille sijoittuu myös reheviä ja puustoisia saaria.

Alueella on selvästi havaittavissa Länsi-Helsingin ja Itä-Espoon rakennetun maiseman ero. Suunnittelussa tulee selvityksen mukaan keskeiseksi tarkastelualueeksi ottaa koko maisemallinen ympäristö. Suurmaisemassa runsaampikin rakentaminen maastoutuu ja se mielletään



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

osaksi Helsingin pitkää silhuettia. Pienmaisemassa lähietäisyydellä yksityiskohdat puolestaan korostuvat.

Selvityksen mukaan pitkiä näkymiä tulee vaalia ja korostaa. Tärkeitä akseleita ovat Koivusaaren pohjoisosasta avautuvat näkymät Lehtisaarenselälle sekä eteläosan saarten rajaamat näkymät avomerelle. Län-siväylä toimii sekä maisematiloja erottavana elementtinä että tavallisimpana tarkastelupaikkana nykytilanteessa. Pitkät näkymät ja näkymien kerroksellisuus ovat arvo kaupunkimaisemassa. Maisemavyöhykkeiden rajalta avautuu vain muutamista kohdista laaja avomerinäkö. Sen sijaan kapeita viistoja näkymiä avomerelle on useista kohdista saarten välistä.

Luonto ja virkistys

Koivusaarella on tällä hetkellä myös luonto- ja virkistysarvoja. Mielipiteissä oltiin erityisen huolissaan muun muassa lintujen ja kalojen sekä lepakoiden elinympäristöistä. Rakentamisen pelätään peittävän alleen liiaksi nykyisiä Koivusaaren virkistysalueita ja lisäävän niiden kulutusta.

Kehitteillä oleva Koivusaari-hanke on erään mielipiteen mukaan täysin ristiriidassa "Helsingin luonnon monimuotoisuuden turvaaminen. Toimintasuunnitelma 2008-2017" -luonnoksen kanssa.

Koivusaaren ja Tiirasaaren väliset luodot ovat lintujen pesimäaluetta, kalojen kutualuetta ja erittäin hyviä kalavesiä (OM61, OM30 OM67).

Koivusaarella ja sen lähialueilla on kartoitettu arvokkaita luontoalueita. Suurimitta-kaavainen rakentaminen uhkaa näitä. (OM66)

Luonnonsuojelualue tuhoutuisi rakennettaessa tai viimeistään ajan kuluessa. (OM61)

Puisto-, kallio-, metsikkö-, ranta-, ja viheralueiden käyttö asuin- tai muuhun rakentamiseen ei ole suotavaa. Jokainen puu Koivusaarella on suojelun arvoinen. Vesilintujen pesimäalueet tulee säilyttää, sillä niiden merkitys lähiluontona on tärkeä. (OM50)

Koivusaaren asutus tulee lisäämään myös Lauttasaaren rantapolkujen ja kävelyteiden jo ennestään ruuhkaista liikennettä. Polkupyörät muodostavat jo nyt ongelman lapsille, vanhuksille ja koirien ulkoiluttajille kevät-, kesä- ja syyskauden aikana. (OM85) Lähimmät Lauttasaaren viheralueet ovat jo nykyiselläänkin lähes ylikuormitettuja, joten lisäys nykyisiin käyttäjämääriin vaarantaa rantalehtojen kestävyyn. (OM57)

Onko ympäristövaikutusten ja biodiversiteetin arviointi tehty kaikilta osin nyt esitettävän osayleiskaavan vaikutuksen koko alueelta, myös vesialueelta, huomioiden mahdolliset maantäytöt? Miten turvataan alueen kasvusto ja eläimistö suojellulta osin ja laajemminkin? (OM57)

Vastine

Postiosoite	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



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen karttapohjaisia luontotietoja sisältävässä Luontotietojärjestelmässä Koivusaassa ja sen ympäristössä on merkittäviä luonnonarvoja seuraavasti: luonnonsuojelualue käsittää Koivusaaren eteläkärjen kaakkoisosan, arvokkaan kasvillisuuden alue eteläkärjen rantaniittykokonaisuuden, arvokkaaksi lintualueeksi on merkitty Vaskiniemi ja Porstan luoto ja arvokkaaksi lepakkoalueeksi Vaskilahdensalmen tunneli sekä itä-länsisuuntainen alue Länsiväylän eteläpuolella.

Koivusaaren suunnittelun tavoitteisiin on asetettu eteläkärjen kehittäminen olemassa olevista luontoarvoista. Suunnittelun lähtökohdaksi otetaan vuonna 2001 luonnonsuojelualueeksi perustetun rantaniityn säilymiselle välttämättömät edellytykset. Suojelupäätöksen mukaan rantaniityn säilymisen kannalta on oleellista, että luonnonvoimat kuten aallokko, tuuli ja ahtojäät estävät niityn umpeenkasvun ja ruovikoitumisen. Rantaniityn merenpuoleiselle edustalle ei saa tehdä sellaisia esteitä, jotka estävät luonnonvoimien toiminnan rantaniityä säilyttävällä tavalla.

Suhtautuminen lintualueisiin on suunnitteluperiaatteissa säilyttävää tai osin korvaavalla periaatteella rakennettujen biotooppien avulla rikastuttavaa. Arvoluokaltaan kohde on 3. luokan lepakkoalue eli luokituksessa vähäpätöisin. Alueella esiintyvä lepakkolaji on vesisiippa. Lauttasaaren rannoilla on useita lepakkoalueita, joten Vaskilahden alue kuuluu tähän lepakkoalueiden kokonaisuuteen. Lepakoiden on todettu viihtyvän kaupunkiluonnon tarjoamissa rakenteissa ja niiden vaatimat elinolosuhteet huomioidaan suunnittelussa, jolloin niiden elinolosuhteiden arvellaankin rakentamisesta jopa parantuvan.

Koivusaaren lähivesissä on tärkeitä kalojen kutualueita Koivusaaren ja Nurmiluotojen välissä, Lehtisaaren etelärannoilla ja Lauttasaaren Riihilahdella. Yleiskaavatyön yhteydessä selvitetään tarkemmin mahdollisten meritäyttöjen vaikutuksia kutualueisiin ja veden laatuun.

Koivusaari liittyy Lauttasaaren virkistysalueisiin, joiden ranta-alueiden virkistykseen käyttöpaine on Helsingin suurimpia. Koivusaaren monipuolista virkistyskäyttöä haittaavat tällä hetkellä venekerhojen tilantarve, niiden yksityisluontoinen käyttö ja ranta-alueiden hankala saavutettavuus Lauttasaaren virkistysreiteiltä. Suunnittelun tavoitteena on kiinnittää erityistä huomiota virkistysreittien jatkuvuuteen ja rantojen monipuolisiin virkistyskäyttömahdollisuuksiin tulevaisuudessa. Vuonna 2006 vahvistetussa Uudenmaan maakuntakaavassa on merkitty Lauttasaaresta Espooseen rantoja kiertävä viheryhteystarve. Koivusaassa viheryhteystarve on merkitty Länsiväylän eteläpuolelle.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Purjeveneet ja veneliikenne ovat olennainen osa merellisen ympäristön maisemakuvaa. Veneilytoiminnan edellytyksien säilyttäminen otetaan suunnittelun lähtökohdaksi.

Rannat ja täytöt

Mielipiteissä oltiin huolissaan Koivusaaren nykyisen ranta-alueiden turmelemisesta rakentamisella. Alue koettiin tällä hetkellä keskeiseksi läntisen Lauttasaaren virkistysalueeksi, joka tarjoaa ainutlaatuisen merellisen ilmapiirin venesatamiseen ja luonnomukaisine rantoineen. Koivusaaren muuttaminen asunto- ja työpaikka-alueeksi nähtiin lisäävän merkittävästi rantojen täyttöjä ja pilaavan alueen vesistöjen virtausolosuhteita sekä vedenlaatua. Merellisen Helsingin ei nähty tarkoittavan meren ääreen ulottuvaa kaupunkirakennetta.

Lauttasaaren rannat ovat pääpiirteissään vihreitä, joita uniikki Koivusaaren ranta nykyisellään täydentää (OM34). Koivusaari on ainoita luonnonmukaisina säilyneitä alueita Länsi-Helsingissä. (OM30) Hyvää kaupungin visioissa on virtausaukon kaivaminen Koivusaaren ja Hanasaaren väliin. (OM7) Ranta-alueita tulee kehittää julkisena kaupunkitilana kävely- ja pyöräilyteinä (OM9).

Suomen ympäristövaikutusten arviointikeskus Oy:n tekemän tutkimuksen lähtötilanne on puutteellinen eikä siinä ole käytetty riittävän tiheää lähtöaineistoa. Merikarttojen syvyysaineisto on yleistetty ja liian harva ja tietoisesti merenkulullisesti matalapainotunut, mitä tutkimuksessa ei ole kerrottu. (OM57)

Koivusaaren rakentaminen turmelisi luonnonmaisemaa, joka merellisenä vihersormena nyt levittäytyy Keilaniemen ja Lauttasaaren väliin. (OM19) Helsingin pitäisi pystyä pääkaupunkina näyttämään hyvää esimerkkiä viihtyisästä kaupunkisuunnittelusta eikä tuhota alueen viimeisiä rakentamattomia rantoja. (OM85) Merentäyttöjä ei tule sallia Koivusaareissa eikä sen lähialueilla. Vaarana on nykyisen ympäristön pilaaminen! (OM50)

Kaupunginosa meressä ei ole merellisyyttä. Se on Atlantis. (OM7)

Koivusaaren rakentaminen esim. noin viisikertaiseksi (YK2002:n suunnitelma) vastaanee varovasti arvioiden parin-kolmen miljoonan kuutiometrin maansiirtoja (OM36). Mistä Helsinki aikoo ottaa puuttuvat täytöt? (OM29)

Markhöjden på största delen av området är inte mer än 1,5 m över normalvattenståndet vilket gör att området måste fyllas med ytterligare minst 1,5 m för bostads- eller kontorsbyggnader. Cetta är inte lämpligt område för tät bebyggelse. (OM33)

Palautteessa viitataan virtausolosuhteisiin ympäröivillä merialueilla, mm Laajalahdes- sa ja Seurasaaarenselällä. (OM7, OM1, OM10, OM69, OM19) Palautteessa viitataan muutoksiin veden vaihtuvuudessa alueen läheisyydessä ja laajemmin Suomenlahdel- la (OM66). Palautteessa viitataan liikennemelun ja ilmanlaadun haittoihin. (OM19) Pa-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

lautteessa esitetään Koivusaaren vesirakentamisen pilaavan vedenlaadun vuosikymmeniksi, rehevöittävän uimarannat ja muuttavan luonnonsuojelualueet käyttökelvottomiksi Länsiväylän pohjoispuolella. (OM68) Palautteessa otetaan kantaa täytemaan suureen tarpeeseen, täytemaan saatavuuteen ja ympäristöhaittaan sekä kustannuksiin. (OM29, OM39, OM41, OM54, OM27, OM55 OM80). Koivusaaren rakentaminen saaren pinta-alaa täyttömaalla lisäämällä on luonnonrantoja ja maisemaa tuhoavaa (OM56)

Suunnittelualueella on luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettu merenrantaniitty. Sen suojaaminen kulumiselta niin, että kasvi- ja eläinlajit sekä niiden muodostamat eliöyhteisöt eivät vaarantuisi näyttää mahdottomalta tilanteessa, jossa tuhannet ihmiset asuvat aivan vieressä. (OM19)

Palautteessa otetaan kantaa mm. vesistövaikutusten arviointitapaan, rakentamisen korkeusasemaan ja kalliokiviainekseen. (OM57)

Luonnonkiviaineksen käyttäminen täytöissä ei ole palautteen mukaan kestävä, sillä käytetään uusiutumattomia luonnonvaroja (OM66).

Yli kolmeen metriin nostettavat täyttöalueet nostavat kustannuksia kohtalokkaan korkeiksi. (OM10)

Helsingiläiset veronmaksajat eivät halua, että viimeiset luonnonmukaiset rannat pilataan espooalaisten IT-firmojen ulkomaalaisten vieraiden majapaikoilla. (OM61)

Täyttöjen laajuus ja suuntaus tulisi suunnitella siten, että Länsiväylän ja Lehtisaaren välisen merenselän maisematila otettaisiin edelleen suunnittelun lähtökohdaksi. Sitä ei tule oleellisesti pienentää eikä ainakaan halkaista täytöillä. (OM23). Erityisesti Hanasaaren ja Koivusaaren välistä vesialuetta tulisi harkiten ottaa rakennusalueeksi (OM20).

Miten ehkäistään naapurustolle aiheutuvat häiriöt, joita tämän mittaluokan rakennushanke aikaansaa? (OM50)

Koivusaaren maapohja on saastunut, koska alueen keskiosa on vanhaa teollisuuden täyttömaata ja tilannetta pahentaa se, että alue on ollut pitkään veneiden kunnostus-alueita (OM24, OM66)

Maaperän pilaantuneisuuden selvittämisessä tulee erityisesti huomioida erityyppisten täyttöjen rajaukset ja nykyisten venesatamien vaikutukset (OM2)

Vastine

Virtausolosuhteet ja veden vaihtuvuus ovat keskeinen osa suunnittelu-tehtävää ja vaikutusten arviointia. Muutoksia veden vaihtuvuuteen arvioidaan matemaattisilla malleilla ja näin päätöksenteon tukena voidaan käyttää asiantuntija-arviota. Länsiväylän liikenne aiheuttaa melu-, kaa-su- ja hiukkaspäästöjä, jotka otetaan suunnitteluratkaisuissa huomioon siten, että alue täyttää hyvän asuinalueen tavoitteet.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vesirakennustyöt edellyttävät vesilain ja ympäristönsuojelulain mukaisia lupia. Lupahakemuksiin tulee liittää luotettavat arviot töiden vaikutuksista mm. veden laatuun. Tähän mennessä tehtyjen vaikutusarvioiden mukaan palautteessa esitettyjä vaikutuksia ei olisi toteutumassa.

Täytemaan määrä selviää suunnittelun myötä, mutta tässä vaiheessa voidaan karkeasti arvioida tarpeen olevan useita miljoonia kuutiometrejä. Täytemaan saatavuuteen ja täytemaan rakentamisen ympäristöhaittaan otetaan kantaa suunnitelmien vaikutuksia arvioitaessa. Vähäisen ruoppaustarpeen, ohuen täytemaapaksuuden ja yksinkertaisten pohjarakennusratkaisujen takia täytemaan rakentamista voidaan kuitenkin Koivusaaren alueella pitää edullisena tapana tarjota merenrantaontteja.

Yleiskaavaa 2002 suunniteltaessa tehtiin Koivusaaren ympäristöön virtausselvitys ja sen jälkeen selvitettiin mm. meriluonnon tilaa. Nämä ovat luonteeltaan perusselvityksiä, joiden pohjalta voidaan päätellä, että suunnittelun jatkamiselle ei ole pakottavaa estettä. Rakentamiseen tähtäävästä suunnitelmasta tehdään aikoinaan tarkemmat selvitykset. Alueen korkeusasema suunnitellaan Helsingin ranta-alueiden yleisten suunnitteluperusteiden mukaan ja rannan läheisyydessä aaltoiluvara ym. paikalliset tekijät otetaan myös huomioon. Metrotunneleiden louhitua kalliokiviainesta ei voida pääsääntöisesti käyttää ratasepelinä koska se ei täytä lujuus- ja hioutuvuusvaatimuksia, mutta moniin muihin käyttökohteisiin se kelpaa mainiosti.

Koivusaaren täytemaita ei ole missään valmiina ja lähiaikoina on hyvälaatuisesta täytemaasta kaupungin rakennuskohteissa pulaa. Täytemaan tulee täyttää rakennuspohjan laatuvaatimukset eli ylijäämämaat tai pilaantuneet maa-ainekset eivät kelpaa. Oletettavaa on, että täytemaata kuljetetaan pitkänkin matkan takaa joko vesi- tai maantiekuljetuksena ajankohdan tarjontatilanteen mukaan. Materiaali on oletettavasti kalliokiviainesta tai merihiekkaa. Merenrantaonttien valmistamisesta koituu näin kustannuksia, energian kulutusta, erilaisia päästöjä ja monenlaista haittaa. Nämä tekijät arvioidaan ja arvioidaan suunnittelu-prosessin aikana.

Yleiskaavan 2002 suunnittelun yhteydessä selvitettiin myös Koivusaaren täytemaan pilaantuneisuutta. Koivusaaren ja Leppäsaaren välistä aluetta voidaan pitää täytemaa-alueena, jossa on rakennusjätettä. Yhdyskuntajätettä löytyi vähän. Osa täytemaasta on pilaantunut metalleilla ja tällaista maata on noin 25.000 m³. Nykyiset pintamaakerrokset ovat kuitenkin melko puhtaita, vaikka veneilykäytön vaikutus näkyy niidenkin laadussa. Maankäytön suunnittelun aikana arvioidaan myös täy-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

temaiden kunnostustarve ja töiden vaikutukset, mikäli alueen käyttö muuttuu.

Muutoksia veden vaihtuvuuden, virtausten, ym. sekä liikenteen haittojen kannalta arvioidaan nykyaikaisesti mallitarkasteluina. Pohjaeliöstön elinoloja, vesikasvillisuuden kehittymistä ym. arvioidaan kartoitusten ja asiantuntija-arvioiden perusteella. Huolellisella suunnittelulla ja vaikutusten arvioinnilla voidaan välttää huonoimmat suunnitelmaratkaisut. Lain vastaisia ratkaisuja ei luonnollisesti hyväksytä. Eri vaikutuksia arvioitaessa ja arvotettaessa muodostetaan kokonaiskuva hyödyistä ja haitoista. Toteutuspäätökseen johtavassa ratkaisussa tulee hyötyjen olla haittoja suuremmat.

Liikenneratkaisut

Länsimetro

Mielipiteissä nousee vahvasti esiin Koivusaaren suunnittelun metroom liittyvät kysymykset. Keskeisenä kritiikkinä on se, miksi Länsimetron ja Koivusaaren rakentaminen on liitetty maankäytöllisesti niin suoraan toisiinsa. Koivusaaren suunnittelu nähdään riippuvan siitä rakennetaanko Koivusaareen metroasema vai ei. Yhdeksi lähtökohdaksi pitäisi mielipiteiden mukaan ottaa myös metroasematon saari. Palautteissa esitetään, että Koivusaaren metroaseman rakentaminen unohdettaisiin ja metroasema siirrettäisiin Lauttasaaren puolelle esimerkiksi Myllykallion alle. Metroaseman kannattavuutta kritisoitiin useissa mielipiteissä. Koivusaaren liikenteen ei mielipiteissä uskota perustuvan tehokkaaseen joukkoliikenteeseen metrolla, vaan alueelle uskotaan hakeutuvan asumaan usean auton omistavia perhekuntia.

Koivusaaren metroasemaa ei saa päättää ennen kuin koko Koivusaaresta ja sen tulevasta kehityksestä on lopullisesti päätetty (OM41, OM51, OM52, OM58, OM12). Metroasema Koivusaareissa on toistaiseksi mukana suunnitelmissa, vaikka Länsimetron kustannukset ovat jo tässä vaiheessa lähes kaksinkertaistuneet (OM36). Koska Koivusaari on vasta selvitysalue, metroaseman suunnittelu Koivusaareen perustuu muuhun suunnitteluun. Vaikuttaakin siltä, että tällä metron suunnittelulla halutaan tarkoitushakuisesti prejuridisoida Koivusaaren kaava. Korostan, että kaupunkisuunnitteluviraston tulee tehdä Koivusaaren selvitysalueesta aitoja vaihtoehtoisia suunnitelmia.(OM65)

Metroinvestoinnin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen edellyttää, että alueelle osoitetaan riittävästi asukkaita, työpaikkoja ja palveluita (OM3). Metroaseman rakentaminen saarelle on turhan kallista (OM40, OM54). Miksi metroasema aiotaan rakentaa keskelle merta, saarenpläntille, jossa ei ole asutusta (OM43, OM59, OM60, OM29, OM70). Nykytilanne perustuu kehäpäätelmään: lähdetään siitä, että Koivusaareen rakennetaan metroasema, ja koska siellä on metroasema, on sinne rakennettava kaupunginosa (OM28, OM64). Koivusaareen ei kannata rakentaa metroasemaa (OM63, OM82). Koivusaari on liian pieni muodostaakseen taloudellisen pohjan met-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

roasemalle (OM30). 0-vaihtoehto tulee ehdottomasti säilyttää suunnittelutarkasteluis-
sa realistisena vaihtoehtona. (OM50)

Metroasemaa on turha rakentaa niille ihmisille, joilla on varaa asua Koivusaaren me-
ren päälle rakennetuissa luksusasunnoissa. He käyttävät joka tapauksessa aina
omaa autoa, niitä tulee olemaan keskimäärin kaksi / huusholli. (OM74) On todennä-
köistä, että pysäköintitilaa tarvitaan huomattavasti enemmän kuin mitä Herttoniemen-
rantaan esimerkiksi aikoinaan varattiin, mikäli alueelle halutaan maksukykyisiä asuk-
kaita (=hyviä veronmaksajia). (OM50)

Yhtiömme kannalta tulevan metroaseman läheisyys edustaa myönteistä kehitystä
(OM23). Tulkoon Koivusaaren metroasema palvelemaan katajajharjulaisia ja läntistä
Lauttasaarta (OM79). Koivusaaren metroasema on tärkeä tulevan joukkoliikenne-
käsittelyn takia, toisin kuin Lauttasaari-seura antaa ymmärtää (OM83)

Koivusaaren metroasemaa voidaan pitää tämän hetkisten suunnitelmien perusteella
ainoana, jatkossa toimivana julkisen liikenteen pysäkkiratkaisuna Hanasaaren kulttuu-
rikeskukselle. Mikäli Koivusaaren asemaa ei toteutettaisi, Hanasaaren saavutettavuus
julkisilla kulkuvälineillä tulisi merkittävästi huonontumaan nykyisiin joukkoliikenne-
tehtäviin verrattuna (OM20). Koivusaaren metroaseman suunnittelun yhteydessä on
tarkasteltava myös liityntäliikenteen pysäköintiratkaisuja sekä katuyhteyttä Hanasa-
reen (OM1)

Palautteessa mm. esitetään Koivusaaren metroaseman siirtämistä itään päin, jotta se
palvelisi paremmin nykyisiä asukkaita ja Katajajharjun kannen mahdollisia uusia ra-
kennuskortteleita. (OM26, OM40, OM10) Kannatamme hyvin toimivaa Länsimetroa,
jota varten tulee rakentaa Myllykallion metroasema Koivusaaren aseman sijasta
(OM24, OM45, OM27, OM64). Aseman sisäänmenossa olisi hyvä huomioida myös
tuleva Katajajharjun kansi, jolloin ihanteellinen sisäänmeno olisi Isonkaaren ja Laut-
tasaarentien kulmauksessa (OM83).

Palautteessa esitetään Koivusaaren metroasema ja alueen rakentamisesta luopumi-
sista koska alueen maaperä on pilaantunutta, saari on matala ja ilmastollisesti altis,
Länsiväylä aiheuttaa haittoja ja vesirakentaminen aiheuttaa riskejä luonnonympäris-
tölle. (OM24, OM7)

Helsingin täytyisi vetäytyä hankkeesta. Metroa kun ei kannata rakentaa kulkemaan
meren "päällä". Koivusaari ei metroasemaa tarvitse. (OM61)

Johtamalla mahdolliset metroraitteet kevyesti Länsiväylän sivussa säästää metron ra-
kentamiskustannuksia olennaisesti. (OM57)

Kun Katajajharju saatetaan alkuperäiseen muotoonsa sen ja Myllykallion alle mahtuu
kaukoliikenneterminaali ja paikoitusluola, jonka avulla kevennetään lännestä Helsin-
kiin tulevaa liikennettä. Myllykallion pysäköintiluola palvelisi välittömästi Lauttasa-
reen suunniteltua ainoata tarpeellista metroasemaa. (OM68)

Koivusaaren tai Sotkatien päähän kaavailtu metroasema tavoittaa huonosti Kataja-
harjun tai Isonkaaren asukkaita, koska paikka on jyrkkien mäkien alla ja asutuksen
reunassa. (OM11) Suunnittelussa tulisi osoittaa, miten Koivusaaren ja Lauttasaaren
metroasemien syöttöliikenne voidaan yhdistää toimivaksi kokonaisuudeksi (OM80).



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Mikäli metroasema yleensäkin tulee, on se sijoitettava Vaskilahden alle ja sisäänkäynti Sotkatieltä Telkkäkujalle johtavan Länsiväylän alikulkutunnelin kupeeseen. (OM75)

Hanasaaren jälkeinen osuus Lauttasaareen asti olisi luonteeltaan bulevardi (OM34). Visio Länsiväylästä puistobulevardina 60 km/t nopeusrajoituksineen edustaa tässä suhteessa nykyaikaisempaa ajattelua. Länsiväylä voisi muuttua kaduiksi paljon kauempaa Rautatientorista (OM23).

Länsiväylä ja muut liikenneratkaisut

Koivusaaren rakentamisen osalta oltiin myös huolissaan alueen vaikeasta sijainnista vilkkaasti liikennöidyn Länsiväylän vieressä ja esiin nostettiin myös näkemys Länsiväylän muuttamisesta kaduksi.

Länsiväylän kevyen liikenteen raitteja tulee kehittää siten, että merelliset näkymät säilyvät, että liikenteen melua ja päästöjä supistetaan nopeusrajoituksilla ja istutuksilla sekä raittiympäristöä parannetaan muutenkin viihtyisäksi ja korkealaatuiseksi. (OM7) Kevyen liikenteen väylän linjaus tulisi edelleen säilyttää suorana, ilman ylimääräisiä koukeroita. (OM61) Länsiväylän molemmin puolin kulkee jo nyt kevyen liikenteen väylät, jotka ovat vilkkaassa käytössä. (OM75)

[Täyttömailla] pitkän kävelymatkan päässä olevat alueet vaativat jo oman kokoajaliikenteen. Koivusaaresta tulisi harkita täysin autotonta aluetta, asukkaiden autoauto-parkkeeraus tulisi järjestää Länsiväylän varteen. Pyöräilyn merkitystä tulisi alueella ja sieltä pois pääsemiseen korostaa. (OM61) Olisiko mahdollista toteuttaa alue täysin autottomana, yksinomaan joukkoliikenneyhteyksiin perustuvana? (OM50)

Alueen läpi kulkee vilkasliikenteinen Länsiväylä, mistä aiheutuu meluhaittaa, jonka vaikutusta ympäröivä vesistö lisää. Meluhaitan lisäksi ilmanlaatu on Länsiväylän varressa heikko. (OM24, OM47, OM66, OM67) Koivusaaresta olisi kasvavan liikenteen pakokaasujen keskellä odotettavissa varsin epäterve asuntoalue (OM10). Kapeiden katujen muuttaminen uutta asuinalueita palveleviksi kulkuväyliksi häittäisi asumisen laatua lähialueella. (OM30).

Monilla työmatka-autoilu on välttämätöntä, joten alueelle tulisi rakentaa parkkipaikat autoille sekä eritasoliittymä Länsiväylälle. Näiden rakentaminen täyttömaalle ei ole kestävä. (OM66)

Koivusaaren ja Lauttasaaren välillä kulkisi uusi bussilinja, joka toimisi metron liityntälinjana että palvelisi koivusaarelaisia Lauttasaaren palvelujen käytössä (OM9).

Autoliikenne lisääntyy Lauttasaareissa kun palveluja haetaan sieltä tai etäämmältä. (OM69, OM85)

Ellei autojen tuomista Koivusaareen kokonaan kielletä, lisääntyy lähialueiden, mm. Lauttasaaren ja Länsiväylän autoliikenne metrosta huolimatta. Koivusaaren liikenne kumoaisi nopeasti metron hyödyn läntisen Helsingin alueella. (OM19)

Suora ja esteetön kevyen liikenteen väylä länsiväylän pohjoispuolella on toivottava (OM9).

Postiosoite	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



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Maankäytön tie- ja katuratkaisujen tulee noudattaa liikennekäytäväselvityksessä yhdessä sovittuja periaatteita (OM6).

Miten asuntojen ja toimitilojen melutaso huolehditaan määräysten mukaan haitattomiksi? Miten huomioidaan suurien asukas- ja toimistotyöntekijämäärien pysäköinti ja autoliityntäliikenne? Kovan rahan asuntojen ostajilla on varaa ja tapana ylläpitää useita autoja. (OM57)

Suunnittelualue on kokonaan melualueetta, joka ylittää asuintilojen ulkotiloille sallitut normit! [...]Onkin huomioitava, että Koivusaari olisi yleiskaavan laajoista asuinrakentamiskohteista ainoa, joka sijoittuisi merelliselle melualueelle. Melulle ja päästöille altistuvien alueiden rakentamista ei voida perustella sillä, että vilkkaasti liikennöidyillä kaduilla asutaan muuallakin! (OM19)

Liikenteen ruuhkautumisen ja läpiajoliikenteen merkittävän kasvun estämiseksi tarvitaan Lauttasaareen jatkossakin liittymä Länsiväylälle ja Länsiväylältä. Edullisin ratkaisu lienee nykyisten Katajajarjun ramppien säilyttäminen. Mikäli ratkaisu on jokin muu; miten on tarkoitus estää uusien ramppien meluhaitat? Miten olisi mahdollista hoitaa liikenne häiriöttä rakennustöiden ajan Länsiväylällä? (OM50)

Vastine

Koivusaaren suunnittelu liittyy olennaisesti Länsimetron valmisteluun.

Länsimetro on pääkaupunkiseudun merkittävimpiä joukkoliikenneinvestointeja ja luo edellytykset kaupunkirakenteen tiivistämiselle länsisuunnassa niin, että liikkuminen perustuu joukkoliikenteen käyttöön. Koivusaari sijoittuu uudelle metrolinjalle sopivalle etäisyydelle Lauttasaaren ja Keilaniemen asemista ja siitä on mahdollista luoda alue, jossa voi asua ja työskennellä ilman oman auton käyttöä. Realismia on, että moni Koivusaarelainen kuitenkin omistaa auton, joten täysin autotonta aluetta ilman pysäköintipaikkoja ja tarpeellisia katuja ei Koivusaaresta voida suunnitella. Kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä tulee kuitenkin olemaan keskeinen rooli Koivusaaren kaupunkirakenteessa.

Länsimetron suunnittelu etenee parhaillaan nopeassa aikataulussa ja sen toteuttaminen on tarkoitus aloittaa jo vuonna 2010. Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 2.10.2006 Länsimetron suunnittelua koskevan tilannekatsauksen ja jatkovalmistelun yhteydessä, että metropäätöksen varmistuttua on tarkoituksenmukaista käynnistää metron hankesuunnittelu, asemakaavoitus ja Koivusaaren osayleiskaavan laatiminen. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 21.6.2007 Länsimetron Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien periaatteellisen sijainnin hanketasoisen suunnittelun pohjaksi.

Länsimetron hankesuunnitelmassa varaudutaan Koivusaaren aseman rakentamiseen. Raideliikenneyhteyksiin tukeutuva joukkoliikenne on ilmastomuutoksen hillitsemisen kannalta kestävää yhdyskuntarakenn-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

teen kehittämistä, joka Koivusaaren osalta mahdollistaa maankäytön tehostamisen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisen.

Koivusaaren metroaseman on mahdollista sijoittaa niin, että itäinen sisäänkäynti on Lauttasaaren puolella ja läntinen sisäänkäynti Koivusaarella. Itäinen sisäänkäynti palvelee paremmin Katajaharjun nykyisiä ja tulevia asukkaita, kun taas läntinen sisäänkäynti palvelee Koivusaaren tulevia asukkaita ja siellä työskenteleviä. Näin metroasema saadaan tehokkaasti joukkoliikennematkustajien käyttöön.

Lauttasaaren ostoskeskus ympäröivine palveluineen ja asukkaineen on luonnollinen metroaseman paikka Lauttasaarella. Myllykallion alla (Isokaaren ja Lauttasaarentien välinen alue) sijaitseva asema tulisi melko lähelle tätä suunniteltua Lauttasaaren ostoskeskuksen asemaa. Lauttasaaren ainoana metroasemana Myllykallio olisi taas monille lauttasaarelaisille huonosti saavutettavissa.

Länsiväylän liikenteen sujuvuuden helpottamiseksi ja ympäristösyistä liityntäpysäköintipaikkoja on tarkoituksenmukaista järjestää riittävästi metroasemien yhteyteen mahdollisimman kauaksi Helsingin keskustasta. Myllykallion alle sijoitettu pysäköintiluola vaikuttaisi pienentävästi vain Länsiväylän Helsingin puoleisen pään liikennemääriin ja lisäisi vastaavasti Lauttasaaren katuverkon kuormitusta.

Pysäköintipaikkojen suhteen noudatetaan asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeiden periaatteita vastaavasti kuin muillakin hyvän joukkoliikennepalvelujen alueilla. Koivusaaren ei ole tarkoitus järjestää liityntäpysäköintipaikkoja.

Liityntäliikennelinjasto tarkentuu Länsimetron suunnittelun edetessä. Tämänhetkisen käsityksen mukaan yksi seutulinja liikennöi Tapiolan ja Vattuniemen välillä (nykyinen 501). Tämä linja on mahdollista ohjata Koivusaaren metroaseman kautta. Katajaharjun ja Lauttasaaren ostoskeskuksen välillä liikennöisi nykyisellä reitillä linja 20. Vattuniemestä tulisi omat liityntäliikennelinjat Lauttasaarentielle ostoskeskuksen tuntumaan.

Länsiväylän liikennekäytäväselvityksessä on kiinnitetty erityistä huomiota kevyen liikenteen yhteyksiin. Koivusaaren ja Lauttasaaren osalta tämä tarkoittaa nykyistä sujuvamman ja yhtenäisemmän työmatkapyöräilyyn soveltuvan reitin tutkimista Länsiväylän tuntumassa. Toisaalta tutkitaan Koivusaaren rantoja kiertävän kevyen liikenteen yhteyden kytkemistä Lauttasaaren rantoja kiertäviin nykyisiin reitteihin.

Katuyhteys Koivusaaren ja Hanasaaren välillä tutkitaan.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Nykyisiä kapeita tonttikatuja (Sotkatie ja Telkkäkuja) ei olla muuttamassa Koivusaarta palveleviksi läpiajoon houkutteleviksi kaduksi. Koivusaaren ja Lauttasaaren välille tutkitaan uusi rinnakkaiskatuyhteys nykyisen Katajajarjun rampin tilalle.

Nykyisessä tieverkon hallinnollisessa luokituksessa Länsiväylä on yleinen tie, jonka tienpidosta vastaa Tiehallinto. Länsiväylän muuttaminen yleisestä tiestä kaduksi ei ole ajankohtaista. Länsiväylää kehitetään yhteistyössä Tiehallinnon ja Espoon kaupungin kanssa kaupunkimoottoritienä.

Länsiväylän liikenne aiheuttaa merkittävää meluhaittaa sekä Helsingin että Espoon puolella. Kaavoituksen yhteydessä tehdään meluselvitys ja suunnitellaan meluntorjunta. Meluntorjunnassa tutkitaan sekä maankäytölliset että rakenteelliset ratkaisut.

Metroaseman sijoittaminen kallioon Isonkaaren - Lauttasaarentien alueelle on hankalaa, sillä alueella on paksultti maakerroksia ja nykyiset rakennuskorttelit ja liikenneväylät sallivat melko pienet työtilat. Pysäysuora etäisyys metroradan ja maanpinnan välillä kasvaisi suuremmaksi kuin yhdelläkään Helsingin nykyisistä metroasemista ja liukuporrasmatka kestäisi noin 2,5 minuuttia. Lisäksi asema sijoittuisi melko lähelle Lauttasaaren suunniteltua metroasemaa, noin 1 km etäisyydelle.

Metroaseman suunnittelussa otetaan huomioon palautteessa esiin nousseet kysymykset, kuten maaperän pilaantuneisuus, saaren korkotaso ja ilmastolliset haasteet. Näiden tekijöiden vaikutukset myös arvioidaan ja arvioidaan.

Katajajarjun tieleikkauksen kattaminen ei varsinaisesti kuulu Koivusaaren suunnittelutehtäviin. Tunnelin rakentaminen ei lisää merkittävästi melua suuaukon läheisyydessä. Suuaukon alueelle voidaan rakentaa meluntorjunnan rakenteita.

Katajajarjun tieleikkauksen kattaminen johtaa pakokaasujen ja hiukasten pitoisuuksien kasvuun tunnelin suuaukkojen läheisyydessä. Asia tutkitaan asemakaavasuunnittelun yhteydessä ilmanlaatumallilla.

Olemassa oleva rakennettu ympäristö

Koivusaaren rakennettua ympäristöä luonnehtii pääosin veneilykäyttöön keskittyneet toiminnot, kuten venekerhojen rakennukset. Mielipiteissä nousi esiin lähinnä Koivusaaren pohjoisosassa sijaitsevat Nokian tilat. Venekerhojen historiallisten rakennusten toivottiin myös säilyvän.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Mielipiteiden lähettäjät kummastelevat sitä, että kaupunki on antanut Nokian koulutuskeskuksen remonttiin luvan, vaikka alueen lähtökohdat saattavat radikaalisti muuttua.(OM10)

Nokian kiinteistöjä käytetään yhtiön kokous- ja koulutustiloina ja ne sijaitsevat lyhyellä etäisyydellä yhtiömme Helsingin ja Espoon toimipaikoista. Kyseisiä tiloja on sisäosiltaan myös kunnostettu merkittävästi viime aikoina ja tarkoitus on edelleen jatkossa käyttää kiinteistöjä samaan tarkoitukseen (OM21).

Pursiseurojen historialliset rakennukset tulee säilyttää ja vähintään nykyinen määrä laituripaikkoja (OM9).

Vastine

Koivusaaren alueella ei ole suojeltuja rakennuksia. Kaupunginmuseon inventoinnissa on mainittu paikallisesti arvokkaana Koivusaaren itäranan 1939 rakennettu vaalea tiilinen yksikerroksinen rakennus, joka on nykyisin veneilyliikkeiden ja liikuntaviraston käytössä. Yleiskaavatyön edetessä selvitetään tarkemmin alueen rakennuskantaa.

Asunto- ja toimitilarakentaminen

Mielipiteissä oltiin huolissaan Koivusaaren mahdollisen asuntorakentamisen osalta etenkin ilmastollisesti vaikeasta ympäristöstä aivan meren äärellä sekä Länsiväylän aiheuttamasta saaste ja meluhaitasta. Jos alueelle rakennetaan, toivottiin että se tehdään mahdollisimman pienimittakaavaisena, kuten tiiviinä ja matalana rakentamisena. Koivusaaren toimitilarakentamiseen tuli mielipiteissä vain muutama palaute. Lähinnä oltiin huolissaan mahdollisista liian korkeiksi rakennettavista toimitilarakennuksista Länsiväylän varrella.

Laajennettu Koivusaari tulisi olemaan erittäin kallis ratkaisu (OM36, OM58). Asuinrakennukset pitäisi erityisesti suunnitella kestäväksi voimakasta tuulta, myrskyjä ja tulvia sekä edelleen kiihtyvän liikenteen aiheuttamaa melua ja ilmansaasteita.(OM58) Jokainen veronmaksaja ymmärtää, että Koivusaaren täyttämisen kustannukset tulevat nostamaan asuntojen ja työpaikkarakentamisen kustannukset hyvin korkealle (OM29)

Vaadin, että koko eteläpuoli säilytetään nykytilassaan venesatamana ja veneiden talvisäilytysalueina. Koivusaaren pohjoispuolelle Nokian virkistysasunnon viereen voitaisiin sallia pieni täyttöalue näille venealan yrityksille (OM61).

Mahdollinen uudisrakentaminen tulee perustua matalaan, korkeintaan 3-kerroksiseen ja aivan rannalla 2-kerroksiseen rakentamiseen. Tulisi panostaa enemmän pientaloasuinalueiden kehittämiseen eikä suurimittakaavaisen kerrostaloasumisen rakentamiseen. (OM66) Mieluummin ns. kaupunkivilla-tyyppisiä asuntoja, joita voi olla tiiviistiinkin rakennettuna (OM9). Omasta mielestäni Koivusaareen voidaan hyvin rakentaa korkeitakin kerrostaloja, sille ne eivät varjosta ketään siellä (OM76).



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Saarella olevat veneily- ja muut toiminnot voidaan säilyttää sellaisenaan ja lisäksi saarelle saadaan mahtumaan muutamia kaksikerroksisia kymmenen asunnon pienkerrostaloja merta suuremmin täyttämättä. Pienkerrostalot sijoittuisivat jo olemassa olevien aallonmurtajien levennyksille. (...) Helsingin ongelmana on, ettei edullisia asuntoja ole tarpeeksi tarjolla ja merenranta-asuntojen hinta tuskin pysyy tavallisen duunarin ulottuvilla. (OM61)

Pienimuotoista matalaa rakentamista voisi saarelle ajatella, samoin venesatamia. Helsingin imagolle ei sovi korkea rakentaminen keinotekoisille saarille: emme ole Etelä-Ranskaa eikä Dubaita. (OM74)

Asunnon ostajia kalliille asunnoille ei ole enää niin paljoa. Löytyykö alueelle rakennusliikettä, onko ennakkovarauksia? (OM57)

Herttoniemenrannan ja Ruoholahden kaltaista rakentamista korkeine rakennuksineen on ehdottomasti vältettävä Koivusaassa! Korkeat rakennukset ovat siellä liian lähellä rantaa. (OM50)

Kaavailtava toimistorakentaminen lienee samalla tavalla massiivista kuin on nähtävissä Salmisaassa, Ruoholahdessa ja Keilaniemessä. Vain 10 % yrityskannasta on kuitenkin suuryrityksiä. Ja niiden konttoreille edellä mainituilla alueilla on jo tarjolla suuria toimitiloja. Pääosa yrityksistä on mikro- ja pienyrityksiä henkilöstönään enintään 20 henkeä. Näitä yrityksiä tällaiset suuret ja kalliit rakennukset eivät mitenkään palvele. (OM11) Mahdolliset korkeat toimistorakennukset melun torjujina Länsiväylän varrella huonontavat nykyisten asukkaiden ilmanlaatua (OM81).

Vastine

Koivusaassa pyritään etsimään sellaista asumisen, työn, opetuksen ja liiketoiminnan yhdistelmää, joka johtaa innovaatioita edistävään ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen. Työpaikkarakentamisessa ei haluta keskittyä yksinomaan pääkonttorityyppiseen suuren kokoluokan toimistorakentamiseen, vaan suosia pienten ja kehittyvien yritysten työtilatarpeita. Vapaa-ajan ja etenkin veneilyalan yrityksillä nähdään tulevaisuudessakin olevan sijansa merellisessä Koivusaassa.

Asuntorakentaminen Koivusaassa suunnitellaan niin, että se on suojassa liikenteen aiheuttamilta haitoilta. Työpaikkarakentamista sijoitetaan Länsiväylän läheisyyteen ja se suojaa asuinkortteleita liikennemelulta. Asumista voidaan sijoittaa Koivusaassa vain sellaiselle etäisyydelle Länsiväylästä, että hiukkaspäästöt eivät aiheuta asumiselle haittaa.

Asumisen ja lähiympäristön mittakaava suunnitellaan inhimilliseksi. Osa asuinkortteleista suunnitellaan tiiviinä ja matalana 2-4 kerroksisena townhouse-kortteleina. Myös kaupunkivillat ovat Koivusaaren sopiva rakennustyyppi. Alueelle suunnitellaan myös kerrostalokortteleita, mutta asuntorakentamisessa yleensä pyritään suunnittelemaan nykyis-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

ten vakiintuneiden rakennustyyppien (kerrostalo, rivitalo, pientalo) rajoja rikkovia rakennus- ja korttelityyppinä.

Työpaikkarakentamisen mittakaava voi Länsiväylän varressa olla jonkin verran suurempi kuin asuinkortteleissa, mutta ei niin järeä kuin Keilaniemessä, Salmisaarella tai Ruoholahdessa.

Rakentamisen lopullisia korkeuksia yksityiskohdissaan ei ole perusteltua päättää vielä osayleiskaavan valmistelemisen alkuvaiheissa vaan rakentamisen korkeudet tarkentuvat suunnitelmavaihtoehtojen kautta.

Palvelut

Mielipiteissä oltiin huolissaan Lauttasaaren palveluiden tilasta, jolloin Koivusaaren rakentaminen nähtiin ongelmaksi, koska uudet asukkaat tukeutuisivat Lauttasaaren palveluiden ja kuormittaisivat liikaa alueen nykyisiä kuormittuneita palveluja. Toisaalta Koivusaaren palveluiden saavutettavuus koettiin heikoksi Katajaharjussa asuville. Palveluiden monipuolinen toteuttaminen Koivusaareen nähtiin myös ongelmalliseksi.

Koivusaaren alueelle olisi nyt maankäytön suunnittelun ja tilan puolesta viimeinkin mahdollista ratkaista ja toteuttaa kohtuukustannuksilla Lauttasaaren 20 000 asukkaan kaupunginosan puuttuvat tilat nuoriso-, liikunta- ja kulttuuripalveluille, kuten monipuoliset liikuntatilat sekä asianmukainen uimahalli yms. tilat (OM26) Koska Lauttasaarella ei ole nykytilanteessa tarpeeksi liikuntapaikkoja- ja tiloja suhteessa väestömäärään, olisi perusteltua kehittää Koivusaarta ulkoilu-, virkistys-, veneily- ja liikuntapalvelujen alueena (OM27).

Esitetyssä suunnitelmassa jäävät Katajaharju, Myllykallio ja etenkin Vattuniemi täysin ilman palveluita (OM60). Tulee esittää miten Katajaharjun ja Isokaaren väki pystyy vaivatta käyttämään Koivusaaren palveluja, etenkin metroasemaa (OM80).

Vaikka Koivusaareen rakennettaisiin ala-asteen ensimmäiset luokat, tulevat sitä vanhemmat lapset sijoittumaan alueen muihin kouluihin, mikä lisää liikennettä Koivusaaren ja Lauttasaaren välillä. (OM85)

On ilmeistä, että Koivusaareen muuttava väestö joutuu turvautumaan mm. Lauttasaaren terveystiloihin ja koulupalveluihin (OM29).

Koivusaaren asutus jäisi erilleen Lauttasaaresta, eikä se siten tukisi tai vahvistaisi saaren nykyistä elinkeinoelämää. (OM11)

Täyttömaalle kaavailut palvelut eivät ole taloudellisesti mahdollisia 3500 asukkaan pohjalta. (OM69)

Väestöpohja ei turvaa riittäviä palveluita eikä metroaseman kannattavuutta. (OM7) Asukasmäärä tulee mitoittaa siten, että 99 neliön vähittäistavarakaupan sijoittaminen Koivusaareen on taloudellisesti mielekästä (OM9).

Suunnittelussa tulee arvioida vaikutukset alueella toimivien yhteisöjen toimintaan ja toimintaedellytyksiin sekä tuleviin kehitystarpeisiin (OM17, OM16).



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Sosiaalivirasto esittää, että alueen suunnittelussa otetaan huomioon Koivusaaren alue mahdollisena monipuolisen vanhustenkeskuksen sijaintipaikkana (OM4).

Vastine

Koivusaareen tutkitaan saaren koosta huolimatta mahdollisimman monipuolisia julkisia ja kaupallisia peruspalveluita. Metroaseman ja liityntäliikenteen myötä alueesta tulee lähiympäristönsä julkisen liikenteen solmukohta. Palvelut tukeutuvatkin keskeisesti metroaseman yhteyteen ja luovat saaren palvelukeskustan. Tavoitteena on myös, että palvelut tukevat ja täydentävät Katajaharjun nykyisiä palveluita ja laajemminkin metron vaikutusalueita.

Mitoitettavia palveluja ovat muun muassa päiväkotit, ala-asteen ensimmäiset luokat, korttelitalo sekä vähittäistavarakauppa.

Koivusaarta tutkitaan myös paikkana vapaa-ajan keskittymälle, joka tukeutuu hyvään seudulliseen saavutettavuuteen. Keskittymä voisi erikoistua esimerkiksi erilaisiin hyvinvointipalveluihin.

Paljon tilaa vaativien liikuntapalveluiden, kuten ulkourheilukenttien, osalta Koivusaari tukeutuu Lauttasaareen. Koivusaari voi sen sijaan tarjota muita virkistytymis- ja liikuntapalveluita ja lisätä alueella erilaisen hyvinvointipalvelujen kirjoa. Pienveneilyä tukevien veneilyalan liikkeiden ja palveluiden sijoittuminen Koivusaareen puolestaan tukisi Koivusaaren merkitystä veneilykeitaana.

Veneily

Koivusaaren nykyinen päätoiminto veneily, nähdään mielipiteissä hyvin tärkeänä osana alueen luonnetta. Veneilytoiminnan toivottiin jatkavan toimintaansa Koivusaareissa alueen asuntorakentamisen sijaan. Mielipiteissä korostettiin veneilyn luomaa virkistysarvoa alueen kävelijöille ja käyttäjille. Alueen venekerhot nostivat myös vahvasti esiin huolensa tulevaisuudesta Koivusaareissa.

Koivusaarelle ei tarvitse luoda tunnistettavaa luonnetta, koska sillä on jo pitkään ollut sellainen: Koivusaari on virkistyskäytössä oleva pienveneilijöiden tukikohta. (OM50)

Veneilyllä on pitkä historia Helsingin alueella, jota myös Koivusaari nykyisellään edustaa. (OM34) Ainoa järkevä ratkaisu on saaren kehittäminen aidoksi veneilykeskukseksi palvelemaan kasvavan pääkaupunkiseudun veneilyharrastuksen tarpeita. (OM35, OM40, OM41, OM43, OM44, OM26, OM29, OM62, OM18, OM17, OM15, OM14, OM16) Mielestämme Koivusaaren nykyinen käyttö ulkoilu- ja veneilykeskuksena vastaa parhaiten pääkaupunkiseudun tarpeita (OM36, OM13, OM50) Koivusaaresta voidaan tehdä vapaa-ajan ekologinen virkistys-, urheilu-, ja purjehduskeskus, vaikka si-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

joittaa sinne kylpyläkasino (OM56). Koivusaaren kehittämisen tulisi lähteä nykytilanteen jalostamisesta.(OM28) Koivusaari on ihanteellinen paikka esimerkiksi kylpylälle (OM9).

Koivusaaren rakentaminen johtaisi todennäköisesti venepaikkojen vähentymiseen alueella, ellei peräti niiden täydelliseen katoamiseen (OM54).

Koivusaari on purjeveneiden suojaisa satama-alue. Veden nousu ei haittaa veneitä. Satama-alue säilytettävä. (OM72)

Kaupunkilaisten veneilyharrastus, jonka luulisi olevan merellisen pääkaupunkimme päättävien elinten erityisessä suojeluksessa, tarvitsee myös omat tilansa veneiden huoltoa ja säilytystä varten. Huolto ja säilytys kuuluvat luonnollisena osana veneilyharrastukseen. (OM50)

Miten ihmeessä tavoitteeksi on voitu asettaa alueen muuttaminen merellisestä tukikohdasta muuhun käyttöön, joka vääjäämättä johtaisi nykyistä virkistyskäyttöä rajoittavaan lopputulokseen? (OM50)

Meri kuuluu Lauttasaareen ja sitä myötä veneily. Veneiden talvisäilytys pitää pystyä järjestämään lähelle asumista ja venesatamaa. Säilytyksen siirtäminen kauas Koivusaaresta vähentää oleellisesti mahdollisuuksia virkistäytyä puuhailemalla veneen kunnostuksen parissa keväisin. (OM85) Telakointialueiden siirto kymmenien kilometrien päähän estää osaa veneilijöistä jatkamasta veneilyä (OM17) Mikäli alueelle kuitenkin halutaan asuntoja ja työpaikkoja, tulee talvitelakoinnille varata riittävästi tilaa (OM15). Mikäli suunnittelualueelle ei pystytä osoittamaan alueita veneiden talvitelakointiin, suunnitelmassa on esitettävä korvaava ratkaisu (OM16)

Kopu kannattaa tavoitetta luoda merellinen asuin- ja vapaa-ajan ympäristö. Aito merellisyys edellyttää eläviä ja toimivia merellisiä yhteisöjä ja yrityksiä, joiden toimintaedellytykset tulee suunnitelmassa turvata (OM16).

Ahtaalla suunnittelualueella tavoitteiden mukainen rakentaminen poistaa venekerhojen maatoiminnat. Tämä lyö korville veneilyyn liittyvien virkistystoimintojen keskeistä asemaa. Venekerho ilman maatoimintaa on vain eloton veneiden parkkialue kesällä – talvella pelkästään eloton. (OM7)

Koivusaaresta on kehittynyt elinvoimainen veneilykeskus venesatamaineen, telakka-alueineen ja veneilyä palvelevine yrityksineen. Venesatamat eivät pysty kilpailemaan asumisen tai liikerakentamisen tuottaman taloudellisen hyödyn kanssa. Silti näitä alueita tarvitaan. Koivusaarta on kehitettävä venekerhojen, venealan yritysten ja vapaa-ajan toimintojen tarpeisiin. (OM11)

Veneilyn huomiointi ei tarkoita vain sitä, että rannoilla on venepaikkoja. NJK:n ja KoPu:n tapaiset seurat tarvitsevat myös muuta tilaa toimintoilleen, jonka mahdollisuus tulee taata Koivusaarta edelleen kehitettäessä (OM23, OM80).

Suunnittelussa tulee arvioida vaikutukset pääkaupunkiseudun veneilytoimintaan, tarjolla oleviin satamapalveluihin, veneilytapautumiin, veneilyä palvelemaan yritystoimintaan ja muihin vastaaviin seikkoihin (OM17, OM16). Kaavan valmistelussa on hyvä huomioida alueella olevat ja mahdollisesti tulevat uudet venesatamat (OM5).



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Suunnittelussa tulee arvioida vaikutukset alueella toimivien yritysten toimintaan ja toimintaedellytyksiin sekä veneilyä palvelevan yritystoiminnan laajentumismahdollisuuksiin ja samalla veneilyalan työllisyyteen (OM17, OM16).

Veneet voidaan siirtää kauemmaksi sekä satamaan että talvisäilytykseen. Veneiden omistajilla on varmasti autot, joilla he pääsevät paatteihinsa (OM77). Nykytilassaan Koivusaari on sotkuisen ja epämääräisen oloinen, ikään kuin ei kuuluisi kenellekään, iltakävelyynkin turvaton. Esteetikkona en voi ymmärtää, miksi veneiden talvisäilytyspaikkojen pitää sijaita heti laiturin vieressä (OM79).

Väster om centrumudden finns inom Helsingfors inga andra möjligheter för segelbåtshamnar än på Drumsö och Björkholmen. Efterfrågan på segelbåtsplatser stiger med åren och det finns ingen orsak stt avlägsna en utmärkt hamn. (OM33)

Nokian tontin viereiselle tyhjälle tontille saattaisi sopia pieni tukikohta melojille. (OM50)

Vastine

Koivusaaren suunnittelun lähtökohtana on saarella nykyisin toimivien kolmen venekerhon venepaikkojen säilyttäminen Koivusaarella ja edellytysten luominen nykyisten venekerhojen toiminnalle Koivusaarella edelleen.

Mikäli Koivusaari rakennetaan kaupunkimaiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi myös satamatoiminnot suunnitellaan paremmin kaupunkimaiseen ympäristöön sopiviksi.

Veneily tulee myös tulevaisuudessa olemaan keskeinen identiteettiä luova toiminta Koivusaarella. Veneily rikastuttaa Koivusaaren ranta- ja kaupunkielämää. Osa Koivusaaren venepaikoista suunnitellaan asuin-kortteleihin liittyvinä.

Tilan niukkuuden vuoksi talvisäilytystä ei voida Koivusaarella järjestää nykyisellä tavalla kenttämäisenä talvisäilytysalueena vaan sitä on tarkasteltava laajempuna kokonaisuutena koko kaupungin talvisäilytysmahdollisuudet kartoittaen ja toisaalta etsiä Koivusaarella talvisäilytyspaikkoja ainakin osalle veneistä esim. laituralueilta, melualueelta tai venesataman pysäköintialueita hyödyntäen.

Alueella toimivien venekerhojen kanssa tehdään suunnittelun eri vaiheissa yhteistyötä niin, että voidaan kartoittaa venesataman tilatarpeita ja toiminnallisia tarpeita. Koivusaarella nykyisin toimivien venekerhojen suunnittelu on mukana valmisteilla olevan Koivusaaren ideakilpailun kilpailuohjelmassa.

Veneilyalan pienimuotoinen palvelu- ja yritystoiminta sopisi Koivusaareen hyvin ja sille pyritään luomaan suunnittelulla edellytyksiä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Pienilmasto ja tuulisuus, tulvat

Koivusaari on sijaintinsa vuoksi sääilmiöiden osalta erityisen haasteellisella paikalla. Mielipiteissä käytettiin usein rakentamista vastustavana argumenttina pienilmaston ja erilaisten ilmastollisten ääri-ilmiöiden mahdollisuutta.

Suunnittelualue on alttiina voimakkaille liikennemeluille ja päästöille, eikä tämän vuoksi ole optimaalinen asuntorakentamiseen soveltuva alue. Liikenteen melu- ja päästöhaittojen torjuminen tulee kirjata suunnittelun tavoitteisiin myös Lauttasaaren länsirannan osalta. (OM47, OM26, OM16, OM81)

Koivusaaren korkeusaseman mataluuden vuoksi saari on myös alttiina tulvavesille. Suunnittelualueella on myös vähän maa-alaa ja ankara ilmasto. (OM12, OM26)

Onko mitään järkeä rakentaa uutta asuinalueita näin lähelle merta, jonka pinnankorkeuden nousu kasvihuoneilmiön vaikutuksesta voi jo lähitulevaisuudessa johtaa suuriin ongelmiin? (OM50)

Saari on kokonaisuudessa matala ja siksi altis ilmastomuutoksen aiheuttamille tulvil- ja siitä seuraaville rakennusten kosteusvaurioille (OM24).

Miten alueen suunnittelussa huomioidaan mahdolliset merenpinnan vaihtelut ja tulvat? Mikä on saaren korkeustason suhde nykyiseen merenpinnan keskiveteen tai N2000 korkeustasoon?(OM57)

Ilmaston lämpeneminen ei tuo Helsinkiin mitään Välimeren ilmastoa vaan pikemminkin sateisempia talvia ja epävakaisempia säitä ääri-ilmiöineen kuten tulvia ja myrskyjä. Näiden ennusteiden perusteella kaupungin jatkaminen moottoritien halkomalle saarelle on erittäin riskaabelia. (OM19)

Suunnittelualue on kokonaan melualueita, joka ylittää asuintilojen ulkotiloille sallitut normit! [...]Onkin huomioitava, että Koivusaari olisi yleiskaavan laajoista asuinrakentamiskohteista ainoa, joka sijoittuisi merelliselle melualueelle. Melulle ja päästöille altistuvien alueiden rakentamista ei voida perustella sillä, että vilkkaasti liikennöidyillä kaduilla asutaan muuallakin! (OM19)

Länsiväylän ja asutuksen välissä tulee olla riittävät meluesteet ja viherväylät (OM9).

Länsiväylä tarvitsee meluvallin ja matalahkot toimistorakennukset toimivat hyvin meluesteinä (OM79).

Liikennemelun ja -päästöjen torjunta tulee huomioida ennaltaehkäisten alueen suunnittelussa (OM6).

Vastine

Liikenteen haittojen torjunta ja haitallisten vaikutusten lieventäminen on normaali kaupunkisuunnittelun tehtävä pääväylien läheisyydessä. Tässä tapauksessa se ei ole ensisijainen tavoite, joka olisi suunnittelun



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

käynnistävä voima. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa liikenteen haitat on esitetty terveystaikutusten arvioinnin kohdassa.

Suunnittelun organisointi ja vuorovaikutus

Mielipiteissä nousee esiin kritiikki siitä, että vaikka jo Yleiskaava 2002 laadinnan yhteydessä alueen asukkaat ovat voimakkaasti vastustaneet Koivusaaren rakentamista ja meritäyttöjä niin suunnittelua jatketaan nyt vastustuksesta huolimatta. Mielipiteissä vaaditaan myös sellaisten vaihtoehtojen laadintaa, jotka eivät perustu metroaseman rakentamiseen ja meren täyttämiseen. Kaupunkisuunnitteluviraston sisällä järjestettyä ideakilpailua ja suunniteltua avointa arkkitehtuurikilpailua arvostellaan resurssien tuhlausena. Asukkaiden informoimista suunnittelu-prosessin jatkosta pidettiin tärkeänä.

Kaikissa tähänastisissa tilaisuuksissa on tullut selkeästi ilmi, että lauttasaarelaiset vastustavat jyrkästi Koivusaaren rakentamista ja metroasemaa. Jos tarkoitus on kuunnella asukkaita, miksei tätä mielipidettä ole lainkaan otettu huomioon jo tähänastisessa suunnittelussa? Älkää pitäkö pilkkananne kunnallista demokratiaa, vaan kuunnelkaa aidosti, mitä seudun asukkaat ovat jo parin vuoden ajan yrittäneet sanoa (OM48) Olemme aiemminkin ilmaisseet mielipiteemme KSV:lle koskien Länsimetroa ja siihen sangen keinotekoisesti linkitettyä Koivusaaren rakentamista (OM54). Käsitteäkseen elämme demokratiassa ja jos enemmistö on Koivusaaren nykytilan jättämisen kannalla niin silloin se jätetään (OM55). Suunnittelun kohteena oleva alue on Yleiskaava 2002:sta pois jätetty selvitysalue. (OM65) Koivusaari kuuluu edelleen Helsingin Yleiskaava 2002 päätöksen yhteydessä valtuuston sopimiin selvitysalueisiin (OM12).

Koivusaari on selvitysalue, jonka maankäyttö tulee ratkaista kaavoituksella ja sen yhteydessä tehtävillä selvityksillä – ei metropäätöksellä eikä siihen liittyvällä kiireellä. (OM7)

I generalplanen definieras Björkholmen som utredningsområde. Trots detta planläggs området nu i detalj, för dyra kostnader. Med vilket mandat (OM38)

Asunto-osakeyhtiömme puoltaa osayleiskaavan laatimista, jotta Koivusaaren tulevaisuus saadaan päätettyä ja jatkuva spekulointi ympäristömme tulevaisuudesta selkeytymään (OM28). Olen myös kuten 15.1.2008 esitettiin kiinnostunut kuulemaan kuka on antanut luvan tähänastiseen turhaan suunnitteluun ja rahan tuhlaukseen (OM60). Vaadin, että KSV veloitetaan laatimaan todellisia vaihtoehtoja sisältä suunnitelma Koivusaareen osayleiskaavaksi siten, että suunnitelmat eivät sisällä metroasemaa eivätkä merialueen käyttöä rakentamiseen (OM65).

KSV:n tulee valmistella päätettävistä asioista erilaisia vaihtoehtoja poliittista päätöksentekoa varten (OM9). Helka esittää, että Koivusaaren suunnittelutavoitteiden lähtökohdaksi ei aseteta metroasemaa, vaan arviointiin otetaan mukaan muutkin maankäyttövaihtoehdot (OM12).

Koivusaaren selvitystyötä on jatkettava yhteistyössä asukkaiden kanssa. Jatkossakin tarvitaan ajan mukaista informaatiota ja yleisötilaisuuksia. (OM7)



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Outona asioiden käsittelynä pidämme sitä, että vuosien varrella saarelaisten kanta täyttäjien osalta on ollut selkeän kielteinen, niin nytkin. Ja silti asiaa viedään eteenpäin kuin mitään ei olisi sanottu tai ilmaistu. (OM69, OM70)

Kaupunkisuunnitteluviraston tuntuu olleen ajallisia ja taloudellisia resursseja järjestää viraston sisäinen ideakilpailu Koivusaaren alueen maantäytöstä ja rakentamisesta, jossa on saatu kulumaan veronmaksajien rahoja noin 100 000 euroa (OM54).

Kansainvälinen suunnittelukilpailu on pelkkää verovarojen tuhlausta. (OM8)
Kaupungin jo teettämät parikymmentä Koivusaari-suunnitelmaa (viitattaneen kaupunkisuunnitteluviraston sisäiseen ideakilpailuun) osoittavat, että tavoitteita ei voi tyydyttävästi ratkaista. Valitettavasti aineistoa ei ole julkaistu eikä analysoitu selvitykseksi asti. Toivottavasti selvitys vielä tulee. Uutta kilpailua ei tarvita. (OM7)

I synnerhet motsätter vi oss att staden utlyser en internationell arkitektävling om byggnation av Björkholmen. Vi anser att skattemedel inte skall slösas på projekt om vilka det inte finns något politiskt beslut. (OM70)

Vastine

Yleiskaava 2002:ssa merkittiin selvitysalueiksi Kivinokka, Vartiosaari ja Koivusaari. Yleiskaavan mukainen selvitysalue-merkintä tarkoittaa aluetta, jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän viraston toimintasuunnitelman mukaisesti Koivusaaren selvitysalueelle on käynnistetty osayleiskaavan laadinta vuonna 2007. Kivinokan ja Vartiosaaren selvitysalueille osayleiskaavan laadinta käynnistetään vuonna 2008. Osayleiskaavojen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Kaupunginvaltuusto päättää Länsimetron hankesuunnitelmasta keväällä 2008. Jos päätökseen sisältyy metroasema Koivusaareissa, niin silloin ei ole perusteltua laatia osayleiskaavatyössä vaihtoehtoja jotka olisivat valtuuston päätöksen vastaisia.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa järjestetyn vuosittaisen sisäisen ideakilpailun aiheena oli vuonna 2007 Koivusaari. Kilpailun tavoitteena on ollut viraston sisäisen suunnitelmia koskevan keskustelun ja ideoinnin edistäminen, osastojen välisen vuorovaikutuksen lisääminen sekä hyvien ideoiden löytäminen. Kilpailuaika oli viisi päivää ja kilpailutöitä palautettiin 13. Varsinaiseen arkkitehtuurikilpailuun sisäistä ideakilpailua ei voi verrata. Viraston sisäinen ideakilpailu kuitenkin osoitti, että alueelle on mahdollista löytää lukuisia toisistaan poikkeavia suunnitteluratkaisuja.

Kansainvälisen avoimen ideakilpailun avulla pystytään tutkimaan Koivusaaren suunnitteluproblematiikkaa laajasti ja ennakkoluulottomasti sekä tuottamaan lukuisia vaihtoehtoisia tarkasteluja alueesta. Kilpailu



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

tukee myös alueen suunnittelusta käytävää julkista keskustelua ja vuorovaikutusta. Kilpailutöiden parhaimmisto tullaan asettamaan nähtäville kaupunkisuunnitteluviraston tulevaan näyttelytilaan Laituriin. Töistä voi antaa palautetta ja niiden arvioimiseksi järjestetään keskustelufoorummeita. Tuomaristo tekee ja julistaa päätöksensä voittajista vasta näyttely- ja keskusteluvaiheen jälkeen. Kilpailutöiden lisäksi niiden herättämän keskustelun sisältöä pystytään hyödyntämään jatkosuunnittelussa.

Seudullinen suunnittelu

Koivusaari sijaitsee Helsingin ja Espoon rajalla. Mielipiteissä toivotaan aluetta suunniteltavan seudullisesta näkökulmasta käsin.

Eräs hyvä väline täytön laajuuden ja metroaseman kannattavuuden kannalta olisi Koivusaaren maankäytön suunnittelu yhteistyössä Espoon kanssa (OM23).

Kaavoitushanketta olisikin perusteltua arvioida myös Hanasaaren kannalta (OM20).

Energiatehokkuuteen liittyviä laskelmia tehtäessä ei tulisi tuijottaa kuntarajoja, vaan niissä tulisi tarkastella isompia yksikköjä esimerkiksi maantieteellisten tosiseikkojen huomioimiseksi. (OM19)

Vastine

Tällä hetkellä Koivusaaren osayleiskaavatyö toteutetaan Helsingin kaupungin rajojen puitteissa. Alueen suunnittelussa otetaan huomioon seudulliset lähtökohdat ja lähialueiden ympäristö, mutta maankäyttöratkaisut tulevat olemaan nykyisen suunnittelualuerajauksen mukaisia siten, että läntisenä rajana on kunnan raja.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 15.1.2008

Koivusaaren suunnittelun lähtökohdista ja tavoitteista järjestettiin yleisötilaisuus 15.1.2008 Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19, klo 18.00 – 20.00. Tilaisuuteen saapui n. 300 kaupunkilaista.

Tilaisuuden tarkoituksena oli esitellä Koivusaaren suunnittelun reuna-ehdoja, lähtökohtia ja tavoitteita Koivusaaren suunnitteluperiaatteiden ja yleisen kansainvälisen ideakilpailun pohjaksi. Lisäksi tilaisuudessa esiteltiin Koivusaaren historiaa, kaavatilannetta sekä Koivusaareen aikaisemmin tehtyjä suunnitelmia.

Tilaisuuden puheenvuoroissa pidettiin nurinkurisena päättää ensin Koivusaaren metroasemasta ennen Koivusaaren suunnitteluperiaatteista tai suunnittelukilpailun sisällöstä päättämistä. Koivusaareissa ei ole nykyisessä yleiskaavassa metroasemaa vaan se on valkoisella merkitty



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

selvitysalue. Koivusaaresta tulisi esittää suunnitelma, jossa on enemmän virkistyskäyttöä ja pienimuotoista rakentamista eikä metroasemaa. Rakentaminen ruuhkauttaa liikennettä, saastuttaa ja Koivusaaren metroasema hidastaa metron kulkua.

Tilaisuudessa katsottiin, että osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteet lyövät toisiaan korville, koska Koivusaari on liian pieni alue rakentamiselle eikä yleiskaava 2002:n aikaisten suunnitelmien mitoituksen keventäminen auta asiaa.

Huolta aiheuttivat lisäksi lisääntyvä liikenne melu - ja hiukkaspäästöineen, massiiviset meritäytöt, Koivusaaren rakentuminen pääosin työpaikka-alueeksi, alueen tuulisuus, venepaikkojen ja talvisäilytyksen poistuminen alueelta ja luonnon tuhoutuminen. Rakentamista ei voi sopeuttaa nykyisistä lähtökohdista merimaisemaan.

Arkkitehti Ilpo Aarniala esitteli Koivusaaren tekemänsä suunnitelman, jossa Koivusaaren oli esitetty tilaa Vattuniemestä siirretyille veneilyalan liiketoiminnalle ja saarta oli suunniteltu eräänlaisena purjehduskeskuksena. Lauttasaarta täydentävää asuntorakentamista oli suunnitelmassa esitetty Vattuniemeen nykyisten veneilyalan yritysten kortteihin. Suunnitelmaa kannatettiin monessa tilaisuuden puheenvuorossa.

Suunnittelukilpailun vuorovaikutus 13.1-28.2.2009

Yleisöllä oli mahdollisuus tutustua Koivusaaren yleisen ideakilpailun ehdotuksiin jo kilpailun arvostelun aikana ja esittää mielipiteensä kaikista kilpailuehdotuksista. Käytäntö oli suomalaisessa suunnittelukilpailukulttuurissa uusi, mutta se on myöhemmin rantautunut lähes kaikkiin yleisiin kilpailuihin Suomessa. Kilpailutöiden näyttely koottiin näyttelytila Laituriin niin, että tuomaristo oli valinnut kilpailuehdotusten joukosta alustavan yläluokan. Kaikki työt olivat nähtävillä internetissä ja A3 tulosteina Laiturilla.

Perinteisellä tavalla järjestetty suunnittelukilpailu ja laaja vuorovaikutteisuus edustavat ehkä osittain toisilleen vieraita suunnittelukulttuureita. Koivusaaren tulevaisuuden kiistanalaisuus herätti kuitenkin pohtimaan myös suunnittelukilpailujen käytäntöä uudesta näkökulmasta. Kilpailutöiden asettaminen avoimesti nähtäville näyttelyyn ja Internetiin, kaikille avoimien keskustelufoorumien tarjoaminen ja saadun palautteen raportointi tuomariston käyttöön osoittautui toimivaksi ja onnistuneeksi käytännöksi.

Uusi menettelytapa ja hankkeen kiinnostavuus nosti kilpailun ja kommentointimahdollisuuden laajasti esiin tiedotusvälineissä. Laaja julki-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

suus yhdistettynä helppoon kommentointimahdollisuuteen saivat aikaan vilkkaan ja monipuolisen töiden arvioinnin. Netin kautta palautteita tuli lähes 600, kaupunkisuunnitteluviraston näyttelytila Laiturissa vieraili tammi - helmikuun aikana noin 5 000 kävijää joista lähes 200 jätti kirjallista palautetta kilpailutöistä. Lisäksi kilpailutöiden kommentointiaikana järjestettiin kaikille avoin paneelikeskustelu sekä erilliset työpajat alueen pursiseuroille ja Lauttasaari -seuralle. Internetin kautta ja näyttelystä sekä tilaisuuksista saatu palaute raportoitiin kootusti tuomariston käyttöön ennen kilpailun ratkaisua. Saatu palaute on ollut varsin hyödyllistä myös jatkosuunnittelun kannalta. Erityisesti Koivusaassa toimivien pursiseurojen perusteellinen kilpailutöiden analyysi tuotti paljon jatkosuunnittelussa hyödynnettävää veneilyyn ja seuratoimintaan liittyvää asiantuntijatietoa.

Tuomariston näkemykset, ehdotuksista saapuneet kommentit ja yleisöäänestyksen tulos eivät myöskään olleet yleisesti ottaen suuressa ristiriidassa keskenään. Kilpailun voittajaksi lopulta valittu ehdotus "Kuunari" sijoittui hyvin myös yleisöäänestyksessä.

