

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Koivusaaren asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus nro 12587

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluaikana 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 esitellään 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 esitellään 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 terveystieteiden virasto
- 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 mitoitus 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 johdettavat 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 käytävissä 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 Koivusaarissa on yksi rakennusinventoinnissa paikallishistoriallisesti merkittäväksi (2003) arvioitu 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 suunnitellaan 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 terveystalouksellista salliva kaava, Koivusa- aaren ei kuitenkaan ole nimetty mitään tiettyä hanketta näille palveluille. Sosiaali- ja terveystalouksella 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 terveystalouksellisten sijoittamisen keskustatoimintojen sekä liike- ja toimistorakennus- ten korttelialueille.

Ympäristökeskuksen kannanotossa (25.4.2016) todetaan, että tiiviin kaupunkirakenteen toteuttaminen metrolienteeseen tukeutuen on kannatettavaa. Kaavaratkaisu tukee ilmastotavoitteita mm. vähentä- mällä liikkumisen tarvetta. Suunnittelun yhteydessä tulisi laatia aluet- 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 ajoneuvoa/vrk) jatkosuunnittelussa tulee arvioida liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutukset ja niiden asettamat reunaehdot asumisen sijoittamiselle ja haittojen lieventämiseen tarvittavat toimet etenkin Länsiväylän ja läntisen venesataman välisellä korttelialueella, Länsiväylän lähelle sijoituvalla 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 laatuikäytävästä 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 merenrantaniit- tulle.

Opetusviraston kannanotto (19.10.2016) kohdistui Koivusaaren var- haiskasvatus- ja opetustiloihin. Tilojen mitoitus perustuu virastojen kanssa käytyihin neuvotteluihin ja saatuihin mitoitushojeisiin. Koska Lauttasaaren kouluihin (Myllykallion koulu, Drumsö lågstadieskolan) kohdistuu jo lähivuosina kasvupaineita, on Koivusaaren koulutilojen mi- toitusta syytä katsoa uudelleen kaavoituksen edetessä osana koko- naistarkastelua (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 liikennesuunni- telmassa on huomioitu bussien liikennöinti Koivusaaren kautta. Alusta- vat pelastusajoreittien periaatteet on esitetty selostuksen liitteenä. Suunnittelun edetessä pelastusteiden järjestelyt tarkentuvat. Asema- kaavaluonnos mahdollistaa ikäihmisiä palvelevien sosiaali- ja terveys- palvelujen sijoittamisen Koivusaareen esimerkiksi keskustatoimintojen korttelialueelle. Koivusaarta ympäröivällä merialueella on tehty veden- alaisen kulttuuriperinnön selvitys. Sukeltamalla on kaava-alueen etelä- osasta löydetty hylky, joka ei kuitenkaan sijaitse suunniteltujen rakenta- misalueiden alla. Hyllyn sijainti on merkitty asemakaavaluonnoksessa sm-merkinnällä alueeksi, jolla sijaitsee vedenalainen muinaisjään- nös (hylky). Alueelle ei saa kohdistaa merkittäviä toimenpiteitä ennen kuin hylky on museoviranomaisen edellyttämällä tavalla tutkittu. Asemaka- valuonnoksessa 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 koskevista 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 mitoitukseen. 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 ratkaisusta on päätetty. Tien muuttaminen bulevardiksi vaatii sopimusta maankäytön muutoksista valtion kanssa. Länsiväylä on merkitty asemakaavaluonnoksessa maantien alueeksi ja sen rajaus 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 terveysviraston kannanotto kohdistui ikäihmisten sosiaali- ja terveystalousten sijoittamiseen Koivusaareen. Asemakaavaluonnos mahdollistaa ikäihmisiä palvelevien sosiaali- ja terveystalousten sijoittamisen Koivusaareen esimerkiksi keskustatoimintojen korttelialueelle.

Ympäristökeskuksen kannanotto (25.4.2016) kohdistuu alueen energiatalouteen. Alueen toteuttamista koordinoivassa jatkotyöskentelyssä tulisi pyrkiä ympäristökeskuksen ehdottaman alueellisen energiaselvityksen laatimiseen. Koivusaaren alue luo hyvät edellytykset energiatehokkaalle, 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 säädel-
lään 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 var-
haiskasvatus- ja opetustiloihin. Asemakaavaluonnoksessa suunnitellun
koulun tontin sijoitus puiston viereen on sellainen, että koulutilojen mi-
toitusta voi suunnittelun edetessä tarpeen mukaan ja joustavasti tarkis-
taa ja muuttaa kaavoituksen edetessä.

