

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Koivusaaren asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus nro 12587

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

LIITE

Asukastilaisuuden 12.4.2016 muistio

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2015 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2015 kaavoituskatsauksessa



OAS

- vireilletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolosta ilmoitetaan osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/ksv sekä lehti-ilmoituksella Lauttasaari-lehdessä
- OAS ja kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 4.4.–22.4.2016, asukastilaisuus 12.4.2016 klo 18.00-20.00 Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19
- OAS:sta ja valmisteluaineistosta on mahdollisuus esittää mielipiteitä



Luonnos

- asemakaavaluonnos esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 31.1.2017
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- järjestetään keskustelu- ja infotilaisuuksia



Ehdotus

- kaavaehdotus esiteltiin lautakunnalle 19.5.2020
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuulutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 4.4.–22.4.2016

Viranomaisten kannanotot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Liikennevirasto
- Museovirasto
- Opetusvirasto
- kaupunginmuseo
- kiinteistöviraston geotekninen osasto
- pelastuslaitos
- rakennusvirasto
- sosiaali- ja terveysvirasto
- ympäristökeskus

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Koivusaaren suunnitelma on ollut sisällöltään samankaltainen jo osayleiskaavavaiheessa, joten suunnittelun edetessä asemakaavavaiheeseen viranomaisten kannanotot kohdistuivat suunnitelman sisältöön, eivät osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Vain Museoviraston kannanotossa viitattiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän kannanotossa (18.4.2016) todetaan, että Koivusaaren asunto- ja työpaikka-alueen rakentaminen hyvien jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 tavoitteiden toteuttamista ja seudun MAL-tavoitteiden toteuttamista. Koivusaarissa pysäkkijärjestelyt ja kaistojen sekä kiertoliittymien mitoitukset tulee suunnitella yhteistyössä HSL:n kanssa ottaen huomioon Vaskilahdenkadun, Koivusaaren puistokadun ja kiertoliittymien ajettavuus jäykällä telibusilla. Koivusaaren osalta tulee varautua myös pienkalustolinjan liikennöintiin, koska alueen kärjistä etäisyydet metroasemalle ovat yli 400 metriä. Länsiväylän varressa kulkevan pyöräilyn laatukäytävän (PÄÄVE) luontevan reitin suunnittelu on tärkeää niin Koivusaaren muuttuvassa ympäristössä kuin Katajaharjussa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän kannanotto (25.4.2016) kohdistuu alueen vesijohto-, jäte- ja hulevesijärjestelmään. Nykyistä järjestelmää ei ole mahdollista käyttää alueen lopullisessa vesihuollossa vaan tilalle rakennetaan uudet vesihuollon ja viemäröinnin

verkostot. Osayleiskaavan yhteydessä on laadittu vesihuollon yleisuunnitelma, jota tulee tarvittaessa tarkentaa asemakaavoituksen yhteydessä. Kaavassa tulee huomioida riittävät tilanvaraukset vesihuollon laitteille, putkille ja jätevedenpumppaamoille ja ne tulee sijoittaa ensisijaisesti yleisille alueille. Vesihuollon kustannusarvio tulee esittää kaavaselostuksessa.

Liikennevirasto toteaa kannanotossaan (8.4.2016), että kaava-alueelle johtaa Helsingin kaupungin Länsiulapanniemi-Hanasaari sekä Vaskilahden vesiväylät. Suunniteltaessa rannan toimintoja alueelle johtavat väylät ja niillä kulkevan vesiliikenteen vaikutukset tulee huomioida rantarakenteiden (esim. laitureiden) suunnittelussa, sijoittamisessa ja toteuttamisessa. Länsiulapanniemi-Hanasaari väylän linjausta on todennäköisesti muutettava maankäytön työntyessä merelle päin. Muutoksista on oltava yhteydessä Liikenneviraston meriväyläyksikköön. Kaava-alueen vesiväylät tulisi merkitä kaavakartalle.

Museoviraston kannanotto (28.4.2016) kohdistuu Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa suunniteltuihin merialueen täyttöihin, joilla toteutuessaan voi olla vaikutusta vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Koska Helsingin vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä ei ole käytettävissä kattavaa tietoa on Museovirasto esittänyt osayleiskaavasta antamissaan lausunnoissa vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvän selvityksen teettämisen ennen vesirakennustöihin ryhtymistä. Lähimmät tunnetut vedenalaiset jäännökset ovat Hanasaaren ja Karhusaaren välisessä salmessa ja Kaskisaaren rannassa. Koivusaaren suunnittelun siirryttyä asemakaavavaiheeseen on tärkeää, että valmisteluun liitetään vedenalaisinventoinnin teettäminen. Inventointi tuottaa tiedon siitä, onko kaava-alueella hylkyjä tai muita historiallisia vedenalaisrakenteita, joihin kaavahanke vaikuttaa. Jos hankealueella on vedenalaisia muinaisjäännöksiä, muinaismuistolain mukaisesta menettelystä neuvotellaan ja sovitetaan Museoviraston kanssa.

Kaupunginmuseo toteaa kannanotossaan (12.4.2016), että Koivusaarella on yksi rakennusinventoinnissa paikallishistoriallisesti merkittäväksi (2003) arvoitettu rakennus, jolla ei kuitenkaan kaavassa ole säilymisedellytyksiä. Kaupunginmuseo pitää tätä valitettavana. Kaupunginmuseo toteaa lisäksi Koivusaaren rakentamisen muuttavan merkittäväällä tavalla Helsingin läntisen sisääntulon maisemaa satama-, vesi- ja viheralueesta tiiviisti rakennetuksi kaupunkiympäristöksi.

Kiinteistöviraston geoteknisen osaston kannanotto (15.4.2016) kohdistuu Koivusaaren maaperään ja täyttöjen rakentamiseen. Kannanotossa todetaan, että Koivusaaren maa-alueen rakennettavuus on pääosin hyvä. Maa-alueen laajentaminen merialueelle vaatii merenpohjan ruoppaamista ja täyttöä. Alueen vesisyvyys on kohtuullinen ja savikerrokset ohuita. Alueella on vain vähän vaikeasti rakennettavia vanhoja täyttöjä. Koivusaaren rantojen ja merialueiden rakennettavuus on parempi kuin Helsingin rannikolla keskimäärin. Koivusaari olisi logistisesti

järkevä alue Helsingin massojen varastointiin ja ennen rakentamista olisi mahdollista tehdä perustamiskustannuksia alentavia täyttöjä ja esikuormituspenkereitä. Koivusaaren rakentamiseen on taloudellisesti järkevää, jos sitä varten on varattu etukäteen suurehko louhintakohde.

Pelastuslaitoksen kannanotto (22.4.2016) kohdistui alueen sammu- tusvesijärjestelyihin, joihin on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota. Uusien alueiden sammutusvesijärjestelyiden suunnittelu on tehtävä yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa ja varauduttava palove- sipostien tilanvarauksiin. Pelastuslaitos toteaa, että pelastusturvallisuus- teen ja asuinrakennusten varatiejärjestelyihin on kiinnitettävä jatko- suunnittelussahuomiota niin, että tarvittaessa varatiejärjestelyitä suun- nitellaan rakennusten kummallekin sivustalle.

Rakennusvirasto toteaa kannanotossaan (18.4.2016), että asemakaa- valuonnoksessa Länsiväylä on tiealuetta. Länsiväylän bulevardin kaa- voitusta voidaan tutkia, kun yleiskaavan ratkaisusta on päätetty. Tien muuttaminen bulevardiksi vaatii sopimusta maankäytön muutoksista valtion kanssa.

Sosiaali- ja terveysvirasto toteaa kannanotossaan (18.4.2016), että virasto on osallistunut Koivusaaren osayleiskaavan valmisteluun. Ta- voitteenä on ollut sosiaali- ja terveystalveta salliva kaava, Koivusaa- reen ei kuitenkaan ole nimetty mitään tiettyä hanketta näille palveluille. Sosiaali- ja terveystalveta on kuitenkin esittänyt, että ao. hallinto- kunnat selvittävät monipuoliselle palvelukeskukselle varattavaa ja kaa- voitettavaa tonttia. Sosiaali- ja terveysvirasto esittää, että asemakaa- van tulee mahdollistaa ikäihmisiä palvelevien sosiaali- ja terveystalve- lujen sijoittamisen keskustatoimintojen sekä liike- ja toimistorakennus- ten korttelialueille.

Ympäristökeskuksen kannanotossa (25.4.2016) todetaan, että tiiviin kaupunkirakenteen toteuttaminen metroluikenteeseen tukeutuen on kannatettavaa. Kaavaratkaisu tukee ilmastotavoitteita mm. vähentä- mällä liikkumisen tarvetta. Suunnittelun yhteydessä tulisi laatia alueta- soinen energiaselvitys, jossa kartoitettaisiin ne rakentamisen ja energi- antuotannon ja -käytön ratkaisut ja tarvittavat aluevaraukset, joilla alu- een energiankulutusta voidaan vähentää ja päästöt minimoida. Uusien rakentamisalueiden tulee mahdollistaa kaupunkirakenteen hiilineutraa- lius, jotta koko kaupunkia koskeva tavoite saavutetaan viimeistään v. 2050.

Länsiväylän suurista liikennemääristä johtuen (yli 70 000 ajoneu- voa/vrk) jatkosuunnittelussa tulee arvioida liikenteen melu- ja ilmanlaa- tuvaikutukset ja niiden asettamat reunaehdot asumisen sijoittamiselle ja haittojen lieventämiseen tarvittavat toimet etenkin Länsiväylän ja län- tisen venesataman välisellä korttelialueella, Länsiväylän lähelle sijoitu- valla korttelialueella 31067 ja väylän ylittävän kannen päällä olevilla keskustatoimintojen korttelialueilla (C).

Ympäristökeskus pitää hyvänä, että kaavaluonnoksessa on esitetty toimenpiteitä autojen kokonaismäärän vähentämiseksi. Koska kaava-alue sijaitsee metroaseman läheisyydessä, tulee selvittää kaikki mahdollisuudet pysäköintipaikkojen vähentämiseen. Ennustettu sähköautojen lisääntyminen tulisi huomioida kohdentamalla niille paikkoja ja latauspisteitä. Pyöräilyn laatukäytävästä tulisi tehdä mahdollisimman suoraa ja se tulisi olla tavoitteena myös Koivusaaren pyöräilyreittien suunnittelussa. Ympäristökeskus pitää hyvänä, että liikkuminen alueella ohjataan rakennetuille ulkoilureiteille. Jatkosuunnittelussa tulisi ohjata kulu- tus ja käyttöpaineita niin, etteivät ne kohdistu suojellulle merenrantaniitylle.

Opetusviraston kannanotto (19.10.2016) kohdistui Koivusaaren varhaiskasvatus- ja opetustiloihin. Tilojen mitoitus perustuu virastojen kanssa käytyihin neuvotteluihin ja saatuihin mitoitushyönteisiin. Koska Lauttasaaren kouluun (Myllykallion koulu, Drumsö lågstadieskolan) kohdistuu jo lähivuosina kasvupaineita, on Koivusaaren koulutilojen mitoitusta syytä katsoa uudelleen kaavoituksen edetessä osana kokonaistarkastelua (Lauttasaari, Koivusaari).

Muilla viranomaisilla ei ollut huomautettavaa.

Luonnosaineistoa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että Länsiväylä on merkitty asemakaavaluonnoksessa maantien alueeksi ja sen rajaus sisältää Koivusaaren kohdalle suunnitellun liittymäalueen katuverkkoon liittyviin kiertoliittymiin (Alahanka, Ylähanka) asti. Koivusaaren liikennesuunnitelmassa on huomioitu bussien liikennöinti Koivusaaren kautta. Alustavat pelastusajoreittien periaatteet on esitetty selostuksen liitteenä. Suunnittelun edetessä pelastusteiden järjestelyt tarkentuvat. Asemakaavaluonnos mahdollistaa ikäihmisiä palvelevien sosiaali- ja terveyspalvelujen sijoittamisen Koivusaaren esimerkiksi keskustatoimintojen korttelialueelle. Koivusaarta ympäröivällä merialueella on tehty vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitys. Sukeltamalla on kaava-alueen eteläosasta löydetty hylky, joka ei kuitenkaan sijaitse suunniteltujen rakentamisalueiden alla. Hyllyn sijainti on merkitty asemakaavaluonnoksessa sm-merkinnällä alueeksi, jolla sijaitsee vedenalainen muinaisjäänös (hylky). Alueelle ei saa kohdistaa merkittäviä toimenpiteitä ennen kuin hylky on museoviranomaisen edellyttämällä tavalla tutkittu. Asemakaavaluonnoksessa suunnitellun koulun tontin sijoitus puiston viereen on sellainen, että koulutilojen mitoitusta voi suunnittelun edetessä tarpeen mukaan tarkistaa ja muuttaa.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että Museoviraston tarkoittama vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointi on tehty kesällä 2016. Asemakaavaluonnokseen on tehdyn selvityksen

perusteella merkitty alue, jolta on löytynyt vedenalainen muinaisjäänös (hylky).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän kannanotto kohdistui Koivusaassa bussipysäkkijärjestelyihin ja kaistojen sekä kiertoliittymien mitoittamiseen. Koivusaaren liikennesuunnitelmassa on huomioitu bussien liikennöinti Koivusaaren kautta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymän kannanotto (25.4.2016) kohdistuu alueen vesijohto-, jäte- ja hulevesijärjestelmään. Asemakaava-alueen vesihuoltoverkko perustuu vesihuollon yleissuunnitelmaan (Ramboll, tammikuu 2015). Perusratkaisu ja mitoitus on säilynyt suunnitelman mukaisina. Katuverkon muutokset ovat aiheuttaneet pieniä muutostarpeita ja pumppaamoiden sijainteihin on tehty pieniä tarkennuksia. Muutoksilla ei ole vaikutusta vesihuollon kustannusarvioon.

Liikennevirasto kannanotto kohdistui kaava-alueen vesiväylien huomiointiin suunnittelussa. Koivusaaren asemakaavaluonnos ei aiheuta suuria muutoksia alueen vesiväyliin ja rantarakenteissa huomioidaan vesiliikenteen vaikutukset.

Museoviraston kannanotto kohdistui Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa suunniteltuihin merialueen täyttöihin, joilla toteutuessaan voi olla vaikutusta vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Koivusaarta ympärivällä merialueella on tehty vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitys. Sukeltamalla on kaava-alueen eteläosasta löydetty hylky, joka ei kuitenkaan sijaitse suunniteltujen rakentamisalueiden alla. Hyllyn sijainti on merkitty asemakaavaluonnoksessa sm-merkinnällä alueeksi, jolla sijaitsee vedenalainen muinaisjäänös (hylky). Alueelle ei saa kohdistaa merkittäviä toimenpiteitä ennen kuin hylky on museoviranomaisen edellyttämällä tavalla tutkittu.

Kaupunginmuseon kannanotto kohdistui Koivusaassa Lauttasaaren rakennusinventoinnissa paikallishistoriallisesti merkittäväksi arvoitettuun rakennukseen. Metroaseman vieressä sijaitsevaa rakennusta ei ole suunnitelmassa pystytty säilyttämään niin, että Koivusaassa vaadittavat rakentamisen korkotasot ja katujärjestelyt pystyttäisiin tekemään.

Kiinteistöviraston geoteknisen osaston kannanotto (15.4.2016) kohdistuu täyttömassoihin ja erikuormitukseen. Työnaikaiset järjestelyt määritellään toteutussuunnittelun yhteydessä. Näiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon muun muassa nykyisten toimintojen väliaikaiset järjestelyt sekä ruopattavien sedimenttien käsittelyn edellyttämät tilat. Jatkosuunnittelun pohjaksi on laadittu alueen vaiheittaisen toteuttamisen yleissuunnitelma.

Pelastuslaitoksen kannanotossa (22.4.2016) otettiin kantaa alueen sammutusvesijärjestelyihin sekä pelastusturvallisuuteen. Katujen ja

kunnallistekniikan rakentamisen yhteydessä päävesijohdot varustetaan ohjeiden mukaisilla paloveden ulosotoilla. Rakennuslupavaihe mahdollistaa rakennuskohtaisen rakennuspalopostin suunnittelemisen. Jatkosuunnittelussa tehdään yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa. Alustavat pelastusajoreittien periaatteet on esitetty selostuksen liitteenä. Suunnittelun edetessä pelastusteiden järjestelyt tarkentuvat. Asemakaavan muutoksen valmistelussa huomioidaan palo- ja pelastusvallisuuden vaatimukset ja luodaan edellytykset palo- ja pelastusturvallisuuden määräysten mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle. Jatkosuunnittelun myötä pelastusajoreittikaaviota päivitetään.

Rakennusviraston kannanotto kohdistui Länsiväylään. Virasto toteaa väylän olevan tiealuetta ja bulevardin (kadun) kaavoitusta voidaan tutkia kun yleiskaavan ratkaisuihin on päätetty. Tien muuttaminen bulevardiksi vaatii sopimusta maankäytön muutoksista valtion kanssa. Länsiväylä on merkitty asemakaavaluonnoksessa maantien alueeksi ja sen raja-alue sisältää Koivusaaren kohdalle suunnitellun liittymäalueen katuverkkoon liittyviin kiertoliittymiin (Alahanka, Ylähanka) asti. Länsiväylän järjestelyiden muuttamista tulevaisuudessa katumaisemmaksi Koivusaaren kohdalla on tutkittu yhteistyössä rakennusviraston kanssa.

Sosiaali- ja terveystieteiden kannanotto kohdistui ikäihmisten sosiaali- ja terveystieteiden sijoittamiseen Koivusaareen. Asemakaavaluonnos mahdollistaa ikäihmisiä palvelevien sosiaali- ja terveystieteiden sijoittamisen Koivusaareen esimerkiksi keskustatoimintojen korttelialueelle.

Ympäristökeskuksen kannanotto (25.4.2016) kohdistuu alueen energiatuotukseen. Alueen toteuttamista koordinoivassa jatkotyöskentelyssä tulisi pyrkiä ympäristökeskuksen ehdottaman alueellisen energiaselvityksen laatimiseen. Koivusaaren alue luo hyvät edellytykset energiatehokkaille, vähäpäästöiselle kaupunkirakenteelle. Alue tulee rakennettavaksi varsin tiiviiksi ja tehokkaaksi hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Alueelle toteutetaan hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Alue sijoittuu olemassa olevien yhdyskuntateknisten verkostojen piiriin. On tehokasta liittää alue nykyiseen verkostoon, jolloin kaukolämmön oletetaan olevan alueella merkittävin rakennusten ulkopuolelta hankittavan lämpöenergian lähde. Kaukolämmön tuotannosta uusiutuvan energian osuus tulee kasvamaan kaupunginvaltuuston hyväksymän Helen Oy:n kehitysohjelman mukaisesti. Rakennusten energiankulutusta säädellessä rakentamista koskevilla määräyksillä ja uuden rakennuskannan ulkopuolisen lämmitysenergian tarve on tulevaisuudessa pienenevä. Koivusaaren asemakaavaluonnos ei sulje pois paikallisesti tuotetun energian käyttöä.

Opetusviraston kannanotto (19.10.2016) kohdistui Koivusaaren varhaiskasvatus- ja opetustiloihin. Asemakaavaluonnoksessa suunnitellun koulun tontin sijoitus puiston viereen on sellainen, että koulutilojen mitoitus voi suunnittelun edetessä tarpeen mukaan ja joustavasti tarkistaa ja muuttaa kaavoituksen edetessä.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipidekirjeitä saapui 25 kpl. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse. Joissakin mielipidekirjeissä on useampia allekirjoittajia adressin tapaan.

Pitkään vireillä ollut Koivusaaren suunnittelutyö on edennyt asemakaavavaiheeseen useita kertoja eri vaiheissa keskustellun ja nähtävillä olleen suunnitelman pohjalta, joka on vähitellen kehittynyt ja muuttunut. Tässä vaiheessa mielipiteet kohdistuvat nimenomaan kaavasunnitelman sisältöön, eivät osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Mielipiteet kohdistuivat pitkälti samoihin seikkoihin kuin pitkän kaava-prosessin aikana aikaisemmissa vaiheissa. Koivusaaren kaavoitusprosessin tiedettiin herättävän jo sitä käynnistettäessä kriittistä keskustelua, etenkin saaren lähialueen asukkaissa, mutta myös yleisemmin, koska asukas- ja työpaikkamäärältään riittävän kokoisen kokonaisuuden toteuttaminen metroaseman vieressä johtaa todennäköisesti tarpeeseen laajentaa Koivusaaren aluetta meritäytoiin ja alueen maisema muuttuu merkittävästi nykyisestä.

Laajoja meritäyttöjä vastustetaan. Täytöt ovat liian lähellä Lauttasaaren länsirantaa. Koivusaaren liikennejärjestelmä on tilaa vievä, mutkikas ja moottoriteliittymä vie liian suuren tilan Koivusaaren muutenkin ahtaasta alueesta. Katajajarjun liittymäramppien poistaminen hankaloittaa lauttasaarelaisten yhteyksiä Länsiväylälle.

Moottoriteliittymä on lisäksi uuden yleiskaavan vastainen, koska tavoitteena on muuttaa Länsiväylä maantiestä kaupunkibulevardiksi. Liittymän vuoksi seudullinen pyöräilyreitti ei ole Koivusaaren kohdalla suora vaan se kiertää liittymän.

Alueen asukas- ja työpaikkamäärä on liian suuri ja rakentaminen siksi liian massiivista, korkeaa ja tehokasta. Merinäkyvät Katajajarjun nykyisistä asunnoista ja tonteilta menevät pilalle ja asuntojen arvo laskee.

Venekerhojen toimimisen edellytykset Koivusaassa heikkenevät ja satamat ovat liian ahtaita mm. talvitelakoinnin järjestämistä varten.

Joissakin kirjallisissa mielipiteissä on suhtauduttu kriittisesti ainoastaan johonkin suunnitelman osaan, esimerkiksi seudullisen pyöräreitin tekemään mutkaan Koivusaaren kohdalla, mutta suunnitelmasta ei ole ollut muuta huomautettavaa.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä siten, että Koivusaaren mitoitus, täyttöalueen koko, rakentamisen korkeudet ja rakentamisen määrä on pyritty pitämään maltillisena huolimatta uuden joukkoliikenneyhteyden ja kaupungin asuntotuotantotavoitteiden aiheuttamista paineista vielä suurempaan asunto- ja työpaikkamäärään Koivusaassa. Meritäytöt ovat suhteessa Koivusaaren nykyiseen kokoon mittavat,

mutta ne on rajattu kuitenkin niin, että koko alue rakentuu kävelymatkan päähän uudesta metroasemasta ja Lauttasaaren ja Koivusaaren väliin jää suurehko vesialue. Täytöt eivät ole suuria, jos niitä vertaa esimerkiksi Helsingin niemellä tai Lauttasaarella historian aikana tehtyihin täyttöihin. Koivusaaren täytöt ovat laajuudeltaan verrattavissa Jätkäsaaren tai Kruunuvuorenrannan asemakaavojen uusiin täyttöalueisiin. Koivusaarta on suunniteltu niin, että Koivusaaren liittymä rakennetaan moottoriväylän eritasoliittymänä Länsiväylälle, mutta liittymä on mahdollista muokata myöhemmin geometrialtaan katumaiseksi suuntaisliittymäksi. Tällöin se sopisi paremmin osaksi katuympäristöä, ja rampeilta vapautuvaa tilaa on mahdollista hyödyntää toimitila- tai muuhun rakentamiseen. Porsta ja Nurmiluoto on kaavaluonnoksessa merkitty luo-merkinnällä luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviksi alueiksi ja veden vaihtuvuuden kannalta tärkeät virtausaukot on merkitty kaavaan. Kulkuyhteys metroaseman eteläpuolelta Vaskilahdenkadulle on poistettu. Veneilylle on varattu huomattava osa Koivusaaren maa- ja vesialueesta, vaikka se toisaalta rajoittaa alueen ja rantojen muuta käyttöä virkistykseen. Koivusaaren metroasema on rakennettu alueelle etukäteen niin, että se palvelee jo ennen Koivusaaren rakentamista lauttasaarelaisia, vaikka nykyinen käyttäjämäärä ei vielä metroaseman avaamista olisi perustellut.