Koivusaaren kilpailussa kehiteltyä kilpailuprosessia on sittemmin käytetty miltei kaikissa Suomessa järjestetyissä yleisissä arkkitehtuuri- ja kaupunkisuunnittelukilpailussa ja etenkin ongelmakentältään moniulotteisiin kaupunkisuunnittelukilpailuihin malli tuntuu sopivan erityisen hyvin.

Venekerhoille järjestetyt työpajat

Koivusaaren voittaneeseen kilpailuehdotukseen perustuvan viitesuunnitelman laatimiseen liittyen järjestettiin kaksi iltatilaisuutta, joissa alueella toimivien venekerhojen kanssa keskusteltiin laaditusta viitesuunnitelman luonnoksista ja pyrittiin kehittämään satamia edelleen hyödyntäen kerhojen asiantuntemusta satamien suunnittelussa. Tilaisuuksiin osallistuivat kaikkien venekerhojen edustajat, viitesuunnitelman laadinnassa konsulttina toiminut arkkitehti Ilkka Svärd ja kaupunkisuunnitteluviraston asiantuntijat. Satamien suunnittelussa päästiin varsin pitkälle eri osapuolia tyydyttävään lopputulokseen, mutta myös jatkosuunnittelulle jäi haasteita.

Eniten huolta venekerhojen keskuudessa aiheutti veneiden talvisäilytystilojen niukkuus. NJK:n pursiseura on lisäksi huolissaan siitä, että satamalla ei ole laajentumisvaraa tulevaisuuden tarpeita varten.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Kaavaluonnos nähtävillä 15.3.–10.4.2010

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 23.3.2010

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 23.3.2010

Koivusaaren viitesuunnitelmasta ja osayleiskaavan luonnoksesta järjestettiin yleisötilaisuus 23.3.2010 Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19, klo 18.00 – 20.00. Tilaisuuteen saapui n. 90 henkilöä.

Tilaisuuden tarkoituksena oli esitellä Koivusaaren voittaneen kilpailuehdotuksen pohjalta kehitetty viitesuunnitelma ja osayleiskaavan luonnos. Arkkitehti Ilkka Svärd esitteli tilaisuudessa viitesuunnitelman sisällön.

Tilaisuuden puheenvuoroissa vastustettiin pitkälti samoja asioita kuin suunnittelun aikaisemmissa vaiheissa. Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärää pidettiin liian suurena. Suunnitelman katsottiin tukkivan merimaisemaa. Täyttöalueita pidettiin liian suurina. Koivusaarta pidettiin liian tuulisena rakentamiselle. Alueen suunnittelun lähtökohdaksi pitäisi ottaa nykytilanteen mukainen käyttö virkistysalueena ja venekerhojen toiminta-alueena.

Arkkitehti Ilpo Aarniala esitteli oman vaihtoehtoisen Koivusaari-suunnitelmansa, joka perustui tiiviiseen ja osittain melko korkeaan rakentamiseen Koivusaaren keskustassa metroaseman tuntumassa ja Länsiväylän kattamiseen Koivusaaresta aina Katajaharjun itäpuolelle asti. Aarnialan suunnitelmassa ei esitetty meritäyttöjä.

Kannanotot ja lausunnot ovat esityslistan liitteenä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaistyötä Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston, kiinteistöviraston tontti-osaston, sosiaaliviraston, opetusviraston, ympäristökeskuksen, liikuntaviraston, Uudenmaan ELY-keskuksen, Länsimetro Oy:n ja Espoon kaupungin kanssa.

Koivusaaren yleinen ideakilpailu järjestettiin yhteistyössä Suomen arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa.

Liikennevirasto toteaa (31.3.2010) Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksesta, että kaavaluonnoksen kaakkois- ja lounaisosan vesitäytöt sijoittuvat lähelle Helsingin kaupungin ylläpitämiä Länsiulapanniemi-Hanasaari ja Vaskilahti veneväyliä sekä niiden turvalaitteita. Liikennevirasto katsoo, että turvalaitteet on syytä huomioida jatkosuunnittelussa. Lisäksi kaava-alueen kaakkois- ja pohjoisosassa kulkevat Vaskilahti sekä Miessaarenselkä-Salmisaari väylät tulisi merkitä kaavakarttaan.

Vastine

Koivusaaren täytöt eivät juurikaan ulotu nykyisille vesiväylille. Vaskilahden satama-altaassa ja NJK:n uuden sataman alueella joudutaan suunnittelemaan ja toteuttamaan väyliä sisääntulot satamaan uuden suunnitelman mukaisesti. Satama-altaita joudutaan mahdollisesti joistakin kohdista syventämään.

Museovirasto toteaa (6.4.2010), että toteutuessaan Koivusaaren osayleiskaava mahdollistaa vesialueiden täyttöä, joten kaavalla voi olla vaikutuksia vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Helsinki on Suomen kaupungeista se, josta tunnetaan eniten erilaisia vedenalaislöytöjä. Muinaisjäännöksiä ovat yli sadan vuoden ikäiset hylät ja hyllyn osat ja ihmisen tekemät Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta kertovat vedenalaisrakenteet. Koivusaarta lähinnä olevat vedenalaiset muinaisjäännökset ovat Hanasaaren ja Karhusaaren välissä oleva väyläeste Krimin sodan ajalta ja Kaskisaaren rannassa oleva ruoppauksessa vahingoittunut puualuksen hylky. Museovirastolla ei ole kattavaa tietoa vedenalaisten muinaisjäännösten sijainneista. Siksi ennen vesitäyttöjä ja muita vesirakennustöitä tulee tehdä vedenalaisinventointi niin, että varmistetaan entuudestaan tuntemattomien vedenalaisten muinaisjäännösten säilyminen.

Museovirasto katsoo, että osayleiskaavassa on syytä ottaa huomioon vedenalaisen kulttuuriperinnön suojeleminen. Sellaisiin kaavamerkintöihin,



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

jotka tulevat toteutumaan täyttömaalla tai sisältämään muuta vesirakentamista tulee liittää seuraava suojelumääräys:

Ennen alueella tehtävää täyttöä tai muuta vesirakennustyötä on oltava yhteydessä Museovirastoon vedenalaisinventoinnin organisoimiseksi.

Vastine

Eteläosaa on tiedettävästi käytetty hiekkajaalojen, kalastusveneiden ja vastaavien moottorittomien alusten tukikohtana menneinä aikoina. Rantavesissä saattaa hyvinkin olla hylättyjä veneitä tai telakointivarustusta. Suunnitellut täytemaa-alueet on syytä tarkastaa maankäytön suunnittelun aikana sukeltajatyönä. Osayleiskaavaaluonnokseen on lisätty Museoviraston vaatima kaavamääräys.

Helsingin seudun liikenne (21.4.2010) toteaa, että Länsimetron rakentaminen välillä Ruoholahti-Matinkylä on käynnistynyt. Länsimetro luo edellytyksiä ratojen varrella olevan maankäytön tehostamiseen.

Koivusaaren sijainti on seudullisen liikenteen kannalta edullinen ja se sijaitsee lähellä Helsingin ydinkeskustaa, Keilaniemeä ja Tapiolaa. Metroasemien vaikutusalueiden mahdollisimman tiivis maankäyttö lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna. Koivusaaren asukkaat ja työpaikat tulee keskittää mahdollisimman lähelle metroasemaa ja saaren tuulisuus huomioida jalankulku yhteyksien suunnittelussa. Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian 2030 tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä yli kolmanneksella vuoteen 2030. Strategian mukaan kestävän yhdyskuntarakenteen edistäminen perustuu sen täydentämiseen ja eheyttämiseen raideliikenteeseen tukeutuen. Koivusaaren maankäytön tehostaminen tukee erinomaisesti tätä tavoitetta.

Länsimetron aloitettua liikennöinnin alueelle jää myös linja-autoliikennettä. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelman mukaan metron liikennöintiaikana Koivusaarta palvelee linja 501 (Oravannahkatori-Lauttasaari) Metron liikennöintiajan ulkopuolella joukkoliikenne hoidetaan linja-autoilla ja Länsiväylää pitkin kulkee myös kaukoliikenteen linja-autoja.

Länsiväylälle Koivusaaren kohdalla tulee varata tilat linja-autopysäkeille. Katuyhteys Koivusaaren eritasoliittymästä tulee rakentaa telibussilla liikennöitäväksi ajoradan minimileveyden ollessa 6,5 metriä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Länsiväylällä tällä hetkellä Hanasaaren kohdalla olevat linja-autopysäkit tulee säilyttää, koska Koivusaaresta Hanasaareen on yli kilometrin matka. Vaihtoehtona on Hanasaarta palvelevan joukkoliikennelinjan liikenne rinnakkaiskatua pitkin, jolloin reitin tulee olla täysikoisella bussilla liikennöitävissä Keilaniemestä Hanasaareen ja sieltä edelleen Koivusaareen ja Lauttasaareen.

HSL pitää tärkeänä, että Länsiväylän suuntainen pääraitti Espoosta Helsingin keskustaan säilyy sujuvana ja Koivusaaren asemalle varataan runsaasti liityntäpysäköintipaikkoja polkupyörille.

Esteettömyysnäkökohdat tulee ottaa huomioon metroaseman suunnittelussa.

Vastine

Helsingin kaupungin tavoitteena on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Se tarkoittaisi tässä mahdollisimman korkealaatuista, suoraa ja houkuttelevaa linjausta. Nykyisin Katajaharjussa ongelmana ovat yhden selkeän pääpyöräreitin puuttuminen ja jyrkät pituuskaltevuudet. Ratkaisuksi on osayleiskaavan selostuksessa hahmoteltu eri vaihtoehtoja. Lopullinen vaihtoehto valitaan suunnittelun edetessä. Länsiväylän leveyden aiheuttama tilanpuute ja Länsiväylän kattamisesta johtuvat korkeuserot luonnollisen maanpinnan ja kannen yläpinnan välillä aiheuttavat myös ongelmia pyöräreitin suunnittelulle.

Hanasaaren ja Keilalahdentien välistä katuyhteyttä tutkittiin Länsiväylän aluevaraussuunnitelman yhteydessä, mutta sille ei laadituissa liikenneennusteissa kohdistunut riittävästi kysyntää. Hanasaaren maankäyttö oletettiin tarkastelussa nykyiseksi.

Länsiväylän linja-autopysäkit Hanasaareen säilytetään ja Koivusaareen rakennetaan uusi pysäkkipari metrosisäänkäynnin läheisyyteen. Koivusaaren kokoojakadut ovat telibussilla liikennöitävissä katupoikki-leikkauksen puolesta. Mahdollinen hankala kohta busseille on Lauttasaaren ja Koivusaaren välisen kadun itäpää (pituuskaltevuus alle 8%). Kohtaa suunnitellaan edelleen.

Koivusaaren puistokadulla saavutetaan pituuskaltevuus 5 % eli esteettömyyden erikoistaso. Lauttasaaren ja Koivusaaren välisen kadun itäpäässä päästään alle 8 % pituuskaltevuuteen eli esteettömyyden perustason. Korkeusmaailma on Katajaharjussa haastava vaihdellen Katajaharjuntien +18.0 metristä Vaskilahden alikulkuyhteyden +1.5 metriin vain parinsadan metrin matkalla.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Espoon kaupunginhallitus esittää (10.5.2010), että Koivusaaren suunnittelu irraltaan Hanasaaresta ei Espoon kaupungin mielestä ole mahdollista. Jatkosuunnittelussa tulee kaupunkien välistä yhteistyötä tiivistää.

Koivusaari rajoittuu kaupunkien rajalla Espoon eteläosien yleiskaava-alueeseen, jossa Espoon puolella sijaitseva Hanasaari on merkitty julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY) sekä "kehitettävät alueet" -merkinnällä. Länsiväylän eteläpuoleinen kaksi saarta käsittävä alue vesialueineen kuuluu Hanasaaren ruotsalais-suomalaisen kulttuurikeskuksen kiinteistöön.

Hanasaarissa sijaitsee ruotsalais-suomalainen kulttuurikeskus, joka toimii Ruotsin ja Suomen kulttuurin, elinkeinoelämän ja kansalaisten välisten yhteyksien lisäämiseksi ja kehittämiseksi ja se on myös merkittävä kongressikeskus. Senaatti-kiinteistöt (Suomen valtio) omistaa koko Hanasaaren kiinteistön, mutta sen hallintaoikeus on luovutettu Suomalais-ruotsalaiselle kulttuurirahastolle, jonka taustalla ovat Suomen ja Ruotsin valtiot. Sopimuksen mukaan kiinteistön hallinta- ja käyttöoikeus on kulttuurirahastolla niin kauan, kun kiinteistöä käytetään suomalais-ruotsalaisena kulttuurikeskuksena.

Hanasaaren kulttuurikeskus on merkittävä pohjoismaisen vuorovaikutuksen toimija ja ilmentäjä. Hanasaari kuuluu Espoon ns. T3-alueeseen (Tapiola-Otaniemi-Keilaniemi) ja Hanasaaren merkitys kansainvälisenä kulttuurikeskuksena tulee edelleen voimistumaan. Espoon kaupungin ja kulttuurikeskuksen kesken on käynnistetty yhteistyö, jonka tavoitteena on Hanasaaren kulttuurikeskuksen integroiminen T3-kehityshankkeeseen. Lisäksi on alustavasti suunniteltu Hanasaaren ja Karhusaaren kehittämistä yhdessä.

Länsiväylällä on Hanasaaren kohdalla eritasoliittymä, joka tulee alikukuyhteyksineen säilyttää välttämättömänä Hanasaaren nykyiselle toiminnalle ja kehittämiselle.

Linja-autoliikenne vähenee Länsiväylällä merkittävästi sen jälkeen kun Länsimetron liikenne käynnistetään. Hanasaaren joukkoliikenneyhteydet perustuvat tulevaisuudessa pääosin metron syöttöliikenteeseen. Hanasaaren lähin metroasema on Koivusaarissa. Metroaseman suunnittelun yhteydessä on tarkasteltava liityntäliikenteen pysäköintiratkaisuja sekä katu-yhteyttä Hanasaareen. Helsingin puolen asemakaavassa oleva Koivusaaresta Hanasaareen johtava katu-yhteys on säilytettävä ja rakennettava Koivusaaren toteutuksen alkuvaiheessa. Länsiväylän molemmin puolin tulee olla sujuvat ja turvalliset pyörätiet.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren suunnitelma perustuu mittaviin täyttöihin. Espoon kaupunginhallituksen mielestä kontrasti Hanasaaren ja Koivusaaren suunnitelmien välillä on jyrkkä, koska Espoon eteläosien yleiskaavassa ei ole esitetty täyttöjä vesialueelle. Koivusaaren jatkosuunnittelussa täyttöjä ei tule ulottaa Espoon puolelle eikä rakentamista tule ulottaa kaupunkien rajaan kiinni. Veneliikenteen väyliä ei ole otettu suunnitelmasa riittävästi huomioon. Koivusaaren ja Hanasaaren väliin tulee jättää riittävän leveä vapaa vesialue eikä vesialueen vapaata käyttöä saa rajoittaa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida suunnitelman vaikutukset Laajalahden ja Keilalahden virtausolosuhteisiin.

Kuntien välistä yhteistyötä alueen suunnittelussa tulee lisätä ja yhteistyössä tulee olla tiiviisti mukana myös Senaatti-kiinteistöt ja Hanasaaren kulttuurikeskus. Hanasaaren kehittämisen tarpeet on otettava huomioon

Vastine

Hanasaaren kohdalla oleva eritasoliittymä ei ole periaatteessa Hanasaaren kannalta välttämätön jos Koivusaaren liittymä rakennetaan, koska Koivusaaren liittymän ja Koivusaaresta Hanasaareen rakennettavan kadun kautta pääsisi Länsiväylältä Hanasaareen. Liikennejärjestelmää on kuitenkin jatkosuunnittelussa muutettu niin, että Hanasaaren liittymä Länsiväylälle ja nykyiset bussipysäkit on säilytetty.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ei vastusta Hanasaaren ja Karhusaaren kehittämistä kansainvälisenä kulttuurikeskuksena.

Espoon puolella sijaitsevan Keilaniemen rantaviivassa sijaitsevan korkean toimistorakentamisen ja Keilalahden rannalla olevien Helsingin puoleisten kaupunginosien rakentamistavan välillä oleva kontrasti on niin ikään hyvin jyrkkä, joten Koivusaaren suunnitelmien kritiikin perusteluna ei ole syytä pitää vastarannalla sijaitsevan alueen osayleiskaavan erilaisia rakentamistavoitteita.

Osayleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet eivät ulotu Espoon puolelle. Vaatimus Hanasaaren liittymän säilymisestä aiheuttaa tie- ja katualueiden rakentamista myös Espoon alueella. NJK:n venesataman jatkaminen Länsiväylän vartta seuraten Hanasaareen asti olisi kaupunkisuunnitteluviraston mielestä hyvä laajentumissuunta pursiseuran satamalle ja parantaisi kaupunkikuvallisesti nykyisin hoitamaton moottoritien penkereen reunaa. Koivusaaren osayleiskaavassa satama suunnitellaan kuitenkin Helsingin alueelle.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren ja Hanasaaren väliin jäävä vesialue on lyhimmilläänkin n. 180 metriä leveä ja se riittää varmasti Hanasaaren vesiliikenteelle varsinkin kun Hanasaaren laituri ja Keilalahteen johtava veneväylä sijaitsevat Hanasaaren länsipuolella.

Koivusaaren täyttöjen vaikutuksista meriveden virtauksiin on tutkittu viimeksi yleiskaavaa 2002 varten valmistellun Koivusaari-suunnitelman yhteydessä ja virtausselvitys on päivitetty 22.10.2010 vastaamaan Koivusaaren viitesuunnitelman mukaista maa-alueen laajuutta.

Kaupunkien välistä yhteistyötä on lisätty mm. yhteistyössä Espoon, Helsingin ja Ely-keskuksen kanssa laaditulla Länsiväylän aluevaraus-suunnitelman luonnoksella, jossa Espoon kaupunginhallituksen vaatimukset Hanasaaren säilytettävistä liikenneyhteyksistä on huomioitu.

Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osasto toteaa (9.4.2010), että viheralueet ovat pieniä suhteessa tonttien kokoon etenkin alueen pohjoisosassa. Rantareitin, kohtaamispaikkojen ja oleskelutilojen merkitys korostuu, koska viheralueet ovat niukkoja. Pienten tai kapeiden puistosuikaleiden varaamista kaavaan tulisi välttää. Katu- ja puisto-osasto suosittelee, että pohjoisosan kapeat viheralueet voisivat olla tontteja joiden kautta kulkee kevyen liikenteen väylä.

Rantaa kiertävä ulkoilureitti katkeaa Koivusaaren pohjoisosassa viheralueen kohdalla. Reitit tulisi suunnitella jatkuviksi.

Vaikutusten arvioinnissa tulisi tutkia miten viheralueet suhtautuvat tulvarajoihin.

Suurin viheralue sijaitsee tieliikennemelualueella. Vaikutusten arvioinnin yhteydessä olisi tutkittava melun virkistysalueille aiheuttamat haitat ja melun torjunnan mahdollisuudet. Viheralueiden soisi painottuvan kauemmaksi tieliikennemelusta.

Kannelle suunniteltu viheralue on kallis ja vaativa viherrakentamis- ja ylläpitokohde. Kansirakenteen kustannusvaikutuksia olisi hyvä tutkia vaikutusten arvioinnissa ja pohtia kannen päälle joitain muita toimintoja.

Kalliiden kanavarakenteiden ylimitoitettua rakentamista tulisi välttää. Kapea kanava alueen eteläosassa tuntuu rakennusviraston mielestä turhalta ja kanavan alue tulisi varata tonttialueeksi ja suurentaa näin eteläosan viheraluetta.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastine

Koivusaarta kiertävän ranta-alueen suunnittelu julkiseksi tilaksi on Koivusaaren suunnittelun keskeisiä suunnitteluperiaatteita. Jos tontit ulotetaan rantaan asti on olemassa vaara ranta-alueen yksityistymisestä ja julkisten kulkureittien häviämisestä.

Rantaraittien suunnittelussa on pyritty siihen, että ranta-alue ei olisi kaikkialla samanlainen vaan syntyisi puistomaista rantaa, uimarantaa, rakennettua rantaraittia ja laiturialueita. Pohjoisosan puistoranta liittyy toisaalta Katajaharjun puolella pieneen, mutta kevyen liikenteen yhteyksien kannalta tärkeään rantapuistoon ja puusto pehmentää rakentamisen suhdetta maisemaan Katajaharjusta katsottuna. Viheralueen leveyttä rannassa tutkitaan edelleen jatkosuunnittelussa, mutta Vaskilahden vesialuetta ei ole hyvä enää merkittävästi kaventaa lisätäytöin. Pohjoisosan rantareitti on korjattu jatkuvaksi myös suunnitellun uimarannan kohdalla.

Yleistasaussuunnitelmassa on otettu huomioon merivedenpinnan korkeuden vaihtelut, aluekuivatuksen toimivuus ja alueiden käyttötarkoitukset. Nykyiset viheralueet Koivusaarenpuistossa ja Leppäsaarenpuistossa säilytetään nykyisellään ja uimaranta-alueet rakennetaan alhaalle. Virkistysalueille tarvitaan myös aluekuivatuksen viivytyksaltaita.

Länsiväylän meluhaittaa pohjoisen viheralueiden suuntaan vähennetään melusteellä.

Koivusaaren eteläosan kanava on pienehkö ja intiimi, mutta tärkeä lisä alueen julkisiin kaupunkitiloihin. Kanava tulisi nähdä alueen julkista ulkotilaa monipuolistavana elementtinä eikä viheraluetta syöväenä elementtinä. Kanavan rakentaminen irrottamalla täyttöalue Koivusaaren länsireunan nykyisestä rantaviivasta antaa mahdollisuuden säilyttää rannan avokalliot osana eteläkärjen puistoa.

Koivusaaren viheralueiden suhteellinen määrä on pienehkö ja siksi niiden samoin kun muun julkisen ulkotilan korkeaan laatuun ja toimivuuteen tulee suunnittelussa ja toteutuksessa panostaa erityisen paljon. Toisaalta Koivusaaresta on hyvät yhteydet Lauttasaaren ja Espoon suhteellisen runsaaseen virkistysalureitistöön.

Sosiaalivirasto pitää (21.6.2010) kannatettavana, että Koivusaari toteutuu monipuolisena asunto- ja työpaikkapainotteisena kaupunginosana parantaen alueen asuntotarjontaa. Koivusaaren osayleiskaavatyössä palveluja on tärkeää tarkastella yli kuntarajojen, koska metron ansiosta Koivusaari on hyvin tavoitettavissa niin idästä kuin lännestä. Palvelut



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

voivat toteutua kaupungin omina, yksityisesti tuotettuina tai yksityisiltä ja muilta palveluntuottajilta ostettuina, mikä tulee huomioida kaavamerkinnöissä ja määräyksissä.

Osayleiskaavaluonnos luo edellytykset asukkaiden kannalta keskeisille lähipalveluille.

Sosiaalivirasto toteaa, että kaavan tulee mahdollistaa Koivusaassa asuinkerrostaloihin sijoittuvia palveluja kuten päivähoidon tiloja, kehitysvammaisten asumista tai palveluasumista. Viitesuunnitelmassa esitetyn senioritalon tulee olla esteetön ja kaavamääräyksissä tulee ottaa huomioon myös mahdollisuus sijoittaa palveluja rakennukseen.

Koivusaaren palveluverkko tulee olemaan osa sosiaaliviraston eteläistä palveluverkkoa ja se tulee täydentämään sitä. Erityisesti Lauttasaarssa on puutetta päivähoitoon sopivista tiloista. Sosiaaliviraston tavoitteena on saada osayleiskaavaan n. 100 tilapaikan päiväkotijä leikki-puistotoimintaa korttelitalon yhteydessä. Kaavan tulee lisäksi mahdollistaa asuinkerrostaloihin sijoittuvia palveluja kuten päivähoidon tiloja.

Kokonaisuutena osayleiskaavaluonnos luo hyvät edellytykset sosiaaliviraston palveluverkon jatkosuunnittelulle.

Vastine

Osayleiskaavan kaavamerkinnät ja määräykset ovat vielä niin yleispiirteisiä, ettei palvelun tuottajaa niissä määritellä, mutta asemakaavavaiheessa asiaa tarkastellaan tarkemmin. Korjattu kaavamääräys mahdollistaa yksityisten ja julkisten palveluiden ja hallinnon tilojen rakentamisen asuntoalueelle (A).

Koivusaareen ollaan suunnittelemassa korttelitaloa, johon sijoitetaan tarpeelliset tilat päiväkodille ja mahdollisesti alemmille koululuokille. Rakennus sijaitsee puiston äärellä niin, että sen piha-alue ja puisto voidaan käyttää päiväkerhotoimintaan. Korttelitalosta on tavoitteena suunnitella mahdollisimman monikäyttöinen, myös iltatoimintaan sopiva. Asuinkortteleiden yhteyteen on viitesuunnitelmassa esitetty sekä Koivusaaren pohjois- että eteläosaa palvelevat päiväko-ti/kerhorakennukset tilanvarauksina. Tarpeen mukaan tilojen mitoituksessa voidaan ottaa huomioon myös Lauttasaaren länsiosan päiväkotitilojen tarvetta.

Koivusaaren suunnittelu toiminnallisesti mahdollisimman monipuolisena pienenä kaupunginosana tukee erilaisten palvelujen sijoittumista



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

kortteleihin ja asumisen erityismuodot ovat alueen sosiaalisen rakenteen kannalta toivottavia.

Liikuntavirasto toteaa (1.2.2011), että alkuvuodesta 2011 kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn menevässä Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksessa on otettu veneiden talvisäilytystä lukuun ottamatta kohtalaisen hyvin huomioon Koivusaareen nykyisin toimivien venekerhojen tarpeet. Ongelmallista on, että ehdotuksessa ei ole otettu huomioon seurojen laajenemistarpeita eikä alueelle asutettavien uusien veneilijöiden tarpeita.

Saaren itäpuolinen Koivusaaren pурсiseuran satama vastaa melko hyvin nykytilannetta. Sen sijaan NJK:n satama-allas on liian pieni venepaikkamääränsä ja maa-alueensa suhteen. NJK on panostanut vahvasti kilpapurjehdukseen, mikä edellyttää laajaa maa-alueita kuljetukseen, huoltoon, varastointiin ja pysäköintiin. Luonnollisia kasvusuuntia nykyehdotuksen pohjalta olisivat joko etelä- tai länsisuunta, mikä tosin edellyttää yhteistyötä Espoon kaupungin kanssa.

Kaavoituksen yhteydessä tulisi myös huomioida vesiliikenteen tulevat toimintamahdollisuudet. Liikuntaviraston mielestä Koivusaareen tulisi suunnitella liikennelaituri saaren itäpuolelle metroaseman läheisyyteen.

Vastine

Pursiseurojen satamien mitoituksen lähtökohdaksi alueen suunnitteluperiaatteissa, kilpailuohjelmassa ja viitesuunnitelmassa oli asetettu nykyisen venepaikkamäärän suunnittelu alueelle. Suunnitelmaa on työstetty niin, että se mahdollisimman hyvin ottaisi huomioon seurojen tarpeet, mutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tilaa ei ole yhtä paljon kuin nykytilanteessa, jossa suurin osa Koivusaarta on pursiseurojen käytössä.

Koivusaareen on osayleiskaavaluonnoksessa pystytty suunnittelemaan n. 230 talvitelakointipaikkaa. Talvitelakointia tulisi tarkastella koko Helsingin nykyiset ja uudet tarpeet huomiovana kokonaisuutena.

Koivusaaren pohjoisosaan on suunniteltu nähtävillä olleeseen osayleiskaavaluonnokseen nähden n. 150 uutta venepaikkaa asukkaille. Jatkosuunnittelussa asukkaiden laituripaikkojen määrä on hyvinkin mahdollista kasvattaa liikuntaviraston toivomaan n. 200:aan paikkaan, mutta jokainen uusi venepaikka tuottaa Helsingissä myös tarpeen talvitelakointipaikalle, joita Koivusaareen ei pystytä rajattomasti suunnittelemaan.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren pursiseuralla ei ole ollut laajenemistarpeita nykytilanteeseen nähden. NJK:n sataman luonteva laajenemissuunta on Länsiväylän vartta seuraten Senaatti-kiinteistöjen omistamalle Hanasaaren vesialueelle, joka sijaitsee Espoon puolella. Laajentaminen voitaisiin mahdollisesti toteuttaa myös rantaviivaa muokkaamatta kevyemmällä laiturirakenteilla.

Satamien suunnittelua jatketaan edelleen yksityiskohtaisemmaksi niin, että esimerkiksi kilpapurjehduksen tarpeet pystytään entistä paremmin ottamaan huomioon. NJK:n uusi pursiseurarakennus on sijoitettu niin, että kilpailun seuraaminen ja toimitsijatoiminta on siellä mahdollista.

Veneilyalaan liittyvien yritysten saaminen venesatamien läheisyyteen on ollut suunnittelun yhtenä tavoitteena. Vaskilahden pohjukkaan met-roaseman tuntumaan voidaan suunnitella laituriverkko vesibussiliikenteelle.

Esitetyt mielipiteet ja niiden vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 29 mielipidettä koskien osayleiskaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Saapuneet mielipidekirjeet (29 kpl) ja muistio keskustelutilaisuudesta ovat esityslistan liitteinä.

Suomalais-ruotsalainen kulttuurirahasto ja Hanasaaren ruotsalais-suomalainen kulttuurikeskus (M1) toteavat (21.4.2010), että suunnittelualue rajoittuu Hanaholmen-nimiseen kiinteistöön, joka vesialueineen sijaitsee Espoon puolella. Suomen valtio omistaa Hanasaaren kiinteistön, jonka hallintaoikeus on luovutettu Suomalais-ruotsalaiselle kulttuurirahastolle, jonka taustalla ovat Suomen ja Ruotsin valtiot. Hallintaoikeus on kulttuurirahastolla niin kauan kuin kiinteistöä käytetään ruotsalais-suomalaisena kulttuurikeskuksena. Hanasaaren käyttötarkoitusta voidaan muuttaa vain muuttamalla Suomen valtion ja rahaston välistä sopimusta.

Länsimetron rakentamisen yhteydessä tehtävillä liikennejärjestelyillä ei saa poistaa Hanasaaren Länsiväylältä johtavaa liittymää.

Purjehdusseura NJK:lle on suunniteltu Länsiväylän varteen satama-aluetta. Hankkeesta julkaistiin Huvudstadsbladetissa 2.4.2010 artikkeli, jonka mukaan NJK on esittänyt satamatoimintojen laajentamista merkittävästi Hanasaaren kiinteistön alueelle. Hanasaaren kannalta tämän



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

kaltaisia esityksiä ei voida hyväksyä, koska Hanasaaren kiinteistön tai sen osan muuhun käyttöön ottaminen edellyttää em. sopimuksen avaamista.

Koivusaaren suunnittelualue rajoittuu Suomen valtion/Senaatti-kiinteistöjen omistamaan Hanaholmen-nimiseen kiinteistöön, joka vesi-alueineen sijaitsee Espoon kaupungin puolella. Hanasaari muodostaa metsäisen saaristomaiseman, jonka mahdollista kehittämistä ohjaa paikan merellisen hengen säilyttäminen. Senaatti-kiinteistöt on jo 28.1.2008 esittänyt lausunnossaan kaupunkisuunnitteluvirastolle, että myös Koivusaaren etelä- ja länsiosan suunnittelun tavoitteena pidettäisiin merellisen ympäristön vaalimista ja sen erityispiirteiden tukemista. Suomalais-ruotsalaisen kulttuurirahaston ja Hanasaaren kulttuurikeskuksen mielestä lausuntoa ei ole otettu suunnittelussa huomioon.

Koska Koivusaaren osayleiskaavalla on vaikutusta Espoon ja Hanasaaren alueisiin, tulee maankäytön suunnittelun tapahtua molempia osapuolia kuunnellen ja yhteisesti koko aluetta kehittäen. Koivusaaren alueen kehittäminen ja aktivoiminen on Hanasaaren näkökulmasta myönteinen asia jos se tukee kulttuurikeskuksen toimintaa ja mahdollisia Karhusaaren ja Hanasaaren kehittämissuunnitelmia.

Liikennejärjestelyt tieyhteyksineen ovat erityisen tärkeitä Hanasaaren alueelle, jossa julkinen liikenne palvelee vain osaa liikkujista. Hanasaaren kohdalla julkisen liikenteen palvelutasoa ei pystytä säilyttämään Länsimetron liikennöinnin käynnistyttyä. Kulttuurikeskuksen toiminnan kannalta on tärkeää, että tieyhteys alueelle säilyy, koska joukkoliikenneyhteydet Hanasaareen tulevat todennäköisesti heikkenemään. Tärkeää on ratkaista kuinka liikenneyhteydet Länsiväylältä ja Koivusaaresta Hanasaareen jatkossa ratkaistaan.

Suomalais-ruotsalaisen kulttuurirahasto ja Hanasaaren kulttuurikeskus toteavat uudelleen, että Hanasaaren merellistä ympäristöä ei saa huonontaa aallonmurtaajilla tai laajoilla täyttöalueilla. Hanasaaren kiinteistön hallintaoikeus perustuu Suomen valtion ja Suomalais-ruotsalaisen kulttuurirahaston väliseen sopimukseen, jonka vuoksi Hanasaaren kiinteistön tai sen osan käyttöönotto edellyttää sopimuksen avaamista. Tästä syystä ei voida sallia minkäänlaista rakentamista kiinteistön alueella niin kauan kuin Hanasaari toimii alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastine

Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksella ei olla muuttamassa Hanasaaren käyttötarkoitusta. Osayleiskaava-alue on kokonaisuudessaan Helsingin puolella.

Hanasaaren bussipysäkit ja liittymä Länsiväylältä Hanasaareen on suunnitelmassa säilytetty. Lisäksi Koivusaaren ja Hanasaaren välille on mahdollista rakentaa uusi katuyhteys, joka olisi Espoon kaupungin puolella ja Senaatti-kiinteistöjen omistamalla alueella.

Pursiseura NJK:n sataman luonteva laajentumissuunta tulevaisuudessa olisi kaupunkisuunnitteluviraston mielestä länteen Länsiväylän vartta seuraten. Sataman suunnittelussa vesialueella kulkeva kaupunkien välinen raja on keinotekoinen. Venesatama loisi nykyisestä moottoritien penkereestä mielenkiintoisemman ympäristön ja mahdollisuudet saapua Hanasaareen veneellä paranisivat.

Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksessa ei satamaa eikä sen rakenteita ole esitetty Espoon puoleiselle maa- tai vesialueelle. Sataman laajentaminen rajan yli vaatii luonnollisesti Espoon kaupungin ja vesialueen omistajan hyväksynnän. Rajan ylittävää osaa voitaisiin suunnitella myös kevyisiin laiturirakenteisiin perustuvana, jolloin rannan pengerrystä ei välttämättä tarvitsisi nykyistä enempää tehdä.

Saaristomaiseman erityispiirteiden huomioon ottaminen ja ympäröivästä polveilevasta saaristomaisemasta suunnitelman identiteetin ammentaminen oli tuomariston mielestä yleisen ideakilpailun voittaneen ehdotuksen "Kuunari" suurin ansio ja tärkeimpiä syitä, miksi ehdotus valittiin kilpailun voittajaksi. On kuitenkin selvää, että esitetty suhteellisen suuri rakentamisen määrä muuttaa maisemaa nykytilanteeseen nähden. Koivusaaren Hanasaarta lähimpänä oleva korttelijulkisivu sijaitsee n. 270 metrin etäisyydellä Hanasaaren itärannasta Helsingin vesialueella ja korttelijulkisivun korkeus Hanasaaren suuntaan on maltillisesti 4-5 kerrosta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on kiinnostunut Hanasaaren ja Karhusaaren alueen mahdollisesta kehittämisestä ja aluekokonaisuuden suunnittelusta yhteistyössä, mutta toistaiseksi konkreettisia suunnitelmia näiden alueiden suhteen ei ole maanomistajan tai Espoon kaupungin puolelta Espoon eteläosien yleiskaavaa tarkemmin esitetty. Koivusaaren osayleiskaavaluonnos ei estä Karhusaaren tai Hanasaaren kehittämistä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Hanasaaren tieliikenneyhteydet säilyvät entisellään ja myös bussipysäkki Hanasaaren kohdalla on mahdollista säilyttää. Liikenneyhteyksiä parantaisi, jos Koivusaaren ja Hanasaaren välille rakennettaisiin katu.

Osayleiskaavaluonnoksessa ei ole esitetty rakentamista Hanasaaren kiinteistön vesi- tai maa-alueelle.

Kulturfonden för Sverige och Finland och Hanaholmen- kulturcentrum för Sverige och Finland (M1) anför (21.4.2010) att planeringsområdet angränsar till en fastighet med namnet Hanaholmen, som, med sina vattenområden ligger på Esbo stads sida. Finska staten äger Hanaholmens fastighet, vars besittningsrätt har överlåtits till en Finsk-svensk kulturfond bakom vilken den finska och den svenska staten står. Nyttjanderätten innehåller så länge som fastigheten utnyttjas som ett svensk-finskt kulturcentrum. Hanaholmens användningsändamål kan ändras enbart genom en avtalsändring mellan Finska staten och fonden.

Avfarten från Västerleden till Hanaholmen får inte försvinna i samband med omläggningen av trafiken som en följd av att Västmetron byggs ut.

Ett hamnområde har planerats för segelföreningen NJK längs Västerleden. En artikel om projektet publicerades i Hufvudsstadsbladet den 2 april 2010. Enligt artikeln har NJK föreslagit att hamnfunktionerna på omfattande sätt utvidgas till området för Hanaholmens fastighet. Från Hanaholmens synvinkel kan dylika förslag inte godkännas, eftersom anvisandet av Hanaholmens fastighet eller dess del för annat ändamål förutsätter revidering av ovannämnda bilaterala avtal.

Planläggningsområdet för Björkholmen angränsar till en av Finska staten/Senatsfastigheter ägd fastighet med namnet Hanaholmen som med vattenområden är belägen på Esbo stads sida. Hanaholmen bildar ett skogbevuxet skärgårdslandskap vars eventuella utveckling styrs av målet att bevara områdets havsnära miljö. Senatsfastigheter har redan i sitt utlåtande (28.1.2010) anförts stadsplaneringskontoret att det i planeringsmålen för Björkholmens södra och västra del också borde ingå att man värnar om den havsnära miljön samt att man stöder dess särdrag. Enligt Senatsfastigheter och Hanaholmens kulturcentrum har utlåtandet inte tagits i beaktande i planeringen.

Eftersom Björkholmens delgeneralplan påverkar områdena i Esbo och på Hanaholmen ska båda parter höras vid planering av markanvändningen och hela områdets utveckling ske i samarbete. Utvecklingen och aktiveringen av Björkholmens område är sett ur Hanaholmens per-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

spektiv positivt och stöder kulturcentrets verksamhet och eventuella utvecklingsplaner på Björnholmen och Hanaholmen.

Trafikarrangemangen inklusive vägförbindelserna är synnerligen viktiga för Hanaholmens område, där kollektivtrafiken bara betjänar en del av områdets användare. För Hanaholmens del kommer servicenivån på kollektivtrafiken inte att kunna bevaras sedan Västmetrons trafikering inletts. För kulturcentrets verksamhet är det viktigt att vägförbindelsen till området bevaras, eftersom kollektivtrafikförbindelserna till Hanaholmen troligen kommer att försämrats. Det är av stor vikt hur trafikförbindelserna från Västerleden och Björkholmen till Hanaholmen i fortsättningen löses.

Dessutom påpekar Kulturfonden för Sverige och Finland och Hanaholmens kulturcentrum på nytt att Hanaholmens havsnära miljö inte får försämrats genom byggande av vågbrytare eller omfattande utfyllnadsområden. Nyttjanderätten till Hanaholmens fastighet grundar sig på ett avtal mellan Finska staten och en Finsk-svensk kulturfond, varför ibruktagande av Hanaholmens fastighet eller del därav förutsätter en avtalsändring. På grund av detta kan inget byggande på fastighetens område tillåtas så länge Hanaholmens verksamhet följer det ursprungliga användningsändamålet.

Genmäle

Delgeneralplanen för Björkholmen kommer inte att ändra användningsändamålet för Hanaholmen. Delgeneralplanens område ligger i sin helhet inom Helsingfors gränser.

Hanaholmens busshållplatser och anslutningen från Västerleden till Hanaholmen är bevarad i planen. Dessutom är det möjligt att bygga en ny gatuförbindelse mellan Björkholmen och Hanaholmen, som skulle placera sig på Esbo stads sida och på det av Senatsfastigheter ägda området.

En framtida, naturlig utvidgningsriktning för Segelsällskapet NJK:s hamn skulle enligt stadsplaneringskontoret sträcka sig västerut i Västerledens riktning. Vid planering av hamnen är gränsen mellan städerna konstjord. En hamn skulle skapa en intressant miljö längs motorvägens bank och möjligheterna att nå Hanaholmen med båt skulle förbättras. I delgeneralplaneutkastet för Björkholmen har ingen hamn eller konstruktioner för denna placerats på mark- eller vattenområde inom Esbo stad. En utvidgning av hamnen över gränsen kräver självklart godkännande av Esbo stad och vattenområdets ägare. En eventuell gränsöverskridande del kunde även tänkas planerad med lät-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

ta bryggkonstruktioner, varvid strandlinjens utformning inte nödvändigtvis skulle kräva några särskilda ingrepp.

Den största förtjänsten och en av de tyngsta orsakerna till att det vinnande förslaget Kuunari i den allmänna idétävlingen valdes till vinnare var enligt domarna det att förslaget inhämtar sin identitet ur det omkringliggande böljande skärgårdslandskapet och tar i beaktande skärgårdsmiljöns särdrag. Det är dock klart att den föreslagna i proportion ganska omfattande mängden byggnation ändrar miljön i förhållande till nuläget. Kvartersfasaden på Björkholmen närmast Hanaholmen ligger på ca 270 meters avstånd från Hanaholmens östra strand på Helsingfors vattenområde och kvartersfasadens höjd mot Hanaholmen är måttfullt 4-5 våningar.

På stadsplaneringskontoret är vi intresserade av samarbete vad gäller en eventuell utveckling av området för Hanaholmen och Björnholmen och en utformning av områdeshelheten, men hittills har inte markägaren presenterat några konkreta planer för dessa områden och Esbo stad har inte presenterat mera ingående planer än generalplanen för södra Esbo. Delgeneralplaneutkastet för Björkholmen hindrar inte utvecklingen av Björnholmen eller Hanaholmen.

Vägtrafikförbindelserna till Hanaholmen kommer att kvarstå intakta och det är även möjligt att bibehålla busshållplatsen vid Hanaholmen. Trafikförbindelserna skulle förbättras om man byggde ut en gata mellan Björkholmen och Hanaholmen.

I delgeneralplaneutkastet har man inte föreslagit byggnation på vatten- eller markområde som ingår i Hanaholmens fastighet.

Senaatti-kiinteistöt (M2) toteaa (17.5.2010), että suunnittelualue rajoittuu Espoon ja Helsingin kaupungin väliseen rajaan ja vaikka osayleiskaavasuunnittelu ei suoranaisesti kosketa Espoon puolella sijaitsevaa Hanasaaren ruotsalais-suomalaisesta kulttuurikeskusta on Koivusaareissa tehtävillä maankäyttöratkaisuilla merkitystä kulttuurikeskuksen toimintaan ja kehittämiseen. Kulttuurikeskus sijaitsee Senaatti-kiinteistöjen omistamalla maa- ja vesialueella, jonka hallintaoikeus on luovutettu Suomalais-ruotsalaiselle kulttuurirahastolle niin kauaksi aikaa kun kiinteistöä käytetään Ruotsalais-suomalaisena kulttuurikeskuksena. lisäksi keskus kuuluu Espoon kansainvälistyvään T-3-alueeseen, jossa sen merkityksen nähdään kasvavan tulevaisuudessa.

Hanasaari on osa saaristomaisemaa ja sen kehittämistä ohjaa alueen merellisen hengen säilyttäminen. Koivusaaren etelä- ja länsiosan



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

suunnittelussa alueen merellisen ympäristön vaaliminen ja sen erityispiirteiden tukeminen tulisikin olla yhtenä tavoitteena ja Hanasaaren ja Koivusaaren välistä aluetta tulisi ottaa harkiten rakennusalueeksi.

Koivusaaren suunnitelma perustuu laajoihin meritäyttöihin, jotka osayleiskaavaluonnoksessa näyttävät ulottuvan Espoon rajalle saakka ja ylikin.

Hanasaaren kiinteistön tai sen muun osan ottaminen käyttöön edellyttää Suomen ja Ruotsin valtioiden välisen sopimuksen avaamista. Tästä syystä on perusteltua, ettei täyttöjä tai rakennelmia uloteta Hanasaaren vesialueelle tai kaupunkien rajaan kiinni. Koivusaaren ja Hanasaaren väliin tulee jäädä riittävä vapaa vesialue, jonka käyttöä ei rajoiteta.

Koivusaaren suunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2008 laaditun Länsiväylän liikennekäytäväselvityksen mukainen ratkaisu, jossa Koivusaareen tehdään uusi liittymä Länsiväylältä, jonka liikenne Hanasaareen johdetaan rinnakkaiskatua pitkin.

Linja-autoliikenne Länsiväylällä vähenee, kun metron liikennöinti käynnistyy. Lähimpänä sijaitsevalta Koivusaaren metroasemalta tulisi olla selkeästi hahmotettava reitti Hanasaareen. Koivusaaresta Hanasaareen rakennettavalle katuyhteydelle olisi jo osayleiskaavavaiheessa tarkoituksen mukaista varata riittävä alue ja katu tulisi toteuttaa Koivusaaren rakentamisen alkuvaiheessa. Osayleiskaavassa Hanasaareen johtava katu on merkitty Länsiväylän ja vesiliikennealueen väliin ja on selvää ettei se voi olla ainoa kulkuyhteys Hanasaareen. Suunniteltu katuyhteys on Länsiväylältä tuleessa hankalasti löydettävissä ja sen kautta viety ulkoilureitti on liikenneturvallisesti arveluttava. Hanasaaren liittymä Länsiväylälle on kulttuurikeskuksen toiminnan kannalta välttämätön ja se tulee säilyttää vähintään nyky muodossaan myös tulevaisuudessa.

Vastine

Saaristomaiseman ominaispiirteiden huomioon ottaminen ja niistä suunnittelun lähtökohtien ammentaminen on ollut yleisen kilpailun voitaneeseen ehdotukseen perustuvan osayleiskaavas suunnitelman keskeisiä periaatteita. Koivusaaren ja Hanasaaren väliseen kainaloon sijoitettuna täyttöalue suhtautuu huomattavasti hienovaraisemmin saaristomaiseman kokonaisuuteen kuin vaikkapa pitkälle etelään venytettyinä. Koivusaaren ja Hanasaaren väliin jää kuitenkin vähimmillään NJK:n aallonmurtajasta mitattuna n. 180 metriä avointa vesialuetta.

Koivusaaren täytöt tai muu rakentaminen eivät ulotu Espoon puolelle Senaatti-kiinteistöjen omistamalle vesialueelle. NJK:n venesataman



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

luonteva laajentumissuunta olisi kuitenkin kaupunkisuunnitteluviraston mielestä länteen Länsiväylän vartta seuraten rajan yli Espoon puolelle, mikä ei myöskään olisi ristiriidassa Espoon eteläosien yleiskaavan tai Hanasaaren käytön kanssa.

Koivusaaren ja Hanasaaren välinen katu on suunniteltu niin, että katu on helposti jatkettavissa Helsingin puolelta Hanasaareen. Kadun varressa rannan puolella on riittävästi tilaa jalankululle ja kadun molemmille reunoille on suunniteltu pyöräkaistat. Katu on siirretty pois Länsiväylän varresta venesataman reunaan. Hanasaaresta pääsee metroaseman läntiselle sisäänkäynnille kävellen Länsiväylän vartta seuraavaa kevyen liikenteen nykyistä reittiä pitkin, joka Koivusaaressa jatkuisi Pursiseurankadun vartta seuraten Koivusaaren puistokadulle. Koivusaaren puistokadun vartta jatketaan n. 200 metriä metroaseman sisäänkäynnille tai vaihtoehtoisesti Vaskilahdenkadun vartta metron rannan puoleiselle sisäänkäynnille.

Suunnitelmaa on muutettu siten, että Hanasaaren kohdalla on mahdollista säilyttää nykyinen oma liittymä Länsiväylälle ja bussipysäkit.

Lauttasaaren sosiaalidemokraatit (M3) mielestä (27.5.2008) kaupungin tulee järjestää asumispalveluja saaren ikääntyneille ihmisille Koivusaaressa. Lauttasaaressa asuu tällä hetkellä 3252 yli 65-vuotiaita ja vuonna 2017 vastaava luku on 4397. Ideana on, että ikääntyneen ei tarvitse siirtyä uuteen ympäristöön vaan palveluasunnot rakennetaan lähelle nykyisiä asuntoja. Monipuolisessa vanhustenkeskuksessa olisi myös palveluja, joita ympäristön ikäihmiset voisivat käyttää. Lauttasaaren sosiaalidemokraatit esittää, että Koivusaari otetaan huomioon monipuolisen vanhustenkeskuksen sijaintipaikkana.

Vastine

Vanhusten palveluasuminen sopii erinomaisesti Koivusaareen esimerkiksi lähellä metroasemaa oleviin asuinkortteleihin. Suunnitelmassa yhtenä mahdollisena paikkana on esitetty Koivusaaren kanavan pohjoispäähän avautuvaa tonttia. Osayleiskaavassa eri toiminnoille osoitettuja alueita ei kuitenkaan erotella kovin yksityiskohtaisesti. Tonttien tarkka käyttötarkoitus ja sijainti suunnitellaan asemakaavavaiheessa.

Svenska Folkpartiet på Drumsö (M4) för fram att (7.4.2010) Stadsplaneringskontorets eget förslag till utarbetande av delgeneralplan för Björkholmen, utgående från det vinnande förslaget i den öppna tävlingen, visar att målsättningen om invånarantal inte kan uppnås på ett acceptabelt sätt. Den föreslagna kompakta byggnadsmassan på ett delvis



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

utfyllt vattenområde kan inte anses representera en sund stadsplanering i Helsingfors.

Principen att inte bebygga parkområden eller friluftsområden skall också gälla vattenområden, dvs. skärgårdens parker. Tidigare planer på att fylla ut och bebygga havsområden i Morsviken och ut över Hattarna på Drumsö har förkastats som orealistiska.

Påståendet att bostadsbrist eller tomtbrist i Helsingfors kräver en massiv utbyggnad av Björkholmen håller helt enkelt inte streck, då vi vet vilka andra områden på fast mark inom Helsingfors stads gränser som redan är planerade eller under byggnad: Busholmen, Kronbergsstranden, Fiskhamnen, Ärtholmen med flera.

Motiveringen att västmetron kräver en station och bebyggelse på Björkholmen håller inte och baserar sig på spekulationer, eftersom ingen kan veta hur stor del av de kommande invånarna som över huvud taget kommer att använda metron. Björkholmen får inte exploateras för att finansiera Helsingfors andel av västmetron.

I sina skrivelser till stadsplaneringskontoret motsatte sig Svenska Folkpartiet på Drumsö redan 4.5.2006 och 28.1.2008 planerna på en utbyggnad av Björkholmen. Varken våra eller andra Drumsöföreningars åsikter har dock beaktats i planerna, vilket vedertagna principer om närdemokrati förutsätter.

Vi kräver att stadsplaneringskontoret avstår från att vidareutveckla delgeneralplanen för Björkholmen enligt sitt förslag. I stället bör stadsplaneringskontoret gå in för att utarbeta en delgeneralplan för Björkholmen med målsättningen att skapa ett naturnära område som lämpar sig för närrekreation och båtsport och som naturligt passar in i den skärgård som sträcker sig från Drumsös naturstränder över Björkholmen, Hanaholmen, Björnholmen och västerut över södra Esbo. Vi anser att skattemedel inte skall slösas på Björkholmsprojektet och kommer därför att påverka beslutsfattarna att återta beslutet om metrostationen.

Genmäle

Det är klart att bostäderna för ca 4000 nya invånare på Björkholmen inte ensamma kommer att lösa bostadsbehovet i Helsingfors, men de i inlägget omnämnda stora projektområdena uppfyller till exempel tillsammans enbart ca 5 års byggnadsbehov med en årlig bostadsproduktion på 5000 som stadsfullmäktige ställt upp som behovsmål för Helsingfors. Därför är även Björkholmen liksom många andra kom-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

pletteringsbyggnadsområden av betydelse när bostadsbehovet ska tillgodoses. I den gällande generalplanen har Björkholmen med omgivande vattenområde märkts ut som utredningsområde och uppgörande av en delgeneralplan ingår uttryckligen som en del i det utredningsarbete som beteckningen avser.

Det att metron byggs ut kräver inte i sig att en station byggs på Björkholmen, men metron ska byggas så att den som kollektivtrafikförbindelse på bästa möjliga sätt och effektivt betjänar den omgivande närmiljöns nuvarande och framtida invånare. För att metron ska kunna utnyttjas är stationerna nödvändiga. Det är sannolikast att man åker med metro när bostäderna och arbetsplatserna ligger på promenadavstånd från metrostationen så som de på Björkholmen skulle placera sig.

Planeringen av Björkholmen har fortskridit i enlighet med de av stadspaneringsnämnden 15.5.2008 godkända planeringsprinciperna. Enligt dessa demokratiskt godkända principer har Björkholmen planerats som ett kring en ny metrostation utbyggt område för ca 3500-4000 invånare, med 1000-2000 arbetsplatser och i vilket ingår två för segelföreningar lämpliga hamnar och även annan rekreativ verksamhet i anknäytning till stranden. Allmänna rekreativstråk planeras längs stränderna på Björkholmen.

Åsikterna gällande planeringsprinciperna har behandlats i stadspaneringsnämnden såsom även de inlämnade åsikterna gällande detaljplanen för Västermetron. Om godkännande av delgeneralplanen för Björkholmen besluter till sist stadsfullmäktige.

I sitt nuvarande tillstånd lämpar sig Björkholmen bra för båtsport men inte så bra för övrig rekreativ verksamhet och dess stränder befinner sig endast delvis i naturtillstånd. Den del av Björkholmens strandlinje som är i naturtillstånd förblir i stor utsträckning obebyggd och för en del av det nya strandområdet gör man under den fortsatta planeringen upp en plan för att återupprätta ett naturtillstånd.

Ruotsalainen Kansanpuolue Lauttasaarella (M4) esittää (7.4.2010), että avoimen kilpailun voittaneeseen ehdotukseen perustuva kaupunkisuunnitteluviraston osayleiskaavaehdotus osoittaa, että Koivusaaren asukasmäärätavoitetta ei voida saavuttaa hyväksyttävällä tavalla. Ehdotettu kompakti rakennusmassa täytetyllä vesialueella ei edusta tervettä kaupunkisuunnittelua Helsingissä. Periaatteen jättää puisto- ja virkistysalueet rakentamatta tulee koskea myös vesialuetta, joka on saariston puistoalueita.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Aikaisemmat suunnitelmat täyttää ja rakentaa vesialuetta Maamonlahdella ja Hatuille Lauttasaassa on hylätty epärealistisina. Väittäminen, että asuntopula tai tonttipula Helsingissä vaatii massiivista lisärakentamista Koivusaassa ei kerta kaikkiaan pidä paikkaansa, kun tiedämme mitkä muut alueet kiinteällä maalla Helsingin rajojen sisäpuolella ovat jo suunnitteilla tai rakenteilla: Jätkäsaari, Kruunuvuorenranta, Kalasatama, Hernesaari ym.

Perustelu, että Länsimetro vaatii aseman ja rakentamista Koivusaareen ei kannata ja perustuu arvailuihin, koska kukaan ei voi tietää kuinka suuri osa tulevista asukkaista tulee ylipäättään käyttämään metroa. Koivusaarta ei saa rakentaa täyteen Helsingin Länsimetro-osuuden rahoittamiseksi.

Kirjeessään kaupunkisuunnitteluvirastolle Rkp Lauttasaassa vastusti jo 4.4.2006 ja 25.1.2008 suunnitelmia Koivusaaren rakentamiseksi. Ei meidän eikä liioin muidenkaan lauttasaarelaisten asukasyhdistysten mielipiteitä ole otettu suunnitelmissa huomioon, jota hyväksytyt periaatteet lähidemokratiasta edellyttävät.

Vaadimme, että kaupunkisuunnitteluvirasto luopuu Koivusaaren osayleiskaavan kehittämisestä ehdotuksensa mukaisesti. Sen sijaan kaupunkisuunnitteluviraston tulee lähteä työstämään sellaista Koivusaarta, jossa tavoitteena on luoda luonnontilainen alue, joka soveltuu lähivirkistykseen ja veneurheiluuun ja joka luonnollisesti liittyy siihen saaristoon joka ulottuu Lauttasaaren luonnonrannoista Koivusaareen, Hanasaareen ja Karhusaareen ja länteen Etelä-Espooseen. Me katsoimme ettei verorahoja tule tuhjata Koivusaari-projektiin ja tulemmekin vaikuttamaan päättäjiin metroasemapäätöksen perumiseksi.

Vastine

Koivusaaren asunnot n. 4000 uudelle asukkaalle eivät varmastikaan yksin ratkaise Helsingin asuntotarvetta, mutta esimerkiksi mielipiteessä esitetyt suuret projektialueet ratkaisevat yhteensä vain n. 5 vuoden kaupunginvaltuuston asettamaan 5000 vuosittaisen asunnon rakentamistarpeen Helsingissä. Siksi myös Koivusaarella samoin kuin monella muulla täydennysrakentamisen alueella on merkitystä asuntotarpeen tyydyttämisessä. Voimassa olevassa yleiskaavassa Koivusaari ja sitä ympäröivää merialuetta on merkitty selvitysalueeksi ja osayleiskaavan laatiminen on nimenomaan merkinnän tarkoittamaa selvitystyötä.

Metron rakentaminen ei sinänsä vaadi aseman rakentamista Koivusaareen, mutta metro tulee rakentaa sellaiseksi, että se joukkoliikenneyh-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

teytenä mahdollisimman hyvin ja tehokkaasti palvelee lähialueensa nykyisiä ja tulevia asukkaita. Metron käytön kannalta asemat ovat tarpeellisia. Metrolla matkustaminen on todennäköisintä silloin, jos asunnot ja työpaikat sijaitsevat kävelyetäisyyden päässä metroasemasta niin kuin ne Koivusaareissa tulisivat sijaitsemaan.

Koivusaaren suunnittelua on viety eteenpäin kaupunkisuunnittelulautakunnan 15.5.2008 hyväksymien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Näiden demokraattisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaan Koivusaarta on suunniteltu n. 3500-4000 asukkaan ja 1000-2000 työpaikan alueena, joka rakentuu uuden metroaseman ympärille ja jossa on kaksi pursiseurojen toimintaan sopivaa satamaa ja myös muuta rantaan liittyvää virkistystoimintaa. Koivusaaren rannat suunnitellaan julkisiksi virkistysreiteiksi.

Suunnitteluperiaatteista esitetyt mielipiteet on käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa niin kuin myös Länsimetron asemakaavasta jätetyt mielipiteet. Koivusaaren osayleiskaavan hyväksymisestä päättää lopulta kaupunginvaltuusto.

Nykytilassaan Koivusaari palvelee hyvin veneurheilua, mutta ei kovin hyvin muuta virkistystoimintaa ja sen rannat ovat vain osittain luonnonmukaisia. Koivusaaren rantaviivan luonnonmukaiset osat säilyvät suunnitelmassa suurimmaksi osaksi rakentamattomina ja osalle uudesta ranta-alueesta laaditaan jatkosuunnittelussa luonnonmukaistamissuunnitelma.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Helsy) (M5) esittää (9.4.2010) kannanottonaan, että alue ei sovellu asuntorakentamiseen. Yhdistyksen mielestä mikään kaava ei pysty poistamaan pahimpia alueen kaa-voittamiseen liittyviä ongelmia, jotka johtuvat valitusta rakennuspaikasta. Merentäyttöjen ja moottoritien päälle rakentamisen tuomat epäkohdat eivät ole poistuneet ja ilmastomuutoksen ja Itämeren tilan kehittyminen tukevat yhdistyksen jo aiemmin esittämiä kantoja rakennuspaikan sopimattomuudesta.

Helsingin merenrannoille ei tule suunnitella laajamittaisia täyttöjä, ruoppauksia tai merenpohjia, luonnonrantoja tai saaristomaisemaa muokkaavia toimenpiteitä, koska ne eivät ole Itämeren luonnon kannalta kestäviä tai hyväksyttäviä.

Ilmastomuutoksen seuraukset asettavat rakentamisen suunnitteluun uudenlaiset vaatimukset mm. energiatalouden huomioimisen kannalta. Yhdistyksen mielestä ei ole järkevää käyttää rakennusmaana jäätävää ja tuulista merenrantaa tulville alttiilla paikalla. Kaavaluonnoksen rat-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

kaisut eivät myöskään ole taloudellisesti kestäviä vaan kalliita rakentaa ja ylläpitää.

Koivusaari sijaitsee ilman epäpuhtauksien ja liikennemelun kannalta ongelmallisella alueella, eikä esitetty kaavaluonnos ratkaise Länsiväylän aiheuttamaa liikennemeluongelmaa. Yhdistys ei kannata myöskään korkeita alueen viihtyisyyttä ja toimivuutta heikentäviä melumuu-
reja.

Yhdistyksen mielestä kaavaluonnoksen liikenneratkaisut ovat vaikeasti arvioitavissa. Sujuvat yhteydet Lauttasaaren ja Koivusaaren välillä ovat tärkeät kaikille liikennemuodoille. Kävelyreitit tulee suunnitella myös hyötykävelyä silmällä pitäen niin, että kävellen ja pyöräillen voi liikkua sujuvasti paikasta toiseen ilman että tiet tai rakennukset katkaisevat reittiä. Täytemaalle mereen suunnitellut pysäköintitilat kuulostavat omituiselta. Onko ne tarkoitus louhia syvälle merenalaisiin kallioihin?

Helsyn mielestä on positiivista, että suurin osa luontoalueista tulisi säästymään ja että osalle suunnitelman tekorannoista on esitetty pehmeää luonnollisempaa ilmettä. Koivusaaren eteläkärjen lähivirkistys-
alue on liian pieni, eikä riitä 4000 asukkaalle. Suojeltu rantaniitty ei kes-
tä käytön tuomaa kulutusta ja luontoarvot tulevat heikkenemään.

Kaava-alueelta puuttuu vielä paljon vaikutusten arviointiin liittyviä tutkimuksia ja jatkoselvityksiä. Yhdistyksen mielestä selvitykset tulevat todennäköisesti aiheuttamaan suunnitelmaan muutoksia. Kaupunkisuunnitteluviraston esittämien keskeisimpien selvitysten lisäksi listaan tulee Helsyn mielestä lisätä suunnitelman energiatehokkuuden arviointi rakennuspaikka huomioon ottaen. Ruoppausten ja täyttöjen vaikutus vedenalaisiin ekosysteemeihin, Laajalahden vedenlaatuun ja Natura-
alueeseen tulee selvittää. Perusteellinen YVA-selvitys voisi hyvinkin muuttaa koko kaavan lähtökohdat. Maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaisesti tulee kaavan suunnittelussa tehdä tarpeelliset selvitykset ensimmäiseksi, että suunnittelu voisi tapahtua alueen luonto- ja ympäristöarvoja heikentämättä.

Helsingin tulisi luopua pääkaupunkiseudun viimeisten merellisten kansallismaisemien, saaristomaisemien hävittämisestä. Luonnontilainen ranta on pääkaupunkiseudulla liian harvinainen luontotyyppi. Helsy vastustaa rannoille rakentamista ja rantoja muokkaavia toimenpiteitä koko alueellaan ja vaatii, että Koivusaaren osayleiskaavaluonnos palautetaan suunnittelupöydälle. Helsyn mielestä Koivusaarta tulee kehittää osana Helsingin rantavirkistysreittiä, merellisenä vapaa-ajan keskuksena. Metropoli asukkaineen tarvitsee asumisen lisäksi alueita myös muita toimintoja varten.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastine

Osayleiskaavaluonnos ja siihen liittyvät selvitykset täydentyvät kohden lopullista päätöksentekoa. Osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen seuraa asemakaavavaihe, jossa pureudutaan edelleen syvemmälle alueen suunnittelun yksityiskohtiin.

Koivusaaren virkistysalueiden pinta-ala ei ole suuri, mutta vastapainoksi puistojen ja muun julkisen tilan korkeaan laatuun ja toimintojen monipuolisuuteen tullaan kiinnittämään erityistä huomiota. Koivusaaresta on myös hyvät yhteydet esimerkiksi Lauttasaaren rantoja kiertäville virkistysalueille.

Koivusaarta ei voi pitää Helsingin viimeisenä merellisenä kansallismaisemana ja luonnontilaisena rantana. Koivusaassa luonnonrantaa on nykyisinkin varsin vähän ja suunnitelman mukaan suurin osa olemassa olevasta luonnonrannasta säilyisi edelleen osana uutta Koivusaarta. Suurin osa Koivusaaren pinta-alasta on nykyisinkin täyttömaata. Lisäksi Koivusaaren suunnitteluun liittyen ollaan käynnistämässä rantojen luonnollistamissuunnitelma, jonka tavoitteena on vedenalaisen ja mahdollisesti osittain myös maanpäällisen ranta-alueen suunnittelu sellaiseksi, että se palautuu luonnonmukaiseksi. Lisäksi on tarkoitus selvittää rakentamisen vaikutuksia alueen nykyisiin maanpäällisiin luontoarvoihin.

Koivusaaren rannoista tulisi suunnitelman mukaan aikaisempaa julkisempia, nykyisin vain alueen eteläkärki on aidosti julkisena virkistysalueena ja sellaisena se tulee pysymään tulevaisuudessakin.

Koivusaaren kohdalla saaristomaisema on maisemallisesti vaativa suunnittelun lähtökohta ja paikallisesti rakentaminen voi aiheuttaa rakentamisaikanaan haittaa alueen luontoarvoille, mutta toisaalta alue sijoittuu kaupunkirakenteessa rakennettavan raideyhteyden varteen ja lähelle olemassa olevia keskuksia ja työpaikka-alueita vähentäen liikumisen tarvetta ja yksityisauton käytön tarvetta. Juuri energiankulutuksen vähentämisen kannalta ja ilmastonmuutoksen hillitsemisen kannalta Koivusaari olisi lähtökohdiltaan hyvä rakentamisen paikka. Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Muutoksia ei voida pitää näiden perusteella merkittävästi heikentävinä.

Asunto Oy Koivusaari-Pohjoinen c/o Hartela Kiinteistömarkkinointi Oy (M6) (8.4.2010) ei Koivusaaren pohjoisosan suurimpana maanomista-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

jana voi hyväksyä sitä, että kaavaluonnoksessa ei ole esitetty lainkaan rakennusoikeutta Oy:n omistamalle maalle. Yhtiön mielestä heidät asetetaan eriarvoiseen asemaan alueen muiden maanomistajien kanssa, koska sekä Koivusaaren pohjoispuolelle puhumattakaan saaren eteläosasta on esitetty runsaasti rakennusoikeutta.

Sen sijaan, että yhtiön omistama maa-alue on merkitty kaavaluonnoksessa virkistysalueeksi, voisi sille hyvin sijoittaa työpaikka- tai asuinrakentamista joka olisi lähellä tulevaa metroasemaa.

Koivusaaren pohjoisosassa Hartela Oy:n viereisen maa-alueen omistaja Nokia Asset Management Oy (M7) esittää (1.4.2010) kannanottoon Koivusaaren viitesuunnitelmaan, että Helsingin kaupunki arvioisi uudelleen Koivusaarella sijaitsevien kiinteistöjen 091-414-1-682 ja 091-414-1-683 käyttötarkoituksen ja kaavoittaisi alueelle joko asuin- tai toimistorakennuksia perustuen alueen soveltavuuteen kyseiseen tarkoitukseen.

Vastine

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 15.5.2008 hyväksymien Koivusaaren suunnitteluperiaatteiden ja Koivusaaren yleisen kansainvälisen ideakilpailun ohjelman mukaisesti maanomistus ei ohjaa alueen suunnittelua vaan suunnittelun tavoitteena on löytää paikkaan sitoutuva kokonaisuunnitelma. Alueen maanomistajille voidaan neuvotteluteitse tarjota kokonaisuunnitelmaan sopivia rakennuspaikkoja niin, että maanomistajien yhdenvertainen kohtelu toteutuu, mutta suunnittelun lähtökohtana ei voi olla maanomistussuhteet. Koivusaaren viitesuunnitelmassa Länsiväylän pohjoispuolella alkuperäisen Koivusaaren kohdalla oleva täysikasvuinen puusto ja saarella harvinainen luonnonmukainen rantaviiva on suurimmaksi osaksi säilytetty samoin kuin alueen eteläkärjen Lepäsaaren kohdalla oleva puusto ja rantaviiva. Näillä maisemaelementeillä rakentamista on pyritty juurruttamaan paremmin avoimelle rakennuspaikalleen. Liikenneyhteyden järjestäminen Nokian ja Hartelan omistamalle maa-alueelle on hankalaa. Alueella sijaitseva edustustila on viitesuunnitelman mukaan myös mahdollista säilyttää nykyisessä käyttötarkoituksessaan.

Selboat Oy (M8) (31.3.2010) on toiminut veneilyä palvelevana yrityksenä Koivusaarella vuodesta 1967 ja haluaa jatkaa toimintaansa siellä. Yritys esittää seikkoja, jotka puoltavat asiaa:

Saareen on suunniteltu huomattava määrä venepaikkoja, mikä lisää veneiden huolto- ja korjaustarvetta entisestään.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Ekologista syistä veneen huolto- ja korjaus tulisi tehdä paikan päällä ja välttää turhia kuljetuksia. Tätä seikkaa pidettiin tärkeänä kun Selboat Oy:n nykyisten toimitilojen rakennuslupa myönnettiin.

Jos veneiden pohjien pesu ja veneiden myrkkymaalien poistoa ei ole järjestetty keskitetysti veneilijät ovat ympäristöhaitta keväisin ja syksyisin. Selboat Oy:n ehdottamassa suunnitelmassa veneille on varattu veneen pohjien pesu- ja myrkkyvärien poistopaikka.

Selboat Oy:n toiminta on veneiden huolto- ja korjauspalvelua nykyäikaisin menetelmin, mistä ei aiheudu päästö- tai meluhaittoja ihmisille.

Huolto- ja korjausrakennukset voidaan suunnitella täysin uuden Koivusaaren kaupunkiympäristöön sopiviksi.

Veneiden huoltotoiminta kiinnostaa myös ulkoilijoita ja veneilijöitä. Saaren uudet asukkaat saavat tutustua toimintaan. Veneen nosto on monelle lapselle elämys.

Vastine

Veneilyyn liittyvän yritystoiminnan sijoittuminen Koivusaareen on suunnittelun tavoitteiden mukaista ja elävöittäisi aluetta toiminnallisesti. NJK:n sataman pohjoisreunalle on suunniteltu veneilyä palvelevien rakennusten vyöhyke, johon Selboat Oy:n esittämä huolto- ja korjaustoiminta voitaisiin suunnitella. Niin asuin- kuin työpaikkarakennusten arkkitehtuurille tullaan Koivusaareessa asettamaan korkeat laatuvaatimukset. Veneiden pesua ja maalien poistoa varten tulee olla nykyaikaisessa satamassa asianmukaisesti järjestetyt tilat.

Venealan keskusliitto Finboat ry (M9) toteaa (5.3.2010), että suomalainen veneilyala on kehittynyt viime vuosina erittäin voimakkaasti. Normaalinä vuonna Suomessa myydään yli 10.000 erilaista vesikulkuneuvoa ja maastamme löytyy tällä hetkellä noin 750.000 erilaista venettä. Tämä tarkoittaa, että joka 7. suomalaisella tai vaihtoehtoisesti 35%:lla kaikista talouksista on vene tai useampia.

Pääkaupunkiseutu on myös venealan kokonaisliiketoiminnan kannalta hyvin tärkeä alue. Lähes 40% alan liikevaihdosta tulee alueelta Helsinki + 75 km. Helsinki taas on merellinen kaupunki ja sellaisena sen veto-voima kasvaa entisestään. Yhdistyksen mielestä on perusteltua, että ala ja yhteiskunta investoi veneilyalan kehittämiseen niin, että harrastajat pystyvät ostamaan veneilyyn liittyviä palveluja siellä missä niitä tarvitaan eli veden äärellä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Veneilyalan toiminta ei voi kuitenkaan kehittyä, mikäli sille ei löydy sopivan kokoisia ja kustannuksiltaan kohtuullisia kohteita.

Koivusaaren Flipper Market on toiminut vuosikymmeniä veneilyalan keskuksena. Yhdistyksen mielestä olisi tärkeää, että Koivusaaren itäreunan nykyiset rakennukset olisivat jatkossa edelleen veneilyliikkeiden käytössä. Yhtälaila on tärkeää se, että Koivusaari on jatkokaavoituksessa myös veneilyn käytössä. Bella-Veneet Oy on valmis lähtemään veturiksi uuden keskuksen rakentamisessa ja Oy Botnia Marin Ab on myös valmis osaltaan investoimaan.

Yhdistys haluaa, että alueen tulevaisuudesta päätettäessä veneala voisi olla tässä keskustelussa tiivistä mukana ja että alueen suomat mahdollisuudet voitaisiin myös laajemmin tarjota venealan käyttöön.

