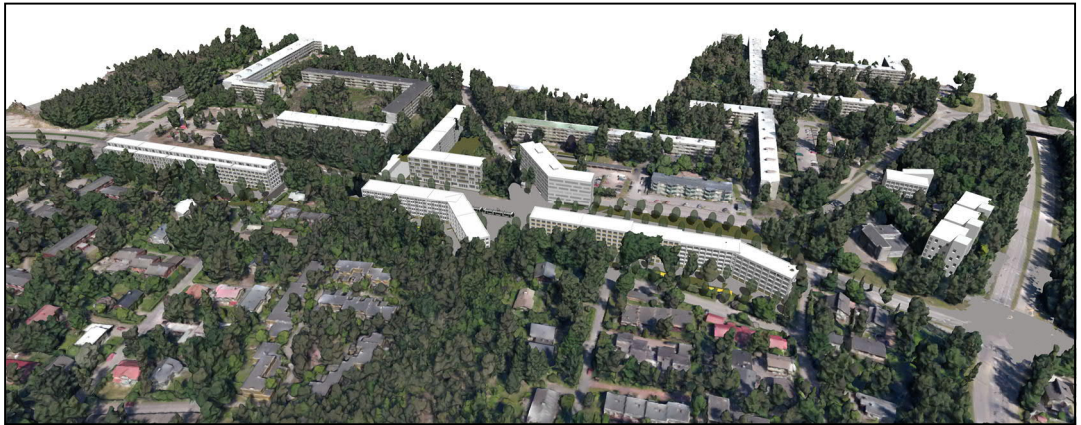


Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet

Laajasalo, Yliskylän alue

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



ASEMAKAAVAN SELOSTUS
ASEMAKAAVAKARTTA NRO 12548
PÄIVÄTTY 29.1.2019

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin
49. kaupunginosan (Laajasalo, Yliskylä)
korttelin 49003 tonttia 11
korttelin 49020 tonttia 5
korttelin 49029 tontteja 5 ja 6
korttelin 49033 tonttia 2
korttelin 49036 tonttia 5
korttelin 49037 tonttia 1
korttelin 49051 tontteja 3 ja 18
korttelin 49056 tontteja 12 ja 13
korttelin 49059 tontteja 1 ja 2
korttelin 49072 tonttia 1
sekä puisto- lähivirkistys- ja katualueita
(muodostuu uusi kortteli 49091)

Kaavan nimi:

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutos

Laatija:

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 26.2.2016

Kaupunkiympäristölautakunta:

Nähtävilläolo (MRL 65 §):

Kaupunkiympäristölautakunta / Asemakaavoituspalvelu:

Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto

Voimaantulo:

Alueen sijainti:



YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala**Asemakaavoitus:**

Maria Isotupa, arkkitehti, Ilomäentien alue
Tyko Saarikko, arkkitehti, Koirasaarentien alue
Anu Kuutti, tiimipäällikkö

Kaavapiirtäminen:

Pia Viitanen, suunnitteluavustaja
Juha-Pekka Konttinen, suunnitteluavustaja

Liikenne- ja katusuunnittelu:

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri
Tiia-Henriikka Rantanen, suunnitteluavustaja

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:

Niina Strengell, maisema-arkkitehti

Rakennussuojelu: Sakari Mentu, arkkitehti

Teknistaloudelliset asiat:

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri
Pekka Leivo, diplomi-insinööri
Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri
Kaarina Laakso, projektipäällikkö
Raila Hoivanen, diplomi-insinööri
Matti Neuvonen, diplomi-insinööri
Susanna Ihantola, suunnitteluavustaja
Anu Haahla, ympäristöasiantuntija

Yleiskaavoitus: Tapani Rauramo, arkkitehti

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:

Arto Korkeila, tekninen asiantuntija
Peter Haaparinne, kehittämispäällikkö

Vuorovaikutus / viestintäpalvelut:

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija

Rakennusvalvontapalvelut: Salla Mustonen, tiimipäällikkö

Ympäristöpalvelut: Juha Korhonen, ympäristötarkastaja

Muut Helsingin kaupungin toimialat

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala / kaupunginmuseo: Petteri Kummala, FT, tutkija

Kaupunginkanslia: Pirjo Siren, projektinjohtaja

Hakijatahot

Asunto Oy Ilomäentie 7
Asunto Oy Helsingin Yliskylänhovi
Rakennusliike Lapti Oy
Poseidon Helsinki Oy
Isosaarenkuja 4
Isosaarenkuja 6
Svanstömintie 2 a
Svanströmintie 2 b

Hankesuunnittelu

Viitesuunnitelmia ovat laatineet:
Arkkitehtitoimisto Anttila ja Rusanen Oy
Kirsti Sivén ja Asko Takala arkkitehdit Oy
Poseidon Helsinki Oy
Arkkitehtitoimisto Ark'idea Oy
Arkkitehdit Kirsi Korhonen Mika Penttinen Oy
UKI Arkkitehdit Oy

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	7
ASEMAKAAVAN KUVAUS	8
Tavoitteet	8
Mitoitus.....	8
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	9
Liikenne.....	16
Palvelut	18
Esteettömyys.....	20
Luonnonympäristö.....	20
Ekologinen kestävyys.....	22
Suojelukohteet	22
Yhdyskuntatekninen huolto	24
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen	25
Ympäristöhäiriöt	27
Pelastusturvallisuus.....	30
Nimistö	30
Vaikutukset.....	31
TOTEUTUS.....	36
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	36
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET	40

LIITTEET

1 Seurantalomake

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (10.12.2018)

3 Kuvat ja kartat

- Sijaintikartat
- Ilmakuvat
- Asemakaavakartat (A4-koossa)
- Havainnekuvat
- Ote Helsingin yleiskaavasta 2016 (tullut voimaan 5.12.2018)
- Otteet voimassa olevista asemakaavoista
- Ote maakuntakaavasta
- Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
- Maanomistuskartat
- Luontotietokartta
- Liikennemeluserveys, Akukon Oy, 180625-2, 12.11.2018
- Liikennesuunnitelmat (piir.nro 6890-1 ja 6891-0)
- Pelastusreittikaaviot
- Periaateleikkaukset Koirasarentien varrelta
- Koirasaarentien alueen ilmasovituskuva
- Ilomäentien alueen ilmasovituskuva

4 Viitesuunnitelmat

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

- Vuorovaikutusraportti
 - Kruunusillat - Raitiotieyhteys Laajasaloon - Yleissuunnitelma (Kruunusillat, Helsingin kaupunki, 2016)
 - Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet (Ksv, a-os, itä, 2015)
 - Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Ksv y-os, 2014)
 - Laajasalo Preliminary Design Report - An Integrated Study of Laajasalo Urban Environment and Planning Solutions (30.9.2016. Lia Crupi, urban planner, Ksv)
 - Laajasalon kaava-alueet, yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma ja rakentamisen vaiheistus, Hki, Kympp / Ramboll Finland Oy, 8/2018
-

TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutos koskee Koirasaarentien ja Ilomäentien alueita pohjoisessa Yliskylässä, Laajasalossa. Kaavaratkaisu mahdollistaa Kruunusilta pitkin tulevan pikaraitiotien rakentamisen edelleen Yliskylään sekä pikaraitiotien varren täydennysrakentamisen.

Kaavaratkaisulla luodaan tiivistä, elävää ja katupuvin istutettua kaatuympäristöä Koirasaaren- ja Ilomäentien alueille. Uutta asuinkerrosalaa on esitetty 63 560 k-m², josta 43 900 k-m² sijoittuu Koirasaarentien alueelle ja 19 660 k-m² Ilomäentien alueelle. Asukasmäärän lisäys on noin 1 400. Liiketiloja on osoitettu 650 k-m² Koirasaarentien varteen sekä 150 k-m² Ollinraition ja Marunapolun risteykseen.

Koirasaarentiellä pikaraitiotie kulkee pääsääntöisesti nykyisellä katualueella ja täydennysrakentaminen sijoittuu tämän varrelle. Laajasalontien itäpuolella pikaraitiotie kulkee Ollinraitiota pitkin nurmiratana puistomaisesti rakennettavalla katualueella ja jatkaa Marunapolun ja Ilomäentien kautta etelään Reposalmentielle. Täydennysrakentaminen sijoittuu nykyisille katu-, puisto- ja virkistysalueille, asuintonteille ja pysäköintialueille.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelmat (piir.nro 6890-1 ja 6891-0), jotka ovat asemakaavan liitteenä. Liikennesuunnitelmissa on esitetty liikennejärjestelyt, jotka sisältävät pikaraitiotien ja alueen täydentymisen vaatimat järjestelyt jalankulun, pyöräliikenteen, joukkoliikenteen ja autoliikenteen järjestämiseksi. Asemakaavamuutosalueella liikennejärjestelyt muutetaan vastaamaan paremmin kehittyvän kaupunkirakenteen tarpeita. Kruunusillat-hankkeen mukaiset raitiotiejärjestelyt on esitetty kaava-alueen osalta. Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyitä parannetaan ja nykyaikaistetaan. Marunapolku avataan asemakaavamuutoksen mukaisesti kaikelle liikenteelle.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että olemassa olevaan rakenteeseen syntyy pikaraitiotiehen tukeutuva uusi kaupunkirakenteellinen kerrostuma ja Koirasaaren- ja Ilomäentien kadun varsia erinomaisine raideyhteyksineen voidaan täydennysrakentaa kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Kaupungin omistamalla maalla rakentaminen sijoittuu pääasiassa puistoalueille ja yksityisten taloyhtiöiden osalta tonttien nykyisille piha- ja paikoitusalueille.