Lauttasaari-Seuran kannanotto

Lauttasaari-Seura toteaa kannanotossaan (25.4.2016), että Helsinkiin tarvitaan uusia asuntoja hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen, mutta Koivusaaren suunnittelussa esitetyt tavoitteet ja toteutus ovat ristiriidassa keskenään. Koivusaaren suunnittelua ei tule viedä eteenpäin ennen lainvoimaista päätöstä siitä onko Länsiväylä jatkossa moottoritie vai kaupunkibulevardi.

Koivusaaren rakentamisen taloudellisista vaikutuksista ei ole olemassa ajantasaista selvitystä. On epätodennäköistä, että suunniteltu toimitilarakentaminen toteutuu huonossa taloustilanteessa, Koivusaari on työpaikka-alueena pieni, eikä siellä ole sellaisia synergiaetuja kuin Keilaniemessä.

Lauttasaari-Seuran mielestä pysäköintipaikkoja on suunniteltu alueelle liikaa ja niitä pitää vähentää suunnitelmasta ja nojautua enemmän joukkoliikenteeseen.

Koivusaaren suunnitellut ennätysmäisillä meritäyttöillä on peruuttamattomia haittavaikutuksia alueen herkkään meriluontoon. Meritäyttöjä tulee oleellisesti supista meriluonnon suojelemiseksi. Koivusaaren kaavan vaikutuksen arvioinnit ovat etenkin meriluonnon osalta osittain vanhentuneita ja ennen asemakaavaehdotusta tulee tehdä uudet selvitykset, joissa otetaan huomioon mm. Jätkäsaaren rakentamisen takia muuttuneet virtausolosuhteet, uudistuneet tulvamääräykset

Katajajarjun kannen osittaista palauttamista tulisi harkita, vaikka se onkin ratkaisuna kallis. Kannen päälle rakentamisesta tulisi vaihtoehtoinen vaikutusarvio kannen päälle rakentamisesta.

Koivusaari ei saa kuormittaa Lauttasaaren jo ennestään ylikuormitettuja päiväkotij- ja koulupalveluja vaan tarvittavat tilat tulee sijoittaa Koivusaareen. Lisäksi alueen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon myös Koivusaaren aiheuttama lisäkuormitus alueen SOTE-palveluille.

Koivusaaren rakentaminen aiheuttaa vuosia kestäväää haittaa esimerkiksi lisääntyvän rekka- tai proomuliikenteen muodossa Koivusaaren asukkaille. On tärkeää vaiheistaa ja suunnitella Koivusaaren rakentaminen niin, ettei se kuormita Lauttasaaren asukkaita.

Vastine

Koivusaareen on suunniteltu asuntoja hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen, mikä on ollut koko Koivusaaren suunnittelun lähtökohta ja suurin syy sille miksi kaavaa alettiin valmistella. Tavoite toteutuukin suunnitelmassa harvinaisen hyvin, koska kaikilla työntekijöillä ja asukkailla on kävelymatka metroasemalle. Metro on ollut valtava ja pitkään suunniteltu investointi raiteilla kulkevan joukkoliikenteen parantamiseen ja se tulisi kaupunkirakenteen suunnittelussa hyödyntää niin hyvin kuin mahdollista siitä huolimatta, että Koivusaaren rakentamisessa on paljon tavanomaisesta rakennuspaikasta poikkeavia vaikeusasteita.

Asuntojen osalta Koivusaaren ap-normi on sama tai jopa tiukempi kuin esim. Lauttasaaren ostoskeskuksen yhteyteen rakennetuilla asunnoilla. (Lauttasaaressa normi on 1/135, kun taas Koivusaaressa ap-normi on 1/145–1/135). Toimistojen osalta on sovellettu vuodelta 1994 peräisin olevaa ohjetta. Uusi toimitiloja koskeva laskentaohje käsitellään lautakunnassa vuoden 2017 aikana ja asemakaavaehdotuksessa huomioidaan uudet ohjeet.

Meritäyttöjen vaikutuksia on selvitetty osayleiskaavan suunnittelun yhteydessä. Virtausmallinnos on päivitetty osayleiskaavan yhteydessä vuonna 2014 ja todettu, että tehdyillä muutoksilla on ollut positiivinen vaikutus alueen virtausolosuhteisiin aiempiin suunnitelmiin verrattuna.

Koivusaarelaisten tarvitsemat päivähoiton tilat suunnitellaan Koivusaareen. Koivusaaren asukaspohja (n. 5 000 asukasta) ei ole kyllin suuri peruskoulun kaikkien luokka-asteiden järjestämiselle Koivusaaressa. Koivusaaren ja Lauttasaaren julkisia palveluja tarkastellaan kokonaisuutena yhteistyössä asianomaisten hallintokuntien kanssa, jotka lopulta määrittelevät palvelujen mitoituksen. Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa sallitaan SOTE-palvelujen sijoittaminen alueen keskustaan aivan metroaseman viereen.

Katajajarjuun esitettiin joitakin vuosia sitten asemakaavaluonnos Län-siväylän kattamisesta kannella ja sen päälle rakentamista yhtenä perusteena melun vähentäminen alueella. Suunnitelma sai lauttasaarelaisilta ja Lauttasaari-Seuralta tuolloin lähes pelkästään negatiivista palautetta. Koivusaaren osayleiskaava tai asemakaavaluonnos ei kuitenkaan estä väylän laajemman kattamisen suunnittelua. Tulevaisuudessa kattaminen voi muuttua myös taloudellisesti realistisemmaksi maan arvon noustessa lähellä kaupungin keskustaa ja uusia metroasemia.

Koivusaaren asemakaavaluonnosta varten on tehty ajantasainen selvitys kaavataloudesta, joka liitetään osaksi kaavaselostusta. Lisäksi on selvitetty suhdannetilannetta ja toimitilakiinteistömarkkinoita Koivusaaren lähistöllä.

Koivusaarella on asemakaavaluonnoksen mukaan työpaikka- ja liikerakentamista 99 600 k-m². Määrä on verrattavissa läheisen Salmisaaren toimistorakentamisen määrään. Salmisaarella toimitilasta on toteutunut suurin osa n. 10 vuoden aikana, vaikka metroasema sijaitsee selvästi kauempana kuin Koivusaaren suunnitelluista toimitiloista.

Koivusaaren vaiheittaista rakentamista ja tulevaa toteuttamista varten on laadittu asemakaavaluonnoksen yhteydessä Vaiheittaisen rakentamisen yleissuunnitelma (Saanio & Riekkola 2016). Suunnitelma toimii pohjana toteutuksen suunnittelulle, mutta varsinaisista toteuttamiskokonaisuuksista ja näiden aikataulutamisesta päätetään erikseen. Toteutuksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon vaikutukset myös Lauttasaaren ja Katajajarjun sekä Koivusaaren tuleviin asukkaisiin.

Hanasaaren ruotsalais-suomalaisen kulttuurikeskuksen kannanotto

Hanasaaren ruotsalais-suomalainen kulttuurikeskus ilmoittaa kannanotossaan (20.4.2016) suhtautuvansa Koivusaaren asemakaavaan erittäin positiivisesti. Hanasaaren kulttuurikeskusta ollaan parhaillaan kehittämässä niin, että kävijämäärä saataisiin kaksinkertaistettua nykyisestä 50 000 kävijästä n. 100 000:een vuodessa. Uudet asukkaat ja työpaikat Koivusaarella ovat luonteva uusi kävijäryhmä. Hanasaaren tavoitteena on olla osa pääkaupunkiseudun virkistysalueverkostoa, jossa erilaisilla taidetoiminnoilla on merkittävä rooli. Sijainti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja jalankulkijoiden sujuva kulkuyhteys uudelle metroasemalle ovat tärkeitä. Kulttuurikeskuksen huolenaiheena on, että julkisen liikenteen yhteydet Hanasaaren vaikeutuvat bussiyhteyksien poistuessa metroon alettua liikennöinnin.

Hanasaaren kulttuurikeskus esittää, että:

- Baana pyöräilyn ja jalankulun reittinä jatkuisi Koivusaaren metroaseman kautta Espooseen niin, että Hanasaaren kävijät voisivat sitä hyödyntää

- Koivusaaren metroasemalta tulee jalankulkijoilla olla selkeä ja nopea yhteys Hanasaareen
- Espoon rantaraitti jatkuisi luontevasti Hanasaaren kautta Koivusaaren metroasemalle ja edelleen Lauttasaaren kautta Helsingin keskustaan
- Espoon ja Helsingin kaupungit edistäisivät yhdessä ekologisesti kestäviä liikenne- ja liikkumishankkeita.

Kulttuurikeskus esittää lisäksi, että Koivusaaren suunnittelu perustuu laajoihin meritäyttöihin, jotka osayleiskaavan mukaan ulottuvat Espoon ja samalla Hanasaaren kiinteistön rajalle. Kaavaratkaisut ovat johtamassa nykyisin venesatamana toimivan alueen merkittävään muuttumiseen ja laajentamistarpeisiin. Koivusaaren jatkosuunnittelussa täyttöjä eikä rakentamista saa ulottaa kaupunkien väliseen rajaan eikä Hanasaaren vesialueelle.

Hanasaaren suomalais-ruotsalainen kulttuurikeskus on lisäksi antanut lausunnon (26.4.2016) valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaaran toivomuspöytäkirjasta Koivusaaren läntisen venesataman laajentamisesta Espoon puoleiselle vesialueelle Hanasaaren ja Koivusaaren väliin. Koivusaaren suunnittelualue rajautuu Suomen valtion/Senaatti-kiinteistöjen omistamaan Hanaholmen-nimiseen kiinteistöön, jonka 34,5 hehtaarin suuruinen vesialue ulottuu kaupunkien väliselle rajalle. Kiinteistön hallintaoikeus on luovutettu Suomalais-ruotsalaiselle kulttuurirahastolle, jonka taustalla ovat Suomen ja Ruotsin valtiot. Suomalais-ruotsalaisen kulttuurirahaston ja Suomen valtion 20.9.1973 allekirjoittaman sopimuksen mukaan kiinteistön hallintaoikeus on kulttuurirahastolla niin kauan, kun kiinteistöä käytetään ruotsalais-suomalaisena kulttuurikeskuksena.

Koivusaaren jatkosuunnittelussa on huolehdittava, että vesialueen täyttöjä tai rakennelmia eikä rakennuksia uloteta kaupunkien rajaan kiinni. Hanasaaren kiinteistön vesialuetta ei tule myöskään varata satama- tai vesiliikenteen laajentumisalueeksi.

Vastine

Pyöräliikenteen baanayhteys on suunniteltu kulkemaan Länsiväylän pohjoisreunassa, jossa kulkee nykyisin erittäin vilkas pyöräliikenteen reitti. Yhteydet baanalta Hanasaareen hyödyntävät nykyistä Länsiväylän alikulkua Hanasaaren liittymän kohdalla. Liittymä sijaitsee Espoon kaupungin alueella.

Koivusaaren metroasemalle avataan aluksi sen itäinen sisäänkäynti Länsimetron liikennöinnin käynnistyessä. Kävelymatka itäiseltä sisäänkäynniltä Hanasaaren kulttuurikeskuksen pohjoisosaan on n. 900 metriä.

Läntinen sisäänkäynti otetaan käyttöön Koivusaaren toteuttamisen yhteydessä. Etäisyydeksi läntiseltä sisäänkäynniltä Hanasaaren kulttuurikeskuksen pohjoisosaan tulee n. 700 metriä. Jalankulku metroasemalta Hanasaareen tapahtuu Koivusaaren puistokatua sekä Pursiseurankatua pitkin. Reitin luonteva ja turvallinen jatkuminen Espoon rajalla suunnitellaan yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa. Rakennettavan Pursiseurankadun jatkeena Espoon puolella on nykyisin liityntäpysäköinti-alue, jonka eteläreunassa on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

Koivusaaren osayleiskaavassa on esitetty rantaa pitkin kulkeva ulkoilureitti, joka ulottuu myös alueen eteläosaan ja liittyy luontevasti Hanasaareen Espoon kaupungin puolella. Rannan ulkoilureitti yhdistyy myös metroaseman sisäänkäynteihin.

Koivusaaren läntinen satama-allas on 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. 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.

Koivusaaren asemakaavaluonnoksen kaava-alue ja rakennettavaksi esitetyt alueet sijaitsevat kokonaisuudessaan Helsingin omistamilla maa- ja vesialueilla.

Yhteenveto venekerhojen kannanotoista

Nyländska Jaktklubben (NJK):n kannanotto kohdistuu huoleen seuran toimintaedellytyksistä tulevaisuudessa. NJK toteaa, kuten aikaisemminkin Koivusaaren kaavaprosessin aikana, että seuralle paras vaihtoehto olisi jäädä nykyiselle paikalleen Koivusaareen, jossa on toimiva satama rakennuksineen ja rakenteineen. Koivusaareen suunniteltu satama ei ole riittävän suuri NJK:lle ja Helsingin kaupungin kanssa on käyty neuvotteluja seuran sataman rakentamisesta Hernesaaren kärkeen. Koivusaaren satamassa on tällä hetkellä NJK:n käytössä n. 200 laituripaikkaa ja 2,1 ha maata, josta n. 0,6 ha on tällä hetkellä metrotöyömaan vuoksi poissa käytöstä.

NJK:n merkitys Helsingin kaupungille on suuri, koska 150 vuotta vanha seura on vahvistanut Helsingin mainetta merellisenä kaupunginosana lukuisien järjestämiensä kansainvälisten purjehduskilpailujen kautta, tuonut Suomelle useita olympia- ja muita arvokisamitaleja purjehduk-

sessä ja toiminut merkittävänä nuorisotyön tekijänä vilkkaan junioritoimintansa ansiosta. Tästä syystä kaupungin on taattava seuran toimintaedellytykset Helsingissä myös tulevaisuudessa.

Hernesaaren osayleiskaava hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 26.1.2016, mutta alueen kaavoitusprosessi on edelleen kesken. Hernesaaren sataman kustannusarvio on noussut korkeaksi. On esitetty kantoja, joiden mukaan sataman kustannukset Hernesaassa ovat liian korkeita kaupungin kannalta, mikä saattaa johtaa viivytyksiin tai pahimmassa tapauksessa koko satamaprojektin hylkäämiseen. Kokonaisuutena Hernesaaren rakentaminen on kuitenkin erittäin kannattavaa, venesatama lisäisi alueen houkuttelevuutta ja nostaisi tonttien hintoja entisestään.

NJK on huolissaan myös toiminnan keskeytymättömästä jatkuvuudesta, koska rakentamisen aikataulut niin Hernesaaren kuin Koivusaarenkin osalta ovat vielä auki.

Koivusaaren pursiseuran kannanotossa (15.4.2016) todetaan, että veneiden talvisäilytykseen varattu alue on Koivusaassa asemakaavaluonnoksen mukaan vähenemässä n. 400 paikasta n. 250 paikkaan. Muutos on niin suuri, että Koivusaaren kaavoitusta ei voi viedä eteenpäin ennen kuin talvitelakoinnin kokonaisjärjestelyt on ratkaistu koko pääkaupunkiseutu kattaen ja osoitettu uudet talvitelakointipaikat Koivusaaresta poistuneiden tilalle. Pursiseura toteaa, että kaupallisten toimijoiden tarjoamat telakointimahdollisuudet ovat monin verroin kalliimpia kuin nykyisten kerhojen alueilla olevat ja kohoavat kustannukset pakottavat monet luopumaan veneilystä. Koivusaaren pursiseuran mielestä asemakaava tulee hylätä ja aluetta ei voi kaavoittaa muuhun käyttöön ennen kuin korvaava ratkaisu talvitelakoinnille on tehty.

Vastine

Venesatamien uudelleenjärjestely on Koivusaaren toteuttamisen kannalta oleellinen kysymys. Koivusaaren eteläosan toteuttaminen helpottuisi ratkaisevasti, jos NJK siirtyisi suoraan uuteen valmiiseen satamaan eikä rakentamisen aikaisia väistötiloja tarvittaisi. Esimerkiksi Hernesaareen on kaavailtu uutta venesatamaa. Tarpeellisia venepaikkoja (n. 200) vapautuisi esimerkiksi liikuntaviraston suoravuokrauspaikoiksi Koivusaassa tai muiden seurojen tarpeisiin. Myös yleisesti lajin kehityksen ja näkyvyyden kannalta purjehdustapahtumien näyttämön keskittäminen Merisataman ja Hernesaaren edustan merialueille ja kilpailusatamien sijaitseminen kantakaupungin eteläreunan merialueen tuntumassa olisi hieno ratkaisu kilpapurjehduksen kannalta.

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 arvovalinnoista, esimerkiksi asuntojen tarpeesta suhteessa harrastusmahdollisuuksien parantamiseen. Koivusaaren venesatamat sijaitsevat kaupungin omistamalla maa- ja vesialueella.

Talvitelakoinnin järjestämistä koko kaupungin kattavana kokonaisuutena ollaan parhaillaan selvittämässä. Koivusaassa on varattu alueen kokoon ja muihin käyttötarkoituksiin nähden varsin mittavat ranta- ja vesialueet veneilijöiden käyttöön. Tätä voidaan perustella Koivusaaren lähihistorialla, jossa veneilyllä on keskeinen rooli, mutta toisaalta suuret venesatamat vievät tilaa muilta toiminnoilta ja rajoittavat esimerkiksi niiden asukkaiden rantojen käyttöä, jotka eivät veneile. Kaupungin tavoite on suunnitteluprosessin alusta alkaen ollut se, että Koivusaaren suunnitellaan metrolinjan varteen myös riittävä määrä asuntoja, työpaikkoja ja niiden tarvitsemia palveluita ja virkistysaluetta. Koko Koivusaarta ei näin ollen voi nykytilanteen mukaisesti käyttää veneilyn ja talvitelakoinnin tarkoituksiin. 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 yhtä vaivaton kuin talvisäilytys omassa satamassa laituripaikan vieressä.

Veneily tulee olemaan tulevaisuudessakin Koivusaassa merkittävässä asemassa ja osa tulevaisuuden Koivusaaren identiteettiä. Saarelle on suunniteltu neljään satamaan yhteensä n. 500 venepaikkaa.

Ratkaisua alueella toimivien kolmen venekerhon toiminnan jatkuvuudelle ollaan jatkuvasti hakemassa suunnittelemalla ja neuvottelemalla ja eri vaihtoehtoja punnitsemalla. Koivusaassa nykyisen väljyyden säilyttäminen venekerhojen toimintoja varten on mahdotonta, koska alueen suunnittelun tavoitteet ovat monipuolisemmat ja kaupunki tarvitsee omistamaansa aluetta myös asuntotuotantoon.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Osayleiskaavaprosessin aikana Koivusaaren suunnitelmat ovat olleet useita kertoja nähtävillä ja niitä on esitelty monessa eri asukastilaisuudessa. Kaavaehdotusta useassa eri vaiheessa kehitetty yleisen suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta ja kaavaan kohdistuvat kannanotot mm. siitä syystä pitkälti samoja kuin osayleiskaavavaiheessa. Kaava noudattaa perusratkaisuiltaan edelleen yleisen suunnittelukilpailun voittanutta ehdotusta. Liikenteellisesti Koivusaaren suunnittelun ja toteuttamisen reunaehtona ja lähtökohtana on edelleen Länsiväylän toteuttaminen ensivaiheessa moottoritienä.

Edellisten lisäksi asemakaavaluonnoksesta kannanottonsa ovat jättäneet Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Stadin rantaryhmä, Lauttasaaressa sijaitsevat asunto-osakeyhtiöt As Oy Ruukinlahdentie 3, As Oy

Sotkaranta 7, As Oy Sotkaranta 9, As Oy Kaakkurinkuja 4 sekä 40 kpl lauttasaarelaisia yksityishenkilöitä.

Asunto-osakeyhtiöiden kannanotoissa nousevat esiin erityisesti seikat, jotka vaikuttavat lähellä Koivusaarta sijaitsevien taloyhtiöiden ympäristöön ja muuttuviin olosuhteisiin, jos Koivusaari rakennetaan. Liikenteen häiriöiden (liikennemäärät, läpiajo, melu, saasteet) pelätään lisääntyvän alueella. Alueen merimaisema ja näkymät asunnoista tuhoutuvat. Asuntojen arvo laskee. Rakentaminen tuottaa pitkäkestoista häiriötä ja haittaa nykyisille asukkaille kuorma-auto- ja rekkaliikenteen lisääntymisessä. Toisaalta epäillään liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta Koivusaassa, koska sitä kuormitta myös lauttasaarelaisten läpiajoliikenne.

Joissakin mielipidekirjeissä otetaan kantaa asemakaavaluonnokseen hyvin yksityiskohtaisesti, osittain asioihin, jotka eivät varsinaisesti kuulu asemakaavalla ratkaistaviin asioihin tai kuuluvat asemakaavan tarkempaan jatkosuunnitteluun. Tällaisia seikkoja ovat esimerkiksi yhteistilojen määrä, polkupyörien säilyttäminen ja varastointi, ajoluiskien sijoittaminen rakennuksiin.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys (HELSY) keskittyy kannanotossaan (29.4.2016) Koivusaaren asemakaavaluonnoksen luonto- ja ympäristövaikutuksiin, mutta toistaa suunnittelun aiemmissa vaiheissa esiin tuomansa kritiikin koko projektin mielekkyydestä. Asemakaavaluonnoksessa tulisi palata alkuperäisiin kevyempiin mitoitustavoitteisiin vähentäen rakentamisen ja meritäyttöjen määrää. Kaavan mitoituksen kasvattaminen alkuperäisistä tavoitteista on lisännyt alueen lähiluonnolle aiheutuvaa haittaa mm. aiempaa suurempien meritäyttöjen vuoksi. Meritäytöt ovat HELSY:n mukaan suuremmat, kuin missään aikaisemmissa Helsingin rakennusprojekteissa. Täyttöalueet ovat suunnitteluprosessin aikana kasvaneet ja yhdistys on huolissaan kaavan luontoselvitysten riittävydestä. Onko esimerkiksi veden samentumisen tai ruoppausmassojen myrkkypitoisuuksien vaikutusta tai vuosia kestävien rakennusvaiheiden vaikutuksia luontoon ja ihmisiin selvitetty tarpeeksi? Ruoppausten haittavaikutuksia ympäröivään meriluontoon voidaan lieventää käyttämällä suojarakenteita muulloinkin kuin myrkyllisten lietemassojen ruoppauksessa. Koivusaarta varten tehty suunnitelma rantojen luonnollistamiseksi (Vellamon puutarha 2011) on tärkeää huomioida kaavassa ja toteuttaa saaren luonnis- ja itärannoilla.