Vastine

Veneilyalan yritysten sijoittuminen tulevaisuudessakin Koivusaareen on suotavaa ja tukee satamien toimintaa. Alueen suunnittelussa pyritään luomaan edellytykset yritysten sijoittumiselle rantakorttelien pohjakerrokseen ja NJK:n sataman yhteyteen suunniteltuihin rakennuksiin. Toiminnan tulee kuitenkin tulevaisuuden Koivusaareessa tapahtua nykyistä tiiviimmässä ja kaupunkimaisemmassa ympäristössä sen antamiin reunaehtoihin sopeutuen. Esimerkiksi varastointi tulee suunnitella sisätiloihin, kenttämaisia tiloja ei voida toiminnalle tulevaisuudessa osoittaa.

Koivusaaren pursiseura, Nyländska Jaktklubben ja Vaskilahden venekerho (M10) esittävät (9.4.2010) yhteisessä lausunnossaan, että Koivusaarta tulisi ennemmin kehittää veneily- ja virkistyskeskuksena, eikä kaavoittaa asuin- ja työpaikka-alueeksi. Suunnittelun reunaehdot ja mitoitus eivät ole jättäneet juurikaan hyvin toimivien satamien kehittämiseen, vaikka annettujen reunaehtoju puitteissa veneily on otettu hyvin huomioon.

Pursiseurat edellyttävät, että Helsingin kaupunki esittää pysyvän ratkaisun siihen, miten ja missä telakoidaan veneet, jotka eivät mahdu Koivusaareen. Suunnitelmassa on esitetty talvitelakointipaikkoja vain alle puolet laituripaikkojen määrästä. Ensisijaisesti kaikki veneet tulisi telakoida satamassa. Pelkät laituripaikat ilman talvitelakointia ovat Suomen oloissa mahdoton yhtälö. Pursiseurojen jäsenhankinnalta ja sitä myöten rahoitukselta ja koko toiminnalta putoaa pohja ellei telakointikysymystä ratkaista.

Pursiseuroilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia vastata esitetynlaisen satamien rakentamiskustannuksista. Pursiseurat edellyttävät, että



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Helsingin kaupunki rakentaa satamainfrastruktuurin kustannuksellaan ja vuokraa sen seuroille samalla periaatteella ja hintatasolla, mitä noudatetaan muissa kaupungin omistamissa venesatamissa.

Viitesuunnitelman sataman yksityiskohdissa on toiminnallisia sekä turvallisuuteen ja mitoitukseen liittyviä ongelmia, jotka tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Erityisesti ongelmat koskevat junioritoimintaa ja talvitelakointia. jatkosuunnittelussa tulee vastaisuudessaakin konsultoida pursiseurojen asiantuntijoita.

Lausunnon liitteenä on mm. seuraavia satamakohtaisia huomioita:

Kopun satama:

Aallonmurtajan aukko on liian avoin ja sitä on tutkittava jatkossa tarkemmin. Mastosäilytystilat ovat alimitoitettuja, vain kolmasosa mastoista mahtuu alueelle. Kulkuväylien käänösäteet venenosturille, paloautolle ja auraukskalustolle ovat liian pienet. Kampamainen liikennejärjestelmä tulee toimia tasossa rantakadulta, nyt katu on satama-alueella korkeammalla. Aallonmurtajan kärkipää on ongelmallinen telakointipaikka tuulisuuden ja nosturin liikennöinnin kannalta. Jollien ja niiden varusteiden säilytykseen ei ole esitetty ratkaisua.

NJK:n satama:

Läntisin osa satamasta sijoittuu viitesuunnitelmassa Espoon alueelle. Satama-allas on liian ahdas ja pienenee entisestään, jos kaupungin rajaa tulee ehdottomasti noudattaa.

VaVK:n satama:

Vaskilahden alueen suunnittelu kokonaisuutena on tärkeää niin kuin suunnittelutyöryhmä on tehnytkin. Satama-altaan ruoppaukseen tulee varautua. Vaskilahden venekerho joutunee tulevaisuudessa jakamaan Kopun kanssa telakoinnin lisäksi myös mastojen säilytyksen. Mastotilat näyttävät ahtailta ja kuljetusyhteys niihin on hankala. Vaskilahden itärannan mataluudesta johtuen on VaVK:n pienemmässä laiturissa vain saariston mökkiläisten ja saariin retkeilijöiden pikkuveneitä. Näitä veneitä ei pitäisi kuljettaa kauaksi talvisäilytykseen. Nyt pääosa niistä telakoidaan Koivusaassa. Olisi tutkittava, voitaisiinko näille veneille järjestää telakointi Lauttasaaren puolella niin kuin vuosia aikaisemmin on ollut.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastine

Pursiseurojen kanssa on viitesuunnitelman laadinnan aikana pidetty kaksi työpajaa, joissa on keskitytty satama-alueiden kehittämiseen kerhojen toivomaan suuntaan. Satamien suunnittelu tarkentuu edelleen jatkosuunnittelussa.

Satamat suunnitellaan nykyistä huomattavasti tiiviimpään ja kaupunkimaisempaan ympäristöön, jonka vuoksi satamien tilavaraukset eivät voi olla enää yhtä väljät, kuin nykyisin. Käytännöllisesti katsoen koko Koivusaaren Länsiväylän eteläpuoleinen osa on nykyisin veneilyyn liitetyssä käytössä.

Talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuudessaan Koivusaarella ei todennäköisesti onnistu, mutta satamaksi suunnitellulle alueelle mahtuu suhteellisen paljon talvitelakointipaikkoja. NJK:n satama-alueelle on suunniteltu n.100 talvitelakointipaikkaa ja Koivusaaren pursiseuran satamaan n. 100 talvitelakointipaikkaa. Helsingin kaupungilla on veneiden talvisäilytysalueita, joista Koivusaarta lähin sijaitsee Rajasaarella. Esimerkiksi Helsingin kaupungin laituripaikoilla veneitään pitävät käyttävät näitä yleisiä talvisäilytysalueita joka osoittaa, että veneilyharrastus on mahdollista vaikka talvisäilytys ei tapahdu omassa satamassa. Helsingin kaupungin tulee kuitenkin huolehtia siitä, että talvitelakointipaikkoja on yhteensä riittävästi tulevaisuudessakin.

Vaskilahden venekerhon pienten veneiden talvisäilytystä (n. 30 kpl.) Lauttasaaren puolella voidaan jatkosuunnittelun yhteydessä tutkia, se vapauttaisi osaltaan tilaa Koivusaaren puoleisessa satamassa.

Kaupunki toteuttaa satamien rantamuurit, aallonmurtajat ja laiturirakenteet tarvittavine satama-alueineen sekä kunnallistekniikan, mutta toimintaan tarvittavien rakennusten toteutus ja kustannukset ovat venekerhojen vastuulla.

Nyländska Jaktklubben (M11) esittää (22.2.2011) aiempia kannanottojaan täydentäen, että kerholle suunniteltu satama-allas on liian pieni, koska siihen mahtuu vain satamassa nykyään olevat veneet. Suunniteltuun satama-altaaseen on miltei mahdotonta purjehtia sen ahtauden takia ja alueelle suunnitellut kerrostalot tulevat peittämään tuulen ja aiheuttamaan purjehtimista vaikeuttavia pyöriviä tuulivirtauksia. Nykyisessä satamassa on purjeveneitä, jolla ei ole lainkaan apumoottoria. Veneilijöiden määrä ja koko kasvaa edelleen tulevaisuudessa.

Talvisäilytyspaikkoja ei ole osoitettu Koivusaaren tarpeeksi, joten kaikki nykyisetkään veneet eivät mahtuisi alueelle. Talvisäilytyspaikko-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

jen edelleen vuokraus on tärkeä tulonlähde veneseuroille. Helsingissä on yleisestikin ottaen pula talvisäilytyspaikoista. Tilaa tarvitaan niin ikään kesällä jollien säilytykseen ja pysäköintiin erityisesti kilpailuiden aikana. Jollien säilytys, parkkipaikat ja kilpailujen huoltotoiminnot vievät myös kesäisin tila satama-alueella.

NJK on niittänyt maailmalla mainetta regattojen järjestäjänä aina MM-tasolle asti ja seuran purjehtijat ovat tuoneet Suomelle kansainvälistä menestystä. NJK:ssa on yli 400 junioripurjehtijaa.

Lopuksi NJK toteaa osayleiskaavaaluonnoksen mukaisen sataman olevan liian pieni ja että NJK:n kannalta parempi sijainti olisi Koivusaaren lounaispuolella. Maa-alueita satamassa pitäisi olla n. 30 % osayleiskaavan varausta enemmän. Mikäli satama suunnitellaan osayleiskaavan mukaisesti moottoritien kylkeen on asuntoaluetta siirrettävä huomattavasti lounaaseen, koska laajeneminen Espoon suuntaan on ilmeisesti mahdotonta.

Vastine

NJK:n sataman mitoitusta ja muotoa on tarkoitus tutkia jatkosuunnittelussa edelleen, sitä on jo jonkin verran avarrettu viitesuunnitelmaan nähden. Sataman siirtäminen Koivusaaren lounaisosaan avomerren puolelle muuttaisi Koivusaaren suunnitelmia kokonaisuutena radikaalisti. Koivusaaren kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti nykytilannetta vastaava venepaikkojen määrä on luvattu suunnitella Koivusaareen niin, että kerhojen satamat pystyisivät edelleen toimimaan saarella. Sataman väljentämistä jonkin verran edelleen voidaan jatkosuunnittelussa tutkia.

Suurimmassa osassa purjeveneitä on nykyisin apumoottori. Sellaisia satamia, jossa rakennukset rajaavat satama-allasta on kaupunkialueille rakennettu ja rakennuksilla on luonnollisesti jonkin verran vaikutuksia tuulen käyttäytymiseen, mutta ne tuskin tekevät satama-altaasta täysin tuulettoman. Kortteli sataman eteläpuolella tekee toisaalta satamasta suojaisan.

Ilman kaupunginosan Hanasaaren ja Koivusaaren välillä kulkevaa kaupunginosan rajaa ja hallinta- ja omistusrajoja NJK:n satamalle olisi hyvinkin luonteva laajenemissuunta Espoon puolelle Hanasaaren itäpuoliselle vesialueelle. Laajennuksen voisi toteuttaa myös kevyehköin laiturirakennelmin puuttumatta Espoon rantaviivaan. Lisääntyvä laituripaikkojen määrä aiheuttaa aina tarpeen suunnitella vastaava määrä talvisäilytyspaikkoja jonnekin.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Yhteensä yli 500:n talvisäilytyspaikan ratkaiseminen Koivusaareen yhdessä tavoitteeksi asetetun asunto- ja työpaikkarakentamisen kanssa tuntuu tilan puutteen vuoksi mahdottomalta suunnittelutehtävältä. Koivusaareen on suunniteltu pääosin satamien yhteyteen kuitenkin yhteensä n. 200-250 talvisäilytyspaikaa. Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä talvisäilytys Helsingissä tulisi kuitenkin suunnitella kokonaisuutena, jossa on otettu huomioon myös muiden uusien rakennettavien ranta-alueiden talvisäilytyspaikkojen tarve ja sijainti.

Koivusaaren satamien soveltuvuus kilpapurjehdukseen ja junioritoimintaan on suunnittelussa otettu huomioon esimerkiksi NJK:n uuden satamapaviljongin sijoittamisessa niin, että sieltä on näkymä kilpapurjehdusradalle ja suhteellisen väljänä sataman rantatoiminnoille osoitetulla tilalla. Jatkosuunnittelussa satama-aluetta suunnitellaan edelleen tarkemmin ja toimivammaksi.

Lauttasaari-Seura ry (M12) korostaa (8.4.2010), että Koivusaarta tulee kehittää alueen omista lähtökohdista veneilyn, virkistykseen ja mahdolliseen kylpylätoimintaan. Metron rakentaminen tuo nämä toiminnot paremmin helsinkiläisten ulottuville.

Koivusaaren osayleiskaavaaluonnos perustuu poliittiseen näkemykseen, jonka mukaan kaupunkirakenteen tiivistäminen ja raskas raideliikenne ovat pääkaupunkiseudun rakentamiselle välttämättömiä edellytyksiä. Periaate saattaa toimia hajanaisen kaupunkirakenteen eheyttäjänä, mutta sitä ei voida käyttää Koivusaaren tehorakentamisen perusteluna seuraavista syistä:

Koivusaari ei ole kaupunginosa, jonka kaupunkirakennetta voidaan tiivistää. Keskeltä jakautunut kaupunginosa syntyisi vesialuetta huomattavasti supistamalla massiivisilla täytöillä.

Osayleiskaava on täynnä toissijaisia yksityiskohtia ja keskeiset selvitykset ovat tekemättä tai puutteellisia. Koivusaari olisi Katajanokan kokoinen kaupunginosa, mutta yli 60% Katajanokkaa tiiviimmin asuttu.

Osayleiskaavaaluonnoksen selostuksessa on mittava määrä vaikutusten arvioiteja, jotka puuttuvat. Näiden vaikutusten tekeminen ja realistinen arviointi on välttämätön edellytys päätöksenteolle.

Vaikutusten arvioinnin luetteloa tarkasteltaessa näyttää vahvasti siltä, että poliittinen tarkoituksenmukaisuus uhkaa ajaa alleen periaatteet, joita EU on korostanut hyvän elinympäristön rakentamisessa. Länsiväylän melu- ja ilmanpuhtausasioita ei ole vielä ratkaistu.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Ilmastonmuutoksen seurausvaikutusten suhteen Koivusaari on epäedullisimpia rakennuskohteita Helsingissä. Rajut täytöt voivat muuttaa veden virtauksia. Alue ei saa suojaa Lauttasaaresta tai Keilaniemestä, sillä pohjoisesta ja lounaasta tulevat myrskyt ovat kaikkein ongelmallisimpia. Energiatehokkuuteen on alettu kiinnittää Helsingissä kasvavaa huomiota, mutta asiaa ei mainita osayleiskaavaluonnoksessa. Kaupungin tulvaselvitys osoittaa, että Koivusaaren tulvamitoitukset ovat ajastaan jäljessä.

Helsinki on liittynyt niiden kaupunkien joukkoon, jotka ovat huolissaan Itämeren tilasta. Ollakseen uskottava Itämeren pelastaja, Helsinki ei voi toteuttaa Koivusaaren luonnosteltua osayleiskaavaa.

Lopuksi Lauttasaari-Seura on vakavasti huolestunut tavasta, jolla virkamiesvalmistelussa on ohitettu asiantuntijoiden mielipiteet. (vrt. ennen ideakilpailun ratkaisemista järjestetty asiantuntijapaneeli). Lauttasaaren asukkaiden turhautuneisuus vaikuttamismahdollisuuksiinsa on myös kasvanut juuri Koivusaaren suunnittelun ansiosta.

Vastine

Kaupunkirakenteellisesti edullisesti sijaitsevaan Koivusaareen on tarkoituksenmukaista sijoittaa myös muuta kuin virkistyskäyttöä.

Kasvavan kaupunkiseudun liikennetarpeita varten rakennettu ja laajennettava metrojärjestelmä edellyttää sen hyötyjen realisoimiseksi asemia radan varteen. Asemien vaatimien suurien investointien hyödyntämiseksi niiden piiriin on järkevää sijoittaa toimintaa ja käyttäjiä. Metroaseman rakentaminen palvelemaan ainoastaan mahdollisia kylpylätoimintoja, virkistyskäyttöä ja veneilyä ei ole realistista.

Koivusaarta varten tehtyjä selvityksiä ja vaikutusten arviointeja on jatkuvasti laajennettu ja tarkennettu suunnittelun edetessä nähtävillä olleesta Koivusaaren osayleiskaavan luonnoksesta ja viitesuunnitelmasta osayleiskaavaluonnoksen käsittelyyn kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja näin myös tullaan menettelemään jatkosuunnittelun aikana.

Koko Koivusaaren suunnittelun lähtökohtana, sen keskeisimpänä perusteena on ollut energiaterveys ja ilmastonmuutoksen hillitseminen. Koivusaari tulisi olemaan pääkaupunkiseudun ainoa kaupunginosa, jossa jokainen työpaikka ja asunto sijaitseisi käelyetäisyyden päässä raideliikenteen asemasta joka lisäksi palvelisi merkittävää osaa Lauttasaaren asukkaista. Koivusaari sijaitsee hyvin lähellä Keilaniemen, Otaniemen ja Tapiolan sekä Helsingin keskustan työpaikkoja ja palveluita joten etäisyydet ovat jo lähtökohtaisesti lyhyitä. Sen lisäksi Koivu-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

saaren rakennusten energiatehokkuus tulee olla vähintään matala-energitasoa ja vaihtoehtoisia energian tuottamisen muotoja paikalliseti (aurinko, merivesi, tuuli) tutkitaan jatkosuunnittelussa. Energiatehokkuuden yksityiskohdat tulevat kuitenkin tarkempaan suunnitteluun asemakaavavaiheessa. Koivusaaren ekotehokkuutta on alustavasti testattu VTT:n kehittämällä HEKO-työkalulla (Helsingin kaupunkisuunnittelun ekotehokkuus), joka tarkastelee alueiden ekotehokkuutta useiden eri indikaattorien avulla (maa, vesi, energia, palvelut, hiili- ja materiaalikierro). Koivusaaren suunnitelma on kokonaisuutena saanut suhteellisen hyvät pisteet ja sitä on mahdollista kehittää edelleen ekotehokkaampaan suuntaan.

Merivesitulvaan on varauduttu korkeustasosuunnittelussa sovittujen periaatteiden mukaisesti.

Koivusaaresta järjestettiin monesta muusta Helsingin kaupungin merkittävästä projektialueesta poiketen yleinen kansainvälinen ideakilpailu, jonka valmistelijat, tuomaristo ja kilpailijat edustavat myös kaupunkisuunnittelun asiantuntemusta. Kilpailu oli kaikille avoin ja järjestettiin juuri siitä syystä, että suunnittelusta ei tule ainoastaan virkamiesvetoista ja että vaihtoehtoja syntyy runsaasti. Vuorovaikutuksen järjestämiseen sen eri muodoissa on Koivusaaren kohdalla suunnattu paljon voimavaroja.

Suomen kiipeilyliitto ry (M13) toteaa (9.4.2010) ilahtuneena, että Koivusaaren eteläkärjessä oleva siirtolohkare on esitetty säilytettäväksi. Siirtolohkare on ollut erittäin suosittu kiipeilijöiden keskuudessa, joten sen käyttöä tulisi jatkossa tarkastella myös kiipeilijöiden näkökulmasta. Maassamme arvioidaan olevan tällä hetkellä jo yli 10 000 kiipeilijää.

Vastine

Siirtolohkare sijaitsee osayleiskaavaluonnoksen puistoalueella ja se on tarkoitus säilyttää alueella. Jatkosuunnittelussa puisto suunnitellaan niin että siirtolohkare ympäristöineen on mahdollisimman monipuolisesti käytettävissä ulkoiluun ja harrastuksiin, myös kiipeilykäyttöön.

Asunto-osakeyhtiöt Sotkatie 3, 5 ja 9 (M14) toteavat (8.4.2010) Länsiväylän kattamisen edustavan monella tavalla suotuisaa kehitystä alueella mm. ympäristön hiukkaspäästöjen vähentämisen näkökulmasta. Asunto-osakeyhtiöiden tontteihin rajoittuville alueille viitesuunnitelmasa sijoitetut nelikerroksiset uudisrakennukset ovat kuitenkin alueen yleisilmeen kannalta kohtuuttoman raskaita. Vaihtoehtoisina ratkaisuin asunto-osakeyhtiöt ehdottavat Katajaharjun ja Koivusaaren välisen rinnakkaiskadun siirtämistä nykyisten tonttien ja uudisrakentamisen väliin,



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

uudisrakennusten kääntämistä Länsiväylän suuntaisiksi tai niiden korkeuden vähentämistä vastaamaan viereisten rakennusten korkeuksia.

Vastine

Viitesuunnitelmassa on esitetty rakennusmassoittelun luonnos. Suunnitelmaa on muutettu niin, että uuden kadun eteläpuolelle on esitetty aiempaa vähemmän rakentamista ja suurin osa uudesta rakenteesta sijoittuu kadun pohjoispuolelle. Koivusaaren johtavan kadun lopullinen linjaus ratkeaa jatkosuunnittelussa.

Katajaharjuntien ja uuden rinnakkaiskadun varrella uudisrakennuksen noudattelevat nykyistä Katajaharjuntien ja Isokaaren rakentamista kerroslukujen osalta.

Asunto Oy Sotkatie 7 (M15) katsoo (7.4.2010), että Katajaharjun kortteliin 31067 rajautuva viitesuunnitelmassa ehdotettu uudisrakentaminen korkealla tehokkuusluvulla poikkeaisi korttelin sisään työnnettynä totaalisesta korttelin nykyisestä ilmeestä. Alue tulisi asunto-osakeyhtiön mielestä suunnitella uudelleen merkittävästi alemmalla tehokkuusluvulla tai Länsiväylän kansi tulisi jättää rakentamatta Koivusaaren ja Katajaharjun välisellä osuudella. Metron rakentaminen ei voi olla asuntoyhtiön mielestä peruste sille, että vuosikymmeniä sitten rakennettuun pientalokortteliin ehdetaan raskas asuntomassa.

Vastine

Uudisrakentamista Länsiväylän päälle ei voi korkeista kustannuksista johtuen suunnitella kovin alhaisella tehokkuudella. Lauttasaaren mitta-kaava on kuitenkin pyritty ottamaan huomioon Länsiväylän päälle suunniteltujen kortteleiden korkeuksissa, rakennusmassojen sijoittelussa ja mittakaavallisessa jäsentelyssä. Suunniteltua rakentamista on kevennetty kortteliin 31067 rajautuvilta osilta. Suunnitellut rakennusmassat eivät missään suunnitteluvaihtoehdossa ole korttelissa 31067 vaan nykyisen tiealueen puolella.

Uudisrakennusten sijoittaminen uuden kadun varteen suojaisi korttelin 31067 sisäosia melun leviämiseltä ja tekisi Koivusaaren ja Lauttasaaren välisestä kadusta maantien sijaan rakennuksin rajatun katutilan.

Koivusaaren ja Katajaharjun välin kattaminen on erittäin vaativa tehtävä niin suunnittelun kuin toteutuksenkin kannalta, mutta toteutuessaan kattaminen poistaisi Länsiväylän hallitsevan aseman alueen lähiympäristössä ja Koivusaaren keskustan tuntumassa sekä torjuisi melusta ja päästöistä aiheutuvia haittoja. Siksi kattamisen suunnittelua on jatkettu



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

niin, että sen toteutuminen jäisi vähintäänkin tulevaisuuden mahdollisuudeksi.

Asunto Oy Lounaisväylä 4:n (M15) mielestä Koivusaari ei sovellu asuinrakentamiseen ja siksi massiivisista maantäytöistä tulee luopua. Lähivesien saastuminen on uhkana, koska meriveden virtaus vaikeutuu.

Koivusaaren maapohja on saastunut ja edellyttää laajoja maa-ainesten poistoja. Saari on kokonaisuudessaan matala ja siksi altis ilmastonmuutoksesta johtuville tulville ja sitä seuraaville rakennusten kosteusvaurioille. Saaren ilmasto-olosuhteet ovat asuinrakentamiseen poikkeuksellisen ankarat, koska saari on tuulille avoin ja ilmasto kostea. Alueen läpi kulkee Länsiväylä, mistä aiheutuu melu- ja pienhiukkaspäästöjä. Suunnittelussa tulisi ottaa huomioon ympäristöriskit, kuten mahdollisesta ruoppauksesta ja täytöstä johtuva myrkyjen vapautuminen ja veden virtausmuutokset.

Lauttasaassa asuu lähes 20 000 asukasta, joten saaren väestölle on perusteltua rakentaa kaksi metroasemaa. Taloyhtiön mielestä toinen metroasema tulisi sijoittaa Koivusaaren sijasta Myllykallion alueelle, jossa se palvelisi alueella asuvia asukkaita, Lauttasaaren yhteiskoulun ja musiikkiopiston oppilaita sekä Vulkanin mäen tulevia asukkaita. Myllykallion alueelle voisi rakentaa myös väestönsuojan väestönsuojelun tarpeisiin.

Vastine

Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Muutoksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä. Pilaantunut maaperä ja sedimentit kunnostetaan ympäristöluvan ehtojen mukaisesti. Määriä ja kustannuksia voidaan pitää vähäisinä muihin aluerakennuskohteisiin ja Koivusaaren suunnitellun rakentamisen määrään nähden. Alueelliset korkeustasot voidaan helposti toteuttaa siten, että merivesitulvien haitat vältetään ja aluekuivatus on toimivaa.

Ilmasto-olosuhteet tuulisella meren rannalla asettavat rakennusten tekniselle kestävyydelle erityisiä vaatimuksia, mutta eivät kuitenkaan Koivusaassa sen enempää kuin esimerkiksi Jätkäsaaren tai Lauttasaaren rannoilla. Käytettävien materiaalien ja rakenteiden tulee olla kosteita ja tuulisia olosuhteita kestäviä.

Länsimetroa varten on laadittu maanalainen asemakaava, joka on tullut voimaan Helsingin puolella 22.12.2009. Asemakaavassa Helsingin



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

puolelle sijoittuvat metroasemat on suunniteltu Lauttasaaren ostoskeskuksen kohdalle ja Koivusaaren niin, että toinen aseman sisäänkäynti on mahdollista sijoittaa Lauttasaaren puolelle. Metron rakentaminen on käynnistynyt vuonna 2010.

Alueen asukas (M17) esittää (2.6.2008) vastustavansa Koivusaaren suunnittelua kaikilta osin. Kaupunkisuunnitteluvirastossa ei ole noudatettu hyvää hallintotapaa. Alueen asukkaita, yrityksiä ja järjestöjä ei ole kuultu asianmukaisesti eikä vastustavia kannanottoja ole tuotu esille. Suunnittelusta pitää käydä laajempaa kansalaiskeskustelua ja laatia laajempi selvitys siitä, mitä hanke merkitsee Lauttasaaren väestölle, liikenteelle ja ympäristölle. Pelkästään rakentamisen ympäristövaikutukset tulisivat olemaan massiiviset. Lauttasaaren asuntokanta ja virkistysalueiden määrä eivät enää ole tasapainossa. Jo nyt Lauttasaaressa asuu enemmän ihmisiä kuin keskisuomalaisessa kaupungissa ja silti palveluita ei juuri ole. kaupunkisuunnitteluviraston ja päättäjien pitää julkisesti kommentoida mistä on kysymys. Koivusaari ei kaipaa metroasemaa eivätkä lauttasaarelaiset enempää rakentamista alueellemme.

Vastine

Koivusaaren suunnitteluprosessi on alusta alkaen ollut avoin, kuulemis-tilaisuuksia on järjestetty suunnittelun alkuvaiheista lähtien ja esitetyt mielipiteet - niin vastustavat kuin puoltavat - on käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Lisäksi alueen suunnittelusta on järjestetty kaikille avoin suunnittelukilpailu, johon liittyi uudenlainen töiden arviointimahdollisuus jo ennen kilpailun ratkaisua. Avoin suunnittelukilpailu ja siihen liittynyt vuorovaikutus on mitä suurimmassa määrin laajempaa kansalaiskeskustelua.

Osayleiskaavatyö sisältää erillisiä selvityksiä ja kaavaan liittyviä vaikutusten arviointeja esimerkiksi ympäristöön tai liikenteeseen. Vaikutusten arviointeja tarkennetaan ja tarvittavia lisäselvityksiä tehdään suunnittelun tarkentuessa. Virkistysalueiden määrä Lauttasaaressa suhteessa Lauttasaaren asukasmäärään on edelleen varsin suuri varsinkin jos sitä vertaa vastaavalla etäisyydellä Helsingin keskustasta sijaitseviin kaupunginosiin. Lisärakentaminen Lauttasaaressa ja sen lähistöllä vahvistaa Lauttasaaren palveluita potentiaalisen asiakaskunnan lisääntyessä.

Alueen asukas (M18) esittää (2.6.2008) mielipiteessään, että vaikka Lauttasaari-seura ja muut kovaääniset vastustavat Koivusaaren metroasemaa ja uutta asuntoaluetta niin suurin osa ihmisistä haluaa, että uusia asuntoja kaavoitetaan asumiskustannusten pitämiseksi aisoissa.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Päättäjien tulee pitää kaikkien ihmisten puolta ja jättää äänekkäät valittajat omaan arvoonsa.

Vastine

Suunnittelijoiden ja päättäjien tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida ja sovitella yhteen usein keskenään hyvin erilaisia mielipiteitä. Toisaalta esimerkiksi kaupunginvaltuuston asettamat tavoitteet uudelle asuntotuotannolle tulee huomioida myös Koivusaaren suunnittelussa.

Alueen asukas (M19) toteaa (14.7.2008), että Lauttasaari Seura on puheenjohtajansa johdolla asettunut vastustamaan Koivusaaren kaavoitusta, mutta Seura edustaa niin pientä asukaskantaa, ettei sen mielipiteillä tulisi olla jäsenmääräänsä suurempaa merkitystä. Seurassa on 940 jäsentä ja Lauttasaareissa on 20 000 asukasta. Asukas toteaa, ettei NJK:n pursiseuran alue Koivusaareissa ole virkistysaluetta vaan paikka, jossa säilytetään veneitä ja lähdetään merelle. Lauttasaarelaisille paikasta ei ole nykyisin hyötyä virkistysalueena. Asukas toteaa olevansa lauttasaarelainen vuodesta 1939 ja purjehtija 45 vuoden kokemuksella.

Vastine

Asukasyhdistyksenä Lauttasaari-Seura on ottanut aktiivisesti ja voimakkaasti kantaa mm. Koivusaaren suunnitteluun, mutta Lauttasaari on suhteellisen suuri kaupunginosa, jonne mahtuu monenlaisia mielipiteitä myös Koivusaaren suunnittelusta. Pursiseurojen toiminta Koivusaareissa on nykyisin saaren pääasiallinen käyttötarkoitus ja veneilyharrastukselle on suunnitelmassa pyritty luomaan edellytykset tulevaisuudessakin.

Kaksi alueen asukasta (M20) samansisältöisissä pitkässä mielipidekirjeessä (6.4.2010) Koivusaaren suunnitelmaa pidetään kelvottomana, koska se on lähtökohdiltaan virheellinen. Suunnitelma mataline sokkeloisine talomattoineen toistaa Helsingin muiden uusien alueiden ilmettä eikä hyödynnä alueen mahdollisuuksia metron ja avomerimaiseman hyväksikäytön suhteen. Meritäytöt ovat suuruudeltaan karmeat.

Rakentamisen painopiste sijoittuu liian etäälle metroasemasta. Länsiväylän melun hiukkaspäästöjen torjunta on puutteellinen. Lauttasaaren ja Länsiväylän välinen liikenneyhteys on hankala ja mutkikas ja sotkeutuu liikaa Koivusaaren liikenneverkkoon. Länsiväylän kattaminen on esitettyssä muodossaan epärealistista ja kallista ja rakennusten sovitaminen kansirakenteisiin on teknisesti vaativaa. Länsiväylän alittava



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

kevyen liikenteen tunneli ei voi toimia, vaikka se on suunnitelmassa siihen esitetty.

Kevyen liikenteen väylät on ratkaistu huonosti, koska ne ovat mutkikkaita, korkeuseroja on liikaa ja merinäköaloja ei ole. Länsiväylän pohjoispuolella sijaitseva viheralue on käyttökelvoton Länsiväylän melun johdosta. Koivusaaren keskiosan rakentamatta jättäminen on virhearvio ja sillä menetetään mahdollisuus sijoittaa rakentaminen mahdollisimman lähelle metroasemaa.

Asuinkorttelit työntyvät raskaina muureina liian lähelle rantaa, ovat tuuliilta suojaamattomia ja maisemaan sopimattomia. Pysäköinti tulvarajan alapuolella kansien alla on kallis ratkaisu. Rakennusten ryhmittely, jäsentely ja korkeus ovat epäekologisia eivätkä tue energiatehokkaita ratkaisuja. Asuinrakennusten sijoittamisella on hukattu mahdollisuus avomerinäköalojen hyödyntämiseen alueella ja erityisesti kevyen liikenteen reiteillä.

Rakentaminen ylittää Espoon rajan ilman lupaa. NJK:n satama-allas on supistunut puoleen nykyisestä, eikä sieltä näe avomerta tai purjehduskilpailuja. NJK:n sataman suunnittelussa on mielipiteen esittäjien käsityksen mukaan ollut aikaisemmin vaatimuksena se etteivät edes satamaan tulevien veneiden reitit saa kulkea Espoon puolella, koska ne joutuisivat liian lähelle Hanasaaren ertyisaluetta.

Suunnitelma tarjoaa vanhanaikaisen lähiötyyppisen mallin, jossa toiminnot on eriytetty eikä kaupunkitilaa synny. Suunnitelmassa ei ole mitään innovatiivista, energiatehokkuuteen tai päästöjen vähentämiseen pyrkivää, eikä se ole ekologisesti edistyksellinen. Matonpesulaituri kanavan rannalla on saastuttava ja virheellinen. Suunnitelman puutteiden ja virheiden luettelo on pitkä ja raskas. Suunnitelmaa ei voi kehittää paremmaksi, koska se on lähtökohdiltaan virheellinen. Suunnitelma kaa-tuu enemmän tai myöhemmin omaan mahdottomuuteensa.

Vastine

Koivusaaren suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa Koivusaaren suunnitteluperiaatteiden käsittelyn yhteydessä 15.5.2008. Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen mukainen suunnitelma, joka perustuu yleisen ideakilpailun voittaneeseen ehdotukseen noudattaa tuolloin asetettuja suunnittelun reuna-ehdoja, lähtökohtia ja tavoitteita.

Lähtökohdaksi on valittu pääosiltaan suhteellisen matala rakentaminen, joka noudattelee rakennuskorkeuksissa enimmäkseen Lauttasaarelle



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

tyypillistä mittakaavaa. Jonkin verran korkeampi rakentaminen on sijoitettu metroaseman ympäristöön. Tavoitteena on miellyttävä pienimittakaavainen asuinympäristö, johon muodostuu myös suojaisia ulkotiloja avomerimaisemaan avautuvien rantapuistojen vastapainoksi. Korttelien raja-avoi-
meen maisematilaan on suunniteltu täsmälliseksi kaupunkijulkisivuksi rakennetun ja rakentamattoman alueen rajalle. Saaren keskiosan ja eteläkärjen olemassa oleva puusto lomittuu korttelien väliin pehmentäen rakentamisen suhdetta maisemaan.

Voimakkaasti keskitettyjä useimmiten korkeaan rakentamiseen perustettuja ehdotuksia esiintyi jonkin verran yleisen ideakilpailun ehdotusten joukossa, mutta niiden sopivuus ympäröivään maisemaan ja toisaalta syntyvän lähiympäristön laatu ei vakuuttanut kilpailun tuomaristoa.

Koivusaassa on lähiöistä poiketen pyritty sekoittamaan eri toimintoja. Vaikka kysymyksessä on saari, on Lauttasaaren ja Koivusaaren välisestä kaupunkirakenteesta pyritty suunnittelemaan jatkuva kaupungin-
osia yhdistävän kadun ja Vaskilahden pohjukan kautta. Lähiöistä poikkeavaa kaupunkimaisuutta Koivusaarelle antaa myös täsmällinen tilankäyttö, jossa on tarkalla suunnittelulla ja tiukalla mitoituksella pyritty välttämään lähiöille tyypillisiä epämääräisiä ja väljiä välialueita

Rakentamisen painopiste on metroaseman tuntumassa ja Koivusaaren kaupunkirakenne on suunniteltu niin, että kaikilla asukkailla ja työntekijöillä on metroasemalle kävelymatka. Katujen linjaukset ja kevyen liikenteen reitit tukevat metron käyttöä. Pysäköinti suunnitellaan Koivusaassa maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa tehokkaan maankäytön. Pysäköinnin ratkaisumalliksi on jatkosuunnittelussa tutkittu toisistaan hieman poikkeavia maanalaisia pysäköintilaitoksia joko kortteleissa tai esimerkiksi aukiotilan alla niin, että edullisin mahdollinen pysäköinnin kokonaisratkaisu löydettäisiin.

Lähes kaikista asunnoista aukeaa merinäköala. Lisäksi merinäköaloja on monipuolisesti tarjolla julkisesta tilasta lähes koko alueelta. Koivusaaren eteläkärkiä kiertävät kevyen liikenteen reitit avautuvat avomerele samoin kuin Vaskilahden pohjukan rantatorilta avautuva näkymä.

Länsiväylä aluetta jakavana moottoritienä melu- ja päästöhaittoineen asettaa erittäin vaikeat lähtökohdat Koivusaaren ja sen ympäristön suunnittelulle asuin- ja työpaikka-alueeksi. Siksi Länsiväylän kattamista on tutkittu eri laajuuksissa. Rakennusmassoittelua suunnitellun tunnelin päällä on jatkosuunnittelussa muutettu niin, että rakennukset ottavat paremmin huomioon tunnelirakenteen. Länsiväylä on valtion hallinnoima yleinen tie, jonka suunnittelussa on otettava huomioon tiealueen suunnittelua koskevat normit. Tunnelia on tutkittu mitoituksen, raken-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

teiden, ilmanvaihdon ja paloturvallisuuden suhteen huomattavasti pidemmälle kuin viitesuunnitelmassa. Länsiväylän päälle rakentaminen tulee voida toteuttaa vaiheittain pitkällä aikavälillä. Koivusaaren suunnitelma ei voi olla sellainen, että se perustuu pelkästään Länsiväylän päälle rakennettaviin mittaviin teknisesti ja taloudellisesti vaativiin kansirakenteisiin.

Koivusaaren rakentaminen ei ylitä Espoon rajaa. NJK:n satamaan on suunniteltu hieman enemmän venepaikkoja kun siellä on nykyisin. NJK:n uusi pursiseuran kerhorakennus on sijoitettu niin, että kilpailun seuraaminen on rakennuksesta ja sataman länsikärjestä mahdollista.

Vesialue Hanasaaren ja Koivusaaren ympärillä on ja tietävästi myös pysyy kaikille avoimena merialueena, jolla on oikeus veneillä. Matonpesulaituri on poistettu suunnitelmasta.

Alueen asukas (M21) ihmettelee (9.4.2010) miksi Koivusaaren suunnitelun lähtökohdiksi on päätetty peräti 3700-4000 asukkaan ja 1500 työpaikan mitoitus. Hän toteaa suunnitelman olevan rankasti ylimitoitettu. Asukastiheys on yli 70 % suurempi kuin Katajanokalla, yli kaksinkertainen Lauttasaaren ja peräti yhdeksänkertainen Lehtisaaren asukastiheyteen verrattuna. Koivusaari on asukasmäärältään ylimitoitettu myös metroaseman varren jo rakennettuihin kaupunginosiin (Kulosaari, Länsi-Herttoniemi, Aurinkolahti, Ruoholahti) verrattuna. Hyvät veronmaksajat haluavat väljemmin rakennettuja alueita, joka Koivusaassa tarkoittaisi n. 600-1700 asukasta. Veneilytoiminnan kehittämiseen ei ole luonnoksessa rankan mitoituksen vuoksi jäänyt laajentamisvaraa vaan veneily joutuu nykyistä ahtaammalle. Ahtaasti täyteen pakattua saarta on mahdotonta saada sopeutumaan kauniisti lähiympäristönsä maisemaan. Rakennukset peittäisivät maiseman Länsiväylältä ja rikkoisivat Vaskiniemen, Koivusaaren ja Hanasaaren kärkien eteläpuolisen ehyen maiseman. Viistoilmakuvat antavat liian hyvän kuvan tilanteesta. Asukas toivoo, että suunnitelman ylimitoituksesta luovutaan ja Koivusaarta kehitetään luonnon- ja maisemasuojelun, veneilytoimintojen ja alueen ainutlaatuisuuden lähtökohdista.

Vastine

Myös monet tiiviisti rakennetut alueet, kuten koko Helsingin kantakaupunki ovat miellyttäviä ja haluttuja asuinpaikkoja. Koivusaaren suunnittelussa tavoitellaan tavoitellaan elävää, monipuolista ja toimivaa kaupunkimaista ympäristöä asukkaille ja tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaupunkirakenteelta tiiviyttä. Vertailukohtana mainittu Katajanokka on selvästi suunniteltua Koivusaarta tehokkaammin rakennettu ja urbaanimpi alue, vaikka asukastieheys vertailukohdaksi ottamalla näyt-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

täytyisikin väljempänä. Koivusaaren rakentamisen aluetehokkuusluku on n. 0.7 kun se kantakaupunkimaisesti rakennetulla Katajanokalla on n.1,5.

Metroaseman rakentaminen asettaa myös suuntaa antavia tavoitteita aseman käyttäjämäärien suhteen. Esimerkkeinä esitetyistä jo rakennetuista aseman seuduista osa on liian väljästi rakennettuja niin, että tehokkaasta ja kalliista joukkoliikenneinvestoinnista saataisiin paras mahdollinen hyöty. Koivusaaresta on tietoisesti suunniteltu identiteetiltään voimakas ja omaleimainen alue. Sen ei ole haluttu muistuttavan esimerkiksi Lehtisaarta tai Lauttasaarta, jotka molemmat ovat puolestaan omanlaisiaan. Koivusaaren rakentaminen ei kuitenkaan ole suurimittakaavaista ja ympäristöstään selvästi poikkeavaa niin kuin esimerkiksi samassa maisematilassa sijaitsevan Keilaniemen rakentaminen. Koivusaaren suunnitelman muodonanto, silhuetti ja täyttöjen laajuus on suunniteltu nimenomaan niin, että suunnitelma sopeutuisi ympäröivään saaristomaisemaan. Veneilytoiminnan vaatimat tilat on otettu Koivusaaren suunnittelussa huomioon, mutta talvisäilytykseen aluetta ei voi varata tulevaisuudessa nykyisessä laajuudessaan.

Puistoalueita Koivusaassa on keskimääräistä aluetta vähemmän, mutta niiden korkeaan laatuun pyritään suunnittelussa kiinnittämään huomiota. Myös katuverkkoon käytettävä maa-ala on pyritty minimoimaan, minkä johdosta alueen tehokkuusluku on suhteellisen korkea. Maankäytöllä on pyritty minimoimaan Koivusaaren maa-alueen laajeneminen tarpeettomasti ja suunnittelemaan kaikki asunnot ja työpaikat kävelyetäisyyden päähän metroasemasta

Alueen asukas (M22) toteaa (24.3.2010) asuneensa Lauttasaassa vuodesta 1986 lähtien ja pyöräilleensä usein suosittua reittiä pitkin Espooseen Koivusaaren luonnonkauniin maiseman halki ja myös autosta käsin ihailleensa Koivusaaren luonnon vehreyttä vastakohtana Espoon Keilaniemen rakennuskolosseille. Lauttasaaren rannoille on muutenkin tyypillistä vehreys ja vain harvoin rakennukset ovat rannimmaisina.

Koivusaaren täytöt ja rakentaminen ovat massiivisia ja sen mittasuhteet valtavat. Yhtenä syynä massiiviseen rakentamiseen on mahdollisuus tehdä metrotunnelin louhinnasta tehdyllä maa-aineksella vähillä kuljetuskustannuksilla uutta Koivusaaren maa-aluetta. Suunnitelma on kaarvine kortteleineen ärsyttävän muotoinen.

Lauttasaassa asuva arkkitehti on v. 2008 laatinut oman ehdotuksensa, jossa Koivusaareen on suunniteltu Vattuniemen itärannalta siirtyviä veneliikkeitä ja Vattuniemeen puolestaan rakennettaisiin liikkeitä va-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

pautuvalle alueelle uusia asuntoja. Ehdotus on alueen asukkaan mielestä tähänastisista paras.

Koivusaaren suunnitelmassa esitetty tiivis ja korkea rakentaminen ei ole tavoiteltujen veronmaksajien mielestä houkuttelevaa. Lauttasaarelaisten, espoolaisten ja muiden helsinkiläisten kannalta olisi parempi siirtyä alueella asuvan arkkitehdin esittämän luonnoksen kannalle suunnitteleamalla asuntoja Vattuniemeen.

Vastine

Länsimetron rakentamisessa syntyvä kalliokiviaines käytetään Jätkäsaaren aluerakentamisessa, jonne osayleiskaava hyväksyttiin kesällä 2006. Koivusaaren täytemaa hankitaan aikanaan jostakin muusta työkohteesta.

Koivusaaren asuntorakentaminen on mittakaavaltaan enimmäkseen suhteellisen pienimuotoista 3-5 kerroksista, mutta Lauttasaaren kaupunkirakenteesta poiketen korttelit rajautuvat täsmällisemmin rantaviivaan ja avoimeen merimaisemaan. Koivusaarelle on pyritty luomaan omaleimainen ilme ja identiteetti niin kuin myös sitä ympäröivillä jo rakennetuilla kaupunginosilla on.

Vattuniemeen itärannalla sijaitsevat veneliikkeet eivät ole siirtymässä nykyisistä toimitiloistaan Koivusaareen, joten Vattuniemen itärannan hyödyntäminen asuntokäyttöön ei ole mahdollista. Kyseinen alue sijaitsee Koivusaareen verrattuna suhteellisen etäällä uusista metroasemista.

Alueen asukkaan (M23) mielestä (26.3.2010) Helsingin rantojen tuhoaminen pitää lopettaa ja rakentaa ylisuuret hankkeet, pilvenpiirtäjät ja lasikuutiot ratapihan päälle Töölönlahden alueelle. Näköalapaikat tulisi rakentaa keskustan pilvenpiirtäjiin ja niihin pääsy keskustatunnelin kautta. Hertzog & Meuron-arkkitehtitoimiston hotelli sopisi oivallisesti Koivusaareen Katajanokan sijaan.

Vastine

Koivusaareen sopisi hyvin hotelli osaksi uutta kaupunginosaa. Koivusaareen suunnitellut rakennukset ovat korkeuksiltaan maltillisia ja ranta-alueesta suunnitellaan viihtyisiä. Alueen ranta on nykyisinkin pääosin rakennettua.

Alueen asukkaan (M24) mielipiteessä (9.4.2010) osayleiskaavaluonnoksessa on hyvää nykyistä Länsiväylän nykyistä katumaisempi liikenn-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

neympäristö ja venepaikkojen (myös talvisäilytyksen) säilyminen alueella.

Kaavaillut merentäytöt ovat haitallisia. Varsinkin rakennusvaiheessa niistä aiheutuu lähimerialueen rehevöitymistä. Täyttöjen vuoksi meriveden virtaukset vähenevät ja aiheuttavat rehevöitymistä ja sinilevän lisääntymistä Koivusaaren pohjoispuolella ja Laajalahdella. Suojeltu rantaniitty ei kestä rakentamisen mukanaan tuomaa kulutusta. Koivusaaren rakentamisessa on otettava huomioon mahdollinen meriveden korkeuden nousu.

Lauttasaassa asuvan arkkitehdin luonnos (Lauttasaari-lehti 12/2010) on huomattavasti parempi pohja Koivusaaren osa-yleiskaavaksi ilman mainittavia meritäyttöjä. Ehdotuksessa on hyvin minimoitu liikenteen haittavaikutukset. Rakentamisen korkeus ei kuitenkaan saisi ylittää Katajajarjun tasoa.

Koivusaaren pysäköintipaikkannormi tuo alueelle liikaa liikennettä. Koivusaaren- Lauttasaaren alueen palvelutarjonnasta olisi syytä tehdä tarkempi analyysi.

Jos suunniteltua metroasemaa ei ilman meritäyttöjä saada kannattavaksi voidaan asema jättää ainakin toistaiseksi rakentamatta ja jätettävä Länsiväylän seutubussiliikenne toimimaan.

Vastine

Alueella asuvan arkkitehdin ehdotuksessa tavoitellun asukas- ja työpaikkamäärän sijoittaminen Koivusaareen johtaa keskitettynä hyvin tehokkaaseen ja osittain myös korkeaan rakentamiseen Koivusaassa, mitä ei ole pidetty alueelle sopivana. Rakentaminen keskitetysti Länsiväylän tuntumaan ja päälle edellyttää mittavien kansirakenteiden toteuttamista kerralla. Ehdotuksen hyvänä puolena on täyttöjen vähäisyys.

Koivusaaren katuverkon liikennemäärien kannalta merkitsevämpi tekijä on Länsiväylän länsisuuntaa käyttävät lauttasaarelaiset kuin Koivusaaren pysäköintipaikkojen määrä. Liikennemäärät ovat tästä huolimatta vielä sen verran pienet, että esimerkiksi katuliittymät säilyvät kaistamääriltään pieninä.

Koivusaaren metroasema rakennettaneen ainakin osittain niin, että jos Koivusaaren rakentaminen alkaa, asema voidaan toteuttaa helposti valmiiksi. Lauttasaaren puoleinen sisäänkäynti on mahdollista ottaa



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

käyttöön ensin. Koivusaaren kuilu jää alkuvaiheessa hätäpoistumistieksi.

Vesialueen ruoppaus- ja täyttötöyt tai virtausmuutokset eivät lisää merkittävästi rehevöitymisen riskiä. Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Muutoksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä.

Alueen asukas (M25) toteaa (25.2.2010) suunnitelman olevan erinomainen. Erityisesti metroaseman sijoitus ja Länsiväylän kattaminen Katajaharjun sillan molemmin puolin on hänen mielestään ainoa kestävä tapa hallita liikenteen melu- ja pakokaasuongelmaa. Hän toivoo että pakokaasujen keräämiseen ja suodattamiseen kiinnitetään tunnelin suunnittelussa huomiota. Koivusaaren veneilytoiminnot on hänen mielestään yhdistetty hienosti alueen suunnittelussa asuin- ja työpaikka-alueisiin ja kevyen liikenteen yhteydet on hyvin ratkaistu.

Katajaharjun kattamisen ja Koivusaaren rakentamisen toteutusajakautujen pitäisi olla ainakin infrastruktuurin osalta mahdollisimman samanaikaisia rakennusaikaisten haittojen minimoimiseksi. Lauttasaaren läpiajoliikennettä ei saisi lisätä Koivusaaren liittymän kautta kulkevalla liikenteellä.

Vastine

Länsiväylän tunneleita on suunniteltu yleisellä tasolla aluevaraussuunnitelman luonnoksessa. Suunnittelun edetessä ilmanlaatuvaikutuksiin kiinnitetään enemmän huomiota. Tavoitteena kuitenkin on, että päästöjen raja-arvot eivät ylitä asumiseen ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla.

Toteutusvaiheiden suunnittelu on olennainen osa Koivusaaren ja Katajaharjun suunnittelua, ja sitä selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Lauttasaaren läpiajoliikenne katuverkolla ei oleellisesti muutu nykytilanteeseen verrattuna lukuun ottamatta mahdollisia tunnelien poikkeustilanteita.

Alueen asukas (M26) (9.4.2010) on tyytyväinen Koivusaaren suunnitelmaan. Suunnitelma on hänen mielestään rohkea, merellinen ja hyödyntää aikaisemmin vajaakäyttöisenä ollutta aluetta. Metron kautta alue liittyy muuhun kaupunkiin. Hän toivoo suunnitelmaan muutamaa korkeampaa rakennusta Espoon Keilaniemen vastapainoksi.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastine

Lähtökohtaisesti Koivusaaren rakenteen lähtökohtana on ollut ympäristön mittakaavaan soveltuva suhteellisen matala rakentaminen. Voimakkaasti keskitettyjä useimmiten korkeaan rakentamiseen perustettuja ehdotuksia esiintyi jonkin verran yleisen ideakilpailun ehdotusten joukossa, mutta niiden sopivuus ympäröivään maisemaan ja toisaalta syntyvän lähiympäristön laatu ei vakuuttanut kilpailun tuomaristoa.

Alueen asukas (M27) kertoo (9.4.2010) osallistuneensa lyhyen ajan sisällä kolmeen eri yleisötilaisuuteen, jotka liittyvät alueen kaavoitukseen. Asukkaan mukaan yleisötilaisuuksissa paikalla ollut yleisö ilmaisi valtavalla enemmistöllä vastustuksensa niin metroa, Koivusaaren osayleiskaavaa kuin Länsiväylän kattamista kohtaan, mutta kaupunkisuunnitteluvirasto vie näitä hankkeita eteenpäin poliittisen mandaatin valtuutuksella. Poliittisia päättäjiä ei kutsuta mukaan tilaisuuksiin vastaamaan suoraan esitettyihin mielipiteisiin. Asukastilaisuuksista tiedotetaan kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistalla.

Koivusaaren suunnitelma on liian massiivinen erityisesti asukasmäärän osalta. Asukastiheys nousee poikkeuksellisen korkeaksi mikä aiheuttaa ongelmia asukasviihtyvyyteen. Asukas uskoo, että alueesta tulee uusi nukkumalähiö. Hän epäilee voidaanko laskea sen varaan löytyykö uusille toimistotiloille käyttäjiä kun tyhjää toimistotilaa on jo nyt varsin paljon ja lisää rakennetaan koko ajan.

Vaikka asukasmäärä nousisi ehdotetulle tasolle se ei takaa lähipalveluja Koivusaaren. Esimerkiksi terveystoipalvelut ovat jatkuvasti heikentyneet Koivusaarta suuremmassa Lauttasaassa.

Pysäköintiä oli Koivusaassa suunniteltu vain asukkaiden kannalta, ei muuten. Sisäinen liikenne tulee olemaan ongelma kun pysäköintipaikkoja ei löydy ja Koivusaassa liikenteen suunnittelu ei onnistu josta esimerkkinä on Lauttasaarentien epäonnistuneet liikennejärjestelyt.

Veneilyyn on varattu tilaa vain arkkitehdin pöydällä. Talvisäilytys on suunniteltu liian ahtaasti. Venekerhojen todellisesta elämästä Koivusaassa suunnittelijoilla ei ole mitään käsitystä.

Länsiväylän pohjoispuolinen vesialue on matala ja Koivusaaren ja Lauttasaaren välinen vesialue on kapea. Uudet täytöt aiheuttaisivat maanaineksen liikkumisen Katajajarjun edustalle mataloittaen sitä entisestään. Veden vaihtuvuus saattaa jäädä liian pieneksi, joka mitätöisi ajatukset rantojen virkistyskäytöstä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Rakennusaikaiset maansiirtotyöt kuljetuksineen olisivat lähiympäristöä pitkään haittaava ongelma.

Koivusaaren ja Katajaharjun esitetyille suunnitelmille ei löydy lauttasaarelaisten enemmistön tukea. Massiivinen rakentaminen muuttaisi täysin Katajaharjussa asuvien maiseman. Ympäristövaikutukset ovat arvaamattomia. Suomesta löytyy vielä aidolta maaperältä rakennusmaita, mistä syystä meren valtaaminen rakentamiseen on luonnotonta niin kuin rakentamisen lopputuloskin tulisi olemaan.

Vastine

Koivusaari on koko Helsingin kehityksen kannalta tärkeä alue ja suunnittelua on viety eteenpäin kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Lauttasaarella ja varsinkin Katajaharjun alueella hankkeella on paljon vastustajia.

Toimistotilat Koivusaarella tulisivat olemaan haluttuja oivallisen liikenteellisen sijaintinsa ja hienon ympäristönsä ansiosta. Työpaikat luovat Koivusaareen nukkumalähiöstä poiketen toimintaa myös päivisin.

Koivusaaren uudet asukkaat vahvistaisivat myös Lauttasaaren palvelujen elinvoimaisuutta, koska Koivusaaren asukasmäärä on sen verran pieni, että kaikkia asukkaiden tarvitsemia julkisia tai kaupallisia palveluja ei omalle alueelle saada. Työpaikkojen sijoittuminen Koivusaareen lisää kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä Koivusaarella verrattuna yksipuolisiin asuinalueisiin.

Asukkaiden pysäköintipaikat sijoitetaan pääosin asuinrakennusten pysäköintikellareihin. Keskustan toimistoja ja liiketiloja varten parin rakennuksen alimpia kerroksia on varattu pysäköintilaitokselle. Asuinalueiden vieraspaikat sekä osa asiakaspysäköintipaikoista on osoitettu katu- ja varsilta.

Venekerhojen kanssa on käyty yhteisesti läpi satamien toimintoja ja majoitusta. Talvisäilytystä ei saada suunniteltua nykyistä kaupunkimaisempaan Koivusaareen yhtä paljon kuin nykytilanteessa, jolloin suurin osa saaren eteläosasta on venekerhojen käytössä.

Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Muutoksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä. Maansiirtotöiden työnäikaiset haitat ovat paikallisesti suuret. Työt aiheuttavat liikenteen lisääntymistä sekä melu- ja pölyhaittaa. Haitat eivät kuitenkaan Koivusaaren



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

alueella ole sen suuremmat kuin muissa helsinkiläisissä rakennuskoh-
teissa.

Koivusaaren ja Katajajarjun alueen rakentamista nykyistä tiiviimmin
perustelee ennen kaikkea oloissamme ainutlaatuinen sijainti uuden
metrolinjan varressa. Meritäyttöihin tulee suhtautua kriittisesti, mutta
joillakin tärkeimmillä kaupunkirakenteen kasvun alueilla (esim. vanhat
satama-alueet, Koivusaari metron varressa) voidaan täyttöjä harkiten
tehdä. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee varmistaa, että ympäristöl-
le aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman pieniä eivätkä pysyviä. Kau-
punki sinänsä on ja on aina ollut jatkuvassa muutoksessa, maiseman
tai lähiympäristön muutoksia tapahtuu eri puolilla kaupunkia, ei ainoas-
taan Katajajarjussa. Koivusaaren suunnittelussa pyritään maisemalli-
sesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseen lopputulokseen.

Alueen asukkaan (M28) mielestä (13.4.2010) suunnitelma näyttää mel-
ko hyvältä. Erityisesti häntä miellyttävät suunnitelman tiivis rakennus-
kanta, merimaiseman jakautuminen miltei kaikille, säästeliäs katuverk-
ko, Länsiväylän kattaminen sekä alueen pysäköinnin sijoittaminen
maan alle.

Länsiväylän uuden liikenteen tuoma liikenteen kasvu Lauttasaassa
tulee ottaa paremmin huomioon. Suojeltava rantaniitty on liian pieni ja
sitä tulisikin laajentaa suunnitellun aallonmurtajan eteläpuoleiselle reu-
nalle luomalla edellytykset rantaniittykasvillisuuden muodostumiselle

Lauttasaaren puolella Länsiväylän päälle esitetyt korttelit ovat aivan lii-
an massiivisia ja tuovat mieleen brittien kolkot esikaupungit.

Melulta suojautumiseen alueella tulee kiinnittää huomiota esimerkiksi
kasvillisuuden avulla sulkematta näkymiä kokonaan.

Alueen tuulisuus tulisi ottaa huomioon suunnittelussa. Talvinen kylmä
tuuli on kauheaa ja alue tulisi suunnitella niin, ettei syntyisi puolet vuo-
desta tyhjinä olevia avoimia rantoja. Reittejä suojaamaan tulisikin
suunnitella kasvillisuutta, avointa merimaisemaa Koivusaassa kyllä
riittää.

Rakennuttajat tulisi velvoittaa rakentamaan riittävästi ja nykyistä
enemmän taloyhtiöiden yhteisöllisyyttä tukevia yhteistiloja. Asunnoista
tulisi suunnitella mahdollisimman joustavia, muuntelukelpoisia, moni-
muotoisia ja valoisia. Länsiväylän pohjoispuolelle jäävä Nokian käytös-
sä ollut alue pitäisi saada kaikille yhteiseksi puistoksi.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Vastine

Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia rantaniityn laajentamisen mahdollisuuksia Koivusaaren eteläosan avomerelle avautuville rannoille.

Länsiväylän päälle suunnitellut korttelialueet ovat suhteellisen tiiviitä, mutta rakennukset on pyritty massoittelemaan mittakaavallisesti pienempiin osiin eivätkä niiden korkeudet merkittävästi poikkeaa ympäristöstään.

Asuminen Koivusaarella on sijoitettu niin, että etäisyyttä pahimmalle melualueelle syntyy riittävästi ja korttelit on muotoiltu niin, että pihat saadaan suojatuksi. Lisäksi Länsiväylän meluhaitoista pyritään pääsemään eroon kattamalla väylää. Lisäksi joillakin paikoilla jouduttaneen rakentamaan meluesteitä kortteleita tai puistoalueita suojaamaan.

Tuulisuus on eittämättä yksi Koivusaaren suunnittelussa huomioon otettavista asioista. Uloimmat rantaraitit alueen pohjois- ja eteläkärjissä ovat tuulisia ja niitä voidaan jonkin verran suojata istutettavalla kasvillisuudella. Korttelien sisäpihat ovat sen sijaan suojaisia ehdotetun korttelirakenteen ansiosta. Alueen eteläosan puistoa suojaa eteläkärjen tiheä puusto ja uimarantaa alueen keskiosan säilytettävä puusto. Myös katutilat ovat suhteellisen suojattuja tuulelta ja suoraa tuulisia katukuiluja pyritään välttämään.

Yhteisiä tiloja on tarkoitus suunnitella asuinkortteleihin, mutta niiden tarkemmasta laajuudesta ja sijoituksesta määrätään asemakaavassa. Lisäksi Koivusaaren on suunnitteilla ainakin yksi monikäyttöinen suurrempi korttelitalo, jota voidaan iltaisin käyttää asukkaiden kokoontumisiin ja harrastetarkoituksiin. Korttelitalossa tulisi olemaan esimerkiksi liikuntasali. Koivusaaren osayleiskaavaluonnos antaa hyvät lähtökohdat monipuoliselle asuntotyyppistölle, jota jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin. Länsiväylän pohjoispuolinen metsäinen Koivusaaren osa on mahdollisesti muuttumassa julkiseksi viheralueeksi, alueen lopullinen käyttötarkoitus selviää jatkosuunnittelussa.

Stiftelsen Pro Helsingfors r.f. - Pro Helsinki -säätiö r.s. (M29) on (4.6.2007) huolestuneena seurannut Helsingin läntisiä osia koskevaa kaupunkisuunnittelua ja kehitteillä olevia suunnitelmia joiden mukaan Koivusaarta laajennettaisiin täyttömaalla.

Massiiviset täytöt tuhoavat sisääntuloväylän merelliset maisemat Espoon suunnalta Helsinkiin saavuttaessa. Reitillä voi vielä nykyisin kokea kuinka Espoo ja Helsinki kuuluvat meren äärelle ja kovakouraiselta kaupungistumiselta säilynyt maisema tarjoaa näkymiä ulkosaaristoon.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Suunnitelmaa, joka tarkoittaisi kauniin väylän ja siltä avautuvien maisemien hävittämistä ei voida tarkastella pelkästään kunnallisen suunnitteluoikeuden näkökulmasta vaan kysymyksessä on kansallisesti merkittävä kulttuuriasia. Säätiön mielestä metroasemaa ei saa Koivusaareen toteuttaa ilman ympäristöministeriön ja valtiovallan kannanottoa asiaan. Suunnitelma tarkoittaisi kansainväliseen näyteikkunaan kuuluvien korvaamattomien luonto- ja kulttuuriarvojen turmelemista.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on jatkanut keinotekoisesti täytöillä luotavalle maapohjalle suunnittelua, joka sisältää kaikki maakeinottelun merkit, mutta ei edes taloudellisia saati sitten luonnonsuojelullisesti, liikenteellisesti tai esteettisesti puolustettavia kriteerejä. Seura epäilee, että rakentamisen ainoa tarkoitus on rahoittaa metron länsisuuntaista laajennusta. Suunnitelma on ansaitusti herättänyt voimakasta vastustusta alueen asukkaissa.

Luonnonsuojelun näkökulmasta suunniteltu laajennus merkitsisi karkeaa ja peruuttamatonta luontoon kajoamista, meriveden laadun heikkenemistä ja vedenkierron huonontumista, rehevöitymistä ja veden laadun pilaantumista.

Täyttöalueet on nostettava yli kolmen metrin korkeuteen merenpinnasta, jonka vuoksi rakentamiskustannukset nousevat korkealle. Pakokaasut tekevät alueesta epäterveen asuntoalueen ja korkeat kerrostalot rumentavat ympäristön. Alue ei tarjoa kevennystä Helsinkiin kohdistuvaan liikennepaineeseen ja yhteydet Länsiväylälle ovat vaikeasti hoidettavissa.

Pursiseurat veneineen tarjoavat nykyisin myönteisen näkymän sisääntuloväylän varrella. On erikoista, että kaupunki on hiljattain myöntänyt luvan Koivusaaren pohjoisosassa sijaitsevan koulutus- markkinointi- ja edustustilan kunnostamiseen, kun lähtökohtia pyritään nyt yhtäkkiä muuttamaan.

Säätiö toteaa, että kaupunkisuunnitteluvirasto ei ole kommentoinut säätiön hallituksen toimeksiannosta tehtyä suunnitelmaa Katajaharjun metro- ja liityntäpysäköintiterminaalista, jossa moottoritien päälle on rakennettu linja-autotermiinali ja kahteen tasoon liityntä- ja asukaspysäköintiä. Länsiväylän päälle, Pyrkän kentän alueelle ja Vulkaninmäen alueelle on esitetty n. 150 000 k-m² asunto- ja toimistokerrosalaa hienoine merinäköaloineen.

Katajaharjun sillan alle on suunniteltu metroasema, joka korvaisi Koivusaaren metroaseman. Sen avulla olisi mahdollista tyydyttää koko Lauttasaaren tarpeet. Liityntäpysäköintipaikkoja rakennettaisiin Mylly-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

kallion alle n. 3000 autolle helpottamaan liikennettä kaupungin keskustaan ja vähentämään keskustatunnelin paineita. Lauttasaareen tarvitaan korkeintaan kaksi metroasemaa, mutta Katajajarjun asema voisi yksinkin tyydyttää Lauttasaaren tarpeen.

Viitaten vaihtoehtoiseen jo vuonna 2001 esittämäänsä ehdotukseen Pro Helsinki - säätiö katsoo, että Koivusaaren rakentaminen tuhoaisi kansallisia kulttuuriarvoja siinä määrin, ettei se ole kunnallinen suunnittelukysymys. Siksi Säätiö tulee vetoamaan myös valtiovaltaan. Yksinomaan kunnallinen rahoitustarve ei tulevia sukupolvia ajatellen saa hävittää ainutlaatuista pääkaupunkiympäristön osaa.

Vastine

Pro Helsinki - säätiö on esittänyt samansisältöisen kirjeen ja suunnitelman Katajajarjun ja Koivusaaren suunnittelun eri vaiheissa ja kaupunkisuunnittelulautakunta on mm. 18.3.2010 vastannut osittain samansisältöiseen kirjeeseen.

Kaupunkisuunnitteluviraston tavoitteena Koivusaaren suunnittelussa ei ole kirjeessä useaan otteeseen esille tuotu maakeinottelu tai taloudellisen hyödyn tavoittelu vaan kaupunkirakenteen tiivistäminen rakennettavan uuden raideliikenneyhteyden varteen lähelle jo olemassa olevia keskuksia sekä työpaikka-alueita. Virasto on panostanut vaatimaan suunnittelutehtävään paljon mm. järjestämällä siitä yleisen kansainvälisen suunnittelukilpailun, jonka voittaneen ehdotuksen pohjalta suunnittelua on jatkettu.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 15.5.2008 Koivusaaren suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi. Suunnitteluperiaatteiden mukaan Koivusaarta suunnitellaan noin 3 500-4 000 asukkaan ja noin 1 000-2 000 työpaikan alueena, joka rakentuu uuden metroaseman ympärille.

Länsimetron 22.12.2009 voimaan tulleessa asemakaavassa Koivusaareen on merkitty maanalainen asema, jonka sisäänkäynnit voidaan rakentaa sekä Koivusaaren että Lauttasaaren puolelta.

Koivusaaren suunnittelusta päätettiin järjestää yleinen kansainvälinen ideakilpailu, jonka ohjelma laadittiin hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden pohjalta. Kilpailu ratkaistiin 24.2.2009. Kilpailuun saapui 101 hyväksyttyä kilpailutyötä. Ennen tuomariston lopullista päätöksentekoa kilpailuehdotukset asetettiin julkisesti nähtäville ja yleisöllä oli mahdollisuus arvioida niitä ja osallistua julkiseen keskusteluun.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren kaupunkirakenteen yhtenä lähtökohtana on ollut saaristomaisen ominaispiirteiden huomioon ottaminen. Voittaneessa kilpailuehdotuksessa tavoite toteutui tuomariston mielestä kilpailuehdotuksista parhaiten. Saapuminen lännestä kaupunkiin on nykyisellään maisemiltaan kaunis, mutta itse väylä on kuitenkin nykyisin kovakouraisesti rakennettua moottoritieympäristöä. Väylän ympäristö ei myöskään Espoon puolella ole rakentamaton vaan esimerkiksi Keilaniemen kohdalla sekä väylärakenteet että suuret toimistotalot hallitsevat ympäristöä.

Koivusaaren kohdalla on mahdollisuus parantaa kevyen liikenteen reitien merellisyyttä nykytilanteeseen nähden, joka on kaupunkisuunnitteluviraston mielestä autoilijoiden merinäkömiä tärkeämpi asia. Sisääntuloväylän merimaisemia on säästetty Hanasaaren ja Koivusaaren väliseltä tieosuudelta.

Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Muutoksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä. Maansiirtotöiden työnäikaiset haitat ovat paikallisesti suuret. Työt aiheuttavat liikenteen lisääntymistä sekä melu- ja pölyhaittaa. Haitat eivät kuitenkaan Koivusaaren alueella ole sen suuremmat kuin muissa helsinkiläisissä rakennuskohdeissa.

Koivusaaren ja Katajaharjun alueen rakentamista nykyistä tiiviimmin perustelee ennen kaikkea oloissamme ainutlaatuinen sijainti uuden metrolinjan varressa. Meritäyttöihin tuleekin suhtautua kriittisesti, mutta joillakin tärkeimmillä kaupunkirakenteen kasvun alueilla (esim. vanhat satama-alueet, Koivusaari metron varressa) voidaan täyttöjä harkiten tehdä. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee varmistaa, että ympäristölle aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman pieniä eivätkä pysyviä.

Alueen lähiluonnolle aiheutuu rakentamisen johdosta ja rakentamisen aikana väliaikaista haittaa. Näitä haittoja pyritään korjaamaan esimerkiksi suunnittelemalla osa Koivusaaren rantaviivasta ja rannan merenalaisista osista luonnonmukaiseksi niin, että rantaekosysteemit palaavat mahdollisimman nopeasti.

Laaditun suunnitelman mukaan pursiseuran satama paviljonkeineen ja veneineen on saavuttaessa Helsinkiin ensimmäisenä ja Koivusaarelle identiteettiä antavana näkymänä väylältä.

Katajaharjun kohdalla on tutkittu Lauttasaaren pohjoisosaa halkovan Länsiväylän kuilun kattamista sekä Koivusaaren viitesuunnitelmassa, että kaupunkisuunnittelulautakunnan 11.6.2009 hyväksymässä Kataja-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

harjun alueen asemakaavan muutosluonnoksessa. Tavoitteena on, että Koivusaari ja Katajajarju muodostaisivat tulevaisuudessa kaupunkirakenteellisen kokonaisuuden, jossa Länsiväylän aiheuttamia ympäristöhäiriöitä on vähennetty suunnittelemalla väylä osittain tunneliin ja jossa liikkuminen perustuu molempia osa-alueita palvelemaan metroasemaan. Kaupunkisuunnitteluviraston käsityksen mukaan Katajajarjuun ei mahdu yhtä paljon kerrosalaa kun mielipiteessä ehdotetaan vaan enintään n. puolet siitä. Pyrkan kentän alueen suunnittelun lähtökohdanna on sen nykyinen toiminta liikuntapuistona, ei voimakas lisärakentaminen.

Katajajarjun palautus alkuperäiseen muotoonsa rakentamalla Länsiväylän päälle on sinänsä hyvä tavoite, johon myös kaupunkisuunnitteluvirasto on suunnitelmissaan pyrkinyt.

Länsimetron asemakaavassa Lauttasaaren metroasema on sijoitettu Lauttasaaren ostoskeskuksen tuntumaan Lauttasaaren keskustaan, jossa se parhaiten palvelee saaren nykyisiä asukkaita ja tukee keskustan kaupallisia palveluja. Lisäksi Koivusaareen on sijoitettu metroasema, jonka toinen sisäänkäynti on Katajajarjusta.

Myllykallion alue on kaupunkirakenteellisesti sivussa Lauttasaaren keskustasta. Aloitteessa esitetyllä ratkaisulla valtaosa matkustajista joutuu siirtymään satoja metrejä tunneleita pitkin matkustaakseen metrolla. Lisäksi liityntäbussilinjasto on mahdollon järjestää niin, että se palvelee hyvin sekä metroaseman matkustajia että Lauttasaarentien varren asukkaita ja palveluita. Länsiväylän liikenteen kasvavaa painetta ei ratkaista rakentamalla Myllykallion alle massiivinen tuhansien autojen pysäköintiluola. Yhteiskuntataloudellisista, liikenteellisistä ja ympäristöllisistä syistä Espoon suunnasta tulijat on järkevämpää ohjata metron käyttäjiksi mahdollisimman lähellä asuinpaikkaansa.

Kaavaluonnos nähtävillä 15.10.–2.11.2012

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 23.10.2012

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista

Mielipidekirjeet

Postiosoite	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



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä

Vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 23.10.2012

Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksesta ja Länsiväylän suunnittelu- vaihtoehdoista järjestettiin yleisötilaisuus 23.10.2012 Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19, klo 18.00 – 20.00. Tilaisuuteen saapui 51 kaupunkilaista.