Kaava-alueilla on voimassa 11 eri asemakaavaa vuosilta 1969–2010. Helsingin yleiskaavassa 2016 alueet on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1 ja asuntovaltaiseksi alueeksi A2 ja A3.

Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueen pääosin.

Yksityisomistuksessa ovat:

- korttelin 49003 tontti 11 Humalniementien pohjoispuolella korttelin 49020 tontti 5 Ilomäentien itäpuolella
- korttelin 49029 tontit 5 ja 6 Laajasalontien länsipuolella
- korttelin 49051 tontit 3 ja 18 Köökarinkujan itäpuolella sekä
- korttelin 49059 tontit 1 ja 2 ja korttelin 49072 tontti 1 Koira-saarentien eteläpuolella

Kaupunki on vuokrannut korttelin 49056 tontit 12 ja 13 yksityisille taloyhtiöille.

Asemakaavamuutos on tehty sekä kaupungin että yksityisten maanomistajien aloitteesta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu kaavamutosta hakeneiden kanssa.

ASEMAKAAVAN KUVAUS

Tavoitteet

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa Kruunusiltaja pitkin kulkevan pikaraitiotien jatkuminen Laajasalon pohjoisosaan yleiskaavaehdotuksen mukaisesti, liikkumismahdollisuuksien monipuolistaminen, asuntojen rakentaminen pikaraitiotien varteen kasvavan Helsingin tarpeisiin hyvien palvelujen ja joukkoliikenteen läheisyyteen, kaupunkikuvan parantaminen sekä luoda edellytykset viihtyisälle, toiminnalliselle, terveelliselle ja turvalliseen ympäristöön.

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden asemakaavan muutos edesauttaa seuraavia kaupungin strategisia tavoitteita:

- Helsingin kehittäminen raideliikenteen verkostokaupunkina
- edistetään täydennysrakentamista, asuntotuotantoa ja liikku-
misen sujuvuutta ja kestävien kulkumuotojen käyttöä
- esikaupungit ja asuinalueet säilyttävät vetovoimansa asukkai-
den ja elinkeinoelämän toimijoiden näkökulmasta

Sekä Helsingin ympäristöpolitiikka että ”Asumisen ja maankäytön toteutusohjelma” nostavat keskiöön yhdyskuntarakenteen tiivistämisen, raideverkkoon tukeutumisen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 170 867 m². Tästä asuinkerrostalotonttien (AK) osuus on 53 006 m², asuinpientalotonttien (AP) 2 556 m², lähivirkistysalueen ja puistojen (VL ja VP) 24 801 m², katualueen 81 061 m² ja pysäköintitonttien (LP ja LPA) 1 078 m². Asuntotonttien tehokkuudet vaihtelevat välillä e=0,36 (AP) – e=1,35 (AK). Keskimääräinen tonttitehokkuus on e=1,31.

Kaavaratkaisun myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 62 348 k-m² (62 198 k-m² asuntokerrosalaa sisältäen liiketilaa 800 k-m²).

Asukasmäärän lisäys on noin 1 400 henkilöä.

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Kaavamuutoksen alueet ovat Laajasalon Yliskylässä – keskeisellä paikalla saaren liikkumisen, asumisen ja palvelujen solmukohtan tuntumassa.

Kaavamuutosalueella sijaitsee nykyisin katu- ja viheralueita, kaksi pientaloa Laajasalontien varren tonteilla, pientaloja Koirasaarentien eteläpuolella, asuinkerrostaloja Koirasaarentien pohjoispuolella, Ilomäentien, Marunakujan, Marunapolun ja Ollinraitin varrella, maantason pysäköintialueita, pysäköintilaitosrakennuksia sekä päiväkotirakennus.

Koirasaarentien alue

Kaavamuutosalueen Koirasaarentien osuus sijaitsee Henrik Borgströmintien ja Laajasalontien risteysten välisellä alueella. Koirasaarentien pohjoispuoli asemakaavoitettiin ja rakennettiin 1960-luvulla kallioiseen ja kumpuilevaan maastoon. Kortteleiden pitkien kerrostalomassojen räystäslinjat ovat suunnilleen samalla korkeudella maantason vaihdellessa, mikä on keskeinen tekijä alueen rakentamisen luonteessa. Rakennusten väliset metsäiset pihatilat on toteutettu ympäristöön sopeutuen, mutta suuret maantason pysäköintialueet ja pihakannet poikkeavat ympäristön kokonaisuudesta. Asukkaita on noin 2 500.

Koirasaarentien eteläpuolen pientaloalueilla tonttitehokkuus on pääosin 0.2 ja asemakaavat sallivat erilaisia pientaloja. Alue on muuttunut vuosikymmenien mittaan jonkin verran ja rakentamista on lähes kaikilta vuosikymmeniltä erillispientaloista rivitaloihin. Asukkaita alueella on noin 600.

Koirasaarentien katuympäristö on avara leveän katutilan ja vähäisten istutusten johdosta. Katupuuna on rauduskoivu ja katutilaan rajautuu lähimetsinä hoidettavia viheralueita. Puustoisin kohta katutilassa sijoittuu kaava-alueen keskelle, Lauri Mikonpojan tien ja Renvallinkujan väliselle jaksolle. Kadun eteläpuolella on lehtomainen metsikkökuvio, jonka on Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen vuoden 2013 inventoinneissa todettu täyttävän II-lk Metso-kriteerit. Muilta osin viheralueet ja suojavihervyöhykkeet ovat pääosin tuoretta kangasta ja kallioista lähimetsää.

Koirasaarentien eteläpuolella Svanströmintien kallioisen puistometsän alueelle on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu pohjois–etelä -suuntainen raitti (Reiherinpolku). Toistaiseksi toteutumaton raitti olisi osa Yliskylän itärannan ja Tullisaari–Tahvonlahden alueen välistä jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä, mutta sen toteuttaminen on haastavaa jyrkkäpiirteisen maaston vuoksi. Valmistajilla on parhaillaan suunnitelmat yhteyksien rakentamiseksi. Itä–länsi -suuntainen yhteys on tarkoitus toteuttaa normaalina ympärivuotisena, esteettömänä yhteytenä. Pohjois–etelä -suuntainen yhteys on tarkoitus toteuttaa nykyistä polkua myötäilevänä parannettuna polkuyhteytenä, joka ei ole talvikunnossapidettävissä. Jalankulkua helpotetaan ja yhteyden kulutuskestävyyttä parannetaan. Koirasaarentien eteläpuolisten kortteleiden välisissä metsissä on paikoin pienempiä polkuja, mutta toteutumatta jääneen raitin vaihtoehtona on lähinnä jalankulku ja pyöräily alueen vähäliikenteisillä kaduilla sekä Koirasaarentien kaistoilla. Poikittaisten reittiyhteyksien lisääminen ja parantaminen on ollut yksi Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman keskeisiä tavoitteita. Kulkua tulisi saada keskitettyä pohjois-eteläsuuntaiselle reitille myös metsän kenttäkerroksen kulumisen ehkäisemiseksi.

Ilomäentien alue

Ilomäentien alueen ytimessä on koko Ilomäentien alue ja Marunapolun eteläosa sekä uuden pikaraitiotietä varten linjattavan katualueen, Ollinraitin, ympäristö.

Yliskylän tilan maille, Laajasalon alkuperäisen ostoskeskuksen pohjois- ja itäpuolille rakennettiin pääosin 1970-luvulla useita kerrostalokortteleita. Lisäksi Ilomäentien ja -polun varsilla on rivitaloyhtiöitä. Asukkaita on noin 3 000.

Väljästi rakennetulla alueella ei ole yhtenäistä ilmettä, kuten aiemmin toteutetuilla Laajasalontien länsipuolisilla kerrostaloalueilla, vaan kortteleilla on keskenään erilaisia luonteita. Ryytikujan, Kuminakujan ja Yliskyläntien kerrostalolamellit ovat hyviä esimerkkejä aikansa omistusravatuotannosta. Ilomäentien sekä Marunapolun ja -kujan rakennukset ovat Laajasalon korkeimmat (10-kerroksiset) ja edustavat osaltaan aikansa tehokkuuskäsityksiä. Ne sijaitsevat alueen itäpuolella Riitankujan kallioalueen juuressa, metsikön reunassa.

Ostoskeskuksen alueen ja Ilomäentien yhtiöiden väliin jää Yliskylän tilan entistä peltoaluetta, joka on paikoin poikkeuksellisen alavaa. Nykyisellään sen kulttuurimaisemapotentiaali on rakennettu avoimiksi viheralueiksi, joissa on paikoin pitkiä näkymiä kortteleiden välitse. Väljyys ja vehreys ovat alueen ominaispiirteitä, mutta siitä huolimatta nykyistä kaupunki- ja viheraluerakennetta on mahdollista täydentää alueidentiteettiä kehittäen ja parantaa toimintoja eri tavoin muun muassa uudella joukkoliikennejärjestelmällä.

Kaava-alueen julkiset ulkotilat ja puistot ovat pääosin aikakaudelleen tyypillisiä suorakulmaiseen koordinaatistoon sijoittuvia aukio- ja puistoakseleita. Näitä ovat Ilomäenpuisto, peruskoulun ympäristö, Kiiltomadonpuisto–Kuvernöörinpuisto ympäristöineen sekä Humalniemen ja Ilomäen viheralueet. Viheralueita hoidetaan lähimetsinä ja Kiiltomadon puiston ja Ilomäentien varren osalta käyttöviheralueina.