Merialueen veden vaihtuvuuteen on kiinnitettävä jatkosuunnittelussa erityistä huomiota ja varmistaa esimerkiksi virtausaukkojen riittävyys kaavamerkinnoin.

Hulevesien käsittelystä tiiviillä alueella tulee laatia suunnitelma. Hulevesien imeytymisselvitys asemakaavaa varten tulee tehdä, sillä mitä enemmän hulevesiä käsitellään ennen mereen joutumista, sitä puhkaampia ne ovat.

Porstan saari ja sitä ympäröivä matalikko tulisi kaavassa merkitä luomerkinnällä. Kaavassa on huomioitava lepakoiden erityistarpeet, kuten valaistus, korvaavat rakenteet, saalistuspaikat ja -reitit, ruovikot ja rantapuusto.

Stadin rantaryhmän kannanotossa (25.4.2016) todetaan, että suunnittelun tavoitteissa ovat ylikorostuneet yhä yksipuolisemmin tiiviin kaupunkirakenteen perustelevat. Kaavan asukasmäärä ja tehokkuus on liian korkea ja kasvanut liikaa alkuperäisestä. Meritäytöt ovat liian suuria ja suunnitelma on ekologisesti ja kaupunkikuvallisesti huono. Alueen rakentamiseen tarvittavan louheen kuljetusreitit on suunnittelematta ja liikennejärjestelmä on toimimaton. Suunnitelman vaikutusten arvioinnit ovat ristiriitaisia ja puutteellisia. Suunnitelman kielteisiä vaikutuksia vähätellään, jotta suunnittelun tavoitteet saataisiin läpi. Asemakaavan kustannus-hyötyanalyysit ovat puutteellisia ja hanke on kannattamaton. Koivusaaren suunnittelussa metrosta on tullut perustelu, jolla viedään hurjimmatkin ei-ekologiset ratkaisut läpi, vaikka metro on huono joukko-liikenneväline kulkiessaan vain itä-länsisuuntaan. Lakien edellyttämä meriympäristön hyvän tilan säilyttäminen, sen parantaminen ja ekosysteemin pitkäaikaisen toiminnan ja tuottavuuden turvaaminen sopivat huonosti julkistettuun tavoite- ja arviointikehikkoon. Ilmastonmuutoksen aiheuttamat muutokset meriveden käyttäytymiseen, sen nousuun, alueiden tuulisuuteen ja sateisuuteen tarkoittavat, että Koivusaaren kaltaista aluetta ei saa valita massiivisen rakentamisen kohteeksi. Ruoppauksen ja merentäyttöjen vaikutukset merenpohjaan, meriveteen ja merivirtauksiin on tutkittava paremmin, koska laajat merentäytöt tuhoavat merenalaisen luonnon kokonaan. Ruoppauksen haitallisista vaikutuksista meriveden tilaan ei ole riittävästi selvitetty. Suunniteltu vaiheittainen rakentaminen moninkertaistaa ruoppausten vahingollisuuden, sillä ekologisesti herkän pohjoispuolen rakentaminen alkaa eteläosan jälkeen. Myös muut luonnonsuojelullisesti tärkeät kohteet alueella ja sen ympäristössä kärsivät. Viheralueita on liian vähän ja alueen eteläosan luonnonsuojelualue tuhoutuu kulutuksen seurauksena. Lepakoiden elinolosuhteet kärsivät ja täyttöjen alle jää arvokasta matalikkoa. Veneylylle ei ole enää edellytyksiä Koivusaarella, vaan tilanne huononee nykyisestä. NJK:n satamalle ei ole löydettävissä uutta paikkaa. Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa ei ole pystytty ratkaisemaan jo hankkeen alussa esiintuotuja ekologisia ongelmia eikä edistystä ole tässä suhteessa tapahtunut.

Asemakaavaluonnoksesta jätetyissä mielipiteissä on noussut esille seuraavia aihepiireittäin jäsenneiltyjä seikkoja:

Pyöräily-yhteys (Baana) Espoon ja Helsingin välillä tulee rakentaa Koivusaaren kohdalla linjaukseltaan suoraksi.

Vastine

Länsiväylän pohjoispuolen seudullinen pyörätieyhteys pitenee Koivusaaren kohdalla nykyisestä n. 150 metrillä, kun eritasoliittymän pohjoiset rampit toteutetaan. Ramppien kiertämisellä vältetään kannelle nouseminen, joten korkeusero pysyy maltillisempana. Pyörätieyhteyden toteuttamien suorana edellyttäisi tunnelin rakentamista ramppien ali, jolloin syntyisi samaa suuruusluokkaa oleva korkeusero. Länsiväylän liittymästä on tutkittu alustavasti myös katumaisempaa ratkaisua, jolloin pyörätie voisi kulkea Länsiväylän rinnalla myös kannen ali, sekä tassa ja valo-ohjattuna Koivusaaren johtavien yhteyksien läpi. Tämä katumainen liittymä edellyttää Länsiväylän muuttamista kaduksi.

Katajajarjun kohdalla pyörätie on suunniteltu sujuvammaksi ja selkeämmäksi kuin nykyisin. Länsiväylän pohjoispuolen pyörätien eli ns. Länsibaanan toteutuessa kokonaisuudessaan keskustaan saakka yhteydestä tulee huomattavasti sujuvampi, nopeampi ja selkeämpi kuin nykyisin.

Liikennejärjestelmä on mutkikas ja huonontaa lauttasaarelaisten yhteyksiä Länsiväylälle.

Vastine

Läntisestä Lauttasaaresta on nykyään suuntaisliittymä Länsiväylälle ainoastaan lännen suuntaan. Koivusaaren eritasoliittymässä olisi yhteydet myös keskustan suuntaan.

Nykyistä lännestä tulevaa ramppia ei voida säilyttää, kun Koivusaaren johtava katuyhteys Vaskilahdenkatu rakennetaan Länsiväylän rinnalle eli nykyisen rampin kohdalle. Länsiväylän pohjoisreunassa Koivusaaren ja Katajajarjun ramppien välinen etäisyys olisi liian lyhyt. Läntisestä Lauttasaaresta yhteys länteen Katajajarjun ramppien poistamisen jälkeen kulkee tällöin Vaskilahdenkadun sekä Länsiväylän ylittävän Koivusaaren puistokadun kautta. Tämä kasvattaa ajoaikaa alle kahdella minuutilla.

Suunnitelma on kaupunginvaltuuston hyväksymän Helsingin yleiskaavan tavoitteiden vastainen, koska Länsiväylää on suunniteltu moottoritienä eritasoliittymineen, vaikka tavoitteena on muuttaa Helsingin sisääntuloväylät tulevaisuudessa bulevardimaisiksi kaduiksi.

Vastine

Helsingin yleiskaava on strateginen ja se tähtää ajallisesti varsin pitkälle tulevaisuuteen, vuoteen 2050. Näin pitkällä aikavälillä strateginen tavoite toteutuu vähitellen vaiheittain. Koivusaaren asemakaavaluon-

nos ei estä mahdollista Länsiväylän muuttamista bulevardiksi tulevaisuudessa, eikä täten ole ristiriidassa yleiskaavan tai sen tavoitteiden kanssa. Länsiväylän toteuttaminen kaupunkibulevardiksi ja siihen liittyvä tiivistävä maankäyttö olisi luontevaa aloittaa keskustan suunnasta Lauttasaareen ja siitä vähitellen ulospäin kohti Espoota. Länsiväylän bulevardisointia on suunniteltava kokonaisuutena. Mikäli Koivusaaren suunnitelma tukeutuisi pelkästään bulevardisoinnin varaan, Koivusaaren rakentamisen aloitus siirtyisi merkittävästi myöhemmäksi, mikä taas ei ole muiden tavoitteiden mukaista.

Yleiskaavassa ei ole määritelty kaupunkibulevardien liittymäratkaisuja, vaan ne tarkastellaan kussakin kohteessa erikseen. Koivusaaren kohdalla liikenteen ratkaiseminen siten, että Koivusaarella olisi tasoristeys Länsiväylälle, on nykyisillä liikennemäärillä liikenteen toimivuuden kannalta toteuttamiskelvoton ratkaisu. Länsiväylän liikennemäärä pitäisi saada laskemaan huomattavasti nykyistä (n. 70 000 ajoneuvoa/vrk) alemmalle tasolle, että tasoristeukset Länsiväylälle olisivat mahdollisia.

Koivusaarta on suunniteltu niin, että Koivusaaren liittymä rakennetaan moottoriväylän eritasoliittymänä Länsiväylälle, mutta liittymä on mahdollista muokata myöhemmin geometrialtaan katumaiseksi suuntaisliittymäksi. Tällöin se sopisi paremmin osaksi katu ympäristöä, ja rampeilta vapautuvaa tilaa on mahdollista hyödyntää toimitila- tai muuhun rakentamiseen. Lähtökohta ei ole optimaalinen bulevardin toteuttamisen näkökulmasta, mutta jos Koivusaaren toteuttaminen halutaan aloittaa 2020-luvun alussa, lähtökohta joudutaan hyväksymään.

Helsingin yleiskaava sisältää myös tavoitteen rakentaa asuntoja yhteensä n. 250 000 uudelle helsinkiläiselle vuoteen 2050 mennessä hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Tämän tavoitteen saavuttamisessa myös Koivusaaren suunnitelmien eteneminen ja toteuttaminen on erittäin tärkeää ja mitä suurimassa määrin yleiskaavan tavoitteiden mukaista.

Asemakaavaluonnoksessa esitetty rakentamisen määrä ja tehokkuus on liian suuri. Suunnittelua on ohjannut taloudellisen hyödyn tavoittelu viihtyisän asuinympäristön suunnittelun sijaan.

Vastine

Rakentamisen määrä on suunnilleen kaupunginvaltuuston hyväksymän osayleiskaavan mukainen. Suunnitelman asukas- ja työpaikkatavoite yhdessä Lauttasaaren luoteisosan nykyisen asukasmäärän kanssa on sellainen, että metroaseman rakentaminen Koivusaaren on perusteltua. 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 toteuttamisen talousvaikutuksia on alueen taloudellisen toteutettavuuden edellytysten varmistamisen suhteen seurattu koko suunnittelun ajan. Esitettyä vähempi rakentaminen johtaa helposti kaa-vaan, jonka kaupungille koituvat menot ovat tuloja tuntuvasti suuremmat. Asemakaavan talous ei ole ainoa suunnittelua ohjannut tekijä, mutta luonnollisesti myös Koivusaaren kaavan toteuttamiskelpoisuuteen vaikuttaa ovatko siihen tehdyt investoinnit tasapainossa pitkällä aikavälillä saavutettavien tuottojen kanssa.

Rakentamisen määrän lisäämiseen on vaikuttanut myös poliittinen tahto lisätä asuntorakentamisen määrää Koivusaareissa, koska paikka on joukkoliikenteen saavutettavuuden kannalta ainutlaatuinen ja kaupungin paineet toteuttaa tulevaisuudessa vuosittain riittävä määrä asuntoja kasvavat jatkuvasti.

Suunnittelun lähtökohta on väärä. Koivusaari tulee säilyttää veneilijöiden käytössä ja virkistysalueena eikä sinne saa rakentaa asunto- ja työpaikka-alueita. Tarvittavia asuntoja tulee rakentaa jonkin muualle, esimerkiksi Katajajarjuun Länsiväylän päälle tai Lehtisaaren eteläosaan.

Vastine

Koivusaaren asema kaupunkirakenteessa muuttuu merkittävästi nykyisestä metron rakentamisen myötä. Alueen läpi kulkeva joukkoliikenneyhteys on perusteena Koivusaaren rakentamiselle nykytilanteesta merkittävästi poiketen tulevaisuuden asunto- ja työpaikka-alueeksi, vaikka rakentamiselle onkin tavanomaista suurempia vaikeusasteita liikenteellisesti sekä maiseman, luontoarvojen ja kaupunkikuvan näkökulmasta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto laati Katajajarjuun vuonna 2008 asema-kaavanmuutosluonnoksen väylän kattamiseksi n 300 metrin matkalta. Suunnitelmaa vastustettiin tuolloin Lauttasaareissa voimakkaasti eikä se ole edennyt toteutukseen. Uuden yleiskaavan tavoite rakentaa sisääntuloväylät kaupunkibulevardeiksi on myös ristiriidassa pitkien tunneliosuuksien kanssa. Lehtisaaren eteläosa ei asetu hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle toisin kuin Koivusaari. Asemakaavassa Lehtisaaren eteläosa on puistoaluetta ja sellaisena tärkeä Lehtisaaren ja Kaskisaaren asukkaille.

Aukkaiden mielipiteitä ei ole otettu suunnittelussa huomioon. Vuorovaikutus ei ole ollut aitoa, vaan sitä on järjestetty vain lain kirjaimen täyttämiseksi.

Vastine

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. On kyseenalaistettu uusien rantarakentamisprojektien mielekkyyttä ylipäänsä. Mielipiteissä ja kannanotoissa suunnitelmaa tarkastellaan usein yhdestä näkökulmasta, asemakaavoituksen tehtävänä taas on yrittää sovittaa keskenään usein ristiriitaisia tavoitteita yhteen ja luoda paras mahdollinen kokonaisuus.

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 lauttasaarelaisten 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 ammattilaistuomariston 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 ja sitä on osayleiskaavavaiheessa työtetty yhdessä ehdotuksen 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.

Kaavaprosessin edetessä Koivusaaren suunnitelma on vähitellen tarkentunut kohti asemakaavaa niin, että perustavaa laatua olevia muutoksia siihen ei ole voitu tehdä. Esimerkiksi liikennejärjestelmän suunnittelussa on reunaehtona ollut, että se liikenne toimii siitä lähtökohdasta, että Länsiväylä on vielä useita vuosia maantie. Suunnitelman mitoituksessa on otettu huomioon toteuttamisen realismi ja poliittinen päätöksenteko suunnitelman aikaisemmissä käsittelyvaiheissa.

Täyttötöiden tekeminen on logistisesti epätaloudellista, epäekologista ja hankalaa, koska louhe joudutaan tuomaan alueelle muualta. Täyttöalue on sijoitettu varsinkin Länsiväylän pohjoispuolella liian lähelle Lauttasaaren länsirantaa. Meritäyttöä on liikaa ja se sijaitsee liian lähellä Lauttasaaren länsirantaa.

Vastine

Uuden maankäytön toteuttaminen nykyisen kaupunkirakenteen ja erinomaisten julkisten kulkuyhteyksien yhteyteen on monien vaikutuksiensa suhteen edullista. Koivusaaren toteuttamisessa on merkittävä vaikutus sillä, mistä tarvittava louhe saadaan ja kuljetetaan. Jatkosuunnittelussa täyttöjen toteuttaminen ja aikatauluttaminen onkin oleellinen osa suunnittelua. Kaavoitusvaiheessa ei ole vielä kuitenkaan mahdollista sitoa louhemateriaalia mihinkään yksittäiseen hankkeeseen. Uuden maankäytön toteuttaminen nykyisen kaupunkirakenteen ja erinomaisten julkisten kulkuyhteyksien yhteyteen

Täytön laajuutta ja sijoittumista alueella on arvioitu lukuisien vaihtoehtojen avulla suunnittelun alkuvaiheessa suunnitteluperiaatteita varten laadittuja suunnitelmia ja myöhemmin kilpailutöitä vertailemalla. Jos meritäyttöjä tehdään vain hyvin niukasti tai ei ollenkaan rakentamisesta tulee suurimittakaavaista ja ylitehokasta asetetuilla määrällisillä tavoitteilla. Täyttöaluetta ei kuitenkaan ole levitetty tai venytetty tarpeettomasti vaan alueen ääripäistä on kävelymatka metroasemalle. Asemakaavaluonnos perustuu jo kilpailuvaiheessa esitettyyn kokonaisideaan, jossa Länsiväylän kumpaakin puolta on täytetty kokonaissuunnitelman tavoitteiden puitteissa niin, että kaupunkirakenne jakautuu tasapainoisesti Länsiväylän molemmille puolille alueen keskustan ollessa metroaseman tuntumassa.

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 toimistokeskittymä tornitaloineen.

Koivusaaren suunnittelun maisemallinen lähtökohta on ollut alueen säilyminen saarena, jota on korttelialueiden täsmällisillä rajauksilla merimaisemaan korostettu. Saarimaisen lähtökohdan ansiosta avoimia maisematiloja on pystytty säilyttämään Hanasaaren ja Koivusaaren välissä ja Koivusaaren ja Lauttasaaren välissä. 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 on tarkoitus säilyttää täysikasvuista puustoa (entinen Leppäsaari), joka pehmentää alueen julkisivua etelään merelle ja myös Katajaharjun asuinkortteleiden suuntaan. Eteläisimmät kortteli-alueet 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.

Vaikutuksia meriveden virtauksiin ja veden vaihtuvuuteen on selvitetty vuosina 2000 ja 2010 virtausmallitarkasteluina. Kyseisen selvitystyön perusteella muutoksia ei voida pitää näiden osalta merkittävästi heikentävinä. Osayleiskaavaehdotuksen mukaisella rantaviivalla on teetetty Suomen Ympäristövaikutus Oy:llä päivitetty virtausmalliselvitys vuonna 2014 täydentämään jo aikaisemmin tehtyjä selvityksiä esitetyn maankäytön vaikutuksista virtauksiin. Kaupunginvaltuuston hyväksymää osayleiskaavaa varten tehdyt muutokset ovat pääasiassa veden vaihtuvuutta parantavia.

Asemakaavaluonnoksen rantaviiva ja täyttöjen laajuus noudattelee Osayleiskaavan rajauksia, Koivusaaren eteläosaan suunniteltu kanava on lyhentynyt ja vesi pääsee vaihtumaan tuulen vaikutuksesta nopeasti. Koivusaaren pohjoispuolelle suunniteltu uimarantal lahti on muotoiltuaan suoraviivaisempi ja veden vaihtuvuus nopeampaa. Virtausselvityksessä on todettu, että Koivusaaren itäpuolella ja eteläosan kanavassa vesi vaihtuu noin kerran vuorokaudessa. Venesatamassa ja uimarantalاهدessa vesi vaihtuu noin 2–4 vuorokaudessa. Virtausrummuilla voidaan parantaa veden vaihtuvuutta.

Koivusaaren raskas rakentaminen meritäyttöineen tuhoaa alueen ainutlaatuiset luontoarvot.

Vastine

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. Lännessä täytön määrää rajoittaa kaupungin raja, jota ei ole ylitetty. Taivoite 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 ole-

vasta 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.

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). Koivusaarta lähimpänä sijaitsevalle lintujen pesimäluodolle Porsalle on Koivusaaren lähimmistä rannoista 60–100 metrin etäisyys eikä luodolle ole siltayhteyttä.

Alueella esiintyville lepakoille suunnitelman polveileva rantaviiva tarjoaa hyviä saalistusympäristöjä ja rantarakenteet levähdyspaikkoja.

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 täyttömäiden 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 pihilla 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.

**Ilmastonmuutoksen aiheuttamiin vaikutuksiin ei ole suunnitelma-
massa varauduttu riittävästi.**

Vastine

Koivusaaren suunnittelun lähtökohtana on pyrkimys vähäpäästöiseen kaupunkirakenteeseen, jossa asuminen ja työskentely metroaseman vieressä ei pakota oman auton käyttöön. Koivusaaren rakentamisesta aiheutuvia kasvihuonepäästöjä voidaan arvioida tarkemmin suunnittelun tarkentuessa.

Koivusaarella asemakaavaluonnoksessa on huomioitu merenpinnan korkeuden ja aaltoilun vaikutukset rakentamistasoihin ja kuivatukseen. Rakentamisessa on varauduttava voimakkaisiin tuuliin ja sateisiin.

Alueella on varauduttu ilmastonmuutoksen seurauksena tulevaan merenpinnan mahdolliseen nousuun määrittelemällä maanpinnan alimaksi korkeudeksi julkisilla alueilla +3,3. Metroaseman sisäänkäynnit on nostettu vielä puoli metriä tätä korkeammalle. Lisääntyvien tuulien tuomaa haittaa on hillitty korttelirakenteen perusjäsentelyllä, jossa asuinrakennusten nauha rajaa tuuilta suojattuja sisäpihoja. Alueen satamat on suunniteltu suojaisiksi, suurta aallokkoa ei pääse syntyymään 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 tuuilta 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 kestäväksi.

Koivusaaren palvelut ovat alimitoitettuja suhteessa asukasmäärään.

Vastine

Koivusaareen on suunniteltu korttelitalo ja tilanvaraus kahdelle pienemmälle päiväkodille tai asukastilalle. Leppäsaaren puiston itäreunalle suunnitellussa korttelitalossa toimivat päiväkodin lisäksi ala-asteen

alimmat luokat sekä liikuntasali. Rakennuksen koulutilat on mitoitettu n. 100:lle 1–2 luokan oppilaalle ja rakennuksessa on myös iltakäyttöön sopiva liikuntasali. Julkisen rakentamisen kokonaismäärä (päiväkodit, koulu) Koivusaassa on n. 3 300 k-m².

Koivusaaren korttelitalon tontin sijoittamisessa puiston reunalle on otettu huomioon mitoituksen mahdollinen eläminen suunnitteluprosessin aikana. Jos koulutiloissa todetaan alimitoitusta, se voidaan asemakaavatyön jatkuessa korjata, koska tontti on suunniteltu sellaiseen paikkaan, jossa sen kokoa ja rakennuksen kokoa voidaan joustavasti tarkistaa. Koulu- ja päiväkotitilojen mitoitusohjeet tulevat kuitenkin ao. hallintokuntien ohjeistuksen kautta. Kokonaisuutta koordinoi kiinteistöviraston tilakeskus. Koivusaassa koulu- ja päiväkotimitoitus tarkistetaan vielä asemakaavatyön jatkuessa.

Koivusaaren rakentamisen aikainen liikenne, melu ja ilmanlaadun heikkeneminen ja maiseman pilaaminen aiheuttaa häiriötä Lauttasaaren nykyisille asukkaille vuosien ajan.

Vastine

Koivusaaren rakentaminen on suuri ja pitkäkestoinen hanke. Toteutuksen suunnittelun pohjaksi on laadittu Vaiheittaisen rakentamisen yleissuunnitelma (Saanio & Riekkola 2016). Työmaaliikenteen ja työnaikaisen asukasliikenteen järjestäminen on huomattava toteutuksen järjestämistä ohjaava tekijä. Töitä ohjataan toteutusvaiheessa erilaisilla ohjeistuksilla, valvonnalla sekä töiden luvittamisella. Tässä vaiheessa myös määritellään rajoitukset sekä vaikutusten ehkäisy- ja seurantatoimenpiteet.

Koivusaaren rakentaminen on taloudellisesti kannattamatonta ja epärealistista. Rakennusmassojen ja korttelien muotoilu tekee niiden toteuttamisesta vaikeaa.