Tilaisuudessa esiteltiin Koivusaaren tarkistettua osayleiskaavaluonnosta, Koivusaaren metroaseman ja Katajaharjun suunnittelutilannetta sekä valtuustoaloitteen pohjalta käynnistettyä Länsiväylän ja sen ympäristön kehittämiseksi kaupunkimaisemmaksi luonnosteltuja vaihtoehtoja.

Tilaisuuden alussa yleisö sai esittää toiveita mitä asioita tilaisuudessa tulisi käsitellä.

Tilaisuuden puheenvuoroissa vastustettiin pitkälti samoja asioita kuin suunnittelun aikaisemmissa vaiheissa. Kysyttiin, miten edellisen keskustelutilaisuuden mielipiteet on huomioitu suunnitelmissa.

Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärää pidettiin liian suurena. Suunnitelman katsottiin tukkivan merimaisemaa. Täyttöalueita pidettiin liian suurina ja maisemallisesti sekä ekologisesti arveluttavina. Koivusaarta pidettiin liian tuulisena ja kosteana rakentamiselle. Ilmastonmuutoksen vaikutuksia ei ole otettu riittävästi huomioon. Suunnitelmassa on asuntoja ja työpaikkoja liikaa ja kaikkea muuta kuten palveluja ja virkistysalueita liian vähän.

Alueen suunnittelun lähtökohdaksi pitäisi ottaa nykytilanteen mukainen käyttö virkistysalueena ja venekerhojen toiminta-alueena. Venekerhojen tarvitsemaa tilaa toimintaan ja ennen kaikkea talvitelakoinnille ei ole ratkaistu.

Liikenne ratkaisua pidettiin mutkikkaana ja ennen kaikkea Katajaharjun Länsiväylälle länteen johtavan rampin poistamista kritisoitiin.

Länsiväylän kaupunkimaisemmat ja katumaisemmat vaihtoehdot herättivät kritiikkiä, koska liikenteen arveltiin ruuhkautuvan entistä pahemmin Länsiväylälle. Länsiväylän varren rakentamista pidettiin Lauttasaarelle vieraana ja liian raskaana. Länsiväylän toimivuuden tarkastelu pitäisi ulottaa myös Espooseen, ei pelkästään Koivusaaren itäpuolelle. Tule-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

vaisuuden liikennemäärät kauhistuttivat. Länsiväylä tulisi suunnitella sellaisena, että nopeusrajoitus lasketaan 60 km/h ja istutetaan puita reunustamaan väylää.

Muistio yleisötilaisuudesta on esityslistan liitteenä.

Viranomaisyhteistyö

Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaistyötä Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston, kiinteistöviraston tontti-osaston, sosiaaliviraston, opetusviraston, ympäristökeskuksen, liikuntaviraston, Uudenmaan ELY-keskuksen, Länsimetro Oy:n ja Espoon kaupungin kanssa.

Kannanotoissa käsitellään suurelta osin samoja kysymyksiä, jotka tulevat esiin myös mielipiteissä. Kannanottoihin ei ole tästä syystä annettu erikseen vastineita, vaan ne sisältyvät aihepiireittäin annettuihin vastineisiin. Osa kannanotoissa esitetyistä näkökohdista tulee otettavaksi huomioon osayleiskaavavaihetta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus toteaa (19.10.2012), että sillä ei ole huomautettavaa osayleiskaavaluonnokseen.

Terveyskeskus toteaa (23.10.2012), että se ei ole esittänyt osayleiskaava-alueelle terveydenhuollon tiloja. Alueen lähimmät terveystilat sijaitsevat Lauttasaaren terveysasemalla. Osayleiskaavaluonnos on merkinnöiltään riittävän väljä, joten se mahdollistaa uuden sosiaali- ja terveystilat palveluverkon jatkosuunnittelun ja tarvittaessa palvelujen sijoittumisen alueelle.

Liikennevirasto katsoo (30.10.2012), että rantarakentamisessa varsinkin kelluvien rakennusten osalta tulisi huomioida alueella kulkevan vesiliikenteen synnyttämät aaltovaikutukset. Kaava-alueen pohjois- ja eteläosassa sijaitsevat vesiväylät tulisi merkitä kaavakarttaan.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä esittää mielipiteenään (30.10.2012), että metroaseman tehokas hyödyntäminen edellyttää riittävästi asukkaita, työpaikkoja ja palveluita. HSL:n näkemyksen mukaan suunniteltua maankäyttöä pitäisi Koivusaassa vielä tehostaa niin että metron hyödyt saataisiin täysmittaisesti käyttöön.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Maankäytön sijaitseminen kokonaisuudessaan alle 500 metrin etäisyydellä metroasemasta täyttää hyvin HSL:n suunnitteluohjeen mukaisen palvelutavoitteen. Metro ei liikennöi öisin, joten kaavaluonnoksen mukaisesti tulee Länsiväylälle järjestää linja-autopysäkit hiljaisen liikenteen ja kaukoliikenteen vuoksi.

HSL esittää, että ympäröivien alueiden liikennejärjestelyt suunnitellaan kokonaisuutena kuntarajojen yli niin, että Hanasaaresta on mahdollista järjestää sujuvat liityntäyhteydet Koivusaaren metroasemalle niin kävelen kuin bussilla. Alueelliset kokoojakadut tulee rakentaa joukkoliikenteellä liikennöitäväksi mahdollisia tulevaisuuden tarpeita varten.

Länsiväylän pohjoispuolelle on suunniteltu työmatkapyöräilyn reitti, joka on määriteltävä yhdeksi pääpyöräilyverkon seudullisista laatukäytävistä. reitin suunnittelun tulee edetä yhdessä kaavoituksen kanssa niin, että pyöräreitistä tulee mahdollisimman korkeatasoinen, suora ja houkutteleva Espoon eteläosista Helsingin niemelle asti.

Koivusaaren pysäköin mitoitus tuottaa jonkin verran perusnormeja vähemmän autopaikkoja, mikä on perusteltua tehokkaan uuden joukkoliikennepalvelun vieressä. HSL esittää, että alueen pysäköintijärjestelmä suunniteltaisiin hyödyntäen keskitettyjä alueellisia pysäköintilaitoksia sekä eri toimintojen vuorottaispysäköintiä enemmän kuin kaavaluonnoksessa on esitetty. Uutena alueena Koivusaari olisi erinomainen paikka soveltaa syksyn 2012 aikana määriteltäviä Helsingin kaupungin uuden pysäköintipolitiikan linjauksia.

Kaupunginmuseo toteaa (5.11.2012) kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta, että nykyinen Koivusaari on muodostunut alun perin kahdesta saaresta. Alueen eteläosaa on 1950-luvulle asti käytetty kaatopaikkana ja alueella on ollut pienteollisuutta. Leveä länsiväylä on nykyisin Koivusaaren aluetta hallitseva piirre. Suurin osa saaren nykyisistä rakennuksista liittyy veneilyyn, pursiseuratoiminta on tehnyt alueesta veneilykeskuksen. Koivusaaren pohjoinen rantaviiva on osittain luonnontilainen. Saaren eteläosa on veneseurojen aluetta lukuunottamatta eteläkärjen luonnontilaista rantaa suojeltuine rantaniittyineen.

Kaupunginmuseon rakennusinventoinnissa (2003) on arvoitettu yksi kohde Koivusaaresta, entinen Radiator Oy:n putkiliikkeen varasto ja verstaas. Yksikerroksinen tiilinen rakennus on saaren itärannalla ja se on valmistunut vuonna 1939. Kaupunginmuseo on arvottanut sen paikallishistoriallisesti merkittäväksi rakennukseksi. Rakennuksella ei ole osayleiskaavaluonnoksen mukaan säilymisedellytyksiä.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Nykyisin lähinnä veneilykäytössä ja viheralueena toimivan Koivusaaren rakentaminen muuttaa merkittävästi Helsingin läntistä sisääntulomaisemaa tiiviisti rakennetuksi kaupunkiympäristöksi. Täytöt kasvattavat maa-aluetta ja supistavat vesialuetta, mikä osaltaan muuttaa maisemaa.

Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osayleiskaavaluonnoksesta.

Asuntotuotantotoimisto esittää (2.11.2012) seikkaperäisessä kannanotossaan, että asuntorakentaminen on Helsingissä nyt ja tulevaisuudessa pääosin kerrostalovaltaista rakentamista johon väestön ikä- ja palvelurakenteen muutokset, asuntokuntien toiveet, monikulttuurisuus ja ilmastouhat asettavat uudenlaisia vaatimuksia asuntorakentamiselle.

Koivusaaren asuinympäristön suunnittelussa pyritään kaupunkimaiseen, mutta pienipiirteiseen jäsentelyyn, mikä on hyvä tavoite samoin kuin asuntoalueiden sijoitus saaren kärkien pehmeästi polveileviin niemikkeisiin pois Länsiväylän välittömästä läheisyydestä. Kerrostalotasumista tullaan kehittämään Helsingin uusilla asuntoalueilla siten, että syntyy yksilöllisiä ja muuntojoustavia asumisratkaisuja.

Asuntotuotantotoimisto toteaa, että kaavan tavoite liiketilojen sijoittamisesta metroaseman läheisyyteen ja kadunvarren liiketiloihin ei ole aina asuinkiinteistöjen kohdalla ongelmatonta. Tilojen markkinointia voidaan osin helpottaa erilaisilla siirtymäkauden järjestelyillä. Liiketilojen kysynnästä ja sijoittumisesta tulisi tehdä asemakaavoitusvaiheessa vielä perusteellisempi selvitys.

Asemakaavavaiheessa asuntorakentamisen ja kokonaisuuden toteuttamiskelpoisuus on tärkeää selvittää vielä tarkemmin. AM-ohjelman päämääränä on lisätä monipuolista asuntotarjontaa, parantaa asumisoloja ja tasapainottaa asuntomarkkinoiden toimintaa koskien kaikkia aluekokonaisuuksia. Kaavaselostuksen kohta pyrkimyksestä Ma-ohjelman mukaiseen toteutukseen tulee oikaista seuraavasti: AM-ohjelman vuosittaisesta uustuotannosta 20% valtion tukemia ARA-vuokra-asuntoja, 40% Hitas-, osaomistus-, ja asumisoikeusasuntoja sekä 40% sääntelemättömiä vuokra- ja omistusasuntoa. Kaavaratkaisuista, kuten pysäköintiratkaisu tai muut kaavamääräykset eivät saa johtaa suuriin lisäkustannuksiin.

Suunnitelmassa on esitetty alueen pysäköinti suurimmaksi osaksi pysäköintikellareihin ja muihin keskitettyihin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Alueella tullisi vakavasti tutkia myös kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollistava pysäköintiratkaisu, koska pysäköintiratkaisulla on



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

suuri merkitys kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteuttamisedellytyksille.

Koivusaaren aluekuivatuksessa on otettu huomioon Helsingin hulevesistrategia, maanpinnan yleinen korkeustaso, maanpinnan kaltevuus yleisillä alueilla, tulvareitin muodostaminen yleisten alueiden kautta ja hulevesiviemäroinnin runkoverkko. Kortteleiden sisäistä kuivatussuunnittelua ei ole tehty. Alueen muoto ja sijainti meren äärellä tuovat omat haasteensa hulevesistrategian noudattamiseen imeyttämistä on mahdollista toteuttaa korttelipihoilla ja viheralueilla ja viivytyistä yleisillä alueilla. Korttelien sisäpihojen tai torien alle syntyvät kansipihat ovat ristiriidassa imeytyspyrkimysten kanssa.

Koivusaaren korttelirakenteessa tulee varautua ilmastonmuutoksen aiheuttamaan tuulisuuden voimistumiseen etenkin viileänä vuodenaikana ja varmistaa, että esitetty korttelirakenne todellakin luo tuulilta suojattuja pienilmastoja.

Yksityiskohtaisemmat suunnittelutavoitteet tulevat arvioitavaksi asemakaavoitusvaiheessa johon asuntotuotantotoimisto osallistuu viranomais- ja erillisten asiantuntijaneuvottelujen kautta.

Rakennusvirasto toteaa, (8.11.2012), että yhteistyö osayleiskaavan luonnosvaiheessa on ollut liian vähäistä lukuun ottamatta Länsiväylän aluevaraussuunnitelman ja Länsimetron asemien valmisteluun liittyviä vaiheita ja se tulee käynnistää ennen asemakaavavaihetta ja osayleiskaavan viemistä eteenpäin. Kaavaratkaisujen talousvaikutuksia ja mitoituksen riittävyttä viheralueiden osalta tulee tutkia tarkemmin.

Koivusaaren osayleiskaavan ratkaisut suhteessa asukasmäärään ovat kalliita suhteessa asukasmäärään ja alueen toteuttaminen riippuu Länsiväylän ylittävän kansirakenteen toteutumisesta.

Katujen mitoitus on asukasmäärään nähden taloudellinen. Rantareitin merkitys ja oleskelualueiden merkitys korostuu, koska alueen viheralueet ovat niukkoja.

Kapea kanava alueen eteläosassa on turha lisä, koska Koivusaari rakentuu kapeille niemille veden ääreen. Kanavarakenteet ovat kalliita ja alue voitaisiin varata tonttialueeksi ja samalla lisätä eteläosan viheraluetta, joka on luonnoksessa pieni. Viheralue palvelee kanavaa suurempaa käyttäjäkuntaa ja tukee luonnonsuojelualueen luontoarvojen säilymistä. Luonnonsuojelualueen säilyttämiseksi on tutkittava kestäkö se käyttöä viheralueen osana vai onko sen käyttöä rajattava.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Kansirakentaminen synnyttää suuria korkeuseroja, joka saattaa heikentää lähiympäristön laatua ja esteettömyyttä. Rakennettavien pyöräily- ja jalankulkureittien korkeusasemat on syytä tutkia tarkemmin.

Pohjoisosan kapeat viheralueet tulisi liittää osaksi tontteja, joita kiertää rantareitti, kaavoihin ei saisi merkitä kapeita puistosuikaleita. Meluhaitat ulottuvat valitulla kansiratkaisulla myös virkistysalueille ja vain eteläinen puisto on melulta suojassa, siksi sitä olisi perusteltua laajentaa.

Liikuntavirasto toteaa (16.11.2012), että pienvenesatamien suunnittelulähtökohta on väärä. Suunnittelualueelle mahtuu juuri ja juuri alueen nykyiset veneet. Suunnitelmassa ei ole varauduttu lainkaan alueelle muuttavien uusien asukkaiden tarpeisiin eikä koko Helsingin pienvenesatamien huomattavaan kysynnän kasvuun seuraavien vuosikymmenien aikana.

Nykyisen venemäärän sekä venekoon kasvaessa pienvenesatamat ovat jo rakennushankkeen valmistuessa liian pieniä. Veneet ovat todellisuudessa suurempia kuin on suunnitelmassa ja niiden manööverit vaativat enemmän tilaa kuin suunnitelmassa esitetty. Satama-altaat ovat liian ahtaita. Pienvenesatamien maa-alueet ovat liian ahtaita. Talvisäilytyspaikkoja ja autopaikkoja ei ole tarpeeksi.

Museovirasto pitää (3.10.2012) vedenalaisen kulttuuriperinnön näkökulmasta hyvänä, että osayleiskaavaan on lisätty määräys: Ennen alueella tehtävää täyttöä tai muuta vesirakennustyötä on oltava yhteydessä museovirastoon vedenalaisinventoinnin organisoimiseksi.

Museovirasto pitää tärkeänä, että vedenalainen kulttuuriperintö huomioidaan myös kaavaselostuksessa kaavan vaikutusten yhteydessä esimerkiksi museoviraston kannanotossa ehdottamalla tavalla. Koska kaavalla voi olla vaikutusta vedenlaiseen kulttuuriperintöön, josta ei ole kattavaa tietoa on kaavamääräyksissä inventointiin velvoittava määräys. Inventoinnin avulla selviää, onko alueella vedenalaisia muinaisjäännöksiä, jotka tulee huomioida muinaismuistolain mukaisesti.

Senaatti kiinteistöt (4.11.2012) toteaa osayleiskaava-alueen rajautuvan Espoon kaupungin puolella sijaitsevaan ja Senaatti-kiinteistöjen omistamaan Hanaholmen - nimiseen kiinteistöön, jonka 34,5 hehtaarin suuruinen vesialue ulottuu kaupungin rajalle asti. Kiinteistön hallintaoikeus on luovutettu Suomalais-ruotsalaiselle kulttuurirahastolle, jonka taustalla ovat Suomen ja Ruotsin valtiot.

Senaatti-kiinteistöt, ruotsalais-suomalainen kulttuurikeskus ja Suomalais-ruotsalainen kulttuurirahasto ovat aiemmissa lausunnoissaan to-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

denneet, että ei täyttöjä eikä rakentamista saa ulottaa Hanasaaren vesialueelle. Osayleiskaavan mukaiset ratkaisut muuttavat merkittävästi nykyisiä venesatama-altaita ja aiheuttavat sataman laajentamistarpeita Hanasaaren vesialueelle.

Senaatti-kiinteistöjen mielestä suunnitelma sisältää edelleen laajoja meritäyttöalueita, jotka tulevat käytännössä ulottumaan Espoon kaupungin puolelle. Suunnitelma sisältää venesataman laajentamismahdollisuuden Hanasaaren vesialueelle.

Hanasaarta koskien ollaan vuonna 2013 aloittamassa kiinteistöä koskeva tontinkäyttösuunnitelma ja asemakaavan valmistelu. Toiminnan kehittämisen yhtenä lähtökohtana on saaren ja vesialueen luontoarvojen säilyminen. Suunnittelussa tullaan tarkasteleman Hanasaaren ja Koivusaaren välistä vesialuetta, jonka käyttömahdollisuudet voidaan ratkaista asemakaavalla. Espoon eteläosien yleiskaavassa alue on vesialuetta.

Jalankulkuyhteys Hanasaaresta Koivusaaren metroasemalle tulee suunnitella mahdollisimman suoraksi ja merkitä kaavamerkinnällä kulkemaan suunnitellun työpaikka-alueen läpi.

Pursiseurankadun jatkaminen Koivusaaresta Hanasaareen on hyvä asia, koska se parantaa mahdollisuuksia kulkea Koivusaaren metroasemalle ja paikallisbussiliikenteen yhteydet ovat helpommin järjestettävissä.

Mielipidekirjeet

Mielipidekirjeissä toistuvat pitkälti samat näkökohdat, joten kirjeisiin on jäljempänä vastattu aihepiireittäin

Tiivistelmät mielipidekirjeistä

Lauttasaari-Seura (M1) (2.11.2012) toteaa, että Koivusaarta suunnitellaan edelleen massiivisena asuin- ja työpaikka-alueena valtavine meritäyttöineen, joka on virheellinen lähestymistapa ja hävittää Helsingin upeimman sisääntuloväylän.

Yleisötilaisuudessa esitettyihin kahteen vaihtoehtoon oli salamyhkäisesti ujutettu Katajajarjun kansi sillä verukkeella, että liittymisliikenne Länsiväylään länteen ajettaessa saataisiin ratkaistua kun Katajajarjun nykyinen länsisuuntainen ramppi poistetaan. Rampin poisto johtaa Koivusaaren katuverkostossa monimutkaiseen ja hankalaan ratkaisuun, jossa on liikaa risteyksiä ja kiertoliittymiä. Syntyy ilmansaasteita ja me-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

lua. Suunnittelussa tulisi huomioida liikenneturvallisuus ja miten bussit ja raskas liikenne mahtuvat kiertoliittymiin. Pyöräilyn ratkaisumalli ei tue pyöräilyn edistämistä mutkineen ja mäkineen. Pyörätien tulee olla Länsiväylän molemmilla puolella. Katajajarjun kohdalla pyörätie voidaan viedä tunneliin ja säilyttää nykyinen liityntäramppi.

Liikennettä tulee suunnitella yhdessä Espoon kanssa, missä ovat Koivusaaren liityntäliikenteen pysäköintipaikat. Lauttasaaren kadut täyttyvät espoolaisten ajoneuvoilla.

Osayleiskaavan tulee mahdollistaa vapaat rannat ja alueelle tulee rakentaa rantaraitti ja katuja ei saa rakentaa rantaan.

Venekerhojen toimintaedellytykset alueella eivät toteudu, koska satamiin ei ole suunniteltu riittävästi pysäköinti-, huolto ja talvisäilytyspaikkoja. Kirkkonummen Kantvikin talvisäilytysalue ei ole yksin rtkisu talvisäilytykseen. Lauttasaarelaisten tuoma olympiamenestys vuoden 2012 olympialaisissa perustelee purjehdusharrastuksen toimintaedellytysten säilyttämistä Koivusaarella myös tulevaisuudessa.

Koivusaaren asunnoista työpaikoista tulee hintatasoltaan korkeita. Niiden asukkaat eivät ole metron käyttäjiä, matkustajamäärät jäävät alle ennusteiden.

Lauttasaari-Seura esittää, että Koivusaarihanke tulisi kokonaisuudessaan arvioida uudestaan.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys (M2) toteaa (2.11.2012) mielipiteenään, että osayleiskaavan perusongelma on sille asetettu liian suuri työpaikka- ja asukasmäärätavoite. Luonnonsuojeluyhdistys ei hyväksy rakentamista meritäyttöille, luontoalueille tai alueille, joihin kohdistuu liikenteen melu- ja ilman epäpuhtauspäästöt.

Kaavaluonnoksessa ei ole riittävästi pystytty vastaamaan maatäyttöjen vaikutuksiin vesiluontoon. Liikenteen aiheuttamat melu ja päästöt ovat ongelmia, joiden poistaminen on haasteellista ellei mahdotonta. Erityisen haasteellisena Helsy pitää Koivusaaren läpikulkuliikenteen hallitsemista sekä luontaisten ranta-alueiden luontoarvojen säilyttämistä.

Koivusaaren eritasoliittymän monimutkainen kaistajärjestely ja Länsiväylän eteläpuolelle suunniteltu Koivusaaren läpi kiemurteleva katu ovat yhdistyksen mielestä ongelmallisia ratkaisuja ja liikennemäärä liian suuri aikakaudella, jolloin tulisi pyrkiä yksityisautoilun vähentämiseen.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Yhdistys vastustaa jyrkästi luonnonrantojen rakentamista ja on huolissaan eteläkärjen suojellun rantaniityn säilymisestä. Helsy vaatii, että merenrantaniitylle on tehtävä oma käyttö- ja hoitosuunnitelma, jossa ratkaistaan kulun ohjaaminen niin, että kasvillisuus säilyy. Puistopinta-alaa tulisi Koivusaassa lisätä. Selvityksessä rantojen vesiluonnon suunnitelma "Wellamon puutarhat" esitetyt ideat ranta-alueiden ennallistamiseksi ovat toteuttamiskelpoisia kun ne kohdistetaan rakennetuille rannoille.

Katajajarjun suunnitelman havainnekuvasta II puuttuu Myllykallion ja Katajajarjun välinen viheryhteys.

Yleisötilaisuudessa 23.11.2012 esitetyistä kaupunkibulevardisuunnitelmista Helsy toteaa, että niiden varjolla ei voi ekologisessa eikä taloudellisessa mielessä esittää lisärakentamista Lauttasaareen. Ainoa mahdollinen esitetyistä vaihtoehtoista olisi koko Lauttasaaren kattava tunneli. Länsiväylän nopeusrajoitusta tulisi alentaa ja istuttaa suojapuita väylän reunoille.

Koivusaaren Pursiseura ja Vaskilahden Venekerho (M3) toteavat yhteisessä mielipidekirjeessään (2.11.2012), että kaavan vaikutuksia veneilyyn ei ole arvioitu, mikä antaa päättäjille väärän ja puutteellisen kuvan kaavan vaikutuksista veneilyyn. KoPu on johdonmukaisesti vaatinut, että veneiden talvisäilytykseen esitetään pysyvä ratkaisu. Koivusaassa on seurojen laskelman mukaan 544 venepaikkaa ja 110 talvitelakointipaikkaa. Talvitelakoinnista suurin osa on siirretty paikkaan, jota ei ole olemassa.

Kirkkonummen Kantvikin suunniteltu talvitelakointialue ei tule ratkaistaan, kuin murto-osan Helsingin talvitelakoinnin tarpeesta.

Seurat esittävät allekirjoitetun kirjeensä lisäksi seikkaperäiset liitekirjelmät, joissa käydään läpi osayleiskaavan selostuksen puutteita ja epätäsmällisyyksiä. Talvitelakointipaikkojen vajuus on seurojen mukaan nykyisin yli 5000 paikkaa ja tulee kasvamaan vuoteen 2020 mennessä yli 8000 paikkaan. Helsingiläisten veneilymahdollisuudet tulevat romahtamaan tulevaisuudessa. Tästä huolimatta käynnistetään kaava-hankkeita, joissa laituripaikkoja lisätään ja vähennetään telakointipaikkoja.

Liitekirjelmissä todetaan edelleen, että suunnitelma ei edistä vaan huonontaa pursiseurojen toimintaedellytyksiä alueella. Kehittämisen tuloksena seuroilta on otettu pois valtaosa satamatoiminnoille osoitetusta alueesta. Alue on toimiva virkistysalue ja ranta on saavutettavissa nykytilanteessa. Pyöräilyreitit ja virkistysreitit eivät parane suunnittelun



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

seurauksena. Kaavamerkintöihin V ja W/Lv tulee sisällyttää mahdollisuus veneiden talvisäilytykseen.

Koivusaaren pursiseuran mielestä osayleiskaava on hylättävä, koska se antaa väärän kuvan kaavan vaikutuksista ja veneiden talvitelakointia ei ole pystytty ratkaisemaan.

Nyländska Jaktklubben r.f. (M4) toteaa (2.11.2012), että läntisen vene-sataman satama-allas on liian pieni ja siihen mahtuu juuri ja juuri seuran nykyinen venemäärä. Myös sataman maa-ala on liian pieni. Satama-altaaseen on ahtauden ja tuulia peittävän korttelin vuoksi mahdoton purjehtia. Asuinkorttelin luoteisosaa tulisi leikata. NJK:ssa on runsaasti moottorittomia purjeverneitä. Asukkaiden venepaikat eivät mahdu samaan altaaseen

Veneilijöiden määrä, venekoot ja asukkaiden vaatimukset venepaikan sijainnin suhteen tulevat kasvamaan tulevaisuudessa.

NJK:n toiminta on tärkeää Helsingin kaupungille, koska NJK on vahvistanut kaupungin mainetta maailmalla järjestämällä kansainvälisen tason regattoja vuosien varrella. NJK on tuonut Suomelle ja Helsingille olympiamitaleita. Koivusaari on Suomen Purjehdus- ja veneily r.y.:n johtama olympiavalmennuskeskus alueella. Junioritoiminta Koivusaarissa on aktiivista.

Talvisäilytyspaikkoja ja pysäköintipaikkoja on liian vähän.

NJK:n satama-alueen tulisi olla kaksi kertaa nykyistä suurempi. Seura ehdottaa, että satama sijoitetaan asuntoalueen lounaispuolelle. Siinä tapauksessa, että se sijoitetaan Länsiväylän kylkeen on asuntoaluetta siirrettävä huomattavasti lounaaseen.

NJK:n sataman ulottaminen Espoon puolelle kevyin kelluvin laiturirakentein mahdollistaisi tarpeeksi laituripaikkoja kuitenkin vain pariaksi vuosikymmeneksi. Se vaatisi seuran käsityksen mukaan asemakaavan muutoksen Espoon puolelle. Hanasaaren kulttuurikeskuksen ja Senaatti-kiinteistöjen hallinnoiman alueen luovuttaminen muuhun käyttöön ei ole NJK:n käsityksen mukaan mahdollista.

NJK joutuu sijoittamaan huomattavia rahasummia Koivusaaren purjehduskeskukseen vaikka Helsingin kaupunki vastaisi koko infrastruktuurista. Tästä johtuen laajennusvaraa tulisi olla tulevaisuutta ajatellen, koska tilaa tarvitaan paljon kilpailutoiminnalle.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Helsingin polkupyöräilijät ry (M5) toteaa (2.11.2012), että Kaupungin yleisten ja Koivusaarta koskevien liikennepoliittisten tavoitteiden mukaan Koivusaaren läpi kulkevasta pyörätiestä tulee tehdä laadukas. Reitin nykyinen taso tulee säilyttää, siitä tulee tehdä suora ja korkeuserot tulee minimoida.

Koivusaarta koskeviin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin kuuluu riittävä alue pyöräilyn verkostoja varten sekä verkoston jatkuvuuden, turvallisuuden ja laadun edistäminen. Kaupungin tavoitteisiin ei kuulu autoilun määrän kasvattaminen. Yllä olevan perusteella autoilun sujuvuudesta voi ja pitääkin tinkiä, jos esimerkiksi pyöräilyn edistäminen sitä vaatii.

Koivusaaren kohdalla pääpyöräilyreitti Länsiväylän varressa on yksi HSL:n suunnittelemissa pyöräilyn laatukäytävistä. Kyseinen reitti tarvitsee laatutason nostoa, ongelmia ovat tällä hetkellä mutkittelu, korkeuserot ja hankalat risteykset. Kaupungin tavoitteiden kannalta on ongelmallista, että reittiä vaivaavat nämä ongelmat kun taas autoilijoita palveleva Länsiväylä on tasainen ja suora.

Lauttasaarella ongelmat korjaantuisivat jos pyöräreitti rakennetaan Lapinlahden sillalle ja viedään tarvittaessa Katajaharjun kohdalla pyörätunneliin.

Yhdistyksen mielestä Koivusaaren kohdalla nykyisin suora reitti heikenee, koska se joudutaan rakentamaan moottoritieristeyksen kohdalla mutkalle. Yhdistys epäilee ettei pyöräilyn liikennetarpeita ole otettu tarpeeksi vakavasti ja haluaa, että selvitys siitä miten Koivusaareen saadaan suora pääpyöräreitti, joka ei ole tämän hetkistä huonompi, tehdään ennen kuin osayleiskaavasta päätetään.

Kaavaluonnoksen suomen- ja ruotsinkielinen merkintöjen selitys on yhdistyksen mielestä keskenään ristiriitainen.

Stadin Rantaryhmä (M6) toteaa (12.11.2012) puolustavansa merellisen Helsingin säilymistä Helsingissä ja kertoo mielipiteenään Koivusaaren osayleiskaavasta seuraavaa:

1. Parannusyrityksistä huolimatta suunnitelmat ovat edelleen raskaasti ylimitoitettut.
2. Esitetty asukas- ja työpaikkamäärä pääosin täyttöalueelle saakaan epäviihtyisän, epäekologisen, sosiaalisesti kestävämmän ja liian kalliin alueen.



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

3. Toimitilarakentaminen perustuu ylioptimistiseen ennusteeseen talouskehityksestä ja eikä ota huomioon elinkeinoelämän rakennemuutosta.
4. Koivusaaren asunnot ovat tuulille, sateille ja talvisille viimoille alttiilla alueilla, josta seuraa kylmää ja kosteaa asumista.
5. Luonnoksessa vähätellään ilmastomuutoksen vaikutuksia. Jos ne otettaisiin vakavasti Helsingin pitäisi luopua tulva- ja tuuliherkille alueille rakentamisesta.
6. Ekologisesti hanke on heikolla pohjalla, koska ei ole takeita siitä, että veden virtausten määrä Laajalahden puolelle on riittävä tulevaisuudessa.
7. Merentäyttöihin tarvitaan vesioikeuden päätös, eikä se salli täyttöjen tekemistä etukäteen. Täyttöjen vaikutuksia arvioitaessa on korostettava merenpohjan, kalakannan ja merieliöstön ekologisia muutoksia.
8. Kaavaluonnoksen liikennejärjestelmä kangertelee. Saaren molemmat osat ovat liian lähellä Länsiväylää ja liittymä monimutkainen. Veneilyn aiheuttamaa liikennettä ei ole otettu huomioon ja uusi vas-kilahdenkatu tuo liikennettä Lauttasaarentielle.
9. Rakentamista ja asukkaita on liikaa, mutta kaikkea muuta liian vähän.
10. Ylitiiviin asuinalueen rakentaminen ei vahvista luonnoksen tavoitteita modernista merellisestä kaupunginosasta.

Rantaryhmä jatkaa edelleen keskustelutilaisuudessa 23.10.2012 esitetyistä kaupunkibulevardiajatuksista:

1. Idealistinen kaupunkibulevardiajatus lähtee Länsiväylän muuttamisesta kaupunkikaduksi, mutta Helsingin kaupungin tähtäimessä on maan lisäarvon tuottaminen ja uuden rakennusmaan taloudellinen hyödyntäminen.
2. Vaihtoehdot osoittavat, että kaupunkibulevardi voidaan Lauttasaarella toteuttaa vain jos suunnitelmat lisärakentamisesta unohdetaan.
3. Vaihtoehdot ovat kustannuksiltaan niin korkeat ettei massiivinen rakentaminen riitä peittämään kustannuksia. Länsiväylän kaistojen vähentäminen ruuhkauttaisi liikennettä.
4. Myllykallion puiston pohjoisosassa on geologisesti ja maantieteellisesti arvokas alue.
5. Suuri osa lisärakentamisesta tulisi maaperäolosuhteiltaan huonoon ja alavaan Ruukinlahden puistoon.
6. Länsiväylän lisärakentaminen sulkisi maisemat Mustasaareen ja Seurasaareen.
7. Keskustelutilaisuudessa kuultu kansalaismielipide kaupunkibulevardista oli, että Länsiväylän kaistat pidetään ennallaan, lisärakentami-



7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

sesta luovutaan, ajonopeutta vähennetään ja uutta kasvillisuutta istutetaan Länsiväylän varrelle.

Nokia Asset Management Oy (M7) toteaa (2.11.2012) omistavansa osayleiskaava-alueella kiinteistöt 091-414-1-682 ja 091-414-683, jotka on osayleiskaavaluonnoksessa merkitty virkistysalueeksi. Osayleiskaavaluonnoksen maankäyttö ei käytännössä mahdollista kiinteistöjen nykyistä käyttöä ja johtaa kiinteistön arvon alenemiseen. Mikäli osayleiskaava toteutuu esitetyssä muodossa Nokia Asset Management Oy esittää, että Helsingin kaupunki lunastaa kiinteistöt niiden nykyisen käyttötarkoituksen mukaisesta täydestä käyvästä arvosta ja erikseen sovittaviin ehdoin. Vaihtoehtoisesti yhtiö esittää omistamiensa kiinteistöjen varaamista osayleiskaavassa työpaikka-alueeksi, jolle on mahdollista rakentaa toimistorakennuksia.

Alueen asukas (M8) toteaa (20.10.2012), että Koivusaaren suunnittelu on lopetettava, koska sen lukuisat virheet eivät ole korjattavissa. Kirjeessä esitetään jälleen uudestaan Pro Helsinki Säätiön ehdotus Seurasaarenselän rantoja kiertävästä vihreän keskuspuiston muodostamisesta. Koivusaaren täytöt estäisivät kyseisen keskuspuiston muodostamisen.

Helsinki, Espoo ja Vantaa tulisi yhdistää. Koivusaaren metroasema tulisi yhdistää Lauttasaaren Myllykallion alle louhittavaan 1000-1500 auton pysäköintiluolaan, joka helpottaisi Länsiväylän liikenteen paineita Helsingin suuntaan ja vähentäisi päästöjä ja melua Helsingin sisääntuloalueilla. Luola ratkaisisi myös Lauttasaaren pysäköintiongelman.

Jos Koivusaarta ei muuteta asuinalueeksi säilyy tämä erikoinen rantapuisto ulkoilu-, urheilu-, ja liikunta-alueena tuleville sukupolville. Koivusaaren suunnitelma vahingoittaa alueen kulttuuriarvoja ja pilaa maiseman. Täytöt heikentävät veden laatua vuosikymmeniksi ja rehevöittävät vesialuetta. Asuinalueita ei saisi suunnitella liikenteen melualueille. Ruuhkista aiheutuvat melu ja ilman epäpuhtaudet ovat terveydelle vaaraksi ja tunneleissa ilma on hengitykselle haitallista.

Koivusaaren täyttö perustuu virheelliseen grynder-laskelmaan ja alueen hintataso tulee olemaan niin korkea, ettei kenelläkään ole varaa ostaa asuntoa Koivusaaresta. Laskelmista puuttuvat suunnittelukulut, ja mahdolliset oikeudenkäyntikulut.

Asukkaan mukaan alueelle tulee 40 pysäköintipaikkaa, koska talojen alle ei voi rakentaa autopaiikkoja.



Koivusaaren suunnitelma on jo aiheuttanut kiinteistöjen arvonalennusta Lauttasaaren koillisrannalla.

Asukkaan mielestä kaupunkisuunnittelu perustuu lähidemokratiaan ja Lauttasaaren asukkaat ovat vastustaneet suunnitelmia monta vuotta. Vaihtoehtosuunnitelmia ei ole otettu huomioon. Asukas vetoaa kaupunginjohtajaan, että Lauttasaaren aluesuunnittelu olisi jatkossa avoimesti Lauttasaaren asukkaiden kanssa arvioitavissa.

Mielipidekirjeen liitteenä on selostus Pro Helsinki Säätiön perustamisesta, jäsenistöstä ja toiminnasta sekä karttakuva Seurasaarenselkää ja Laajalahtea kiertävästä puistoalueesta.

Alueen asukas (M9) (13.10.2012) vastustaa Koivusaaren suunnittelua ja odottaa mielenkiinnolla mihin portaaseen kilpailun voittaneen ehdotuksen linjoilla oleva suunnitelma tyssää.

En invånare på området (M10) motsätter (31.10.2012) sig den föreslagna utbyggnaden av Björkholmen som skulle sänka värdet av de lågt bebyggda fastigheterna längs hela Drumsös västra strand och skada den unika skärgårdsmiljön. Byggnadsrätten längs stränderna i detta område har i stadsplanen begränsats till två våningar och området har blivit ett av de attraktivaste i Helsingfors.

- Ökande befolkning i Esbo och Kyrkslätt ger metron ett tillräckligt passagerarantal. En utbyggnad av Björkholmen ger få och dyra bostäder med rika, bilburna invånare.
- Trafiken i västra Drumsö (Storsvängen och Enåsen) är betydande och borde ledas direkt till motorvägen och inte över Björkholmen via två rondeller.
- Man kan få bostäder billigare på taket över motorvägen än på utfyllt havsbotten. Ökad levnadsstandard ger glesare boende och mindre befolkningsutveckling än beräknat på Drumsö.

Rekommendation: Håll södra delen av Björkholmen som den nu är, en utmärkt plats för segelsporten. Tillåt lågt byggande på tomterna på vardera sidan av Nokias byggnad på norra delen. Vidareutveckla planen på tak över motorvägen. Kan byggas helt oberoende av Björkholmen.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Alueen asukas (M10) (31.10.2012) vastustaa ehdotettua Koivusaaren täydennysrakentamista, joka alentaisi matalasti rakennettujen kiinteistöjen arvoa koko Lauttasaaren länsirannan pituudelta ja vahingoittaisi ainutlaatuisia saaristoympäristöä. Rakennusoikeus tämän alueen rannoilla on asemakaavassa rajoitettu kahteen kerrokseen ja alue on kehittynyt yhdeksi Helsingin suosituimmaksi.

- Espoon ja Kirkkonummen kasvava väestö muodostaa riittävän matkustajapohjan metrolle. Koivusaaren täydennysrakentaminen luo harvoja ja kalliita, hyvin toimeen tulevien, autolla kulkevien asukkaiden asuntoja.
- Liikenne läntisessä Lauttasaassa (Isokaari ja Katajajarju) on merkittävä ja se tulisi ohjata suoraan moottoritiele eikä Koivusaaren kahden kiertoliittymän kautta.
- Moottoritien kannella saisi halvempia asuntoja kuin täyttämällä merenpohjaa. Elintason noususta seuraa väljempää asumista ja arvioitua hitaampi väestönkehitys Lauttasaassa.

Suositus: Säilyttäkää Koivusaaren eteläosa nykyisellään oivallisena paikana purjehdusurheilulle. Sallikaa matalaa rakentamista Nokia rakennuksen molemmin puolin pohjoisosassa. Kehittäkää edelleen suunnitelma moottoritien kattamiseksi. Voidaan toteuttaa täysin riippumatta Koivusaaresta.

Genmäle

Det är motiverat att komplettera och tätta stadsstrukturen längs en ny, effektiv kollektivtrafikled också inom Helsingfors gränser. I Helsingfors hör Björkholmen och Enåsen till de få områden som kan utnyttja den nya metrolinjens möjligheter. Metro som kollektivtrafikservice har vanligen ökat ett bostadsområdes attraktivitet.

Via Björkholmen kommer man i motsats till idag från Drumsö västra del i alla riktningar trots att förbindelsen västerut är mera komplicerad än idag. Å andra sidan belastar inte Björkholmsbornas trafik till Västerleden gatunätverket på Drumsö.

I Enåsområdet har bostäder planerats på ett däck som täcker motorvägen. Kostnaderna för att bygga på däck är inte mindre än att bygga på utfyllnadsmark. Planerna kring ett däck är under vidareutveckling.

**Vastine**

Uuden tehokkaan joukkoliikenneyhteyden varrelle on perusteltua täydentää ja tiivistää kaupunkirakennetta myös Helsingin puolella. Koivusaaren ja Katajajarjun alueet ovat harvoja mahdollisuuksia uuden metrolinjan hyödyntämiseen Helsingissä. Metro joukkoliikennepalveluna on tavallisesti tehnyt asuinalueesta halutunman.

Koivusaaren kautta pääsee Lauttasaaren länsiosasta nykytilanteesta poiketen kaikkiin suuntiin vaikka yhteys länteen on nykytilannetta mutkikkaampi. Toisaalta koivusaarelaisten liikennöinti Länsiväylälle ei kuormita Lauttasaaren katuverkkoa.

Katajajarjuun on suunniteltu asuntoja moottoritien kattavan kannen päälle. Kustannuksiltaan kannen päälle rakentaminen ei ole edullisempää kuin täyttöalueelle rakentaminen. Kattamissuunnitelmaa ollaan kehittämässä edelleen.

Två invånare på området (M11) (2.11.2012) anser att utkastet till delgeneralplan för Björkholmen ska förkastas. Planeringen av Björkholmen har gått i fel ordning och emot andan i markanvändnings- och byggnadslagen.

- Vi opponerar oss mot stadsfullmäktiges beslut att bygga en metrostation på ett utredningsområde. Det har minskat allmänhetens möjlighet att i ett tidigt skede påverka planeringen. Det har inte gjorts ett beslut gällande ett massivt byggprojekt som förutsätter utfyllnad av ett vattenområde större än den nuvarande ön.
- Den lagstadgade växelverkan har inte fungerat eftersom de ändringsförslag som Drumsöborna framfört vid flera infotillfällen inte har beaktats i utkastet.
- Målsättningen om invånarantal på Björkholmen och den föreslagna kompakta byggnadsmassan på ett delvis utfyllt vattenområde representerar en osund stadsplanering.
- Miljömässigt är det ohållbart att fylla ut stränderna vid Björkholmen, bredda västerleden och lägga lock över den och Enåsen, med försämrad vattenkvalitet och alltför massiva markarbeten som resultat. Det förstör Drumsös nuvarande karaktär. Miljökonsekvenserna är ännu inte utredda.



- Utkastet ger höga kostnader för infrastrukturen. Endast mycket väl-situerade två bilars hushåll skulle ha råd att bo på Björkholmen tvärtemot stadens målsättning om ett heterogent samhälle.
- Att dra trafikleder från västerleden till Drumsö genom bostadskvar-ter är misslyckat.

Förslag: All byggnation kan gott avskrivas på Björkholmen och re-servera den för båtsport. Med goda hamnmöjligheter och aktiv båt-verksamhet utgör Björkholmen en bra bas. Området är inte avgö-rande för Helsingfors tillväxt när vi ser på alla andra projekt som är på gång i Helsingfors.

- Södra sidan är lämplig för stora segelbåtar. Norra sidan med skyd-dade inre vatten kan utvecklas till verksamhetsområde för mindre båtar, kanot- och roddklubbar samt som plats för husbåtar.
- När Helsingfors invånarantal i framtiden beräknas öka kommer ett ökat antal folk med båtintresse att flytta till Drumsö. Därför behövs flera båtplatser i synnerhet på Björkholmen.
- Båtklubsverksamheten behöver kajplatser, utrymmen för skolning, båtservice, gästande båtar, utrymme för framtida utveckling och till-räckligt stora enhetligt och estetiskt ordnade områden för båtarnas vinteruppläggning.
- Helsingfors behöver en helhetsplan för båtsport, eftersom man allt-mer bygger ut stadens strandområden. Att en annan kommun skulle ta hand om Helsingfors båtar är synnerligen opraktiskt och kortsik-tigt.

Kahden alueen asukkaan (M11) (2.11.2012) mielestä Koivusaaren osayleiskaavaehdotus tulee hylätä. Koivusaaren suunnittelu on tehty väärässä järjestyksessä sekä maankäyttö- ja rakennuslain hengen vas-taisesti.

- Vastustamme valtuuston päätöstä metroaseman rakentamiseksi selvitysalueelle. Tämä on vähentänyt yleisön mahdollisuuksia vai-kuttaa alkuvaiheen suunnitteluun. Päätöstä ei ole tehty massiivises-ta rakennushankkeesta, joka edellyttäisi nykyistä saarta laajemman vesialueen täyttämistä.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

- Lailla säädetty vuorovaikutus ei ole toteutunut, koska niitä muutos-ehdotuksia, joita Lauttasaarelaiset ovat tuoneet esiin useassa infotilaisuudessa, ei ole huomioitu ehdotuksessa.
- Koivusaaren ehdotettu asukasmäärän tavoiteluku ja kompakti rakennusmassa osittain täytetyllä vesialueella edustaa epäterveellistä kaupunkisuunnittelua.
- Koivusaaren rantojen täyttäminen, Länsiväylän leventäminen ja sen sekä Katajaharjun kattaminen, on ympäristön kannalta kestävämpi, koska niistä seuraa veden laadun huononeminen ja liian laajamittaisia maatöitä, jotka eivät sovi Lauttasaaren luonteeseen. Ympäristövaikutuksia ei ole vielä selvitetty.
- Ehdotuksen infrastruktuuri on kallis toteuttaa. Ainoastaan hyvin toimeen tulevat, kahden auton taloudet pystyisivät asumaan Koivusaassa vastoin kaupungin tavoitteita heterogeenisestä yhteiskunnasta.
- Liikenneyhteyden järjestäminen Länsiväylältä asuinkortteleiden kautta Lauttasaaren on epäonnistunut.

Ehdotus: Kaikki rakentaminen voidaan poistaa Koivusaaresta ja varata se veneurheilulle. Koivusaassa on hyvät satamamahdollisuudet ja aktiivinen veneilytoiminta ja se muodostaa hyvän tukikohdan. Alue ei ole ratkaiseva Helsingin kasvulle, kun otetaan huomioon kaikkia muita Helsingissä meneillään olevia projekteja.

- Eteläpuoli on sopiva suurille purjeverneille. Pohjoispuoli suojaisine sisävesineen voidaan kehittää pienempien veneiden sekä kanootti- ja soutu-kerhojen toiminta-alueeksi ja asuntolaivojen sijoituspaikkana.
- Helsingin asukasmäärän tulevaisuuden arvioidun kasvun myötä kasvava määrä veneilyä harrastavia ihmisiä tulee muuttamaan Lauttasaaren. Siksi tarvitaan enemmän venepaikkoja erityisesti Koivusaassa.
- Venekerhotoiminta tarvitsee laituripaikkoja, koulutustiloja, venepalveluja, vierailuvia veneitä, tiloja tulevaisuuden kehitykselle ja riittävän laajoja, yhtenäisiä ja esteettisesti järjestäytyneitä alueita veneiden talvisäilytykseen.



- Helsinki tarvitsee veneurheilun kokonaissuunnitelman, koska kaupungin rantoja rakennetaan täyteen yhä laajemmin. Se, että toinen kunta huolehtisi Helsingin veneistä, on erittäin epäkäytännöllistä ja lyhytjännitteistä.

Genmäle En betydande utgångspunkt för planeringen har varit att utnyttja den nya metroleden och -stationen, vilket styr verksamheterna och dimensioneringen på Björkholmen.

Björkholmens planering har framskridit i etapper, flera publika tillfällen, framläggningar av detaljplanematerial och behandlingar av beredningsmaterial har ordnats i stadsplaneringsnämnden i olika skeden. En för alla öppen idéävling arrangerades, vilken redan i sig är ett instrument för en planering med samverkan och medverkan. Inkomna åsikt-syttringar har tagits i beaktande i den utsträckning som det har varit möjligt med beaktande av målsättningarna för detaljplanen.

Man har undersökt utfyllnadsområdenas inverkan på omgivande vattenområden och utredningar har gjorts. Inverkan på havsvattenströmningar och vattenväxling har undersökts år 2000 och år 2010 med vattenföringsmodeller. Ändringarna kan inte anses betydligt försvagande till dessa delar. De olägenheter som jordflyttningsarbetena förorsakar är lokalt omfattande.

Byggandet och byggnadsarbetena kommer att förorsaka tillfällig olägenhet för områdets närnatur. Dessa olägenheter strävar man till att korrigera till exempel genom att planera en del av Björkholmens strandlinje och strandens under vatten varande delar naturenligt så att strandekosystemen återhämtar sig så fort som möjligt.

Att planera Björkholmen enbart ur båtsportens perspektiv är inte i enlighet med de beslut som tidigare har fattats gällande Björkholmen i de kommunala förtroendeorganen.

Hamnarna på Björkholmens södra sida har planerats lämpliga för segelbåtar och på den norra sidan har föreslagits en småbåtshamn och till exempel möjlighet till kanotklubsverksamhet.

Hur man ska lösa vinteruppläggningsområdet i Helsingfors är en omfattande helhetsfråga, som man söker ett svar till med hela staden som måttstock. Ett alternativ är att planera vinteruppläggningsområdet i Kyrkslätt märkbart mycket större än idag och att i det inledda generalplanearbe-



Vastine

tet beakta det ständigt växande problemet med att ordna vinterupp-
läggningen i Helsingfors.

Suunnittelun yhtenä tärkeänä lähtökohtana on ollut uuden metrolinjan ja -aseman hyödyntäminen, joka osaltaan määrittelee Koivusaaren toimintoja ja mitoitus.

Koivusaaren suunnittelu on edennyt vaiheittain, yleisötilaisuuksia, kaa-
va-aineiston nähtävillä oloja ja valmisteluaineiston käsittelyä kaupunki-
suunnittelulautakunnassa on suunnittelun eri vaiheissa ollut useita.
Alueen suunnittelusta järjestettiin kaikille avoin ideakilpailu, joka jo si-
nällään on vuorovaikutteinen ja osallistava tapa suunnitella. Saadut
mielipiteet on otettu huomioon siinä määrin kuin se on ollut mahdollista
kaavan tavoitteet huomioon ottaen.

Täyttöalueiden vaikutuksia ympäröiviin vesialueisiin on tutkittu ja selvi-
tyksiä on tehty. Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuu-
teen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Muu-
toksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä. Maansiir-
totöiden työnaikaiset haitat ovat paikallisesti suuret.

Alueen lähiluonnolle aiheutuu rakentamisen johdosta ja rakentamisen
aikana väliaikaista haittaa. Näitä haittoja pyritään korjaamaan esimer-
kiksi suunnittelemalla osa Koivusaaren rantaviivasta ja rannan me-
renalaisista osista luonnonmukaiseksi niin, että rantaekosysteemit pa-
lautuvat mahdollisimman nopeasti.

Koivusaaren suunnittelu ainoastaan veneurheilun näkökulmasta ei ole
niiden päätösten mukaista, joita Koivusaaren suunnittelusta on kunnal-
lisissa luottamuselimissä aikaisemmin tehty.

Koivusaaren eteläpuolen satamia on suunniteltu purjeverneille sopivina
ja pohjoispuolelle on ehdotettu pienempien veneiden satamaa ja mah-
dollisuus esimerkiksi melontakerhotoimintaan.

Talvitelakoinnin ratkaiseminen Helsingissä on laaja kysymys, johon et-
sitään ratkaisua koko kaupungin mittakaavassa. Yksi vaihtoehto on
suunnitella Kirkkonummen talvitelakointialue huomattavasti nykyistä
suuremmaksi ja käynnistyneessä yleiskaavatyössä huomioida yhä kas-
tava ongelma talvitelakoinnin järjestämisestä Helsingissä.



Kaupunkilaisen (M12) (1.3.2012) mielestä, että metroasema kammettiin väkisin Koivusaareen ja näin hankittiin oikeus Euroopan hienoimman sisääntulotien merimaiseman tuhoamiseen suunnitteleamalla kerrostaloja meren päälle. Pohjoisosan korttelialueen voi vielä hyväksyä, mutta NJK:n sataman viereen suunniteltu kortteli sulkee näkymän saaristoon ja horisonttiin. Kaupunkilainen kertoo olleensa jo vuosia yhteydessä kaupungin johtoon ennen suuren Itämeren maisematuhon toteutumista. Kuinka on mahdollista, että Itämeren kansallismaisema uhraataan kerrostalorakentamisen vuoksi sadoilta tuhansilta viikottaisilta käyttäjiltä. Havainnekuva kertoo kuinka Itämeren maisema poistetaan täytoillä ja kerrostaloilla Länsiväylän ohikulkijoilta vain metroaseman riittävän käyttökapasiteetin turvaamiseksi.

Asukas (M13) toteaa (26.10.2012) kirjeessään, että Koivusaaren suunnitelmat näyttävät olevan hyvällä mallilla. Alueesta tulee tiivis ja toiminnallisesti sekoittunut. Asukas kiittää myös Länsibulevardi-suunnitelmien esille tuontia tässä yhteydessä ja toteaa mallien vertailemisen olleen havainnollista ja selkeää.

Asukkaan mielestä suunnitelmat on tehty liikaa liikenteen sujuvuuden näkökulmasta, vaikka lähtökohtaisesti on kysymys tonttimaan vapauttamisesta kantakaupungin läheisyydessä. Materiaaliin tulisi liittää arvio tonttimaan arvosta ja alueelle eri malleissa saatavien asukkaiden määräästä. Moottoritien vaihtoehtokustannukset tulisi saada selville, jotta mallit ovat vertailukelpoisia.

On totta, että liikenne tulee puuroutumaan Länsibulevardilla samaan tapaan kuin nykyisin Ruoholahteen tullessa. Asukas toivoo malliin liitettävän vertailukohdaksi vastaavan puuroutumismallin Mannerheimintielle ja Ruoholahdessa.

Asukas pyytää myös tarkistamaan ennustetta Länsiväylän liikenteen kasvusta, koska Espoon kaavoitettavat alueet tulevat olemaan nimenomaan metroasemien läheisyydessä. Malli on liian pessimistinen metron käyttöaktiivisuuden suhteen, koska uudet asunnot sijaitsevat metroaseman vieressä. Asukas toivoo, että päättäjille menevään materiaaliin on liitetty ruuhkautumisen vertailukohtat muilta katualueilta moottoritien jatkeilla, bulevardisoinnin vapauttaman tonttimaan arvo sekä asukasmäärä. Lisäksi tulisi vielä tarkistaa liikenteen kasvuennuste.

Asunto-osakeyhtiö Lounaisväylä 4 (M14) toteaa (1.11.2012), että Koivusaaren metroasema on poikkeuksellinen, koska reitti sinne on Sotkatien jyrkän mäen kautta. Reitti on liikuntaesteisille vaativa eikä asemalle ole julkista liikennettä.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Tilannetta voitaisiin parantaa rakentamalla tunneli- ja hissiyhteys metroasemalle Isonkaaren päästä Katajajarjusta. Esitetyn suunnitelman mukainen metroasema ei palvele Lauttasaaren asukkaita eikä suunnittelussa ole riittävästi kiinnitetty huomiota Hanasaaren tarpeisiin. Metron rakentamisen jälkeen bussiliikenne Länsi-Lauttasaaren heikkenee edelleen. Metron käyttöä edistäisi myös Myllykallion alueelle rakennettava pysäköintiluola, joka vähentäisi päästöjä keskustan alueelta ja toimisi samalla väestönsuojana.

Asunto osakeyhtiön mielestä alueesta tulee epäterveellinen kosteuden, tuulisuuden, melun ja päästöjen vuoksi. Suuret täyttöalueet vaikuttavat haitallisesti alueen kalastoon, linnustoon ja muuhun lähiluontoon. Täytöt heikentävät meriveden laatua ja veden vaihtuvuutta sisälahdilla. ja aiheuttavat Helsingin ja Espoon rantojen rehevöitymistä.

Saastuneen maaperän kunnostaminen, liikennejärjestelyt, infran rakentaminen, täytöt ja pysäköinnin järjestäminen tulevat aiheuttamaan taloyhtiön arvion mukaan kolminkertaiset kustannukset kaupungin tekemään kustannusarvioon nähden. Asuntojen hintataso nousee sellaiseksi, että alue ei houkuttele varakkaita asunnon ostajia. Koivusaaren merialueen täyttöjä ei saa käynnistää, koska on vaarana, että alue jää rakentamatta.

Koivusaaren sijaan Katajajarjun ja Lauttasaarenmäen (Myllykallion pohjoisreuna) suunnitelmat ovat mahdollisia ja perusteltuja.

Alueen asukas (M15) (2.11.2012) näkee osayleiskaavatyön nykyversion Koivusaaresta käyttökelpoisena ja seudun elinkeinopolitiikkaa vahvistavana. Asukkaan mielestä olisi perusteltua kiirehtiä Katajajarjun kannen suunnittelua, jotta Länsiväylän muutostyöt voitaisiin tehdä samanaikaisesti ja hyödyntää tehokkaammin Koivusaaren metroasemaa. Katajajarjun ja Koivusaaren väli tulisi kattaa meluhaittojen eliminoimiseksi.

Alueen asukkaan (M16) mielestä (2.11.2012) Koivusaarta on kaavoitettu kestävämmän suurelle asukasmäärälle. Katajanokan asukasmäärä vain siitä kolmanneksen kokoiselle alueelle vie koko paikan viehätysten ja viihtyvyyden. Viihtyvyys puolestaan tukee pitkää terveyttä ja työuraa, pitkää veronmaksukykyä ja -halua ja Helsingin mainetta kansainvälisessä vertailussa. Asukas ehdottaa, että kaavan tehokkuutta laskeetaan n. 50% nykyisestä. Länsiväylän kattamista koko matkalta Lauttasaaren puoliväliin asti asukas kannattaa lämpimästi, mutta jos se edellyttää rakentamista niin sitäkin voitaisiin ajatella maltillisemmin.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Kolme alueen asukasta (M17) esittävät (2.11.2012) tyytymättömyytensä esitettyyn Koivusaari-suunnitelmaan ja Länsiväylän kaupunkibulevardihankkeeseen. Suunnitelmat eivät edusta sellaista kestäväää kaa-voitusta, jolla taataan asukkaiden viihtyvyys ja asuinympäristön monipuolisuus. Esitetty suunnitelma on luonnon ja ympäristön kannalta liian tiivis eikä ota tarpeeksi huomioon alueen veneilytoimintaa. Suunnitelma on liian kallis.

Koivusaarta tulee kehittää veneilykeskuksena ja nykyiset Länsiväylän liittymät säilyttää ennallaan. Asuntorakentamista voidaan tutkia Veneentekijäntien ranta-alueelle ja siellä sijaitsevat venealan palvelut voi siirtää Koivusaareen. Länsibulevardin suunnittelua ei tule jatkaa, koska raskas rakentaminen on epäviihtyisää ja pilaa maiseman. Lisärakentamisesta on luovuttava ja kaistojen määrä säilyttää ennallaan niin, että läpiajo Lauttasaaren kautta ei lisäännä. Nopeusrajoitusta Länsiväylällä tulee laskea ja viihtyvyyttä voidaan lisätä esimerkiksi puu- ja pensasis-
tutuksin.

Alueen asukas (M18) vaatii (2.11.2012), että:

1. Alueelle ei tule merentäyttöä
2. Autoliikenteelle varataan vähemmän tilaa ja pysäköintipaikkoja sekä alhaisemmat nopeusrajoitukset
3. Enemmän tilaa suojellun rantaniityn ympärille
4. Kaikki nykyiset venepaikat säilytettävä
5. Riittävää varautumista tulvatilanteisiin

Merentäytöt ovat haitallisia, koska ne aiheuttavat rehevöitymistä, virtausten vähentymistä ja lisääntyviä leväkukintoja Koivusaaren pohjoispuolella. Täytöt ja saastuneen maan vaihtaminen on kallista.

Metron tarkoitus on joukkoliikenteen osuuden nostaminen kokonaisliikenteestä. Ei ole hyväksyttävää, että Länsiväylän vapautuvat bussikais-
tat täytetään yksityisautoilla. Missään muualla moottoritie ei tule niin lähelle kaupungin keskustaa kuin Lauttasaareessa. Nopeusrajoitus tulee pudottaa 50 km:iin tunnissa. Kyseessä on kaupunkialue, jossa ei voi varata tilaa esitetynkaltaisiin liittymäjärjestelyihin. Kaupunkisuunnitteluviraston käyttämä 1950-luvulta peräisin oleva yhdyskuntataloudellinen aikahyötylaskelma ei ota huomioon viihtyisän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelyiden vuorovaikutusta. Pysäköintipaikkamäärä tulee vähintäänkin puolittaa.



Rantaniitty ei kestä lisääntyvää kulutusta Ei ole hyväksyttävää siirtää veneiden talvisäilytystä Kirkkonummelle joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomiin. Sen sijaan Lauttasaaren itäisen rannan veneseuratoiminta voitaisiin siirtää Koivusaareen, jolloin vapautuvalle alueelle voitaisiin rakentaa jättäen rantavyöhyke ulkoilukäyttöön.

Ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ei ole varauduttu riittävästi. Palvelutarjonnasta Koivusaaren-Lauttasaaren alueella tulee tehdä tarkempi analyysi.

Alueen asukas (M19) arvelee (2.11.2012), että idea Katajaharjun kannesta lähti liikkeelle maanomistajien halusta lähteä rahastamaan rampien ympärillä olevalla joutomaalla, Kysymyksessä ei ole täydennysrakentaminen vaan törkeä täyttörakentaminen.

Koivusaari halutaan tuhota metron rakentamisen varjolla. Asukas vaatii hyötyjiä, ideojia, suunnittelijoita, esittelijöitä ja päättäjiä vastuuseen ja esiin. Kaupunkibulevardisuunnitelma on sairas ajatus. Pitää rakentaa massiivinen kaupunki, jotta voi puhua kaupunkibulevardista.

Alueen asukas vaatii päättäjiltä näkemystä toimivasta metropolialueesta, jossa eri liikennemuotoja kohdellaan tasapuolisesti. Pelkästään Katajaharjun kannen rakennusprojekti sumputtaisi Länsiväylän ja koko Etelä-Espoon liikenteen vuosiksi. Esimerkiksi raitiovaunun bussiliikenteen ahtaminen Ruoholahti-Kamppi ympäristöön oli riesa jokaiselle, joka joutui näitä reittejä käyttämään. Yksityisautoilun pitää olla mahdollista tai muuten talouselämä näivettyy. Metropolialue ei pyöri julkisen liikenteen ja pyöräilyn ympärillä. Mitä sitten tapahtuu, kun metro vaurioituu niin pahasti, että sitä ei pystytä käyttämään moneen kuukauteen.

Alueen asukas (M20) vastustaa (2.11.2012) Koivusaaren osayleiskaava-alueen muuttamista maa-alueeksi. Merialueen käyttö rakentamiseen ei ole hyväksyttävää eikä kestävä kehityksen mukaista ja rakentamisen tehokkuus on liian suuri.

Koivusaarta ympäröivä matala merialue on ekologisen monimuotoisuuden kannalta arvokasta aluetta ja vaikutusten arvioinnissa ei ole asiaa mainittu saati sen merkitystä tarkasteltu, vaikka se on kaavamuutoksen suurin välitön puute. Selostuksen puute on korjattava.

Vapaa merialue eteläosan suojellun rantaniityn edustalla tulee olla laajempi, kuin luonnoksessa on esitetty, etenkin Vaskilahden venesataman aallonmurtajan siirto nykyiseltä paikaltaan tulee poistaa kaavasta,



koska sillä tuhoetaan niityn edustan ekologisesti monimuotoista matalan meren aluetta.

Yleisötilaisuudessa kerrottu kaava-alueen ennallistamisselvitys on mielenkiintoinen ja kannatettava asia. Rantojen ennallistaminen ja luonnonrantojen muodostamismääräys pitää sisällyttää kaavaan koko kaava-alueella erityiskohteita kuten venesatamat lukuun ottamatta.

Asukkaan (M21) mielestä (2.11.2012) Koivusaaren suunnitelma on epärealistinen. Suunnitelmassa on liian suuria täyttöalueita, joiden vuoksi asuntojen hinnat kohoavat pilviin, lisäksi vaikutukset sisälahtien virtauksiin on tutkittu riittämättömästi. Länsiväylän melu- ja hiukkaspäästöjä ei ole huomioitu riittävästi. Suunnitelma on liian ahdas ja talot ovat korkeita, joten niiden myyminen on vaikeaa. Pysäköintipaikkoja on liian vähän, joka johtaa siihen, että asukkaat pysäköivät Keilaniemessä ja Lauttasaarella.

Väljemmällä ja realistisemmalla suunnitelmalla Helsingillä olisi mahdollista rakentaa houkutteleva näyteikkuna Espooseen. Täyttöalueita pitäisi vähentää kolmasosaan esitetystä, suunnitella alueelle laiva-asumista ja venesatamat tulisi pitää realistisen kokoisena. Rakentamisen pitäisi olla matalaa. Nykyisen suunnitelman voi laittaa roskakoriin.

Alueen asukas (M22) kommentoi (2.11.2012) Koivusaaren osayleiskaavasunnitelmaa erittäin pitkässä ja runsaasti kuvitusta sisältävässä kirjeessään. Asukkaan näkemyksen mukaan osayleiskaavaluonnos johtaisi Helsingin yhtenäisen kaupunkirakenteen hajautumiseen, tarvेलisi maiseman ja perustaisi alueelle erillisen tiiviisti rakennetun asutuskeskittymän. Koivusaarta ei enää suunnitella osaksi Lauttasaarta vaan erilliseksi meren eristämäksi lähiöksi, joka liittyy Helsingin kaupunkirakenteeseen ainoastaan liikenneväylien ja metron kautta. Osayleiskaavan kuvaamaan Koivusaaren asukastiheys olisi suuri ja laajat meritäytöt laajentaisivat saaren pinta-alan yli 2,5-kertaiseksi. Meritäytöt kaventaisivat ja peittäisivät näköalasektoreita ja kaventaisivat vesialuetta ja tuhoaisivat ruovikot ja matalikot, jossa vesilinnut pesivät ja hankkivat ravintonsa. Aurinko ei enää paistaisi Vaskilahdelle iltaisin. Onko eettisesti ja moraalisesti oikein, että kaupunkisuunnitteluvirasto peittää asukkailta pitkät avarat maisemat ja auringonlaskut.

Keilaniemen ja Otaniemen työpaikka-alueiden läheisyys ei perustele Koivusaaren rakentamista, koska alueella työskentelevillä ei ole varaa ostaa asuntoa Koivusaaresta.



Asukas esittää taulukon, jossa hän vertailee eri alueiden asukastiheyksiä ja vertaa niitä Koivusaareen. Päättelmänä asukas esittää, että luonnoksen asukasmäärä 12 900 as./km² on ylimitoitettu. Metroasemalla varustetun Kulosaaren asukastiheydellä Koivusaaressa olisi vain 642 asukasta. miksi Koivusaaresta halutaan tehdä tiivis ja epäviihtyisiä ympäristö kun muualla metroradan varrella olisi väljempää.

Asukaan mielestä Lauttasaari edustaa viihtyisää, väljää ja vehreätä kaupunkirakennetta, jossa rakennukset on sovitettu kauniisti maisemaan jättäen ranta-alueen rakentamattomaksi vihervyöhykkeeksi. Koivusaaren suunnitelma sotii tätä periaatetta vastaan. Suunnittelutehtävä on lähtökohtaisesti mahdoton, koska Koivusaari ei ole hyvä asuinalueen kohde. Alueen asukas- ja työpaikkatavoite on ylimitoitettu ja Koivusaari tulee säilyttää nykyisessä käyttötarkoituksessaan.

Koivusaaren osayleiskaavasunnitelmassa on lukuisia ratkaisemattomia ongelmakohtia, joista asukas esittää esimerkkejä pahimmasta päästä. Liikennesuunnittelu on epäonnistunut, koska osa lauttasaarelaisista joutuu ajamaan Länsiväylälle Koivusaaren kautta. Sujuva pyörätieyhteys mutkistuu ja muuttuu vaarallisemmaksi. Venekerhojen olosuhteet huononevat, koska tilaa kunnostaa veneitä tai säilyttää niitä talvella ei enää ole. Aallonmurtajan siirto tuhoaa matalan veden aluetta ja Sauna-seuran näkymät.

Seuraavaksi asukas kritisoi useita kaavaselostuksessa mainittuja lähtökohtia ja toteaa, että kaupunkirakenteen tiivistämisen haitat ovat suuret ja viihtyisät alueet ovat väljiä. Ilmastonmuutoksen takia ranta-alueiden rakentaminen ei ole viisasta. Koivusaarta lähempänä keskustaa sijaitsee lukuisia rakentamiseen sopivampia paikkoja. Koivusaaren rakentaminen on irrallista eikä liity osaksi Lauttasaarta niin kuin pitäisi, ainoastaan liikenneyhteydet yhdistävät Koivusaaren muuhun kaupunkirakenteeseen.

Asukas toteaa häpeävänsä näitä huonoja suunnitelmia, joita kaupunkisuunnitteluviraston taholta Koivusaaren suunnittelusta esitetään ja kehottaa säilyttämään Koivusaaren virkistysalueena ja venelyllylle tarkoitettuna alueena.

40 allekirjoittanutta asukasta (M23) (3.11.2012) toteavat mielipidekirjeessään, että Koivusaaren osayleiskaavassa ehdotetaan 4000 asuikan asuinalueita, jonka keskuksena toimii moottoriteliittymä. Samaan aikaan on selvitetty Länsiväylän muuttamista kaduksi Koivusaaren itäpuolisella osuudella. Koivusaaren kohdalla on kuitenkin esitetty vain moottoriteliittymävaihtoehto. Allekirjoittaneet ehdottavat, että myös



Koivusaaresta selvitetään vaihtoehto, jossa Länsiväylä muutetaan kaduksi ja eritasoliittymä korvataan risteyksellä.

Mikäli Länsiväylä säilytetään moottoritienä, Koivusaaren ei tule rakentaa omaa liittymää vaan henkilöautoliikenne ohjataan Lauttasaaren liittymän kautta.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tavoitteena on joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen yli 73 prosenttiin keskustaan suuntautuvassa aamuliikenteessä. Pyöräilyn kulkumuototavoitteen osuus on tavoitteena nostaa 15 prosenttiin. Henkilöautoliikenteen kulkumuoto-osuutta on tavoitteena laskea noin kymmenen prosenttia, ei nostaa.

Kuitenkin Koivusaaren kaupunginosa on osayleiskaavassa suunniteltu moottoriteliittymän ympärille, joka heikentää pääpyöräilyreittiä, hankaloittaa rakentamista metroaseman läheisyyteen ja heikentää ympäristön viihtyisyyttä. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus vähenee.

Moottoriteliittymän kustannuksiksi on arvioitu n. 40 000 euroa. Liittymää käyttäisi arvioiden mukaan n. 18 000 autoa vuorokaudessa, joista n. 4000 matkalla Koivusaaren tai Koivusaaresta ja n. 14 000 Lauttasaaren tai Lauttasaaresta. Koivusaaren tuottama autoliikennemäärä on vähäinen ja vähenisi edelleen, jos tarpeeton oma eritasoliittymä Länsiväylälle poistettaisiin. Liittymä on nähtävä n. 40 miljoonan euron satsauksena

Länsibulevardiselvityksessä ei ole huomioitu Koivusaarta, joka olisi yksi kaduksi muuttamisen suurimmista hyötyjistä. Jotta mahdollisen kaduksi muuttamisen hyödyt voidaan arvioida, niihin tulee sisällyttää myös Koivusaaren osuus Länsiväylästä.

Suunniteltu moottoriteliittymä huonontaa työmatkapyöräilijöiden reittiä Koivusaaren kohdalla, koska risteysalue joudutaan kiertämään. Eteläpuolen pyöräreitti puuttuu osayleiskaavasta.

Allekirjoittaneet ehdottavat selvitettäväksi vaihtoehtoa, jossa Länsiväylä muutetaan kaduksi Koivusaaren asti ja Koivusaaren liikenne hoidetaan tasoristeyksellä. Tämä antaa huomattavasti osayleiskaavaa paremmat mahdollisuudet Koivusaaren kehittämiseksi metron tukeutuvaksi kaupunginosaksi.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Toissijaisesti allekirjoittaneet ehdottavat tutkittavaksi vaihtoehtoa, jossa Koivusaaren ei rakenneta omaa liittymää vaan autoliikenne hoidetaan Lauttasaaren liittymän kautta.

Kummallakin tavalla vapautuu merkittävä määrä rakennusmaata, kaupunki säästää merkittävästi investoinneissa liittymään ja Koivusaaren asuinalue muuttuu toimivammaksi ja viihtyisämmäksi.