Kiiltomadonpuiston puistovyöhyke Ilomäentien alueen ytimessä on osittain saatu aikaan maastomuokkauksilla. Etelässä Kiiltomadonpuisto rajoittuu päiväkotij- ja leikkipuistorakennukseen ja Kiiltomadonpolkuun, joka sitoo Laajasalon itäosan kerrostalokorttelit toisiinsa ja keskukseen.

Ilomäentien katuyhteys jatkuu joukkoliikenteelle, jalankululle ja pyöräliikenteelle tarkoitettuna Marunakujana pohjoiseen kohti Humalniementietä. Varsinaisella ajoradalla vain bussiliikenne on sallittua.

Humalniementien ja Yliskylänkaaren risteyksessä on sekä pientaloja että kolmikerroksisia asuinkerrostaloja. Kanavamäen ympäristö on pientaloaluetta.

Kaavaratkaisu

Asuinkerrostalojen korttelialue (AK)

Asutokorttelit on jaettu kahteen kokonaisuuteen Koirasaarentien ja Ilomäentien alueille, joten alue on mahdollista toteuttaa useassa eri vaiheessa.

Kaavaratkaisun mukaiset uudet asutokorttelit sijaitsevat pääsääntöisesti pikaraitiotielinjan varrella. Tontit soveltuvat hyvin asumiseen. Ne sijaitsevat raitiotie- ja bussipysäkkien sekä puistoaluiden lähetyvillä ja asuntoja on mahdollista avata edullisiin ilmaansuuntiin. Alueen palvelut kuten koulut, päiväkodit, kaupat, kirjasto, terveysasema, urheilukentät ja kirkko sijaitsevat kaikki kävelyetäisyydellä kortteleista.

Autopaikkojen vähimmäisvaatimus on 1 ap/130 k-m². ARA-vuokra-asuntojen, keskitettyjen nimeämättömien pysäköintipaikkojen ja yhteiskäyttöautojärjestelmään liittymisestä autopaikkojen vähimmäismäärästään sallitaan helpotuksia. Pyöräpaikkojen vähimmäisvaatimus on 1 pp/30 k-m², joista 75 % on sijoitettava rakennuksiin, piha- tai katutasoon.

Koirasaarentien alue

Asuinkerrostalojen korttelialue (AK)

Koirasaarentien pohjoispuolelle on muodostettu uudet kuusi-seitsemänkerroksiset asuinkerrostalotontit 49051/21 (5 300 k-m² + 50 k-m² liiketilaa) ja 49056/15 (7 900 k-m² + 100 k-m² liiketilaa). Tontti 49051/21 sijoittuu pääosin yksityisessä omistuksessa olevalle nykyisen AP-korttelialueen paikoitusalueelle ja 49056/15 sijoittuu nykyiselle puistoalueelle (P). Molemmilla tonteilla on liiketilaa Köökarinkujan ja Koirasaarentien risteuksen vieressä. Tontilla 49051/21 kallioalueet on määrätty pääosin säilytettäväksi. Nykyisen yksityisessä omistuksessa olevan tontin 49051/3, jonka viisikerroksinen kerrostalo on osa alueen yhtenäistä rakennuskantaa, asemakaavamääräykset on muutettu vastaamaan nykytilannetta.

Koirasaarentien ja Laajasalontien risteykseen on muodostettu asuintontti 49029/10 (8 500 k-m² + 200 k-m² liiketilaa), jossa kerrostalot ovat 4-, 6-, 7- ja 8-kerroksisia. Liiketila sijoittuu raitiotiepysäkin viereen Koirasaarentien ja Laajasalontien risteykseen. Korttelin keskelle jää nykyistä kallioaluetta osaksi korttelin pihaa. Autopaikat ovat näissä Koirasaarentien pohjoispuoleisissa kortteleissa pihakannen alla, jonne on ajoyhteys nykyisen lämpökustontin 49029/11 kautta.

Koirasaarentien eteläpuolelle on muodostettu kuusikerroksiset asuintontit 49059/3 (5 200 k-m²) ja 49059/4 (3 900 k-m²), 49063/13 (6 400 k-m²) ja 49072/26 (3 800 k-m² + 300 k-m² liiketilaa) ja 27 (2 900 k-m²). Tonttien 49059/3 ja 4 ja 49072/27 kaavamuutoksessa on ollut mukana tulevan korttelialueen osana olevia yksityisiä pientalotonttien omistajia. Kerrostalot sijoittuvat Koirasaarentien varteen mahdollisimman etäälle pientaloista. Korttelissa 49072 Koirasaarentien ja Reiherintien risteyksessä, jossa viereiset pientalotontit ovat lähimpänä, rakennusmassa porrastuu kuusikerroksisesta viisikerroksiseen olevien pientalojen puolella, jotta uusien rakennuksien korkeuden vaikutus olisi pienempi. Kaikkien Koirasaarentien eteläpuoleisten kortteleiden rakennukset rajaavat Koirasaarentietä. Kortteleiden piha-alueet ja eteläpuoleiset ovat pientalotontit jäävät pitkien kerrostalolamellien suojaan liikennemelulta. Uudet kerrostalot sijaitsevat pientalojen pohjoispuolella, joten niiden varjostusvaikutus jää vähäiseksi. Pysäköinti on maantasossa yhtenä rivinä istutuksin jäsennehtynä sekä autotalleissa rakennuksen rungossa. Tämä mahdollistaa pientalotontteihin liittyvien kortteleiden eteläreunan käsittelyn viherpuskuri- vyöhykkeen omaisesti puu- ja pensasistutuksina tai alueen jättämisen mahdollisuuksien mukaan luonnontilaiseksi, sekä olevien puiden säilyttämisen mahdollisuuksien mukaan huomioiden rakentamisen vaikutukset puustoon. Kortteleiden keskelle jää rau-

haisia alueita, joissa ei ole pysäköintiä ja jonne leikkipaikat luontevasti sijoittuvat. Kerrostalojen porrashuoneesta on yhteys läpi talon, mikä tuo elävyyttä sekä katutilaan että pihan puolelle.

Koirasaarentien eteläpuolisten kerrostalojen ja pientalojen välistä eroa on pehmennetty tonteille jätetyillä puustoisilla alueilla ja pysäköintipaikkojen väliin määrätyillä puuistutuksilla.

Korttelit ovat tärkeä täydennysrakentamismahdollisuus erinomaisen joukkoliikenneyhteyksien välittömässä läheisyydessä.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue (ET)

ET-tontti 49056/16 on varattu raideliikenteen sähkönsyöttöasemaksi ja sen sijaintia on suunniteltu yhteistyössä Kruunusillat-hankkeen kanssa. Tontti hyödyntää samaa tonttiliittymää viereisen asuinkorttelin kanssa.

Kaupungin vuokratontilla 49029/11 sijaitsee nykyisin Helen Sähköverkko Oy:n sähköasema, jonka tontilta sallitaan ajoyhteys uuden asuinkerrostalotontin 49029/10 kannenalaiseseen pysäköintiin.

Kaupungin vuokratontilla 49036/7 sijaitsee nykyisin Elisa Oyj:n puhelinkeskus. Tontin luoteisnurkasta lohkaistaan muutaman neliömetrin osuus Laajasalontien levennystä varten.

Alueisiin kohdistuvat muutokset eivät vähennä nykyisten toimintojen käyttöön otettuja alueita, vaan katualueiksi osoitettavat alueet ovat rakentamattomia kohtia.

Puisto (VP)

Koirasaarentien eteläpuolella puistossa kulkevaa Reiherinpolkua on linjattu suunnitteilla olevan puistoreitin mukaiseksi.

Ilomäentien alue

Ilomäentien alueelle on muodostettu kaksi uutta kuusikerroksista asuinkerrostalotonttia 49014/3, 49014/4 ja yksi kuusikerroksinen asuinkerrostalokortteli 49091, jotka sijoittuvat pääosin nykyisen asemakaavan mukaiselle puistoalueelle (VP) Ollinraitin varrelle. Nykyisen yksityisomisteisen asuinkerrostalon paikoitusalueelle on muodostettu asuinkerrostalotontti 49020/6.

Ollinraitin pohjoispuolella sijaitsevan asuinkerrostalotontin 49014/4 (4 300 k-m²) ja Ollinraitin ja Marunapolun kulmauksessa sijaitsevan asuintontin 49014/3 (1 885 + 2 200 k-m²) pysäköinnit ovat maantasossa istutuksin jäsennehtynä sekä autotalleissa rakennuksen rungossa. Kortteleihin jää alueita, jonne leikkipaikat

luontevasti sijoittuvat. Tontin olemassa oleva pensasaita säilytetään tai tarvittaessa uudistetaan. Etanapolku kulkee tontin 49014/4 kahden kerroksen korkuisen aukon läpi, ja kaava mahdollistaa tässä korttelissa pohjoisjulkisivulle sijoittuvan luhtikäytävällisen ratkaisun, jossa pelastus toimii rakennuksen molemmista päädyistä.

Ollinraitin ja Marunapolun mutkassa Kiiltomadonpuistossa sijaitsevan L-muotoisen asuinkorttelin 49091 (5 500 k-m²) kulmauksessa on pieni kaupunkiaukio, jonka ääressä on liiketilaa (150 k-m²). Raitiovaunupysäkki on korttelin kohdalla Ilomäentien puolella. Pysäkin kohdalla nousee rakennuksen läpi kulkevat pihaportaat kerrosta korkeammalle pihalle, joka on Kiiltomadonpuiston tasolla ja toiminnallisesti ja visuaalisesti osa puistoa. Myös kerrostalon itäpäädyssä on pihaportaat Ollinraitin jalkakäytävältä rakennuksen pihalle. Autopaikat ovat pihan alla, ja niihin ajetaan Ilomäentien puolelta. Tältä puolelta toimii myös pelastus- ja huoltoliikenne.