Vastine

Koivusaaren suunnittelun yhteydessä on laadittu kustakin suunnitteluvaiheessa kustannusarviot ja suunnitelmia on kehitetty myös taloudellisen toteutuskelpoisuuden näkökulmaa silmällä pitäen. Toteuttaminen edellyttää muun muassa ruoppaus- ja täyttötöiden johdosta huomattavia etupainotteisia investointeja. Pitkällä tähtäimellä kaupungin maankäytöstä saamat tonttitulot ylittävät investointikustannukset ja asemakaavaa voidaan pitää taloudellisesti kannattavana.

Korttelirakenne ei ole suorakulmainen, mutta läheskään kakki rakennukset eivät ole muodoltaan erityisen vaikeita. Kaarevia julkisivuja on toteutettu Helsingissä viime vuosina useissa eri kohteissa. Tontit ovat tehokkaita, joka antaa toteuttamiselle taloudellista selkänajaa.

Pysäköinnin, pelastusreittien ja esteettömyyden huomioiminen suunnitelmassa herättää epäilyksiä. Pihakansien määrä on suuri, kompensoidaanko piha-alueiden vähäisyyttä esim. viherkattojen rakentamisella. Korttelit vaikuttavat varjoisilta ja ahtailta.

Vastine

Pysäköinti on suunniteltu koko alueella niin, että asunnoille, liike- ja työpaikkarakentamiselle sekä julkisille toiminnoille kaavassa määritellyt autopaikkamäärät toteutuvat. Pysäköinnin ratkaisuista on tehty erillinen selvitys ja kaavaselostuksessa on pysäköintikaavio. Vieraspaidat on suunniteltu pääosin katutilaan (1 ap / 1 000 k-m²). Alueen kadut, jalan- kulun ja pyöräilyn reitit sekä korttelialueet suunnitellaan niin, että esteettömyyssäädökset toteutuvat. Alueen pelastusreiteistä on alustava kaavio kaavaselostuksen liitteenä ja kaavatyön jatkuessa pelastusturvallisuuden suunnittelu tarkentuu. Asemakaavaluonnoksessa on määrätty kakkien yleisten rakennuksien ja pysäköintilaitosten katot rakennettavaksi viherkattoina ja korttelialueilla on määrätty viherkattoja matalammille rakennuksen osille. Koivusaaren kortteleista osalla on melko niukat terassimaiset piha-alueet, mutta esimerkiksi alueen kärjissä olevissa korvamaisissa kortteleissa piha-alue on tavallista suurempi. Korttelirakenteessa pyritään tarjoamaan erilaisia asumisen vaihtoehtoja, joissa kaikissa tulee toteutua hyvät näkymät ja valaistusolosuhteet asunnoista.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 12.4.2016

Koivusaaren suunnittelua koskeva asukastilaisuus pidettiin Lauttasaa- ren yhteiskoulun Julius-salissa ti 12.4.2016 klo 18–20. Tilaisuuteen osallistui n. 57 asukasta. Tilaisuudessa esiteltiin Koivusaaren asema- kaavaluonnoksen valmisteluaineistoa.

Kannanotot ja keskustelu tilaisuudessa kosketteli pitkälti samoja asi- oita, kuin aikaisemmissa osayleiskaavavaiheissa. Meritäyttöjä on liikaa ja ne pilaavat alueen luonto- ja maisema-arvoja. Rakentamisen määrää pidettiin alueelle liian suurena, rakentamisen tehokkuutta liian suurena ja rakennuksia liian korkeina. Koivusaaresta arveltiin tulevan Suomen tiheimmin rakennettu alue. Rakennuksien korkeuksia ei ole esitetty riit- tävän havainnollisesti.

Koivusaaren rakentaminen pilaa alueen luontoarvoja eikä sen ekologi- sia vaikutuksia ole riittävästi selvitetty. Täytöt vaikuttavat haitallisesti merialueen virtauksiin ja tuhoavat merenpohjan eliöstöä ja kalojen elin- alueita. Onko alueen maaperä myrkyllistä ja kuinka se aiotaan puhdis- taa.

Kasvavan liikenteen aiheuttamien häiriöiden arveltiin lisääntyvän alu- eella. Eritasoristeyksen rakentamista Koivusaareen pidettiin erikoisena, kun niitä muualla on tarkoitus purkaa uusilta kaupunkibulevardeilta.

Rakentamisen hinta puhutti. Suunnitelmaa pidettiin liian kalliina ja hinnan arveltiin nousevan tämän hetkisistä arvioista. Epäiltiin yritysten halua sijoittua Koivusaareen. Kysyntää työpaikkarakentamiselle ei ole niin paljon, kun on arvioitu. Asuntojen hinnat tulevat olemaan niin korkeita, että ihmisillä ei ole varaa niihin.

Alueen palveluja pidettiin riittämättöminä, ennen kaikkea päiväkotij- ja koulutilojen osalta ja epäiltiin, että niiden toteuttaminen viivästyy. Tiedusteltiin, onko aloite monipuolisen palvelukeskuksen rakentamisesta Koivusaareen huomioitu kaavassa ja tuleeko Koivusaareen liikuntahallia.

Vuorovaikutusmahdollisuuksia on kaavaprosessin aikana ollut, mutta mielipiteitä ei ole otettu huomioon kaavoituksessa. Onko kaavassa sellaisia asioita, joihin mielipiteet, muistutukset ja valitukset ovat vaikuttaneet?

Kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittely

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos esiteltiin 31.1.2017 kaupunkisuunnittelulautakunnalle, joka hyväksyi 25.4.2017 sen jatkosuunnittelun pohjaksi.

Yhteenveto uutta kantakaupunkia asukastilaisuudesta Oodissa 19.11.2019

Kantakaupungin ajankohtaisista asemakaavasuunnitelmista pidettiin alueellinen asukastilaisuus keskustakirjasto Oodin tiloissa 19.11.2019 klo 15.00–20.00. Koivusaaren tuoreimmat suunnitelmat olivat yhtenä esiteltävänä kohteena. Tilaisuuteen oli valmisteltu suunnitelmista kertovat planssit, joiden ääressä oli mahdollisuus käydä keskustelua suunnittelijoiden kanssa ja esittää mielipiteitä suunnitelmista. Lisäksi Koivusaaren suunnitelmia esitettiin ja niistä keskusteltiin kirjaston Majjansalissa. Koivusaaren keskustakorttelissa on v. 2018 kaupunginhallituksen hyväksymä suunnitteluvaraus Ikean tavaratalolle ja hankkeeseen liittyville muille liike- ja toimitilalle ja Ikean ja suunnitelmia on työstyetty Ikean kanssa yhteistyössä. Koivusaaren Ikean suunnitelmia esiteltiin ensimmäistä kertaa julkisesti Oodin tilaisuudessa osana Koivusaaren asemakaavasuunnitelmaa. Ikean edustajat olivat tilaisuudessa paikalla kertomassa hankkeesta.

Iltapäivän ja illan aikana Oodin tilaisuudessa vieraili arviolta n. 600–700 kävijää. Koivusaari herätti melko paljon kiinnostusta pitkin iltaa ja iltaa. Suunnitelmaa pidettiin kiinnostavana, mutta sen toteuttamisen todettiin olevan vaativaa ja nykyistä paikkaa ja maisemaa merkittävästi muuttavaa.

Suunnitelman toteuttamisaikataulusta kyseltiin, milloin rakentaminen alkaa ja kuinka kauan se kestää. Kysymyksiä herätti myös rakentami-

seen tarvittavan louheen saatavuus, onko kaupungilla tällä hetkellä tiedossa hanketta, josta Koivusaaren täyttöihin tarvittava maa-aines saadaan.

Yhteenveto asukastilaisuudesta Lauttasaassa 3.12.2019

Lauttasaari-seura järjesti 3.12.2019 klo 19.00-21.00 Lauttasaaren yhteiskoulun Julius-salissa asukastilaisuuden, jossa Koivusaaren suunnitelmia esitettiin saman sisältöisesti kuin kahta viikkoa aikaisemmin Oodissa. Ikean edustajat ja suunnittelijat olivat niin ikään paikalla tilaisuudessa kertomassa hankkeesta.

Suunnitelman todettiin noudattavan hyvin yleisen suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen ajatuksia ja ideoita. Koulutilojen ja päiväkodin suurentamista aikaisempaan nähden pidettiin hyvänä. Keskustaan toivottiin korttelialuetta, joka mahdollistaisi terveyspalveluiden rakentamisen. Vanhusten palveluasumiselle toivottiin sopivia tontteja Koivusaareen.

Koivusaaren suunnitelman kritiikin kohdistui liikenteeseen, meritäyttöihin, maiseman muuttumiseen, luontoarvojen heikkenemiseen ja rakentamisen aikaisiin häiriöihin eli samoihin asioihin, jotka ovat nousseet esille koko Koivusaaren suunnitteluprosessin ajan. Moottoriteliittymän poistumista Lauttasaaresta pidettiin huonona, koska se mutkistaa reittiä Lauttasaaresta Länsiväylälle. Rakentamisen aikataulu ja rakentamisen aiheuttamat häiriöt ja tilapäisjärjestelyt aiheuttavat niin ikään huolta asukkaissa. Erityisesti esille on noussut Koivusaaren rakentamista varten suunniteltu maa-ainesten kierrätyskenttä ja rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt ja siihen liittyvä melu.

Ikean hankkeessa suurin huolenaihe oli liikenteen ja pysäköinnin toimivuus. Tavaratalon pelättiin ruuhkauttavan liikennettä Länsiväylällä ja pysäköinnin leviävän myös Katajaharjun katualueille.

Yhteenveto Koivusaassa toimiville venekerhoille järjestetystä keskustelu- ja infotilaisuudesta 13.12.2019

Koivusaassa toimivien kolmen venekerhon (Nyländska Jaktklubben, Koivusaaren pursiseura, Vaskilahden venekerho) kanssa on pyritty koko Koivusaaren suunnitteluprosessin ajan tiiviiseen vuoropuheluun ja hyvään tiedon kulkuun. Suunnittelun tavoitteena on ollut, että kerhot voivat jatkaa toimintaansa Koivusaassa myös tulevaisuudessa muuttuvassa kaupunkiympäristössä.

Koivusaassa toimivat venekerhot ovat Helsingin kaupungin liikuntapalveluiden vuokralaisia ja Koivusaaren rakentaminen vaikuttaa kerhojen toimintaan Koivusaassa. Koivusaaren suunnittelun etenemisestä

ja aikataulusta on järjestetty yhteistyössä liikuntapalveluiden, asema-kaavapalvelun, kaupunginkanslian ja venekerhojen kanssa yhteistyökouksia suunnitteluprosessin aikana. Tapaamisten tarkoituksena on ollut vuokralaisten pitäminen ajan tasalla asemakaavoituksen aikataulusta ja mahdollisesta toteuttamisaikataulusta.

Tavoitteena on ollut niin ikään saarella toimiville kerhoille mahdollisimman hyvin sopivien satamien suunnittelu tulevaisuuden Koivusaareen. Satamien suunnittelua on tehty yhteistyössä venekerhojen kanssa niin, että asemakaava loisi edellytykset toimiville nykyaikaisille pursiseurojen käyttöön sopiville satamille. NJK:n toiminnassa koulutus- ja kilpailutoiminta on keskeistä ja sen johdosta pursiseuran uutta paviljonkia on suunniteltu tarkemmin ja sille osoitetaan Koivusaaren asemakaavassa oma tontti. NJK:n sataman suunnittelussa on muillakin tavoin otettu huomioon kilpailutoiminnan vaatimukset. Satama-alueilla tulee olla kerhotilojen lisäksi mm. veneiden laskuluiskat, septitankkien sijoituspaikat ja tarvittavat varastotilat. Satama-alueet ovat julkista tilaa, jota ei saa aidata. Koivusaaren toteuttamisen vaihteellisuutta on suunniteltu niin, että kerhot voisivat myös rakentamisen ajan pysyä Koivusaareissa tilapäisin satamajärjestelyin.

13.12.2019 järjestetyssä yhteistyökokouksessa todettiin, että säännöllistä yhteydenpitoa yhteistyökokousten muodossa jatketaan edelleen asemakaavaprosessin edetessä kohti päätöksentekoa. Kartoitetaan edelleen ennen kaavaehdotuksen lautakuntakäsittelyä jokaisen seuran toiminnallisia tarpeita uuden sataman suunnittelemiseksi mahdollisimman toimivaksi kokonaisuudeksi.

Veneilyn harrastajien ja Koivusaareissa toimivien venekerhojen suurimpana huolenaiheena on edelleen talvitelakointipaikkojen väheneminen Koivusaareissa ja koko Helsingissä. Talvitelakointi on edellytys veneilyn harrastamiselle Suomen oloissa. Talvitelakoinnin järjestämiseksi tulevaisuuden tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on lähivuosina löydettävä toimiva ratkaisu.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 19.6.–19.8.2020

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 52 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat Koivusaaren asemakaavan lainmukaisuuteen, rakentamisen määrään ja mittakaavaan, rakentamisen suhteeseen ympäristöönsä, meritäyttöjen laajuuteen, luontoarvoihin, maisemaan ja kaupunkikuvaan, rakentamisen talouteen, veneilyn edellytyksiin Koivusaareissa ja liikenteen toimivuuteen ja Länsiväylän jatkosuunnitteluun (kaupunkibulevardi). Useassa muistutuksessa on yhdytty Lauttasaari-Seuran muistutuksessa esittämiin kannanottoihin.

Muistutuksissa nousevat esille enimmäkseen samat asiat ja aihepiirit kuin asemakaavaluonnoksesta. Näihin asioihin ja aihepiireihin on vastattu kaavaprosessin eri vaiheissa ja tässä vuorovaikutusraportissa ovat annetut (s.10-30) vastineet asemakaavan muutosluonnoksesta.

Joissakin muistutuksissa on kuitenkin todettu asemakaavan olevan erinomainen ja parantavan myös Lauttasaaren lounais- ja länsiosan palveluiden saatavuutta. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen metrolii- kenteen varteen vastaa hyvin Helsingin strategiaan tavoitteisiin ekologi- sesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästä kaupungista. Olemassa olevan infran hyödyntämisen ansioista voidaan säästää suurempia yh- tenäisiä viheralueita ja nykyisten Koivusaaren hiekka- ja asfalttikenttien muuttuminen kaupunkimaiseksi ympäristöksi on myönteistä, kunhan alueen eteläosan luontoarvot säilytetään. Rantojen tulee olla asema- kaavaehdotuksen mukaisesti avoimia kaikille eikä niiden tule olla pel- kästään yksityisten venekerhojen käytössä. Rakennukset ovat osassa aluetta Koivusaareen sopivia ja pienimittakaavaisia. Koulu- ja päiväkoti- tilojen riittävä mitoitus on huomioitu asemakaavassa. Mikäli kaupunki- bulevardit olisivat toteutuneet, olisi kaavasta mahdollista saada vielä parempi, mutta Koivusaaren toteuttamista ei pidä lykätä niin kauaksi tulevaisuuteen. Kaavan mitoitustavoitteita ei pidä pienentää niin, että toteuttaminen muuttuu epärealistiseksi.

Koivusaaren asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain vastai- nen, koska kaava ei luo edellytyksiä terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Kaavaehdotus hävittää nykyisen ra- kennetun ympäristön erityisiä arvoja ja luonnonympäristön arvoja. Se myös lainvastaisesti asettaa maanomistajille ja asunnon halti- joille kohtuutonta haittaa.

Vastine

Koivusaaren muuttuminen veneilijöiden käytössä olevasta alueesta asuin- ja työpaikka-alueeksi muuttaa lähialueen maisemaa ja näkymiä Lauttasaaren luoteisreunalla. Koivusaaren kaupunkirakenteen tehok- kuus on korkeampi kuin Lauttasaareessa, koska kysymyksessä on uusi kaupunginosa, jonka rakentamisen mitoituksen keskeisenä perusteena on osayleiskaavan mukaisesti metroaseman läheisyys ja uuden joukko- liikenneyhteyden tehokas hyödyntäminen. Koivusaari muodostaa saa- rena oman kokonaisuutensa, joka ei ole Lauttasaaren täydennysraken- tamista. Siksi Koivusaarella voi olla omanlaisensa rakentamistapa ja ilme verrattuna muihin kaupunginosiin, kuten Lauttasaarellakin on. Ra- kentaminen kaupunkirakennetta sisältä päin tiivistäen tehokkaaseen raidejoukkoliikenneyhteyteen tukeutuen on ympäristön ja ilmastomuut- toksen torjunnan kannalta perusteltua sekä valtakunnallisten alueiden- käyttötavoitteiden mukaista.

Näin lähellä pääkaupungin keskustaa on jo nykyisin pääosin rakennettua kaupunkiympäristöä. Näkymät Lauttasaaresta eivät avaudu koskemattomaan luontoon, vaan merialueen lisäksi jo rakennettuihin ranta-alueisiin ja esimerkiksi Länsiväylän moottoritieympäristöön. Nykyinen merinäkö Katajaharjun länsipuolisista asuinkortteleista muuttuu rajatumaksi merinäköksi, jonka taustalla näkyy rakennettu Koivusaaren rantajulkisivu. Koivusaaren rakentamisen korkeudet on pyritty pitämään kohtuullisen matalana, niin että muodostuva uusi kaupunkisiluetti on ulkopuolelta tarkasteltuna horisontaalinen. Sen polveileva muoto pehmentää rakentamisen suhdetta maisemaan. Koivusaaren keskusta erottuu hieman muuta rakennetta korkeampana.

Koivusaaren asemakaavasta esitetty laaja havainnekuvamateriaali ja huolellisesti laaditut julkisten ulkotilojen suunnitelmat, kortteleiden rakentamista ohjaavat korttelikortit, värisuunnitelma ja kaavamääräysten rakentamisen laatua ohjaava sisältö varmistavat, että Koivusaaresta on mahdollista rakentaa erittäin viihtyisä ympäristö laadukkaalla arkkitehtuurilla julkisilla rantareiteillä, viihtyisillä katutiloilla ja monipuolisella toiminnallisella rakenteella. Asemakaavan mukaan toteutetusta Koivusaaresta on tulossa haluttu asuinpaikka ja hyvä sijainti ja toimintaympäristö yritysille.

Asemakaavassa on tarkasteltu Koivusaaren suhdetta ympäröiviin alueisiin ja maisemaan aluemallinnosten ja pitkien aluejulkisivujen avulla. Rakentamisen korkeudet on sovitettu ympäröivien metsäisinä erottuvien saarien ja niemien korkeuksiin ja väri- sekä materiaalimaailmalla on pyritty liittämään rakentamista ympäristöönsä.

Koivusaaren osayleiskaavaprosessin ja asemakaavaprosessin aikana on laadittu suuri määrä selvityksiä, joiden perusteella on arvioitu alueen terveellisyyttä ja turvallisuutta sekä vaikutuksia mm. luontoon ja merialueisiin. Alueen maaperää on tutkittu selvityksin ja niiden perusteella on annettu kaavamääräyksiä maaperän puhdistamisesta.

Liikenneturvallisuus on varmistettu huolellisella liikennesuunnittelulla, joka on ollut kiinteä osa asemakaavatyötä. Länsiväylän liikennejärjestelyiden turvallisuus on varmistettu yhteistyössä valtion viranomaisien kanssa.

Asemakaavassa on annettu monipuoliset ja riittävät määräykset, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua siten, että rakennusten sisätiloissa, ulkona leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla sekä oleskeluparvekkeilla saavutetaan melutason ohjearvot.

Ottaen huomioon asemakaavan tavoitteena oleva täydennysrakentamisen mahdollistaminen vahvasti raideliikenteeseen tukeutuen, on asemakaavassa annettu tarvittavat määräykset, joilla luodaan edellytykset terveellisen, turvallisen ja viihtyisän asuinympäristön toteutumiseksi.

Pelkän näkymien muuttumisen ei katsota aiheuttavan kohtuutonta haittaa, tai olevan vastoin lailla säädettyjä asemakaavan sisältövaatimuksia.

Alueella ei ole erityisiä luontoarvoja, joita kaavalla hävitettäisiin. Alueen eteläkärjessä sijaitseva rantaniitty on merkitty asemakaavassa suojelualueeksi (S-1). Koivusaaren eteläosassa sijaitsevat maisemakuvallisesti arvokkaat avokalliot ja rantametsä on asemakaavassa huomioitu ja merkitty säilytettäväksi alueen osaksi (s). Kaava-alueeseen kuuluvat luodot Porsta ja Nurmiluoto ovat asemakaavassa säilytetty nykyisellään ja merkitty linnustoltaan arvokkaiksi alueiksi (sl).

Koivusaaren rakentaminen muuttaa maisemaa ja näkymiä alueella ja vaikuttaa myös Lauttasaaren länsirannan tonttien ympäristöön, mutta Koivusaaren toteuttaminen tuo mukanaan palveluja, joita myös Lauttasaarella asuvat voivat hyödyntää. Koivusaaren asemakaavassa ei myöskään osoiteta uutta rakentamista Lauttasaaren puolelle, vaan Koivusaari muodostaa oman kokonaisuutensa, eikä ole rakennettu liikenne- ja viheryhteyksiä lukuun ottamatta kiinni Lauttasaaren nykyiseen kaupunkirakenteeseen.

Koivusaaren suunnittelussa ei ole otettu huomioon sen liittymistä ympäröivään merimaisemaan, Lauttasaaren rakentamiseen ja siellä asuviin ihmisiin. Suunnitelma ei paranna nykyistä yhdyskuntarakennetta.

Vastine

Koivusaari on rakennuspaikkana erittäin vaativa, koska se näkyy sekä merimaisemassa, että ympäröivästä kaupunkirakenteesta oikeastaan kaikista suunnista. Juuri tähän seikkaan Koivusaaren suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota, mutta lähtökohtaisesti alue on näkyvä, koska se on saari. Korttelirakenteen muodostamalla polveilevalla rantaviivalla on pyritty luomaan pehmeä, mutta täsmällinen raja-avoimeen merimaisemaan ja Lauttasaaren länsirannan suuntaan. Alueen eteläosa vetäytyy olemassa olevan metsäsaarekkeen (Leppäsaarenpuisto) taakse, niin että korttelialueet ottavat etäisyyttä Lauttasaaren suuntaan ja jäävät osittain metsäsaarekkeen taakse. Myös Länsiväylän pohjoispuolella korttelirakenne vetäytyy pohjoiseen mennessä kohti länttä, niin, että Vaskilahdensalmessa säilyisi riittävän leveä avoin vesialue. Rakentamisen profiili kokonaisuudessaan muodostaa keskiosastaan reunoille ja päihin madaltuvan profiilin. Rakennusten väri on pyritty suunnittelemaan ja sovittamaan ympäröivän maiseman sävyihin. Rakentamisen määrässä ja täyttöalueiden koossa on pyritty kohtuullisuuteen, kuitenkin niin, että alue on toteuttamiskelpoinen. Saaren suunnittelusta on suunnittelukilpailun ja muiden vaihtoehtojen avulla saatu paljon suunnittelumateriaalia, joka kertoo eri tyyppisten lähestymistapojen vaikutuksesta ympäristöönsä. Voittanut kilpailuehdotus, johon asema-

kaava yhä edelleen perustuu, oli ansiokas juuri tässä suhteessa kilpailuehdotusten joukossa. Koivusaaren rakentamisella on kiistatta vaikutuksia mm. näkymiin ja maisemaan Lauttasaaren länsiosan suunnalta, mutta Koivusaaren kaupunkirakenne on horisontaalinen ja kauttaaltaan korkeuksiltaan maltillinen.