Alueen asukas (M24) pitää veneiden talvisäilytysalueita Koivusaassa riittämättömänä. Helsingin kaupungin Kantvikiin suunnittelema talvisäilytysalue on pitkällä ja huonolla säällä ei ole mahdollista saapua Kantvikiin nostopäivänä. Alueelle pitäisi rakentaa iso satama, jossa veneet voivat odottaa nostoa. Kevätkunnostuksen takia veneenomistaja joutuu matkustamaan kunnostuksen takia edestakaisin useita kertoja, sama toistuu syksyllä.

Asukas epäilee asuntojen hintojen muodostuvan korkeaksi täyttöjen aiheuttamien korkeiden kustannusten vuoksi ja että varakkaita asukkaita ei alueelle löydy. Koivusaaren pohjoisosaan on suunnitteilla pieni uimaranta ja sisälahti. Miten varmistetaan, että vesi lahdella vaihtuu. NJK:n vesialue on rehevöitynyt pahasti viimeisen 20 vuoden aikana, vaikka aallonmurtajassa on aukko, joka mahdollistaa veden vaihtuvuuden.

Kaksi alueen asukasta (M25) ehdottaa monipuolista vanhustenkeskusta Koivusaaren. Sen suunnittelu olisi saatava Helsingin kaupungin investointisuunnitelmaan mahdollisimman pian ja että vanhus-ten/palvelukeskuksen suunnittelu käynnistetään. Asukkaat pitävät tärkeänä, että nykyistä Jouko-palvelulinjaa jatketaan Koivusaaren uuteen palvelukeskukseen asti ja että linjan vuoroväliä tihennetään ja liikennöintiä pidennetään.

Koivusaaresta muotoutuu metron jatkeen myötä vajaa 4 000 asukkaan kaupunginosa 20 000 asukkaan Lauttasaaren kylkeen. Sinne tulee kovan rahan asuntoja, jotta Länsimetron investoinnille tulee katetta. Ihmiset haluavat varmasti myös palveluja alueelle, mikä on myös yhdyskuntarakenteen tasapainon kannalta tarpeellista.

Osayleiskaavasuunnitelmassa on varaus senioritalolle. Osayleiskaavamerkinnät eivät yleensä välttämättä ole käyttötarkoitusten suhteen kovin yksityiskohtaisia.

Asukkaat uudistavat kirjallisesti sosiaaliviraston tj Paavo Voutilaiselle jättämänsä esityksen 15.8.2012 ja kertovat esittäneensä myös suullise-



na kysymyksenä ylipormestari Jussi Pajusen asukasillassa 20.9.2012. Vastaukset olivat melko myönteisiä, mutta eivät sitovia.

Lauttasaaren sosialidemokraattien kevätkokous vaati maaliskuussa 2008, että kaupungin tulisi järjestää asumispalveluja saaren ikääntyneille. Lausimme julki, että "Lauttasaareissa asuu tällä hetkellä 3 252 yli 65-vuotiasta. Väestöennusteen mukaan vastaava luku vuonna 2017 on 4 397". Yhdistys esitti, että Koivusaari otetaan huomioon mahdollisena monipuolisen vanhustenkeskuksen sijaintipaikkana.

Monipuolisen vanhustenkeskuksen toimintamalli on esitetty jo vuonna 2008. Mallin ideana on, että ikääntyneiden ei tarvitse siirtyä uuteen ympäristöön vaan palvelut siirtyvät ikääntyneiden luo. Sosiaalivirasto on lausunut Koivusaaren osayleiskaavan suunnittelun lähtökohdista, että Koivusaari otettaisiin huomioon monipuolisen vanhustenkeskuksen sijaintipaikkana.

Joulukuussa 2010 sosiaalilautakunnan esityslistalla oli ehdotus Lauttasaaren palveluverkkohankkeesta. Hanketta perusteltiin mm väittämällä, että "Lauttasaareen ei ole lähivuosina syntymässä monipuolista vanhustenkeskusta".

Alueen asukkaat ihmettelevät, mistä tämä linjanmuutos johtuu? Mitä "lähivuosilla" tarkoitetaan? On kaiketi selvää, että palveluverkkohanke ei ole mikään vaihtoehto monipuoliselle vanhustenkeskukselle. Palveluverkkohankkeesta hyötyvät lähinnä ne ihmiset, joilla on omaishoitaja (hieman yli 200 henkilöä). Hankkeessa kehitetään ja kokeillaan henkilökohtaiseen budjetti-ideaan perustuvaa toimintamallia

Yhteenvetona asukkaat toteavat, että Lauttasaareissa ei ole kunnallisia asumispalveluja ikääntyneille ihmisille vaikka Lauttasaareissa asuu tällä hetkellä n. 3 600 yli 65-v. ja noin 1 700 yli 75-v. ihmistä. Suuri osa heistä asuu yksin kerrostaloissa, joissa ei ole hissiä. Muistisairaiden lukumäärä lisääntyy, kun ihmiset elävät yhä kauemmin.

Metron jatko tuo alueelle asuntorakentamista. On yhdyskuntarakenteen tasapainon kannalta tarpeellista, että uudelle asuinalueelle tulee myös julkisia palveluja. Suunnitellun ala-asteen koulun lisäksi myös uudentyyppinen monipuolinen vanhustenkeskus sopii Koivusaareen.

Alueen asukas (M26) kertoo asuneensa 35 vuotta Lauttasaareissa ja ottaa kantaa Koivusaari-suunnitelmaan, joka oli esillä Julius-salissa 23.10.2012.



Lauttasaaren peruspalvelut eivät riitä tämänhetkiselkään asukasmäärälle, Koivusaaren uudet asukkaat tulisivat rasittamaan Lauttasaaren heikentyneitä palveluja.

Mikäli Koivusaari rakennettaisiin 4000 asukasta tulisi rasittamaan Lauttasaaren nykyisiä heikentyneitä palveluja. Koivusaareen suunniteltujen n. 2000 uuden työpaikan toteutumisesta ei ole kiristyvässä taloustilanteessa varmuutta. Tyhjiä toimitiloja on jo 15-20% rakennuskannasta metropolialueella.

Meren täyttö oli ajankohtaista 100 vuotta sitten kun Helsinkiä rakennettiin mutta ei tänä päivänä kun herkkää luontoa pitäisi suojella.

Rakennusmaata löytyy naapurikunnista ja miksi Suomen väestön pitäisi keskittyä ruuhka-Suomeen eli Helsinkiin.

Alueen asukas vastustaa myös bulevardikatusuunnitelmaa, jossa tavoitteena on ylikorkeiden talojen reunustama moottoritie(-katu) katettuna.

Lauttasaaren perinteinen kaupunkikuva avarine merimaisemineen on turvattava, joka takaa asukkaiden viihtymisen saarella ja sen läheisyydessä.

Alueen asukasta (M27) askarruttaa Koivusaaren rakentaminen, ennen kaikkea siihen tuhlattava huima summa rahaa.

Helsingin kaupungin työntekijänä hän ihmettelee suuresti, miten on varaa täyttää merta ja rakentaa asuinalue keskelle moottoritietä.

Samaan aikaan meillä päiväkodeissa ei saada sijaisia, ei huonekaluja, ei tarvittavia pakollisia koulutuksia monesta muusta asiasta puhumatta.

Rahat toki menevät eri budjeteista, mutta jokuhan sen Koivusaarenkin maksaa?

Alueen asukas (M28) esittää (1.11.2012), että Koivusaaren osayleiskaava on lähtökohdiltaan virheellinen ja se pitää palauttaa uudelleen valmisteltavaksi. Asukas esittää kymmenen kohdan listan tehdyistä virheistä:



1. Täyttöaluetta on liikaa ja maisema ja meren ekosysteemi muuttuvat ja kattavin selvityksiä ei vaikutuksista ole tehty.
2. Rakentamisen määrä on ylimitoitettu ja johtaa slummirakentamiseen alueella. Asukas vertaa aluetta Katajanokan asukas- ja työpaikkamäärämitoitukseen kolme kertaa suuremmalla alueella ja pitää havainnekuvia epäluotettavina rakennusoikeuden mahtumisen suhteen.
3. Alue täyttöineen, uusine liittymineen, kansialueineen, pysäköintiratkaisuineen ja infran rakentamisineen on kallis toteuttaa ja kustannusarvio on ylioptimistinen
4. Länsiväylän liikennealueen leveys rampeineen ja rinnakkaiskatui-
neen tuplaantuu ja siitä aiheutuu saaren pohjois- ja eteläosan totaalisesti jakava railo melu- ja hiukkaspäästöineen. Asumista ei tule esittää Koivusaareen.
5. Uusi täydellinen moottoritietasoinen liittymä keskellä Koivusaarta on tilaa vievä ja hankala toimivuudeltaan. Yhteydet Länsiväylälle ja siltä Lauttasaareen muodostuvat vaikeiksi.
6. Koko Espoon rantoja kiertävä kevyen liikenteen raitti ei jatku Koivusaareen avomeren puolella.
7. Veneiden talvisäilytystä ei ole ratkaistu eikä venekerhoille ole varattu riittävästi alueita maatoimintoja varten. Kirkkonummen Kantvikin talvisäilytysalue on epärealistinen koska mitään suunnitelmia tai päätöksiä ei tästä ole. Ratkaisu on kansantaloudellisesti kallis, koska katoistuvat veneiden huolto- ja kunnostusmatkat keväisin ja syksyisin tulevat pitkiksi ja aikaa vieviksi.
8. NJK:n satama-allas pienenee hankalaksi käyttää ja edellyttää laajaa ruoppausta. Esitetty laajennus Espoon puolelle Hanasaaren vesialueelle lienee epärealistinen toteuttaa koska Hansaaren kulttuuri-keskuksella on pohjoismaisena yhteishankkeena diplomaattitason kaltainen status koskemattomuudessaan.
9. Osayleiskaavatasoinen tarkastelu, jossa rakennusmassat ovat viitteellisiä ja ilman korkeusmerkintöjä, ei anna riittävää kuvaa siitä milaista rakentamisen ympäristöä syntyy tällä herkällä alueella. Tarkastelu olisi jo tässä vaiheessa tullut tehdä asemakaavasuunnittelun tarkkuudella siihen liittyvine täsmällisine kustannusarvioineen.



10. Puistoa on niukasti ja suuri osa siitä sijaitsee Länsiväylän kupeessa liikennemelulle ja hiukkaspäästöille altistettuna. Samasta syystä alueelle sijoitettu uimaranta ei ole houkutteleva.

Asukas pitää kahta vaihtoehtoa realistisena Koivusaaren suunnittelussa. Toinen on Lauttasaari-Seuran kannattama vaihtoehto Koivusaaren suunnittelemisesta veneilykeskukseksi

Toinen vaihtoehto on Länsiväylän kattaminen kannella Katajajarjusta asti ja sen viereen rakennettava 10-15 kerroksisien talojen rivistö Länsiväylälle asti. Pysäköinti on keskitetyssä kallioluolassa ja päästöt alueelta katoavat. Saaren pohjoispuolella voi olla vähäistä täyttöä.

Kaupunkibulevardista valtuustoaloitteen pohjalta tehdyt vaihtoehdot tulee kaikki hylätä, koska korkea toimistomuri Länsiväylän varrella tuottaa raskasta ja epäviihtyisää kaupunkiympäristöä. Sen sijaan Länsiväylän nopeusrajoitus tulee laskea 60 km/h riippumatta siitä miten Koivusaari toteutetaan. Väylän reunoille ja keskikaistalle tulee istuttaa puurivit.

Koivusaaren suunnitelmat eivät toteuta hallitusohjelman kirjausta raide liikenteen suosimisesta muun liikenteen kustannuksella ympäristöhäiriöiden vähentämiseksi.

Alueen asukas (M29) toteaa (13.11.2012), että on vasta herännyt tarkastelemaan Koivusaaren osayleiskaavaa ja sen vaikutuksia omaan elämäänsä.

Asukas kuvailee Länsiväylän liittymäjärjestelyä Koivusaassa varsinkin länteen päin mentäessä mutkikkaaksi. Asukas toivoisi, että läntisen Lauttasaaren liikenneyhteys länteen otettaisiin huomioon Koivusaaren suunnitelmassa. Polkupyöräyhteys näyttää toimivalta etenkin jos Vaskilahden alikulku säilyy.

Veneilyn talvisäilytys ei onnistu kaavan mukaisella maa-alueella, joten Vaskilahden venekerhon toiminta ei säily alueella ennallaan. Talvisäilytys ja rannalla tapahtuva veneen kunnostus ovat olennainen osa veneilytoimintaa. Talvisäilytyksen siirtyminen esimerkiksi Kirkkonummelle vaikeuttaa syys- ja kevättoimia sekä valvontaa etenkin niille, joilla ei ole autoa. Ongelma tulisi huomioida kaavassa.

Mikäli Koivusaaren halutaan kaavaselostuksessa mainittua melontakerhotoimintaa tulisi kaavaan tehdä varaus vajarakennukselle kanootti-



en säilytystä varten. Melontaseuran sijainti Koivusaassa olisi ihan-teellinen.

Vaskilahden virtausaukko on myös suosittu melontareitti ja sen säilyttäminen melontakorkuisena olisi mukavaa. Lauttasaaren seurojen lisäksi Töölön melontaseuralaiset suuntaavat retkensä usein länteen jolloin vaskilahti on suosittu reitti.

Lopuksi asukas toivoo, että Koivusaaren eteläpään suuri siirtolohkare säilytettäisiin kiipeilykäyttöön.

Kolme alueen asukasta (M30) toteaa (12.11.2012) Koivusaaren osayleiskaavasta seuraavaa:

1. Suunnitelmat ovat edelleen raskaasti ylimitoitettut eikä uudessakaan luonnoksessa ole onnistuttu ratkaisemaan yhtäkään ylimitoituksesta johtuvaa ongelmaa.
2. Esitetty asukas- ja työpaikkamäärä pääosin täyttöalueelle aikaansaa epäviihtyisän, epäekologisen, sosiaalisesti kestäättömän ja liian kalliin alueen.
3. Koivusaaren suunnittelun aikana Suomen taloudellinen tilanne on kääntynyt laskuun. Toimitilarakentaminen perustuu vanhanaikaisiin ja naiiveihin oletuksiin Nokian insinöörien uusista asunnoista Koivusaassa tai lähellä sijaitsevien toimistoalueiden linkittymisestä eikä ota huomioon elinkeinoelämän rakennemuutosta.
4. Koivusaaren asunnot ovat tuulille, sateille ja talvisille viimoille alttiilla alueilla, josta seuraa kylmää ja kosteaa asumista.
5. Ilmastonmuutoksen lisääntyminen on täyttä totta eikä Helsingin pitäisi rakentaa yhtään uutta asuinaluetta tulvaherkille alueille. Riittämätön tulvakorkeus +3,0 johtaa siihen, että talot nousevat merestä epäluonnollisen korkeiden pengerten päälle.
6. Ekologisesti hanke on heikolla pohjalla, koska ei ole takeita siitä, että veden virtausten määrä Laajalahden puolelle on riittävä tulevaisuudessa.
7. Merentäyttöihin tarvitaan vesioikeuden päätös, eikä se salli täyttöjen tekemistä etukäteen. Täyttöjen vaikutuksia arvioitaessa on korostettava merenpohjan, kalakannan ja merieliöstön ekologistia muutoksia. Toisin kuin Jätkäsaassa, jossa massiiviset täytöt ovat jo me-

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

neillä on Koivusaassa varmistettava käytettävän kalliilouheen laatu. Miten varmistetaan, ettei käytetty louhe ole Radon-pitoista.

8. Liikennesuunnittelijat ovat olleet koko Koivusaaren suunnittelun ajan ymmällään miten Länsiväylän, Lauttasaaren ja Koivusaaren liikennejärjestelyt toteutetaan. Kaavaluonnoksen liikennejärjestelmä kangertelee. Saaren molemmat osat ovat liian lähellä Länsiväylää ja liittymä monimutkainen. Katajajarjasta Länsiväylälle pyrkivät joutuvat ajamaan Koivusaaren kautta. Veneilyn aiheuttamaa liikennettä ei ole otettu huomioon ja uusi Vaskilahdenkatu tuo liikennettä Lauttasaarentielle.
9. Koivusaaren osayleiskaavassa on rakentamista liikaa ja kaikkea muuta kuten palveluita, viheralueita ja venekerhojen aluetta liian vähän.
10. Koivusaaren luonnoksessa korostetaan, että Koivusaaresta luodaan uusi kaupunginosa vaikka Koivusaarta pitäisi suunnitella osan Lauttasaarta
11. Merellisyyden merkitys maisemallisena ja kulttuuriympäristöllisenä elementtinä yhdistyy helsinkiläisten mielessä muuhun kuin ylitiiviin kaupunginosan sijoittamiseen herkkään merimaisemaan.

Alueen asukkaat jatkavat edelleen keskustelutilaisuudessa 23.10.2012 esitetystä kaupunkibulevardiajatuksista. Helsingin vihreiden voimakkaasti kannattama ajatus lähtee Länsiväylän muuttamisesta kaupunkikaduksi ja asukkaiden mielestä Helsingin kaupungin tähtäimessä on puolestaan maan lisäarvon tuottaminen ja uuden rakennusmaan taloudellinen hyödyntäminen.

1. Vaihtoehdot osoittavat, että kaupunkibulevardi voidaan Lauttasaassa toteuttaa vain jos suunnitelmat lisärakentamisesta unohdetaan.
2. Vaihtoehdot ovat kustannuksiltaan niin korkeat ettei massiivinen rakentaminen riitä peittämään kustannuksia. Länsiväylän kaistojen vähentäminen ruuhkauttaisi liikennettä.
3. Myllykallion puiston pohjoisosa on geologisesti ja maantieteellisesti arvokas alue.
4. Suuri osa lisärakentamisesta tulisi maaperäolosuhteiltaan huonoon ja alavaan Ruukinlahden puistoon.
5. Länsiväylän lisärakentaminen sulkisi maisemat Mustasaaren ja Seurasaaren.



6. Keskustelutilaisuudessa kuultu kansalaismielipide kaupunkibulevardista oli, että Länsiväylän kaistat pidetään ennallaan, lisärakentamisesta luovutaan, ajonopeutta vähennetään ja uutta kasvillisuutta istutetaan Länsiväylän varrelle.

Vastineet

Yleistä

Saapuneet mielipiteet ja kannanotot sekä suulliset puheenvuorot toistavat pitkälti samoja asioita, jotka jo aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ovat nousseet keskustelun aiheiksi. Koivusaaren suunnitteluun kriittisten mielipiteiden ja kannanottojen perusviesti on, että Koivusaaren osayleiskaavan suunnittelun lähtökohta on väärä - Koivusaarta tulisi kehittää sen nykyisistä lähtökohdista veneilykeskuksena ja virkistysalueena. Asuntoja tai työpaikkoja ei pitäisi alueelle ainakaan merkittävässä määrin rakentaa. Alue on jo toimiva veneilykeskuksena ja jossakin määrin virkistysalueena. Ilmastonmuutoksen etenemisen ja vaikutusten lisääntymisen perusteella on kyseenalaistettu uusien rantarakentamisprojektien mielekkyyttä ylipäänsä.

Kaupungin tavoite on suunnittelussa kuitenkin ollut toinen, koska maan ainoa metrolinja kulkee saaren alitse. Koivusaaren ja Katajaharjun nykyistä tehokkaampi maankäyttö on lähes ainoa merkittävä Länsimeetron tukeutuva mahdollisuus Helsingin puolella tiivistää kaupunkirakennetta ja hyödyntää uutta tehokasta ja ekologista joukkoliikennettä. Tavoitteena on ollut esimerkiksi Lauttasaaren kaupunkirakennetta kaupunkimaisempi ympäristö, jossa eri toimintoja on suunniteltu suhteellisen tiiviiseen tilaan. Toisaalta paineita on ollut pitää rakennettu alue sellaisena, että meritäytöt eivät kasva kohtuuttomaksi ja alueen rakentamisen mittakaava on suhteessa ympäristöönsä. Toisaalta metroaseman tehokas käyttö ja alueen rakentamistalous luovat paineita päinvastoin rakentamistehokkuuden ja mitoituksen kasvattamiselle.

Mielipiteissä ja kannanotoissa suunnitelmaa tarkastellaan useimmiten yhdestä näkökulmasta, osayleiskaavan tehtävänä taas on yrittää sovittaa keskenään usein ristiriitaisia tavoitteita yhteen ja luoda paras mahdollinen kokonaisuus.

Kritiikkiä on esitetty myös moottoritiemäisen Länsiväylän ja uuden asuin- ja työpaikka-alueen sovittamisesta toisiinsa. Paremmen lähtökohdan asumiselle ja muille toiminnoille Koivusaaresta antaisi kritiikin esittäjien mielestä Länsiväylän suunnittelu katumaisena bulevardina ilman eritasoristeyksiä.



Osayleiskaavaluonnoksesta annettiin edellisessä vaiheessa erilliset yksityiskohtaiset vastineet kaikkiin saapuneisiin mielipiteisiin ja kannanotoihin ja ne on kirjattu vuorovaikutusraporttiin kohtaan kaavaluonnos nähtävillä 15.3.–10.4.2010

Tarkistetusta osayleiskaavaluonnoksesta saapuneisiin kirjeisiin on vastattu kokoamalla esiin nousseita asioita aihepiireittäin yhteen.

Mielipiteiden huomioon ottaminen

Mielipiteet ja kannanotot on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että vaikutusten arviointeihin on lisätty osayleiskaavan vaikutukset veneilyyn. Vaikutusten arviointia on laajennettu myös luontovaikutusten osalta valmistuneiden lepakko-, kala-, pohjaeläin- ja kutualueselvitysten perusteella. Sisäänajoa läntiseen venesatamaan on jonkin verran väljennetty viistämällä asuinkorttelia. Pitkän matkan työmatkapyöräily reitti on muutettu Koivusaaren Puistokadun alittavaksi ja sen linjausta on suunniteltu myös osayleiskaava-alueen ulkopuolella Katajajarjussa niin, että reitin tasauksessa pystytään välttämään suuret korkeuserot ja että reitin jatkosuunnittelu itään ja länteen on mahdollista pyöräilyn laatuikäytävänä. Osayleiskaavaan on lisätty määräys, jonka mukaan täyttövesialueilla ja täyttöainesten välivarastointi maa-alueilla edellyttävät vähintään hyväksytyä asemakaavaluonnosta. Lisäksi kaavaselostuksen sanamuotoja ja sisältöä on täsmennetty kannanottojen perusteella. Osa esitetyistä mielipiteistä ja kannanotoista on mahdollista jatkosuunnittelussa huomioida, mutta vaatii osayleiskaavatasoa yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Mielipiteet on otettu huomioon siinä määrin kuin se on ollut mahdollista kaavan tavoitteet huomioon ottaen.

Koivusaarta ja Katajajarjua koskevia vaihtoehtosuunnitelmia on esitelty mm. Lauttasaareissa järjestetyissä yleisötilaisuuksissa. Katajajarjuun osayleiskaava-alueen ulkopuolelle on tarkoitus laatia uusi vaihtoehtoinen asemakaavaluonnos, jonka yhtenä lähtökohtana on Lauttasaarentien länsipään linjaaminen Länsiväylän päälle alueen asukkaan laatiman vaihtoehtosuunnitelman idean mukaisesti.

Veneentekijäntien aluetta Lauttasaaren länsiosassa on ehdotettu yhdeksi Koivusaaren rakentamista korvaavaksi asuntorakentamisen alueeksi. Kyseiset korttelialueet ovat yleiskaavassa merkitty työpaikka-alueeksi ja ovat työpaikkakäytössä mm. veneilyalan liikkeille. Alueen käyttötarkoitusta ei ole tarkoitus muuttaa.



Rakentamisen määrä ja tiiviys

Rakentamisen määrä on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien suunnitteluperiaatteiden ja osayleiskaavaluonnoksen mukainen, työpaikkamäärää on osayleiskaavaluonnoksen edellisestä vaiheesta kasvatettu n. 500:lla työpaikalla lautakunnan toiveen mukaisesti. Suunnitelman asukas- ja työpaikkatavoite yhdessä Lauttasaaren luoteisosan nykyisen asukasmäärän kanssa on sellainen, että metroaseman rakentaminen alueelle on perusteltua.

Rakentamisen määrän suhteen alueelle on laadittu virastotyönä ja suunnittelukilpailun avulla volyymiltaan ja rakentamisen painopisteeltään erilaisia Koivusaari-suunnitelmia, joista suunnittelukilpailun voittaneeseen ehdotukseen perustuvaa osayleiskaavasunnitelmaa on pidetty tasapainoisimpana kokonaisuutena, alueen mittakaava on pysynyt maltillisena, vaikka ympäristö on esimerkiksi Lauttasaarta kaupunkimaisempi. Rakentamisen määrän tulee olla kohtuullinen, mutta kuitenkin realistinen ja metrolikenteen mahdollisuuksia tehokkaasti hyödyntävä.

Rakentamisen liiallinen tiivistäminen ei ole järkevää, koska se syö alueen nykyisinkin niukahkoja viher- tai ja piha-alueita ja kasvattaa pysäköintipaikkojen tarvetta niin, että voidaan joutua toteutuskelvottomiin kaksitasoisiin pysäköintilaitoksiin kellareissa tai pihakannen alla. Alueen mittakaavan inhimillisuus on ollut suunnittelun tavoite ja viihtyisyyden kannalta oleellista.

Koivusaaren asunnot ja työpaikat on sijoitettu niin lähelle metroasemaa, että edellytykset korkealle metron käyttöasteelle ovat huomattavasti tavallista paremmat ja matkustaminen metrolla on moneen paikkaan nopeampaa ja helpompaa kuin yksityisauton käyttö. Koivusaaren ja Katajaharjun alueen rakentamista nykyistä tiiviimmin perustelee ennen kaikkea oloissamme ainutlaatuinen sijainti uuden metrolinjan varressa.

Koivusaarta on pidetty yhtenä mahdollisena houkuttelevana työpaikkarakentamisen alueena Helsingissä erinomaisten liikenneyhteyksien ja merellisen sijainnin vuoksi. Osayleiskaavan tulee katsoa suhdannevaihteluiden yli tulevaisuuteen ja uusia rakentamismahdollisuuksia toimitilarakentamiselle tullaan todennäköisesti edelleen tarvitsemaan. Toimitilarakentamisen luonnetta ja yksikkökokoja on tarkoitus tutkia jatkosuunnittelussa tarkemmin.



Ajoyhteydet

Koivusaaren liikennejärjestelmä on periaatteessa ollut samanlainen jo kaupunkisuunnittelulautakunnan v. 2008 hyväksymistä suunnitteluperiaatteista lähtien. Katajajarjun liittymärampit korvautuvat Koivusaaren liittymällä sitten kun Koivusaari toteutetaan. Tämä mahdollistaa Katajajarjun kannen rakentamisen. Ajoyhteys läntisestä Lauttasaaresta lännen suuntaan tapahtuu silloin uutta Vaskilahdenkatua ja Koivusaaren puistokatua pitkin.

Vaskilahdenkadun keskimääräiseksi arkivuorokausiliikennemääräksi on ennustettu 12 700 ajoneuvoa, mikä vastaa nykyistä Särkiniementien liikennemäärää Lauttasaarentien eteläpuolella. Jos Koivusaaren liikenne ohjattaisiin Katajajarjun liittymän kautta, liikennemäärät mm. kapealla Sotkatiellä kasvaisivat merkittävästi nykyisestä.

Kokoojakatujen ja niiden liittymien mitoitus on riittävä sekä busseille että muulle raskaalle liikenteelle.

Pyöräilyn ja jalankulun yhteydet

Länsiväylän pohjoispuolen seudullinen pyörätieyhteys pitenee Koivusaaren kohdalla nykyisestä n. 100 metrillä, kun uuden eritasoliittymän pohjoiset rampit toteutetaan. Pyörätien tekeminen täysin suoraksi ramppien kohdalla tarkoittaisi mittavien alikulkujärjestelyjen toteuttamista ja pyörätien viemistä Koivusaaren kannen alle. Yhteys Koivusaaren kannelle täytyisi silti toteuttaa.

Katajajarjun kohdalla pyörätie voidaan suunnitella sujuvammaksi ja selkeämmäksi kuin nykyään välttämättä suurimpia korkeustasojen vaihteluita. Pyöräilyn vieminen tunneliin Katajajarjun kohdalla ei ole pyöräilijöiden viihtyisyyden kannalta paras vaihtoehto. Lähes yhtä suora reitti ilman merkittäviä korkeusvaihteluita saadaan Katajajarjun kannen pohjoispuolelle. Länsiväylän pohjoispuolen pyörätien toteutuessa kokonaisuudessaan keskustaan saakka, yhteydestä tulee huomattavasti sujuvampi, nopeampi ja selkeämpi kuin nykyään.

Länsiväylän eteläpuoleinen pyörätie suunnitellaan rantoja seurailevaksi virkistysreitiksi.

Läntisestä Lauttasaaresta tulee Sotkatien lisäksi uusi esteetön yhteys Koivusaaren itäiselle metroasemalle, kun aseman pohjoisreunaan rakennetaan Vaskilahdenkatu. Tunneli- ja hissiyhteyttä Isokaaren päästä ei ole suunniteltu.



Jalankulkuyhteys metroasemalta Hanasaareen kulkee Pursiseurankadun varressa ja se suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Reitistä on tarkoitus suunnitella mahdollisimman suora, ottaen huomioon, että Länsiväylän liittymän läpi sitä ei voida johtaa.

Osayleiskaavassa käytetty merkintä ja sen selitys suomeksi ja ruotsiksi pyöräilyreitille Länsiväylän pohjoispuolella on ympäristöministeriön ohjeiden mukainen.

Pysäköinti

Koivusaaren pysäköintipaikkojen mitoitusohjeena on käytetty pääosin kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita.

Edullisin pysäköintimuoto eli maantasopysäköinti muuhun kuin vieraspysäköintiin, venesatamien tai julkisten palvelujen pysäköintiin ei ole Koivusaassa mahdollinen vaihtoehto, koska se syö niukkoja kortteli-alueita entisestään tai vaihtoehtoisesti edelleen kasvattaa kritiikkiä herättäneiden meritäyttäjien määrää.

Koivusaassa on tutkittu suunnittelun aikana pysäköinnin vaihtoehtoina kellaripysäköintiä, pihakannen alla pysäköintiä, torialueen alaista pysäköintilaitosta ja pysäköintitalon rakentamista joissakin kortteleissa. Pysäköinnin suunnittelua jatketaan edelleen niin, että kutakin korttelia, toimintoa ja asuinkorttelin toteutusmuotoa varten löydettäisiin oikea pysäköintimuoto.

Pysäköintiratkaisut tarkentuvat asemakaavavaiheessa. Esimerkiksi vuorottaispysäköinti on Koivusaassa varteen otettava vaihtoehto, koska alueelle suunnitellaan asuntojen lisäksi myös merkittävä määrä työpaikkoja.

Myllykallion alle Lauttasaaren louhittava pysäköintiluola olisi kaupunkirakenteellisesti sivussa Lauttasaaren keskustasta ja metroasemista. Länsiväylän liikenteen kasvavaa painetta ei ratkaista rakentamalla Myllykallion alle massiivinen tuhansien autojen pysäköintiluola. Yhteiskuntataloudellisista, liikenteellisistä ja ympäristöllisistä syistä Espoon suunnasta tulijat on järkevämpää ohjata metron käyttäjiksi mahdollisimman lähellä asuinpaikkaansa. Tästä syystä Koivusaaren asemalle ei ole suunniteltu liityntäpysäköintiä. Länsimetron liityntäpysäköinti autoille on suunniteltu pääosin Espoon asemien yhteyteen.

Länsiväylä



Kaupungin säteittäisten sisääntuloväylien maankäyttötarkasteluja tehdään Helsingin uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Asiaa tarkastellaan lisää myös liikenteen näkökulmasta. Väylien välityskyvyn pienentäminen johtaisi joka tapauksessa liikenteen hakeutumiseen uusille reiteille. Tästä aiheutuu haittavaikutuksia muulle liikenneverkolle. Länsiväylän tapauksessa liikenne kasvaisi mm. Lauttasaarentiellä, joka on vaihtoehtoinen reitti keskustaan.

Yleisötilaisuudessa 23.10.2012 esitellyssä vaihtoehtoselvityksessä käytetty liikenne-ennustemalli käsittää koko seudulle tulevan maankäytön ja toteutuneiksi ajatellut suuret liikennehankkeet vuonna 2035. Myös Espoon metroasemien läheisten asukkaiden autonkäyttö on huomioitu mallissa. Maankäytön lisäys Espoossa on niin merkittävää, että myös autoliikenne kasvaa Länsiväylällä.

Koivusaaren kohdalla vaihtoehtoselvityksessä päädyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän osayleiskaavaluonnoksen mukaiseen eritasoliittymään. Herkkystarkastelu tehtiin myös tilanteesta, jossa katumainen Länsiväylä jatkuisi Kehä I:lle asti. Tämä alentaisi Lauttasaaren katuverkkoon siirtyvän liikenteen määrää verrattuna bulevardivaihtoehtoon, jossa Koivusaarella on eritasoliittymä. Liikenne kuitenkin ruuhkautuisi entistä enemmän mm. Länsiväylällä Espoossa ja Kehä I:llä. Ratkaisu ei myöskään sovi Kehä I:lle Keilaniemen kohdalle tehtyihin suunnitteluratkaisuihin.

Jos Koivusaaren kohdalla olisi ensimmäinen tasoliittymä kaupunkiin tullessa, liikenne keskustaan luultavimmin jakautuisi Koivusaaren ja Lauttasaaren katuverkkoon tästä kohdasta, koska liittymän välityskyky ei riitä Länsiväylän liikenteelle. Tasoliittymä on myös ratkaisu, mitä valtio tienpitäjänä ei hyväksy ilman, että koko väylä muutetaan kaduksi.

Länsiväylän aluevaraussuunnitelmassa on tehty kaavoitusta varten tilavaraukset tulevalle liikenteen kasvulle. Suoraan meneviä kaistoja on suunnitelmassa 3+3. Kaistamäärän toteuttaminen kuitenkin ratkeaa vasta myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Nopeusrajoituksen alentaminen Länsiväylällä ei yksistään pudottaisi ajonopeuksia, koska ajoympäristö ei tue nopeusrajoituksen muuttamista. Länsiväylä on lisäksi valtion hallinnoima tie, joten nopeusrajoituksen muuttamisesta, kuten muistakaan tiealueelle kuuluvista asioista, ei päätä Helsingin kaupunki, vaan liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus.



Jos Koivusaaren ei tehtäisi omaa liittymää Länsiväylälle, vaan liikenne ohjattaisiin Katajaharjun ja Lemissaaren liittymien kautta, koko Koivusaaren liikenne kulkisi kapean Sotkatien kautta. Keskustan suunnan liikenne käyttäisi puolestaan Lauttasaarentietä. Jos Lemissaaren liittymä olisi ainoa liittymä Lauttasaareen, läntisen Lauttasaaren ja Katajaharjun liikenne siirtyisi kokonaisuudessaan Lauttasaarentielle ja Isokaarelle.

Länsiväylään liittyvissä selvityksissä tarkastellaan myös edelleen maankäytön mahdollisuuksia Lauttasaaren pohjoisosaan liittyen esimerkiksi Lemissaaren ja Ruukinlahden puiston alueella. Koivusaaren osayleiskaava ei koske Ruukinlahden puiston aluetta.

Venesatamat

Venesatamien osalta on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymänä suunnitteluperiaatteena ollut, että kerhojen venepaikat nykyisessä laajuudessaan pyritään ratkaisemaan Koivusaareen, mutta talvisäilytystä ei nykyisessä laajuudessa voida alueelle suunnitella. Satamien maa-alueita voidaan kuitenkin käyttää kerhotoiminnalle tärkeisiin rakennuksiin, huoltoon, pysäköintiin ja osaltaan talvitelakointiin.

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

Vaskilahden satama-allas ei nykyisestä merkittävästi pienene ja säilyy toiminnallisesti nykyisen kaltaisena. Koivusaaren läntinen satama-allas siirtyy nykyistä pohjoisemmaksi ja satama-allas muuttuu nykyistä ahtaammaksi.

Läntisen venesataman luonteva laajenemissuunta olisi Hanasaaren suuntaan Espoon puoleiselle vesialueelle. Laajennus olisi toteutettavissa kelluvin laituri- ja aallonvaimenninrakentein ja Länsiväylän penger sekä Hanasaari antaisivat osaltaan suojaa aallokolta länsi- ja pohjoistuulilla. Laajennuksen toteuttaminen olisi luonteva seudullinen yhteistyöprojekti, koska satama olisi helposti saavutettavissa myös Espoon suunnalla asuville NJK:laisille.

NJK:n sataman sijoittaminen asuntoalueen lounaispuolelle tarkoittaisi asuinkortteleiden poistamista Koivusaaren lounaiskärjestä tai asuinkortteleiden siirtämistä melualueelle Länsiväylän varteen. Siirto vasten avointa merialuetta johtaisi myös raskaisiin aallonmurtajarakenteisiin sa-



taman ympärille, joilla voisi olla vaikutusta saaren eteläosan rantaniityn edustan avoimeen merisektoriin.

NJK:n satamaan purjeilla tuleminen tai lähteminen on satama-altaan sisäpuolelle esitetyillä tiukasti mitoitetuilla laiturijärjestelyillä haastavaa. Aallonmurtajalaiturin länsipuolelle saapuminen purjeilla on puolestaan normaalia purjeilla rantautumista ja rannalle nostettavat kevytveneet voivat lähteä ja saapua satamaan laiturin länsireunalta. Lähimpänä satama-altaan suuaukkoa oleville laitureille on mahdollista järjestää eteläpuolista korttelia edelleen muotoilemalla purjeilla rantautuville sopivia paikkoja. Suurin osa purjeveneistä saapuu satamaan koneella ajaen.

Alueen eteläosan asuinkorttelien muotoa, kokoa ja tarkempaa sijaintia voidaan edelleen jatkosuunnittelussa tutkia, niin että satama-alue nykyisestä avartuisi.

Koivusaaren pohjoisosaan on suunniteltu n. 50 moottoriveneen satama koivusaarelaisille. Tarkemmassa suunnittelussa kaupungin venepaikoja voitaneen lisätä esim. Vaskilahden pohjukassa rantamuuri- tai uusina laituripaikkoina. Koivusaaren ranta-alueita ei ole kuitenkaan syytä suunnitella kokonaan veneilijöiden käyttöön huolto- telakointi- ja pysäköintialueineen vaan myös julkiseen käyttöön tarkoitetuksi ranta-alueeksi. Kasvattamalla laituripaikkojen määrää kasvatetaan samalla myös talvitelakoinnin tilantarvetta.

Talvitelakointi

Alueella toimivien veneseurojen huoli ja vaatimus siitä, että Helsingin kaupungin tulee ratkaista veneiden talvitelakointipaikkojen määrä vastaamaan uusille alueille suunniteltujen lisääntyvien laituripaikkojen määrää on aivan oikea. Kirkkonummen Kantvikiin Helsingin kaupungin omistamalle maalle suunnitteilla oleva Helsingin kaupungin talvitelakointialue ei näyttäisi alustavien suunnitelmien mukaan olevan likimainkaan tarpeeksi suuri ratkaisemaan kyseistä ongelmaa kaupungin mitta-kaavassa.

Mikäli alueella toimivien venekerhojen vaatimukset talvitelakointiin tarvittavan tilan varaamisesta täysimääräisesti Koivusaaresta ja NJK:n osalta vielä nykyisestä kaksinkertaistuvalla venemäärällä tarkoittaa se kuitenkin sitä, että Koivusaaren eteläosaa ei juuri muuhun käyttötarkoitukseen voida suunnitella. Tuleva metroasema sijoittuu kuitenkin niin, että parhaat yhteydet ja Koivusaaren keskusta sijoittuu luontevasti Länsiväylän eteläpuoliselle saaren osalle ja on perusteltua suunnitella aluetta myös asuin- ja työpaikkakäyttöön. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa venesatamien tilat eivät voi olla yhtä väljät kuin nykyisin.



Talvitelakoinnin ratkaiseminen Helsingissä on laaja kysymys, johon etsitään ratkaisua koko kaupungin mittakaavassa. Yksi vaihtoehto on suunnitella Kirkkonummen talvitelakointialue huomattavasti nykyistä suuremmaksi ja käynnistyneessä yleiskaavatyössä huomioida yhä kasvava ongelma talvitelakoinnin järjestämisestä Helsingissä.

Julkinen tila

Koivusaarta kiertävän ranta-alueen suunnittelu julkiseksi tilaksi. Tonttialueen ulottaminen rantaan asti hämärtäisi tätä tavoitetta. Kaavamerkintää ja määräyksiä harkitaan edelleen jatkosuunnittelussa, mutta rannan yksityistäminen ei ole suunnittelun tavoite.

Yleistasaussuunnitelmassa on otettu huomioon merivedenpinnan korkeuden vaihtelut, aluekuivatuksen toimivuus ja alueiden käyttötarkoitukset. Nykyiset viheralueet Koivusaarenpuistossa ja Leppäsaarenpuistossa säilytetään nykyisellään ja uimaranta-alueet rakennetaan alhaalle. Virkistysalueille tarvitaan myös aluekuivatuksen viivytysaltaita.

Länsiväylän meluhaittoja julkisen ulkotilojen suuntaan vähennetään melusteellä.

Kanavan rakentaminen irrottamalla täyttöalue Koivusaaren länsireunan nykyisestä rantaviivasta antaa mahdollisuuden säilyttää rannan avokalliot osana eteläkärjen puistoa. Koivusaaren eteläosan kanava on pienehkö ja intiimi ja se voisi myös nähdä alueen julkista ulkotilaa monipuolistavana elementtinä. Koivusaaren eteläosassa venesataman, asuinkortteleiden kanavan ja eteläosan puiston/luonnonsuojelualueen muodostama kokonaisuus ja toimintojen suhdetta toisiinsa esimerkiksi alueiden koon ja toimintojen mitoituksen suhteen tutkitaan jatkosuunnittelussa yhteistyössä asianomaisten hallintokuntien kanssa. Kaupunkien välinen raja, rantaniityn säilymiselle tarpeellinen avoin vesisektori ja toisaalta Länsiväylän läheisyys pohjoiseen päin mentäessä asettavat varsin tiukat raamit täytön ja asuinkorttelien sijoittamiselle Koivusaaren eteläosassa.

Koivusaaren viheralueiden suhteellinen määrä on pienehkö ja siksi niiden samoin kun muun julkisen ulkotilan korkeaan laatuun ja toimivuuteen tulee suunnittelussa ja toteutuksessa panostaa. Toisaalta Koivusaaresta on hyvät yhteydet Lauttasaaren ja Espoon suhteellisen runsaaseen virkistysalueitistään ja aluetta ympäröi avara merimaisema.

Puistopinta-alan niukkuutta on suunnitelmassa pyritty kompensoimaan neljän suurkorttelin sisäpihan suunnittelulla pienilmastoltaan miellyttä-



viksi puistomaisiksi puolijulkisiksi tiloiksi, joiden toteutus tai huolto ei olisi kaupungin vastuulla.

Kansialue ei ole kokonaisuudessaan julkista tilaa, vaan suurin osa siitä on korttelialuetta jonka toteuttaja vastaa myös osaltaan kustannuksista.

Rakentamisen kalleus

Koivusaaren kaltaiseen näkyvään ja ympäröivältä maisemaltaan herkkään paikkaan rakentaminen asettaa alueen toteuttamiselle vaatimuksen korkeasta kaupunkikuvallisesta laatutasosta.

Koivusaari on suunniteltu alueeltaan kompaktiksi ja julkiset ulkotilat (esim. kadut ja puistot) ovat laajuudeltaan asukasmäärään nähden säästeliäättä. Jo sellaisenaan valmiit luonnonrannat on osayleiskaavassa suurelta osin säilytetty, niitä ei kuitenkaan valitettavasti ole alueella kovin paljon, vaan suuri osa rantaviivasta joudutaan rakentamaan aivan samoin kuin esimerkiksi satamakäytöstä vapautuvilla uusilla asuinalueilla. Julkisista palveluista Koivusaareen on suunniteltu vain välttämättömät.

Länsiväylän ylittävä kansirakenne tunneleineen on kallis, mutta jos Koivusaaresta halutaan suunnitella yhtenäinen kiinteä kokonaisuus on kadun ja korttelirakenteen jatkuminen Länsiväylän yli tärkeää. Alueen jakautuminen kahteen pienehköön erilliseen väylän jakamaan osaan ei ole toivottavaa. Osayleiskaavan puitteissa kantta on kuitenkin mahdollista edelleen tutkia rationaalisempaan ja mahdollisesti kapeampaan. Kannen kustannuksista kaupungin osalle tulisi julkinen katutila ja kortteleiden toteuttajan osalle muu alue.

Koivusaareen on tavoitteena rakentaa vapaarahoitteisen tuotannon lisäksi myös hinnaltaan kohtuullista asuntotuotantoa ja jatkosuunnittelussa selvitetään kohtuuhintaiselle tuotannolle sopivia korttelialueita. Kustannuksiin voidaan vaikuttaa esimerkiksi pysäköinnin toteutusmuodoltaan erilaisilla korttelialueilla.

Ympäristöhäiriöt

Länsiväylän melu ja päästöt asettavat Koivusaaren suunnittelulle haastavat reunaehdot. Osayleiskaavaluonnoksen perusjäsentely asumisen, työpaikkojen ja Länsiväylän ylittävän katteen sijoittelussa on sellainen, että nämä ympäristöhäiriöt pystytään hallitsemaan ja suunnittelemaan terveellinen ja turvallinen alue.



Asuinrakennuksia ei voi mittavan liikennemäärän aiheuttamien melun ja päästöjen vuoksi Länsiväylän vieressä olla, siksi sinne on sijoitettu muita toimintoja ja asuminen on ratkaistu osayleiskaavasunnitelmassa esitetyllä tavalla. Melua on myös mallinnettu ja todettu ne paikat, jossa asuntojen, piha-alueiden tai virkistysalueiden melusuojaus on tarpeellista. Yksityiskohtaiset keinot melunsuojaukselle tarkentuvat suunnittelun edetessä. Asuinkortteleiden sisäpihaa rajaava korttelirakenne on myös melulta suojautumisen kannalta lähtökohtaisesti edullinen.

Liikenteen aiheuttamilta päästöiltä suojaudutaan tehokkaimmin osayleiskaavan esittämällä tavalla suunnittelemalla asuinkorttelit riittävän etäisyyden päähän Länsiväylästä.

Täytön laajuus

Täyttöalueen koon yhtenä kriteerinä on ollut sellaisen Koivusaaren suunnittelu, jossa jokaisesta asunnosta ja jokaiselta työpaikalta toteutuu enintään 500-600 metrin kävelyetäisyys metroasemalle. Täyttöalueiden sijoittamista on ohjannut saaren eteläosassa suojeltu rantaniitty, jonka eteen täyttöalueita ei luontotyyppin säilyttämiseksi voi tehdä. Länessä täytön määrää rajoittaa kaupungin raja, jota ei ole ylitetty. Tavoite venesatamien suunnittelusta alueelle on niin ikään ohjannut täyttöjen sijoittamista, Vaskilahden satama on perusteltua suunnitella nykyiseen jo olevaan satama-altaaseen. Suunnitelman ajatuksena on ollut myöskin säilyttää Koivusaaren luonnonvaraiset rannat luonnonvaraisina, joten täytöt on sekä saaren pohjois- että eteläkärjissä irrotettu olevasta sellaisenaan valmiista rantaviivasta. Täyttöalue on suhteessa nykyisen saaren kokoon suhteellisen suuri, mutta alue on pyritty suunnittelemaan kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymillä suunnitteluperiaatteilla. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet tavoitteeksi asetetut asunto- ja työpaikkamäärät kuitenkin niin, että rakentamisen korkeudet ja rakentamisen tehokkuudet pysyvät kohtuullisina suhteessa ympäristöönsä.

Meritäyttöihin tuleekin suhtautua kriittisesti, mutta joillakin tärkeimmillä kaupunkirakenteen kasvun alueilla (esim. vanhat satama-alueet, Koivusaari metron varressa) voidaan täyttöjä harkiten tehdä. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee varmistaa, että ympäristölle aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman pieniä eivätkä pysyviä. Koivusaari liittyy seudullisessakin suunnittelussa tärkeänä pidettyyn rannan suuntaiseen kehityskäytävään.

Luonto



Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Kyseisen selvitystyön perusteella muutoksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä. Maansiirtotöiden työnaikaiset haitat ovat paikallisesti suuret. Työt aiheuttavat liikenteen lisääntymistä sekä melu- ja pölyhaittaa. Haitat eivät kuitenkaan Koivusaaren alueella ole sen suuremmat kuin muissa helsinkiläisissä rakennuskohteissa.

Alueen lähiluonnolle aiheutuu rakentamisen johdosta ja rakentamisen aikana väliaikaista haittaa. Näitä haittoja pyritään korjaamaan esimerkiksi suunnittelemalla osa Koivusaaren rantaviivasta ja rannan merenalaisista osista luonnonmukaiseksi niin, että rantaekosysteemit palaavat mahdollisimman nopeasti.

Alueella eläville lepakoille Koivusaaren rakentaminen ei aiheuttaisi pysyvää haittaa. Korttelirakenteen polveileva ulkoreuna ja siltojen alustat tai rantarakenteiden kolot luovat tehdyn selvityksen perusteella lepakoille suotuisia elinympäristöjä.

Koivusaarta lähimpänä sijaitsevalle lintujen pesimäluodolle Porstalle on Koivusaaren lähimmistä rannoista 60-100 metrin etäisyys eikä luodolle ole siltayhteyttä.

Saaren eteläkärjen suojelualue säilytetään ja korttelialueet on sijoitettu niin, että avoin merisektori suojelualueen edessä säilyy. Koivusaaren eteläosan avokalliot ja suuri siirtolohkare säilytetään. Koivusaaren täysikasvuisesta puustosta ja luonnonmukaisesta rantaviivasta säilyy suurin osa.

Koivusaaren lounaispuolelle on suunnitelmissa rakentaa pienten saarten ryhmä, jonka tarkoituksena on ylläpitää tai lisätä vedenalaisen luonnon monimuotoisuutta ja korvata osaltaan täyttömaiden alle jääviä luontotyyppisiä.

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

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



Kaloihin ja niiden lisääntymiseen kohdistuvien vaikutusten arvioidaan olevan merkittävimpiä Koivusaaren pohjoispuolisella merialueella. Vaikutukset kalastukseen jäänevät kuitenkin vähäisiksi lukuun ottamatta Lehtisaarenselällä tapahtuvaa pyyntiä.

Myllykallion puistoalue ei sijaitse osayleiskaava-alueella, eikä myöskään Katajajarjun suunnitelmilla ole vaikutusta siihen.

Maisema ja kaupunkikuva

Koivusaaren kaupunkirakenteen suunnittelun yhtenä lähtökohtana on ollut saaristomaiseman ominaispiirteiden huomioon ottaminen. Voittaneessa kilpailuehdotuksessa tavoite toteutui tuomariston mielestä kilpailuehdotuksista parhaiten. Saapuminen lännestä kaupunkiin on nykyisellään maisemiltaan kaunis, mutta itse väylä on kuitenkin kovakouraisesti rakennettua moottoritieympäristöä. Väylän ympäristö ei myöskään Espoon puolella ole rakentamaton vaan esimerkiksi Keilaniemen kohdalla sekä väylärakenteet että suuret toimistotalot hallitsevat ympäristöä. Uudisrakentaminen rajaa Koivusaareissa saaristomaisemaa kaarevin horisontaalisin julkisivuin niin, että rakennetun ja rakentamattoman alueen raja on erittäin selvä.

Koivusaari muuttuu rakennetummaksi, mutta paikan hahmottamisen ja identiteetin kannalta tärkeät näkymät Laajalahdenselälle sekä etelään saaristoon ja avomerelle on otettu suunnitelmassa huomioon.

Koivusaari hahmottuu maisemassa edelleen yhtenä alueen saarista, koska väylän vartta ei ole reunustettu jatkuvalla seinämäisellä rakennusten rintamalla.

Koivusaaren kohdalla on mahdollisuus parantaa kevyen liikenteen reitien merellisyyttä nykytilanteeseen nähden. Sisääntuloväylän merimaisemia on säästetty Hanasaaren ja Koivusaaren väliseltä tieosuudelta. Koivusaaren rakentaminen on enimmäkseen suhteellisen matalaa, joten sen varjostava vaikutus ei ulotu kovinkaan pitkälle rakennuksista. Vaskilahti ja Vaskilahdentalmi ovat matalalta paistavassa ilta-auringossa jonkin verran nykyistä varjoisempia.

Ilmastonmuutos

Alueella on varauduttu ilmastonmuutoksen seurauksena tulevaan merenpinnan mahdolliseen nousuun määrittelemällä maanpinnan alimaksi korkeudeksi julkisilla alueilla +3,0. Metroaseman sisäänkäynnit on nostettu vielä puoli metriä tätä korkeammalle. Lisääntyvien tuulien



tuomaa haittaa on hillitty korttelirakenteen perusjäsentelyllä, jossa asuinrakennusten nauha rajaa tuulilta suojattuja sisäpihoja. Alueen satamat on suunniteltu erittäin suojaisiksi, suurta aallokkoa ei pääse syntymään muuta kuin saaren eteläisimmillä ranta-alueilla. Länsiväylän pohjoispuoleinen osa Koivusaarta on suurimmaksi osaksi Länsiväylän penkereen aallokolta suojaama, vain luoteen ja koillisen väliset tuulet pääsevät puhaltamaan pohjoisosaan avoimemmin. Säilytettävillä metsäsaarekkeilla on niin ikään tuulilta suojaava vaikutus.

Seudullisessa ja valtakunnallisessa mittakaavassa Koivusaaren rakentaminen kaupunkirakenteellisesti edulliseen paikkaan uuden metrolinjan ja aseman päälle on ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta perusteltua suunnittelua. Kaupunkirakennetta tulisi tiivistää tehokkaiden joukko-liikenneyhteyksien varrelle lähelle olemassa olevia palveluita eikä hajauttaa energian kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen kannalta kestävämmäksi.

Yksityinen maanomistus

Nokia Oyj:n omistuksessa oleva maa-alue Koivusaaren Länsiväylän pohjoispuolella ei enää osayleiskaavan mukaisessa tilanteessa sovi nykyiseen käyttöönsä edustustilana. Neuvotteluja korvaavan tilan löytämiseksi tai muun korvaavan ratkaisun löytämiseksi tulisi kaupungin ja maanomistajan välillä jatkaa.

Vanhusten palvelukeskuksen sijoittaminen Koivusaareen

Vanhusten palvelukeskus on Koivusaareen sopiva toiminto. Osayleiskaavan merkinnät eivät ole niin yksityiskohtaisia, että palvelukeskuksen tarkkaa sijaintia kannattaisi vielä tässä kaavavaiheessa määritellä. Sopivan tontin valintaan vaikuttaa esimerkiksi hankkeen laajuus, joka ei vielä ole tarkasti tiedossa.

Kaavaehdotus nähtävillä 18.1 - 18.2.2013

Yleistä

Saapuneet muistutukset toistavat pitkälti samoja asioita, jotka jo aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ovat nousseet keskustelun aiheiksi. Koivusaaren suunnitteluun kriittisten suhtautuvien muistuttajien perustavien viestien on, että Koivusaaren osayleiskaavan suunnittelun lähtökohta on väärä - Koivusaarta tulisi kehittää sen nykyisistä lähtökohdista veneily-



keskuksena ja virkistysalueena. Asuntoja tai työpaikkoja ei pitäisi alueelle ainakaan merkittävässä määrin rakentaa. Alue on jo toimiva veneilykeskuksena ja jossakin määrin virkistysalueena. Meritäyttöjä ei saa tehdä. Ilmastonmuutoksen etenemisen ja vaikutusten lisääntymisen perusteella on kyseenalaistettu uusien rantarakentamisprojektien mielekkyyttä ylipäänsä.

Kaupungin tavoite on suunnittelussa kuitenkin ollut toinen, koska maan ainoa metrolinja kulkee saaren alitse. Koivusaaren ja Katajaharjun nykyistä tehokkaampi maankäyttö on lähes ainoa merkittävä Länsimetroon tukeutuva mahdollisuus Helsingin puolella tiivistää kaupunkirakennetta ja hyödyntää uutta tehokasta ja ekologista joukkoliikennettä.

Yleis- ja asemakaavoituksen tehtävänä on yrittää sovittaa keskenään usein ristiriitaisia tavoitteita yhteen ja luoda paras mahdollinen kokonaisuus. Tavoitteena on ollut esimerkiksi Lauttasaaren kaupunkirakennetta kaupunkimaisempi ympäristö, jossa eri toimintoja on suunniteltu suhteellisen tiiviiseen tilaan. Toisaalta paineita on ollut pitää rakennettu alue sellaisena, että meritäytöt eivät kasva ympäristövaikutuksiltaan kohtuuttomaksi ja alueen rakentamisen mittakaava on suhteessa ympäristöönsä ja maisemaan. Metroaseman tehokas käyttö ja alueen rakentamistalous luovat puolestaan paineita rakentamistehokkuuden ja mitoituksen kasvattamiselle.

Kritiikkiä on esitetty myös moottoritiemäisen Länsiväylän ja uuden asuin- ja työpaikka-alueen sovittamisesta toisiinsa.

Lausunnoissa on kritisoitu alueen korkeita investointikustannuksia suhteessa rakennusoikeudesta saataviin tuottoihin.

Lausunnoissa on myös pidetty Koivusaaren suunnitelmia hyvänä ja kannatettavana kaupunkirakenteen täydentämisenä uuteen raideyhteyden tukeutuvana riittävän tehokkaana aluekokonaisuutena. Alueen luontoarvoja on otettu suunnittelussa hyvin huomioon ja Länsiväylän aiheuttamat melu ja päästöt on alueen toiminnallisen jäsentelyn ja korttelirakenteen ansiosta hallittavissa.

Osayleiskaavaehdotuksesta jätettiin 12 muistutusta ja annettiin 14 vieranomaislausuntoa, jotka on referoitu vuorovaikutusraporttiin ja niihin on annettu vastine kuhunkin erikseen. Lisäksi ehdotuksesta saapui nähtävilläolajan jälkeen 1 kirje.

Muistutukset

Postiosoite	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



Lauttasaari - Seura ry (MU1) ihmettelee (18.2.2013), että Koivusaaren osayleiskaavaa viedään eteenpäin, vaikka onkin käynyt ilmi, että taloudellisista syistä rakentamista ei voi aloittaa ennen kuin suuria taloudellisia panostuksia aiheuttavat Jätkäsaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta ja Hernesaari on pitkälle tai lähes valmiiksi rakennettu.

Nyt Koivusaaren kaavoituksessa tulisi ottaa aikalisä ja katsoa miten olosuhteet muuttuvat ja asiat kehittyvät Länsiväylän, Ruoholahden liikennesumpun ja Espoon Keilaniemen suunnittelussa. Koivusaarissa on moni peruskysymyksen Lauttasaari-Seuran mielestä ratkaisematta tai epätyytyttävästi ratkaistu.

Seura toteaa jättäneensä kaikissa kaavan käsittelyvaiheissa mielipiteensä ja juuri mitään seuran näkemyksiä ei ole otettu huomioon. Seura pitää edelleen muistutuksessaan voimassa aiemmat kannanottonsa.

Lauttasaari-Seura edellyttää, että ensimmäisenä toteutuvat Koivusaaren metroaseman Katajaharjun puoleisen sisäänkäynnin ja sen ympäristön järjestelyt ratkaistaan yhteistyössä tämän alueen asukkaiden kanssa, ettei olevalle asutukselle aiheudu haittaa.

Lauttasaari-Seura painottaa, että liikennejärjestelyistä aiheutuva liikennemelun taso ei saa ylittää WHO:n suositusarvoa 45 dB piha-alueilla.

Koska Koivusaaren rakentaminen siirtyy vuosiksi tai vuosikymmeniksi eteenpäin ei voida sallia, että aluetta miltään osin aletaan täyttää ennen kuin alueen rahoitus on kunnossa ja alueelle on ilmaantunut halukkaita rakentajia. Koivusaarta ei saa käyttää louheen välivarastointiin korkeiksi kasoiksi rannoille niin kuin Hernesaarissa ja Jätkäsaarissa tapahtuu. Varoittava esimerkki on myös Vaskilahti, jota on metrotyömaan edustalla täytetty ilman lainvoimaista kaavaa ja ilman minkäänlaista lupaa.

Vastine

Koivusaaren yleiskaavallista roolia seudun ja Helsingin kaupunkirakenteessa on pohdittu kohta viisitoista vuotta ja siksi onkin perusteltua saattaa huolellisesti valmisteltu ja valmistelun eri vaiheissa kaupunkisuunnittelulautakunnan yksimielisesti hyväksymä osayleiskaavaehdotus ilman aikalisä kaupunkinhallituksen ja kaupunginvaltuuston päätettäväksi. Ennen alueen toteutusta Koivusaaren suunnittelu jatkuu asemakaavan (tai asemakaavojen) laatimisella, joka kestää prosessina n. 2–3 vuotta ja jonka aikana myös lähialueiden suunnitelmat mahdolli-



sesti tarkentuvat. Koivusaaren toteutuksen suhteen ei ole olemassa päätöksiä, vuosille 2013–2016 Koivusaaren toteutusta varten ei ole varattu investointirahaa, koska alueen suunnittelu on tuona ajanjaksona vielä käynnissä. Alueen toteutusta ei ole päätetty siirtää vuosiksi tai vuosikymmeniksi eteenpäin.

Vaskilahden täytölle metroaseman työmaan edustalla on lainvoimainen vesioikeuden lupa. Täyttö noudattaa voimassa olevan asemakaavan rantaviivan rajoja.

Länsiväylän aluevaraussuunnitelmassa on esitetty Länsiväylän varteen melusteita, jotka toteuttamalla päästään alueella alle valtioneuvoston melutason ohjearvojen. Meluvaikutukset on otettu huomioon myös Koivusaaren uusien rakennusten sijoittelussa.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (MU2) toteaa (18.2.2013) muistutuksessaan, että kaavasta päätettäessä tulee ottaa huomioon, että Koivusaaren kaupunginosaa suunnitellaan herkkään merimaiseen ja hankalien liikenneyhteyksien päähän.

Helsy ei hyväksy rakentamista arvokkaille luontoalueille tai alueille, joihin kohdistuu runsaasti meluhaittoja ja ilman epäpuhtauksia. Meren-täyttöjen vaikutuksia vesiluontoon ja ranta-alueiden luontoarvoille on yhdistyksen mielestä vaikea arvioida, mutta yhdistys epäilee vaikutusten olevan suuria.

Helsy pitää erityisen haasteellisena Koivusaaren läpikulkuliikenteen pysymistä hillittynä, koska Koivusaaren liittymän, Länsiväylän laajentamisen ja Koivusaaren läpi kulkevan väylän ansiosta henkilöautoliikenteen määrät tulevat alueella kasvamaan.

Yhdistys kyseenalaistaa Katajaharjun kohdalla Länsiväylän päälle kannelle suunnitellun rakentamisen sen kalleuden vuoksi ja haluaa, että vaihtoehtoa tarkastellaan kriittisesti ennen kaavasta päättämistä. Muilta osin Helsy viittaa marraskuussa 2011 osayleiskaavaluonnoksesta jättämänsä mielipiteeseen.

Vastine

Koivusaari sijaitsee maisemallisesti herkällä paikalla niin kuin luonnonsuojeluyhdistys toteaa, mutta liikenteellisesti alueen sijainti on erinomainen mm. uuden metroyhteyden ansiosta ja suhteellisen keskeisen sijaintinsa ansiosta. Koivusaari ei ole hankalien liikenneyhteyksien päässä.



Kaupunkirakenteen täydentäminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja infrastruktuuriin tukeutuen on luontoarvojen säilyttämisen kannalta järkevää suunnittelua. Kaupunkirakenteen hajaantuminen seudullisesti yhä laajemmalle alueelle on vakava uhka luonto- ja ympäristöarvoille, koska yhtenäiset luontoalueet pirstaloituvat ja pitkien yhteyksien takia syntyy paljon energiaa kuluttavaa ja päästöjä aiheuttavaa liikennettä ja tilaa vievää kallista infrastruktuuria.

Kaupunkisuunnittelun keinoin tulee pyrkiä estämään tällaista haitallista hajaantumiskehitystä niin kuin Koivusaaren ja Katajaharjun suunnittelussa onkin tehty.

Koivusaareen on suunniteltu myös joitakin lähiluonnon ennallistamiseen tähtäviä toimenpiteitä kuten alueen eteläosan onkiluotojen nauhaa merenpohjaan rakennettuine rakkolevän leviämistä edistävine paikkoineen sekä alueen koillisrannalla ruovikon kasvua edistävine rantaviivan ja -pohjan muokkauksineen.

Täyttöalue on pyritty lähtökohtaisesti suunnittelemaan maltillisen kokoiseksi niin, että alueen asunnot ja työpaikat sijaitsevat mahdollisimman lähellä metroasemaa ja täyttöaluetta ei tarvitse levittää tarpeettomasti. Metron tehokas käyttö edellyttää kuitenkin alueelle tietyn asukas- ja työpaikkamäärän. Täytöt on sijoitettu niin, että Koivusaaren eteläosan suojellun rantaniityn edustan avoin merisektori säästyy, lintujen pesimäolosuhteille ei aiheudu suurta haittaa, kutualueet eivät vahingoitu ja syvänteiden kohdalla ei ole täyttöä. Rantaviivan muotoilu ja käsittely on sellainen, että alueella eläville lepakoille syntyy hyviä saalistusreittejä.

Länsiväylän liikenteen aiheuttama melu ja päästöt on Koivusaaren suunnittelussa otettava huomioon. Koivusaaren kaupunkirakenne on suunniteltu sellaiseksi, että melulle altis asuminen sijoittuvat pääosin hieman etäämmälle väylästä, korttelirakenne suojaa piha-alueita melulta samoin kuin Koivusaaren keskustan kohdalla Länsiväylän päälle suunniteltu kansi. Tarpeellisiin kohtiin suunnitellaan lisäksi meluesteitä. Työpaikkarakentaminen on suunniteltu alueen keskustaan ja sekin osaltaan suojaa asuin- ja viheralueita melulta. Länsiväylän eteläpuolisia asuinkortteleita on suojattu liikennemelulta väylän viereen suunnitelluilla toimitilakortteleilla. Liikennemelun leviämistä Koivusaareissa on tutkittu mallinnoksilla. Asuinkorttelit on suunniteltu ilmanlaadun kannalta riittävän etäisyyden päähän Länsiväylästä.

Stadin Rantaryhmä (MU3) toteaa (18.2.2013) seuranneensa Koivusaaren alueen suunnitteluun liittyntä Yleiskaava 2002:n valmistelua

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

2000-luvun alusta lähtien. Ryhmän eri vaiheissa esitetyt kannanotot ovat edelleen ajankohtaisia ja ryhmä viittaa aikaisempiin kannanotoihinsa, erityisesti mielipiteeseen Koivusaaren osayleiskaavasta 12.11.2012.

Hankkeen kiveen hakatut päämäärät

Stadin Rantaryhmän mukaan OAS on toteutettu korrektisti, mutta se ei ole ollut sellainen prosessi, jossa osalliset voisivat jatkuvasti arvioida tehtyjä päätöksiä ja vaikuttaa suunnitelmiin ja päätöksiin niin, että ne olisi muutettu rantaryhmän mielipiteen mukaiseksi. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on asiakirjojen perusteella torjunut perusteellisesti pohditut ja kriittiset kannanotot toistamalla samoja tarkoituksenhakuisia perusteluja.

Yleiset periaatteet

Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärät on nostettu maksimiin ja määrällinen tavoite on kestävä. Sitä ei voi puolustella mahdollisuutena hyödyntää uutta ekologista joukkoliikennettä ja tiivistää kaupunkirakennetta. Koivusaarissa kysymys ei ole tiivistämisestä vaan merentäytölle rakennettavasta ylitiiviistä asuin- ja työpaikka-alueesta. Metroaseman ympärille rakennetaan epäekologista sekä energian käytöltään kallista aluetta. Suunnittelulogistiikka on myös epäekologinen, koska metrosta syntyvää louhetta kuljetetaan Jätkäsaareen ja Koivusaaren louhe pitää tuoda paikalle jostain muualta. Rakentamisen mittakaava ei ole oikeassa suhteessa ympäristöönsä.

Mielipiteiden huomioon ottaminen

Kaupunkisuunnitteluviraston esittämä lista vaikutusten arviointeihin liittyvistä kohteista ovat kosmetiikkaa, sillä peruslähtökohdat merentäytöistä sekä asukas- ja työpaikkamäärästä pysyvät ennallaan.

Osayleiskaavassa ei ennakoita tilannetta, jossa lyhytaikaiset haittavaikutukset osoittautuvat pysyviksi ja suunnitelmia joudutaan muokkamaan ja peruuttamaan. Esitetty lista vaikutusten arvioinneista on edelleen puutteellinen

Rakentamisen määrä tiiveys

Koivusaaren suunnitelma ei ole tasapainoinen kokonaisuus, vaan metron rakentaminen aiheuttaa merentäyttöihin ylimitoitusta ja alueella on rakentamista liikaa ja kaikkea muuta liian vähän. Viheralueita on liian



vähän ja suojeltu rantaniitty joutuu ylikäytön kohteeksi. Veneilylle ja talvitelakoinnille ei ole riittävästi tilaa. Tiivis rakentaminen ei suojaa ankarilta olosuhteilta ja vaikka talojen sisäpihat saataisiin suojaisiksi niin rakennusten ulkopinnat kääntyvät merelle päin.

On totta, että osayleiskaavassa pitäisi osata katsoa suhdannevaihteluiden yli tulevaisuuteen, mutta se ei anna aiheita naiiviin optimismiin Koivusaaren työpaikkojen houkuttelevuudesta. Uusi työvoima ei välttämättä sijoitu Koivusaareen ja liiku vain itä-länsisuunnassa metrolla. Työvoimaennusteissa maahanmuuttajat ovat yhä keskeisemmässä asemassa

Ajoyhteydet ja pyöräily

Metro ei yksin ratkaise Koivusaaren liikennekysymyksiä, sillä Länsiväylän ja Koivusaaren liittymien yhtälöä ei ole pystytty ratkaisemaan. Länsiväylän ramppien poistaminen Katajajarjussa ei saa merkitä sitä, että yhteys Katajajarjasta Länsiväylälle on tulevaisuudessa vain Koivusaaren kautta.

Autoliikennettä joustavammin pyöräily liittyy Koivusaaren suunnitelmiin. Pyöräilyreittien pitäisi kulkea kuitenkin Länsiväylän molemmin puolin ja Katajajarjun kohdalla katkonaisesta reitistä ja korkeuseroista pitäisi päästä eroon. Talviaikainen pyöräily vaatii tuulisella alueella kunnossapitoa.

Länsiväylä

Koivusaaren täytöt länsiväylän etelä- ja pohjoispuolella eivät ratkaise sitä, etteikö Länsiväylä jakaisi saarta myös tulevaisuudessa kahtia. Länsiväylän liikenne lisääntyy tulevaisuudessa, ei vain yksityisautoilu vaan myös tavara- ja raskasliikenne suurten rakennuskohteiden johdosta. Länsisataman tavaraliikenne on kasvanut ennusteita nopeammin ja sataman laajennus luo lisää kasvupaineita. Ylitiivis Koivusaari sijaitsee liian lähellä meluja ja päästöjä, koska rakentaminen on keskitetty kävelyetäisyydelle metroasemasta.

Koivusaaren osayleiskaavassa viitataan uuteen yleiskaavaan, johon sisältyy ajatus Helsingin sisääntuloväylien maankäyttötarkasteluista. Niiden tarkoituksena on maan arvon nostaminen väylien varressa. Väylät ovat keskenään erilaisia. Rantaryhmän mielestä Länsiväylän varteen ei sovi lisärakentaminen, koska entinen merenlahti on maaperältään rakentamiseen sopimatonta. Saaren omaleimaisuus edellyttää, ettei merellisyyteen kajota sulkemalla näkymiä merelle. Länsiväylän meluon-



gelmat voidaan ratkaista alentamalla ajonopeutta ja istuttamalla puita Länsiväylän varteen. Kaupunkibulevardihankkeet eivät saa myöskään lisätä Lauttasaaren sisäistä liikennettä.

Ilmastonmuutos

Yleiskaava 2002 suunnittelun aikana keskustelu ilmastonmuutoksesta oli vielä hajanaista, mutta nyt kansainväliset sopimukset ja tutkimukset edellyttävät, että ilmastonmuutokseen kiinnitetään vakavaa huomiota. Koivusaaren osayleiskaavaaluonnoksessa toistetaan vanhentunutta käsitystä tiiviin rakentamisen ja metrolinjan varteen rakentamisen ekologisuudesta. Länsimetron käyttö ei poista ilmastonmuutoksen vaikutuksia merelliseen ympäristöön. Koivusaaren tulvarajat ovat liian matalat ja myrskyjen ja rankkasateiden tuhoisuutta vähätellään. Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksessa talviolosuhteita ei oteta huomioon. Kadulta poistetuille lumille ei ole esitetty paikkaa ja taloyhtiöiden on budjeteissaan otettava huomioon talven kylmyys ja muiden vuodenaikojen kusteus. Energiatehokkuus on ilmaan heitetty toive ja infrastruktuurin rakentaminen kallista.

Vastine

Koivusaaren louhe olisi ollut logistisesti edullisinta kuljettaa paikalle Länsimetron tunnelityömaalta. Koivusaaren suhteen ei kuitenkaan saatu tehtyä riittävän ajoissa yleiskaavassa 2002:ssa poliittisia päätöksiä Koivusaaren käytöstä asunto- ja työpaikkarakentamiseen. Suunnittelu on jouduttu yleiskaavan selvitysalueella aloittamaan osayleiskaavan laatimisella, jolloin metrotyömaa ja Koivusaaren toteuttaminen eivät ole samanaikaisia prosesseja.