Tontilla 49020/6 5–7-kerroksinen asuinkerrostalo (4 000 k-m²) sijoittuu Ilomäentien varrelle nykyiselle olemassa olevan kerrostalon pysäköintialueelle. Uudisrakennuksen pihakannen alainen pysäköinti ja pihajärjestelyt palvelevat myös tontilla 49020/7 v. 1972 rakennettua 9–10-kerroksista (4 400 k-m²) asuinkerrostaloa. Myös olemassa olevan kerrostalon pelastus hoidetaan tontin 49020/6 kautta.

Humalniementien alue

Humalniementien ja Yliskylänkaaren risteykseen on muodostettu nykyiselle puistoalueelle (VP) nelikerroksinen asuinkerrostalotontti 49003/13 (850 k-m²). Vastapäätä Humalniementien toisella puolella on kolmikerroksisia kerrostaloja, joissa on maanpäällinen kellarikerros, mikä tekee niistä nelikerroksisia. Uudella AK-korttelialueella on määräys, että rakennusten tulee olla puurakenteisia ja julkisivumateriaalina on käytettävä puuta. Kaupunkiympäristön toimialan ympäristöohjelmassa on yhtenä tavoitteena, että kaupunki lisää puurakentamista kaavoituksessa ja omissa hankkeissa. Puurakenteinen pienkerrostalo täydentää kokonaisuutta, jonka tämä ja asuinkerrostalotontin vieressä olevan puurakenteinen rivitalo muodostavat. Tavoitteena on säilyttää alueen vehreä luonne. Kaavaan on merkitty tontin säilytettäviä puita sekä istutettavia alueita.

Asuinpienalojen korttelialue (AP)

49003/11 entisen vuosia tyhjillään olevan liikerakennuksen tontille Humalniementie 12:sta on muodostettu AP-korttelialue (525 k-

m²). Aiemmin myönnetyllä poikkeamispäätöksellä tontille on jo rakennettu kuuden asunnon Clt-elementtirivitalo. Kaavamerkinnot ovat rakennetun rivitalon mukaisia.

49005 on Kanavamäen varrelle nykyiselle puistoalueelle (VP) muodostettu kytketty asuinpientalo (400 k-m²). Asuinpientalojen korttelialueiden pihossa säilytetään olemassa oleva puusto ja vehreys rakentamatta jäävillä tontinosilla mahdollisuuksien mukaan huomioiden rakentamisen vaikutukset puustoon.

AP-korttelialueilla on määräys, että rakennusten tulee olla puurakenteisia ja julkisivumateriaalina on käytettävä puuta. Kaupunkiympäristön toimialan ympäristöohjelmassa on yhtenä tavoitteena, että kaupunki lisää puurakentamista kaavoituksessa ja omissa hankkeissa.

Julkisten lähipalveluiden korttelialue (YL)

Kiiltomadonpolun olemassa olevan pohjoispuolisen päiväkotijä leikkipuistorakennuksen korttelin 49037 koko pienenee Ilomäentielle rajautuvalta tontin osalta pikaraitiotien linjauksen myötä. Päiväkodin saattoliikennettä ja puiston käyttöä palveleva yleinen pysäköinti (LP) siirtyy Ilomäentien toiselle puolelle.

Raiderakenne sijoittuu lähelle päiväkotia. Nykyistä ulkovarastoa joudutaan mahdollisesti muuttamaan ja takapihalta siirtämään nykyisiä henkilökunnan pysäköintipaikkoja viereiselle pysäköintialueelle merkittävälle LPA-alueelle. Päiväkodin pysäköintiin ei tarvitse ajaa tulevien raiteiden yli. Päiväkodin leikkihiha-alueiden suojaamisesta liikennemelulta on annettu kaavamääräys.

Puisto (VP)

Ilomäentien alueella on laaja Kiiltomadonpuiston kokonaisuus, joka säilyy lukuun ottamatta puiston koillisnurkkaan muodostuvaa asuinkerrostalotonttia. Puistossa säilytetään ja tarpeen mukaan uusitaan olevaa puustoa.

Kiiltomadonpuistoon on lisätty yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattuja alueen osia. Kävelyn ja pyöräilyn reitit on puistoalueella suunniteltu huomioiden nykyiset yhteydet, liikenneturvallisuus ja esteettömyyden vaatimukset. Raideliikenteelle varatun alueen, Ollinraitin, yli kulkee jalankululle ja pyöräilylle varattuja reittejä.

Ollinraitin eteläpuolelle Etanapolun itäpuolelle muodostuu pieni taskupuisto 'Etanakulma', jossa on tilavaraus sähkönsyöttöasemalle (et). Sen sijaintia on suunniteltu yhteistyössä Kruunusillat-hankkeen kanssa. Kiiltomadonpuiston eteläpuolella koulun kentän vieressä on niin ikään yhdyskuntateknistä huoltoa varattu alueen osa.

Yleinen pysäköintialue (LP)

Ilomäentien ja Marunapolun ”taitteessa” sijaitseva paikoitusalue (LP) säilyy pääosin samassa käytössä kuin se on nykyisinkin.

Autopaikkojen korttelialue LPA

Päiväkotikorttelille 49037 osoitettu autopaikkojen korttelialue on rajattu yleisestä pysäköintialueesta, koska raitiotien linjauksesta johtuen pysäköintipaikat joudutaan järjestelemään uudelleen. Järjestelyllä vähennetään radanylitystarvetta.

Raitiovaunuliikenteelle varattu katualueen osa, joka tulee toteuttaa nurmiratana (r) (Ollinraition katualue)

Ilomäentien alueella pikaraitiotie kulkee nurmiratana puistomaisesti rakennettavalla katualueella, Ollinraitiolla, jatkaen Marunapolun ja Ilomäentien kautta etelään Reposalmentielle. Ollinraitiolla ja Ilomäentien eteläosassa rata-alue on rakennettava nurmiratana ja raitiotien rakenteet ja kävely- ja pyöräilyalueet tulee sovittaa alueen puistomaiseen ilmeeseen. Ollinraitiolla istutetaan puurivi sekä säilytetään olemassa olevia puita mahdollisuuksien mukaan. Sillä sallitaan vain raitio-, huolto-, jalankulku- ja pyöräliikenne. Ollinraition tilavaraukset on osoitettu likimääräisinä.

Liikenne

Lähtökohdat

Ajoneuvoliikenne

Koirasaarentiellä liikennemäärä on nykyisin noin 5 000 ajon./vrk. Yhdestä ajoradasta koostuvalla ajoradalla on ajokaista suuntaansa.

Ilomäentieltä Humalniementielle kulkevan katuyhteyden liikennemäärät jakautuvat nykyisin siten, että Humalniementien länsipäässä liikennemäärä on noin 5 000 ajon./vrk pienentyen itäpäätä kohden, Ilomäentiellä on noin 1 500 ajon./vrk. Katuyhteyden keskiosa, Marunakuja, on osoitettu linja-autoille, jalankululle ja pyöräliikenteelle.

Joukkoliikenne

Laajasalon alueen joukkoliikenne perustuu metron liityntäliikenteeseen Herttoniemestä. Liityntälinjasto ja sitä joiltain osin täydentävä palvelulinjasto kattaa koko Laajasalon alueen.

Koirasaarentie on nykyisin tärkeä joukkoliikenteen käyttämä katuyhteys. Joukkoliikenteen käyttämä pääyhteys kulkee Koirasaarentieltä Isosaarentielle ja Sarvastonkaaren kautta Kuvernöörintielle.

Ilomäentien ja Humalniementien muodostamaa katuyhteyttä pitkin kulkee paikallista kysyntää palveleva liityntäbussilinjasto. Humalniementien suunta ja Ilomäentien suunta yhdistyvät vain joukkoliikenteelle tarkoitettulla Marunakujan katuyhteydellä yhtenäiseksi joukkoliikennereitiksi.

Kävely ja pyöräily

Suunnittelualueella katujen varsilla on kattavasti jalkakäytäviä. Muu reitistö täydentää jalankulun yhteyksiä.

Suunnittelualueella on Koirasaarentiellä pyöräilyn pääreittejä molemmin puolin katua välillä Laajasalontie–Kruunuvuorenranta lukuun ottamatta Isosaarentien ja Laajasalontien välistä osuutta, jossa jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys on vain kadun eteläreunalla. Laajasalontieltä itään pääreitit jakautuvat Laajasalontien läheisyydessä pohjoiseen Kuvernöörintien suuntaan, itään Sarvaston kaaren suuntaan ja etelään Laajasalontien suuntaan. Ilomäentien suunnalla jalankulku ja pyöräily ovat pitkälti paikallista liikennettä.

Paikallisreittejä on suunnittelualueella ja sen tuntumassa Henrik Borgströmin tiellä Aittasaaren suuntaan, Reiherintiellä eteläiseen Yliskylään sekä Isosaarentiellä.

Suunnittelualueelta on hyvät kulkuyhteydet pohjoisen Yliskylän liikunta- ja virkistysalueille. Etenkin Yliskylän alueella on paljon vaihtoehtoisia jalankulun reittejä. Yleisesti ottaen viheralueiden ulkoiluverkostossa on jonkin verran puutteita ja epäjatkuvuuskohdita. Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman (2014) pohjalta on tavoitteena kehittää saaren kiertävää rantareitistöä ja lisätä ja vahvistaa poikittaisia virkistysyhteyksiä.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisun mahdollistama raitiotieyhteys on liikkumisen kannalta keskeinen ja mahdollistaa alueen täydennysrakentamisen.