Helsingin strategisena tavoitteena on kehittää yhdyskuntarakennetta niin, että se perustuu yhä enemmän tehokkaan joukkoliikenteen käyttöön ja täydentää kaupunkirakennetta lähellä olemassa olevaa infrastruktuuria, palveluita ja jo rakennettua ympäristöä. Tässä suhteessa Koivusaaren rakentaminen parantaa ja täydentää hyvällä tavalla kaupunkiympäristöä. Uuden kaupunkirakennetta täydentävän alueen suunnittelu niin, että asunnot ja työpaikat ovat kokonaisuudessaan kävelymatkan etäisyydellä metroasemasta, on kaupungin tavoitteiden mukaista ja kestävästä kaupunkisuunnittelua.

Koivusaarta ei saa rakentaa, vaan se tulee säilyttää virkistyskäytössä.

Vastine

Koivusaaren rakentaminen on perusteltua siksi, että Koivusaari asettuu liikenteellisesti erinomaiselle paikalle Länsimetron ja Länsiväylän varrelle. Koivusaaresta tulee osa Helsingin strategisten tavoitteiden mukaista raideliikenteen verkostokaupunkia myös seudullisesti. Koivusaari sijaitsee suhteellisen lähellä Helsingin keskustaa ja tiivistää ja täydentää kaupunkirakennetta.

Koivusaaren tärkein virkistyskäyttö veneseuratoiminta, tulee edelleen olemaan tärkeä osa tulevaisuuden Koivusaarta. Lisäksi Koivusaareen on suunniteltu korkealaatuista ja viihtyisää julkista ulkotilaa puistojen, katutilojen, rantareittien ja kaupunkiaukioiden muodossa. Pääosa nykyisistä luonnontilaisen kaltaisista puustoisista alueista säilytetään ja Koivusaaren eteläkärjen puistoalue on nykyistä aluetta yhtenäisempi ja huomattavasti paremmin tavoitettavissa myös esimerkiksi Lauttasaaresta käsin. Rantareitistö on suunniteltu yhtenäiseksi julkiseksi tilaksi ja se liittyy nykyistä paremmin Lauttasaaren ja Hanasaaren rantareitteihin.

Asemakaavassa ei ole riittävästi määräyksiä ekologiseen yhdyskuntasuunnitteluun ja rakentamiseen.

Vastine

Koivusaaren suunnittelun keskeinen lähtökohta metroliikenteeseen tukeutuvasta kaupunginosasta on ekologisen yhdyskuntarakenteen suunnittelussa oleellinen suunnitteluratkaisu. Kaavassa on lisäksi paljon muita ekologiseen ja hiilineutraaliin kaupunkirakentamiseen tähtäviä määräyksiä ja tavoitteita.

Asemakaavassa on määräyksiä, jotka mahdollistavat vaihtoehtoisten energiantuotantomuotojen toteuttamisen Koivusaassa. Koivusaaren suunnittelussa on käynnistetty yhteistyö Helen Oy:n kanssa, jossa tähdätään hiilineutraaliin Koivusaareen. Kaavassa on annettu määräyksiä näihin tavoitteisiin pääsemiseksi ja toteutusmuotojen suunnittelu jatkuu myös asemakaavavaiheen jälkeen. Asemakaavassa ei ole tarkoitus ratkaista yksityiskohtaisesti kaikkia hiilineutraaliin energiantuotantoon liittyviä asioita, vaan mahdollistaa parhaiden käytössä olevien vaihtoehtojen ja tekniikoiden valinta alueen toteuttamisessa. Alueella/tonteilla tulee soveltaa matalaenergiarakentamisen periaatteita ja hyödyntää/ tuottaa uusiutuvaa energiaa. Alueellista uusiutuvaa energiantuotantoa palvelevia rakennelmia ja laitteita saa sijoittaa yleisille alueille.

Koivusaassa on merkittävän kokoinen asuinkerrostalojen muodostama osakokonaisuus, joka on määrätty rakennettavaksi puusta.

Koivusaaren asemakaavassa on määrätty hulevesien viivyttämisestä niin korttelialueilla kuin julkisessa ulkotilassa. Alueen korttelialueilla on määrätty rakennettavaksi viherkattoja. Ikean kortteliin on määrätty rakennettavaksi laaja kattopuutarha.

Veden laadun ja virtaaman varmistamiseksi on asemakaavassa merkitty rakennettavaksi virtausaukkoja Länsiväylän alitse ja yhdistämään täyttöalueiden jakamia vesialueita. Koivusaaren asemakaavassa on osoitettu kaksi vesialuetta (w-1) ja (w-2), joilla täyttöalueen vedenalaisen luonnon monimuotoisuutta pyritään rikastuttamaan.

Alueella tulee pyrkiä kierrättämään rakentamisesta muodostuvia ja käytettäviä massoja mahdollisimman tehokkaasti ja varautua rakentamisen aikaiseen massojen välivarastointi- ja käsittelytoimintaan ympäristöluvan ja rakentamisen etenemisen mahdollistamissa puitteissa.

Koivusaaren raskas rakentaminen meritäyttöineen tuhoaa alueen ainutlaatuiset luontoarvot ja ympäristön. Esitetyt meritäytöt ovat liian laajat ja tuhoavat luonnon monimuotoisuutta. Meritäyttöjen vaikutusten selvittäminen on riittämätön. Tiivistyvä rakentaminen kuluttaa ja tuhoaa rantoja ja virkistysalueita. Tehdyt luontoselvitykset eivät ole riittäviä. Haitta-aineselvitys ei ole riittävä. Ei synny terveellistä, turvallista ja viihtyisää asuinympäristöä. Rakentaminen uhkaa meren ekosysteemejä.

Vastine

Täytön laajuutta ja sijoittumista alueella on arvioitu lukuisien vaihtoehtojen avulla suunnittelun alkuvaiheessa suunnitteluperiaatteita varten laadittuja suunnitelmia ja myöhemmin kilpailutöitä vertailemalla. Jos meritäyttöjä tehdään vain hyvin niukasti tai ei ollenkaan rakentamisesta tulee suurimittakaavaista ja ylitehokasta asetetuilla määrällisillä tavoit-

teilla. Täyttöaluetta ei kuitenkaan ole levitetty tai venytetty tarpeettomasti vaan alueen ääripäistä on kävelymatka metroasemalle. Asemakaavaluonnos perustuu jo kilpailuvaiheessa esitettyyn kokonaisideaan, jossa Länsiväylän kumpaakin puolta on täytetty kokonaissuunnitelman tavoitteiden puitteissa niin, että kaupunkirakenne jakautuu tasapainoisesti Länsiväylän molemmille puolille alueen keskustan ollessa metroaseman tuntumassa.

Luonnontilaisen kaltaiset alueet on kaavaratkaisussa pyritty valtaosin säilyttämään. Sen lisäksi uuden rakentamisen myötä Koivusaareen ja sen lähialueille rakennetaan uusia virkistysalueita, jotka lisäävät virkistyskäyttömahdollisuuksia sekä tuovat myös lähialueiden asukkaille uusia virkistyspalveluja sekä yhtenäisiä merellisiä reittejä. Arvokkaiden luontokohteiden kulun ohjaus ratkaistaan kaavavaihetta seuraavien tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Asemakaava perustuu osayleiskaavaan, jonka yhteydessä suunniteltujen täyttöjen ja edellyttämien ruoppausten pääasialliset ja merkittävät vaikutukset on selvitetty ja arvioitu. Selvityksiä on täydennetty ja päivitetty mm. sedimenttitutkimuksin ja virtausmallinnusten päivityksin.

Täytöt muuttavat täytettävän alueen merenpohjan pysyvästi. Koivusaaren suunniteltujen vesistötöiden vaikutusta pohjaeläimiin, kalastoon ja kalastukseen on selvitetty Kala- ja vesitaloustutkimus Oy:n toimesta vuonna 2012. Ruoppaus- ja täyttöalueella nykyinen pohjaeläimistö väistyy tulevien maa-alueiden tieltä ja maa-alueelle muodostuu oma eliöstönsä. Aiemmin tehtyjen havaintojen mukaan pohjaeläimistö toipuu ruoppaus- ja täyttöalueiden läheisyydessä muutoksista luontaisesti joidenkin vuosien kuluessa. Vesistöistä aiheutuu mahdollisesti työnaikeista melua, jolla on kaloja karkottava vaikutus. Koivusaaren alueella sijaitsee nykyisellään venesatamatoimintaa ja alue on vilkkaasti liikennöity, minkä vuoksi kalojen arvioidaan tottuneen ihmistoiminnan tuottamaan meluun. Töistä aiheutuvalla melulla arvioidaan olevan kaloja karkottavia vaikutuksia vain ruoppaus-täyttöalueella, joka on suunniteltu ympäröitäväksi suojaverholla. Pysyviä vaikutuksia aiheutuu täyttöjen myötä, jolloin kalojen oleskelualueet poistuvat täyttöalueiden kohdilla merialueiden muuttuessa maa-alueiksi.

Ruoppausalueen ympärille asennettavaksi suunniteltu suojaverho estää tehokkaasti sedimentin hienoaineksen leviämisen ruoppausalueen ulkopuolelle. Porstan matalikolla sijaitsevalle silakan kutualueelle aiheutuu mahdollisesti pysyviä vaikutuksia hankealueen läheisyyden vuoksi. Koivusaaren ruoppaus- ja täyttötöillä ei kuitenkaan arvioida yksinään olevan merkittävää vaikutusta alueen silakkapopulaatioon. Myös kuhan kutualueita saattaa sijaita hankealueella. Koivusaaren pohjoisrannalla sijaitsee nykyisellään ruovikkoa, joka on mahdollisesti kevätkutuisten kalojen kutu- ja poikasaluetta. Töiden yhteydessä ruo-

vikko osittain tuhoutuu. Vesistöillä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kalojen kululle syönnösalueiden ja Laajalahden kutualueiden välillä.

Haitta-aineet eivät tule vaarantamaan alueen asukkaisen terveyttä. Merisedimenttien nykyiset haitta-aineet tulevat poistettaviksi ennen suunniteltuja täyttöjä. Maa-alueilla sijaitseva pilaantunut maa-aines tullaan puhdistamaan rakentamisen yhteydessä. Puhdistaminen myös vähentää ja estää nykyisten haitta-aineiden kulkeutumista ympäristöön, kuten merialueelle. Haitta-aineiden kokonaismäärä ja potentiaalinen kuormitus ympäristöön tulevat vähenemään, eli muuttumaan myönteisesti. Asemakaavassa on maaperän pilaantumista ja sedimenttejä koskevat kaavamääräykset. Lopputilanteessa Koivusaaren alue tulee näin ollen olemaan myös haitta-aineiden suhteen terveellinen ja turvallinen alue.

Asemakaavan laatiminen ja aikanaan toteutusvaiheet tehdään asianmukaisesti noudattaen voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Vedenvirtauselvitykset eivät ole riittävät. Vedenlaatu heikkenee huomattavasti. Vedenvaihtuvuus heikkenee, lahden alhainen happipitoisuus on ongelma jo entisestään. Radonin vaikutuksia ei ole selvitetty riittävästi. Ruoppaus samentaa vettä, selvitykset ovat riittämättömät. Haitta-aineselvitys ei ole riittävä.

Vastine

Meritäyttöjen vaikutuksia on selvitetty virtausmallinnoiksi osayleiskaavan valmistelun aikana 2010 ja 2014. Helsingin kaupunki on teettänyt virtausmallinnuksesta päivityksen vuonna 2020 (Inkala 5.2.2020 a.). Aiempia virtaustarkasteluja on täydennetty lisäskenaariolla, jossa aiemmissä selvityksissä tarkastelluista rummuista 1, 2, ja 3 toteutettaisiin vain rummut 2 ja 3. Vaikutukset viipyäisiin olivat hyvin samankaltaiset, kuin yksittäisten rumpujen vaihtoehdon summavaikutus. Yhteistoteutuksesta ei syntynyt mallinnuksen perusteella merkittäviä synergiaetuja tai -haittoja.

Osayleiskaavan tarkastelujen jälkeen kehittyneiden suunnitelmien myötä tapahtuneiden rantaviivan muutosten vaikutuksista suhteessa aiemmin mallinnettuun osayleiskaavan tilanteeseen on laadittu asiantuntija-arvio. (Inkala 2020 b.). Yleisenä arviona on todettu, että meritäyttöillä, jotka eivät muuta veden vaihtuvuuden kannalta tärkeitä poikkipinta-aloja, ei ole havaittavaa vaikutusta veden laatuun. Tällaisia muutoksia aiempiin mallinnustilanteisiin verrattuna on Koivusaaren etelä- ja pohjoisrannoilla. Veden vaihtuvuuden kannalta oleelliset salmet ovat pysyneet ennallaan. Koivusaarenpoukama on aiempaan vaiheeseen verrattuna pienempi, mikä pienentyneen vesitilavuuden perusteella parantaa tilannetta mallinnettuun tilanteeseen verrattuna. Koska alueelle ei kohdistu mainittavaa kuormitusta, ovat vaikutukset niin pieniä, että niiden havaitseminen on arvioitu epätodennäköiseksi. Venesataman

(NJK) kulkuväylän poikkipinta-alan pienenemisen arvioidaan aiheuttavan veden laadun heikkenemistä satama-altaassa, mutta simulointien perusteella on arvioitu, etteivät vaikutukset ole havaittavia.

Keskimääräiset viipymät alueella heikoimminkin vaihtuvissa poukamissa ovat muutaman päivän pituisia. Alueille ei tule suoraa kuormitusta eikä niissä ole ympäristöstään poikkeavia syvänteitä. Veden laadun on arvioitu vastaavan ympäröivien vesialueiden veden laatua.

Alueella on täydennetty myös sedimenttien haitta-ainetutkimuksia vuonna 2019 (Vahanen, 2019). Lisätutkimuksissa havaittiin samoja haitta-aineita, kuin aiemmissakin tutkimuksissa, eikä merkittäviä poikkeamia havaittu aiempien tutkimusten muodostamaan kokonaiskuvaan ruopattavaksi ja täytettäväksi suunnitellun merenpohjan haitta-aineiden esiintymisestä ja laadusta.

Haitta-ainepitoiset sedimentit poistetaan merenpohjasta ja ne on suunniteltu laadusta riippuen tuotavaksi joka maalle tai läjitettäväksi meriläjitysalueille. Ruoppaukset ja täytöt eivät siten tuo lisää haitta-aineita Koivusaareen, vaan vähentävät nykyisten haitta-aineiden ja ravinteiden määrää alueella. Ruoppaaminen ja massojen sijoittaminen ovat ympäristönsuojelu- ja vesilakien mukaisesti säädelyä toimintaa. Luvassa tullaan antamaan tarvittavat määräykset työnaikaisten haittojen torjunnasta. Ruoppauksen aikaista sedimentin hienoaineksen leviämistä on Koivusaareen suunniteltu estettäväksi mm. suojaverhoihin. Töiden aikaisia haittoja seurataan ja hallitaan laadittavan tarkkailuohjelman mukaisesti. Tarkkailuohjelmasta määrätään niin ikään lupapäätöksessä. Ruoppauksia ja täyttöjä koskeva vesilupahakemus on vireillä. Työn aikaisten haittojen torjunnasta ei määrätä asemakaavassa.

Asemakaavavaiheessa ei yleensä ole vielä täysin tiedossa, mistä paikoista täyttöön käytettävä rakennusmateriaali, kuten louhe, tulee tulevaisuuden rakentamisen ajankohtana olemaan peräisin. Radon tulee talonrakennushankkeissa ottaa huomioon rakennuspaikasta riippumatta, joten meritäyttöalueet eivät tässä suhteessa poikkea muista rakennuspaikoista.

Koivusaaren rakentaminen on liian massiivista, asukas- ja työpaikkamäärä on ylimitoitettu suhteessa ympäröivään Lauttasaaren kaupunkirakenteeseen. Ikean rakennus ei massiivisena sovi merelliseen ympäristöön aiheuttaa lisääntyviä raskaan liikenteen kuljetuksia.

Vastine

Koivusaaren asemakaavaehdotuksessa rakentamisen määrä on suunnitellun kaupunginvaltuuston hyväksymän Koivusaaren osayleiskaavan mukainen. Suunnitelman asukas- ja työpaikkatavoite yhdessä Lauttasaaren luoteisosan nykyisen asukasmäärän kanssa on sellainen, että

metroaseman rakentaminen Koivusaaren on perusteltua. Rakentamisen määrän tulee olla kohtuullinen, mutta kuitenkin realistinen ja metroliikenteen mahdollisuuksia tehokkaasti hyödyntävä.

Koivusaaren rakentaminen on kaupunkimaista, suhteellisen tiivistä ja tehokasta, mutta ei massiivista. Koivusaari muodostaa oman kaupunginosamaisen kokonaisuutensa, aivan niin kuin Lauttasaarikin muodostaa omanlaisensa kokonaisuuden. Asuntorakentaminen on mittakaavaltaan varsin maltillista ja inhimillistä kaupunkirakentamista näinkin lähellä kasvavan pääkaupungin keskustaa. Vaihteleva ja monimuotoinen kaupunkirakenne luo alueelle pientä ihmisen kokoista mittakaavaa. Asuinrakennukset ovat pääosin 3-7-kerroksisia. Rakentaminen ei ole missään kohdin alueella korkeaa tornirakentamista vaan Koivusaari muodostaa saaren keskelle loivasti ja tasaisesti nousevan profiilin maldaltuen alueen pohjois- ja eteläkärkeä kohden. Alueen eteläosassa korttelirakenne vetäytyy Leppäsaarenpuiston taakse etäämmälle Lauttasaaren rannasta. Alueen pohjoisosassa asuinkorttelit porrastuvat maldaltuen Lauttasaaren suuntaan. Ainoastaan metroaseman vieressä sijaitseva alueen keskusta erottuu hieman korkeampana osoittaen alueen ytimen sijainnin.

Koivusaari muodostaa yhtenäisen kaupunginosaksi mielletävän kokonaisuuden. Lauttasaaren rakennustapa sellaisenaan ei ole ollut Koivusaaren suunnittelun lähtökohtana, joskin Koivusaaren suhteellisen matala rakentaminen ottaa huomioon läheisen Lauttasaaren rakentamisen mittakaavaa. Lauttasaari ei myöskään alueena ole rakenteeltaan homogeeninen, vaan koostuu useasta luonteeltaan erilaisesta osa-alueesta, mikä onkin luontevaa ja kaupunkirakennetta rikastuttavaa. Samassa maisematilassa Koivusaaren, Lehtisaaren ja Lauttasaaren länsireunan kanssa sijaitseva Keilaniemi on täysin erilainen kaupunginosa kaikkien edellä mainittujen kanssa.

Asukas- ja työpaikkamäärä on sellainen, että rakennetun metroaseman käyttöaste on yhdessä lauttasaarelaisten käyttäjien kanssa riittävän hyvä, mutta ei missään tapauksessa ylimitoitettu. Koivusaari vastaa osaltaan kasvavan Helsingin asuntotuotannon tarpeisiin. Työpaikka- ja liikerakentaminen liittyy puolestaan luontevasti Otaniemen, Keilaniemen ja Salmisaaren muodostamien työpaikkakeskittymien ketjuun.

Ikean tavaratalo on nykyisistä autoliikenteeseen perustuvista Ikea-tavarataloista poikkeava, koska se sijoittuu joukkoliikenteen käytön kannalta erinomaisesti. Tavaratalossa ei ole korkeaa noutovarastoa, vaan suuremmat tavarat noudetaan muualta tai toimitetaan asiakkaalle. Siksi myös huoltoliikenteen ja tavarankuljetusten määrä on selvästi nykyisiä Ikea-tavarataloja pienempi. Rakennuksen korkeus ja rakennusmassat on pyritty sovittamaan mittakaavaltaan ja materiaaleiltaan osaksi Koivusaaren kokonaisuutta, niin että tavaratalo muodostuu luontevaksi osaksi Koivusaaren keskustaa.

Asemakaavaehdotuksessa on lisätty kerrosalaa sekä asukas- ja työpaikkamäärää ylimitoitetusti suhteessa alkuperäisiin tavoitteisiin ja arkkitehtikilpailuehdotukseen ja muuttanut liikaa kilpailuehdotusta.

Vastine

Pitkän kaavaprosessin aikana mitoitustavoitteita on jonkin verran muutettu mm. siksi, että erittäin vaativa asemakaavakokonaisuus on toteutamiskelpoinen. Tällaiset muutokset ovat tavallisia miltei kaikissa laajemmissa asemakaavakokonaisuuksissa. Suunnitteluperiaatteissa tai arkkitehtikilpailussa ei voida millään päästä lopullisiin ja valmiisiin lopputuloksiin vaan esimerkiksi suunnittelukilpailun tulosta arvioidaan mm. sen kehityskelpoisuuden perusteella. Koivusaaren asemakaavakokonaisuus on säilynyt erittäin hyvin voittaneen kilpailuehdotuksen ideaa ja oleellisia tavoitteita noudattavana pitkän suunnitteluprosessin ajan ja sitä on eri vaiheissa työstetty myös kilpailun voittaneen ehdotuksen laatineen arkkitehtitoimiston kanssa.

Koivusaaren liikennejärjestelmä on mutkikas ja toimimaton. Ylimoitettu suunnitelma aiheuttaa liikenteen lisääntymistä Lauttasaaressa ja huonontaa alueen päiväkotien ja koulujen liikenneturvallisuutta. Katajaharjun liittymä Länsiväylälle tulee säilyttää. Liikenneverkkoa ei ole mitoitettu Lauttasaaresta tulevalle läpiajoliikenteelle. Pyöräilyreitti on mutkikas, koska se kiertää Koivusaaren risteysalueen. Vaskilahdenkatu tulisi johtaa suoraan Länsiväylälle ulottuvalle sillalle, Länsiväylän risteysaluetta tulisi pienentää ja pyöräilyreitti (baana) suoristaa Koivusaaren kohdalla. Pysäköintipaikkoja tulisi lisätä niin korttelialueiden, kun venesatamienkin osalta. Katajaharjun liittymä Lauttasaareen tulee säilyttää.

Vastine

Liikennesuunnitelmassa esitetty liikenneverkko palvelee parhaiten uutta maankäyttöä. Liikenteen toimivuustarkastelut on tehty ja ruuhkautumista ei pitäisi tapahtua. Valtakunnallinen suurten erikoiskuljetusten reitti (7x7x40 m) kulkee Vaskilahdenkatua ja Länsiväylän etelärampia pitkin. Uusi katu Vaskilahdenkatu yhdistää Lauttasaareen, Koivusaaren eritasoliittymä korvaa Katajaharjun eritasoliittymän, Länsiväylän yli rakennettava Koivusaaren puistokatu yhdistää eteläisen ja pohjoisen Koivusaaren toisiinsa. Katujen sekä ranta- ja puistoreittien muodostama jalankulkuverkko on kattava. Metroasemalle on luontevat ja suorat yhteydet.