Yhteenveto mielipiteistä

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

Pitkään vireillä ollut Koivusaaren suunnittelutyö on edennyt asemakaa-
vavaiheeseen useita kertoja eri vaiheissa keskustellun ja nähtävillä ol-
leen suunnitelman pohjalta, joka on vähitellen kehittynyt ja muuttunut.
Tässä vaiheessa mielipiteet kohdistuvat nimenomaan kaavasunnitel-
man sisältöön, eivät osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Mielipiteet kohdistuivat pitkälti samoihin seikkoihin kuin pitkän kaava-
prosessin aikana aikaisemmissa vaiheissa. Koivusaaren kaavoituspro-
sessin tiedettiin herättävän jo sitä käynnistettäessä kriittistä keskus-
tusta, etenkin saaren lähialueen asukkaissa, mutta myös yleisemmin,
koska asukas- ja työpaikkamäärältään riittävän kokoisen kokonaisuus-
ten toteuttaminen metroaseman vieressä johtaa todennäköisesti tar-
peeseen laajentaa Koivusaaren aluetta meritäytein 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 ah-
taasta alueesta. Katajajarjun liittymäramppien poistaminen hankaloit-
taa lauttasaarelaisten yhteyksiä Länsiväylälle.

Moottoriteliittymä on lisäksi uuden yleiskaavan vastainen, koska tavoit-
teena on muuttaa Länsiväylä maantiestä kaupunkibulevardiksi. Liitty-
män 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. Merinäkömät Katajajarjun ny-
kyisistä 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 Lauttasaassa 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 katu ympäristöä, 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 toimitila-

rakentaminen 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.

Koivusaareen suunnitellut ennätysmäisillä meritäytöillä 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

Katajaharjun 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 kestävästä 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. (Lauttasaareessa normi on 1/135, kun taas Koivusaareessa 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 Länsiväylän 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 kaavaselistusta. Lisäksi on selvitetty suhdannetilannetta ja toimitilakiinteistömarkkinoita Koivusaaren lähistöllä.

Koivusaaressa on asemakaavaluonnoksen mukaan työpaikka- ja liikerakentamista 99 600 k-m². Määrä on verrattavissa läheisen Salmisaaren toimistorakentamisen määrään. Salmisaaressa toimitilasta on toteutunut suurin osa n. 10 vuoden aikana, vaikka metroasema sijaitsee selvästi kauempana kuin Koivusaareen 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 aikatauluttamisesta 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 Koivusaareissa 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 Hanasaareen vaikeutuvat bussiyhteyksien poistuessa metron 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 täytöjä 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 ulkoilu-reitti, 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 laajentami-

sesta kaupungin rajan yli Espoon vesialueelle on pysynyt suunnittelu-prosessin ja käytyjen neuvottelujen jälkeen muuttumattomana: Hana-saaren 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 purjehduksessa 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 Hernesaaressa ovat liian korkeita kaupungin kannalta, mikä saattaa johtaa viivytyksiin tai pahimmassa tapauksessa koko satamaprojektin hylkäämiseen. Kokonaisuutena Hernesaaren rakentaminen on kuitenkin erittäin kannattavaa, venesatama lisää 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 Koivusaaressa 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 Koivusaareen 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 arvoalinoista, esimerkiksi asuntojen tarpeesta suhteessa harrastusmahdollisuuksien parantamiseen. Koivusaaren venesatamat sijaitsevat kaupungin omistamalla maa- ja vesialueella.

Talvitelakoinnin järjestämistä koko kaupungin kattavana kokonaisuutena ollaan parhaillaan selvittämässä. Koivusaareen on varattu alueen kokoon ja muihin käyttötarkoituksiin nähden varsin mittavat ranta- ja vesialueet veneilijöiden käyttöön. Tätä voidaan perustella Koivusaareen 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 Koivusaareen 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. Rajasaareen, 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 mahdollista, 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, Lauttasaassa 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 lisääntyessä. 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 mitoitusavoitteisiin 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 luonais- 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 puhtaampia 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 perusteleminen. 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 suunnitteleminen 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 merentäyttäjien 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 ruoppauksen 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 täyttäjien alle jää arvokasta matalikkoa. Veneylylle ei ole enää edellytyksiä Koivusaareissa, vaan tilanne huononee nykyisestä. NJK:n satamalle ei ole löydettävissä uutta paikkaa. Koivusaaren asemakaavaluonnoksessa ei ole pystytty ratkaisemaan jo hankkeen alussa esiintuvia ekologisia ongelmia eikä edistystä ole tässä suhteessa tapahtunut.