Koirasaarentien alue

Ajoneuvoliikenteen määrien odotetaan olevan Koirasaarentiellä vuonna 2040 noin 12 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan ajoneuvoliikenteen osuus on noin 10 % (bussit). Suurin osa kasvusta johtuu Kruunuvuorenrannan asuntoalueen rakentumisen synnyttämästä liikenteen kasvusta. Kadulla tulee kulkemaan myös raitiovaunu, jolla on ajallisesti kattava liikennöintipalvelu.

Myös matka-ajat joukkoliikenteellä Helsingin keskustaan ovat raitoliikennepalvelun myötä alhaiset. Raitioliikenteen matkustajamäärien ennustetaan olevan Koirasaarentiellä noin 10 000 matkustajaa/vrk. Koirasaarentielle sijoittuu myös useampi metron liityntäbussilinja, joten Koirasaarentien pysäkin Reiherintien liittymässä ennakoidaan olevan vilkkaat vaihtopysäkki bussiliikenteen ja raitioliikenteen välillä. Raitioliikenteessä varaudutaan tiheisiin vuoroväleihin ruuhka-aikana. Bussiliikenteen kannalta suurin muutos syntyy, kun linjastot siirtyvät käyttämään Isosaarentien ja Kuvernöörintien sijasta Laajasalontietä. Ajoneuvoliikenteen yhteys Isosaarentielle katkeaa. Radan tasauksesta ja Koirasaarentien poikkileikkauksen muutoksista johtuen korkeusero Koirasaarentieltä Isosaarentielle muodostuu liian suureksi ajoneuvoliikenteen yhteyden järjestämisen kannalta.

Ilomäentien alue

Ilomäentien ja Humalniementien muodostama katuyhteys avataan kaikelle liikenteelle. Ajoneuvoliikenteen määrien odotetaan olevan Ilomäentiellä noin 1 750 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärien ei ennakoida kasvavan merkittävästi, koska katuyhteys ei muodosta siihen välittömästi rajautuvan asuntovaltaisen alueen lisäksi luontevaa yhteyttä muualle, joka synnyttäisi läpiajoa. Reposalmentiellä liikennemäärän ennustetaan olevan hyvin vähäistä yhdysliikennettä Vartiosaaren venerantaan. Reposalmentielle raitiotien päätepysäkin itäpuolelle tehdään kääntöpaikka tiedossa olevaa muuta vähäistä liikennettä varten. Kiiltomadonpuiston pohjois- ja itäreunaa pitkin Ollinraitiolla Marunapolun ja Ilomäentien kautta Reposalmentien päätepysäkillä tulee kulkemaan raitiovaunu.

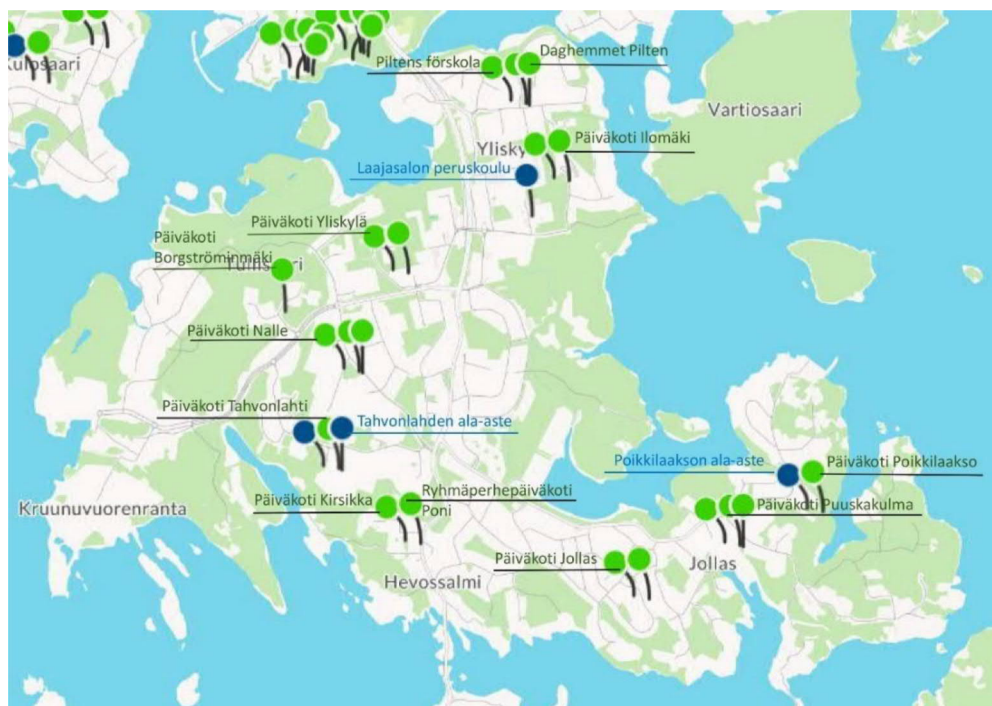
Puiston pohjoisosa, entinen Kiiltomadonpuiston osa, on kaavassa muutettu puistomaisesti rakennettavaksi katualueeksi, eli Ollinraitioksi. Kadulla sallitaan vain raitio-, huolto-, jalankulku- ja pyöräliikenne. Raitiotie on rakennettava nurmiratana ja raitiotien rakenteet sekä kävely- ja pyöräilyalueet tulee sovittaa alueen puistomaiseen ilmeeseen. Kaavamuutoksessa on määräys olemassa olevien puiden säilyttämisestä ja uusien puiden istuttamisesta.

Palvelut

Lähtökohdat

Kaava-alueella ja sen tuntumassa on monipuoliset palvelut. Laajasalontien varteen avattiin 11/2018 uusi paikalliskeskus, joka korvaa nykyisen 1970-luvulla rakennetun ostoskeskuksen. Liiketila keskuksessa on 8 400 m². Päivittäistavarakauppojen lisäksi paikalliskeskuksessa on mm. apteekki, parturi-kampaamoja, optikko, kukkakauppa, Alko, ravintoloita, kuntoilukeskus, suutari, pesula ja

autokoulu. Lisäksi paikalliskeskukseen sijoittuvat kirjasto ja nuorisotalo. Reposalmentien varrella sijaitsevat Laajasalon terveysasema, kirkko ja peruskoulurakennukset (pää- ja sivukoulu). Huolto- ja polttoaineen jakeluasema on Laajasalontien varrella. Lähistöllä on myös muutama päiväkotiki ja palvelukoti Hoiva Sofia Oy sekä leikkipuisto. Yliskylän venesatama sijaitsee 300 metrin ja Laajasalon liikuntapuisto 500 metrin päässä, jonka ympäristössä ovat beachvolley- ja leikkikentät, uimaranta ja Laajasalon Palloiluhallit Oy pelikenttineen.



Laajasalon koulut ja päiväkodit

Kaavaratkaisu

Liiketiloja on osoitettu 650 k-m² Koirasaarentien varteen sekä 150 k-m² Ollinraitin ja Marunapolun risteykseen.

Laajasalon peruskoulun viereisen Y-tontin tarve kasvatuksen ja koulutuksen palvelun toimintaan on huomioitu käynnissä olevassa Laajasalon ratikkakorttelin asemakaavamuutostyössä. Laajasalon peruskoulun ala-asteen tontilla on käyttämätöntä rakennusoi-keutta n. 1 000 k-m². Lisäksi Kaupunkiympäristön toimiala/Rakennukset ja yleiset alueet/Rakennetun omaisuuden hallinta/ Palvelutilaverkko- yksikkö käynnistää isomman ja tarkemman palvelutilaverkkotarkastelun yhteistyössä kasvatuksen ja koulutuksen palvelun kanssa vuoden 2019 alussa. Palvelutilaverkkotarkastelussa huomioidaan kaikki vireillä olevat asemakaavahankkeet.

Laajasalon ratikkakorttelin (asumisen ja Kruunusillat raitiotielinjan varikon yhdistävä hanke Reposalmentien varressa) vuoksi osa liikuntapuiston vieressä olevista liikuntapaikoista joudutaan siirtämään. Niille osoitetaan uudet sijainnit Laajasalon itärannan asemakaavan muutoksen yhteydessä.

Esteettömyys

Asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta.

Luonnonympäristö

Lähtökohdat

Asemakaava-alue sijoittuu liikenne- ja rakennetuille alueille sekä nykyisille puisto- ja viheralueille. Kaava-alue sivuaa useampaa arvokasta luontokohdetta.

Kaava-alueella ei ole luonnonsuojelukohteita.

Kaava-alueella on arvokkaita luontokohteita (Helsingin luontotietojärjestelmä 12.11.2018).

Kaava-alueen länsipäässä, Koirasaarentien eteläpuolella, on arvokas metsäkohde nimeltään Laajasalon kalliometsät, johon kaava-alue osittain osuu. Kohteessa ei ole metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä, eikä luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisia suojeltuja luontotyyppisiä. Alueella on kaksi kuviota, joista toinen on luokiteltu yhtenäisyyden kannalta tärkeäksi lisäalueeksi, joka ei täytä Metso-kriteerejä ja toinen on lehtoa (0,6 ha), joka on luokiteltu II luokan Metso-kohteeksi.