Pyöräily-yhteydet ovat hyvät. Pyöräily on katuluokasta riippuen pyöräkaistoilla tai ajoradalla. Katuverkkoa täydentävät puistoraitit ja pihakadut. Vaskilahdenkatu toimii Lauttasaarentien pyöräily-yhteyden jatkeena. Pyöräiliikenteen pääreitti eli Länsibaana kulkee Länsiväylän

pohjoispuolella. Koivusaaren kohdalla baana kulkee Ylälangan liikenneympyrän kautta kiertäen Länsiväylän rampit. Suoraa risteuksen alitettavaa vaihtoehtoa on tutkittu, mutta pienestä matka-ajan säästöstä huolimatta sitä pidettiin kokonaisuutena suunniteltua huonompana tasauksen, pyöräily-ympäristön epämiellyttävyyden ja kalleuden vuoksi.

Pysäköinti on pääosin pihakansien alla. Lisäksi kaava-alueella on kolme LPA-tonttia, joille on mahdollista toteuttaa useampia kortteleita palvelevia pysäköintilaitoksia. Metron välittömässä yhteydessä on auton kortteli. Lisäksi alueella on aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä. Venesatamien pysäköintimääräys on vähintään 1 ap/ 3 venepaikkaa. Kaavamääräyksen edellyttämät vieras-, asiointipysäköinti ja asukkaiden kuorma-autopysäköintipaikat sijoittuvat katujen varsille ja ne ovat aikarajoitettuja.

Läntisestä Lauttasaaresta on nykyään suuntaisliittymä Länsiväylälle ai-noastaan lännen suuntaan. Koivusaaren eritasoliittymässä olisi yhteydet myös keskustan suuntaan. Nykyistä lännestä tulevaa ramppia ei voida säilyttää, kun Koivusaaren johtava katuyhteys Vaskilahdenkatu rakennetaan Länsiväylän rinnalle eli nykyisen rampin kohdalle. Myös Katajajarjun ramppi länteen poistuu, koska sen sijainti on liian lähellä tulevaa Koivusaaren eritasoliittymää. Länsiväylän sekoittumisalue jäisi muutoin liian lyhyeksi ja se vaikuttaisi negatiivisesti Länsiväylän ja Koivusaaren rampin toimivuuteen. Katajajarjun ramppien poistamisen jälkeen Länsiväylälle ajetaan Koivusaaren tai Lemissaarentien eritasoliittymiä käyttäen. Katajajarjusta tämä muutos kasvattaa ajoaikaa alle kahdella minuutilla.

Länsiväylän Vaskilahden kohdalla alittava meriyhteys kanooteille ja pienveneille pitenee, hankaloituu ja pimenee.

Vastine

Länsiväylän alittava vesiyhteys on edelleen pienten veneiden ja melojien käytettävissä, vaikka se pitenee molemmista päistään ranta-alueiden uusien linjausten takia. Kanaalin leveys ja korkeus on mahdollista suunnitella nykyisen kokoiseksi. Jatkosuunnittelussa on mahdollista harkita valoaukkoja joihinkin kohtiin kanaalia, esim. Länsiväylän suunnat erottavalla keskikaistalla se voisi olla mahdollista. Myös valaistuksella voidaan parantaa alikulun käytettävyyttä. Kanaalin tärkein merkitys on veden virtaaminen Länsiväylän patoaman Vaskilahdensalmen läpi.

Kaupunkiympäristölautakunnan esittämää vaatimusta, että kaavan jatkosuunnittelussa huomioidaan mahdollisuudet kaupunkirakenteen muunneltavuuteen, mikäli esimerkiksi kaupunginvaltuuston päättämän 2016 yleiskaavan mukainen bulevardisointi toteutuu

Länsiväylällä, ei voi hyväksyä. Länsiväylän bulevardisointi tarkoittaisi pohjoisessa Lauttasaaressa massiivista rakentamista ja meritäyttöjä, joita yli 90% lauttasaarelaisista vastustaa.

Vastine

Helsingin yleiskaava on strateginen ja se tähtää ajallisesti varsin pitkälle tulevaisuuteen, vuoteen 2050. Näin pitkällä aikavälillä strateginen tavoite toteutuu vähitellen ja vaiheittain. Koivusaaren asemakaavaehdotus ei estä Länsiväylän suunnittelemista bulevardiksi tulevaisuudessa. Koivusaaren risteysaluetta on mahdollista asemakaavan muutoksella muuttaa katumaisemmaksi sitten, kun edellytykset tällaiselle muutokselle ovat olemassa.

Voimassa oleva Helsingin yleiskaava eikä Koivusaaren osayleiskaava salli Länsiväylän muuttamista kaduksi (kaupunkibulevardiksi). Koivusaaressa on voimassa lainvoimainen osayleiskaava. Länsiväylän muuttamiseksi maantiestä kaduksi tulisi laatia osayleiskaava tai yleiskaava, joka ulottuu riittävän laajalle alueelle Länsiväylällä ja sen ympäristössä. Kaavoja voidaan laatia myös osa-alueittain. Länsiväylän toteuttaminen kaupunkibulevardiksi ja siihen liittyvä tiivistävä maankäyttö olisi luontevaa aloittaa keskustan suunnasta Lauttasaareen ja siitä vähitellen ulospäin kohti Espoota. Länsiväylän muuttamista kaduksi on tulevaisuudessa suunniteltava kokonaisuutena, asiaa ei voi ratkaista ainoastaan Koivusaaren kohdalla tai Koivusaaren asemakaavassa.

Koivusaaren asemakaavassa ei ole otettu huomioon mahdollisen Länsibulevardin varteen suunniteltuja rakentamisalueita, eikä Espoon asuntotuotannon tavoitteita Länsiväylän ja metron varressa.

Vastine

Länsiväylän mitoitus ja toimivuustarkastelut perustuvat liikenne-ennusteisiin, joissa on otettu huomioon kaupunkirakenteen tiivistyminen ja asukas- ja työpaikkamäärän kasvaminen myös Espoossa. Mikäli Länsiväylää ja sen ympäristöä aletaan suunnitella kaupunkibulevardiksi, siitä käynnistetään osayleiskaavatyö, jossa laaditaan tarpeelliset ja riittävän laajat liikenteelliset selvitykset ja tutkitaan minkälaista kaupunkirakennetta bulevardin varteen voitaisiin rakentaa sekä mitä se tarkoittaisi asukas-, työpaikka- ja liikennemäärien suhteen. Osayleiskaava perustuu riittäviin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin sitten, kun se on ajankohtainen. Kaupunkirakenne kehittyy aina vaiheittain ja sitä suunnitellaan riittävän suurina osakokonaisuuksina, mutta tulevaisuus tuo mukanaan aina myös ennustamattomia lähtökohtia ja reunaehtoja

suunnittelulle, eikä kaupunkia voi koskaan suunnitella yhdellä kerralla valmiiksi.

Länsiväylän liikenteen aiheuttamat melu- ja ilmanlaatuhaitat Koivusaassa ovat liian suuret niin, että syntyisi terveellistä ja turvallista asuinympäristöä. Melujen arviointi on puutteellista, ilmanlaatua ei ole selvitetty riittävästi. Melusteiden tulisi olla matalampia. Selvityksistä puuttuvat vaikutusarviointit erityisesti läntisen Lauttasaaren nykyisten asukkaiden kannalta.

Vastine

Ilmanlaatua on arvioitu HSY:n ilmanlaatuviyöhykkeiden sekä ELY:n ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa opasta (opas 2: 2015) hyödynnäen. HSY:n ilmanlaatuviyöhykkeiden mukaan minimietäisyys ajoradan reunasta rakennuksen julkisivulle on 56 metriä, kun liikennemäärä on 80 000 ajoneuvoa (KAVL). Rakennukset ja oleskelualueet sijaitsevat pääosin ilmalaatuviyöhykkeiden minimietäisyyttä kauempana Länsiväylästä. Niiltä osin missä ilmanlaatuviyöhykkeiden minimietäisyys ei täyty on annettu määräyksiä asuntojen avautumisesta, sekä parvekkeiden sijoittamisesta. Rakennukset on sijoitettu siten, että ne suojaavat sisäpihoja sekä oleskelualueita melulta ja ilmanlaatuhaitoilta. Lisäksi kaavassa on annettu määräyksiä rakennusten ilmanotosta.

Vaskilahden katu- ja liikennesuunnittelun yhteydessä suunnitellaan nykyisen melusteiden korvaava melusuojaus Vaskilahdenkadun (nykyinen Länsiväylän – Lauttasaarentien ramppi) varrelle. Päivitetyn meluselvityksen (10/2020) perusteella Vaskilahdenkadun (nykyinen Länsiväylän – Lauttasaarentien ramppi) läheisyydessä sijaitsevien rakennusten ja pihojen melutilanne ei juurikaan muutu. Koivusaaren rakentuminen parantaa Lauttasaaren länsi osien melutilannetta laajoilla alueilla Lauttasaassa. Koivusaaren rakentumisen jälkeen melu ei pääse leviämään Länsiväylältä Lauttasaaren länsi osiin.

Asuntojen suuntamisesta annetut ja oleskeluparvekkeiden sijoittamista ohjaavat kaavamääräykset on kohdistettu niiden julkisivujen suuntaan, joihin kohdistuvat liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitat ovat selvitysten mukaan suurimmat.

Asemakaavassa on esitetty melusteiden likimääräinen sijainti. Melusteiden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelun aikana. Lisäksi kaavakarttaan on merkitty melusteiden minimikorkeus tienpinnasta. Meluselvityksessä tarkastellut melusteiden korkeudet ovat sellaiset joilla pystytään ehkäisemään liikenteen meluhaittoja.

Asemakaavassa on annettu monipuoliset ja riittävät määräykset, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua siten, että rakennusten sisätiloissa, ulkona leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla sekä oleskeluparvek-

keilla saavutetaan melutason ohjearvot. Ottaen huomioon kaavan tavoitteena oleva täydennysrakentamisen mahdollistaminen raideliikenteen solmupisteiden ympäristössä, on asemakaavassa annettu tarvittavat määräykset, joilla luodaan edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuinympäristön toteuttamiselle.

Meluesteen ja piha-aidan sijainti Sotkatien asuinkorttelin vieressä tulee tarkistaa.

Asemakaavassa on esitetty meluesteen likimääräinen sijainti. Tarkemmassa suunnittelussa määritellään melusteiden sekä niiden rakenteiden sijoittuminen. Asemakaavakarttaan on lisätty meluesteen minimikorkeus. Lisäksi kaavakarttaan on merkitty melusteiden minimikorkeus tienpinnasta. Meluselvityksessä tarkastellut melusteiden korkeudet ovat sellaiset joilla pystytään ehkäisemään liikenteen meluhaittoja.

Maamassojen kuljetus, käsittely ja murskaus sekä niistä syntyvät haitat, aiheita tulisi selvittää ja haitat minimoida. Rakentamisen aikaiset haitat on huomioitava.

Ympäristönsuojelumääräyksissä määrätään, miten rakennustyömaiden rakentamisen aikaisia haittoja ehkäistään ja torjutaan. Ympäristönsuojelumääräysten 19 § mukaan, rakennus- ja purkutyöt sekä rakennusjätteiden ja maa- ja kiviaineksen käsittely on tehtävä siten, että pölyhaitat ovat kaikissa olosuhteissa mahdollisimman vähäisiä. Rakentamisessa ja purkamisessa sekä rakennusjätteiden ja maa- ja kiviaineksen käsittelyssä on aina käytettävä riittävän tehokkaita pölyntorjuntamenetelmiä, kun pölystä saattaa aiheutua haittaa tai häiriötä.

Rakennustyömailla on raskaan liikenteen ajoväylät pidettävä mahdollisimman pölyämättöminä esimerkiksi suolaliuoksella. Myös rakennustyömaiden vaikutuspiirissä olevat katualueet on pidettävä mahdollisimman puhtaina työmaalta kulkeutuvasta maa-aineksesta pölyhaittojen estämiseksi.

Siirrettävä maa- ja kiviaines sekä purkujätteet on pidettävä mahdollisimman pölyämättöminä esimerkiksi kastelemalla. Kuljetettaessa pölyäviä kuormia rakennustyömaan ulkopuolelle on kuormien oltava peitetyjä tai kasteltuja.

Vaskilahden pohjukan rantaviiva tulee asemakaavaehdotuksessa liian lähelle Vaskilahden venekerhon pohjoisia laitureita ja rantaviivaa tulisi siirtää asemakaavassa pohjoisemmaksi. Pysäköintipaikkoja ja tilaa talvitelakointiin on liian vähän. Pysäköintipaikkoja Vaskilahden venekerhon tarpeisiin tulisi varata myös Koivusaaren puolelta. Koivusaaren pursiseura ehdottaa muutoksia asemaavan mukaisella venesatama-alueella sataman toiminnan parantamiseksi mm. laskuluiskan, nosturin sijoituksen ja rantaviivan

osalta sekä satamaa palvelevien rakennusten osalta. Venesatamien toteuttamisen kustannuksia ei tule kohdistaa veneseuroille.

Vastine

Vaskilahden pohjukassa tarvitaan riittävästi rantavyöhykettä Vaskilahdenkatua varten ja rannan jalankulun-, oleskelun ja vuorovenelaiturin tarpeita varten. Kaavan tulee varmistaa rantavyöhykkeen riittävä leveys sekä viihtyisyys. Rantarakenteet ja rantaviivan tarkka kohta tutkitaan toteutussuunnittelun yhteydessä yksityiskohdiltaan tarkemmin, mutta rantavyöhykkeen mitoitukselle on kaavassa sallittava riittävä väljyys. Vaskilahden venekerhon laiturijärjestelyt on mahdollistettu asemakaavassa kerhon esittämällä tavalla. Mitoitukset mahdollistavat veneiden liikennöinnin ja sataman käytön myös asemakaavan mukaisella rantaviivalla.

Koivusaaren läntisessä satamassa on tehty muutoksia sataman järjestyksessä laskuluiskan, nosturin ja laiturirakenteiden tarkan mitoituksen suhteen Koivusaaren pursiseuran esittämien toiveiden mukaisesti. Pysäköinnille ja rakentamiselle sallittua aluetta on rajattu suurpiirteisemmin ja satamaa palvelevien rakennusten sijoittamista, toimintaa ja kokoa koskevia merkintöjä määräyksiä on väljennetty niin, että rakentamisen määrää on 600 km² ja kahvilatoiminto on sallittu väljennetylle rakennusalueelle.

Koivusaassa on varattu alueen kokoon ja muihin käyttötarkoituksiin nähden varsin mittavat ranta- ja vesialueet veneilijöiden käyttöön. Näille alueille on sallittua sijoittaa talvitelakointia ja kesäaikaan pysäköintiä. Koivusaarta ei voi kuitenkaan kokonaan varata telakointiin tai varsinkaan pysäköintiin, koska tulevaisuudessa Koivusaaren rannoilla on muutakin käyttö, mm. asukkaiden virkistysalueina.

Yhteydet Koivusaaren satamiin muutenkin kuin yksityisautolla ovat metron ansiosta aikaisempaa paremmat ja veneily ei kaikissa tapauksissa edellytä satamaan tuleamista yksityisautolla. Veneen huoltamista, tavaroiden lastaamista, trailerikuljetuksia jne. varten on asemakaavassa luotu kuitenkin edellytykset.

Talvitelakoinnin määrä Koivusaassa ei tulevaisuudessa tule olemaan niin suuri, että jokaiselle veneelle löytyy telakointipaikka laituripaikan vierestä, vaan myös muita talvisäilytysalueita joudutaan käyttämään. Talvitelakoinnin järjestämistä koko kaupungin kattavana kokonaisuutena ollaan parhaillaan selvittämässä.

Venesatama-alueiden esirakentamisen ja rantarakentamisen kustannukset on esitetty kaupungin kustannuksiksi asemakaavaselostuksessa. Kustannuksista neuvotellaan tarkemmin jatkossa.

Koivusaaren rakentamisen taloudelliset edellytykset ovat epäselvät ja perustuvat laskelmille, joiden totuus- ja ennustusarvo on kyseenalainen. Rakentaminen olisi kallista ja asuntojen hinnat nousevat erityisvaatimusten takia.

Koivusaaren asemakaavoitusprosessin aikana on laadittu kaavan mukaisen maankäytön mahdollistavien rakennustöiden kustannusarviot. Asemakaavaselostuksessa on esitetty nämä kustannusarviot. Kustannusarviota tarkennetaan ja päivitetään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kaavoituksen yhteydessä on laadittu tarvittavat yleissuunnitelmat kustannusarvioineen ohjaamaan alueen suunnittelua. Alueella rakentamisen kustannukset ovat tavanomaisella tasolla.

Dödsboets anmärkning (18.8.2020)

I dödsboets anmärkning (18.8.2020) hänvisas till de tidigare åsikter och anmärkningar som invånaren på området har framfört i samband med delgeneralplaneprocessen. Ägaren av tomten på Enåsen har i dessa åsikter påpekat de olägenheter för tomten som planerna för Björkholmen medför. Byggandet på Björkholmen är alltför massivt i landskapet, det förstör utsikten mot väst för tomterna på Enåsen samt förminskar deras värde.

Dödsboets anmärkning på Björkholmens detaljplan hänvisar till och instämmer i de tidigare anmärkningarna beträffande delgeneralplanen (22.6.2014). Planområdet borde inkludera också Enåsens område och byggnadsrätten på nordvästra Drumsö borde utökas nära metrostationen, vilket skulle möjliggöra ett mera enhetligt och mångsidigt utvecklande av området. Dödsboet understöder också Drumsö-sällskapets anmärkning (13.8.2020) rörande Björkholmens detaljplan.

Dödsboet poängterar också att kanalen under Västerleden blir krökt och dessutom betydligt längre efter utfyllnaden av Björkholmen. Detta gör att vattenkvaliteten försämras med förödande miljöpåföljder på vattenområdet utanför Enåsen, som ägs av tomtägarna på området. Utfyllnaden medför olägenhet för vattenområdets ägare. Samtidigt försvåras genomfarten för småbåtar och blir farligare.

Genmäle

Björkholmens delgeneralplan har fått laga kraft. Anmärkningar och besvär mot den planen har bemötts i samband med delgeneralplaneprocessen. Detaljplanens kvartersstruktur och planerade utfyllnader följer i stort sett delgeneralplanens riktlinjer. På området som ligger mitt emot Enåsen har dock kvartersstrukturen lättats upp något i detaljplaneskedet. Eftersom Enåsen ligger alldeles i närheten av metrostationen, skulle kompletterande byggande vara motiverat på det här området inom de begränsningar som Helsingfors generalplan medför. Några

tomtägare på området har redan meddelat att de skulle vara intresserade av kompletteringsbyggande. Enåsens område har dock sina nuvarande kvaliteter som bör beaktas, och det behövs en helhetsplanering för att bestämma med vilken byggnadseffektivitet man kunde kompletteringsbygga på tomterna. Vattenomsättningen i Kopparvikssundet har utretts i undersökningar, och kanalen som går under Västerleden har bibehållits uttryckligen för att säkerställa vattenkvaliteten och en tillräcklig genomströmning i sundet. Kanalen, som blir något längre än den nuvarande, ska även i fortsättningen fungera som en möjlig farled för små båtar och paddlare.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) lausunto kohdistui Länsiväylän tilanvarauksiin, meluun ja ilmanlaatuun, rakennettuun kulttuuriympäristöön, kaupan mitoitukseen, pintavesien hallintaan ja luonnonympäristöön.

Länsiväylän liikennealue

Länsiväylän suunnitteluun ja riittävien tilanvarausten tekemiseen jo asemakaavavaiheessa mm. melutorjuntaa varten.

Kaavan liikennealueen tulee perustua ELY-keskuksen hyväksymään tekniseen tarkasteluun.

Melu ja Ilmanlaatu

Asemakaavassa on asetettu meluntorjuntaa koskevia asemakaavamääräyksiä, mutta ELY-keskus huomauttaa, että kaavamääräyksistä huolimatta terveysvaatimusten täytyminen melun suhteen on epävarmaa. Lausunnossa esitetään meluntorjuntaa koskevien määräysten äänieristysvaatimusten tiukentamista, melulta suojattujen oleskelu- ja leikialueiden merkitsemistä asemakaavakarttaan ja melusteistä annettua määräystä tulee tiukentaa siten, että sille annetaan suojattavalle kohteelle edellytetty ja tavoiteltu melun ohjearvo. Melusteiden ulottamisella pidemmälle Länsiväylän molemmille reunoille ja molempiin suuntiin parannettaisiin asuinalueiden melusuojausta. Ilmanlaatu on pyritty huomioimaan kaavaratkaisussa, mutta aineistossa ei ole esitetty ilmanlaatuselvitystä.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Alueen maankäyttö tulee muuttamaan maisemakuvaa, tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen Kaavamääräyksissä ja korttelikorteissa on annettu määräyksiä, jotka tähtäävät laadukkaaseen

kaupunkiympäristöön. On valitettavaa, että alueen vanhempaa kulttuurihistoriallisia arvoja omaavaa rakennuskantaa ei ole huomioitu osana kaavaratkaisua.

Kaupan mitoitus

Asemakaavaehdotuksen K-korttelialueille on mahdollista osoittaa liiketilaa yhteensä noin 60 000 k-m². Tästä valtaosa sijoittuu K-1 (26 800 k-m²) ja K-2 (7900+6100=14 000 km²) korttelialueille. Lisäksi em. kokonaisuuden tuntumaan sijoittuvalle K-korttelialueelle voi toteuttaa 10 000 k-m² liiketilaa.

MRL:n mukaan vähittäiskaupan suuryksikkö on yli 4000 k-m² myymälä. Vähittäiskaupan suuryksikön asemakaavamerkintä YM:n antaman asetuksen mukaan olisi selkeintä olla KM myös yleiskaavan keskustatoimintojen alueella olevassa asemakaavassa. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että ainakin IKEA:n liikerakennuksen osalta KM-merkintä tulee kyseeseen. Kaikkien K-korttelialueiden osalta konseptia ei ole määritelty - kaikki rakennusoikeus voi olla joko toimistotilaa tai liiketilaa.

Kaavaselostuksessa on todettu IKEA:n hankkeen olevan paikallisen sen kummemmin perustelematta. Ottaen huomioon lähes 30 000 k-m² kokoisen tavaratalon sallimisen ja asemakaavaehdotuksen mahdollistaman kaiken muun liiketilan erilaisilla K -korttelialueilla on asemakaavaselostuksen johtopäätöksen paikallisuudesta perustuttava selvityksiin.

Pintavedet

Kaavaehdotuksessa muodostuvien hulevesien määrää on pyritty rajoittamaan ja hulevesien käsittelyä edistämään useilla mm. viherkattojen rakentamista ja hulevesien viivyttämistä koskevilla määräyksillä. Kaava-alue sijaitsee merenrannassa, joten hulevesistä pintavesien laadulle aiheutuvaa haittaa tulee vähentää aktiivisesti. Ehdotuksen yleismääräyksissä on liikennöintialueiden hulevesien käsittelystä mainittu seuraavasti ”Koivusaaren puistokadulla katujen hulevedet tulee pyrkiä ohjaamaan istutusalueille”. Lause tulee muuttaa velvoittavaan muotoon. Lisäksi on määrättävä, että autopaikkojen korttelialueella hulevedet, myös pysäköintilaitosten hulevedet, tulee ohjata öljynerotuskaivojen kautta jatkokäsittelyyn.