Jos Koivusaaren suunnitelma ei ole uuteen raideliikenneyhteyteen tukeutuvaa kaupunkirakenteen täydentämistä ja tiivistämistä on vaikea kuvitella mikä sitten on.

Koivusaaren rakentamisen määrällinen tavoite ei ole maksimissaan. Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärällä ja Katajaharjun alueen täydentämISRakentamisella sekä nykyisten asukkaiden määrällä saadaan metroasemalle järkevä käyttöaste.

Osa tulevaisuuden työvoimasta - eivät kuitenkaan kaikki - tekevät työmatkansa metrolla, osa puolestaan käy töissä jossain muualla, jonne ei pääse metrolla. Länsimetrola käyttäen työmatka on nopea jos työpaikat sijaitsevat metrolinjan varrella aseman tuntumassa, vaikkapa Otaniemessä, Keilaniemessä, Koivusaassa, Kalasatamassa tai Herttonie-

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

messä. Länsimetrolla matkustamisien erityisenä etuna on, että tiiviin ja ruuhkaisen Helsingin keskustan läpi pääsee nykyistä pintaliikennettä nopeammin

Lähialueella Keilaniemi, Salmisaari ja Ruoholahti ovat olleet houkuttelevia työpaikka-alueita, joten on syytä uskoa, että myös Koivusaaren on mahdollista suunnitella jonkin verran työpaikkarakentamista.

Koivusaaren uusi eritasoliittymä ja uusi rinnakkaiskatuyhteys (Vaskilahdenkatu) ovat välttämättömiä, koska Koivusaaren synnyttämää liikennettä ei haluta ohjata kapeille asuntokaduille (Sotkatielle tai Telkkäkujalle). Uuden liittymän toteutuessa nykyinen Katajajarjun liittymä poistuu mahdollistaen samalla Katajajarjun kannen rakentamisen. Autoliikenteen yhteys Katajajarjusta Länsiväylälle länteen kulkee tällöin Koivusaaren uuden eritasoliittymän kautta. Ajoaika Katajajarjusta Länsiväylälle länteen pitenee alle kahdella minuutilla.

Pyöräilyn pääreitti on suunniteltu Länsiväylän pohjoispuolelle. Reitin linjauksen suunnittelussa on huomioitu korkeuserot ja minimoitu risteämiset autoliikenteen kanssa. Katajajarjusta länteen johtavan rampin poistuminen mahdollistaa suuremman pyörätienlinjauksen Länsiväylän varteen. Pyörätiesuunnitelmia tarkennetaan jatkossa. Myös Länsiväylän eteläpuolella pyöräily mahdollistetaan.

Koivusaaren täytöt eivät yhdistä Länsiväylän jakamia osia toisiinsa, mutta väylän yli jatkettu katu ja jatkuva korttelirakenne puolestaan yhdistävät. Länsiväylän liikenne lisääntyy ennusteiden mukaan nykyisestä, mutta liikennemeluun ja päästöihin on varauduttu suunnitelmissa.

Koivusaaren täytöt eivät yhdistä Länsiväylän jakamia osia toisiinsa, mutta väylän yli jatkettu katu ja jatkuva korttelirakenne puolestaan yhdistävät.

Koivusaaren osayleiskaavasunnitelma ei edellytä Länsiväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi, mutta se ei myöskään estä sitä. Valmis-teilla olevan yleiskaavan väylätarkasteluissa Länsiväylää tutkitaan yhtenä mahdollisena kaupunkibulevardina. Kaupunkibulevardien varteen suunnitellaan uutta maankäyttöä niin, että syntyy kaupunkimaisia katutiloja nykyisen moottoritieympäristön sijaan. Uuden yleiskaavan tavoitteena on luoda edellytyksiä tulevaisuuden asunto- ja työpaikkarakentamiselle ja kaupunkibulevardien varsilla voi olla suuri merkitys täydennysrakentamisessa. Bulevarditarkasteluja tehdään osana uuden yleiskaavan suunnittelua. Myös bulevardien haittavaikutuksia selvitetään.



Raideliikenteen hyödyntäminen kaupunkirakenteen selkärankana ja pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen leviämisen estäminen yhä laajenevalle alueelle eivät ole energiankulutuksen vähentämisen ja ilmastomuutoksen hillinnän näkökulmasta vanhentunutta ajattelua.

Ilmastonmuutoksen hillintään tähtäävien suunnitelmien lisäksi kaupunkisuunnittelussa tulee ottaa huomioon muutokseen sopeutuminen. Koivusaassa tulvarajat ovat pääkaupunkiseudun ilmastostrategian mukaiset.

Koivusaassa lumenauraus kadulla ja kortteleissa tehdään samalla tavalla kuin muuallakin kaupungissa. Alueen alttius tuulille on otettu korttelirakenteen suunnittelussa hyvin huomioon.

Rakennusten energiataloudesta ei anneta osayleiskaavoissa yksityiskohtaisia määräyksiä vaan niitä voidaan antaa asemakaavassa.

Koivusaaren pursiseura ry (MU4) vaatii edelleen (12.3.2013), että veneiden talvitelakointiin on osoitettava pysyvä ratkaisu ja että kaavan vaikutukset veneilyn toimintamahdollisuuksiin arvioidaan.

Suunnitelma sisältää pursiseuran mielestä 544 venepaikkaa ja 110 talvitelakointipaikkaa. 434 veneen talvitelakointiin ei ole esitetty ratkaisua, vaan edellytetään alueella nykyisin telakoivia veneitä siirtymään määrittelemättömään paikkaan. Muissakin kaupungin ajankohtaisissa kaavahankkeissa on tehty sama kestävä ratkaisu: Laituripaikkoja on lisätty ja talvitelakointipaikkoja vähennetty tai ne on poistettu kokonaan.

Epävirallisesti talvitelakoinnin ratkaisuksi on esitetty Kirkkonummelta aluetta, jonka 200 talvisäilytyspaikkaa, joka on n. 5 % koko Helsingin talvitelakointipaikkavajauksesta.

Kaavan vaikutusten arviointi veneilyyn on lisätty vasta selostuksen viimeisessä versiossa ja se on veneilyn osalta puutteellinen ja virheellinen ja antavat päättäjille väärän kuvan kaavan vaikutuksista veneilyyn. Seuralla ei ole toimintaedellytyksiä tilanteessa, jossa seuralla on laituri- paikkoja, mutta ei talvitelakointipaikkoja.

Koivusaaren Pursiseura muistuttaa edelleen, että kaavamerkintöihin tulee sisällyttää mahdollisuus veneiden talvisäilytykseen.

Koivusaaren Pursiseuran mielestä osayleiskaava on hylättävä, koska veneiden talvitelakointiin ei ole esitetty ratkaisua. Nykyisiä talvitelakointipaikkoja ei voi poistaa ennen kuin talvitelakointikysymys on ratkaistu



koko Helsingin laajuudessa. Seura on valmis hyväksymään esitetyn kaavaratkaisun sellaisenaan, jos talvitelakointiin esitetään pysyvä ratkaisu.

Vastine

Veneiden talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuutena on yhtenä valmisteilla olevan koko kaupunkia koskevan yleiskaavan ratkaistavana kysymyksenä. Kirkkonummen Kantvikiin suunnitteilla oleva Helsingin kaupungin talvitelakointialue ei näyttäisi alustavien suunnitelmien mukaan olevan likimainkaan tarpeeksi suuri ratkaisemaan telakointiongelmaa kaupungin tai edes Koivusaaren mittakaavassa.

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

Vaikutusten arviointeja on laajennettu ja tarkennettu kaavaprosessin edetessä muidenkin vaikutusten arviointien kuin veneilyn osalta.

Koivusaaren osayleiskaava ei vielä mahdollista alueen rakentamista vaan siihen tarvitaan vahva asemakaava, jossa venesatamia suunnitellaan osayleiskaavaa yksityiskohtaisemmin ja mm. koskevia kaavamääräyksiä tarkennetaan. Talvisäilytystä koskeva kaavamääräys kuuluu asemakaavavaiheeseen.

Vaskilahden Venekerho ry (MU5) toteaa (19.2.2013) muistutuksessaan, että seuran laiturit ovat Lauttasaaren puolella ja Koivusaaren rakentaminen ei suoraan vaikuta kesätoimintaan. Lauttasaaren itärannalla ei kuitenkaan ole talvitelakointialueita, joten venekerhon talvitelakointialue on sijainnut pitkään Koivusaassa, mikä on ollut seuralle erinomainen ratkaisu.

Vaskilahden Venekerholla on muista alueen seuroista poiketen n. kolmasosa veneistä pieniä mökkiveneitä, joilla liikutaan lähisaarissa oleville kesämökeille. Näiden yhteysveneiden säilytys ei voi seuran mielestä sijaita muualla kuin sataman läheisyydessä, koska omistajat ovat yleensä lähiseudulla asuvia vanhempia henkilöitä, joilla ei välttämättä ole autoja. Veneestä luopuminen tarkoittaisi yleensä myös saarimökistä luopumista. Loput seuran veneet ovat keskimittaisia moottoriveneitä ja purjeveneitä.



Keväisin ja syksyisin n. kolmen neljän viikon aikana huolletaan veneet, viedään veneen varusteet paikoilleen tai varastoon. Tuona aikana veneen lähelle on päästävä autolla. Kattamiseen käytettävät pressut ja niiden telineet on myös kuljetettava. Maalaus- tai lakkaustyötä ei voi tehdä milloin vain vaan sopivalla säällä. Talvitelakoinnin sijainti muualla kuin sataman läheisyydessä lisää liikennettä ja hankaloittaa veneiden huoltoa ja kunnostusta.

Lopuksi kerho toteaa, että vaikka Koivusaaren toteutuminen lykkäytyykin tulevaisuuteen, tehdään nyt kaavaratkaisuja, jotka sitovat myöhemmän suunnittelun

1. Kerho pitää tärkeänä talvitelakoinnin säilymisen mahdollisimman paljon Koivusaassa. Telakointialueen toimivuuteen, mm. nosturi-auton liikkumiseen on myös varattava tilaa.
2. Vain Vaskilahden itäpuoli on riittävän syvä nykyveneille. Lauttasaaren puoleisessa rannassa syvyys vaihtelee 0,5 - 2,5 metrin välillä. Lahden itäpuoli keskikohdalta Lauttasaaren rantaan olisi mahdollisimman pian ruopattava syvemmäksi.
3. Laiturijärjestelyt tulisi pidemmällä tähtäimellä muuttaa E-muotoon ja varustettava aisoilla, jolloin saapuminen laitureille helpottuisi.

Vastine

Veneiden talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuutena on yhtenä valmisteilla olevan koko kaupunkia koskevan yleiskaavan ratkaistavana kysymyksenä.

Vaskilahden sataman rakentaminen tulee aikanaan todennäköisesti sisältämään myös ruoppaustöitä, jolloin myös Vaskilahden Venekerhon alueella niitä voidaan tehdä.

Osayleiskaavaehdotus mahdollistaa E-muotoon suunnitellun laiturijärjestelyn.

Nyländska Jaktklubben r.f. (NJK) (MU6) toteaa muistutuksessaan (18.2.2013), että suunniteltu satama-allas on liian pieni ja siihen mahtuu juuri ja juuri NJK:n satamassa nykyään olevat veneet. Miltei kaikki veneet ovat purjeveneitä, joiden liikkuvuus vaatii tilaa. Suunniteltuun satama-altaaseen ei voi purjehtia sen ahtauden vuoksi ja korttelit peittävät tuulivirtauksia. Sataman eteläpuolista korttelialuetta tulisi leikata



ainakin 10 metriä syvyydeltään ja 40 metriä pituudeltaan. Sataman maa-ala jää edelleen liian pieneksi. Rantamuurin venepaikat vaikeuttavat tekevät sataman entistä ahtaammaksi. Koivusaaren uudet asukkaat ja pääkaupunkiseudun kasvava asukasmäärä lisäävät venepaikkojen tarvetta. Veneiden koot ovat vuosien varrella kasvaneet. Kaavan mukainen satamasuunnitelma ei mahdollista NJK:n alueelle järjestetyn opiskelijoiden arkkitehtuurikilpailun tuloksen toteuttamista.

Seuran mielestä pysäköintipaikkoja ja talvitelakointipaikkoja veneille on satamassa liian vähän. Tilaa tarvitaan myös jollien säilytykseen, pysäköintiin ja kilpaveneiden siirtelyyn autoilla ja peräkärryillä. Talvitelakointi on seuroille tärkeä tulonlähde. 1 ap/5 venepaikkaa on liian vähän autopaikkoja veneilijöille ja pysäköintipaikkoja tarvitaan myös suunnitellun ravintolan tarpeisiin.

NJK on vahvistanut maailmalla Helsingin mainetta merenläheisenä kaupunkina järjestämällä kymmeniä MM-, EM- ja PM -tasoisia regattoja vuosien aikana. Seura on tuonut Suomelle ja Helsingille useita olympiamitaleja ja pistesijoja viimeksi vuoden 2012 olympiakisoista. Suomen Purjehdus ja Veneily r.y.:n johtama olympiavalmennuskeskus sijaitsee NJK:n alueella Koivusaassa. NJK:lla on yli 400 junioria. NJK:n junioritoiminta Koivusaassa on ja tulee olemaan aktiivista.

Ratkaisuvaihtoehtomme on, että purjehduskeskus sijaitsee asuntoalueen lounaispuolella. Siinä tapauksessa, että purjehduskeskus sijoitetaan moottoritien kylkeen, asunto-alueella on siirrettävä huomattavasti lounaaseen. Satama-alueen olisi oltava kaksi kertaa suunnitelmia suurempi, jotta kasvuvaraa olisi tulevaisuuteen. Todettakoon, että tämä vastaisi NJK:n nykyistä aluetta Koivusaassa aallonmurtajan ja moottoritien välissä.

Sataman laajennuksen esittäminen Espoon puolelle Hanasaaren vesialueelle on erittäin epävarmalla pohjalla. Maa- ja vesialueen omistavat vuonna 1973 tehtyyn sopimukseen perustuen Suomen ja Ruotsin valtiot, jotka luovuttivat alueen Suomalais-ruotsalaiselle kulttuurirahastolle ikuisiksi ajoiksi kulttuurikeskuksen rakentamista varten. Seuran käsityksen mukaan alueen luovuttaminen muuhun käyttöön ei ole mahdollista ei edes kelluvien laiturirakenteiden sijoittaminen vesialueelle. Lisäksi tämä edellyttäisi seuran käsityksen mukaan Espoon osalta kaavamutoksen alueelle. NJK edellyttää Helsingin kaupunkia selvittämään laajennuksen toteuttamisedellytykset.

NJK joutuu sijoittamaan huomattavia rahasummia Koivusaaren purjehduskeskukseen, vaikkakin kaupunki vastaisi koko infrastruktuurista.



Tästä johtuen seuralla on oltava tarpeeksi kasvuvaraa satamassa tulevaisuutta ajatellen. Muussa tapauksessa seuran kehitys vääjäämättä pysähtyy. Huomattakoon, että NJK:n tilanne eroaa suuresti ns. laituriseuroista, joiden tarkoituksena on tarjota jäsenille vain laituripaikka. NJK tarvitsee erityisen paljon tilaa juniori ja kilpailutoiminnalle, eli noin 50 % enemmän maa-aluetta kuin osayleiskaavan selostuksessa (11.12.2012) on varattu.

Seura on erittäin kiinnostunut edelleen jatkamaan keskustelua Koivusaaren alueen suunnittelusta kaikkia osapuolia tyydyttävän ratkaisun aikaan saamiseksi.

Vastine

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 15.5.2008 hyväksymissä Koivusaaren suunnitteluperiaatteissa päätettiin, että saarella nykyisin toimiville venekerhoille pyritään suunnittelemaan nykyinen määrä laituripaikkoja. Talvitelakointia nykyisessä laajuudessaan tai laituripaikkojen merkittävää lisäystä nykytilanteeseen nähden ei suunnitteluperiaatteiksi hyväksytty, koska Koivusaaren suunnittelulle asetettiin muitakin tavoitteita kuin toimiminen pursiseurojen venesatamana ja talvitelakointialueena. Alue on lähes kokonaisuudessaan Helsingin kaupungin omistuksessa ja sen käytöstä tehtävien suunnitelmien ja päätösten tavoitteena on ollut kaupungin kehittymisen mahdollistaminen tulevaisuudessa kokonaisuus huomioiden. Asunto- ja työpaikkarakentaminen uuden metrolinjan varten on nopeasti kasvavassa kaupungissa perusteltua.

Koivusaareen on kuitenkin suunniteltu myös venesatamia. Satamiin on suunniteltu myös maatoiminnoille varattu alue, jota voi käyttää myös talvitelakointiin.

Tiivistyvässä Koivusaaressa ei ole kovin helposti löydettävissä toimivaa paikkaa suurelle kilpailutoimintaa aktiivisesti harjoittavalle pursiseuralle, jolla on merkittäviä tulevaisuuden laajenemistarpeita. NJK:n sataman mahdollisesta siirrosta Hernesaaren eteläkärkeen on käyty neuvotteluja seuran, kaupunkisuunnitteluviraston ja liikuntaviraston kanssa. Hanasaareen olisi mahdollista suunnitella suurempi ja toimivampi satama kuin Koivusaareen.

Hanasaaren kulttuurikeskuksen ja Senaatti-kiinteistöjen kanta sataman laajentamisesta kaupungin rajan yli Espoon vesialueelle on pysynyt suunnitteluprosessin ja käytyjen neuvottelujen jälkeen muuttumattomana: Hanasaaren vesialueelle ei saa tehdä muutoksia. NJK on puolestaan todennut ja toteaa edelleen, että pelkästään Helsingin alueelle si-



joittuva satama on seuran tulevaisuuden laajenemistarpeita ajatellen liian pieni.

Koivusaaren läntinen satama-allas on kuitenkin suunniteltu edelleen niin, että sen laajentaminen länteen kaupungin rajan yli on mahdollista, koska kahden niemen ja Länsiväylän kannaksen muodostama pohjukka on lähtökohtaisesti erinomainen sataman paikka. Veneilytoiminta rikastuttaisi koko aluekokonaisuutta ja sijaitsisi erinomaisten liikenneyhteyksien varrella.

Sataman sijoittaminen Koivusaaren luoteiskärkeen NJK:n edellyttämässä laajuudessa vaatii mittavat aallonmurtajajärjestelyt ja täyttöalueet tuulille avoimella vesialueella. Aallonmurtajat työntyisivät pitkälle etelään ja niillä olisi vaikutuksia saaren eteläkärjen luonnonsuojelualueen edustan edellyttämälle avoimelle vesialueelle ja luonnollisesti myös maisemaan ja vesialueen virtausolosuhteisiin. Asuinkortteleita ei voi siirtää juurikaan nykyistä enemmän lounaaseen, koska silloin täyttöalue alkaa työntyä saaren eteläkärjen luonnonsuojelualueen edustan edellyttämälle avoimelle vesialueelle. Länsiväylän välittömään läheisyyteen ei ole myöskään mahdollista sijoittaa asuntorakentamista väylän aiheuttamien melu- ja päästöhaittojen vuoksi.

Veneiden talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuutena on yhtenä valmisteilla olevan koko kaupunkia koskevan yleiskaavan ratkaistavana kysymyksenä.

Venesatamien pysäköintipaikkojen määrä ratkaistaan asemakaavassa.

Osayleiskaavan mukaiseen Koivusaareen ei ole aina pakko saapua yksityisautolla, koska metroasema sijaitsee aivan satamien nurkalla.

Senaatti-kiinteistöt (MU7) toteaa (7.3.2013), että Koivusaaren osayleiskaavan suunnittelualue ulottuu Suomen valtion/Senaatti-kiinteistöjen omistaman vesialueen rajalle. Hanasaaren kiinteistön hallinta- ja käyttöoikeus on Suomalais-ruotsalaisen kulttuurirahaston ja Suomen valtion 20.9.1973 allekirjoittaman sopimuksen mukaan Suomalais-ruotsalaisella kulttuurirahastolla niin kauan, kun kiinteistöä käytetään ruotsalais-suomalaisena kulttuurikeskuksena

Senaatti-kiinteistöt sekä Hanasaaren suomalais-ruotsalainen kulttuuri-keskus ovat useasti lausuneet vuonna 2008 alkaneesta osayleiskaavahankkeesta ja sen vaikutuksista Hanasaaren toiminta- ja kehittämisedellytyksiin. Mielopidekirjeissä on todettu, että täyttöjä ja rakentamista ei saa ulottaa Hanasaaren vesialueelle. Koivusaaren osayleis-



kaavasuunnitelma perustuu edelleen Espoon kaupungin rajalle ulottuviin täyttöihin. Suunnitelma on johtamassa venesatama-alueen laajentamistarpeeseen Espoon puoleiselle vesialueelle.

Hanasaarta koskien on juuri käynnistetty koko kiinteistöä koskevan maankäyttösuunnitelman laatiminen. Kesällä 2013 valmistuvan suunnitelman on tarkoitus toimia alueen asemakaavoituksen pohjana. Suunnittelualueeseen sisältyy myös Koivusaaren ja Hanasaaren välinen vesialue.

Koivusaaren jatkosuunnittelussa on edelleen huolehdittava siitä, ettei täyttöjä tai rakentamista saa ulottaa Hanasaaren vesialueelle. Hanasaaren kiinteistön vesialuetta ei saa myöskään ennen aikaisesti varata satama-alueen laajentumisalueeksi, koska vesialueen käyttömahdollisuudet ratkaistaan Hanasaaren tulevassa asemakaavoituksessa.

Hanasaaren joukkoliikenneyhteydet tulevat jatkossa perustumaan metron syöttöliikenteeseen, sekä vuorotiheydeltään harvoin kulkevaan paikallisliikenteeseen. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava, että Koivusaaren metroaseman läntisiltä sisäänkäynneiltä on turvallinen selkeästi ja selkeästi hahmotettava kevyen liikenteen reitti Hanasaareen.

Länsiväylän eteläpuolelle suunniteltua katua on esitetty jatkettavaksi Länsiväylän vartta pitkin Espoon puolelle, mikä parantaa ajoneuvo- ja kevyen liikenteen kulkuyhteyksiä Hanasaaren ja Koivusaaren välillä.

Vastine

Koivusaaren osayleiskaavassa Hanasaaren Espoon puolella sijaitsevaa vesialuetta ei voida varata mihinkään käyttöön. Läntinen venesatama Koivusaareissa on kuitenkin suunniteltu niin, että venesataman laajeneminen länteen olisi mahdollista joko siirrettävin kevyin laiturirakentein tai pysyvämmiin.

Täyttöjä tai rakentamista ei uloteta Hanasaaren vesialueelle. Täyttöaluetta Koivusaaren Hanasaaren vesialueen vastaisella osalla on siirretty 5-20 metriä itään irti kaupungin rajasta.

Hanasaaren kohdalla nykyiset linja-autopysäkit Länsiväylällä säilyvät. Metroasemalle suunnitellaan mahdollisimman selkeä ja turvallinen jalankulkuyhteys Hanasaaresta.

As. Oy Sotkatie 9 (MU8) toteaa (18.2.2013), että Koivusaaren metroaseman itäisen sisäänkäynnin rakentaminen vaikuttaa merkittävästi



aseman lähimpänä naapurina sijaitsevan taloyhtiön elinympäristön laatuun.

1. Koivusaaren liikennejärjestelyjen haitat Katajaharjussa

Asunto-osakeyhtiö Sotkatie 9 vaatii, että meluhaitat rajataan kaava-alueiden uusien melunormien mukaiseksi (45 db). Hiukaspäästöt eivät myöskään saa ylittää Lauttasaaren puoleisessa päässä Vaskilahdenkatua niitä normeja, joita uusilta asuinalueilta vaaditaan.

Suunnitelman vuoden 2025 liikenne-ennusteen mukaan Vaskilahdenkadun liikennemääräksi on arvioitu 12700 ajoneuvoa vuorokaudessa. vuonna 2011 Katajaharjun liittymää käytti n. 8600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Katajaharjun liittymän poistuessa lännestä Lauttasaaren länsiosiin suuntautuva liikenne siirtyy Koivusaaren kautta Vaskilahdenkadulle, jonka seurauksena Sotkatien ja Länsiväylän välisen korttelin asukkaat joutuvat altistumaan lisääntyvälle melulle ja päästöille.

Sotkatien asuinkorttelin vieressä oleva liikennemäärä tulee lisääntymään n. 40-50 %:lla samalla kun osa liikenteestä siirtyy lähemmäksi asuintaloja. Vaskilahdenkadun ja asuinkorttelin väliin on järjestettävä melunsuojaus. Kasvava liikenne tulee aiheuttamaan vaaratekijöitä alueen asukkaille ja metron käyttäjille.

2. Vaskilahdenkadun itäpään suunnitellut talot

Osayleiskaavassa Vaskilahdenkadun itäpään on suunniteltu asuintaloja, vaikka kaavaselostuksessa todetaan, että Länsiväylän välittömään tuntumaan ei ole sijoitettu asuntoja ja muualle Koivusaaren Länsiväylän läheisyyteen suunnitellaan ensisijaisesti toimistotaloja. Vaskilahdenkadun itäpään suunnitellut asuinrakennukset pitäisi jättää kokonaan pois suunnitelmasta ja kaavoittaa kahden asuinrakennusten sijaan yksi toimistorakennus (idempi).

Suunniteltu asuinrakennus poikkeaa arkkitehtonisesti ja korkeutensa osalta ympäröivästä rakennuskannasta ja aiheuttaa tarpeen suunnitella metroaseman itäpuolelta erillinen porrasyhteys kadulle ja tontille.

3. Metroasemalta Vaskilahdenkadulle johtavat portaat



Metroaseman itäpuolelle on suunniteltu ulkoporrasyhteys Vaskilahdenkadulle, mikä tarkoittaisi sitä, että osa matkustajavirroista ohjattaisiin As. Oy Sotkatie 9:n tontin ja metroaseman välistä Katajajarjuun. Tästä syntyisi häiriötä talon asukkaille ja siisteysongelmia ympäristössä. Tontin rajalle rakennettavaksi määrätty enintään 1,5 metrin korkuinen tiiliäita ei ole riittävä em. häirtävai-
kutusten eliminoimiseen. Kulkuyhteyden rakentaminen saattaisi aiheuttaa myös häiriötä aiheuttavaa läpikulkua Sotkatie 7:n, 5:n ja 3:n taloyhtiöiden pihojen kautta. Suunniteltu kulkuyhteys on tarpeeton myös siksi, että metroaseman lippuhallista on yhteys Vaskilahdenkadun jalkakäytävälle. Suunnitellusta kulkuyhteydestä metroaseman ja tontin rajan välissä tulisi luopua.

4. Sotkatien nostaminen käänntöpaikkaa varten

Sotkatietä korotetaan n. 2,5 % kulmassa metroaseman sisäänkäynti- tasolle pääsee autolla ja esteettömästi. Korotus aiheuttaa merkittävää haittaa asunto-osakeyhtiölle, koska osa rivitalojen pihosta jää huomattavasti katutason alapuolelle. Haittoja on mahdollista vähentää, jos Sotkatien nousukulmaa jyrkennetään sallittuun 7 %:iin, jolloin piha-alueet eivät jäisi kuoppaan ja säästyttyisiin kustannuksia aiheuttavien tukimuurien rakentamiselta.

Portaan pihaille rajoittavat alakerroksien käyttöä erityisesti liikuntaesteisillä. Hulevesien poisto Sotkatie 9:n tontilta tulisi suunnitella asianmukaisesti.

Lopuksi taloyhtiö tähdentää, että osayleiskaavaehdotus tulee Sotkatien kiinteistöistä eniten vaikuttamaan Sotkatie 9:n asuin-
ympäristöön mm. siitä syystä, että rakennukset sijaitsevat keskimäärin 5 metriä rakennettavan uuden Vaskilahdenkadun alapuolella. Tämä erityispiirre tulee huomioida suunnittelussa.

Vastine

Länsiväylän aluevaraussuunnitelmassa on esitetty Länsiväylän ja Vaskilahdenkadun varteen melusteita. Toteuttamalla suunnitelmien mukaiset ratkaisut päästään alueella alle valtioneuvoston melutason ohje-
arvojen. Meluntorjuntaratkaisuja tarkennetaan vielä asemakaavoituksen ja tiesuunnittelun yhteydessä. Liikenneturvallisuus on ollut suunnittelussa tärkeänä lähtökohtana, ja vaaratekijät minimoidaan. Liikenteen aiheuttamat NO₂- ja hiukkaspitoisuudet eivät ylitä ohje- tai raja-arvoja Vaskilahdenkadun varren asuintonteilla.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Jalankulkuyhteydestä metroaseman ja tontin rajan välillä portaiden kautta Vaskilahdenkadulle on luovuttu. Uuden Vaskilahdenkadun varrelle ja Katajajarjun sillan tuntumaan on perusteltua suunnitella täydennysrakentamista merkittävään katujen risteykseen ja metroaseman lähelle. Katajajarjun puoleinen täydennysrakentaminen kuuluu kuitenkin Katajajarjun alueen asemakaavatasoiseen suunnitteluun eikä ole edellytyksenä Koivusaaren toteuttamiselle.

Katualueen korkeusmaailma metroaseman edustalla ja As.Oy Sotkatie 9:n länsireunalla ratkaistaan yksityiskohdissaan alueelle laadittavassa katusuunnitelmassa. Metroaseman sisäänkäynti tulee rakentaa tulvasuojelun vuoksi vähintään tasolle + 3,5. Katualueen hulevesiä ei johdeta tontille.

As. Oy Ruukinlahdentie 3 (MU9) toteaa (19.2.2013) muistutuksessaan, että Koivusaaren rakentaminen muuttaa merkittävästi pohjoisen ja läntisen Lauttasaaren elinympäristöä. Suunnittelualue on rajattu liian kapeasti, koska Koivusaari ei ole Lauttasaaresta erottuva irrallinen osa vaan liittyy kiinteästi Lauttasaaren pohjoisten ja läntisten asuinalueiden tulevaisuuteen. Uuden 4000 asukkaan ja 2000 työpaikan alueen rakentamisella on välittömiä vaikutuksia lähialueen asukkaiden elinpiiriin. Vaikutukset ovat monentasoisia ja asunto-osakeyhtiön mielestä voittopuolisesti haitallisia. Muistutuksen keskeisenä sisältönä on, että minäkään uuden asuinalueen maksimaalinen maankäytön hyötysuhde ei saa huonontaa alueen lähipiirissä asuvien asukkaiden elinolosuhteita. As. Oy Ruukinlahdentie 3 sijaitsee Länsiväylän ja Lauttasaarentien välisellä entisellä ranta-alueella, jonka edestä on täytetty merta Länsiväylän rakentamisen johdosta.

Länsimetron kyseenalainen hyötysuhde Koivusaareissa

Asunto-osakeyhtiön mielestä Länsimetron hyötysuhde on Koivusaareissa kyseenalainen, koska maksimiin nostettu asukas- ja työpaikkamäärä on kestävämpi sosiaalisesta, taloudellisesta ja ekologisesta näkökulmasta. Koivusaaren erityisolosuhteet edellyttävät erityisen kallista rakentamista, mikä ei ole hyväksyttävää valtion eikä Helsingin asuntoliittisten tavoitteiden kannalta. Merentäyttöihin perustuvalla alueella ei ole kysymys vain metroon tukeutuvasta ainutkertaisesta mahdollisuudesta tiivistää Helsingin puoleista kaupunkirakennetta ekologisen joukkoliikenneyhteyden varteen vaan ylitiiviin kaupunginosan rakentamisesta ilmastollisesti ja laajemminkin ekologisesti arveluttavalle alueelle.

Metro sujuvoittaa liikennettä Helsingin ja Espoon välillä, mutta ei ratkaise Espoon poikittaisliikenteen ongelmia. Panostaminen vain itä-länsi-



suunnan liikenteen edistämiseen ei myöskään ole tarpeeksi laajavai-
kutteista koko pääkaupunkiseudun liikenteen kasvun hillitsemisen kan-
nalta.

Taloyhtiö kiinnittää huomiota Koivusaaren liikennejärjestelyihin, jotka
eivät ole tarpeeksi täsmentyneet, jotta olisi syytä uskoa autoliikenteen
väheneeseen Länsiväylällä. Jätkäsaaren rakentamisesta ja Länsisa-
taman laajentamisesta seuraa liikenteen lisääntymistä Länsiväylällä ja
Lauttasaareissa.

Länsimetron ja Katajaharjun rakentamisen haittavaikutukset lähiympäristöön

Länsimetron rakentaminen on aiheuttanut työmaa-aikaista haittaa. Ta-
lojen rakenteet ovat kärsineet räjäytyksistä ja asukkaat louheen kulje-
tusten aiheuttamasta melusta ja pölystä. Raskaan liikenteen aiheutta-
man melun ja pölyn valvonta on ollut riittämätöntä. suunnittelijat, virka-
miehet ja poliitikot eivät puhu näistä haitoista puhuessaan metron var-
ren ilmastonmuutoksen kannalta ekologisesta alueesta. Koivusaaren
rakentaminen vaatii massiivista louheen kuljetusta ja maksimiin viety
rakentaminen kestää kauan, samoin rakentamisen aikaisia häiriöitä ai-
heutuu myös Katajaharjun rakentamisesta ja haittavaikutukset elinym-
päristöön alueella kestävät pahimmillaan vuosikymmeniä.

Luonto ja ilmastonmuutos

Koivusaaren mittavan rakentamisen seurauksena saaren luontoarvot
joutuvat koetukselle. Taloyhtiön kokemuksen mukaan Länsiväylän ra-
kentaminen muutti Seurasaarenselän ja Laajalahden virtauksia eikä ole
syytä olettaa ettei Jätkäsaaren ja Koivusaaren massiiviset merentäytöt
aiheuttaisi samanlaista ilmiötä. Koivusaari on täytönkin jälkeen liian
matalaa rakennusmaata ilmastonmuutoksen kiihtyessä. Hulevesijärjes-
telmät ja maanalaiset kellarit on ajateltava uudelleen. Taloyhtiön koke-
muksen mukaan merentäytölle rakennetussa Ruukinlahdenpuistossa
merenpinnan nousut aiheuttavat yhä suurempaa märkyttä.

Lauttasaaren viheralueet ovat huomasti lisääntyneen käytön vuoksi
ruuhkaisia ja kuluneita. Koivusaari voisi helpottaa tätä painetta, mutta
sen viheralueet ovat erittäin niukat. Luonnonläheisyydestä on turha pu-
hua, kun korttelipihojen ajatellaan kompensoivan luontoa tai määritte-
lemättömän laadun korvaavan määrää. Metrolla voi liikkua vaivatto-
masti Koivusaareen, mutta siellä ei voi liikkua vapaasti.

Urbani merellisestä kaupunkirakentamisesta ei voi puhua, jos pur-
jeveneille varatulla alueilla ei ole kasvun varaa, talvitelakointiin ei ole ti-



laa ja kansainvälinen purjehduskilpailutoiminta kohtaa monia vaikeuksia.

Uskottavimmin aluetta kehitettäisiinkin veneilyn ja muun ulkoilun käyttöön tarkoitettuna alueena.

Palvelut

Lauttasaaren eteläosan täydennysrakentamista on perusteltu jo vuoden 2002 yleiskaavassa sillä, että asukasmäärän lisäys parantaa palvelujen tarjontaa. Ainakin Lauttasaareissa on taloyhtiön mielestä käynyt juuri päinvastoin. Kyse on poliittisesta päätöksenteosta ja suhdanteista, jotka eivät ole kaavoituksella hallittavissa, mutta niitä voisi silti ennakoida.

Koivusaaren palvelut ovat minimissä esitettyyn väkilukuun suhteutettuna. Tukeutuminen Lauttasaaren palveluihin ei kuitenkaan toimi, etenkin jos Katajaharjuun suunnitellaan lisää rakentamista. Lauttasaaren muut palvelut ostoskeskusta lukuun ottamatta ovat liityntäliikenteen varassa jos niitä löytyy saarelta ollenkaan.

Vastine

Koivusaarta ja Lauttasaaren pohjoisosaa on jo vuosia suunniteltu rinnakkain kokonaisuutena, osayleiskaavan rajaus on riittävän laaja. Katajaharjun suunnitelmia ei ole tarkoituksella viety eteenpäin erillisenä hankkeena ennen Koivusaaren suunnitelmien etenemistä riittävälle tasolle niin, että suunnitelmia voidaan tarkastella kokonaisuutena. Helsingissä valmistellaan uutta yleiskaavaa, jossa koko Helsingin maankäyttöä suunnitellaan jälleen Helsingin tulevaisuuden tarpeita silmälläpitäen.

Koivusaaren rakentamisen volyymi ei ole likimainkaan niin suuri, että sillä saavutettaisiin maksimaalinen taloudellinen hyöty, johon asunto-osakeyhtiö viittaa.

Länsimetro ei suinkaan yksin ratkaise koko Helsingin tai pääkaupunkiseudun liikennettä, mutta on kuitenkin yksi kaikkien aikojen tärkeimmistä hankkeista poikittaisliikenteen parantamiseksi ja joukkoliikenteen käytön tehostamiseksi. Muita suuria koko kaupungin ja seudun joukkoliikennejärjestelmän parantamiseen tähtääviä suunnittelun alla olevia hankkeita ovat esimerkiksi Pisara-rata ja Raide-Jokeri. Suuria joukkoliikenneinvestointeja ei voida Helsingissä toteuttaa kerralla vaan ne ete-



nevät suunnittelusta toteutukseen vaiheittain käytettävissä olevien taloudellisten resurssien puitteissa.

Kaupungin asunto- ja elinkeinopolitiikan tavoitteiden kannalta Koivusaaren rakentaminen tai ainakin siihen etukäteen varautuminen (metroaseman rakentaminen) on ehdottomasti tärkeää. Koivusaari muodostaisi kuitenkin asukas- ja työpaikkamäärältään merkittävän kokoisuuden yhtenäisen kokonaisuuden. Helsingin nykyisellä kasvuvauhdilla esimerkiksi Jätkäsaari, Kalasatama ja Kruunuvuorenranta ovat nopeasti rakennettu valmiiksi. Yleiskaavoituksen (osayleiskaava) yksi tärkeimmistä tavoitteista ja tehtävistä on luoda edellytyksiä kaupungin kehitymiselle myös tulevaisuudessa niin kuin Koivusaaren ja Katajaharjun suunnittelussa onkin tehty.

Autoliikenne ei ole liikenne-ennusteiden mukaan vähenemässä Länsiväylällä vaan hieman lisääntymässä nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä. Uuden metrolinjan varteen rakennetaan perustellusti uusia asunto- ja työpaikka-alueita myös Espoossa, mikä lisää metron varren asukas- ja työpaikkamäärää merkittävästi ja siten myös metron tehokkaasta käytöstä huolimatta Länsiväylän liikennettä jonkin verran.

Rakentamisen aikana syntyy valitettavasti mistä hyvänsä rakentamisesta haittaa lähialueen asukkaille, niin myös metron rakentamisesta Lauttasaareissa. Metron työaikaiset järjestelyt ovat Länsimetro Oy:n vastuulla. Jättiläismäinen hanke on kuitenkin edennyt varsin ripeässä aikataulussa ja valmistunee vuoden 2016 loppuun mennessä. Metro ei pidemmällä tähtäimellä alkaessaan liikennöidä ole haitallinen vaan hyödyllinen asia Lauttasaaren asukkaille tai pääkaupunkiseudulle yleensä.

Koivusaaren rakentamisen tekninen toteuttaminen on luonnollisesti vaikea ja paljon suunnittelua vaativa yhtälö. Koivusaaren suunnittelu on kuitenkin vielä osayleiskaavavaiheessa ja toteuttamisen tarkempi suunnittelu liittyy enemmän asemakaavavaiheeseen.

Osayleiskaava-alueesta on tehty virtausmalliselvitys, jossa selvitettiin virtausmallien avulla Koivusaaren alueen täyttöjen ja ruoppausten vaikutuksia. Koivusaaren ja Jätkäsaaren täyttöjä tarkasteltiin yhteisvaikutuksina veden viipymään Seurasaaren-, Lehtisaaren- ja Laajalahden selillä. Selvityksen mukaan muutokset pitoisuuksissa ovat niin pieniä, että niitä on hankala erottaa luonnollisesta vaihtelusta.

Niin julkisten kuin kaupallistenkin palvelujen syntymisen edellytys millä tahansa alueella on se, että palveluilla on käyttäjiä, asiakkaita. Julkisia



palveluita, niiden sijoittamista ja määrää voi yhteiskunta käytettävissä olevien resurssien puitteissa ohjalla, kaupallisten palvelujen määrää puolestaan määrittelee pitkälti kysyntä. Kaupallistenkin palvelujen sijaintia voi kaavoituksella ohjata.

Koivusaaren julkiset palvelut on mitoitettu suunnitellun asukasmäärän mukaan, suurempi määrä julkisia palveluita edellyttäisi suurempaa asukas pohjaa ja suurempaa Koivusaarta. Asunto-osakeyhtiön mielestä alue on kuitenkin jo suunnitellun kokoisena ylimitoitettu. Työpaikkojen ja asuntorakentamisen sekoittuminen samalla alueella luo toiminnallisesti yksipuolista kaupunkirakennetta paremmat edellytykset kaupallisten palvelujen sijoittumiselle Koivusaareen. Kokonaisuus ei kuitenkaan ole niin suuri, etteikö palveluja jouduttaisi hakemaan myös Lautasaaresta, Tapiolasta tai Helsingin keskustasta - metron ansiosta ne ovatkin vain muutaman minuutin etäisyydellä Koivusaaresta.

Alueen asukas (MU10) toteaa (18.2.2013), että osayleiskaavaehdotus sisältää joitain muutoksia ja jopa parannuksia osayleiskaavaluonnokseen verrattuna. Se on kuitenkin edelleen ylimitoitettu perustuen ekologisesti kestävämpään merialueen rakentamiseen. Asukkaan mielestä tulee selvittää miksi Koivusaaren metroasema rakennetaan ennen kuin sille on mitään konkreettista tarvetta.

Hanke on taloudellisesti kestävä, ellei se ole rakentamismäärältään erittäin tehokas, mikä taas edellyttää merialueen käyttöä rakentamiseen. Nyt pitää vain todeta, että tarkoitus oli hyvä, mutta tavoitteet olosuhteisiin nähden ylimitoitettut.

Merialueiden rannat ja matalan veden alueet ovat meren ekologian ja monimuotoisuuden kannalta erityisen arvokkaita ja Koivusaaren ympäristö on pääosin matalan veden aluetta. Kaavaehdotuksen toteutuessa tuhotaan pysyvästi 19 ha matalan meren aluetta ja tuhotaan Helsingin ja Espoon edustan yhtenäinen saaristoluonne. Merellisiä arvoja ei ole valmistelussa kunnioitettu.

Koivusaaren täyttöihin aiotaan käyttää louhetta, jonka käytöstä on Helsingissä tullut ympäristöhaitta. Jätkäsaaren täyttötyöt ovat aiheuttaneet muun haitan lisäksi tuulen ja virtausten mukana leviävää roskaantumista merialueella. Rantojen lisääntyvä rakentaminen aiheuttaa kertautuvia ympäristöongelmia, koska ruoppausmassojen läjitystarve kasvaa ja meriläjitys tuhoaa alueen pohjaeliöstön.

Koivusaaren kaavaehdotus tulee hylätä ja Helsingissä siirtyä meriluonnon arvot huomioivaan suunnitteluun. Mikäli kaavaehdotusta ei kuiten-



kaan hylätä, pitää sitä muuttaa ainakin niin, että suojellun rantaniityn lähialue säilyy koskemattomana. Nykyinen aallonmurtaja tulee säilyttää paikallaan. Koko kaava-alueelle venesatamia lukuun ottamatta tulee lisätä rantojen ennallistamista ja luonnonrantojen muodostamista koskeva kaavamääräys.

Vastine

Koivusaaren muuttuminen nykyistä rakennetummaksi muuttaa merellistä maisemaa Hanasaaren ja Lauttasaaren alueella ja näkyy joistakin suunnista maisemassa myös merellisessä silhuetissa, mutta koko Espoon ja Helsingin saaristomaiseman luonnetta se ei muuta. Alueella on jo nykyisin huomattavasti Koivusaarta voimakkaammin rakennettuja kohtia, esimerkiksi Keilaniemen alue.

Koivusaaren osayleiskaavassa on selvitetty tapoja, joilla ranta-alueiden ja matalan merenranta-alueen ennallistamista voidaan edistää täyttöjen lähiluonnolle aiheuttamien haittojen korjaamiseksi. Koivusaaren täytöt on pyritty pitämään suhteellisen maltillisen kokoisena eikä aluetta ole levitetty tarpeettomasti. Täytön laajuuden yhtenä reunaehtona on ollut saaren suunnittelu sen kokoisena, että sen kaikista osista on kävelymatka metroasemalle.

Suunnitelman taloudellista toteuttamiskelpoisuutta on parannettu. Koivusaaren täyttöalueiden rakentamistekniikkaa suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa. Asemakaavaluonnosta varten laaditaan pohjarakentamisen yleissuunnitelma.

Alueen asukas (MU11) esittää (18.2.2013), että Koivusaaren osayleiskaava on lähtökohdiltaan virheellinen ja se pitää palauttaa uudelleen valmisteltavaksi. Asukas esittää yhdentoista kohdan listan tehdyistä virheistä:

1. Täyttöaluetta on liikaa. Ainutlaatuinen, herkkä ja upea maisema turmeltuu peruuttamattomasti
2. Rakentamisen määrä on ylimitoitettu ja johtaa slummirakentamiseen alueella. Asukas vertaa aluetta Katajanokan asukas- ja työpaikkamäärämitoitukseen kolme kertaa suuremmalla alueella ja pitää havainnekuvia epäluotettavina rakennusoikeuden mahtumisen suhteen.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

3. Alue täyttöineen, uusine liittymineen, kansialueineen, pysäköintiratkaisuineen ja infran rakentamisineen on kallis toteuttaa ja kustannusarvio on ylioptimistinen.
4. Länsiväylän liikennealueen leveys rampeineen ja rinnakkaiskatui-
neen tuplaantuu ja siitä aiheutuu saaren pohjois- ja eteläosan totaa-
lisesti jakava railo melu- ja hiukkaspäästöineen. Asumista ei tule
esittää Koivusaareen. Asuntojen hinnoitteluun tulee Länsiväylän
haittakerroin.

Uusi täydellinen moottoritietasoinen liittymä keskellä Koivusaarta on tilaa vievä ja hankala toimivuudeltaan. Yhteydet Länsiväylälle ja sil-
tä Lauttasaareen muodostuvat vaikeiksi.

Hallitusohjelman kirjaus siitä, että raideliikennettä suositaan muun liikenteen kustannuksella ei näy suunnitelmassa. Missään muualla Helsingissä moottoritie ei tule näin lähelle keskustaa. Voi kysyä miten Länsiväylän kasvava liikenne mahtuu Ruoholahden liikenesumppuun.

Länsiväylän liikenneympäristöä tulee parantaa siten, että nopeusrajoitus lasketaan 60 km/h:ssa.

5. Lauttasaaren ja Espoon rantoja kiertävä kevyen liikenteen raitti ei jatku luontevasti Koivusaareen avomeren puolella.
6. Veneiden talvisäilytystä ei ole ratkaistu eikä venekerhoille ole varattu riittävästi alueita maatoimintoja varten. Kirkkonummen Kantvikin talvisäilytysalue on epärealistinen koska mitään suunnitelmia tai päätöksiä ei tästä ole. Ratkaisu on kansantaloudellisesti kallis, koska toistuvat veneiden huolto- ja kunnostusmatkat keväisin ja syksyisin tulevat pitkiksi ja aikaa vieviksi.
7. NJK:n satama-allas pienenee hankalaksi käyttää ja edellyttää laajaa ruoppausta. Esitetty laajennus Espoon puolelle Hanasaaren vesialueelle lienee epärealistinen toteuttaa koska Hanasaaren kulttuurikeskuksella on pohjoismaisena yhteishankkeena diplomaattitason kaltainen status koskemattomuudessaan.
8. Osayleiskaavatasoinen tarkastelu, jossa rakennusmassat ovat viitteellisiä ja ilman korkeusmerkintöjä, ei anna riittävää kuvaa siitä milaista rakentamisen ympäristöä syntyy tällä herkällä alueella. Tarkastelu olisi jo tässä vaiheessa tullut tehdä asemakaavasuunnittelun tarkkuudella siihen liittyvine täsmällisine kustannusarvioineen.



9. Puistoa on niukasti ja suuri osa siitä sijaitsee Länsiväylän kupeessa liikennemelulle ja hiukkaspäästöille altistettuna. Samasta syystä alueelle sijoitettu uimaranta ei ole houkutteleva.

10. Kaavassa ei hyödynnetä riittävästi upeita merinäköaloja asunnoille.

11. Suunnitelman tulee tuottaa positiivista lisäarvoa eikä huonontaa kaupunkiympäristöä.

Asukas pitää kahta vaihtoehtoa realistisena Koivusaaren suunnittelussa. Toinen on Lauttasaari-Seuran kannattama vaihtoehto Koivusaaren suunnittelemisesta veneilykeskukseksi ilman asuntorakentamista.

Toinen vaihtoehto on Länsiväylän kattaminen kannella Katajajarjusta asti ja sen viereen rakennettava 10–15 kerroksisten talojen rivistö Länsiväylälle asti. Kansi torjuu liikennemelun ja päästöt. Pysäköinti on keskitettyssä kallioluolassa. Saaren pohjoispuolella voi olla vähäistä täyttöä.

Vastine

Koivusaaren toteuttaminen on vaikean rakennuspaikan vuoksi lähtökohtaisesti taloudellisesti vaativaa. Suunnitelmaa on kuitenkin muutettu niin, että kaavan toteuttamiskelpoisuus on selvästi parantunut. Kaavan aiheuttamia kustannuksia on laskettu edelleen tarkemmin ja tarkempiin suunnitelmiin perustuen.

Suunnitelmasta ei aiheudu railoa, vaan Koivusaaren kansi nimenomaan yhdistää saaren pohjois- ja eteläosan. Melu- ja hiukkaspäästöihin on varauduttu suunnitelmissa ja suunnitelmia tarkennetaan.

Länsiväylä on moottoritie, ja suunnitelmat on tehty sen mukaan. Uusi liittymä on välttämätön yhteyksien turvaamiseksi Länsiväylälle. Nykyisten asukkaiden ajoaika läntisestä Lauttasaaresta Länsiväylälle länteen pitenee alle kahdella minuutilla.

Koivusaaren rantoja kiertää joka puolella kevyen liikenteen reitti, myös saaren etelärantaa seuraten ja Espoon sekä Lauttasaaren kevyen liikenteen reitteihin liittyen.

NJK:n kanssa on neuvoteltu korvaavan sataman rakentamisesta Herrensaareen. Laiturirakenteet ja kulkutilat ovat normaalin kaupunkisataman tapaan mitoitetut. Talvitelakointia ei kokonaisuudessaan voida rat-



kaista Koivusaaren alueella, ja kuten asukas toteaa myöskään Kirkkonummen Kantvikin alue ei ole ratkaisu

Koivusaaren suunnittelu on osayleiskaavavaiheen suunnitteluksi tarkkaa. Alueelta on mallinnettu suunnittelun eri vaiheissa poikkeuksellisen runsas määrä alueen kaupunkirakennetta ja suhdetta ympäristöön havainnollistavaa materiaalia. Alueen pienoismallit kahdessa eri mittakaavassa on päivitetty aina suunnittelun edetessä. Tarkka rakennussuunnittelu ei luonnollisesti kuulu vielä yleiskaavavaiheeseen. Rakennusten kerrosluvut, maanpinnan likimääräiset korkeustasot on merkitty normaaliin tapaan asemapiirroksiin ja suunnitelmasta on esitetty aluejulkisivuja ja -leikkauksia.

Veneilykeskus metron varren toimintona ei yksin parhaalla mahdollisella tavalla hyödynnä uutta tehokasta joukkoliikenneyhteyttä, jonka varassa kaupungin ja seudun on tarkoitus tulevaisuudessa länsisuuntaan kehittyä.

Koivusaaresta Katajajarjuun ulottuvan kansialueen rakentaminen Länsiväylän päälle on teknistaloudellisesti epärealistinen ajatus ja kansialueen molemmille puolille rakennettava 10–15-kerroksisten talojen rivistö mittakaavaltaan suurempaa rakentamista kuin asukkaan kriisikoima osayleiskaavan mukainen rakentaminen.

Länsiväylä on yksi Helsingin sisääntuloväylistä, jonka muuttamista katumaisemmaksi kaupunkibulevardiksi tutkitaan valmisteilla olevassa uudessa Helsingin yleiskaavassa. Koivusaaren osayleiskaava ei edellytä Länsiväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi, mutta mahdollisuutta katumaisempaan Länsiväylään tutkitaan edelleen osana yleiskaavaavatyötä.

Länsiväylän nopeusrajoituksen Länsiväylän nopeusrajoituksen asettamisesta ja istutuksista päättää Uudenmaan ELY-keskus. Ajonopeuksien alentamisella olisi mm. liikenteen melua vähentävä vaikutus. Toisaalta muutos saattaisi siirtää enemmän liikennettä alemmalle katuverkolle (mm. Lauttasaarentie) Länsiväylän sijaan.

Koivusaaren tärkein puistoalue ei sijaitse Länsiväylän melualueella vaan alueen eteläkärjessä koko saaren parhaimmalla paikalla. Puistoa on suurennettu osayleiskaavaehdotukseen nähden.

Lähes kakista asunnoista ja toimitiloista on mahdollisuus avata merinäköala osayleiskaavan mukaisessa suunnitelmassa.



Koivusaaren suunnitelma perustuu raideliikenteen mahdollisimman tehokkaaseen hyödyntämiseen.

Alueen asukas (MU12) toteaa (18.2.2013) pitkässä ja runsaasti kuvitusta sisältävässä muistutuksessaan Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen olevan moniongelmainen. Asukkaan mielestä sekä suunnitelman lähtökohdissa, mitoituksessa ja lähidemokratian toteutumisessa on ollut ongelmia. Asukkaita on kuultu, mutta kuuleminen ei ole vaikuttanut suunnitelmaa parantavasti. Vuorovaikutus on toteutettu ainoastaan muodollisesti. Alueen rakennusten harjakorkeuksia ei ole tuotu riittävän selkeästi esille. Kaavan asukas- ja työpaikkamäärä on liian suuri, jonka vuoksi rakentamista olisi karsittava tai siitä olisi luovuttava.

Osayleiskaavaehdotus pilaisi Koivusaaren ja sen ympäristön. Se on mahdoton toteuttaa ilman mittavia kustannuksia, ylimitoitusta ja lukuisia haittoja ympäristön asukkaille, liikenteelle, luonnolle ja maisemalle. Suunnitelman maisemalliset ja imagolliset haitat olisivat häpeäksi suunnittelijoille, kaupungille ja kaupungin johdolle.

Osayleiskaavan mukaisessa Koivusaarella meri ja veneily saattaisi toimia osana alueen imagoa, mutta hanke hävittäisi merellisyyttä koko kaupungille tärkeältä sisääntuloväylältä. Osa-alueen optimointi johtaisi vahinkoon koko kaupungin kannalta. Koivusaaren toteuttaminen johtaisi Länsiväylän levenemiseen ja risteykseen kahdessa tasossa. Miksi Koivusaaren ei ole laadittu vaihtoehtoa, jossa rakentamistehokkuus olisi neljäsosa ehdotetusta?

Koivusaari toimii parhaiten purjehtijoiden tukikohtana, jolloin toiminta tukee Helsingin profiilia merellisenä pääkaupunkina. Jos Koivusaarta halutaan kehittää se tulee tehdä hillitysti ja pienimuotoisesti ilman meritäyttöjä, ympäristön nykytoimintoja edistäen ja luontoa ja maisemaa kunnioittaen.

Asukas esittää muistutuksessaan laajan kuvamateriaalin Koivusaaren merellisestä ympäristöstä ja kritisoi alueen rakennusten peittävän auringonlaskun Lauttasaaren asukkailta ja varjostavan lähiympäristöä, mm. Vaskilahden aluetta. Kuvissa verrataan luonnonkaunista Koivusaaren ympäristöä synkkiin rakennettuihin kaupunkimaisemiin.

Lopuksi alueen asukas listaa edellä kuvattujen epäkohtien lisäksi suunnitelman johtavan aallonmurtajan siirtoon, vedenalaisiin louhintajärjestyksiin, täyttöalueiden kohottamiseen silokallioita korkeammalle, kauniiden maisemien ja auringonlaskujen peittämiseen. Julkiset merimaisemat yksityistyvät, ökyasuntoja rakennetaan ja suunnitelma on



kallis veronmaksajille. Lähiluonto häviää ja kärsii, vesilintujen pesimä- ja ravinnonhakualueet tärveltyvät. Lauttasaarelaisten yhteydet Länsi-väylälle huononevat, liikennemelu voimistuu alueella ja yhä useampi ihminen altistuu liikenteen päästöille. Veneilijät kärsivät talvitelakoinnin vähenemisestä. Ihmiset altistetaan yhä laajemmin ilmastomuutoksen vaikutuksille. Ympäristön viihtyisyys vähenee, lähiluonto häviää ja lisäksi on lukuisia muita epäkohtia, haittoja ja ongelmia.

Koivusaassa on kyse paljon muustakin kuin asunnoista ja autopai-koista, osayleiskaava sisältää liian paljon ratkaisemattomia ongelmia eikä sitä pidä hyväksyä.

Vastine

Osayleiskaavan toteutuksella olisi luonnollisesti merkittäviä vaikutuksia Koivusaassa, sen lähiympäristössä ja jossain määrin myös laajem-massa yhteydessä. Kaupungin kasvulla ja rakentamattomien alueiden muuttumisella tiheimmin rakennetuksi on aina ollut kaikilla alueilla vai-kuuksia. Kaupungit muuttuvat jatkuvasti, nyt ja tulevaisuudessa. Näitä vaikutuksia on pyritty arvioimaan osayleiskaavan selostuksen osana olevissa vaikutusten arvioinneissa.

Kaikki kaavan toteuttamisesta aiheutuvat vaikutukset eivät ole negatii-visia. Asemakaava edesauttaa osaltaan tulevaisuudessa kaupungin asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamista. Myös elinkeinoelämän si-joittumiselle Helsinkiin luodaan kaavalla edellytyksiä. Rakentaminen tu-keutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ja täydentää kaupunkiraken-etta eikä levitä sitä entistä laajemmalle alueelle. Metro palvelee Koi-vusaaren asukkaiden lisäksi myös merkittävää määrää lauttasaarelai-sia.

Suunnitelmia sen eri vaiheissa havainnollistama aineisto on ollut piirus-tusten, havainnekuvien ja pienoismallien osalta erittäin runsas, jopa turhan yksityiskohtainen ja laaja yleiskaavavaiheen materiaaliksi. Osayleiskaavan tulisi olla riittävän suurpiirteinen ja jättää pelivaraa suunnitelmien kehittymiselle ja tarpeellisille muutoksille asemakaava-vaiheessa.

Koivusaaren eteläosan täysikasvuinen puusto säilyy rakennettavien uusien korttelien edessä pehmentävänä luontoelementtinä Vaskilahden länsirannalta katsottuna.

Koivusaaren suunnittelun maisemallinen lähtökohta on ollut alueen säi-lyminen saarena, jota on korttelialueiden täsmällisillä rajauksilla meri-

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

maisemaan korostettu. Saarimaisen lähtökohdan ansiosta näkymiä merimaisemaan on pystytty avaamaan Hanasaaren ja Koivusaaren välistä ja Koivusaaren ja Lauttasaaren välistä. Näkymät Länsiväylältä tai Lauttasaaresta eivät pysy nykytilanteen mukaisina, mutta aluekokonaisuudessa meri ja merimaisemat ovat voimakkaasti läsnä. Merellisyys on suunnitelmassa monipuolisempi ominaisuus kuin Länsiväylällä au-toilevien näkymät merelle.

Suunnitelman toteuttamisesta aiheutuvat kynnysinvestoinnit ovat kaupungille suurehkoja, mutta pitkällä aikavälillä Koivusaaren rakentaminen on taloudellisesti kannattavaa mm. kertyvien verotuottojen ansiosta. Suunnitelmaa on muokattu niin, että alueen rakentamisesta saatavat tuotot kattavat investoinnit.

Alueen lähiluonnossa merialueen pohjaeliöstö tuhoutuu niiltä osin, kun se jää uusien täyttöalueiden alle. Täyttöjen aiheuttamia haittoja voidaan kompensoida esimerkiksi ranta-alueiden ennallistumista edistävillä toimenpiteillä. Suunnitelmassa on ideoitu ruovikon kasvua edistävää pohjan muotoilua ja rakkolevän sekä kalaston elinolosuhteita parantavia vedenalaisia kivillä toteutettua pohjan muotoilua.

Lintujen pesimäalueille ei tehtyjen selvitysten mukaan aiheudu merkittävää pysyvää haittaa, kun huolehditaan, että lähimmät pesimäluodoille ei ole kulkuyhteyttä ja etäisyys korttelirakenteeseen on riittävä. Alueella esiintyville lepakoille suunnitelman polveileva rantaviiva tarjoaa hyviä saalistusympäristöjä ja rantarakenteet levähdyspaikkoja. Lauttasaarelaisten Länsiväylälle tulee osayleiskaavasuunnitelman mukaan kaksi uutta suuntaa nykytilanteeseen nähden. Katajajarjasta länteen liittyminen Länsiväylälle on noin kilometrin nykyistä yhteyttä pidempi.

Länsiväylän aluevaraus suunnitelmassa on esitetty Länsiväylän varteen melusteita, jotka toteuttamalla päästään alueella alle valtioneuvoston melutason ohjearvojen. Meluvaikutukset on otettu huomioon myös Koivusaaren uusien rakennusten sijoittelussa. Meluntorjuntaratkaisuja tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kirje

Asukkaan kirjeessä (K1) (5.5.2013) esitettiin, että korottamalla rakennusmassoja reippaasti joka puolella aluetta rakentamisesta tulisi taloudellisesti kannattavaa.

Vastine



Koivusaarta ei ole maisemallisen sijaintinsa puolesta pidetty sopivana paikkana ylikorkealle rakentamiselle. Ylikorkea tornirakentaminen ei myöskään yleensä ole taloudellisesti edullisin lähtökohta kaupunkimaisen korttelirakenteen toteuttamiselle.

Lausunnot

Helsingin Energia toteaa lausunnossaan (11.3.2013), että osayleiskaavan viitesuunnitelmassa esitetyt tehokkuudet ovat hyvä esimerkki arvokkaan maapohjan hyödyntämisestä ja antaa edellytykset infrastruktuuri-investointien tehokkaaseen hyödyntämiseen. Tiivis kaupunkirakenne pienentää rakennusten lämmitysenergian käyttöä ja parantaa alueen energiatehokkuutta.

Kaavaselostuksessa mainittu paikallinen energiatuotanto on mahdollista, mutta ei välttämätöntä alueen energiatehokkaan rakentumisen kannalta. Hyödyntämällä Helsingin Energian ulkovalaistus- ja muita energiaratkaisuja alueella on mahdollista saavuttaa tavoiteltu korkea uusiutuvan energian käyttöaste ja ekotehokas ulkovalaistus.

Osayleiskaavan valmistelun yhteydessä suunnitelman ekotehokkuutta on arvioitu HEKO-laskentamallin avulla, jossa suunnitelma sai arvosanan hyvä. Mikäli laskennassa energiantuotannon ominaisarvoissa käytettäisiin niitä arvoja, jotka kuvaavat Helsingin Energian energiantuotantoa osayleiskaavan toteutuessa arvosana paranee, koska uusiutuvien energianlähteiden käytön osuus lisääntyy kaukolämmön-, kaukojäähdytyksen- ja sähkön tuotannossa huomattavasti vuoteen 2030 mennessä ollen 20 % jo vuonna 2020. Helsingin Energialla ei ole muuta huomautettavaa Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksesta.

Vastine

Koivusaaren energiaratkaisut tulevat tarkentuman asemakaavavaiheessa. Helsingin energiatuotanto on kehittymässä entistä ekologisempaan suuntaan ja on perusteltua odottaa, että se edustaa Koivusaaren toteutusajankohtana ekotehokkuudeltaan kansainvälistä huipputasoa

Espoon kaupunginhallitus toteaa (11.12.2013) lausunnossaan, että kaupunkien välisen yhteistyön tulee jatkossakin olla tiivistä kaupunkirakenteen eheyttämisessä, joukkoliikenteen ja pyöräilyn edellytysten parantamisessa.



Länsiväylän varrella kulkee keskeinen pyöräilyn laatukäytävä Espoosta Helsinkiin. Koivusaaren suunnittelun yhteydessä on turvattava tämän yhteyden säilyminen sujuvana.

Hanasaaren liikenneyhteydet on turvattava kaikissa suunnittelun vaiheissa ja Hanasaaren eritasoliittymän tulee säilyä. Metroliikenteen käynnistyttyä on tärkeää, että kevyen liikenteen yhteys Hanasaaresta metroasemalle on kaikissa vaiheissa turvallinen ja asianmukainen. Länsiväylän varren bussipysäkit Hanasaaren kohdalla tulee säilyttää. Koivusaaren suunnitelmassa on lähdettävä siitä, että venesataman rakenteet eivät ulotu Espoon alueelle eivätkä siis myöskään Hanasaaren vesialueelle. Hanasaaren vesialueella ei ole mahdollista tehdä ruoppauksia tai syventämistä.

Vastine

Yksi suunnitelluista pyöräilyn laatukäytävistä kulkee Koivusaaren osayleiskaava-alueen ja Katajaharjun läpi ja sen vaihtoehtoisia linjauksia on tarkasteltu yhdessä alueiden maankäytön suunnittelun kanssa. Tavoitteena on mahdollisimman sujuva ja tasaukseltaan hyväksyttävä pyöräilyn laatukäytävä Länsiväylän pohjoispuolella. Pyöräreitin suunnitteluun vaikuttavat mm. alueen luontaiset korkeuserot ja Länsiväylän liittymäalueet. Myös pyörätien osalta suunnitelmat tarkentuvat jatkossa.

Ruoppausta, täyttöjä tai rakentamista ei uloteta Espoon puolelle eikä Hanasaaren vesialueelle. Täyttöaluetta Koivusaaren Hanasaaren vesialueen vastaisella osalla on siirretty 5-20 metriä itään irti kaupungin rajasta.

Hanasaaren liikenneyhteydet Länsiväylälle on säilytetty nykytilanteen mukaisena. Metroasemalle suunnitellaan mahdollisimman selkeä ja turvallinen jalankulkuyhteys Hanasaaresta. Hanasaaren linja-autopysäkit säilyvät.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus katsoo (11.3.2013), että osayleiskaava toteuttaa Helsingin seudun erityistavoitteita raideliikenteen toimintaedellytysten ja hyödyntämismahdollisuuksien osalta. Se myös edistää yhdyskuntarakennetta tiivistäen asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueen käyttöönottoa siten, että joukko liikenteen huomioiminen varmistetaan.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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



Ely-keskus katsoo, että osayleiskaava toteuttaa Helsingin seudun erityistavoitteita raideliikenteen toimintaedellytysten ja hyödyntämismahdollisuuksien parantamisen osalta. Se myös edistää yhdyskuntarakennetta tiivistäen asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönottoa siten, että joukkoliikenteen hyödyntäminen varmistetaan.

Maakuntakaava

Ely-keskus katsoo, että maakuntakaava on ollut riittävästi yleiskaavoituksen ohjeena.

Liikenne

Osayleiskaavan mukainen asunto- ja työpaikka-alue edellyttää Länsiväylän (kantatie 51) parantamista. Helsingin kaupunki ja Uudenmaan ELY-keskus ovat laatineet yhteistyössä aluevarausuunnitelmaa Länsiväylälle näistä parantamistoimista. Suunnitelman mukaan Koivusaareen rakennetaan täydellinen eritasoliittymä

Koska tunnelien rakentaminen ei perustu tieliikenteen tarpeisiin, jää vastuu tunnelista aiheutuvista toteutus-, ylläpito-, ja hoitokustannuksista kaupungille. Vastuista tullaan solmimaan sopimus Helsingin ja Uudenmaan ELY-keskuksen kesken.

Seudullisen pyöräilyreitit parantaminen on tärkeää sekä osayleiskaava-alueella, että sitä laajemmalla alueella. Kaavamääräys yleisen tien alue tulee muuttaa nykymääräysten mukaisesti maantien alueeksi.

Vesistövaikutukset

Sisälahtien vedenvaihtuvuus on heikentynyt aiempien täyttöjen takia. Näin ollen uusilla täytöillä ei tule aiheuttaa lisää vedenvaihdon heikkenemistä.

Koivusaaren suunnittelu metroon tukeutuvana kaupunginosana on myönteistä. Lähes kaikki rakentaminen on enintään 500 metrin etäisyydellä aseman sisäänkäynneistä. Hyvien vaihtoyhteyksin turvaaminen linja-autojen kaukoliikenteelle on myös tärkeää, mikä on tarkoitus toteuttaa Koivusaarella kannen alaisina metroaseman lähellä sijaitsevilla pysäkeillä.

Meluntorjunta ja ilmanlaatu



Asuinkortteleiden etäisyydet Länsiväylästä täyttävät juuri ja juuri YTV:n esittämät suositusetäisyydet. Koska ilman sekoittumisolosuhteet ovat paikalla varsin hyvät ei ilmanlaadun osalta ole yleiskaavavaiheessa huomauttamista.

Länsiväylän melu on merkittävä haitta suunnittelualueella ja kaa-vaselostuksessa on arvioitu melun aiheuttamia vaikutuksia. Melun leviämisselvitykset tulee liittää kaavaselostukseen. Arviolta näyttää siltä, että meluntorjunta on hoidettavissa. ELY-keskus katsoo, että melulta suojautumisesta tulee antaa kaavamääräys. Määräys voi olla yleismääräys, josta käy ilmi, että ennen melun suojausta vaativien alueiden toteuttamista tulee toteuttaa melun suojaus.

Luonnonsuojelu

Alueella sijaitseva suojeltu luontotyyppi on otettu asianmukaisesti huomioon.

Nurmiluoto on pesimälinnuston kannalta arvokas, eikä se sovi pesimäaikana virkistyskäyttöön. V-merkinnän sijaan sopii paremmin SL- tai luo-merkintä ja kaavamääräys "luonnonsuojelulain 39 § perusteella suojeltu lintujen pesimäluoto.

Koivusaaren täytöistä tulee aiheutumaan kalastolle jossain määrin haittoja, jotka arvioidaan viimeistään vesilain mukaisessa lupamenettelyssä. Sitä varten jatkosuunnittelussa on syytä tarkentaa, miten haitallisia kalastovaikutuksia voidaan estää ja lieventää sekä tarvittaessa kompensoida.

Vastine

Linja-autojen kaukoliikenteen vaihtoyhteyden mahdollistaminen on kyseenalaistettu siitä aiheutuvien kustannusten takia. Pysäkkien rakentaminen kannen alle leventää kannen alaista liikennealuetta ja kasvattaa siten kansirakentamisen kustannuksia. Myös odotustilan ja yhteyksien rakentaminen lippuhalliin on kallista. Vaihtopaikaksi saattaisi soveltua paremmin jokin toinen metroasema. Asia ratkaistaan lopullisesti myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Osayleiskaava mahdollistaa pysäkkien rakentamisen.

Länsiväylän aluevaraussuunnitelmassa on varauduttu 3+3 autoliikenteen kaistaan. Nykyinen kaistamäärä on 2+2 kaistaa autoille sekä busrikaistat. Suunnitelmassa varaudutaan siis autoliikenteen kapasiteetin kasvattamiseen, joten myös kattamisen kustannuksista osa perustuu



tieliikenteen tarpeisiin. Toteutus-, ylläpito- ja hoitokustannuksista ei päätetä osayleiskaavavaiheessa. Valtion osallistuminen kustannuksiin tulisi tapahtua yleisten kustannusvastuuperiaatteiden mukaisesti.

Kaavamääräys "yleisen tien alue" on muutettu "maantien alueeksi".

Melun leviämisselvitykset on päivitetty tarkistettuun osayleiskaavaehdotukseen ja ne on lisätty kaavaselostukseen. Melusuojauksesta annetaan kaavamääräys asemakaavavaiheessa.

Pesimälinnuston kannalta arvokas Nurmiluoto sijaitsee lähimmillään n. 220 metrin päässä Koivusaaren eteläkärjestä. Nurmiluodon yleiskaavamerkintä on muutettu virkistysalue merkinnästä luo-merkinnäksi (luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue).

Koivusaaren täyttöjen toteutustapaa ja vesialueen pohjaeliöstön, kasvilisuuden ja kalojen elinolosuhteiden ennallistumista vauhdittavia toimenpiteitä tutkitaan jatkosuunnittelussa tarkemmin niin, että vesiluonnolle aiheutuvat rakentamisesta johtuvat haitat olisivat mahdollisimman vähäiset.

Helen sähköverkko Oy (15.2.2013) toteaa lausunnossaan ettei sillä ole osayleiskaavaehdotuksesta huomautettavaa.

Pelastuslautakunta toteaa (26.2.2013) lausunnossaan, että asuinalueiden pelastustiejärjestelyihin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Osayleiskaavaan suunniteltujen asuinrakennusten kerrokorkeus (IV-VI) saattaa edellyttää pelastusteiden järjestämistä alueille, mikäli asunnoista poistuminen kahta erillistä reittiä ei ole mahdollista.