Kaava-alueen länsipäässä on kaksi aluetta, jotka on Helsingin uhanalaisten luontotyyppien inventoinnissa (2017) todettu uhanalaisiksi luontotyypeiksi. Kohteet eivät ole lailla suojattuja, eivätkä ole luonnonsuojelulain mukaisia suojeltuja luontotyyppisiä. Koirasaarentien pohjoispuolella, Koirasaarentien ja Henrik Borgströmin tien kulmassa, on Tullisaaren lehto 8 -niminen alue (0,25 ha), joka on tuore runsasravinteinen lehto. Luontotyyppin uhanalaisuusluokka on äärimmäisen uhanalainen, mutta tässä tapauksessa lehtolaikku on todettu edustavuudeltaan heikoksi (4) ja luonnontilaltaan heikentyneeksi (3). Toinen luontotyyppi sijaitsee Koirasaarentien eteläpuolella ja on nimeltään Tullisaaren lehto 9 (0,56 ha), joka on myös tuore runsasravinteinen lehto. Luontotyyppin uhanalaisuusluokka on äärimmäisen uhanalainen, mutta tämä kohde on todettu edustavuudeltaan kohtalaiseksi (3) ja luonnontilaltaan heikentyneeksi (3).

Kaava-alueen itäpäässä kaava-alue sivuaa vähäisesti neljää arvokasta luontokohdetta.

Reposalmentien eteläpuolella on linnustollisesti arvokas kohde nimeltä Laajasalon uimaranta (III lk) sekä arvokas linnustokohde nimeltä Laajasalon itäosa metsät.

Kaava-alue sivuaa myös geologisesti tai geomorfologisesti arvokasta kohdetta eli Reposalmentien harjua tai rantavallia (2 lk.). Kohteessa on matala hiekkaharjanne, joka on mahdollinen Yliskylän deltan syöttöharjun jäännös tai rantavalli.

Kaava-alue sivuaa Marunakujalla arvokasta metsäkohdetta nimeltä Yliskylä, joka on lehtoa, joka on luokiteltu II luokan Metso-kohteeksi.

Kaavaratkaisu

Kaava muuttaa ympäristöä siten, että nykyisiä metsäisiä alueita muuttuu asuinkorttelialueeksi Koirasaarentien varressa. Osa näistä metsistä on todettu Helsingin uhanalaisten luontotyyppien inventoinnissa uhanalaisiksi luontotyypeiksi, mutta ne ovat edustavuudeltaan heikkoja tai kohtalaisia sekä luonnontilaisuudeltaan heikentyneitä. Vaikka nämä lehtolaikut (0,25 ha ja 0,56 ha) menetetään, niin tämä on perusteltua kestävän kaupunkisuunnittelun ja kaupungin strategian näkökulmasta, koska uudet asuinkorttelit sijoittuvat uuden raideyhteyden välittömään läheisyyteen.

Kaava-alueen länsipään arvokkaasta metsäkohteesta eli osittain myös yllämainittuihin luontotyyppeihin kuuluvasta alueesta, muuttuu asuinkortteliksi noin 1,1 hehtaarin kokoinen alue, josta 0,6 hehtaaria on metsoluokiteltua ja 0,5 hehtaaria aluetta, joka ei täytä metsakriteereitä. Koko metsäkohde on 13,64 hehtaarin suuruinen, joten rakennettava osa voidaan katsoa vähäiseksi muutokseksi.

Kaava-alueen itäosassa kaava-alue sivuaa neljää arvokasta luontokohdetta; kaavan vaikutus näihin on pieni. Linnustoalueilla lähinnä rakentamisaikainen melu voisi olla häiritsevää ja tätä voi välttää rakennustöiden ajoituksella.

Ollinraitiolla ja Ilomäentien varrella uusi raitiotie sijoittuu osin puustoiseen ja osin rakennettuun puistoon. Vaikutus luonnonympäristöön on vähäinen. Kaavassa osoitetaan nykyistä puustoa ja yksittäisiä puita säästettäväksi. Tämä tulee toteuttaa mahdollisuuksien mukaan huomioiden rakentamisen vaikutukset puustoon.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Nykyiset kadut ovat autoilupainotteisia, ja raideliikenteen kehittämiseksi on tarve.

Kaavaratkaisu

Kaava mahdollistaa pikaraitiotien kulkemisen Koirasaaren- ja Ilomäentien alueilla. Jalankulku- ja pyöräilymahdollisuudet paranevat.

Rakennukset on sijoitettu siten, että asuntoja on mahdollista avata edulliseen ilmansuuntaan. Kaava mahdollistaa kävely- ja pyöräilyverkon parantamisen ja sopeuttamisen tulevaan pikaraitiotiehen.

Tonttien vihertehokkuuden tulee täyttää Helsingin viherkertoimen tavoitetaso, joka alueella vaihtelee tasojen 0,7 ja 0,9 välillä. Määrätty vihertehokkuuden taso on koelaskettu lokakuussa 2018 käytössä olleella Helsingin viherkertoimen laskentatyökalulla.

Tonteilla on monta keinoa saavuttaa kaavassa määrätty viherkertoimen taso. Pihatilojen tiivyyden vuoksi määrätyn tavoitetaso saavuttaminen edellyttää todennäköisesti viherkattojen käyttämistä osissa kattopintoja. Tavoitteena on ekologisesti kestävä ja viihtyisä korttelirakenne. Kerrointa kasvattavia elementtejä ovat mm. olemassa oleva kasvillisuus, kasvillisuudenkäyttö pihalla, läpäisevät pintamateriaalit sekä erilaiset hulevesien käsittelyn ratkaisut kuten viherkatot tai viivytysrakenteet.

Humalniementien ja Kanavamäen asuinkerrostalojen ja asuinpientalojen korttelialueilla on määräys puurakentamisesta.

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Koirasaarentien pohjoispuoleinen alue on merkitty 2010 voimaan tulleessa asemakaavassa paikallishistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaiden asuinkerrostalojen korttelialueeksi, jolla ympäristö säilytetään (AK/s). Kaavan perusteella Borgströminkuja 1:n (arkkitehti Tapani Nironen, 1966) ja 4:n (arkkitehdit Touko Neronen ja Antti Miettinen, 1966) sekä Henrik Borgströmintie 5:n (arkkitehti Claus Tandefelt, 1967) kerrostaloilla on suojelumerkintä sr-2.

Suojellut rakennukset ovat osa Yliskylän länsipuolen kerrostaloalueen kokonaisuutta, jonka kaavasunnittelusta vastasi professori Olli Kivinen vuosina 1960–65. Selkärankana on Kivisen suunnittelema kaavaratkaisu, jossa pitkät, väljästi kallioiden päälle sijoitellut rakennuslamellit hahmottuvat suorina massoina tai suorakulmaisesti toisiinsa liittyvinä suurveistoksina ympäristössään. Alueella on omaleimainen identiteetti, jonka keskeiset ominaispiirteet ovat rakennusten ja luonnonympäristön vaikuttava suhde, mikä syntyy pitkien rakennusmassojen ja niiden väliin jäävän kallioiden metsämaaston vuorovaikutuksesta. Toisaalta alueelle on luonteenomaista maisemallinen hierarkia, mikä syntyy rakennuskortteleiden ja niitä ympäröivien katulinjojen suhteellisen suurista-kin korkeuseroista. Maisemallista ja kaupunkikuvallista hierarkiaa korostaa Koirasaarentien eteläpuoleinen alue, joka pienimittakaa-vaaisena ja pientalovaltaisena muodostaa kontrastin lamellitaloalueelle. Alue erottuu Koirasaarentiestä leveällä metsäisellä viherkaistaleella.

Ilomäentien ja Marunakujan itäpuolen kerrostalokortteleihin liittyy rakennetun kulttuuriympäristön arvoja. Rakennukset muodostavat ehjän, ympäröivään maisemaan huolellisesti sommitellun tornitalojen ja lamellitalojen kokonaisuuden, jonka on suunnitellut Erkki Karvinen vuosina 1973–76.

Laajasalontien ja Isosaarentien välisellä tontilla osoitteessa Isosaarencuja 4 sijaitsee yksityisessä omistuksessa oleva Viljo Revellin 1949 suunnittelema asuintalo Ranta.

Kaavaratkaisu

Vaikka Olli Kivisen vuosina 1960–65 suunnitellusta kerrostaloaluekokonaisuudesta on suojeltu vain yksittäisiä rakennuksia, on sitä syytä tarkastella paikallishistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaana kokonaisuutena. Alueen ominaispiirteet on huomioitu massoittelemalla kaikki Koirasaarentien varren rakennukset pitkiksi suoriksi ja suorakulmaisiksi lamelleiksi viereisten kerrostalojen mukaisesti. Poikkeuksena on tulevan Koirasaarentien liikenneympyrän kohta, jossa rakennukset joudutaan sijoittamaan Köökarinkujan ja Svansströmintien liittymien suuntaisesti. Rakennuksien julkisivumääräykset ohjaavat sovittamaan niiden arkkitehtuurin ympäristön kerrostalojen ominaispiirteisiin muuan muassa väritykseltään.

Ilomäentien ja Marunakujan itäpuolen Erkki Karvisen vuosina 1973–76 suunnittelemaan tornitalojen ja lamellitalojen kokonaisuuteen liittyvät rakennetun kulttuuriympäristön arvot säilyvät kaavaratkaisun myötä, jossa 5–7-kerroksinen uusi asuinkerrostalokortteli Ilomäentie 7:ssä jää verrattain alisteiseksi kokonaisuuden rinnalla.

Viljo Revellin 1949 suunnittelema asuintalo Ranta Laajasalontien ja Isosaarentien välisellä tontilla osoitteessa Isosaarencuja 4 puretaan tulevan kerrostalorakentamisen tieltä. Vaikkakin talo on nimikkään arkkitehdin onnistunut suunnittelutyö, se jäisi yksittäiseksi kohteeksi muutoin voimakkaasti muuttuvassa ympäristössä, eikä talon piha-alue ole järkevästi suojattavissa liikennemerkiltä. Rakennus tulee dokumentoida ulkoapäin ennen purkua.