Kaavan yleismääräyksiin on syytä lisätä, että kaava-alueen rakentamisesta ja vesialueiden täytöistä aiheutuvaa samentumista ja sen leviämistä tulee estää tehokkaasti (mm. hulevesien laskeutuslaitailla ja silltiverhoilla).

Kaavaehdotuksessa on määrätty uusista rakennettavista virtausaukoista ja olemassa olevan Vaskilahdensalmen virtausaukon

säilyttämisestä. Veden vaihtuvuuden ja rantojen hyvän vedenlaadun varmistamiseksi virtausaukot tulee osoittaa riittävän tilaviksi.

Luonnonympäristö

Lintujen pesimäsaarina arvokkaat Nurmiluoto ja Porsta on merkitty asemakaavaehdotuksessa VL- ja luo -alueeksi. Pääkäyttötarkoitus lähivirkistysalueena ei riittävästi huomioi tarvetta rauhoittaa saaret liikkumiselta lintujen pesimäaikana Paremmin linnuston suojeluarvot huomioiva merkintä olisi esim. Itäisen saariston asemakaavassa käytetty VR ja sl.

Uudenmaan ELY-keskus esittää maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittaman ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelun järjestämistä Koivusaaren asemakaavaehdotuksesta ja työneuvottelun järjestämistä Länsiväylän liikennealueen riittävyden varmistamiseksi.

Muissa lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat energianhuoltoon, vesihuoltoon, kaavakartan merkintöihin ja määräyksiin sekä metroa ja sen rakenteita koskeviin asioihin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Länsimetro Oy
- Espoon kaupunki
- Museovirasto
- kaupunginmuseo

Vastineet lausuntoihin

Vastine Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoon:

Länsiväylän liikennealue

Kaavassa esitetty liikennealueen riittävyys on tarkastettu 10.11.2020 kokouksessa ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Vaskilahdenkadun ja Katajaharjuntien liittymän länsipuolella on liikennealuetta laajennettu, mikä edellyttää kadun levityksen rakenteiden muuttamista.

Melu ja ilmanlaatu

Maankäytönsuunnittelussa sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen mukaisia (Vnp 993/1992) melutason ohjearvoja ja asemaakaavan sisältövaatimusten täyttymistä arvioidaan näiden ohjearvojen pohjalta. Kaavamääräyksiin ei ole tarkoituksenmukaista mainita yksittäistä päätöstä,

suositusta tai lukuarvoa, sillä ne voivat lähtökohtaisesti muuttua. Määräyksissä mainittu melutason ohjearvo ohjaa soveltamaan kulloinkin voissa olevaa kansallista säädöstä.

Sekoittuneita toimintoja sisältäville toiminnoille on käytetty julkisivuun kohdistuvia melutasoja, mikä on Ympäristöministeriön asemakaava-merkinnät ja – määräykset oppaan mukainen määräys. Rakennuslupa-vaiheessa määritellään käyttötarkoituksen mukaan melutason ohjearvo sisällä, joka tulee saavuttaa. Tässä yhteydessä myös määritellään julkisivun äänierotasovaatimukset.

Asuntojen suuntaamisesta ja luhtikäytävä ratkaisusta on annettu kaavamääräys sellaisten julkisivujen osalta, joihin liikenteen meluvaikutukset ovat meluselvityksen mukaan suurimmat. Asuntojen avautumista, sekä parvekkeiden sijoittamista koskevaa määräystä on päivitetty siten, että ne eivät saa avautua vain sellaiseen suuntaan, jossa julkisivulle kohdistuva melutaso on 63 dB tai enemmän

Oleskeluun ja leikkiin tarkoitettujen alueiden osalta kaavakarttaa on päivitetty siten että niiden paikat on sinne merkitty.

Vaskilahden katu- ja liikennesuunnittelun yhteydessä suunnitellaan nykyisen meluesteen korvaava melusuojaus Vaskilahdenkadun (nykyinen Länsiväylän – Lauttasaarentien ramppi) varrelle. Päivitetyn meluselvityksen (10/2020) perusteella Vaskilahdenkadun (nykyinen Länsiväylän – Lauttasaarentien ramppi) läheisyydessä sijaitsevien rakennusten ja pihojen melutilanne ei juurikaan muutu. Koivusaaren rakentuminen parantaa Lauttasaaren länsiosien melutilannetta laajoilla alueilla Lauttasaareissa. Koivusaaren rakentumisen jälkeen melu ei pääse leviämään Länsiväylältä Lauttasaaren länsi osiin.

Melusteiden osalta kaavakarttaa on päivitetty siten että melusteiden minimikorkeus on esitetty kaavakartassa.

Tavoitteena pidettävä runkomelun ja tärinän enimmäistasot on kerrottu selostuksessa. Suomessa ei toistaiseksi ole virallisia ohje- tai raja-arvoja runkomelulle ja liikennetärinälle, mutta suunnittelun tavoitearvoina voidaan käyttää VTT:n esittämiä suosituksia.

Ilmanlaatua on arvioitu HSY:n ilmanlaatuvohykkeiden sekä ELY:n ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa opasta (opas 2: 2015) hyödynnäen. HSY:n ilmanlaatuvohykkeiden mukaan minimietäisyys ajoradan reunasta rakennuksen julkisivulle on 56 metriä, kun liikennemäärä on 80 000 ajoneuvoa (KAVL). Rakennukset ja oleskelualueet sijaitsevat pääosin ilmalaatuvohykkeiden minimietäisyyttä kauempana Länsiväylästä. Niiltä osin missä ilmanlaatuvohykkeiden minimietäisyys ei täyty on annettu määräyksiä asuntojen avautumisesta, sekä parvekkeiden sijoittamisesta. Rakennukset on sijoitettu siten, että ne suojaavat

sisäpihoja sekä oleskelualueita melulta ja ilmanlaatuhaltoilta. Lisäksi kaavassa on annettu määräyksiä rakennusten ilmanotosta.

Asuntojen suuntamisesta annetut ja oleskeluparvekkeiden sijoittamista ohjaavat kaavamääräykset on kohdistettu niiden julkisivujen suuntaan, joihin kohdistuvat liikenteen melu- ja ilmanlaatuhalitat ovat selvitysten mukaan suurimmat.

Asemakaavassa on annettu monipuoliset ja riittävät määräykset, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua siten, että rakennusten sisätiloissa, ulkona leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla sekä oleskeluparvekkeilla saavutetaan melutason ohjearvot. Ottaen huomioon kaavan tavoitteena oleva täydennysrakentamisen mahdollistaminen raideliikenteen solmupisteiden ympäristössä, on asemakaavassa annettu tarvittavat määräykset, joilla luodaan edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuin ympäristön toteuttamiselle.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Koivusaarella on kaupunginmuseon rakennusinventoinnin mukaan yksi rakennus, jossa on paikallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia arvoja. Entinen teollisuusrakennus sijoittuu aivan Koivusaaren suunnitellun keskustan tuntumaan ja se on rakennettu selvästi nykyisiä tulvarajoja alemmaksi. Alun perin v. 1939 rakennettua teollisuusrakennusta on eri vaiheissa muutettu jo metroaseman rakentamisen vuoksi osittain purettu. Rakennusta ei ole pystytty säilyttämään osana Koivusaaren asemakaavakokonaisuutta, koska se sijoittuu hankalasti Koivusaaren keskusta-alueelle, johon on suunniteltu metroasema ja Koivusaaren Lauttasaaresta johtava Vaskilahdenkatu. Lisäksi alueen yleistasauserousee tulvasuojelun vuoksi korkeammalle kuin olemassa olevan rakennuksen lattiakorkeudet. Rakennusta ei ole mahdollista sovittaa osaksi suunniteltua ympäristöä.

Kaupun mitoitus

Tarkistettuun asemakaavaehdotukseen on muutettu kaupan mitoitukseen liittyviä merkintöjä siten, että Ikeaan tavaratalon K-1-korttelia lukuun ottamatta määräykseen on K-kortteleihin lisätty merkintä ”m 10%”. Tämä merkintä koskee kortteleita/tontteja K, K-2 ja K-3 ja se osoittaa, että enintään 10 prosenttia rakennusalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää myymälätiloja varten. Ikeaan tavaratalon korttelissa/tontilla K-1 merkintää ei ole ja se sallii liiketilaa 26 800 k-m². Kun myös muiden K-korttelien sallimat liiketilat otetaan huomioon, myymälätilaa sallitaan yhteensä noin 30 000 k-m². Alue on osayleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta ja työpaikka- aluetta, joten KM-merkintää ei katsota välttämättömäksi. Samoin se ei mahdollista korttelin kehittämistä muuhun toimitilataroitukseen tarvittaessa.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä on tehty kaupallisten vaikutusten arviointi, jossa on avattu tarkemmin Ikea-tavaratalon konseptia ja sen vaikutusten laajuutta sekä paikallisuutta. Kokonaisuutena kaava-alueella sallittu liiketila on K-kortteleissa noin 30 000 k-m². Vaikutuksiltaan sekä Ikea että kaavan mahdollistama liiketilakokonaisuus on paikallinen, kun huomioidaan hankkeen vaikutusalue, asiointien arvioitu suuntautuminen, kokoluokka, myymälätarjonnan monipuolisuus sekä vaikutukset muihin seudun kaupan alueisiin.

Pintavedet

Lausunnossa on esitetty Koivusaaren puistokatua koskevan hulevesien hallintaan liittyvän määräyksen muuttamista määräävään muotoon. Koivusaaren puistokatu on käsitelty yleispiirteisesti kaavaa edeltävissä selvityksissä, mutta tarkempaa katusuunnittelua esimerkiksi tasausten osalta ei ole vielä tehty. Tässä vaiheessa ei voida varmistua siitä, että koko kadun alueella kaikkien hulevesien ohjaaminen istutuksille olisi tarkoituksenmukaista, joten kaavamääräyksestä ei ole syytä tehdä velvoittavaa. Kaavaluonnoksen määräys mahdollistaa kokonaisuuden kannalta parhaan lopputuloksen jatkosuunnittelussa.

Lausunnossa esitetään LPA –korttelialueille lisättäväksi öljynerostusta koskeva kaavamääräys. Tätä ei nähdä tarpeellisena, sillä öljynerottimien tarvetta arvioidaan rakennusvalvonnan toimesta perustuen Ympäristöministeriön asetukseen rakennusten vesi- ja viemärlaitteistoista.

Kaava-alueen rakentamisesta ja vesialueiden täytöistä aiheutuvaa saumentumista ja sen leviämistä käsitellään asemakaavaa yksityiskohtaisemmin Koivusaaresta vireillä olevassa vesiluvassa. Vesiluvan yhteydessä on laadittu kattavat selvitykset näiden asioiden huomioon ottamiseksi.

Kaavan yhteydessä on laadittu virtausselvitykset, jotka ovat toimineet kaavan suunnittelun tukena. Koivusaaren vesiluvan yhteydessä on päivitetty virtausselvitystä. Näin varmistetaan, että riittävä vedenvirtaus turvataan alueella jatkossakin.

Luonnonympäristö

Lausunnon mukaan asemakaavaehdotuksen pääkäyttötarkoitus lähivirkistysalueena ei riittävästi huomioi tarvetta rauhoittaa Porstan ja Nurmiluodon saaria liikkumiselta lintujen pesimäaikana. Merkintä voidaan muuttaa VR/sl-merkinnäksi. Se ei kuitenkaan vastaa lausunnossa esiin tuotuun tarpeeseen rauhoittaa saaret pesimäaikaiselta liikkumiselta. Liikkumisen rajoittaminen vaatisi luonnonsuojelualueen perustamisen ja mairinnousukiellon. Tällöin asianmukainen kaavamerkintä olisi SL isoin kirjaimin. Nurmiluodon ja Porstan rauhoittaminen ei olisi linjassa koko kaupungin laajaan kokonaisuuteen, koska Helsingissä on linnus-

toarvoltaan niitä parempia rauhoittamattomia lintuluotoja. Saaristolinnusto on kuitenkin luonnonsuojelualueilla mitattuna Helsingin suojeluilimpia luonnon elementtejä. Lisäksi Helsingin kaupungilla on yleiskaavaan sidottu oikeusvaikutteinen luonnonsuojeluohjelma. VR/si-merkinnällä on luonnonhoitoa ohjaava ja viestinnällinen merkitys, ja se on siten perusteltu.

Vastine Helen Oy:n lausuntoon.

Asemakaavoituksen yhteydessä on tehty tiivistä yhteistyötä Helen Oy:n kanssa. Helen Oy:n lausunnossa esiin tuodut asiat on keskusteltu kaupungin ja Helen Oy:n kesken pidetyissä kaavaa koskevissa neuvotteluissa. Kaavaprosessin aikana on neuvoteltu Helen Oy:n kanssa ratkaisuisista, joilla päästäisiin kohti HNH2035 tavoitteita. Kaavakartalle on täsmennetty ja lisätty määräyksiä, joilla pyritään edistämään uusiutuvan energian hyödyntämistä kaava-alueella. Kaavaselostusta on täsmennetty energiantuotantoon liittyvien asioiden osalta.

Vastine HSY:n lausuntoon.

Asemakaavaselostusta on täsmennetty HSY:n lausunnossa todettujen tonttien liittymismahdollisuuksien osalta. Tontin 31174/4 viereinen pp-alue on yleistä aluetta. Koivusaaren puistokadun alittavan kulkuyhteyden jatkosuunnittelussa tullaan huomioimaan Koivusaaren puistokadulle sijoittuvan DN 300 rengasvesijohdon vaatima tila ja vesijohdon kunnossapidettävyyden. Länsiväylän ylittävän siltakannen jatkosuunnittelussa otetaan huomioon Koivusaaren puistokatua pitkin kulkeva siltakanteen asennettava yleinen vesijohto. Kaavamerkinnöin vir-1 ja vir-2 esitetyt virtausaukot ja niiden kanssa risteävät vesihuoltolinjat ovat suunniteltu niin, että ne ovat toteutettavissa. Mahdollisista rakentamisen aikaisista vesihuollon väliaikaisjärjestelyjen kustannuksista neuvotellaan myöhemmin.

Vastine Länsimetron lausuntoon.

Länsimetron lausunnon kohdissa 1. ja 2. mainitut korttelin 31164 rakennusoikeuteen ja tiloihin liittyvät seikat on otettu huomioon asemakaavassa, niin että lausunnon mukaiset toiminnot ja tarpeet ovat toteutettavissa. Louhintakieltoa koskevaa kaavamääräystä ohjeellisella tontilla 31164/3 on täsmennetty lausunnon mukaisesti. Kaavaselostukseen on lisätty maininta siitä, että suunniteltaessa louhintaa tai rakentamista metron tilojen läheisyyteen tulee noudattaa Länsimetron ja HKL:n ratkaisäännöinnin ohjeita sekä esittää suunnitelman Länsimetron hyväksyttäväksi. Metron itäisen sekä läntisen sisäänkäyntirakennuksen kohdalla on täsmennetty määräystä maanpaineen aiheuttaman kuormituksen huomioimisesta. Metron huoltotunnelia koskevaa määräystä on täydennetty lausunnon mukaisesti. Metroaseman ja metron tunnelitilojen il-

manvaihtoa koskeva teknisen kuilun me-ip merkintä on sijoitettu metro-aseman viereisen korttelin yhteyteen. Kuilu yhteensovitetaan suunniteltavan korttelin kanssa jatkosuunnittelussa.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Julkisen nähtävilläolon jälkeen järjestettiin viranomaisneuvottelu 10.12.2020 klo 10-11.20. Viranomaisneuvottelu järjestettiin Uudenmaan Ely-keskuksen lausunnossa esitetystä ehdotuksesta.

Viranomaisneuvottelun tarkistettu muistio:

Koivusaaren asemakaavan viranomaisneuvottelu

Aika	10.12.2020	klo 10.00 – 11.20
Paikka	Teams-kokous	

Osallistujat:

Uudenmaan ELY-keskus

Dahlqvist-Solin Brita	Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue
Autere Tuomas	Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue
Liikonen Larri	Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue
Kopposela Eeva	Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Kuha Jaakko	Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue

Helsingin kaupunki:

Hakala Tuomas	asemakaavoitus (pj.)
Reinikainen Mikko	asemakaavoitus
Eskola Tuomas	asemakaavoitus
Vuoristo Miika	asemakaavoitus (siht.)
Pasonen Leena	kaupunginkanslia
Saresto Sari	kaupunginmuseo
Maunula Ari	liikuntapalvelut
Seppälä Katja	pelastuslaitos
Miller Kai	rakennusvalvonta
Sundqvist Juha	rakennusvalvonta
Teerikangas Päivi	rakennusvalvonta
Vahtera Ulla	rakennusvalvonta
Pitkänen Eeva	ympäristöpalvelut
Kuja-aro Jenni	ympäristöpalvelut
Veikkolainen Olga	liikenne- ja katusuunnittelu
Rantsi Jari	liikenne- ja katusuunnittelu
Lamminpää Anu	kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
Rajala Pasi	maankäytön yleissuunnittelu
Karlsson Anne	maankäytön yleissuunnittelu
Luukkonen Elina	maankäytön yleissuunnittelu

Kyllästinen Karri	teknistaloudellinen suunnittelu
Haahla Anu	teknistaloudellinen suunnittelu
Hantula Susanna	rakennukset ja yleiset alueet

Muut viranomaiset

Ryynänen Matti	Väylävirasto
Kuusisto-Hjort Paula	Espoon kaupunki
Keränen Ossi	Espoon kaupunki
Kariluoma Simo	Senaatti-kiinteistöt
Pund Hanna	HSL
Oasmaa Kyösti	HELEN
Kivirinne Jouni	HELEN
Seppänen Risto	HELEN sähköverkko

1 Kokouksen järjestäytyminen ja esittely

Osallistujat esittäytyivät. Puheenjohtajaksi valittiin Tuomas Hakala.

2 Asemakaavan esittely

Mikko Reinikainen esitteli Koivusaaren asemakaavan.

Koivusaareen tulee valmistuessaan noin 5000 asukasta ja 3000-4000 työntekijää. Kokonaiskerrosalaa on noin 300 000 k-m², josta 2/3 on asumista. Asemakaavaehdotus on laadittu suunnitteluperiaatteiden, kansainvälisen ideakilpailun ja osayleiskaavan pohjalta. Osayleiskaava sai lainvoiman 2017 ja asemakaavaehdotus oli kaupunkiympäristölautakunnassa toukokuussa 2020.

Koivusaaren suunnittelu perustuu metroasemaan, joka on nykytilanteessa vajaakäytöllä. Koko saari on valmistuessaan 600m säteellä metroasemasta. Liike- ja toimitilat sijaitsevat alueen keskiosassa Länsiväylän läheisyydessä ja osittain väylän päällä siltakannella. Ikean hankkeeseen liittyy hotelli, toimistotilaa ja vähittäistavarakauppaa. Pohjois- ja eteläosat ovat pääosin asumista. Koivusaareen tulee koulu ja päiväkotit. Asuinrakentaminen on keskimäärin 5-7-kerroksista. Keskusta-alue erottuu hieman muuta kaupunkirakennetta korkeampana. Pysäköinti on suunniteltu pihakansien alle ja pysäköintitaloihin.

Tärkeimmät liikenneyhteydet ovat metro ja bussit sekä Länsiväylä moottoritienä. Koivusaaren puistokatu yhdistää saaren etelä- ja pohjoisosat ja Vaskilahdenkatu yhdistää Koivusaaren Lauttasaareen. Pyöräily-yhteys Länsibaana kulkee Koivusaaren läpi. Liikennesuunnitelma laaditaan kaavan mukana.

Vesi- ja ympäristölupahakemus ovat prosessissa. Rantojen luontoarvot on huomioitu kaavassa.

Muita kaavaehdotusvaiheessa tehtyjä selvityksiä ja suunnitelmia ovat mm. siltakannen ja metrotunnelin ympäristön tekniset rakennettavuus-tarkastelut, meluselvityksen päivitys, kustannustarkastelut, julkisen ulkotilan yleissuunnitelma, värisuunnitelma ja korttelikortit.

Hiilineutraali Helsinki –tavoitteita edistetään mm. vähäpäästöisen liikku-misen, puurakentamisen, uusiutuvan energiantuotannon, massatasa-painon ja viherkattojen avulla.

2.1 Ikea-hanke, yritysvaikutusten arviointi

Anne Karlsson esitteli Koivusaaren Ikean kaupallisten vaikutusten arvi-
oinnin (2019). Ikean tavaratalo on normaalia pienempi, 24 000 k-m²
sisältäen ravintolat ja varastotilat. Tavaratalo ei sisällä itsepalveluvaras-
toa. Ikean lisäksi hankkeeseen kuuluu myös päivittäistavarakaupan ja
erikoiskaupan tiloja 7400 k-m². Iso osa asiakkaista saapuu metrolla,
polkupyörällä tai kävellen.

Seudullisuuden alaraja tilaa vaativalle kaupalle on 30 000 k-m². Muu
erikoiskauppa (10 000 k-m²) ja päivittäistavarakauppa (5 000 k-m²)
jäävät alle tarkastelurajojen. Kaupan paikallisuus on todettu saavutetta-
vuutta, kilpailutilannetta, tarjontaa ja markkinaosuuksia tarkastelemalla.
Tavaratalon kokoluokka on pienempi, kuin arvioidun alueen ulkopuo-
lella sijaitsevat tilaa vaativan kaupan kilpailijat, minkä johdosta on arvi-
oitu, että Koivusaaren Ikea ei suoraan kilpaile näiden kanssa. Sen si-
jaan Ikean vaikutus ulottuu metron varrelle.

Lähivaikutusalueena ovat Koivusaari ja Lauttasaaren Myllykallio. Asuk-
kaita alueella on n. 9000 Koivusaaren valmistuttua. Asukasmäärään
suhteutettuna 1-2 päivittäistavarakauppaa vaikuttaa oikealta mitoitus-
selta.

Koivusaari on voimakkaan toimistokysynnän aluetta, johon kuuluu mm.
Helsingin ydinkeskusta ja Ruoholahti. Tonttitarjonta on näissä vähäistä
ja Koivusaaren potentiaali korjaa vajetta.

2.2 Länsiväylän aluevarauksen tarkistus

Mikko Reinikainen esitteli Länsiväylän aluevaraukseen tehdyn tarkis-
tuksen. Asiaa on käyty läpi 10.11.2020 kokouksessa, jossa ovat olleet
kaupungilta paikalla Mikko Reinikainen, Karri Kyllästinen ja Jukka Tark-
kala sekä ELY ja väylävirasto. Haluttu muutos on Länsiväylän alueva-
rauksen pieni laajennus Katajaharjun sillan vieressä. Länsiväylän alue-
varausta, risteyksiä ja kaistamitoitusta on suunniteltu asemakaavapro-
sessin aikana paljon. Tiesuunnitelmaluonnosta viedään kaavan kanssa
samaa aikaan eteenpäin.