Asemakaavaluonnoksesta jätetyissä mielipiteissä on noussut esille seuraavia aihepiireittäin jäsenneiltyä 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 maltillisempuna. 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 tassossa ja valo-ohjattuna Koivusaareen johtavien yhteyksien läpi. Tämä katumainen liittymä edellyttää Länsiväylän muuttamista kaduksi.

Katajaharjun 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 katuysteys Vaskilahdenkatu rakennetaan Länsiväylän rinnalle eli nykyisen rampin kohdalle. Länsiväylän pohjoisreunassa Koivusaaren ja Katajaharjun ramppien välinen etäisyys olisi liian lyhyt. Läntisestä Lauttasaaresta yhteys länteen Katajaharjun 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 asemakaavaluonnos 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 Lauttasaaren 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 Koivusaarissa 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 tasoristeykset 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 myöskin 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 suurimmassa 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 metrol liikenteen 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 kaksitasoisiiin 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 Koivusaassa, 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-aluetta. Tarvittavia asuntoja tulee rakentaa jonnekin muualle, esimerkiksi Katajaharjuun Länsiväylän päälle tai Lehtisaaren eteläosaan.

Vastine

Koivusaaren asema kaupunkirakenteessa muuttuu merkittävästi nykyisestä metron rakentamisen myötä. Alueen läpi kulkeva joukkoliikennedyhteys 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 Katajaharjuun vuonna 2008 asema-kaavanmuutosluonnoksen väylän kattamiseksi n 300 metrin matkalta. Suunnitelmaa vastustettiin tuolloin Lauttasaassa voimakkaasti eikä se ole edennyt toteutukseen. Uuden yleiskaavan tavoite rakentaa sisääntuloväylät kaupunkibulevardeiksi on myös ristiriidassa pitkien tunneliosuuksien kanssa. Lehtisaaren eteläosa ei asetu hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle toisin kuin Koivusaari. Asemakaavassa Lehtisaaren eteläosa on puistoaluetta ja sellaisena tärkeä Lehtisaaren ja Kaskisaaren asukkaille.

Asukkaiden 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 ammattilaistuumariston 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 työstetty 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 Katajajarjun asuinkortteleiden suuntaan. Eteläisimmät kortteli-alueet jäävät osittain Leppäsaaren puiston taakse Katajajarjusta tarkasteltuna. Myös Länsiväylän pohjoispuolella säilytettävällä vanha puusto on säilytetty pehmentävänä maisemaelementtinä osana Koivusaaren aluejulkisivua.

Eniten maisema muuttuu Katajajarjuniemen edustalla, jossa nykyinen Keilaniemeen asti ulottuva avoin merialue muuttuu kapeammaksi salmeksi Koivusaaren ja Katajajarjuniemen välissä. Näkymä muuttuu suljetummaksi Katajajarjuniemen 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 ympärivälillä 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. Virtausselektiviteyksessä 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. Tavoite venesatamien suunnittelusta alueelle on niin ikään ohjannut täyttöjen sijoittamista, Vaskilahden satama on perusteltua suunnitella nykyiseen jo olevaan satama-altaaseen. Suunnitelman ajatuksena on ollut myöskin säilyttää Koivusaaren luonnonvaraiset rannat luonnonvaraisina, joten täytöt on sekä saaren pohjois- että eteläkärjissä irrotettu olevasta sellaisenaan valmiista rantaviivasta. Täyttöalue on suhteessa nykyisen saaren kokoon suhteellisen suuri, mutta alue on pyritty suunnittelemaan kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymillä suunnitteluperiaatteilla. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet tavoitteeksi asetetut asunto- ja työpaikkamäärät kuitenkin niin, että rakentamisen korkeudet ja rakentamisen tehokkuudet pysyvät kohtuullisina suhteessa ympäristöönsä.

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 suojeluale säilytetään ja korttelialueet on sijoitettu niin, että avoin merisektori suojelualueen edessä säilyy. Koivusaaren eteläosan avokalliot ja suuri siirtolohkare säilytetään. Koivusaaren täysikasvuisesta puustosta ja luonnonmukaisesta rantaviivasta säilyy suurin osa.

Koivusaaren lounaispuolelle on suunnitelmissa rakentaa pienten saarten ryhmä, jonka tarkoituksena on ylläpitää tai lisätä vedenalaisen luonnon monimuotoisuutta ja korvata osaltaan täyttömaiden alle jääviä luontotyyppisiä.

Useita vuosia kestävät vesityöt aiheuttavat veden alaista melua ja samentumista, mikä voi rakentamisen aikana karkottaa kaloja ja tukahduttaa mätiä. Vaikutuksia kevätkutuisiin kalalajeihin ja silakkaan voidaan vähentää rauhoittamalla huhti–kesäkuu vesistörakentamiselta.