Köökarinkuja 3:n asuinkerrostalo on osa Olli Kivisen suunnittelemaa aluekokonaisuutta. Rakennukselle ei ole katsottu tarpeen osoittaa suojelumerkintää.

Yhdyskuntatekninen huolto

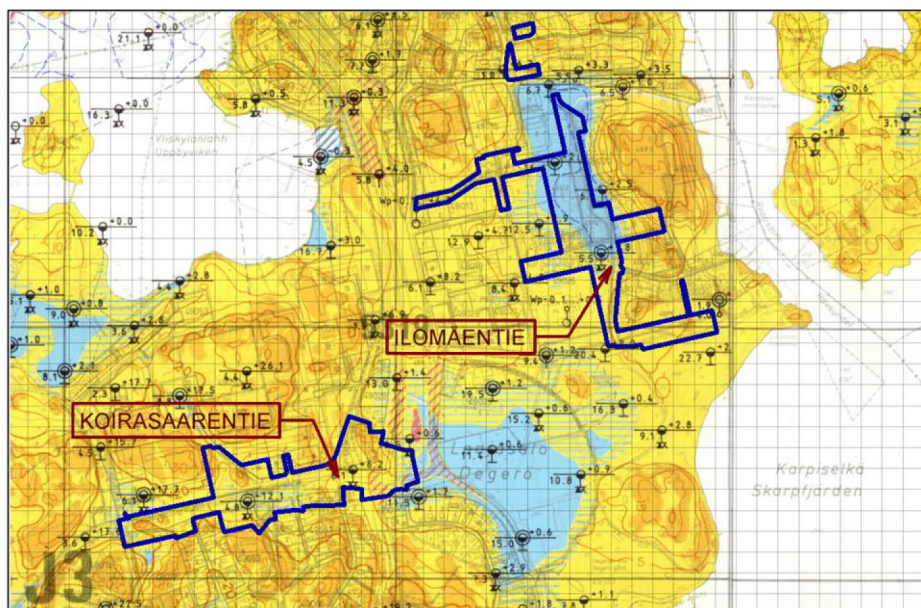
Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkostojen piirissä. Koirasaarentiellä ja Laajasalontiellä sijaitsee Laajasalon eteläosaa, Kruunuvuorenrantaa ja Santahaminaa palvelevia verkostoja. Tätäkin laajempaa aluetta palvelevat sähköasema ja puhelin-keskus sijaitsevat Koirasaarentien ja Laajasalontien liittymän läheisyydessä.

Kaavaratkaisu

Raideliikenteen toteuttaminen ja katujen varsien täydennysrakentaminen edellyttää verkostojen uudelleen rakentamista erityisesti Koirasaarentiellä ja Laajasalontiellä. Kaavan ET- ja et-merkintöjen lisäksi tontin itäpäässä 49014 on johtokujamerkintä. Kaava-alueen verkostojen yleissuunnitelmat on esitetty elokuussa 2018 valmistuneessa yleissuunnitelmassa (Laajasalon kaava-alueet, yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma ja rakentamisen vaiheistus, Hki, Kympp / Ramboll Finland Oy, 8/2018); ks. luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen



Maaperäkarta ja asemakaava-alueen rajaukset

Koirasaarentien alue

Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin +2,2...+34,9. Maasto on paikoin jyrkkäpiirteistä. Alavin kohta sijoittuu alueen itäosaan Sarvastonkaarelle. Korkein kohta sijoittuu Koirasaarentien pohjoispuolella olevalle kallioalueelle. Maapeitteen paksuus alueella vaihtelee välillä noin 0...13 m. Paksuimmat maapeitteet ovat alavilla alueilla Sarvastonkaarella. Sarvastonkaaren alkupää on savialueella. Saven paksuus vaihtelee välillä noin 0...2 m. Saven alapuolella on löyhät hiekka- ja silttikerrokset ennen moreenia ja kalliota.

Ohut savikerros on jatkunut länteen painannetta pitkin, johon Koirasaarentie on sijoitettu. Savikerros lienee poistettu kadunrakentamisen yhteydessä.

Koirasaarentien suunnittelualueella on tiedossa 1990-luvun loppupuolella kunnostettu maa-alue, joka oli öljyyntynyt liikerakennuksen lämmitysöljysäiliön vuodon seurauksena. Alueelta ei ole tiedossa muuta maaperää mahdollisesti pilannutta toimintaa tai kunnostuskohteita.

Ilomäentien alue

Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin +2,6 – +20,0. Maasto on pääosin loivapiirteistä. Luonnontilaista tai sen kaltaista maaperää alueella on vain vähän.

Maapeitteen paksuus alueella vaihtelee välillä noin 0–23,4 m. Paksuimmat maapeitteet löytyvät pohjatutkimusten mukaan Kiiltomadonpolun pohjoispuolella sijaitsevan päiväkodin kohdalta ja sen pohjoispuolelta. Ilomäentie on sijoitettu savialueelle. Saven paksuus alueella vaihtelee välillä noin 0–6 m. Saven alla on löytäneet siltti- ja hiekkakerrokset. Kiiltomadonpuistossa on täytemaasta muotoiltu harjanne, jonka rakenteesta tai täyttömaan laadusta ei ole tietoa.

Ilomäentien varsinaiselta suunnittelualueelta ei ole tiedossa maaperää mahdollisesti pilannutta toimintaa. Alue on ollut peltomaata ennen nykyisen asuinalueen rakentamista. Lähinnä asemakaava-alueella sijaitsee entisen kauppapuutarhan alue, jossa sittemmin on toiminut päiväkotia. Päiväkodin alueen maaperää on tutkittu, eikä maa-ainekselle ole ollut syytä asettaa käyttörajoitetta. Paikallisia pienialaisia kiinteistöillä sijaitsevia pilaantumisia on mahdollista aiheutua myös öljylämmityksestä ja sekalaisesta täytemaasta. Myös pysäköintiin käytetyt päällystämättömät kentät voivat olla pienimuotoisen pilaantumisen aiheuttajia. Nykyisen kaupunkirakenteen toteuttamisen aikana 1960–70 luvuilla on ollut tavallista jättää rakennusjätteitä alueen täyttöihin.

Pohjavesi

Koirasaarentien alue

Kaava-alueella sijaitsee yksi pohjavesipiste Eteläisen Kuvernörinkujan ja Sarvastonkaaren risteyksessä. Siellä pohjavedenpinnan korkeusasema on vaihdellut välillä +0,6...+1,0, eli karkeasti noin 1,5 m maanpinnan alapuolella.

Ilomäentien alue

Alueella sijaitsee yksi pohjaveden tarkkailupiste Reposalmentien pohjoispuolella olevan koulun läheisyydessä. Pohjaveden pinta on ylimmillään ollut tasossa +2,3.

Kaavaratkaisu

Koirasaarentien alue

Koirasaarentien alue on rakennettavuudeltaan pääosin normaalisti rakennettavaa. Löyhillä hiekka- ja savialueilla voidaan arvioida ensisijaisen perustamistavan olevan paaluperustus. Ohuiden maapeitteiden alueilla rakennukset voidaan perustaa joko maan varaan tai murskearinnan välityksellä kallion varaan.

Ilomäentien alue

Ilomäentien alueella rakennukset ja rakenteet perustetaan pääosin paaluilla kantavan pohjamaan varaan. Eteläosan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan alustavien tutkimusten perusteella perustaa maanvaraisesti tai murskearinnan välityksellä kallion varaan.

Suunnittelualueilta ei ole tiedossa erityistä pilaavaa toimintaa, mutta maaperän pilaantuneisuuden tai täytöissä olevan rakennusjätteen esiintyminen on silti mahdollista. Mikäli alueella havaitaan suunnittelun ja/tai työn aikana pilaantuneisuuteen tai jätteen esiintymiseen viittaavaa, on asiassa oltava viipymättä yhteydessä Helsingin kaupungin ympäristöpalvelun Maaperä ja jätteet -yksikköön.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Katuliikenteestä aiheutuu katujen lähiympäristöön melua ja ilman epäpuhtauksia. Helsingin kaupungin meluselvityksen 2017 mukaan Koirasaarentien, Laajasalontien, Humalniementien ja Ilomäentien varrella katujen lähiympäristössä ylittyy nykytilanteessa melutason ohjearvot ulkona. Kiiltomadonpuisto ja Ollinraition alue ovat ääniympäristöltään rauhallisia puistoalueita.

Kaava-alueen liikennemäärät ovat nykytilanteessa melko maltillisia ja ympäristö avoimen tuulettuvaa, joten ilman epäpuhtauspitoisuuksien ei arvioida ylittävän ohjearvotasoa.

Kaavaratkaisu

Ympäristömelu

Alueelta on laadittu liikennemeluselvitys (Akukon Oy, 180625-2, 12.11.2018), jossa on mallintamalla arvioitu katujen ajoneuvoliikenteestä ja raitioliikenteestä kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön kohdistuvaa melua. Meluselvityksessä on varauduttu asema-kaavan mahdollistaman Kruunusiltojen raitiolinjan lisäksi Helsingin yleiskaavassa 2016 esitetyn Laajasalon ja Herttoniemen välisen raitiolinjan toteutumiseen, vaikkei raitiotien toteuttamiseksi ole näköpiirissä hanketta. Kruunusiltojen raitiolinjan päätepysäkin yhteyteen Reposalmentien eteläpuolelle suunnitellaan raitiovauvarikkooa. Kaava-alueelle sijoittuvat mahdollisen varikon liikennöintiin ja siihen liittyvien vaihteiden ja ristikoiden meluvaikutukset on myös otettu huomioon.