2.3 Meluntorjunta

Jari Rantsi esitteli Koivusaaren melu- ja ilmanlaatuasioita. Osayleiskaavavaiheesta lähtien on tehty meluselvityksiä, joita on päivitetty kaikissa seuraavissa vaiheissa. Asuinkortteleiden osalta kaavaan on merkitty desibelivaatimukset ja keskustakortteleissa julkisivuille kohdistuva äänitaso, koska kortteleissa on erilaisia toimintoja. Melun kannalta ongelmallisimpia alueita ovat Länsiväylää lähimpänä sijaitsevat korttelit. Näillä alueilla on asuntojen ainoaa avautumissuuntaa, oleskeluparvekkeita, terasseja tai luhtikäytäviä koskevien määräysten raja-arvoa tiukennettu 35 dB:stä 33 dB:iin. Melusteiden sijainti on kaavakartassa esitetty. Myös esteiden alustavat korkeudet sekä pihojen leikkialueita osoittavat le-merkinnät tullaan lisäämään.

Melumallia on laajennettu Lauttasaaren puolelle. Ennustetussa tilanteessa, jossa Koivusaari on rakennettu, melualueet ovat nykyistä pienempiä. Myös Lauttasaari hyötyy Koivusaaren rakentamisesta.

Länsiväylällä kulkee noin 80 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ilmanlaadun suhteen minimietäisyys Länsiväylästä on asuinrakennusten julkisivuille 56 metriä. Niissä paikoissa, joissa etäisyys ei täyty, on korttelialueille osoitettu asuntojen, parvekkeiden ja terassien avautumista sekä luhtikäytäviä koskevia määräyksiä. Kaavassa on annettu määräyksiä myös tuloilmanotosta. Rakennusmassat suojaavat niiden takana olevia alueita melulta ja ilmansaasteilta. Ilmanlaatuarviointia täydennetään kaavaselostukseen.

3 Viranomaisten puheenvuorot

Kaupunginmuseo, Sari Saresto

Museovirasto ei päässyt osallistumaan kokoukseen. Hylkyasiaan ei heillä ole lisättävää. Kaupunginmuseon kannalta suurin muutos on tulossa kaupunkirakenteeseen. Koivusaari muodostaa uuden portin Helsinkiin ja muuttaa rantaviivaa ja vesialuetta.

Väylävirasto, Matti Ryyänen

Tieoikeudesta puhutaan, kun tiealueen yläpuolelle tulee rakentamista. Täytyy miettiä tieoikeusmääritelmiä, jotta ne olisivat yhtenevät asemakaavamääräysten ja tiesuunnitelman kanssa.

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat kirkaat tai liikkuvaa kuvaa sisältävät mainoslaitteet ja led-aulut. Maantielain kautta varsinkaan rakennusten sisälle tulevia mainoslaitteita ei voida kieltää. Siksi olisi tärkeää, että Länsiväylälle näkyvät kirkaat mainoslaitteet kielletäisiin asemakaavassa.

Espoon kaupunki, Ossi Keränen

Kaupunkikuvallisesti näyttää siltä, että Koivusaaren julkisivu Espooseen päin on muodostumassa miellyttäväksi. Espoota kiinnostavat erityisesti Helsingin kokemukset ja tiedot meritäytöistä.

Senaatti-kiinteistöt, Simo Kariluoma

Senaatti-kiinteistöjen Espoon Hanasaassa hallinnoima vesialue rajoittuu kaupungin rajaan. On keskusteltu Koivusaaren kiinteiden rakenteiden ulottamisesta Espoon puolelle. Helsingin kaupunki muuttanut suunnitelmiaan niin, että kiinteät rakenteet eivät ulotu enää Espoon puolelle ja asia on näin ollen kunnossa.

HSL, Hanna Pund

Rakentamisvaiheessa pyydetään ottamaan huomioon, että metrolinenteelle ja muulle julkiselle liikenteelle ei aiheudu katkoja.

Helen, Kyösti Oasmaa

Helen ja Helsingin kaupungin asemakaavoitus ovat tehneet tiivistä yhteistyötä alueen energiahuollon suunnittelussa. Tavoitteena on hiili-neutraali Koivusaari, jossa hyödynnetään paikallisia energialähteitä, kuten kalliolämpöä ja hukkalämpöä sekä kytkeydytään kaukolämpöverkkoon.

Helen sähköverkko, Risto Seppänen

Sähköverkko ollut mukana eri vaiheissa, viimeisin suunnitelma on päivitetty 2019. Uusiutuvat lämpöratkaisut voivat muuttaa suunnitelmia niin, että sähköverkkoa joudutaan vahvistamaan olemassa olevasta tilanteesta. Asia selviää jatkosuunnittelussa.

Kaupunginkanslia, Leena Pasonen

Asuntotuotannossa noudatetaan MAL-sopimusta ja Helsingin AM-ohjelmaa.

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, merelliset palvelut, Ari Maunula

Merellinen sijainti on otettu suunnitelmissa hyvin huomioon venesatamien ja laiturijärjestelyiden osalta.

Kaupunkiympäristötoimiala, ympäristöpalvelut, Eeva Pitkänen

Merkittävimpiä haasteita ovat Länsiväylän ilmanlaatu- ja meluvaikutukset. On hyvä, että on tehty tarkistuksia lähimpään asutukseen liittyen. Lopputulos näyttää hyvältä.

Rakennusvalvonta, Ulla Vahtera

Rakennusvalvonnan huolena on ollut Helsingin sisääntuloväylän merellinen maisema ja ilme, jonka pitäisi tuoda ensisijaisesti esiin Helsinkiä eikä kaupallisuutta.

Myös Koivusaaren ensimmäisenä rakennettava aloituskortteli on ratkaiseva, sillä siinä lyödään lukkoon koko Koivusaaren rakentamista

koskevat linjaukset ja laatu. Tältä osalta on tehtävä rakennusvalvonnan kanssa tiukasti yhteistyötä.

ELY-keskus

Kaavahanke toteuttaa valtakunnallisia alueenkäyttötavoitteita erityisesti yhdyskuntarakenteen ja kestäväen liikkumisen osalta. ELY:n Kommentit koskevat yksityiskohtia.

Liikennevastuualue, Eeva Kopposela

Kaavaselostuksessa voisi avata vielä selkeämmin uuden maankäytön ja kaupallisen toiminnan vaikutukset liikenneverkkoon. Hyvä, että erikoiskuljetukset on huomioitu. Toivottavasti pyöräbaanasta tulee hyvä ja turvallinen reitti.

Länsiväylän aluevaraus, Jaakko Kuha

Uusi esitelty LT-alueen raja näytti hyvältä, vaikka lopullista kuvaa ei ole vielä toimitettu. Työnaikaiset rakentamisjärjestelyt pitää miettiä varhaisessa vaiheessa: mistä länsiväylän liikenne kulkee siltakannen rakentamisen aikana?

Ympäristövastuualue, Brita Dahlqvist-Solin

Ikea-hankeen selvitykset, päätelmät ja perustelut olisi hyvä saada tarkoiksi, jotta johtopäätökset ovat tavoitteenmukaisia. Vähittäiskaupan suuryksikölle tulisi kaavassa olla oma merkintänsä.

Maakuntakaavatilanne ei ollut kaupallisessa selvityksessä kohdillaan. Maakuntahallitus saattoi Uusimaa 2050-kaavan voimaan valituksista huolimatta. Se pitää kuuluttaa kunnissa. Uusimaa-kaavan seudullisuuden ja paikallisuuden rajat ovat edulliset Koivusaaren asemakaavan kannalta.

Ikea ei ole kokonaan tilaa vaativaa kauppaa. Piensisustustuotteiden osuus on niin suuri, että kyseessä on sisustustavaratalo, jossa myydään myös huonekaluja. Se ei varmaankaan ole ongelma, mutta on syytä poistaa epätarkkuudet selostuksesta ja selvityksestä. Asialla on merkitystä seudullisuuden ja paikallisuuden määrittelyssä. Termejä pitää hioa sellaiseen malliin, että niiden tarkoitus on oikeudellisesti pitävä. Pitää selittää tarkemmin, miksi Ikean hanke on paikallinen.

Melu ja ilmanlaatu, Larri Liikonen

Melulla ja ilmansaasteilla on vaikutuksia ihmisten terveyteen ja alueen viihtyisyyteen. ELY on korostanut kaikissa vaiheissa, että nämä asiat pitää ottaa riittävällä tarkkuudella huomioon ympäristössä, jossa kulkee merkittävä valtavyylä ja 70 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ääniympäristö on 10-15db korkeampi kuin esimerkiksi Helsingin keskustassa. Hyviä selvityksiä on tehty, mutta edelleen on ongelmia esim. huoneistojen avautumisen kannalta. Muutos määräyksissä 35 desibelistä 33 desibeliin ei ole kestävä ratkaisu. Asunnot eivät saa avautua vain sellaisen julkisivun suuntaan, jolla vaaditaan 30 dB tai suurempi julkisivun

äänitasoerovaatimus. Uuden alueen suunnittelussa olisi paremmat mahdollisuudet huomioida vaikutukset, kuin täydennysrakentamisessa. Koivusaassa on paikoin hyviä alueita, koska rakennukset toimivat melumuurina ja päästään kauemmaksi Länsiväylästä. On myös alueita, joihin asukkaiden sijoittaminen nykyisillä kaavamerkinnoilla ja määräyksillä ei ole suotavaa.

Tuomas Autere

Pitkän kaavaprosessin jälkeen olisi suotavaa, että tuloksena olisi kaava, joka kestää mahdolliset valitusprosessit. Osayleiskaavan TP-alueena olevan alueen esittäminen asuinrakentamiseen asemakaavassa on osasy melulausunnon tiukkuuteen. Kaavassa on esitetty luhitikäytäväratkaisuja, mutta osayleiskaavan TP-alue on laaja. Herkempi rakenne on esitetty osayleiskaavan työpaikka- ja toimistotyyppisen rakenteen taakse. Mikään ELY:n esittämistä muutoksista ei ole sellainen, joka vaatisi kaavan nähtäville asettamista uudelleen.

4 Keskustelu

Mikko Reinikainen kommentoi läntisen sataman pohjoispuolella olevaa korttelialuetta, joka osayleiskaavassa on TP-aluetta. Melulta suojaavaa työpaikkarakentamista voi olla hankalaa saada toteutumaan vaadittua määrää nykyisin esitetyn lisäksi. Siksi paikalle on esitetty asuinrakentamista. On suuri riski, että toimistot jäävät toteuttamatta.

Jari Rantsi kommentoi meluasioita. Asemakaavoituksen kanssa katsotaan vielä tarkemmin, mitä melun suhteen voidaan tehdä ja mitä määräyksiä voidaan tarkentaa.

Anne Karlsson kommentoi kaupan suuryksikköasiaa. Liiketilän määrän K-korttelialueilla voisi osoittaa kaavassa jollain tavalla. Selkeytetään kaavaselostusta ja kaupallisten vaikutusten selvitystä kaupan paikallisuuden osalta. Brita Dahlqvist-Solin vastasi, että kaavan saattamiseksi selkeäksi ja yksiselitteiseksi tältä osin voitaisiin järjestää työneuvottelu ELY:n ja Helsingin kaupungin kesken. Neuvottelussa voidaan käydä läpi myös Länsiväylän aluevarausta.

5 Jatkotoimenpiteet

6 Kokouksen päättäminen

Viranomaisneuvottelun jälkeen on käyty erillisiä työneuvotteluita kaupallisten- ja yritysvaikutusten vaikutusten arvioinnin ja selvitysten tarkistamiseksi kaupan paikallisuuden osalta. Viranomaisneuvottelun jälkeen ja sen, sekä Ely-keskuksen lausunnon perusteella asemakaavaan on tehty seuraavia muutoksia rajaamaan myymälätilan määrää Koivusaa-

ren keskustakortteleissa, tarkistamaan Länsiväylän aluevarausta ja tarkentamaan melumääräyksiä sekä Porstaa ja Nurmiluotoa koskevia asemakaavamääräyksiä:

- Ohjeellisille tonteille 31165/1, 2, 5 ja 31164/1 on lisätty merkintä m 10% - "Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennus- alalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää myymälätiloja varten."
 - Ohjeellisella tontilla 31164/1 on poistettu merkintä 10900+li600 ja rakennusoikeus on merkitty yhdellä luvulla 11500.
 - LT-alueen ja Vaskilahdenkadun välistä rajaa on siirretty Katajaharjun sillan länsipuolella noin 60 metrin matkalla enintään 2 metriä etelään.
 - Porstaa ja Nurmiluotoa koskevat merkinnät VL ja luo on muutettu merkinnöiksi VR - "Retkeily- ja ulkoilualue" sekä sl - "Linnustoltaan arvokas alue. Pesimäaikaista häiriötä pyritään lieventämään opastuksella ja rakenteilla."
 - Asuinkortteleihin 31163, 31167, 31174, 31175 ja 31176 on lisätty melun takia sijainniltaan ohjeellinen merkintä le "leikki -ja oleskelualueeksi varattu alueen osa"
 - Korttelissa 31160 on länsisuunnan ääneneristävyyismääräys muutettu 32 dB:stä 33 dB:iin.
 - Asuntojen ainoaa avautumissuuntaa koskevan määräyksen äänitasoerovaatimusta on muutettu 35 dB:stä 33 dB:iin.
 - Asuntojen oleskeluparvekkeiden ja terassien sijoittamista koskevan määräyksen äänitasoerovaatimusta on muutettu 35 dB:stä 33 dB:iin.
-

Miika Vuoristo

18.4.2016

Koivusaaren asemakaavan asukasilta

Aika ti 12.4.2016 klo 18–20
Paikka Lauttasaaren yhteiskoulu, Julius-sali, Isokaari 19

paikalla asukkaita n. 57
Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, arkkitehti / KSV
Miika Vuoristo, arkkitehti / KSV
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija / KSV
Mikko Juvonen, diplomi-insinööri / KSV
Heikki Palomäki, liikennesuunnittelija / KSV
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti / KSV

Esitettyjä kommentteja ja kysymyksiä Koivusaaren asemakaavaluonnoksesta:

Meritäytöt

- Kuinka monta hehtaaria meritäyttöjä Koivusaareen tulee?
- Onko Suomessa toteutettu aikaisemmin vastaavaa täyttömäärää? Esimerkkejä?
- Minkälaisia kokemuksia on jo toteutetuista meritäyttökohteista? Onko ongelmia esim. veden nousun kannalta?
- Suomi ei ole Dubai. Miksi merestä otetaan lisämaata? Kun pohjarakentaminen on kallista, asunnoista tulee kalliita. Tavallisille ihmisille pitäisi saada asuntoja.
- Lauttasaarelaiset ovat kärsineet Länsimetron louheen kuljetuksista. Mistä louhe tulee Koivusaareen ja mitä reittiä pitkin? Metron louheiden kuljettaminen Lauttasaarentietä pitkin on ollut kestävämpiä. Onko pisararata louheen lähteenä vaihtoehto?
- Perustetaanko rakennukset maanvaraisesti louhetäytön varaan, vai joudutaanko paaluttamaan kivikon läpi? Saadaanko perustusolosuhteista kartoja tonttien ostajia varten?
- Onko selvitetty, kuinka kauas täytön vaikutukset ulottuvat?
- Koska saadaan lisää vastauksia meritäyttöjen toteuttamisesta ja vaikutuksista?
- Onko suunnittelussa huomioitu meren pinnan nousu myös pitkällä aikavälillä?
- Kuinka kauan täyttöjen tulee painua, ennen kuin niiden päälle voidaan rakentaa?
- Kuinka kauan täyttömaat ovat tyhjillään, ennen kuin rakentaminen alkaa?
- Mikä on se kaavavaihe, joka mahdollistaa meritäyttöjen rakentamisen?

Liikenne

- Millaisia liikennemääriä on ennustettu Vaskilahdenkadulle?
- Mikä on Telkkäkujan liikennemääräennuste?
- Metroaseman asemakaavassa oli piirretty melumuuri Vaskilahdenkadulle. Nyt siinä on rappuset. Miksi kerran päätettyjä asioita muutetaan?
- Ovatko mäet Länsiväylän molemmilla puolilla (Telkkäkuja ja Sotkatie) kulkuväylinä Metroasemalle? Liian jyrkkiä esteettömyyden kannalta.
- Säilyykö alikulku Katajaharjusta metroasemalle Vaskilahdenkadun rakentamisen aikana?
- Kaupunkibulevardeista erikoinen sotku. Vanhat eritasoliittymät poistuvat ja sitten rakennetaan uusi eritasoliittymä Koivusaareen.

Miika Vuoristo

18.4.2016

Rakentamisen määrä

- Koivusaari suhteellisesti erittäin tehokas alue verrattuna ympäröiviin alueisiin. Kannen päällä olevat rakennukset korkeita, koska alla kaksi kerrosta kantta. Myös pihakannet korottavat rakennuksia.
- Eikö rakennusten korkeuksiin ole otettu vielä kantaa lainkaan? Tiedot tulisi olla saatavilla mahdollisimman aikaisin asukkaiden mielipiteiden takia.
- Kuinka paljon Koivusaaren eteläosaan tulee asukkaita?
- Mikä on Koivusaaren asukastiheys (as/km²)? Tuleeko Koivusaaresta Suomen tiheimmin asuttu alue?

Kustannukset

- Päättäjät halunneet lisää tehokkuutta rakentamisen kalleuden takia. Infra maksaa oyk:n selostuksen mukaan 225 M€. Tuotto, jonka kaupunki saa on sattumalta juuri sama. Nyrkkisääntönä on, että kustannukset nousevat hankkeessa 50 %. Näin kaupunki jäisi 110 M€ tappiolle. Paljon jää maksettavaa myös nykyisille veronmaksajille.
- Koivusaari on valtava kokonaisuus. Miten on laskettu, että helsinkiläiset eivät joudu kokeen maksajiksi? Kuinka voimme tietää, ovatko kustannuslaskelmat onnistuneet? Tuotot on helppo selvittää, mutta voidaanko rakentamisen kuluja ennustaa (vrt. länsimetro)?
- Paljonko rakentaminen täyttömaalle maksaa?
- Tuleeko asunnoista tarpeeksi edullisia, jotta ihmisillä olisi varaa muuttaa niihin?

Palvelut

- Onko huomioitu lasten kasvu? Pieni päiväkoti on täynnä nopeasti ja yläastetta ei ole. 100 lapsen koulu kuulostaa mitättömältä.
- Lauttasaaren suurimpia ongelmia palvelujen puute. Vaikka rakennetaan valtavasti, palvelujen määrä vähenee. Millä tavalla olette ajatelleet koko saarta ja sen palvelukykyä? Lisääkö Koivusaaren rakentaminen Lauttasaaren palveluja?
- Kuinka huomioidaan väen vanheneminen?
- Onko sosiaalidemokraattien hanke Koivusaaren senioritalosta edennyt?
- Tuleeko Koivusaaren liikuntahallia?
- Jos koulua joudutaan nykyisistä suunnitelmista laajentamaan esim. väistötiloiksi, lohkaistaanko puistosta pala koululle?
- Miten Lauttasaaresta tulevat palveluiden käyttäjät otetaan huomioon?
- Missä vaiheessa koulu rakennetaan?

Työpaikat

- Yritysten väliaikaisten tarpeiden takia kaavoittaminen on hataralla pohjalla. (viittauksena Länsiväylän varteen oyk- vaiheessa suunnitteilla olleeseen hankkeeseen)
- Mitkä yritykset olisivat kiinnostuneita tulemaan Koivusaareen. Onko kysyntää todella niin paljon kuin on arvioitu?

Vuorovaikutus

- Metroaseman rantaan istutetaan korkeita haapoja asukkaiden vastustuksesta huolimatta. Paikalla aikaisemmin koivuja ja mäntyjä.
- Millä tavalla Koivusaaresta eri yhteyksissä annetut muistutukset, valitukset ja mielipiteet näkyvät Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa? Lauttasaari- seura, taloyhtiöt, yksittäiset asukkaat. Onko kartalla konkreettisia kohtia?

Miika Vuoristo

18.4.2016

- Suunnitelma on paisunut massiivisemmaksi koko ajan. Tuntuu siltä, että Lauttasaari on se alue, johon halutaan rakentaa hirveästi. 2000- luvulla Lauttasaaren väkiluku on kasvanut jo 4 000 asukkaalla. Lisäksi tulossa yleiskaavan mukaiset meritäytöt Lauttasaaren pohjoisosaan sekä Vattuniemen täydennysrakentaminen. Rakentamisen määrä tuntuu kohtuuttomalta.

Venesatamat

- Onko Koivusaaren pursiseuran sataman eteläisin aallonmurtaja/laituri kiinteä vai irrotettava?
- Mikä on veneiden talvisäilytyspalveluksen (Pajusen työryhmä) vaikutus yleiskaavaan tai asemakaavaan?
- Voisiko NJK:n satamaa laajentaa Espooseen (Hanasaareen) päin?
- Mikä on NJK:n tilanne tällä hetkellä?
- Koivusaaren pursiseuran paviljonkia ei näy kuvissa. Onko siitä luovuttu?
- Kaikkia venekerhoja kiinnostaa eniten aikataulu. Jos alueelta joudutaan lähtemään, siitä halutaan tietää ajoissa.
- KoPu:n satamassa aallonmurtaja kerää roskia, voisiko siihen laittaa virtausputken?
- Kaupungin omistamissa veneiden talvisäilytyspaikoissa näyttäisi olevan paljon vajausta sekä Koivusaareen että koko kaupungissa.

Rannat

- Vaino rantamuuri on ikävän näköinen. Onko vanhat suunnitelmat luonnonmukaisemmista rannoista unohdettu?
- Voisiko Koivusaareen tehdä joihinkin kohtiin kanoottista rantautumisen mahdollistavia rantapenkereitä. Jätkäsaareen näitä on toteutettu.

Luonto ja ympäristö

- Louhetäyttö saattaa tuhota vedenalaisia ekologisia kokonaisuuksia. Mitkä ovat rakentamisen vaikutukset esimerkiksi kaloihin?
- Auttaako vaiheistus säilyttämään ekosysteemejä?
- Kuinka veden virtaukset on huomioitu? Tuleeko kaavaan tässä vaiheessa määräyksiä, jotka takaavat veden riittävän virtauksen eri paikoissa?
- Veneiden talvisäilytysalueelle on valunut myrkyjä. Kuinka maa aiotaan puhdistaa? Onko tutkittu, kuinka syväälle myrkyt ovat imeytyneet? Jalkapallokenttä on piirretty juuri siihen kohtaan, jossa on eniten myrkyjä. Mitä puhdistaminen tarkoittaa alueen kustannuksissa?

Muita asioita

- Mikä on kaava-alueen rajan merkitys merialueella. Tuleeko tälle alueelle jotain?
- Miten toimii kuntien yhteistyö alueella. Hanasaari?
- Toivomus, että seuraavissa vaiheissa tehtäisiin myrskyisiä visualisointeja, joissa näkyy Koivusaari huonommissakin olosuhteissa.
- Tulemme seuraaman politiikkaa. Lauttasaaren valtuutettujen määrää pyritään kasvattamaan vastaukseksi nykyiselle politiikalle.
- Kuka omistaa maan?
- Milloin koko Koivusaari olisi ideaalitapauksessa valmis?