Mahdollisia pelastusteitä tai yleisiä katualueita saa sijoittaa tulvarajan alapuolelle (+3), jotta niiden käytettävyys ei vaarannu. Alueelle suunniteltu kadunvarsipysäköinti on otettava huomioon pelastusteiden ja pelastamiseen käytettävien katualueiden suunnittelussa.

Koivusaaren metroaseman Lauttasaaren puoleisessa päässä on varmistettava, että aseman savunpoistoaukon korkeus on suhteessa Länsiväylän kattamiskorkeuteen. Savunpoistoaukko ei saa jäädä Länsiväylää kattavan kannen alapuolelle.

Vastine

Suunnittelun tarkentuessa siirryttäessä asemakaavaluonnoksen laatimiseen, tarkastellaan myös alueen pelastustiejärjestelyjä. Pelastustei-

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

den ja katualueiden suunnittelussa otetaan huomioon ohjeet alimmista suositelluista rakentamiskorkeuksista.

Koivusaaren metroaseman Lauttasaaren puoleisen sisäänkäynnin ja Länsiväylän välissä on Vaskilahdenkatu. Metroaseman savunpoistoaukko ei jää Länsiväylän katettavan osuuden kannen alle.

Ympäristölautakunta toteaa (19.2.2013) lausunnossaan, että Koivusaaren osayleiskaava tuo Helsinkiin runsaasti uutta merellistä asuin- ja työpaikka-alueita raideliikenneyhteyden varteen. Osayleiskaavaa varten on tehty runsaasti ympäristö- ja ympäristövaikutus selvityksiä. Tulokset on otettu huomioon osayleiskaavan ratkaisuisissa, mm. asumista ei ole sijoitettu Länsiväylän liikennehaittojen äärelle ja arvokkaat luontoalueet on säilytetty.

Osayleiskaavaehdotuksen ekotehokkuuden arviointi osoittaa suunnittelun alueidenkäytön edullisuuden. Arvioinnin mukaan alueellista ekotehokkuutta heikentävät erityisesti maanrakennustyöt ja raskaat pohjarakenteet, sekä myös runsas pysäköintipaikkojen määrä. Arvioinnin perusteella ekotehokkuutta voidaan vielä parantaa rakennusten matalammalla energiankulutuksen tavoitetasolla, paikallisella energiantuotannolla ja energiatehokkaalla ulkovalaistuksella.

Ympäristölautakunta muistuttaa, että uusilla alueilla tavoitteena tulee olla 0-energiataso, kuten EU edellyttää vuoden 2020 alusta ja se on otettava huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Kaupunkisuunnitteluviraston valmistelemissa pysäköintipolitiikkaselvityksessä on erinomaisia ideoita pysäköintipolitiikan uudelleen linjaamiseksi, jotka ovat käytökelpoisia myös Koivusaaren asemakaavoituksessa. Metroaseman äärellä sijaitsevalla uudella alueella pysäköintipaikkojen määrä ei voi olla heikentämässä alueen ekotehokkuutta.

Ympäristölautakunnalla ei ole muuta huomautettavaa.

Vastine

Osayleiskaavassa energian kulutuksen vähentämisen ja ekotehokkuuden tavoitteet painottuvat tehokkaan raideliikenteen hyödyntämiseen sekä hyvien pyöräilyn ja jalankulun yhteyksien suunnitteluun. Alueesta on suunniteltu tehokas ja kompakti niin, että etäisyydet pysyvät lyhyinä ja kunnallistekninen verkosto tehokkaana. Lisäksi on kiinnitetty huomiota suotuisien pienilmastojen luomiseen korttelialueilla ja rakennusten energiataloudellisesti edulliseen suuntaamiseen ilmansuuntien mukaan.



Asemakaavoituksen yhteydessä on mahdollista syventää ja tarkentaa rakennuskohtaisia energiataloudellisia tavoitteita ja pyrkiä edelleen parantamaan suunnitelman ekotehokkuutta.

Pysäköinnin alustavassa mitoituksessa on noudatettu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä laskentaohjeita, metroaseman läheisyys antaa Koivusaassa jonkin verran helpotusta vaadittavien pysäköintipaikkojen määrään. Pysäköintipolitiikkaselvitys otetaan huomioon Koivusaaren pysäköinnin jatkosuunnittelussa.

Sosiaali- ja terveyslautakunta toteaa (12.2.2013), että osayleiskaava-alueelle ei ole suunniteltu sosiaali- ja terveydenhuollon palveluja vaan alue tukeutuu olemassa oleviin palveluihin, joista lähimmät sijaitsevat Lauttasaassa. Metroasema mahdollistaa palvelujen saavutettavuuden Helsingissä ja myös kuntarajojen yli.

Osayleiskaava on merkinnöiltään riittävän väljä niin, että se mahdollistaa sosiaali- ja terveystalouden palveluverkon jatkosuunnittelun ja tulevaisuudessa tarvittavien palvelujen, mm. palveluasumisen sijoittumiselle alueelle.

Sosiaali- ja terveyslautakunta pitää tärkeänä, että kaavamuutosalueella noudatetaan kaupunginhallituksen hyväksymiä esteettömyyslinjauksia. Esteettömyyden saavuttamista hankaloittavat suuret korkeuserot Lauttasaaren ja Koivusaaren välillä. Esteettömien reittien suunnitteleminen on tärkeää niin, että myös Lauttasaaren asukkaat pystyvät käyttämään metroasemaa.

Vastine

Suuret korkeuserot aiheuttavat paikoin haasteita suunnittelulle. Esteettömyyden perustasoon (alle 8%:n kaltevuus) päästään osayleiskaavassa kaikilla yleisillä alueilla. Jatkosuunnittelussa myös esteettömyys huomioidaan, kuten on tehty tähänkin asti.

Kiinteistölautakunta toteaa (18.4.2013), että Koivusaaren osayleiskaavaehdotus on hieno ja kunnianhimoinen. Suunnittelualue on olosuhdetekijöiltään lähtökohtaisesti hyvin haasteellinen ja vaikea. Suunnitelma sisältää paljon toiminnallisesti, teknisesti ja juridishallinnollisesti yhteen sovitettavia asioita, kuten liikenne- ja kulkuyhteyksien ratkaiseminen, olemassa olevien toimintojen ja rakenteiden huomioiminen liikennealueen päällä ja uuden korttelimaan toteuttamisen järjestäminen kokonaistaloudellisesti.



Kaavan perusajatus, jossa pohjois- ja eteläosa Koivusaaresta liitetään kansirakenteella toisiinsa Länsiväylän yli aiheuttaa koko osayleiskaavan suurimman yksittäisen investoinnin n. 130 Me. Kansi- ja tunnelirakenteiden rakentaminen liikennealueen päälle on teknisesti haasteellista ja kallista.

Kaavan toteuttamisen on arvioitu aiheuttavan kaupungille arviolta n. 225 Me investointitarpeen, josta 50-60 % muodostuu Länsiväylän muutoksista, sekä Koivusaaren ja Katajaharjun kate- ja tunnelirakenteista. Loput kustannuksista muodostuvat kuntatekniikasta, ruoppauksista, läjityksistä, täytöistä ja rantarakenteista. Kustannukset muilta osin kuin kansi- ja tunnelirakentamisen, sekä rantarakentamisen osalta kaava-alueella vastaavat suhteellisen tavanomaista infrarakentamisen kustannustasoa. Osayleiskaavan kokonaiskustannusten kaavoitettavaa rakennusoikeutta kohden on arvioitu olevan n. 900 e/k-m², jota voidaan pitää erittäin korkeana. Kustannukset ylittävät liike- ja toimitilarakentamisen luovuttamisesta odotettavissa olevat tulot. Kustannukset ovat yli tai lähellä asuntorakentamisen rakennusoikeuden keskimääräisen arvon, jos alueelta luovutetaan tontteja säänneltyyn asuntotuotantoon.

Kansi- ja tunneliratkaisujen tulee olla Koivusaaresta täysin valmiita ennen kuin aluetta voidaan ottaa täysipainoisesti toiminnallisesti käyttöön. Investoinnit tulevat siis olemaan etupainotteisia. Ensimmäisinä aluerakentamisen vuosina ei ole odotettavissa rakennusoikeuden luovuttamisesta saatavia tuloja.

Kaavassa on runsaasti liike- ja toimitilaa, joiden toteutumiseen sisältyy rajallisen kysynnän vuoksi epävarmuustekijöitä. Jos esimerkiksi vain puolet liike- ja toimistorakentamisesta toteutuu nousevat kaavasta aiheutuvat kokonaiskustannukset suhteessa kaavan jäljelle jäävään rakennusoikeuteen n. 200 e/k-m², jolloin asuntorakentamisen rahoitus- ja hallintajakauman toteuttaminen on entistä vaikeampaa.

Osayleiskaavan jatkosuunnittelu toteuttamisen mahdollistamiseksi

Suunnitteluratkaisua tulisi kehittää kustannustehokkaammaksi siten, että kansi- ja tunnelikustannukset vähenisivät oleellisesti tai poistuisivat kokonaan. Kansi- ja tunnelirakenteita tulee pienentää, toteuttaa kevyempirakenteisina ja/tai vaiheittain tai poistaa ne kokonaan. Katajaharjussa kansi- ja tunnelirakenteen tarkoituksenmukaisuutta ja saatavia hyötyjä tulee arvioida kriittisesti tai tutkia mahdollisuutta luopua tunnelista kokonaan.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren eteläosan kanavan tarkoituksenmukaisuutta tulisi tarkastella, koska kanava on kallis ja merellistä ympäristöä on Koivusaassa muutenkin paljon.

Jatkosuunnittelussa tulee tehdä selvitys aluerakentamisen ja meritäytöjen vaiheittain toteuttamisesta, logistisesta ohjauksesta sekä ajoittamisesta Koivusaaren alueella sekä niiden vaikutuksista tontinluovutukseen ja investointikustannuksiin.

Osayleiskaavaehdotuksesta tulisi poistaa tai muuttaa sallittavaksi osayleiskaavan nojalla kaavamääräys, jonka mukaan täyttö vesialueilla ja täyttöainesten välivarastointi maa-alueilla edellyttävät vähintään hyväksytyä asemakaavaluonnosta, jotta kaupungin massalogistiikan ohjaus ja vaiheistaminen sekä alueen esirakentaminen olisivat oikea-aikaisia.

Jatkovalmistelussa tulee erityisesti huomioida asuntorakentamiselle asetetut määrälliset tavoitteet ja varmistaa rahoitus- ja hallintomuotojen kaumatavoitteiden toteutuminen mm. mahdollistamalla kohtuuhintainen asuntotuotanto. Mikäli kustannukset säilyvät nykytasolla, tulee valtaosa tonteista luovutettavaksi myymällä ne vapaarahoitteiseen tuotantoon. liike- ja toimitilan määrää ei tulisi lisätä.

Maantasaisen pysäköinnin tulisi ainakin rajallisessa määrin olla mahdollista. suunnitteluratkaisujen tulisi mahdollistaa yhtenäiset pysäköinti-alueet ja -laitokset Metroaseman viereen tulisi rakentaa pysäköintitalo liike-, toimisto- ja liityntäpysäköintiä varten.

Kiinteistölautakunta puoltaa osayleiskaavan hyväksymistä edellyttäen, että lausunnossa mainittuihin seikkoihin löydetään jatkosuunnittelussa tyydyttävät ratkaisut.

Vastine

Kaavan mitoitusta on tarkistettu ja suunnitelman asuntorakentamisen määrää on lisätty 50 000 k-m² (n. 32 %). Liike- ja työpaikkarakentamisen määrää on lisätty n. 30 000 k-m² (n. 30%). Osayleiskaavan mukaisella mitoituksella Koivusaassa on n. 5150 asukasta (1 as./ 40 k-m²) ja n. 3800-4500 työpaikkaa (1 tp/25 - 30 k-m²). Kaavan tehostaminen lisää kaupungin tuloja tonttien myymisestä tai vuokraamisesta.

Länsiväylän päälle rakennettavaksi ehdotettua kansialuetta on kavennettu ja lyhennetty. Katettu alue on alle 100 metriä pitkänä palo- ja ilmanvaihtoteknisessä mielessä siltarakenne, joka on toteuttamis- ja yl-



läpitolukustannuksiltaan aikaisempaa tunnelia edullisempi. Katetun alueen poistaminen suunnitelmasta kokonaan heikentäisi suunnitelman laatua merkittävästi, koska alue jakautuisi kahteen toisistaan irrallaan olevaan osaan eikä kiinteätä yhtenäistä kaupunkikokonaisuutta enää muodostuisi. Katetun alueen pienempi koko alentaa investointikustannuksia.

Osayleiskaavaehdotuksen rajaus kattaa myös osan Katajajarjua. Länsiväylän mahdollinen kattaminen Katajajarjussa on suunniteltava erillisenä kokonaisuutena, jossa huomioidaan koko Katajajarjun alue. Tätä kattamista ei ole suunniteltu tarkemmin tämän osayleiskaavan valmistelun yhteydessä. Osayleiskaavaehdotuksessa on huomioitu mahdollisuus Koivusaaren rakentamisen toteuttamisesta itsenäisesti ilman Länsiväylän kattamista Katajajarjussa.

Muita oleellisesti toteuttamiskustannuksiin vaikuttavia muutoksia suunnitelmaan ovat eteläosan kanavan lyhentäminen n. 70 metrillä, Vaskilahden pohjukassa sijaitseva Länsiväylän alittavan vesistökanalin säilyttäminen olemassa olevalta osaltaan. Hanasaaren ja Koivusaaren väliin suunniteltu Länsiväylän alittava uusi veden virtaamista parantava vesistökanali voidaan toteuttaa kanavarakenteen sijaan halvempaan rumpurakenteena.

Rakentamisen vaiheittaisuutta on suunniteltu suunnitelman taloudellisen toteutettavuuden näkökulmasta niin, että investoinneiltaan kalleimpia kansirakentamista vaativia korttelialueita ei tarvitse toteuttaa ensin. Rakentaminen voidaan aloittaa alueen eteläosasta, jossa on n. puolet suunnitellusta kokonaiskerrosalasta. Näin ollen rakennusoikeuden luovuttamisesta saadaan tuottoja jo ennen kuin rakentaminen etenee Länsiväylän ylittävälle korttelialueille. Myös liikennejärjestelmä voidaan toteuttaa vaiheittain jos rakentaminen aloitetaan Länsiväylän eteläpuolelta Koivusaaren osalta ja metroasema saadaan nopeammin tehokkaaseen käyttöön.

Vaiheittain rakentamista, täyttötöiden teknistä toteuttamista ja logistiikkaa koskeva suunnittelu on käynnistetty ja se tiivistyy ja tarkentuu edelleen suunnittelun siirtyessä asemakaavavaiheeseen.

Osayleiskaavasta on poistettu määräys, jonka mukaan täyttö vesialueilla ja täyttöainesten välivarastointi maa-alueilla edellyttävät vähintään hyväksytyä asemakaavaluonnosta. Täyttöjen ja ruoppausten suunnittelu, toteutustapa, massa-ainesten varastointi ja täyttöjen ajoittaminen vaatii kuitenkin tarkkaa suunnittelua ja sopimista niin, että niistä ei koi-



du kohtuutonta haittaa alueen luonnolle, lähiympäristön asukkaille ja toimijoille.

Maantasoista pysäköintiä on Koivusaassa suunniteltu vieras- ja asiakaspysäköinnin tarpeisiin sekä julkisten palvelujen ja venesatamien tarpeita varten. Pysäköinti on pääasiassa suunniteltu pysäköintilaitoksiin mm. siitä syystä, että tehokkaasti rakennetun alueen vaatimien pysäköintipaikkojen rakentaminen maantasoon lisäisi tarvittavan maan alueen kokoa ja tarvetta edelleen laajempiin meritäyttöihin. Laitosten suunnittelussa on kuitenkin pyritty löytämään kullakin korttelialueella luonteva pysäköintiratkaisu, alueella on pysäköintitaloja, pihakannen alla olevaa pysäköintiä sekä vapaarahoitteisissa asuntokortteleissa kellari- ja kellaripysäköintiä. Myös uusi pysäköintipolitiikkaselvitys ja siinä esitetyt toimenpide-ehdotukset huomioidaan jatkossa. Koivusaaren ei suunnitella liityntäpysäköintipaikkoja autoille, koska on tarkoituksenmukaista ohjata autoilijat metron käyttäjiksi mahdollisimman kaukana Helsingin keskustasta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä on päättänyt (15.2.2013) antaa Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksesta seuraavanlaisen lausunnon:

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 tavoitteita on tarkistettu vuoden 2012 aikana. Uutena seudun yhteisenä tavoitteena on 20 % päästövähennys vuoteen 2020 mennessä ja hiilineutraalius vuoteen 2050 mennessä. Strategian mukaan kestävän yhdyskunnan kehittäminen perustuu sen eheyttämiseen raideliikenteeseen tukeutuen. Koivusaaren osayleiskaava tukee toteutuessaan hyvin strategian tavoitteita.

HSY esittää, että kaavan toteuttamisen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä tulee arvioida. Lisäksi HSY näkee, että kaavan jatkosuunnittelussa otetaan huomioon pääkaupunkiseudun ilmastonmuutokseen sopeuttamisen strategian toimenpidelinjaukset.

Ilmanlaatu

Meren äärellä sijaitseva alue on hyvin tuulettuva, mikä edistää ilmaansaasteiden laimenemista ja sekoittumista. Asuinkorttelit on suunniteltu kaavassa riittävän etäälle Länsiväylästä, mikä osaltaan vähentää asukkaiden altistumista ilmansaasteille.



Länsiväylän kattamisella saavutetaan tiettyjä hyötyjä. Tunnelin suuaukkojen päästöjen vaikutusta ilmanlaatuun tulisi kuitenkin arvioida ja tunneli tulisi varustaa vähintään yhdellä poistoilmahormilla, jolloin kaikki pakokaasut eivät purkaudu tunnelin suuaukoilta.

Vesihuolto

Alueen vesihuolto on kohtuullisin kustannuksin rakennettavissa, koska alue liittyy osaksi olevaa kaupunkirakennetta.

Osayleiskaava-alueelle rakennetaan normaalit vesihuollon alueverkot. Nykyisen verkon kehittäminen ja uusi vesihuoltoverkosto kustannusarvioineen tulee huomioida asemakaavoituksen yhteydessä laadittavassa vesihuollon yleissuunnitelmassa yhteistyössä HSY:n kanssa.

Jätehuolto

Jätehuollonosalta on varauduttu kiinteistökohtaisiin jätehuollon tiloihin ja putkikuljetusjärjestelmien tutkimiseen, mikä on hyvä lähtökohta. Jätehuollon jatkosuunnittelu on hyvä tehdä HSY:n kanssa yhteistyössä (mitoitus, putkihuollon soveltuvuus alueelle).

Vastine

Koivusaassa Länsiväylän päälle rakennettavaksi ehdotettua kansi-alueita on kavennettu ja lyhennetty. Länsiväylän mahdollinen kattaminen Katajaharjussa on suunniteltava erillisenä kokonaisuutena, jossa huomioidaan koko Katajaharjun alue. Tätä osayleiskaava-alueen ulkopuolelle ulottuvaa mahdollista kattamista ei ole suunniteltu tarkemmin tämän osayleiskaavan valmistelun yhteydessä. Tunnelin suuaukkojen päästöjen vaikutukset arvioidaan tarvittaessa asemakaavoitusvaiheessa. Tunneli Koivusaassa on lyhentynyt alle 100 metriseksi, mikä parantaa sen läpituulettuvuutta.

Koivusaaren suunnittelun lähtökohtana on pyrkimys vähäpäästöiseen kaupunkirakenteeseen, jossa asuminen ja työskentely metroaseman vieressä ei pakota esimerkiksi oman auton käyttöön. Koivusaaren rakentamisesta aiheutuvia kasvihuonepäästöjä voidaan arvioida tarkemmin suunnittelun tarkentuessa.

Koivusaassa osayleiskaavassa on huomioitu merenpinnan korkeuden ja aaltoilun vaikutukset rakentamistasoihin ja kuivatukseen. Rakentamisessa on varauduttava voimakkaisiin tuuliin ja sateisiin.



Suunnittelun edetessä asemakaavoitukseen, laaditaan kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jossa huomioidaan vesi- ja jätehuolto tarvittavilta osin.

Liikennevirasto toteaa (6.2.2013), että Liikenneviraston Meriväylät-yksikkö on antanut lausunnon kaavasta 24.1.2008 ja 30.10.2012. Mikäli kaavassa esitetyt toimenpiteet tulevat vaatimaan muutoksia alueen vesiväyliin tai niiden turvalaitteisiin, asiasta tulee olla yhteydessä hyvissä ajoin Liikenneviraston Meriväylät-yksikköön.

Vastine

Vesiväyliin mahdollisesti tulevat muutokset rajoittuvat satama-alueiden läheisyyteen. Koivusaaren koillisosan uusi pienvenesatama vaatii väylän merkitsemistä Vaskilahdentsalmessa. Porstan ympäristön matala vesialue kareineen saattaa niin ikään vaatia merkitsemistä.

Kaupunginmuseon johtokunta toteaa (26.2.2013) lausunnossaan Koivusaaren osayleiskaavasta, että Länsimetron toteuttaminen on ollut käynnissä jo useamman vuoden ajan ja kaupunkirakennetta halutaan tiivistää uuden metrolinjan asemien läheisyyteen. Koivusaarella rakentaminen edellyttää runsaasti meren täyttämistä.

Kaupunginmuseon Lauttasaaren rakennusinventoinnissa (2003) Koivusaarella on yksi arvotettu kohde, entinen Radiator Oy:n putkiliikkeen varasto ja versta. Tiilestä vuonna 1939 rakennettu varastorakennus on arvotettu paikallishistoriallisesti merkittäväksi rakennukseksi. Osayleiskaavaehdotuksessa sillä ei ole valitettavasti säilymisen edellytyksiä.

Koivusaaren rakentaminen muuttaa merkittävällä tavalla Helsingin läntisen sisääntulon maisemaa nykyisestä veneily- ja viheralueesta tiiviisti rakennetuksi kaupunkiympäristöksi.

Rakentamisen myötä Helsingin merellinen silhuetti muuttuu. Koivusaari näkyy laajalle alueelle Lauttasaaren, Kuusisaaren, Lehtisaaren sekä Espoon suuntaan. Alue näkyy myös mereltä Helsinkiä lähestyttäessä. Kaupunginmuseo korostaa, että jatkosuunnittelussa tulee pitkiä näkymiä pitää avoimina Lauttasaaresta ja Lehtisaaresta avomerelle päin.

Kaupunginmuseon johtokunta puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä.

Vastine



Entinen Radiator Oy:n varistorakennus sijoittuu aivan Koivusaaren tulevaan keskusta- ja jo metroaseman rakentamisen takia siitä on jouduttu osa purkamaan.

Koivusaaren suunnittelun maisemallisena lähtökohtana on ollut liittymisen alueen saaristomaisemaan. Koivusaari on edelleen haluttu pitää saarena, vaikkakin rakennettuna sellaisena. Lähestymistavan ansiosta alueelle tyypillisiä saarien ja niemien välistä avautuvia pitkiä merinäkyelmiä avautuu alueelta edelleen tärkeistä kohdista, esimerkiksi Vaskilahden pohjukasta, Vaskiniemestä sekä Hanasaaren ja Koivusaaren välistä. Alueen korttelirakenteen muoto ja reunoilta keskelle kohoava silhuetti tukee ajatusta rakennetusta saaresta ja sitä ympäröivästä merimaisemasta. Täyttö on pyritty pitämään ulottuvuuksiltaan sellaisena, että se ei tuki merimaisemaa esimerkiksi Lehtisaaren länsirannalta katsottuna.

Liikuntalautakunta toteaa (5.3.2013) lausunnossaan Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksesta, että Koivusaareen ei ole esitetty riittävän väljiä pienvenesatamia eikä nykyistenkään pienvenesatamien toiminta ole alueella mahdollista.

Veneet ovat todellisuudessa suurempia kuin suunnitelmassa on esitetty ja niiden käsittely satama-altaassa vaatii enemmän tilaa. Satamien maa-alueet ovat liian ahtaita.

Suunnitelmassa ei ole varauduttu alueelle muuttavien asukkaiden tarpeisiin, eikä Helsingin pienvenesatamien kysynnän kasvuun tulevaisuudessa.

Veneiden talvitelakointipaikkoja ja autopaikkoja ei ole tarpeeksi.

Vastine

Koivusaari on suunnittelualueena erityislaatuinen, koska tavoitteeksi asetetun asunto- ja työpaikkamäärän toteuttaminen alueelle vaatii merkittävää merialueen täyttämistä. Toisaalta alueen kautta kulkeva metrolinja suunniteltuine asemineen on perusteltua hyödyntää palvelemaan asuin- ja työpaikkarakentamista. Jotta täyttöalueet eivät kasvaisi kohtuuttoman suureksi, tulee alueen kaikkien toimintojen tilankäyttö suunnitella säästeliääksi. Koivusaaren kaikkia rantoja ei voi varata veneilijöiden käyttöön, koska suurin osa asukkaista ei harrasta veneilyä. Rannat tulee suunnitella suurimmaksi osaksi julkiseen virkistyskäyt-



töön. Venesatamien maatoiminnot vievät paljon tilaa, ne ovat ympäristönä kenttämäisiä tiloja ja niillä on taipumus yksityistää rannan käyttöä.

Talvitelakointipaikkojen riittävyys Helsingissä voi muodostua tulevaisuudessa yhdeksi pienveneilyn kasvun kynnyskysymykseksi ei pelkästään Koivusaaren vaan koko kaupungin kasvavan asukasmäärän (mm. Kalasatama, Jätkäsaari, Kruunuvuorenranta) vuoksi. Talvitelakointipaikkojen määrä tulisi luonnollisesti vastata laituripaikkojen määrää ja talvitelakointialueet tulisi suunnitella realistiselle etäisyydelle veneiden kunnostamisen kannalta. Valmisteilla olevassa koko Helsingin yleiskaavassa talvitelakoinnin järjestämistä Helsingissä tutkitaan kokonaisuutena. Saattaa olla, että venepaikkojen määrä ei Helsingin alueella voi rajattomasti kasvaa, koska veneily kilpailee tilasta muiden tarpeellisten toimintojen kanssa.

Talvitelakointipaikkojen ei kuitenkaan ole välttämätöntä sijaita oman laituripaikan vieressä. Helsingissä on lukuisia veneitä esimerkiksi kaupungin (ja myös kerhojen) laituripaikoilla, jotka viedään talvisäilytykseen siihen tarkoitukseen osoitetuille erillisille alueille. Järjestelmä on veneilijän kannalta täysin toimiva ja mahdollinen vaikka jonkin verran työlämpi kuin säilytys omassa satamassa. Oleellista on, että alueita joihin talvitelakointi järjestetään, on kokonaisuudessaan riittävästi myös tulevaisuudessa. Joillakin kerhoilla on myös maaomistuksia, joiden käyttöä esim. talvitelakointiin olisi syytä tutkia sen sijaan, että kaupunki osoittaa kaikki talvisäilytyspaikat maillaan.

Koivusaaren Itäisen venesataman tilanvaraus on osayleiskaavan mukainen, mutta korttelitalon poistaminen puistoalueen ja venesataman välistä antaa jatkosuunnittelulle enemmän pelivaraa ja joustoa lopullisten rajapintojen etsimisessä.

Koivusaaren venesatamien jatkosuunnitteluun kuuluu edelleen jatkuva keskustelu alueen nykyisten venekerhojen kanssa. NJK:n nykyisen sataman siirrosta Hernesaaren eteläkärkeen suunnitteilla olevaan uuteen venesatamaan on käyty neuvotteluja, jolloin Koivusaaren läntisen sataman n. 180 venepaikkaa voitaisiin rakentaa liikuntaviraston suoravuokrauspaikoiksi asukkaille. Koivusaaren koillisrannan mastottomille veneille sopivaan satamaan on suunniteltu n. 60 venepaikkaa, jotka voivat niin ikään olla liikuntaviraston suoravuokrauspaikkoja.

Opetuslautakunta toteaa (28.5.2013), että Koivusaareen on suunniteltu korttelitalo ja tilanvaraus kahdelle pienemmälle päiväkodille tai asukastilalle, jolloin julkista palvelurakentamista voi olla alueella yhteensä n. 5000 k-m². Leppäsaaren puiston itäreunalle suunnitellussa korttelita-



lossa toimivat päiväkodin lisäksi ala-asteen alimmat luokat sekä liikuntasali.

Koivusaaren puistot ja ranta-alueet liittyvät osaksi Helsingin ja Espoon viheralueverkostoa ja Länsiväylän alittava jalankulun ja pyöräilyn yhteys säilytetään. Alikulkuyhteys on tärkeää säilyttää myös koulumatkojen kannalta.

Uusimman väestöennusteen mukaan Lauttasaaren peruskouluikäisten (vuosiluokat 1-9) määrä lisääntyy vuosina 2013-2023 567 lasta ja nuorta ollen yhteensä 1696 henkeä.

Lauttasaaren toimii ala-aste nykyisin kahdessa toimipaikassa, Myllykallio 3:ssa sekä Tallbergin puistotie 12:ssa. Tallbergin puistotien toimipisteen pihalla on siirtokelpoinen Drumsö förskolan esikoulurakennus. Lauttasaaren yhteiskoulussa on lukion käytössä 378 oppilaspaikkaa ja yläasteen kapasiteetti 299 oppilaspaikkaa.

Lauttasaaren alueen peruskouluikäisten lähikoulupaikkatarve kasvaa vuosina 2013-2023 uusimpien ennusteiden mukaan 564 oppilaspaikkaa. Vuoden 2013 oppilaspaikkavajaus mukaan lukien vajaus on 760 oppilaspaikkaa vuonna 2023. Koivusaareen on varauduttu sijoittamaan n. 100 1-2 luokkalaista ala-asteen oppilasta perustuen arvioituun ikäluokkien kokoon. Luokkien 3-9 tilat esitetään rakennettavaksi Lauttasaareen. Koulutilojen tarve tarkistetaan seuraavan väestöennusteen jälkeen.

Vastine

Koivusaaren korttelitalon mitoitusta ja sijaintia on suunniteltu yhteistyössä opetusviraston kanssa. Korttelitalo sijaitsee tarkistetussa osayleiskaavaehdotuksessa edelleen Leppäsaaren puiston äärellä, mutta nyt sen länsireunalle sijoittuvan korttelialueen päässä. Rakennus liittyy näin paremmin osaksi Koivusaaren kaupunkirakennetta ja luontevammin puistoalueeseen ja sen toimintoihin. Rakennuksen koulutilat on mitoitettu n. 100:lle 1-2 luokan oppilaalle ja rakennuksessa on myös iltakäyttöön sopiva liikuntasali. Julkisen rakentamisen kokonaismäärä (päiväkodit, koulu) Koivusaareessa on n. 3300 k-m².

Yleisten töiden lautakunta toteaa (27.8.2013), että Koivusaaren osayleiskaavan ratkaisut ovat kalliita verrattuna kaavan mahdollistamaan uuteen kerrosalaan. Toisaalta Koivusaaren rakentamista puoltaa metroaseman ja muiden liikenneyhteyksien tehokas hyödyntäminen.



Osayleiskaavassa esitetyt kansi- ja tunnelirakenteet ovat kalliita ja toteutukseltaan epävarmoja. Kannen ja tunnelin ylläpito vastuunjakoi-
neen tulee ottaa huomioon jo osayleiskaavan suunnittelussa.

Tunnelin päälle rakennettu kansi voi vaikeuttaa sen vedeneristyksen uusimista ja ylläpitoa, koska niitä ei voi ylläpitää alapuolelta. Eri omistajatahojen vastuunjaot on pystyttävä jakamaan kansirakenteen päällä luotettavalla ja käytännössä toimivalla tavalla.

Kunkin rakentajan tulee lähtökohtaisesti vastata omien rakenteidensa mitoituksesta. Esimerkiksi metron rakennukset ja rakenteet tulee mitoittaa niin, että ne kantavat niihin kohdistuvat maapaineet.

Yleisten töiden lautakunnan mielestä kanava alueen eteläosassa on turha, koska Koivusaari rakentuu kapeille niemille meren ääreen. Kanava poistamalla voidaan laajentaa korttelialueita ja saaren eteläosan Leppäsaarenpuistoa, joka palvelee suurempaa käyttäjäkuntaa kuin kanava. Puistoa laajentamalla saadaan enemmän saaren eteläkärjen luonnonsuojelualueen tarvitsemaa puskurivyöhykettä vastaan otta-
maan viheralueen käyttöpainetta.

Viheralueen rakentamisen vaikutukset suojellun rantaniityn luontoarvoihin tulee arvioida kaavassa tarkemmin. Samoin on selvitettävä, kestääkö niitty käyttöä viheralueen osana vai onko sen käyttöä rajattava tai päädyttävä muihin kaavallisiin ratkaisuihin.

Koivusaaren pohjoisosan viheralueet ovat pieniä ja kapeita Kapeiden puistosuikaleiden varaamista kaavoihin tulee välttää, sillä ne ovat toiminnallisesti ja ylläpidon kannalta haastavia. Pohjoisosan kapeat viheralueet tulee liittää osaksi tontteja.

Rantaa kiertävä kevyen liikenteen ja ulkoilun reitti tulee suunnitella jatkuvaksi. Rantareitin aukoiden ja kohtaamispaikkojen merkitys korostuu, koska alueen viheralueet ovat niukkoja.

Kansirakentaminen synnyttää suuria korkeuseroja, mikä saattaa heikentää lähiympäristön esteettömyyttä. Pyöräily- ja jalankulkureittien korkeusasemat on selvitettävä tarkemmin, jotta Koivusaaresta tulisi näiltä osin toimiva.

Valitulla kansiratkaisulla Länsiväylän liikennemelu leviää laajalle alueelle ja ulottuu myös virkistysalueille. Suurin osa kaduista ja viheralueista sijaitsee tieliikennemelualueella. Viheralueiden ja oleskelualueiden soisi painottuvan kauemmaksi tieliikennemelusta. Saaren eteläosan puisto



on suojassa tieliikennemelulta ja se on ainoa paikka, mihin voi sijoittaa leikkitoimintaa. Asumisen laadun kannalta on erinomaisen tärkeää, että eteläosan puistoa laajennetaan.

Yleisten töiden lautakunta toteaa lopuksi, että rakennusviraston vastuulla olevien katujen, ja viheralueiden kokonaiskustannukset ovat arviolta 126 - 168 miljoonan euron luokkaa ja verrattuna tulevaan asukasmäärään ja kaavaehdotuksen mahdollistamaan kerrosalamäärään ratkaisut ovat kalliita.

Ylläpitokustannuksissa ei ole huomioitu sitä, että tunnelien päälle on sijoitettu rakennuksia. Tämä saattaa lisätä tunnelien ylläpitokustannuksia tulevaisuudessa huomattavasti.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa osayleiskaavan hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Kaavan mitoitusta on saatujen lausuntojen perusteella tarkistettu niin, että metroasema voidaan hyödyntää entistä tehokkaammin. Sekä asuntoja, että työpaikkoja on lisätty, jolloin alueen rakentamisesta saatavat tuotot paranevat.

Länsiväylän ylittävää kansirakennetta on supistettu niin, että se on pituudeltaan alle 100 metriä ja ilmanvaihto- ja paloteknisessä mielessä silta, ei tunnelirakenne. Tällä on kustannuksia pienentävä vaikutus. Koivusaaren kokonaisuuden kannalta on tärkeää, että Koivusaaren Puistokatu jatkuu yhtenäisenä katutilana Länsiväylän yli, jolloin kaupunkirakenne ei jakaannu eri puolille väylää jääviin irrallisiin osiin. Rakenne on kuitenkin suunniteltu niin, että silta kadun kohdalla voidaan toteuttaa erillisenä ja korttelialueet erillisenä.

Kanavarakenteita on vähennetty lausuntojen perusteella. Koivusaaren eteläosan kanavaa on lyhennetty n. 70 metriä kuitenkin niin, että Koivusaaren Puistokadun päästä aukeaa lyhennetyin kanavan kautta näkymä avomerelle etelään ja veden vaihtumista parantava virtausaukko voidaan rakentaa Koivusaaren läntiseen satama-altaaseen.

Koivusaaren rantoja kiertävä jalankulkureitti on suunniteltu julkiseksi, siksi osayleiskaavan mukaista korttelialuetta ei ole yleensä ulotettu rantaan asti, vaan esimerkiksi saaren koillisreuna on julkista puistoa. Tärkeän Koivusaaren rantoja kiertävän virkistysreittein pysyminen julkisena



voidaan varmistaa vain merkitsemällä alueet yleisiksi alueiksi. Yleisten alueiden suunnittelu tarkentuu asemakaavoitusvaiheessa.

Länsiväylän liikennemelua varten on suunniteltu meluntorjuntaratkaisuja, jotka tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Liikennemelun leviäminen on huomioitu myös rakennusten massoittelussa.

Kanavaa pienentämällä ja puiston reunalle suunniteltua Koivusaaren korttelitaloa siirtämällä on Leppäsaarenpuistosta saatu huomattavasti suurempi ja yhtenäisempi niin kuin yleisten töiden lautakunnan lausunnossa on haluttu. Kanava liittyy samaan julkisten ulkotilojen kokonaisuuteen niin, että sen alkupään itäinen rantaviiva muodostuu puiston nykyisestä luonnonmukaisesta kalliorannasta ja vain n. 60 metrin mittainen loppupää on rakennettu.

Nykyinen Länsiväylän alittava vesistökanali Vaskilahden kohdalla voidaan tarkistetussa suunnitelmassa säilyttää, sitä ei tarvitse rakentaa uudestaan.

Osayleiskaavaehdotusta on kehitetty taloudellisesti toteutuskelpoisempaan suuntaan. Muutetussa osayleiskaavaehdotuksessa katujen ja viheralueiden rakennuskustannuksiksi on arvioitu 22 Me euroa.

Saaren eteläosan Leppäsaarenpuisto on tärkein julkinen puistoa alueella ja sen äärelle on sijoitettu mm. korttelitalo ja leikkipuisto. Tärkeinä julkisina ulkotiloina on pidetty myös metroasemien edustaa Vaskilahden rannassa ja sen liittymistä Vaskilahden pohjukan kautta Lauttasaarta kiertäviin viheralueisiin.

Koivusaassa on kaiken kaikkiaan suhteessa asukas- ja työpaikamäärään suhteellisen niukasti julkisia ulkotiloja. Rantaviivan luonnonmukaiset osat on pyritty säilyttämään niiltä osin kun se vain on mahdollista, mutta pääosin täyttömaalle rakentuvassa suunnitelmassa katuja, puistoja ja rantaviivaa joudutaan myös rakentamaan alusta lähtien. Olemassa olevaa luonnonmukaista rantaviivaa ja puistoa on pyritty mahdollisimman paljon säilyttämään osana viheralueita mm. Leppäsaarenpuistossa.

Luonnonsuojelualue on suunniteltu osaksi suurempaa viheraluetta, jolloin se saa ympärilleen tarvittavaa puskurivyöhykettä. Kulku rantaniityllä on tarkoitus ohjata tarkasti merkittyjä ja rakennettuja reittejä pitkin. Luonnonsuojelualueen raja on suunniteltu merkittäväksi maastoon viitteellisesti esimerkiksi tolilla, mutta aluetta ei ole haluttu kuitenkaan sulkea.



Kaavaehdotus uudelleen nähtävillä 23.5 - 23.6.2014

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 8.4.2014 lähettää 11.12.2014 päivätyn ja 25.3.2014 muutetun Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Samalla lautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että tehdyt muutokset ovat olennaisia, joten ehdotus tulee asettaa uudelleen nähtäville.

Lautakunta päätti yksimielisesti ilman äänestystä hyväksyä seuraavat vastaehdotukset:

- Asemakaavan yhteydessä selvitetään mahdollisuutta lisätä rakennustehokkuutta merkittävästi
- Asemakaavan yhteydessä selvitetään, onko mahdollista pienentää moottoriteliittymän vaatimaa alaa esimerkiksi muuttamalla moottoritie kaduksi tai maantiekseksi

Uudelleen nähtävillä olleesta osayleiskaavaehdotuksesta tehtiin 17 muistutusta

Muistutusten jättäjinä oli kaksi yhdistystä (Lauttasaari Seura ry, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry), pursiseura (Nyländska Jaktklubben), jotka kaikki ovat antaneet palautetta suunnitelmasta myös aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa. Muut muistutusten jättäjät olivat joko asunto-osaakeyhtiöitä, ryhmiä tai yksityishenkilöitä.

Uudelleen nähtävillä olleesta osayleiskaavaehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Liikennevirasto, Helen sähköverkko Oy, Pelastuslautakunta, Ympäristölautakunta, Yleisten töiden lautakunta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä, Helsingin seudun liikennekuntayhtymä ja Kiinteistölautakunta.

Kaavaan tehtyjen muutosten johdosta nousseet uudet näkökohdat vastineineen on käsitelty vuorovaikutusraportissa omana kokonaisuutenaan. Lausunnot on referoitu vuorovaikutusraporttiin ja niihin on annettu vastine kuhunkin erikseen, jos lausunnoissa on ollut huomautettavaa kaavasta.

Muistutuksiin ja lausuntoihin on osayleiskaavaehdotuksen edellisen nähtävillä olon yhteydessä vastattu kuhunkin muistutukseen, lausun-



toon ja kirjeeseen erikseen. Muutetun ehdotuksen vuorovaikutus on tiivistetty niin, että prosessin aikana nyt ja monta aikaisemmin kertaa esille nousseet kritiikki on pyritty nostamaan mahdollisimman selkeästi esille aihepiireittäin.

Muistutukset

Yleistä

Muutetusta osayleiskaavaehdotuksesta saaduissa muistutuksissa esille nousseet seikat on vuorovaikutusraportissa pyritty tiivistämään niin, että kokonaisuuden kannalta oleelliset seikat nousisivat esille.

Muistutusten keskeinen sisältö ja vastineet on tiivistetty vuorovaikutusraporttiin aihepiireittäin.

Osayleiskaavaan tehtyjen muutosten johdosta tehdyt muistutukset.

Suunnitteluperiaatteet ja -tavoitteiden vastaisuus

Koivusaaren osayleiskaavaan tehdyt muutokset ovat sellaisia, että ne eivät noudata suunnittelulle hyväksytyjä suunnitteluperiaatteita merimaisemaan sovitusta mittakaavaltaan pienipiirteisestä ja alueelle sopivasta rakentamisesta. Tehostaminen ja talous ovat polkeneet muut tavoitteet, selvitykset, tutkimukset ja asukkaiden mielipiteet.

Tehokkuuden lisääminen

Asemakaavan rakentamisen tehokkuutta on lisätty vastoin asukasmielipidettä. Rakentamisen määrä ja Koivusaaren laajuus oli jo ennen tehostettua ehdotusta liian suuri.

Rakentamisen korkeus

6-9-kerroksiset rakennukset Katajaharjunniemen edustalla ovat liian korkeita. Korttelirakennetta pitää madaltaa ja viedä kauemmaksi Lautasaaren rantaviivasta.

Työpaikkarakentamisen määrä

Koivusaareen ei pidä kaavoittaa työpaikkarakentamista, koska Helsingissä on paljon tyhjää toimitilaa ja työpaikkarakentamiselle kaavoitettuja rakentamattomia asemakaavoja. On nurkkakuntaista ajatella, että



Helsinkiin syntyisi työpaikkoja. Merellisyys ei lisää alueen vetovoimaisuutta yritystoiminnalle.

Kaavamääräys täytöistä

Osayleiskaavaan pitää lisätä takaisin siitä poistettu määräys: Täyttö vesialueilla ja täyttöainesten välivarastoiminen alueella edellyttävät vähintään hyväksytyä asemakaavaluonnosta. Täyttöjä ei saa aloittaa ennen kuin rakentamista tarkemmin säätelevät asemakaavat on hyväksytty.

Vaiheittain toteuttaminen

Rakentamisen vaiheittaista suunnittelua ei voi tehdä, koska se mitätöi kaupunkisuunnitteluvirastonkin myöntämät ongelmat ja sallii rakentamista säätelevien asemakaavojen ohittamisen. Kaavoitusta ei voi jatkaa ilman, että koko suunnittelualueesta, Lauttasaaren länsiosan tiivistävästä rakenteesta ja Länsiväylän liikenteen järjestelyistä ja hinnasta on kokonaisvaltainen käsitys.

Kuntien ja valtion välinen yhteistyö

Muistutuksessa kritisoidaan huonoa kuntien keskustelua ja yhteistyötä Koivusaaren suunnittelussa. Koivusaaren suunnittelulle antaisi lisää liikkumavaraa, jos suunnittelualuetta voisi laajentaa länteen yli keinotekoisen ja ahtaaseen rajaukseen ajavan kaupunkien välisen rajan. Metropolikaavoitus osana metropolihallintoa voi antaa Koivusaaren suunnittelulle uusia mahdollisuuksia.

Osayleiskaavan suhde Helsingin valmisteilla olevaan yleiskaavaan.

Valmisteilla olevassa Helsingin yleiskaavassa yhtenä keskeisenä tavoitteena on moottoritiemäisten alueiden muuttaminen kaduiksi ja kaupunkirakenteen tiivistäminen näiden kaupunkibulevardien varteen. Koivusaaren osayleiskaavassa ei kuitenkaan synny yleiskaavan tavoitteiden mukaista bulevardiympäristöä. Länsiväylä tulee suunnitella katumaiseksi vähintään Karhusaaren liittymästä Ruoholahteen.

Koivusaaren suhde maisemaan

Lehtisaarenselkä tulisi säilyttää avoimena maisematilana ja rakentaminen suunnitella niin, että avoimet näkymät Keilaniemen ja Katajaharjun välillä säilyvät. Suunnitelmassa vesialue Katajaharjun ja Koivusaaren välissä on vain 60-70 metrin levyinen kanava. Vesialuetta on levennet-



tävä ja Koivusaaren 4-9-kerroksisten rakennusten korkeuksia madallettava ehdotetusta. Alueen eteläosan rakentaminen on helpommin hyväksyttävissä kuin pohjoisosan, koska pohjoiset täyttö ja korttelialueet pilaavat ja tukkivat maiseman vastarannan Katajaharjunniemen asuin-kortteleista katsottuna.

Helsingin yleiskaavan suunnittelussa tärkeä periaate on ns. maantiemäisten alueiden bulevardisointi, jossa väyliä ollaan suunnittelemassa kaduiksi ja kaupunkirakennetta ollaan tiivistämässä katujen varteen. Koivusaarta ei pidä suunnitella vanhan yleiskaavan periaatteiden mukaisesti vaan Länsiväylä tulee muuttaa kaduksi ainakin Keilaniemeen asti.

Merellisyys

Suunnitelma ei ole merellinen, koska avomerinäkyymiä ei avaudu, kuin pienestä osasta asuntoja.

Asuntojen toteuttaminen moottoritien päälle

Yhdessä muistutuksessa ilmaistaan kiinnostus toteuttaa Koivusaaren moottoritien päälle 1000 -1500 asuntoa ja 500-1000 pysäköintipaikkaa nopealla aikataululla (ns. Legend-konsepti). Asunnot lieventävät asuntopulaa Helsingissä, pysäköintiä on kysynnän mukaan, palvelut, koulut vieherpaikat jne. sijaitsevat kolmannessa kerroksessa. Muistuttaja toivoo mahdollisuutta viedä projektia eteenpäin yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa.

Kilpailuehdotus suunnitelman lähtökohtana

Suunnitelma on muuttunut kilpailuvaiheesta niin paljon, että valmistelu tulee aloittaa alusta.

Vastine

Suunnitteluperiaatteiden ja -tavoitteiden vastaisuus

Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien Koivusaaren suunnitteluperiaatteiden mukaan Koivusaarta suunnitellaan asunto- ja työpaikka-alueena, joka rakentuu uuden metroaseman ympärille.

Suunnitteluperiaatteiden mukaisesti Koivusaaren pääsee liittymään Länsiväylältä ja Koivusaaren ja Lauttasaaren välille suunnitellaan uusi



katuyhteys. Suunnitelmassa otetaan huomioon Länsiväylän aiheuttamat melu- ja hiukkaspäästöt.

Suunnitteluperiaatteiden mukaisena tavoitteena on ollut suunnitella Koivusaaresta edelleen saari - vaikkakin rakennettu sellainen - niin, että riittävän avoimet vesialueet Hanasaaren, Koivusaaren ja Lauttasaaren välillä säilyvät. Suunnittelun korttelirakenteen muoto ja reunoilta keskelle kohoava silhuetti tukee tätä tavoitetta.

Koivusaaren eteläosan suojellun rantaniityn edustalla oleva vesialue on pidetty avoimena niin, että suojellun luontotyypin säilymiselle on edellytykset.

Koivusaareen on suunniteltu kolme venesatamaa niin, että veneily on edelleen keskeinen toiminta Koivusaarella suunnitteluperiaatteiden ja suunnittelun tavoitteiden mukaisesti.

Suunnittelun tavoitteena on ollut luoda uuden Koivusaaren metroaseman ympärille korkeatasoista rakennettua merellistä kaupunkiympäristöä ja kehittää uuden metroaseman seutua myös Lauttasaaren puolella.

Osayleiskaavasunnitelmaa on käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa useaan otteeseen suunnitteluprosessin eri vaiheissa niin, että varmistetaan suunnitelma olevan oleellisilta osiltaan asetettujen suunnitteluperiaatteiden ja - tavoitteiden mukainen. Kaupunkisuunnittelulautakunta on halunnut suunnitteluprosessin aikana nostaa rakentamisen tehokkuutta alun perin tavoitellusta n. 4000:sta asukkaasta ja 2000:sta työpaikasta ja näin on myös menetelty.

Tehokkuuden lisääminen

Kaavan mitoitusta on tarkistettu alkuperäisestä (n. 4000 asukasta ja n. 2000 työpaikkaa), koska kaupunkisuunnittelulautakunnan mielestä metroaseman ympäristö on tarkoituksenmukaista rakentaa riittävän tehokkaasti uusi joukkoliikenneyhteys mahdollisimman hyvin hyödyntäen. Osayleiskaavan teknistaloudelliset tarkastelut ovat niin ikään osoittaneet, että kaavan toteuttaminen tulee kaupungille kannattavaksi suuruusluokaltaan muutetun osayleiskaavaehdotuksen mukaisella mitoituksella. Rakennusoikeutta ei määritellä osayleiskaavassa vaan laadittavissa asemakaavassa tai -kaavoissa.

Rakentamisen korkeus



Rakennusten korkeuksia ei määritellä osayleiskaavassa vaan asemakaavavaiheessa, joten niitä on mahdollista tarkistaa jatkosuunnittelussa. Periaatteena on ollut, että Koivusaaren itäreunaa rajaava rakennusrintama olisi kauttaaltaan suhteellisen matala ja korkeammat rakennukset sijoittuisivat sen taakse. Koivusaareen ei ole esitetty torneja, vaikka niiden mahdollista sopivuutta Koivusaareen on käydyssä keskustelussa moneen otteeseen esitetty.

Työpaikkarakentamisen määrä

Sijainti uuden metroaseman vieressä sekä yhden kaupungin tärkeimmän sisääntuloväylän varrella on sellainen, että on realistista ajatella, että se houkuttelee yrityksiä. Kaupungin strategiaan tavoitteisiin kuuluu elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantaminen Helsingissä. Se olisi myös koko maan edun mukaista pitkään jatkuneessa heikossa työllisyystilanteessa.

Kaavamääräys täytöistä

Osayleiskaavassa ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi määrätä täyttöjen tekemisestä, koska täyttöjen ja ruoppauksen suunnittelu, toteutustapa, massa-ainesten varastointi ja täyttöjen ajoittaminen vaatii kuitenkin tarkkaa suunnittelua, sopimista ja asia mukaisia lupia niin, että täytöistä ja ruoppauksista ei koidu kohtuutonta haittaa alueen luonnolle, lähiympäristön asukkaille ja toimijoille.

Vaiheittain toteuttaminen

Rakentamisen vaiheittaminen osakokonaisuuksiin joudutaan suunnittelemaan periaatteessa kaikissa asemakaavoissa, joissa on enemmän kuin yksi talo uudisrakentamista, koska jostain rakentaminen aina alkaa ja johonkin se päättyy, kaikkea ei voi tehdä kerrallaan. Alueen rakentamisessa ei voi ohittaa asemakaavoitusta. Esimerkiksi Jätkäsaaren, Kalasataman ja Kruunuvuorenrannan osayleiskaava on tehty koko alueelle ja sitten asemakaavat laaditaan vaiheittain toteutettavien osakokonaisuuksin. Projektialueiden toteuttaminen kestää vuosia ja siksi toteuttamisjärjestys on aina suunniteltava. Näin on tarkoitus menetellä myös Koivusaaren suunnittelussa.

Alueen Länsiväylän eteläpuolinen osa on pohjoista luontevampi paikka aloituskortteleille mm. siitä syystä, että metroasema toteutetaan Länsiväylän eteläpuolelle ja saadaan alkuvaiheessa mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Länsiväylän ylittävää kallista kansirakennetta ei tarvitse toteuttaa ennen kuin n. puolet alueesta on rakennettu ja tonttien



myymisestä on ehtinyt muodostua kaupungille myös tuloja. Alueen tärkein puisto, Leppäsaarenpuisto ja sen viereen suunniteltu tärkein julkinen palvelurakennus Koivusaaren korttelitalo sijaitsevat niin ikään Länsiväylän eteläpuolisella osalla Koivusaarta ja niiden rakentaminen toteutuksen alkuvaiheessa on tärkeää.

Kuntien ja valtion välinen yhteistyö

Koivusaaren osayleiskaavana on suunniteltu siitä lähtökohdasta, mistä sitä on ollut mahdollista suunnitella: Länsiväylä on valtion hallinnoima maantie ja kaupunkien välinen raja sitoo suunnittelua silloin, jos toinen osapuoli ei yhteistyötä maankäytön suunnittelun suhteen halua tehdä.

Länsiväylän suunnittelua on tehty yhteistyössä Uudenmaan Ely-keskuksen ja Liikenneviraston kanssa ja Länsiväylän aluevaraussuunnitelman mukaiset järjestelyt ovat ne, jotka valtio ja Espoon kaupunki on osayleiskaavaa varten hyväksynyt.

Koivusaaren läntisen sataman laajentamisesta länteen Hanasaaren edustan vesialueelle käytiin keskustelua Helsingin, Espoon, Senaatti-kiinteistöjen, Hanasaaren kulttuurikeskuksen ja NJK:n kanssa. Neuvottelujen lopputulos oli yksiselitteinen: Senaatti-kiinteistöt, Espoon kaupunki ja Hanasaaren kulttuurikeskus vastustavat ehdottomasti minkäänlaisten rakenteiden tai täyttöjen tekemistä Espoon puoleiselle vesialueelle. Muidenkin kaupunkien rajat ylittävien muutosten suunnittelu alueella mm. liikennejärjestelyjen suhteen on ollut tähän mennessä Espoon kaupungin kannan vastaista.

Osayleiskaavan suhde Helsingin valmisteilla olevaan yleiskaavaan.

Kaupunkisuunnitteluvirasto tutkii parhaillaan liittyen Helsingin valmisteilla olevassa yleiskaavassa mitä mahdollisuuksia kaupunkirakenteen kehittämiseen Länsiväylän muuttaminen kaduksi antaisi ja olisiko sillä vaikutuksia esimerkiksi Koivusaaren suunnitteluun. Lauttasaaren puolella väylän muuttaminen kaduksi antaisi uusia mahdollisuuksia täydentää kaupunkirakennetta. Suunnittelua pyritään käynnistämään yhteistyössä Espoon kanssa, koska nykyinen kaupunkien välinen raja ei ole järkevin kohta muuttaa moottoritietä kaduksi. Minkäänlaisia valtion ja kaupungin välisiä päätöksiä väylän muuttamiseksi kaduksi ei ole tehty, tällä hetkellä valtion kannan mukaan osayleiskaavan tilanvaraus tulee olla Länsiväylän aluevaraussuunnitelman mukainen, jossa Länsiväylä on 3+3-kaistainen moottoritie.



Valmisteilla olevan yleiskaavan aikaperspektiivi on varsin pitkä, vuoteen 2050 ulottuva. Koivusaaren toteuttamisen siirtäminen pitkälle tulevaisuuteen jättää hyödyntämättä pian valmistuvan uuden joukkoliikenneyhteyden, mikä olisi valitettavaa. Koivusaaren osayleiskaavaehdotus ei estä Länsiväylän muuttamista tulevaisuudessa kaupunkibulevardiksi.

Länsiväylän muuttaminen kaduksi ja siihen liittyvä kaupunkirakenteen tiivistäminen on herättänyt Lauttasaassa myös vastustavia mielipiteitä.

Koivusaaren suhde maisemaan

Laajemmassa maisemallisessa kontekstissa Koivusaari kuuluu Hanaaaren, Lauttasaaren ja Karhusaaren ohella saarien ja niemiensa nauhaan, jota Länsiväylä varrastikun tavoin lävistää. Ominaista saapumiselle Helsinkiin Länsiväylän käytävää pitkin on, että merimaisema aukeaa välillä saarten välistä. Koivusaaren osayleiskaava noudattaa suhteessaan maisemaan edellä kuvattua periaatetta.

Saapumiselle Helsinkiin Länsiväylää pitkin - oli se sitten katu tai maantie - ei tässä maisemassa ole luonteenomaista sen reunustaminen suljetulla jatkuvalla Länsiväylän suuntaisella korttelirakenteen rintamalla. Korttelialueiden suunnittelu Länsiväylän vartta seuraillen (mihin vaatimus Lehtisaarenselän avoimena pitämisestä johtaa) asettaa väylän varressa rajoituksia korttelirakenteen käyttötarkoitukselle. Väylän välitörmässä läheisyydessä voi olla toimitilaa, mutta ei asumista. Rakenteen ulottaminen länteen Espoon puoleiselle vesialueelle kasvattisi etäisyyden metroaseman sisäänkäynnille tarpeettoman pitkäksi, enimillään yli kilometrin mittaiseksi.

Alueen asukkaan esittämä ajatus Koivusaaren ja Lehtisaaren rantojen muodostamasta toisiaan katsovasta rantajulkisivusta on sinänsä mielenkiintoinen, mutta Lehtisaarella ei ole rakennettua rantajulkisivua Lehtisaarenselälle, koska Lehtisaarensaaren eteläosa on kaavoitettu puistoalueeksi.

Katajanharjunniemeltä katsottuna merimaisema muuttuu nykyisestä, mutta kapeimmillaan n. 80 metrin levyisenä ja niemen kärkeä kohden levenevänä edustan vesialuetta ei kuitenkaan voi kutsua kanavaksi. Katajahanharjunniemen vastainen korttelirakenne suunnitellaan matalaksi ja sen eteen on suunniteltu näkymää pehmentävä rantapuisto. Rakennukset korottuvat terassoinnin tavoin saaren sisäosia kohti.

Merellisyyys

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



Suunnitelma on erittäin merellinen. Lähes kaikista asunnoista ja työpaikoista on mahdollista avata näkymä merelle. Merinäkö avautuu alueen kummaltakin metroaseman sisäänkäynniltä ainutlaatuisella tavalla. Rantaviiva on kaikkien käytössä. Paikka antaa mahdollisuuden erilaisen kaupunkitilojen luomiseen, joissa merellä ja vedellä on vaihtelevia rooleja. Merellisyys on suunnitelmassa läsnä monipuolisesti, eikä niin, että alleviivattaisiin pelkästään yhtä merellistä näkymää.

Asuntojen toteuttaminen moottoritien päälle

Alueen toteuttamissuunnittelu tulee laatia asemakaavavaiheessa kokonaisuutena osayleiskaavan tavoitteleva kokonaisuus huomioon ottaen. Melu- ja liikenteen päästöt rajoittavat Koivusaaren asuntojen sijoittamista Länsiväylän viereen ja päälle. Nämä korttelialueet ovat pääosin osoitettu osayleiskaavassa työpaikkarakentamiselle ja riittäväällä etäisyydellä Länsiväylästä sijaitsevat korttelialueet puolestaan asunnoille.

Kilpailuehdotus suunnitelman lähtökohtana

Koivusaaren osayleiskaavaehdotus sisältää edelleen kilpailuehdotuksen tärkeimmät ja oleelliset piirteet, se on kestänyt suunnitteluprosessin aikana tulleita muutoksia suhteellisen hyvin. Osayleiskaavatyön pohjana olleen kilpailuehdotuksen tulee kestää muutoksia, koska ideakilpailussa ei voida odottaa monimutkaisien ja vaikeiden suunnittelu-tehtävien perusteellista, tarkkaa ja syvällistä ratkaisemista jokaisella suunnittelun osa-alueella.

Muita muistutuksissa esille nousseita näkökulmia ja kysymyksiä

Muistutuksissa esitettiin runsaasti suunnitelman yksityiskohtiin kohdistunutta kritiikkiä. Joissakin muistutuksissa on tartuttu erittäin yksityiskohtaisesti ja tarkasti esimerkiksi kaavamateriaalin selostustekstin tai vuorovaikutusraportin sanamuotoihin (esim. asukkaan MU12).

Esille nousseita aiheita:

- Länsiväylän katteen lyhentäminen pahentaa meluongelmia.
- Uusi kortteli läntisen sataman pohjoispuolella tekee satamasta purjehduskelvottoman.
- Koivusaaren kanavaa on lyhennetty. Onko meritäyttöjä lisätty?
- Onko luiskattu ranta elinkaarikustannuksiltaan taloudellinen, kestävä, turvallinen ja aiheuttaako se ristiaallokkoa?



- Vesistökanali, joka on säilytetty paikallaan ei ole Vaskilahden pohjukassa.
- Koivusaaren pursiseuran sataman aallonmurtajan siirtoa ei pidä tehdä.
- Miksi ei sanota suoraan, onko korttelitaloa suurennettu vai pienennetty?
- Korttelirakenteen ympäröimää uimarantaa ei voi käyttää.
- Kadut ovat liian kapeita huollon ja lumiaurauksen kannalta.
- Suunnitelmaa ei ole havainnollistettu riittävästi Lauttasaaren länsirannalta katsottuna.
- Nurmiluodon luo-kaavamerkintä pitäisi ulottaa laajemmalle alueelle.
- Miksi kaavamerkintä LT on muutettu yleisen tien alueesta maantien alueeksi.
- Millä taataan, että täytöt eivät ulotu Katajaharjunniemen yksityisille vesialueille?
- Suunniteltu toimistorakentaminen Katajaharjussa kannen päällä tukkii näkymät nykyisistä asuinkortteleista moottoritien yli Vaskilahdelle, on liian massiivista ja lisää liikennettä Telkkäkujalla.
- Kuinka tarkkoja ja luotettavia melumallinnokset ovat?

Vastine

Pidempi katettu osuus Länsiväylän päällä estäisi paremmin melun leviämistä alueella. Melun torjuntaan on kuitenkin muitakin tapoja (määräykset julkisivujen äänen eristävydestä, melusteet, korttelirakenne)

Kaupunkikortteleiden rajaamia satamia on esimerkiksi Helsingin kanta-kaupungissa (Katajanokka, Hietalahti, Ruoholahti) pystytty toteuttamaan, kysymys on kuitenkin Koivusaassa mitoiltaan yli kahden hehtaarin kokoisesta satama-altaasta. Satamalle on hyväksi, että se on suojaainen.

Kiinteistökartan nimistön mukaan Länsiväylän alittavan kanaalin eteläpää sijoittuu Vaskilahden pohjoiskulmaan.

Kanavan lyhentäminen ei aiheuta lisätäyttöjä, Läntisen venesataman pohjoispuolinen uusi korttelialue sen sijaan aiheuttaa.

Luiskattua rantaviivaa on toteutettu monin paikoin Helsingissä, se on toimiva ja turvallinen.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Jatkosuunnittelussa selviää, onko Vaskilahden sataman aallonmurtajaa tarpeen siirtää, sataman tilanvaraus on kuitenkin osayleiskaavassa ol-tava riittävä.

Korttelitaloa on pienennetty alkuperäisestä. Mitoitus on tarkistettu vas-taamaan sosiaali- ja opetusviraston määrittelemiä tarpeita.

Esimerkiksi Vuosaaren Aurinkolahdessa korttelirakenteen reunustama uimaranta on hyvin suosittu.

Suunnitelmaa havainnollistava materiaali on ollut osayleiskaavasuunni-telmaksi runsas ja laaja. Jatkosuunnittelussa havainnekuvia ja pie-noismalleja tehdään lisää suunnitelman kehittyessä eri suunnista ja korkeuksilta.

Katujen mitoitus on suunniteltu huolto ja lumen auraus huomioiden.

Nurmiluoto on merkitty luo-merkinnällä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi, koska nimenomaan luodolla on lintujen-pesimäluotona erityisiä vaalittavia luonnonarvoja.

Länsiväylän alueella käytetään ympäristöministeriön ohjeistamaa kaa-vamerkintää.

Osayleiskaavan mukaiset täytöt eivät ulotu Katajaharjunniemen länsi-rannan tonttien yksityisille vesialueille.

Katajaharjussa kannen päälle suunniteltu työpaikkakortteli kuuluu Län-siväylän Katajaharjun puoleisen osan mahdollisen kattamisen kattami-sen suunnittelukokonaisuuteen. Korttelin viistolla rajauksella on pyritty säilyttämään nykyisen asuinkorttelin näkymiä Vaskilahdelle. Työpaik-kakortteliin ei kuljettaisi Telkkäkujan kautta.

Tieliikenteen melulaskelmat tehdään Suomessa pohjoismaisella tieliik-enteen laskentamallilla, jota on myös testattu ja validoitu riittävästi eli mallilla lasketut melutasot vastaavat hyvin maastossa mitattuja keski-äänitasoja. Laskentamallin laskentatarkkuus on noin +/- 2 dB. Vesialu-een huomioidaan melulaskelmissa siten että ne määritetään akustisesti koviksi pinnoiksi, jotka eivät vaimenna melua lainkaan. Melumittaukset soveltuvat huonosti jonkin alueen melutilanteen kartoittamiseen, sillä ne kuvaavat vain mittaushetken olosuhteita. Sen sijaan mittauksista voi-daan hyvin käyttää täydentämään laskennallista melutarkastelua. Me-lumallinnuksessa lasketaan päivän ja yön keskiäänitasot (Leq) eli nk. ekvivalenttitasot. Siinä hetkellisiä äänipaineen arvoja (nk. meluhuiput)



painotetaan voimakkaammin. Tuulen suuntaa tai voimakkuutta ei määritetä laskelmissa sillä ne voivat vaihdella voimakkaasti; sen sijaan ilmansaasteiden leviämislaskelmissa otetaan huomioon myös nämä meteorologiset seikat. Äänen heijastuminen rakennuksista ja muista kovista pinnoista otetaan laskemissa huomioon; rakennusten ulkoseinät oletetaan koviksi heijastaviksi pinoiksi. Kahden metrin laskentakorkeudella lasketaan oleskelupihojen melutasot; julkisivujen melutasot lasketaan fasaditarkasteluina eri korkeuksilta. Meluntorjunnassa noudatetaan valtioneuvoston ohjearvoja vuodelta 1992, joissa on määritelty sisä- ja ulkotilojen sallitut päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Laskentamallin lähtötietona annetaan väylän nopeusrajoitus ja oletetaan että liikennevirrat suurin piirtein noudattavat tätä nopeustasoa

Invånare anmärkning (MU24)

Påminnelse i anledning av delgeneral- och stadsplaneutkastens för Björkholmen 2014 (22.6.2014)

Som ägare till fastigheten Enåsvägen 10 c, Rnr:31062.12 motsätter jag mig kraftigt den föreslagna utbyggnaden av Björkholmen. Jag har bott sedan våren 1960 i denna enfamiljvilla, som jag låtit bygga. Längs hela Drumsös västra strand finns endast låga byggnader. Detta får man ville ha ett lägre och mindre effektivt byggare vid stranden. I och med Björkholmens planen vill man nu frångå principen och bygga både tätt och högt. Orsaken till detta lär vara att man vill få så mycket bostäder och arbetsplatser som möjligt nära den planerade metrostationen på Björkholmen.

Om så är fallet förutsätter jag att byggnadsrätten för min och för de andra tomtarna på den västra stranden av Enåsudden kraftigt höjs att motsvara byggnadsrätterna på Björkholmen. Staden favoriserar sig själv som ägare till de planerade områdena på Björkholmen, genom att tilldela sig själv överstora byggnadsrätter på bekostnad av privata ägare. Här kommer stadens dubbelroll som planerare och markägare tydligt fram.

Byggandet av norra Björkholmen i planerad skala kommer att kraftigt sänka värdet på min fastighet, eftersom havutsikten kommer att försvinna helt, det blir endast en smal vattenremsa mellan Björkholmen och Enåsudden på Drumsö, som i princip enbart består att det vattenområde jag själv äger.

Staden bör dessutom se till att det finns tillräckligt med vattenområden på norra Björkholmens östra strand. Staden kan inte utgå ifrån att det

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

gemensamma vattenområdet mellan Björkholmen och Enåsudden endast består av privattägt vattenområde som då även kommer att utnyttjas av invånare på Björkholmen och andra utomstående. Staden har härvid inte beaktat att fastighetsägarna på västra Enåsudden också äger vattenområdet, utfyllnaden kommer alltså alltför nära fastighetsgränsen.

Vattenströmnigen kommer att försämrats vilket gör att vattenkvaliteten ytterligare kommer att försämrats för hela området ända upp till Bredviken. Detta är en ekologisk katastrof.

Vidare kommare den vackra solnedgången att skymmas av höga hus.

Utfyllandet och byggandet av Björkholmen kommer att ske under flera år och kommer att ge upphov till mycket damm och buller under en lång tid.

Ifall planerna förverkligas enligt stadens 2014 års förslag kommer undertecknad att kräva full ersättning för den ekonomiska skada jag lider på grund av byggandet på Björkholmen och den förfördelningen av byggnadsrätt som jag anser mig vara berättigad till.

Staden borde istället koncentrera sig på planerna att bygga ett tak över motorvägen som nu delar Drumsö.

Det är allmänt känt att det är dyrt att bygga på vatten, trots att vattnet köpts som billigt fiskevatten. Staden har själv konstaterat att Björkholmen blir ett olösamt projekt som kommer att kosta staden mycket. Det ytterligare ökningen att byggrätten kommer inte heller att göra projektet lönsamt. Dessutom kommer boendekvaliteten att sjunka och attraktiviteten av området att minska eftersom Björkholmen inte mera är havsnära på grund av det överstora utfyllandet och byggandet. Detta ger staden ett lägre tomtpris och invånare med lägre skattebetalningsförmåga. Enligt stadens beslutsfattare har höga tomtpriser och goda skattebetalare varit det avgörande argumentet till utbyggnaden av Björkholmen. Om Björkholmen skall byggas är det bästa ett byggande i liten skala.

Staden har i och med planeringen av Björkholmen kraftigt nedsatt värdet på min och de andra tomterna på västra stranden av Enåsudden. Staden måste därför kraftigt minska på byggnadsmängden på norra Björkholmen. Ifall Björkholmen kommer att utbyggas enligt de nya planerna bör staden ersätta oss fastighetsägare med kontaktbetalning och klart större byggnadsrätt. Höjningen av byggnadsrätten skulle vara i

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

samklang med stadens vilja att öka byggnadsvolymen på området. Varför skall Björkholmen byggas tätt medan nordvästra Drumsö, speciellt strandtomterna skall befolkas glest, fastän avståndet till metrostationen är densamma?

Planerna står dessutom i stark kontrast till de planer, ideer och löften som uttalades då familjen Tallberg mycket fördelaktigt sålde mark och fiskevatten åt staden.

Asukkaan muistutus (MU24 käännös)

Muistutus koskien Koivusaaren osayleiskaavaluonnosta ja asemakaavan muutosluonnosta 2014 (22.6.2014)

Kiinteistö Katajanharjuntie 10 c, Rno 31062.12 omistajana vastustan voimakkaasti ehdotettua Koivusaaren rakentamista. Vuoden 1960 kevästä alkaen olen asunut tässä yhden perheen huvilassa, jonka olen rakennuttanut.

Pitkin koko Lauttasaaren läntistä rantaa on vain matalia rakennuksia. Tämä siksi, koska haluttiin matalampaa ja vähemmän tehokasta rakentamista rannan läheisyydessä. Koivusaaren suunnitelman myötä halutaan nyt luopua periaatteesta ja rakentaa sekä tiheästi ja korkeasti. Syynä tähän on kuulemma, että halutaan mahdollisimman paljon asuntoja ja työpaikkoja lähelle Koivusaaren metroasemaa.

Jos näin on, oletan, että rakennusoikeus minun ja muiden Katajaharjun niemen länsirannan tonttien kohdalla huomattavasti nostetaan vastamaan rakennusoikeuksia Koivusaassa. Kaupunki suosii itseään suunniteltujen alueiden omistajana Koivusaassa, jakamalla itselleen ylisuuria rakennusoikeuksia yksityisten omistajien kustannuksella. Tästä tulee selkeästi esille kaupungin kaksoisrooli suunnittelijana ja maanomistajana.

Pohjoisen Koivusaaren rakentaminen suunnitellussa mittakaavassa tulee voimakkaasti laskemaan oman kiinteistöni arvoa, koska merinäköala tulee katoamaan kokonaan, vain kapea vesikaistale Koivusaaren ja Lauttasaaren Katajaharjuniemen välissä jää, joka koostuu periaatteessa ainoastaan siitä vesialueesta jonka itse omistan.