Rakentamisesta johtuva veden samentuminen, muutokset veden vaihtuvuuteen ja ravinteiden lisääntyminen voivat aiheuttaa paikallista rehevöitymistä. Vaikutuksia voidaan lieventää rakentamalla virtausaukkoja ja -tunneleita sekä käsittelemällä hulevesiä luonnonmukaisesti pihdoilla 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 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 suunnitellun 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 syntymään muuta kuin saaren eteläisimmillä ranta-alueilla. Länsiväylän pohjoispuoleinen osa Koivusaarta on suurimmaksi osaksi Länsiväylän penkeeseen 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) Koivusaarella 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. hal-

lintokuntien 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 yleisuunnitelma (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 suunnittelu- vaiheessa 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 selkänöjaa.

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 ratkaisusta on tehty erillinen

selvitys ja kaavaselostuksessa on pysäköintikaavio. Vieraspaiikat 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 toteuta 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 hin- nan arveltiin nousevan tämän hetkisistä arvioista. Epäiltiin yritysten ha- lua sijoittua Koivusaareen. Kysyntää työpaikkarakentamiselle ei ole niin paljon, kun on arvioitu. Asuntojen hinnat tulevat olemaan niin korkeita, että ihmisillä ei ole varaa niihin.

Alue palveluja pidettiin riittämättöminä, ennen kaikkea päiväkotij- ja koulutilojen osalta ja epäiltiin, että niiden toteuttaminen viivästyy. Tiedusteltiin, onko aloite monipuolisen palvelukeskuksen rakentamisesta Koivusaaren huomioitu kaavassa ja tuleeko Koivusaaren 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 tilioissa 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 työstetty 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 iltapäivää 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 rakentamiseen tarvittavan louheen saatavuus, onko kaupungilla tällä hetkellä tiedossa hanketta, josta Koivusaaren täyttöihin tarvittava maa-aines saadaan.

Yhteenveto asukastilaisuudesta Lauttasaareissa 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 terveystaluiden 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 Koivusaareissa toimiville venekerhoille järjestetystä keskustelu- ja infotilaisuudesta 13.12.2019

Koivusaareissa 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 Koivusaareissa myös tulevaisuudessa muuttuvassa kaupunkiympäristössä.

Koivusaareissa toimivat venekerhot ovat Helsingin kaupungin liikuntapalveluiden vuokralaisia ja Koivusaaren rakentaminen vaikuttaa kerhojen toimintaan Koivusaareissa. Koivusaaren suunnittelun etenemisestä ja aikataulusta on järjestetty yhteistyössä liikuntapalveluiden, asemakaavapalvelun, kaupunginkanslian ja venekerhojen kanssa yhteistyöko-

kouksia 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 vaiheittaisuutta on suunniteltu niin, että kerhot voisivat myös rakentamisen ajan pysyä Koivusaarella 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 Koivusaarella toimivien venekerhojen suurimpana huolenaiheena on edelleen talvitelakointipaikkojen väheneminen Koivusaarella ja koko Helsingissä. Talvitelakointi on edellytys veneilyn harrastamiselle Suomen oloissa. Talvitelakoinnin järjestämiseksi tulevaisuuden tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on lähivuosina löydettävä toimiva ratkaisu.

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 meritäyttäjien toteuttamisesta ja vaikutuksista?
- Onko suunnittelussa huomioitu meren pinnan nousu myös pitkällä aikavälillä?
- Kuinka kauan täyttäjien tulee painua, ennen kuin niiden päälle voidaan rakentaa?
- Kuinka kauan täyttömaat ovat tyhjillään, ennen kuin rakentaminen alkaa?
- Mikä on se kaavavaihe, joka mahdollistaa meritäyttäjien 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 puoliilla (Telkkäkuja ja Sotkatie) kulkuväylinä Metroasemalle? Liian jyrkkiä esteettömyyden kannalta.
- Säilyykö alikulku Katajajarjasta 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 Koivusaareen 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 talvisäilytyssevityksen (Pajusen työryhmä) vaikutus yleiskaavaan tai asema-kaavaan?
- 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 kanootista 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 myrkkijä. Kuinka maa aiotaan puhdistaa? Onko tutkittu, kuinka syväälle myrkyt ovat imeytyneet? Jalkapallokenttä on piirretty juuri siihen kohtaan, jossa on eniten myrkkijä. 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 poliitikalle.
- Kuka omistaa maan?
- Milloin koko Koivusaari olisi ideaalitapauksessa valmis?