Kaupungin tulee lisäksi huolehtia, että pohjoisen Koivusaaren itäranassa on riittävästi vesialueita. Kaupunki ei voi olettaa, että yhteinen vesialue Koivusaaren ja Katajaharjuniemen välissä koostuu ainoastaan yksityisomistuksessa olevasta vesialueesta, jota siinä tapauksessa

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren asukkaat ja muut ulkopuoliset myös tulevat käyttämään. Kaupunki ei ole tässä yhteydessä ottanut huomioon, että läntisen Katajharjuniemen kiinteistönomistajat myös omistavat vesialueen, täyttö tulee siis liian lähelle kiinteistörajaa.

Veden virtaama tulee huononemaan, mikä aiheuttaa sen, että veden laatu entuudestaan huononee koko alueella aina Laajalahteen asti. Tämä on ekologinen katastrofi.

Lisäksi korkeat talot tulevat peittämään kauniin auringonlaskun.

Koivusaaren täyttö ja rakentaminen tulee kestävänsä monta vuotta ja se tulee aiheuttamaan paljon pölyä ja melua pitkän aikajakson aikana.

Mikäli suunnitelmat toteutuvat kaupungin vuoden 2014 ehdotuksen mukaan, tulee allekirjoittanut vaatimaan täyden korvauksen taloudellisesta vahingosta, josta kärsin Koivusaaren rakentamisen johdosta ja siitä epäoikeudenmukaisesti jaetusta rakennusoikeudesta, johon katson, että minulla on oikeus.

Kaupungin tulisi sen sijaan keskittyä suunnittelemaan kansi Lauttasaarta tällä hetkellä jakavan moottoritien ylle.

On yleisesti tiedossa, että rakentaminen veden päällä on kallista, vaikka vesialue on ostettu edullisena kalastusvetenä. Kaupunki on itse todennut, että Koivusaaresta tulee kannattamaton projekti, joka tulee maksamaan kaupungille paljon. Rakennusoikeuden kasvattaminen vielä lisää ei tule myöskään tekemään projektista kannattavaa. Sen lisäksi asumislaatu tulee laskemaan ja alueen houkuttelevuus vähenemään koska Koivusaari ei ole enää merenläheinen ylisuuresta täytöstä ja rakentamisesta johtuen. Tämä antaa kaupungille alemman tonttihinnan ja asukkaita joilla on pienempi veronmaksukyky. Kaupungin päättäjiänsä mukaan korkeat tonttihinnat ja hyvät veronmaksajat ovat olleet ratkaiseva argumentti Koivusaaren rakentamiseksi. Jos Koivusaari pitää rakentaa, pienimittakaavainen rakentaminen on parasta.

Kaupunki on Koivusaaren suunnittelun myötä huomattavasti alentanut minun ja muiden Katajharjuniemen läntisen rannan tonttien arvoa. Kaupungin tulee siksi huomattavasti vähentää rakentamisen määrää pohjoisessa Koivusaarella. Jos Koivusaari aiotaan rakentaa uusien suunnitelmien mukaan, kaupungin tulee korvata meitä kiinteistönomistajia käteismaksulla ja selvästi suuremmalla rakennusoikeudella. Rakennusoikeuden lisäys olisi sopusoinnussa kaupungin tahdon kanssa nostaa rakennusvolyyymia alueella. Miksi Koivusaari tulee rakentaa ti-

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

heäsi kun luoteis-Lauttasaari, erityisesti rantatontit tulee olla väljästi asuttuja, vaikka etäisyys metroasemalle on sama?

Suunnitelmat ovat lisäksi jyrkässä kontrastissa niihin suunnitelmiin, ajatuksiin ja lupauksiin joita lausuttiin, kun Tallbergin perhe hyvin edullisesti myi maata ja kalastusvesiä kaupungille.

Genmäle

Det är motiverat att bygga med hög täthet invid metrostationen för att utnyttja spårtrafiken så effektivt som möjligt. Björkholmen bildar en egen helhet i sig som är, och som också får vara, annorlunda än t.ex. Enåsens i huvudsak småskaliga bostadsmiljö. Staden består av sinsemellan varierande byggda områden med olika exploateringsgrad, och invånaren har möjlighet att välja just den stadsmiljö som tilltalar honom eller henne. Någon uppskattar en innerstadsmässig och urbant byggd miljö, medan en annan söker sig till småskaliga och gröna småhusområden.

Samhällsplaneringen är alltid bunden av sin tid. När man i tiden uppgjorde planer för Enåsudden visste man inte ännu att en metroförbindelse kommer att byggas genom området och prognoserna för stadens befolkningstillväxt var annorlunda än idag. På den tiden uppfattades det inte heller viktigt att t.ex. förtäta samhällsstrukturen ur ett ekoeffektivt perspektiv. Med tiden skapas i olika miljöer sådana värden som invånarna uppskattar och vill bevara. Därför ändrar man inte i allmänhet ett småhusområde så, att det förtätas med samma exploateringsgrad som ett höghusområde.

I Björkholmen är det möjligt att öppna havsutsikt i nästan alla bostäder och det finns skäl att tro, att området blir lockande i sin stadsmässigt byggda form på samma sätt som också de andra nya bostadsområdena vid Helsingfors stränder har visat sig vara.

Byggandet av Björkholmen enligt delgeneralplanens nuvarande måttättning är inte olönsamt för staden. Man kan med skäl förvänta sig att Björkholmens bostäder intresserar även ett synnerligen solvent invånarklientel.

Under planeringens gång har man utrett konsekvenserna av Björkholmens utfyllnad på vattenkvalitet och -växling i intilliggande vattenområdet. Genom att t.ex. öppna nya vattenflödesöppningar genom Västerledens vägbank kan man förbättra vattnets växling. Den nuvarande flödesöppningen under Västerleden vid Kopparvikssundet bevaras.



Vattenområdet mellan Enåsudden och Björkholmen är enligt delgeneralplanen som smalast, c. 70 meter, längst inne i Kopparvikssundet och utvidgas mot norr till över 200 meter. Utfyllnadsområdena sträcker sig inte in på de vattenområden som hör till de privata tomterna på Enåsudden.

Anmärkarens tomt ligger inte på delgeneralplaneområdet. Den förändring av landskapet och den eventuella sänkning av värdet som denna medför på fastighet utanför planområdet samt frågan om byggnadsrätt (/kravet på utökad byggnadsrätt?) är inte sådana omständigheter, som i generalplaneringen medför oskäligen olägenheter enligt markanvändnings- och bygglagens 39 § eller medför ersättningsskyldighet enligt lagen. I generalplanen anges inte heller byggnadsrätten eller utfyllnadsområdets exakta position, utan dessa definieras i detaljplaneringen och i den efterföljande vattenlovsprocessen.

Tomtens värde kommer sannolikt inte att sjunka. Byggandet och utvecklandet av det intilliggande området samt den nya metroförbindelsen kommer istället att ha en upprätthållande verkan på områdets tomtvärden.

Vastine (käännös)

Metroaseman viereen on raideliikenteen tehokkaan käytön vuoksi perusteltua suunnitella tehokasta rakentamista. Koivusaari muodostaa oman kokonaisuutensa, joka on ja voikin olla erilainen, kuin esimerkiksi Katajaharjun pääosin pienimittakaavainen asuinympäristö. Kaupunki muodostuu keskenään erilaisista ja erilaisilla tehokkuuksilla rakennetuista alueista, joiden kesken asukkaalla on mahdollista valita mieleisensä kaupunkiympäristö. Jotkut arvostavat kantakaupunkimaista luonteeltaan vahvasti rakennettua ympäristöä, kun taas toiset hakeutuvat pienimittakaavaisille ja vehreille pientaloalueille.

Yhdyskuntasuunnittelu on aina aikaansa sidottua toimintaa. Katajaharjunniemen kaavoja laadittaessa ei ollut tiedossa, että alueen kautta rakennetaan metroyhteys länteen, kaupungin väestönkasvun ennusteet olivat toisenlaisia kuin nyt ja esimerkiksi yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä ekotehokkuuden näkökulmasta ei tuolloin pidetty tärkeänä. Aika luo kuitenkin erilaisiin ympäristöihin sellaisia arvoja, joiden pysyvyyttä alueen asukkaat arvostavat, siksi valmista pientaloaluetta ei yleensä muuteta kerrostalotehokkuudella rakennettavaksi.



Koivusaassa lähes kaikista asunnoista on mahdollista avata merinäköymä ja on syytä uskoa, että kaupunkimaiseksi rakennettuna alue on houkutteleva niin kuin Helsingin uudet asuinalueet rannoilla ovat muutkin olleet.

Koivusaaren rakentaminen ei osayleiskaavan nykyisellä mitoituksella ole kaupungille kannattamatonta. On perusteltua odottaa, että Koivusaaren asunnoista ovat kiinnostuneita hyvinkin maksukykyiset asukkaat.

Muistuttajan tontti ei sijaitse yleiskaava-alueella. Muistutuksessa viitattu maiseman muutos ja tähän liittyvä kaava- alueen ulkopuolella olevan kiinteistön mahdollinen arvon aleneminen ja rakennusoikeus eivät ole sellaisia seikkoja, jotka aiheuttaisivat yleiskaavoituksessa maankäyttö ja rakennuslain (39 §:ssä) mukaista kohtuutonta haittaa tai muodostaisivat lain mukaisen korvausvelvollisuuden. Yleiskaavassa ei myöskään osoiteta rakennusoikeutta ja täyttöjen tarkkaa sijaintia, vaan ne määräytyvät asemakaavoituksessa ja myöhemmässä vesilupamenettelyssä.

Tontin arvo ei todennäköisesti tule laskemaan, vaan viereisen alueen rakentamisella ja kehittämisellä ja metroyhteydellä tulee olemaan Katajajarjunkin alueen tontinarvoja ylläpitävä vaikutus.

Osayleiskaavaprosessin aikana sen eri vaiheissa useita kertoja esille nousseita näkökulmia, jotka toistuvat myös muutetusta osayleiskaavaehdotuksesta annetuissa muistutuksissa.

Suunnittelun lähtökohta on väärä. Koivusaari tulee säilyttää veneilijöiden käytössä ja virkistysalueena eikä sinne saa rakentaa asunto- ja työpaikka-alueita.

Vastine

Kaupunginvaltuuston asettamana tavoitteena on tuottaa 5500 uutta asuntoa joka vuosi niin, että asuntojen tarjonta vastaisi kysyntää ja estäisi asuntojen hintojen jatkuvaa nousua. Kaupunkisuunnitteluvirastolle valtuuston asettamana sitovana tavoitteena on tuottaa vuosittain 500 000 k-m² uutta asemakaavoitettua asuinkerrosalaa Helsinkiin.

Helsingin kaupungin strategisena tavoitteena on niin ikään turvata elinkeinoelämän kehittymisen edellytykset Helsingissä ja olla Suomen yritysmyönteisin kaupunki.



Kaupunkirakenteen tiivistäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varheen on sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, että Helsingin kaupungin tavoitteiden ja strategian mukaista kaupunkisuunnittelua. Maan ainoa metrolinja kulkee Koivusaaren alitse ja siitä syystä aluetta on perusteltua suunnitella muuhunkin kuin veneily- ja virkistyskäyttöön. Metron varren kaupunkirakenteen tiivistäminen on myös seudullista kaupungin rajat ylittävää suunnittelua.

Asukkaiden mielipiteitä ei ole otettu suunnittelussa huomioon. Vuorovaikutus ei ole ollut aitoa, vaan sitä on järjestetty vain lain kirjaimen täyttämiseksi.

Vastine

Lähialueen asukkaiden ja esimerkiksi Lauttasaari Seuran vaatimus on ollut jättää Koivusaari pääosin rakentamattomaksi alueeksi ja kehittää sitä nykytilanne lähtökohtana. Tavoite on ristiriidassa kaupungin strategisten tavoitteiden kanssa ja myös kaupunkisuunnittelulautakunnan aiempien päätösten kanssa suunnitella Koivusaarta asunto- ja työpaikka-alueena. Päinvastoin kuin pääosa saapuneesta asukasmielipiteestä kaupunkisuunnittelulautakunta on halunnut Koivusaaren merkittävästi osayleiskaavaehdotuksessa esitettyä enemmän rakentamista.

Suunnitteluprosessin aikana on järjestetty runsaasti osallistumismahdollisuuksia.

Koivusaaren osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 7.1.–28.1.2008.

Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 15.3.–10.4.2010 ja 15.10.–2.11.2012

Kaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1 -- 18.2.2013 ja 23.5.2014 -- 23.6.2014

Osayleiskaavasta on prosessin eri vaiheissa järjestetty Lauttasaaressa kolme yleisötilaisuutta 15.1.2008, 23.3.2010 ja 23.10.2012.

Suunnittelukilpailun vuorovaikutus järjestettiin 13.1-28.2.2009 laajalla kilpailuehdotusten näyttelyllä näyttelytila Laiturilla ja internetissä. Ehdotuksista oli mahdollista antaa palautetta ennen kilpailun ratkaisua ja palaute oli kilpailun tuomariston käytössä. Kilpailu itsessään oli osa vuorovaikutusprosessia, koska se oli yleinen kilpailu, johon kaikilla on osallistumisoikeus ja näin tilaisuus esittää ehdotuksen muodossa kannanottonsa siitä, millainen Koivusaari olisi asunto- ja työpaikka-alueena.



Alueen venekerhoille on järjestetty työpajatilaisuus satamien suunnittelusta ja satamien suunnittelusta on keskusteltu kerhojen kanssa erillisissä neuvotteluissa. Lauttasaari Seuralle on esitelty suunnittelutilannetta neuvotteluissa ja Seuran tilaisuudessa.

Koivusaaren suunnittelussa käytettiin yleistä kansainvälistä ideakilpailua suunnitteluvaihtoehtojen hakemisen lisäksi myös osana vuorovaikutusprosessia - kaupunkisuunnittelukilpailussa Suomessa jopa uraauurtavalla tavalla. Koivusaari oli nimittäin ensimmäinen suuri kaupunkisuunnittelukilpailu (2009, 101 ehdotusta) Suomessa, jossa anonyymit nimimerkillä jätetyt ehdotukset tulivat julkisesti nähtäviksi internettiin sekä plansseina ja pienoismalleina näyttelytila Laiturille ennen kilpailun ratkaisemista. Yleisöllä oli mahdollisuus antaa palautetta ehdotuksista niin, että kilpailun tuomaristo sai materiaalin käyttöönsä ennen ratkaisun tekemistä. Yleisö sai myös äänestää suosikkiaan ja yleisön suosikki julkistettiin. Kaupunkisuunnitteluvirastossa kehitetty vuorovaikutteinen kilpailumalli on sittemmin tullut vakiintuneeksi käytännöksi suomalaisissa yleisissä arkkitehtuuri- ja kaupunkisuunnittelukilpailuissa.

Yleisen ideakilpailun järjestämisen yhtenä ideana oli tuoda Koivusaaren suunnittelu julkiseen keskusteluun alkuvaiheessa suunnitteluprosessia ja toisaalta esitellä Koivusaaren suunnittelu koko kaupunkia koskevana asiana, ei pelkästään lauttasaarelaiten ja kaupunkisuunnitteluviraston välisenä asiana. Kilpailuun sai osallistua ehdotuksellaan kuka tahansa, se oli kansainvälinen ja avoin. Kilpailun ratkettua näyttikin siltä, että tavoitteessa oli onnistuttu. Esimerkiksi yleisöäänestyksen tulos ei ollut ristiriidassa ammattilaisuusjärjestöjen käsityksestä paremmuusjärjestyksestä, kilpailun lopulta voittanut ehdotus oli yleisön mielestä kilpailun kolmanneksi paras ja paras millään tavalla realistisista ehdotuksista. Jatkosuunnittelu on edennyt voittaneen kilpailuehdotuksen perusideoiden mukaisesti yhteistyössä ehdotuksen - kyllä, lauttasaarelaisen tekijän kanssa.

Prosessissa pyrittiin etenemään vuorovaikutuksen näkökulmasta oikeaoppisesti painottaen osallistumista suunnittelun alkuvaiheisiin, kuitenkin kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymät suunnitteluperiaatteet suunnittelun lähtökohtana. Pyrittiin osallistamaan kaupunkilaisia laajemmin, ei vain lähialueen asukkaita, koska suunnittelu liittyi myös seudullisesti tärkeään Länsimetron ja sen varrelle syntyvän kaupunkirakenteen suunnitteluun ja keskusteluun siitä, miten Helsinki tulevaisuudessa vastaa kasvavaan asuntojen tarpeeseen.

Osayleiskaavassa esitetty rakentamisen määrä ja tehokkuus on liian suuri.

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



Vastine

Yleis- ja asemakaavoituksen tehtävänä on yrittää sovittaa keskenään usein ristiriitaisia tavoitteita yhteen ja luoda paras mahdollinen kokonaisuus. Tavoitteena on ollut esimerkiksi Lauttasaaren kaupunkirakennetta kaupunkimaisempi ympäristö, jossa eri toimintoja on suunniteltu suhteellisen tiiviiseen tilaan. Toisaalta paineita on ollut pitää rakennettu alue sellaisena, että meritäytöt eivät kasva ympäristövaikutuksiltaan kohtuuttomaksi ja alueen rakentamisen mittakaava on suhteessa ympäristöönsä ja maisemaan. Tiiviyden ansiosta koko alueelta on kävely- ja pyöräilymatka metroasemalle. Metroaseman tehokas käyttö ja alueen rakentamistalous luovat puolestaan paineita rakentamistehokkuuden ja mitoituksen kasvattamiselle.

Tiivis kaupunkimainen ympäristö, kuten esimerkiksi Helsingin kantakaupunki on viime vuosina tullut yhä halutummaksi asuin ympäristöksi, minkä voi päätellä mm. kyseisen alueen korkeasta hintatasosta. Kaikkien alueiden ei pidä olla kantakaupunkimaisella tiiviydellä rakennettua, mutta niille ihmisille, jotka haluavat asua urbaanissa ympäristössä tulee tarjota siihen mahdollisuuksia.

Rakentamisen lopullista määrää tai yksittäisten rakennusten tarkkoja lopullisia korkeuksia ei määritellä osayleiskaavassa, vaan se kuuluu asemakaavavaiheen suunnitteluun.

Koivusaaren osayleiskaava on maakuntakaavan vastainen.

Vastine

Uudenmaan 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi, jonka halki on linjattu moottoriväylä (Länsiväylä) sekä seutuliikenteen rata (metro). Suunnittelualueen eteläistä rantaa myöten on osoitettu viheryhteyden tarve.

Uudenmaan 2013 hyväksytyssä, parhaillaan vahvistettavana olevassa 2. vaihemaakuntakaavassa alueelle on osoitettu edellisten lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä sekä liikennetunneli, joka korvaa ja tarkentaa aikaisempaa seutuliikenteen radan (metro) merkintää.

Uudenmaan liitto toteaa lausunnossaan, että Koivusaaren osayleiskaava noudattaa maakuntakaavan ja 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteita



tiivistämällä ja tehostamalla taajamatoimintoja hyvien raideliikenneyhteyksien asemanseutujen varten.

Seudullisen ratayhteyden tehokas hyödyntäminen on tärkeää. Merellisyys on keskeinen identiteettitekijä paitsi alueen, myös seudun kannalta. Rantojen saavutettavuus ja säilyttäminen vapaassa käytössä ovat hyviä ratkaisuja ja noudattavat maakuntakaavan tavoitteita. Seudullisesta kävely- ja pyöräilyreitistä on huolehdittu osoittamalla kaavaehdotuksessa reitti Länsiväylän pohjoispuolelle.

Koivusaaren rakentaminen lisää liikenteen aiheuttamia häiriöitä (melu, ilmaansaasteet) alueella.

Vastine

Länsiväylän liikenteen aiheuttamat haitat ovat vaikuttaneet merkittävästi suunnitteluratkaisuihin. Meluselvitysten perusteella Länsiväylän päälle rakennettava kansi, suunnitellut rakennusmassat sekä melusteet parantavat nykyisten asuinkorttelien melutilannetta. Myös uuden rakentamisen osalta voidaan ulkoalueilla, parvekkeilla ja sisätiloissa saavuttaa ohjearvojen mukaiset melutasot.

Koivusaaren ja Lauttasaaren nykyisten asuinalueiden ilmanlaatuun vaikuttaa eniten Länsiväylän moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamat päästöt. Koivusaaren rakentaminen ei heikennä ilmanlaatua nykyisillä asuntoalueilla, ja Koivusaarella asunnot sijaitsevat riittävällä etäisyydellä Länsiväylästä, joten ilmanlaadun ohje- ja raja-arvot eivät ylitä. Länsiväylän mahdollinen kattaminen Katajajarjun kohdalla nostaa ilmaansaasteiden pitoisuuksia tunnelin suuaukkojen läheisyydessä, mutta pitoisuudet eivät ylitä ohje- ja raja-arvoja asuinkortteleissa ja niiden oleskelupihoilla.

Liikennejärjestelmä on mutkikas ja huonontaa Lauttasaarelaisten yhteyksiä Länsiväylälle.

Vastine

Läntisestä Lauttasaaresta on nykyään yhteys ainoastaan Länsiväylälle länteen. Koivusaaren kohdalle suunnitellun uuden eritasoliittymän myötä läntisestä Lauttasaaresta pääsee Länsiväylälle myös keskustan suuntaan.

Nykyisen Katajajarjun liittymän lännestä tuleva ramppi ei voi säilyä, kun rakennetaan Länsiväylälle rinnakkainen Vaskilahdenkatu. Suunni-



telmien mukaan myös lännen suuntaan menevä ramppi täytyy poistaa, kun Koivusaaren pohjoisosa toteutetaan. Katajajarjun alueelta yhteys länteen kulkee tällöin Vaskilahdenkadun ja Länsiväylän ylittävän Koivusaaren puistokadun kautta. Tämä kasvattaa ajoaikaa alle kahdella minuutilla.

Täyttötöiden tekeminen on logistisesti, epätaloudellista, epäekologista ja hankalaa, koska louhe joudutaan tuomaan alueelle muualta.

Vastine

Koivusaaren louhe olisi ollut logistisesti ja ekologisesti edullisinta kuljettaa paikalle Länsimetron tunnelityömaalta. Koivusaaren suhteen ei kuitenkaan saatu tehtyä riittävän ajoissa yleiskaavassa 2002:ssa poliittisia päätöksiä Koivusaaren käytöstä asunto- ja työpaikkarakentamiseen. Suunnittelu on tämän vuoksi jouduttu yleiskaavan selvitysalueella aloittamaan prosessiltaan raskaalla osayleiskaavan laatimisella, jolloin metrotömaa ja Koivusaaren toteuttaminen eivät ajoitu samanaikaisesti. Koivusaaren toteuttamisessa on logistisesti, taloudellisesti ja ekologisesti merkitystä sillä, mistä tarvittava louhe saadaan ja kuljetetaan. Jatkosuunnittelussa täyttöjen toteuttaminen ja aikatauluttaminen onkin oleellinen osa suunnittelua.

Alue on liian kallis toteuttaa.

Vastine

On selvää, että alue, jonka rakennuskelpoiseksi saattamiseksi joudutaan tekemään isoja maanrakennustöitä, mittavia liikennejärjestelyjen ja muun infrastruktuurin rakentamista sekä Länsiväylän estevaikutuksen, sekä melu- ja päästöhaittojen ehkäisemistä vaatii suuria investointeja ei ole lähtökohdiltaan edullisin paikka rakentaa.

Helsingissä ole enää jäljellä paljoakaan lähtökohtaisesti hyvää rakennusmaata ellei sitten esimerkiksi nykyisiä puistoalueita oteta rakentamiskäyttöön. Alueen saattaminen rakennuskelpoiseksi aiheuttaa useimmiten nykyisillä yhä vaikeammin toteutettavilla suunnittelualueilla lisäkustannuksia.

Koivusaaren alueella alueelta saatavien tonttitulojen arvioidaan olevan n. 52-65 milj. euroa alueen toteuttamisesta kaupungille aiheutuvia kustannuksia suuremmat.



Suunnitelman toteuttamisesta aiheutuvat kynnysinvestoinnit ovat kaupungille suurehkot, mutta Koivusaaren rakentaminen on taloudellisesti kannattavaa tonttien myynnistä saatujen tulojen ansiosta ja pitkällä aikavälillä kertyvien verotuottojen ansiosta.

Koivusaaren rakentaminen tuhoaa alueen merellisen maiseman.

Vastine

Keilaniemen, Hanasaaren, Lauttasaaren, Lehtisaaren ja Kaskisaaren ympäröimä Laajalahden alue on merellinen, mutta ei kuitenkaan nykyisinkään rakentamaton. Länsiväylä liittymäramppeineen on maisemaan voimakkaasti vaikuttava rakennettu elementti alueella samoin kuin Keilaniemen toimistokeskittämä tornitaloineen.

Koivusaaren suunnittelun maisemallinen lähtökohta on ollut alueen säilyminen saarena, jota on korttelialueiden täsmällisillä rajauksilla merimaisemaan korostettu. Saarimaisen lähtökohdan ansiosta näkymiä merimaisemaan on pystytty avaamaan Hanasaaren ja Koivusaaren välistä ja Koivusaaren ja Lauttasaaren välistä. Näkymät Länsiväylältä tai Lauttasaaresta eivät pysy nykytilanteen mukaisina, mutta aluekokonaisuudessa meri ja merimaisemat ovat voimakkaasti läsnä.

Koivusaaren hahmo ja sen julkisivu merelle päin on suunniteltu rakennetuksi, mutta ehjäksi ja selväpiirteisesti rajatuksi. Sen aluejulkisivu pitkissä näkymissä on alueen keskustaan loivasti kohoava ja reunoja kohden laskeva. Julkisivu polveilee jäsentyen mittakaavallisesti pienempiin osiin. Aluejulkisivu on maisemassa horisontaalinen, matalahko ja vapaasti polveileva.

Saaren eteläkärjessä säilytetään täysikasvuista puustoa (entinen Leppäsaari), joka pehmentää alueen julkisivua etelään merelle ja myös Katajaharjun asuinkortteleiden suuntaan. Eteläisimmät korttelialueet jäävät osittain Leppäsaaren puiston taakse Katajaharjusta tarkasteltuna. Myös Länsiväylän pohjoispuolella säilytettävällä vanha puusto on säilytetty pehmentävänä maisemaelementtinä osana Koivusaaren aluejulkisivua.

Eniten maisema muuttuu Katajaharjunniemen edustalla, jossa nykyinen Keilaniemeen asti ulottuva avoin merialue muuttuu kapeammaksi salmeksi Koivusaaren ja Katajaharjunniemen välissä. Näkymä muuttuu suljetummaksi Katajaharjunniemen länsirannan tonteilta tarkasteltuna.



Koivusaari ei näy avomerelle kuin kapeista näkymäsektoreista, koska sen edustalla on suojaavaa saaristoa (mm. Käärmeluodot, Mäntysaari, Tiirasaari ja Niittysaaret).

Meritäytöt vaikuttavat haitallisesti veden vaihtumiseen ympäröivällä vesialueella.

Vastine

Täysin ilman meritäyttöjä Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärä on vaikeaa saada sellaiseksi, että uusi metroyhteys hyödynnettäisiin tehokkaasti ja asema kannattaisi rakentaa ja ottaa käyttöön. Nykyisellä maa-alueella pidättäytyminen johtaisi samalla mitoituksella mittakaavaltaan valtaviin rakennusvolyymeihin. Täyttöalue on kuitenkin pyritty suunnittelemaan maltillisen kokoiseksi, Koivusaarta ei ole levitetty täytein pidemmälle, kuin kävelymatkan päähän metroasemasta.

Meritäyttöihin tuleekin suhtautua kriittisesti, mutta joillakin tärkeimmillä kaupunkirakenteen kasvun alueilla (esim. vanhat satama-alueet, Koivusaari metron varressa) voidaan täyttöjä harkiten tehdä. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee varmistaa, että ympäristölle aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman pieniä. Koivusaari liittyy seudullisessakin suunnittelussa tärkeänä pidettyyn rannan suuntaiseen kehityskäytävään.

Osayleiskaavaehdotuksen mukaisella rantaviivalla on teetetty Suomen Ympäristövaikutus Oy:llä päivitetty virtausmalliselvitys täydentämään jo aikaisemmin tehtyjä selvityksiä esitetyn maankäytön vaikutuksista virtauksiin. Edellisen osayleiskaavaehdotuksen mukaiseen maankäyttöön verrattuna tässä osayleiskaavaehdotuksessa rantaviivaan on päivitetyn virtaus selvityksen mukaan monilta osin parantavat veden vaihtuvuutta. Koivusaaren eteläosaan suunniteltu kanava on lyhentynyt ja vesi pääsee vaihtumaan tuulen vaikutuksesta nopeasti. Koivusaaren pohjoispuolelle suunniteltu uimarantalahti on muotoilultaan suoraviivaisempi ja veden vaihtuvuus nopeampaa. Virtaus selvityksessä on todettu, että Koivusaaren itäpuolella ja eteläosan kanavassa vesi vaihtuu noin kerran vuorokaudessa. Venesatamassa ja uimarantalاهدessa vesi vaihtuu noin 2-4 vuorokaudessa.

Koivusaaren raskas rakentaminen meritäyttöineen tuhoaa alueen ainutlaatuiset luontoarvot.

Vastine



Alueen lähiluonnossa merialueen pohjaeliöstö tuhoutuu niiltä osin, kun se jää uusien täyttöalueiden alle. Täyttöjen aiheuttamia haittoja voidaan kompensoida esimerkiksi ranta-alueiden ennallistumista edistävillä toimenpiteillä. Suunnitelmassa on ideoitu ruovikon kasvua edistävää pohjan muotoilua ja rakkolevän sekä kalaston elinolosuhteita parantavia vedenalaisia kivillä toteutettua pohjan muotoilua.

Lintujen pesimäalueille ei tehtyjen selvitysten mukaan aiheudu merkittävää pysyvää haittaa, kun huolehditaan, että lähimmät pesimäluodoille ei ole kulkuyhteyttä ja etäisyys korttelirakenteeseen on riittävä. Koivusaaren eteläkärjen rantaniitty on osayleiskaavassa merkitty suojelualueeksi. Eteläkärjen avokalliot ja siirtolohkare on säilytetty osana puistoa ja merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi (luo).

Alueella esiintyville lepakoille suunnitelman polveileva rantaviiva tarjoaa hyviä saalistusympäristöjä ja rantarakenteet levähdyspaikkoja.

Ilmastonmuutoksen aiheuttamiin vaikutuksiin ei ole suunnitelmassa varauduttu riittävästi.

Vastine

Ilmastonmuutoksen hidastamisen näkökulmasta keskeisesti kaupunkirakenteessa sijaitsevan Koivusaaren suunnittelu asunto- ja työpaikka-alueeksi hillitsee osaltaan kaupunkirakenteen leviämistä seudulla yhä laajemmalle alueelle ja lisääntyvää energiankulutusta. Osayleiskaava-suunnitelma kaupunkirakennetta toiminnallisesti eheyttävänä, tiivistävänä ja metroluonteeseen nojautuvana on esimerkki energiankulutusta vähentävästä tavasta rakentaa kaupunkia.

Ilmastonmuutoksen hallinnan näkökulmasta Koivusaaren osayleiskaavassa on huomioitu merenpinnan korkeuden ja aaltoilun vaikutukset rakentamistasoihin ja kuivatukseen. Korttelirakenne on tuulisella paikalla suunniteltu sellaiseksi, että esimerkiksi piha-alueet ovat suojassa tuulilta eikä kaduista muodostu suoraa tuulitunneleita.

Koivusaaren palvelut ovat alimitoitettuja suhteessa asukasmäärään

Vastine

Koivusaaren julkisten palvelujen mitoitus on päiväkodin osalta suunniteltu yhteistyössä sosiaaliviraston kanssa ja koulutilojen osalta yhteistyössä opetusviraston kanssa, minkä tuloksena on päädytty osayleis-



kaavan mitoitukseen. Koivusaassa varaudutaan 1-2 päiväkodin rakentamiseen ja koulutilojen ala-asteen 1-2 luokkalaisille. Mitoitusta tarkastellaan yhteistyössä asianomaisten hallintokuntien kanssa jatko-suunnittelun yhteydessä ja julkisten palvelujen mitoituksen suhteen Koivusaari ja Lauttasaari muodostavat kokonaisuuden.

Kaupallisten palvelujen määrää ei osayleiskaavassa tai asemakaavassa ole mahdollista määrätä tarkasti, vaan niiden mitoitus määräytyy lopulta kysynnän mukaan. Koivusaaren tiivis rakenne ja kohtuullinen asukas- ja työpaikkamäärä luo edellytyksiä kaupallisten palvelujen sijoittumiselle alueen keskusta.

Pursiseurojen toimintaedellytykset Koivusaassa heikkenevät. Talvitelakointia ei ole ratkaistu Koivusaassa.

Vastine

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa venesatamien suunnittelu tulee olla muiden toimintojen tapaan tilaa säästävää pyrkimyksenä kaupunkimainen ympäristö. Venekerhojen toiminta-alue vie ranta-alueesta merkittävän osan, tiivistyvällä alueella juuri rannoille olisi muitakin käyttäjiä. Kaupunkisuunnittelussa on usein kysymys arvoalinnoista, esimerkiksi asuntojen tarpeesta suhteessa harrastusmahdollisuuksien parantamiseen. Koivusaaren venesatamat sijaitsevat kaupungin omistamalla maa- ja vesialueella.

Koivusaassa ei voida järjestää talvitelakointia niin, että kaikilla veneillä, joilla on laituripaikka Koivusaassa olisi myös talvitelakointipaikka samassa satamassa. Veneiden säilytys vie tällä hetkellä suuren osan Koivusaaren nykyisestä maapinta-alasta. Kun saarelle suunnitellaan muitakin toimintoja kuin veneilyä on selvää että laajoille säilytyskentille ei ole alueella tilaa.

Helsingin kaupungilla on tällä hetkellä mm. Rajasaassa, Herttoniemessä, Vartiokylässä jne. kaupungin ylläpitämiä kausimaksullisia talvitelakointialueita, jonne saapumisjärjestyksessä siirretään veneitä säilytykseen miltä tahansa Helsingin laituripaikalta. Systemi on toimiva, joskaan ei tietenkään veneilijälle aivan yhtä vaivaton kuin talvisäilytys omassa satamassa laituripaikan vieressä. Tulevaisuudessa keskitetyille säilytysalueille tulisi löytää lisää tilaa ja myös uusia talvitelakoinnin muotoja, kuten venehotelleja tulisi kehittää.

Talvitelakoinnin järjestämisellä tulevaisuudessa tulee olemaan suuri vaikutus helsinkiläisten veneilymahdollisuuksiin ja asia tulisi ratkaista

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

kokonaisuutena. Talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuutena on yksi Helsingin valmisteilla olevassa yleiskaavassa pohdittavia kysymyksiä.

Veneily tulee kuitenkin olemaan tulevaisuudessakin Koivusaassa merkittävässä asemassa ja osa tulevaisuuden Koivusaaren identiteettiä. Saarelle on suunniteltu neljään satamaan yhteensä n. 500 venepaikkaa.

Läntisen sataman nykyisen vuokralaisen NJK:n kanssa on käyty neuvotteluja sataman siirtämisestä Hernesaaren kärkeen suunnitteilla olevaan uuteen venesatamaan. Siirto antaisi mahdollisuudet seuran laajenemistarpeille tulevaisuudessa ja sijoittuisi lähelle suunniteltua uutta purjehduksen kilpailukeskusta. NJK :n kannan mukaan Koivusaari olisi kerholle paras ja ensisijainen paikka toiminnan jatkamiseen. Suunniteltu satama on kuitenkin seuran tarpeisiin liian ahdas.

Läntinen satama olisi mahdollista suunnitella niin, että se ulottuisi kaupungin rajan yli Espoon puoleiselle vesialueelle. Laajemmasta satamasta on laadittu suunnitelmia ja käyty neuvotteluja Helsingin kaupungin, Espoon kaupungin, Senaatti-kiinteistöjen, Hanasaaren kulttuurikeskuksen ja NJK:n kanssa.

Hanasaaren kulttuurikeskuksen ja Senaatti-kiinteistöjen kanta sataman laajentamisesta kaupungin rajan yli Espoon vesialueelle on pysynyt suunnitteluprosessin ja käytyjen neuvottelujen jälkeen muuttumattomana: Hanasaaren vesialueelle ei saa tehdä muutoksia. NJK on puolestaan todennut ja toteaa edelleen, että pelkästään Helsingin alueelle sijoittuva satama on seuran tulevaisuuden laajenemistarpeita ajatellen liian pieni.

Koivusaaren läntinen satama-allas on kuitenkin suunniteltu edelleen niin, että sen laajentaminen länteen kaupungin rajan yli on mahdollista, koska kahden niemen ja Länsiväylän kannaksen muodostama pohjukka on lähtökohtaisesti erinomainen sataman paikka. Veneilytoiminta rikastuttaisi koko aluekokonaisuutta ja sijaitsisi erinomaisten liikenneyhteyksien varrella.

Itäisen sataman kerhot Koivusaaren Pursiseura ja Vaskilahden Venekerho säilyvät suunnitelmassa suunnilleen nykyisillä sijoillaan, mutta talvitelakointialue pienenee. Koivusaaren pursiseuran alue on kuitenkin kaupunkisatamana suurempi kuin esimerkiksi kantakaupungissa toimivien kerhojen satamat yleensä.



Jos NJK:n sataman siirto Hernesaareen toteutuu Koivusaaren läntinen satama voisi jatkossa toimia esimerkiksi liikuntaviraston suoravuokrauspaikkoina ja muille kerhoille vuokrattavina venepaikkoina, koska Koivusaaren uusia asukkaita varten tarvitaan laituripaikkoja.

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

Lausunnot

Pelastuslautakunta toteaa (10.6.2014) lausunnossaan, että Koivusaaren vaiheittaisessa rakentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota jo käyttöön otettujen rakennusten turvallisuuteen. Alueesta on laadittava vaiheistussuunnitelma, jossa on huomioitu vaiheistuksen aiheuttamat riskit ja pelastuslaitoksen toimintaedellytykset.

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon asuinrakennusten varatiejärjestelyjen mahdollisesti edellyttämät pelastustiet ja nostopaikat sekä näiden vaatima tilantarve.

Vastine

Alueen suunnittelun edetessä asemakaavavaiheeseen tarkastellaan Koivusaaren rakentamisen vaiheistusta. Vaiheistuksen suunnittelussa huomioidaan erilaisia reunaehtoja. Yhtenä tarkasteltavana osa-alueena ovat rakennusten varapoistumisjärjestelyjen edellyttämät toimivat pelastustiejärjestelyt sekä muiden pelastuslaitoksen toimintaedellytysten turvaaminen alueen rakentuessa vaiheittain. Asemakaavaehdotuksen valmistelussa arvioidaan korttelikohtaisesti tarvittavia varapoistumisjärjestelyjä ja laaditaan alustavat pelastusreititkaaviot.

Ympäristölautakunta toteaa (10.6.2014), että Koivusaaren osayleiskaavan mukainen metroom tukeutuva rakentaminen antaa erinomaiset mahdollisuudet ilmastovaikutukset huomioivaan rakentamiseen. Kaikki asunnot ja työpaikat sijaitsevat 300-500 metrin etäisyydellä metroasemasta, mikä mahdollistaa joukko- ja kevyen liikenteen maksimaalisen hyödyntämisen liikkumisessa. Uusi esitetty toimitilarakennuksen korttelialue Länsiväylän eteläpuolella suojaa sen eteläpuolisia asuinkortteleita liikennemelulta. Myös pohjoispuolisten kortteleiden melunsuojauksesta tulee huolehtia tarvittaessa meluestein.



Kaavaselostuksen mukaan Koivusaassa on mahdollista käyttää energiatuotannon osana esimerkiksi aurinko- tai tuulienergiaa ja osayleiskaava mahdollistaa myös matalaenergiarakentamisen. EU edellyttää 0-energiatavoitetta uusilla rakentamisalueilla vuoden 2020 alussa ja asemakaavoituksessa tulisikin kiinnittää huomiota riittävien edellytysten luomiseksi uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämiseen.

Osayleiskaavan ekotehokkuuden arvioinnissa on oikein tunnistettu ekotehokkuutta heikentäviksi tekijöiksi maarakennustyöt ja pysäköintipaikkojen suuri määrä. Asemakaavasunnittelussa onkin syytä selvittää mahdollisuuksia vähentää pysäköintipaikkojen määrää kehittämällä vuorottaispysäköintiä kaupungin uuden pysäköintipolitiikan mukaisesti.

Länsiväylän ylittävän kansirakenteen alle aiemmin suunnitellun bussipysäkin poistaminen on hyvä ratkaisu, koska tunnelissa pysäkin ilmanlaatu on huono ja melutaso korkea. Joukkoliikenteen liityntäliikennetyhdet metroasemalle tulee kuitenkin turvata.

Metroasemalle tulee rakentaa riittävästi laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja, joissa on myös lukittavia pyöränsäilytystiloja.

Koivusaaren eteläisen puistoalueen laajentaminen on myönteinen muutos. Merenrantaniityn tarkistettu luo-kaavamerkintä suojelualueeksi, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 29§ perusteella suojeltu merenrantaniitty on tarkoituksenmukainen.

Vastine

Koivusaareen ja Länsiväylälle tehdyissä suunnitelmissa meluntorjunta on ollut keskeisessä roolissa. Länsiväylälle on suunniteltu melusteitä mm. väylän pohjoispuolelle. Suunnitelmat tarkentuvat jatkossa.

Helsingin pysäköintipolitiikkaselvityksen toimenpiteet huomioidaan jatkosuunnittelussa. Toimistojen ja asuntojen eriaikaiset pysäköintitarpeet soveltuisivat hyvin vuorottaispysäköintiin. Vuorottaispysäköintiä tutkitaan ainakin metroaseman lähelle suunniteltavan pysäköintilaitoksen yhteyteen.

Metroaseman yhteyteen suunnitellaan bussipysäkkipari palvelemaan erityisesti uutta Martinlaaksosta Otaniemen kautta Lauttasaareen kulkevaa seutulinjaa 555. Länsimetron valmistuessa Länsiväylälle jää ainoastaan yöliikenteen linjoja sekä jonkin verran kaukoliikennettä. Väähäisen Länsiväylän bussiliikenteen takia on kyseenalaistettu vaihtoyh-



teyden tarve Koivusaaren metroasemalle. Metroaseman sisäänkäyntien yhteyteen on suunnitteilla yhteensä 100 polkupyörien liityntä-pysäköintipaikkaa.

Uudenmaan liitto toteaa (19.6.2014) lausunnossaan, että Osayleiskaavaehdotuksen taustalla on maankäyttöselvitys ja useita maankäyttövaihtoehtoja. Kompaktilla alueella jokaisesta asunnosta ja toimistosta on kävelymatka metroasemalle. Rannat on osoitettu venesatamiksi, virkistykselle ja ulkoilureiteille. Alue sijaitsee Espoon ja Helsingin rajalla ja myös Espoon puolella Länsimetron asemien tuntumaan on suunniteltu tiivistyvää kaupunkirakennetta.

Uudenmaan 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi, jonka halki on linjattu moottoriväylä (Länsiväylä) sekä seutuliikenteen rata (metro). Suunnittelualueen eteläistä rantaa myöten on osoitettu viheryhteyden tarve.

Uudenmaan 2013 hyväksytyssä, parhaillaan vahvistettavana olevassa 2. vaihemaakuntakaavassa alueelle on osoitettu edellisten lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä sekä liikennetunneli, joka korvaa ja tarkentaa aikaisempaa seutuliikenteen radan (metro) merkintää.

Koivusaaren osayleiskaava noudattaa maakuntakaavan ja 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteita tiivistämällä ja tehostamalla taajamatoimintoja hyvien raideliikenneyhteyksien asemanseutujen varteen.

Seudullisen ratayhteyden tehokas hyödyntäminen on tärkeää. Merellisyys on keskeinen identiteettitekijä paitsi alueen, myös seudun kannalta. Rantojen saavutettavuus ja säilyttäminen vapaassa käytössä ovat hyviä ratkaisuja ja noudattavat maakuntakaavan tavoitteita. Seudullisesta kävely- ja pyöräilyreitistä on huolehdittu osoittamalla kaavaehdotuksessa reitti Länsiväylän pohjoispuolelle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymä (HSY)

(13.6.2014) antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksesta seuraavan sisältöisen lausunnon:

Vesihuolto

Saaren etelä- ja pohjoispuolella ovat erilliset nykyistä maankäyttöä palvelevat vesijohdot, jotka eivät palvele tulevaisuuden tarvetta, koska uu-



si maankäyttö aiheuttaa merkittävää vesihuollon muutostarvetta, joka tulee esittää kaavaselostuksessa kustannuksineen ja riittävine tilanvarauksineen.

Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon kaupungin hulevesistrategian mukaisesti hulevesien imeytys- ja viivytysmahdollisuudet tilanvarauksineen ja laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Jätehuolto

Jätetilojen ja mahdollisen jätteiden putkikuljetusjärjestelmän suunnittelu tulisi tehdä yhteistyössä HSY:n kanssa. Alueelliselle kierrätyspisteelle ei HSY:n näkemyksen mukaan ole tarvetta, sillä paperi ja pakkausjätteet tullaan kerrostalovaltaisella alueella keräämään ensisijaisesti kiinteistökohtaisesti. Mikäli jätehuolto tullaan järjestämään putkikuljetusjärjestelmällä on pakkausjätteiden keräämiselle varattava kiinteistöillä riittävät tilat.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta raideliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuva Koivusaaren osayleiskaava toteuttaa ilmastotavoitteita. Pitkän matkan pyöräilyreitit toteuttaminen mahdollisimman houkuttelevana kasvattaa pyöräilyn kulkutapajakaumaa seudulla.

Ilmansuojelu

Koivusaaren sijainti meren äärellä on ilman sekoittumisen ja pakokaasupäästöjen laimenemisen kannalta suotuisa paikka. Länsiväylän kattaminen ja riittävä etäisyys väylältä asuinrakennuksiin riittävät pitämään ilmanlaadun yleensä riittävän hyvänä.

Osayleiskaava-alueen itäreunalle on vaarana muodostua ilman laadun kannalta ongelma-alue, mikäli Katajajarjun tunnelin pakokaasut purkautuvat tunnelin päistä.

Länsiväylän kattamisella saavutetaan ilmanlaadun suhteen hyötyjä ja tunneli tulisi varustaa yhdellä poistoilmahormilla niin, että kaikki pakokaasut eivät purkaudu ulos tunnelin suuaukoilta. Lisäksi tunnelin olisi hyvä ulottua pidemmälle länteen ohi nykyisen asuinalueen.

Vastine



On totta, että Länsiväylän mahdollinen kattaminen Katajajarjun kohdalla nostaa ilmansaasteiden pitoisuuksia tunnelin suuaukkojen läheisyydessä, mutta pitoisuudet eivät ylitä ohje- ja raja-arvoja asuinkortteleissa ja niiden oleskelupihoilla. Katajajarjun tunnelin suunnitelmat tarkentuvat myöhemmin. Kansirakenteen ulottaminen enemmän länteen on kuitenkin epätodennäköistä siitä aiheutuvien lisäkustannusten ja Länsiväylän vaatimien lisäjärjestelyjen takia.

Liikennevirasto ilmoittaa lausuneensa Koivusaaren osayleiskaavasta 24.1.2008, 31.3.2010, 30.10.2012 ja 6.2.2014. Liikennevirastolla ei ole muuta lausuttavaa.

Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä (HSL) toteaa (27.6.2014) lausunnossaan, että osayleiskaavaehdotuksen rakentamisen määrän merkittävä lisääminen on erittäin hyvä asia, koska näin saadaan yhdyskuntarakennetta eheytettyä ja lisää käyttäjiä metrolle. Toimet tukevat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) perusperiaatteita.

Länsiväylän ylittävän kansialueen alle suunnitellut bussipysäkit on suunnitelmassa poistettu. HSL:n näkemyksen mukaan yleiskaavassa tulisi säilyttää varaukset pysäkeille kannen alla.

Hanasaareen on rakennetaan nykyistä leveämpi rinnakkaiskatuyhteys Pursiseurankatu. Koivusaaren ja Hanasaaren välissä nykyisin sijaitsevat pysäköintipaikat poistuvat, koska metron ja bussilinjaston muutosten yhteydessä niiden tarve poistuu. Hanasaaren bussipysäkit säilyvät paikallaan. Metroaseman yhteyteen ei ole osoitettu liityntäpysäköintiä henkilöautoille. Pyörille on osoitettu yhteensä 100 liityntäpysäköintipaikkaa, metroaseman sisäänkäynnin yhteyteen. Paikat palvelevat hyvin liityntäpyöräilyn tarvetta.

Koivusaaren asukkaita tulee metron lisäksi palvelemaan Martinlaaksosta Otaniemen kautta Lauttasaareen kulkeva seutulinja 555 sekä mahdollinen pienkalustolinja. Linja 555 liittyy Espoon suuntaan Länsiväylälle Koivusaaren puistikadun pohjoispuolisesta kiertoliittymästä (Tyyrpuuri). HSL ehdotta, että Koivusaaren pohjoisosan asukkaita paremmin palvelevaa bussipysäkkiä tutkittaisiin kiertoliittymän eteläpuolelle.

Koivusaaren eteläisimmiltä ja pohjoisimmilta osilta kävelymatkat metroasemalle ovat yli 400 metriä. HSL esittää, että Koivusaareessa varauduttaisiin myös pienkalustolinjan liikennöintiin. Sopivia pysäkin paikkoja olisivat Koivusaaren puistikadun päät, Tyyrpuurin kiertoliittymän lähistö ja esitetyt Vaskilahdenkadun pysäkit.



Joukkoliikennettä varten tulee Vaskilahdenkadun ja Koivusaaren puistokadun leveys olla 7 metriä ja kiertoliittymät tulee mitoittaa jäykällä telibussilla helposti ajettavaksi.

Hanasaaresta rakennetaan nykyistä leveämpi rinnakkaiskatuyhteys, Pursiseurankatu Koivusaareen ja samalla Hanasaaren liityntäpysäköintipaikat poistuvat., koska metron ja bussilinjojen muutoksen takia niiden tarve poistuu. Hanasaaren pysäkit jäävät pidempimatkaisen liikenteen käyttöön. Koivusaareissa autojen liityntäpysäköintiä ei pääsääntöisesti tarvita, vaan liityntäpysäköinti perustuu pääsääntöisesti pyöräilyyn. Metroaseman sisäänkäynnin yhteyteen suunnitellut 100 polkupyöräpaikkaa palvelevat hyvin liityntäpyöräilyn tarpeita.

Länsiväylän vieressä kulkee seudullinen pyöräilyn laatukäytävä PÄÄVE. Tämän yhteyden varmistaminen muuttuvassa Koivusaaren ja Katajajarjun ympäristössä on tarpeen.

Vastine

Länsimetron valmistuessa Länsiväylälle jää ainoastaan yöliikenteen linjoja sekä jonkin verran kaukoliikennettä. Vähäisen Länsiväylän bussiliikenteen takia on kyseenalaistettu vaihtoyhteyden tarve Koivusaaren metroasemalle. Pysäkkeihin varautuminen ratkaistaan asemakaavavaiheessa.

Pohjoisen kiertoliittymän eteläpuolelle tutkitaan pysäkin sijoittamista asemakaavavaiheessa. Pysäkki palvelisi hyvin Koivusaaren pohjoisosan asukkaita. Myös pienkalustolinjan liikennöinti mahdollistetaan jatkosuunnittelussa.

Vaskilahdenkadulla ja Koivusaaren puistokadulla ajoradan leveys on vähintään 7 metriä ja kiertoliittymät mitoitetaan jäykälle telibussille.

Pyöräilyn laatukäytävä Länsiväylän pohjoispuolella suunnitellaan mahdollisimman sujuvaksi ja tasaukseltaan hyväksi.

Helen sähköverkko Oy toteaa (19.5.2014) tutustuneensa Koivusaaren osayleiskaavasta tehtyihin muistutuksiin ja lausuntoihin sekä niiden johdosta tehtyihin kaavaehdotuksen muutoksiin

Helen Sähköverkko OY:llä ei ole huomautettavaa osayleiskaavaan tehtyihin muutoksiin.



Uudenmaan ELY-keskus toteaa (11.8.2014) lausuneensa osayleiskaavaehdotuksesta 11.3.2013 ja todenneensa osayleiskaavan toteuttavan alueellisia maankäyttötavoitteita yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja joukkoliikenteen edistämisen kannalta. Maakuntakaavan on katsottu olevan riittävästi suunnittelun ohjeena.

Ely-keskus toteaa, että osayleiskaavaan on nyt tehty mm. seuraavat muutokset:

- Mitoitusta on tarkistettu ja asuntorakentamisen määrää on lisätty
- Länsiväylän ylittävää osuutta on lyhennetty ja kavennettu mm. tiivistämällä kannelle suunniteltua rakentamista ja poistamalla bussipysäkit kannen alta. Katetun Länsiväylän teknisiä ratkaisuja on kavennettu niin, ettei kyse ole enää tunnelista. Osayleiskaavan rinnalla on viety vaiheistettua vaihtoehtoa, jossa Koivusaaren aluetta voidaan rakentaa vaikka Katajaharjussa Länsiväylää ei vielä katettaisi.
- Länsiväylän varteen on suunniteltu toimistorakennukselle sopiva korttelialue suojaamaan liikennemelulta saaren eteläosan asuinkortteleita.
- Maapinta-ala on laajentunut n. 3 ha
- Koivusaaren eteläosan kanavaa on lyhennetty n. 70 metriä
- Vaskilahden pohjukassa sijaitsevaa Länsiväylän alittava vesistökanali on säilytetty ja sitä on suunnitelmassa jatkettu päistään, jolloin kanaalia ei tarvitse rakentaa uudestaan kokonaan.

Uudenmaan Ely-keskus lausuu muutetusta suunnitelmasta seuraavaa:

Tulviin varautuminen

Kaavaselostuksessa on käsitelty alinta suositeltavaa rakentamiskorkeutta, joka tarkoittaa korkeustasoa, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kasvuessaan vaurioituvia rakenteita. Vuonna 2014 julkaistuissa ohjeissa Helsingin rannikkoalueella alin suositeltava rakennuskorkeus on N2000 + 2,80, jonka lisäksi on syytä varautua 0,25-0,50 metrin aaltoiluun. Näin alin suositeltava rakennuskorkeus Koivusaareissa on N2000+3,30 metriä. Korkeustaso tulee ilmoittaa Helsingin kaupungin käytössä olevassa valtakunnallisessa N2000 +m-korkeusjärjestelmässä.



Liikenne

Länsiväylän päälle suunniteltua kantta on lyhennetty n. 150 metristä n. 100 metriin, minkä seurauksena kyseessä ei ole enää tunneli vaan siltarakenne.

Länsiväylän liikennejärjestelyistä on laadittu aluevaraussuunnitelma, jossa on esitetty uutta eritasoliittymää Koivusaareen, nykyisen Katajaharjun liittymän poistamista sekä varautumista 3+3 kaistaan sekä rinnakkaiskaistoihin Länsiväylällä Koivusaaren kohdalla. Selvitys aluevaraussuunnitelmaa edullisemmista ratkaisuksista on käynnistetty. Koska toisenlaista liikenneratkaisua ei vielä ole, tulee osayleiskaavassa säilyttää mahdollisuus aluevaraussuunnitelman mukaisten ratkaisujen toteuttamiseen.

Koivusaaren kannen alle suunniteltujen linja-autopysäkkien toteuttamisen mahdollisuus tulee säilyä ja päätös niistä luopumisesta voidaan tehdä vasta kun on selvitetty miten joukkoliikennejärjestelmä toimii ilman pysäkkejä.

Kaavaselostuksessa on todettu, että osayleiskaavaehdotuksen rinnalla on viety eteenpäin vaiheistettua vaihtoehtoa, jossa Koivusaarta voidaan rakentaa, vaikka Länsiväylää ei vielä katettaisi Koivusaaren kohdalla.

Koivusaaren toteuttamisessa on mietitty alueen vaiheittain rakentamista. Kaava-aineistosta tulee ilmetä, miten liikennejärjestelyjen toteuttaminen on vaiheistettu suhteessa maankäytön toteuttamiseen.

Melu ja ilmanlaatu

Kaavaa laadittaessa on selvitetty melun leviämistä ja tarpeellisia meluntorjuntatoimia. Kaavaselostuksessa todetaan, että lopulliset meluntorjuntaratkaisut tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä. Länsiväylän varteen on lisättävä kaavamääräys meluntorjuntatarpeesta. Ilmanlaatuksymykset on suunnittelussa otettu tyydyttävästi huomioon.

Vesistövaikutukset

Viitaten 11.3.2013 lausunnossaan esille tuotuihin seikkoihin Ely-keskus toteaa, että lausunnossa esille tuotuja seikkoja vesistövaikutusten tarkentamisesta ei ole konkreettisesti otettu huomioon. Ennen kuin kaava hyväksytään tarkemmat selvitykset tulee tehdä.



Luonnonsuojelu

Nurmiluodon pesimälinnuston kannalta arvokas luoto on merkitty osayleiskaavassa luo-alueeksi ilman käyttötarkoitusta. Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä pinta-alaltaan pieni luoto pitäisi merkitä SL-merkinnällä, koska virkistyskäyttö pesimäaikaan ei ole mahdollista näin pienellä saarella.

Vastine

Osayleiskaavassa on varauduttu Länsiväylän aluevaraussuunnitelman mukaisten ratkaisujen toteuttamiseen. Asemakaavavaiheessa suunnitelmia tarkennetaan ja mm. varautumistarve kannen alaisten pysäkkien rakentamiseen selviää.

Vaiheistamista on alustavasti mietitty niin, että eteläinen Koivusaari voitaisiin rakentaa ensin. Liikenneyhteyksistä pitäisi tällöin toteuttaa Länsiväylän eteläpuoliset rampit ja rinnakkaiskatuyhteys Vaskilahdenkatu. Katajajarjun liittymän länteen suuntautuva ramppi täytyisi tässä vaiheessa säilyttää. Myöhemmässä vaiheessa voitaisiin rakentaa Länsiväylän ylittävä kansi, pohjoinen ramppiliittymä sekä poistaa Katajajarjun lännen suuntainen ramppi. Tässä vaiheessa rakennettaisiin pohjoinen Koivusaari.

Melusuojauksesta annetaan kaavamääräyksiä asemakaavavaiheessa.

Osayleiskaavaehdotuksen mukaisella rantaviivalla on teetetty Suomen Ympäristövaikutus Oy:llä päivitetty virtausmalliselvitys täydentämään jo aikaisemmin tehtyjä selvityksiä esitetyn maankäytön vaikutuksista virtauksiin. Edellisen osayleiskaavaehdotuksen mukaiseen maankäyttöön verrattuna tässä osayleiskaavaehdotuksessa rantaviivaan on päivitetyn virtaus selvityksen mukaan tullut pääasiassa muutoksia, jotka parantavat veden vaihtuvuutta. Koivusaaren eteläosaan suunniteltu kanava on lyhentynyt ja vesi pääsee vaihtumaan tuulen vaikutuksesta nopeasti. Koivusaaren pohjoispuolelle suunniteltu uimarantalahti on muotoilultaan suoraviivaisempi ja veden vaihtuvuus nopeampaa. Venesataman aallonmurtaja hidastaa veden vaihtuvuutta satamassa mutta suunniteltu aukko on riittävän iso ja vesi vaihtuu tälläkin altaalla nopeasti. Venesataman vedenvaihto määräytyy pääasiassa sisä- ja ulkopuolisen veden paine-erojen tasoittumisesta. Vesi pääsee virtaamaan ponttoonilaiturien alitse, joten kelluvat rakenteet on jätetty simuloinneissa huomioitua. Kelluvat rakenteet hidastavat tuulen nopeutta veden ja ilman rajapinnalla, mikä hieman pienentää virtauksia satama-altaassa. Toisaalta veneiden potkurivirrat lisäävät virtauksia, joten kelluvien rakenteiden ja

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

polkurivirtojen kokonaisvaikutus voidaan olettaa vähäiseksi. Virtausselektiviteyksessä on todettu, että Koivusaaren itäpuolella ja eteläosan kanavassa vesi vaihtuu noin kerran vuorokaudessa. Venesatamassa ja uimarantalahdessa vesi vaihtuu noin 2-4 vuorokaudessa.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus valmistelee parhaillaan uutta luonnonsuojeluohjelmaa, jossa Nurmiluotoa ei ole pidetty välttämättä rauhoitettavana. Naurulokkikolonia on merkittävä, mutta luonto ei houkuttele lokkien paljouden vuoksi maiminnousoon pesimäaikana. Nurmiluoto on merkitty osayleiskaavassa edelleen luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeä alue).

Pieni osa Nurmiluodosta ei kuulu osayleiskaava-alueeseen, koska kaupunkien välinen raja (ja kaava-alueen raja) kulkee Nurmiluodon poikki ja näin SL-merkintä (luonnonsuojelualue) ei koskisi luodon länsirantaa. Luonnonsuojeluohjelman valmistelun edetessä ja Koivusaaren asemakaavoituksen yhteydessä asiaa voidaan tarvittaessa tarkastella edelleen.

Yleisten töiden lautakunta toteaa (10.6.2014) osayleiskaavan olevan kallis toteuttaa suhteessa kaavan mahdollistamaan kerrosalaan. Toisaalta Koivusaaren rakentamista puoltaa metroaseman ja muiden liikenneyhteyksien tehokas hyödyntäminen. Koivusaaren toteuttaminen edellyttää Länsiväylän ylittävän sillan ja kansirakenteiden toteuttamista, mikä on suurin yksittäinen syy hankkeen kalleuteen. Runtas rantarakentaminen nostaa myös kustannuksia.

Rakennusten rakentaminen sillan päälle voi vaikeuttaa sillanvesieristysten uusimista ja ylläpitoa. Koivusaaren puistokadun muodon tulee olla sellainen, että eri omistajatahojen vastuujaot pystytään jakamaan luotettavalla ja käytännössä toimivalla tavalla.

Kukin rakentaja vastaa lähtökohtaisesti omien rakenteidensa mitoituksista. Esimerkiksi metron rakennukset ja rakenteet tulee mitoittaa niin, että ne kantavat niihin kohdistuvat maapaineet. Rakennusvirasto ei rakenna maanpaineseniä eri toimijoiden tontteja vastaan tonttien rakenteiden vaatimusten pienentämiseksi vaan kukin taho vastaa suunnitelman mitoituksista omalta osaltaan.

Kadut

Katujen mitoitus on asukasmäärään nähden taloudellinen, sillä katuja on alueen pinta-alaan nähden vähän.



Viher- ja ranta-alueet sekä reitit

Kanava saaren eteläosassa on yleisten töiden lautakunnan mielestä turha ja kallis, koska Koivusaari rakentuu veden ympäröiville niemille meren ääreen. Kanava palvelisi pääosin veneilijöitä, mutta viheralue suurta käyttäjäkuntaa. Kaavaehdotusta on muokattu niin, että kanavaa on lyhennetty, mikä on kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaista.

Rantaa kiertävät reitit on suunniteltu jatkuviksi.

Aukioksi merkitty alue Länsiväylän eteläpuolella on Yleisten töiden lautakunnan mukaan väärässä paikassa ja liian suuri. Melualueella siitä ei muodostu miellyttävää oleskelualueita. Aukion pitäisi sijaita Koivusaaren keskustassa tai sitä tulisi pienentää niin, että se sijoittuu metroaseman sisäänkäynnin eteläpuolelle.

Kustannukset

Kapeiden puistosuikaleiden varaamista ranta-alueen ja korttelialueen väliin tulisi välttää ja sen sijaan liittää kapeat viheralueet osaksi tontteja, joilla kulkee kevyen liikenteen väylä.

Osayleiskaavan ratkaisut ovat parantuneet kustannuksiltaan edullisimmiksi, mutta ovat edelleen asukas- ja kerrosalamäärään verrattuna kalliita.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine

Suunnitelman kerrosala on kasvanut merkittävästi suunnittelun aikana ja yli 5000 asukkaan ja n. 3000-4000 työpaikan alue ei ole enää mitoitukseltaan pieni. Yhdessä Lauttasaassa kävelyetäisyydellä metroasemasta jo asuvien n. 3000 asukkaan kanssa metroaseman käyttöaste saataisiin hyväksi, se palvelisi yli 8000 asukasta ja yli 3000 työntekijää.

Rakentamisen vaiheittaisuutta on suunniteltu suunnitelman taloudellisen toteutettavuuden näkökulmasta niin, että investoinneiltaan kalleimpia kansirakentamista vaativia korttelialueita ei tarvitse toteuttaa ensin. Rakentaminen voidaan aloittaa alueen eteläosasta, jossa on n. puolet suunnitellusta kokonaiskerrosalasta. Näin ollen rakennusoikeuden luo-

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

vuttamisesta saadaan tuottoja jo ennen kuin rakentaminen etenee Länsiväylän ylittävälle korttelialueille. Myös liikennejärjestelmä voidaan toteuttaa vaiheittain jos rakentaminen aloitetaan Länsiväylän eteläpuolelta Koivusaaren osalta ja metroasema saadaan nopeammin tehokkaaseen käyttöön.

Kanavaa on lyhennetty n. 70 metriä alkuperäisestä suunnitelmasta. Se on osa Koivusaaren eteläosan puiston, säilytettävien avokallioiden ja rantaraittien muodostamaa kokonaisuutta, jonka kautta aukeaa Koivusaaren Puistokadulta kehystetty näkymä etelään avomerelle. Julkista ulkotilaa ei Koivusaarella ole liikaa, siksi on tärkeää, saaren eteläosan ranta-alueet suunnitellaan ja toteutetaan riittävän laadukkaasti ja tässä kokonaisuudessa pienellä kanavallakin on roolinsa.

Koivusaaren rantoja kiertävä jalankulkureitti on suunniteltu julkiseksi, siksi osayleiskaavan mukaista korttelialuetta ei ole yleensä ulotettu rantaan asti, vaan esimerkiksi saaren koillisreuna on julkista puistoa. Tärkeän Koivusaaren rantoja kiertävän virkistysreitin pysyminen julkisena voidaan varmistaa vain merkitsemällä alueet yleisiksi alueiksi. Yleisten alueiden suunnittelu ja kaavamerkinnot tarkentuvat asemakaavoitusvaiheessa.

Vaskilahden pohjukkaa ei ole yksityiskohtaisessa kaavoituksessa tarkoitettu suunnitella suureksi kivetyksi aukioksi. Metroaseman edustat suunnitellaan kaupunkiaukion tavoin. Vaskilahden pohjukan ranta on kävelyaluetta, jota on istutettu. Luontevat kaavamerkinnot osa-alueille etsitään asemakaavoituksen yhteydessä, tärkeää on, että rantoja pitkin jatkuu julkinen ulkotila Lauttasaaresta Koivusaareen. Osayleiskaavamerkinnot rantaan ulottuva ylileveä katualue eikuitenkaan tunnu luontevalta.

Luonnonsuojelualue on suunniteltu osaksi suurempaa viheraluetta, jolloin se saa ympärilleen tarvittavaa puskurivyöhykettä. Kulku rantaniityllä on tarkoitus ohjata tarkasti merkittyjä ja rakennettuja reittejä pitkin. Luonnonsuojelualueen raja on suunniteltu merkittäväksi maastoon viitteellisesti esimerkiksi tolilla, mutta aluetta ei ole haluttu kuitenkaan sulkea.

Kiinteistölautakunta toteaa (7.8.2014) lausunnossaan, että Helsingin kaupunki omistaa nykyisin kokonaisuudessaan Koivusaaren osayleiskaava-alueen. Kaupunki on keväällä 2014 ostanut Länsiväylän pohjoispuolella Koivusaarella sijainneen Nokia Oyj:n aiemmin omistaman maa-alueen rakennuksineen.



Osayleiskaavassa tulisi kiinteistölautakunnan mielestä ottaa entistä paremmin huomioon kaupungin maanomistus v. 2014 hankitun maa-alueen ja sen kehittämisen osalta. Lautakunnan näkemyksen mukaan työpaikka-alueeksi (TP) merkittyä korttelialuetta tulisi laajentaa Länsiväylän suunnassa niin, että työpaikka-alue olisi yhtenäinen ja jatkuva liitos kohti kansialuetta. Asumiseen tarkoitettu alue laajenisi entisestään ja virkistykselle tulisi paremmat mahdollisuudet. Toimistorakennusrintama suojaisi melulta asunto- ja virkistysalueita.

Kiinteistölautakunta on aikaisemmassa lausunnossaan 18.12.2012 todennut osayleiskaavan toteuttamisen sisältävän teknistaloudellisia haasteita ja erittäin korkeita etupainotteisia investointeja ja puolsi osayleiskaavaa edellyttäen, että lausunnossa mainittuihin seikkoihin kiinnitetään jatkosuunnittelussa huomiota.

Koivusaaren osayleiskaavaa voidaan pitää toiminnallisesti, teknisesti ja juridishallinnollisesti edelleen vaativana, mutta ottaen huomioon alueen maankäytön suunnittelun haasteet on alueen jatkosuunnittelussa pysytty kuitenkin osin löytämään paremmin toteutettavia ratkaisuja. Tehdyillä muutoksilla voidaan vastata paremmin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön yleisiin tavoitteisiin sekä parantaa osayleiskaavaehdotuksen kokonaistaloudellisuutta, ottaen huomioon, että kaava on edelleen teknisesti vaativa ja kallis toteuttaa.

Kiinteistölautakunta puoltaa suunnitelman hyväksymistä edellyttäen, että lausunnoissa mainittuihin seikkoihin löydetään tyydyttävät ratkaisut.

Vastine

Aiemmassa kiinteistölautakunnan lausunnossa esitetyt seikat on suunnittelussa otettu huomioon. Teknistaloudellisesta näkökulmasta suunnitelma on huomattavasti parantunut. Rakentamisen määrän lisäys on osayleiskaavaprosessin aikana ollut huomattava. Kansialue on supistunut niin, että se on enää leveä silta, samalla kannen rakentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat pienentyneet. Rantarakenteita on suunniteltu kustannuksiltaan edullisemmalla tavalla. Kaavan toteuttamisen vaiheistusta on tutkittu alustavasti niin, että kerrosalasta olisi mahdollista toteuttaa osa esimerkiksi Koivusaaren eteläosaan, jolloin Länsiväylän ylittävää ajoyhteyttä ei tarvitse toteuttaa ensin. Kaavasta on kiinteistölautakunnan aiemman vaatimuksen johdosta poistettu määräys, jonka mukaan täyttö vesialueilla ja täyttöainesten varastoiminen alueella edellyttää vähintään hyväksytyä asemakaavaluonnosta.

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Koivusaaren alueella alueelta saatavien tonttitulojen arvioidaan olevan n. 52-65 milj. euroa alueen toteuttamisesta kaupungille aiheutuvia kustannuksia suuremmat.

Alueen toteuttaminen teknisesti, liikenteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti vaativalle paikalle laadukkaana kaupunkiympäristön aiheuttaa luonnollisesti kustannuksia kaupungille. Laatutason pitää alueella olla rakentamisen toteutuksen suhteen korkea, koska alue on hyvin tiivis ja näkyvä ja sen arvot tulevat toisaalta merellisyydestä ja toisaalta kaupunkimaisesta tarkasta tilasuunnittelusta, eikä esimerkiksi pinta-alaltaan runsaista viheralueista.

Vuonna 2014 kaupungin omistukseen hankittu entinen Nokia Oyj:n omistama maa-alue on osayleiskaavassa kokonaisuudessaan merkitty TP-merkinnällä korttelialueeksi.

Koivusaaren puistoalueeksi merkityssä luoteisnurkassa on säilynyt alueella harvinaista täysikokoista puustoa. Saaren eteläkärjen (Leppäsaari) ja luoteisnurkan metsäsaarekkeet ovat tärkeitä aluetta maisemaan sitovia elementtejä. Muilta osin täysin rakennetulla alueella puusto pehmentää tehokkaan rakentamisen vaikutuksia avoimessa merimaisemassa silmäntasosta eri suunnista tarkasteltuna. Näiltä osin säästetyt viheralueet ja luonnonmukainen rantaviiva ovat myös valmista viheraluetta, jota ei tarvitse rakentaa kalliisti uudelleen.

Puuston rajaama rantaviiva muodostaa sen vastapäätä oleville asuinkortteleille ja uimarannalle miellyttävämmän näkymän kuin, jos näkymänä olisi Länsiväylä tai kokonaan rakennettu järeä toimistokortteli. Lähimetsikkö liittyy Koivusaaren pohjoisosan kierrettäviin kävelyreitteihin. Toisaalta on pyritty välttämään myös Länsiväylän suuntaa toimistokolossein rajattua kuilumaista ja täysin suljettua vaikutelmaa. Toimitilat erottuvat pikemminkin tiiviinä rakennusryppäänä, jonka alitse Länsiväylä sukeltaa.

Koivusaaren asuinkortteleiden melunsuojausta ei voi perustaa kokonaisuudessaan Länsiväylän varteen rakennettavien massiivisten toimistokorttelien varaan, koska niiden toteutuminen on epävarmaa ja voimakkaasti kiinni markkinatilanteesta. Siksi alue onkin suunniteltu niin, että asuinkortteleihin on riittävä etäisyys Länsiväylästä (ilmanlaatu) ja melunsuojausta voidaan tarvittaessa parantaa paitsi kortteli- ja rakennussuunnittelun keinoin myös meluestein.

Korttelialueiden ja muiden alueiden tarkat rajat suunnitellaan asema-kaavavaiheessa.



HELSINGIN KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

VUOROVAIKUTUS-

RAPORTTI

225
(225)

7.4.2011, täydennetty 21.10.2014

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566