Selvityksen mukaan uudisrakennusten piha-alueet ovat sijoitettavissa melulta suojaan pääosin rakennusten muodostamiin melukatveisiin, ja kadun puoleisille julkisivuille kohdistuvat kaavavaatimukset eivät ole poikkeuksellisen suuria. Kaavan äänitasoerovaatimukset on annettu sillä perusteella, että sisätiloissa saavutetaan melutason ohjearvot L_{Aeq} 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä. Lisäksi on otettu huomioon raitioliikenteen aiheuttamat laskennalliset enimmäisäänitasot kaarrekirkunta ja vaihekolina mukaan lukien. Enimmäisäänitason osalta äänitasoerovaatimuksen perusteena on ollut sisätiloissa tavoiteltava L_{Amax} 45 dB. Voimakkaimmat melutasot kohdistuvat Laajasalontien varrella korttelin 49029 Laajasalontien puoleiselle julkisivulle ja ainoastaan Laajasalontien suuntaan aukeavat asunnot ja oleskeluparvekkeet on kielletty kaavamääräyksellä.

Korttelissa 49037 sijaitsevan päiväkodin piha-alueella ylittyy melutason ohjearvo raitioliikenteen vaikutuksesta. Liikennemeluselvityksen yhteydessä on piha-alueen suojaamiseksi tarkasteltu rakenteellista meluntorjuntaa, jolla pääosa piha-alueesta saadaan suojattua siten, että melutason ohjearvo alittuu. Päiväkodin leikki-alueiden suojaamisesta on kaavassa annettu määräys. Meluaitojen ja -vallien lisäksi piha-alueen melutilannetta voidaan parantaa mm. päiväkodin tontin talousrakennuksella ja pihatoimintojen uudelleenjärjestelyllä.

Kortteleissa 49003 ja 49005 kaavamuutos ei merkittävästi muuta melutilannetta.

Koirasaarentiellä ja Laajasalontielle liikennemäärien arvioidaan tulevaisuudessa kasvavan huomattavasti. Kasvu johtuu pääosin Kruunuvuorenrannan rakentumisesta. Kaava-alueen tuottama liikennemäärän lisäys itsessään on pieni. Autoliikennemäärän kasvu lisää melua Koirasaarentien olemassa olevien asuinrakennusten kohdalla ja melutason ohjearvot ylittyvät nykytilannetta laajemmin piha-alueilla. Melutasojen nousuun vaikuttaa ensisijaisesti liikennemäärän kasvu, raitioliikenteen aiheuttama lisä jää sitä pienemmäksi. Toisaalta Koirasaarentien suuntaiset kaavassa osoitetut rakennusalat estävät melun leviämistä laajemmalle ja suojaavat monin paikoin nykyisiä asuinrakennuksia melulta. Kaavavaiheessa on tutkittu melusteitä olemassa olevien tonttien piha-alueiden suojaamiseksi. Mm. korkeuseroista johtuen pihojen suojaaminen meluaidoilla osoittautui huomattavan haastavaksi. Meluaitojen tulisi olla meluntorjuntavaikutukseensa nähden hyvin mittavia ja korkeita ja siten, mm. kaupunkikuvallisesti ja rakennusteknisesti hyvin haasteellisia toteuttaa katu ympäristöön. Muita mahdollisia ja paremmin ympäristöönsä sopivia meluntorjuntakeinoja, joita Koirasaarentiellä on jatkossa syytä tarkastella, ovat mm. hiljaiseen päällysteeseen, ns. nurmirataan ja ajonopeuksiin kohdistuvat toimet. Tämän vuoksi kaavassa on annettu määräys,

jossa edellytetään kiinnittämään erityistä huomiota liikennemelun torjuntatarpeeseen jatkosuunnittelussa kadun ja raitiolinjan osalta.

Ilomäentien alueella melun lisääntyminen aiheutuu raitioliikenteestä. Olemassa olevien asuinrakennusten piha-alueet jäävät kuitenkin pääosin rakennusten suojaan ja niillä melutason ohjearvot alittuvat myös tulevassa tilanteessa. Ollinraition länsiosassa olemassa olevan asuinrakennuksen leikki- ja oleskelupihalla ylittyy jatkossa melutason ohjearvot raitioliikenteen myötä. Pihan suojaamiseksi on kaavavaiheessa tutkittu meluväljejä, joilla ei kuitenkaan ole mahdollista suojata piha-alueita siten, että melutason ohjearvot alittuisivat. Tällä kohdin melua ja etenkin viihtyisyysvaikutuksia voidaan pyrkiä lieventämään mm. matalammillakin maapenkereillä ja ajonopeuksiin kohdistuvilla toimilla. Kaavassa on annettu määräys viherradasta sekä raidemelun torjuntatarpeen huomioimisesta jatkosuunnittelussa.

Kaavavaiheen meluntorjunnan yleissuunnittelussa on varauduttu ns. pahimpaan mahdolliseen tilanteeseen, joten melupäästönä on käytetty uuden Artic-vaunun melupäästöä radan pintarakenteen ollessa asfalttia ja betonia. Ollinraition kohdalla asemakaavassa on määrätty radan rakentamisesta nurmiratana. Umpinurmiradalla melupäästö voi olla jopa 5–6 dB alhaisempi. Lisäksi raitioliikenteen melu on mallinnettu selvityksessä esitetyillä nopeustasoilla myös pysäkkien kohdalla, eikä pysähdyksiä, jarrutuksia ja kiihdytyksiä ole huomioitu. Uudet syväuraiset vaihteet voivat olla jopa 5 dB hiljaisempia kuin selvityksessä mallinnetut nykyvaihteet, millä voi olla vaikutusta etenkin päätepysäkin ja varikon kohdalla. Näin ollen raitioliikenteen meluvaikutukset voivat kaikkiaan olla selvästi vähäisemmät kuin nyt arvioidussa tilanteessa.

Runkomelu ja tärinä

Suomessa ei toistaiseksi ole virallisia raja- tai ohjearvoja runkomelulle ja liikennetärinälle, mutta suunnittelun tavoitearvoina voidaan käyttää VTT:n esittämiä suosituksia.

Kaavassa on annettu raitiotien suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Raitiotieliikenteen aiheuttaman runkomelun tai tärinän torjuntatarvetta ja laajuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon raitiotien ympäristössä oleva nykyinen sekä nyt asemakaavoitettava rakennuskanta.

Ilmanlaatu

Liikennemäärien kasvu ja kaupunkimainen rakentaminen katuun rajautuen voivat heikentää hieman ilmanlaatua kaava-alueella.

Käytettävissä olevan mittaustiedon ja tehtyjen ilmanlaadun mallinusten perusteella voidaan arvioida, etteivät ilmanlaadun raja-arvot ole vaarassa ylittyä kaava-alueella tai sen läheisyydessä. Typpioksidin ja hengitettävien hiukkasten ohjearvotason ylittyminen Koirasaaren- ja Laajasalontien varrella ajoratojen lähiympäristössä on epätodennäköistä, mutta mahdollista, kuten muuallakin vilkkaissa liikenneympäristöissä.

Hyvän sisäilman laadun varmistamiseksi kaavassa on annettu määräys, jonka mukaan Koirasaarentien ja Laajasalontien varrella tuloilman sisäänotto tulee sijoittaa kattotasolle tai sisäpihan puolelle.

Pelastusturvallisuus

Kaavaratkaisu

Asemakaavan toteuttaminen ei vaikuta olemassa olevan maankäytön pelastamisjärjestelyihin merkittävästi. Pelastusreitit muuttuvat Koirasaarenrinteellä, kun sinne ei jatkossa pääse Koirasaarentieltä. Vaikutus ei ole merkittävä.

Pelastusteiden ajoreitit ja likimääräiset nostopaikat on esitetty liitteenä olevassa viitteellisessä pelastusajokaaviossa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida pelastusteiden ajoreittien ja nostopaikkojen tarkemmat järjestelyt. Korttelien pelastustiejärjestelyt tulee suunnitella kokonaisuutena. Kaikki alueen katuosuudet eivät sovellu pelastustien nostopaikkojen sijoittamiselle. Kaduille ja muille yleisille alueille sijoitettavien nostopaikkojen sijainnista tulee sopia Helsingin kaupungin kanssa. Pelastusteiden ja pelastusteiden nostopaikkojen sijoituksessa on huomioitava istutettavien puiden sijainti. Nostopaikkojen sijoituksessa tulee huomioida riittävä etäisyys raitiovaunujen ajolangoista ja niiden kannatuksista. Pelastusteiden jatkaminen sisäpihoille on mahdollista kaaviossa esitetyissä kohdissa. Osalla aluetta hätäpoistuminen on järjestettävä omatoimisen poistumisen keinoin.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 14.11.2018 esittää, että viheralue, joka sijoittuu Kiiltomadonpuiston pohjoispuolelle, on katualuetta nimeltään Ollinraitio – Olspåret vanhan paikannimen Olåker mukaan. Katualueen nimi juontaa siitä, että nimi Ollinvainiontie – Olåkersvägen on ollut käytössä lähistöllä vuosina 1953–1970.

Samassa kokouksessa päätettiin, että Ryyti- ja Marunakujan välissä oleva yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa

on nimeltään Ollinpolku – Olstigen, sekä että Ollinraitien eteläpuolelle ja Etanapolun länsipuolelle jäävä pieni puistokaistale on nimeltään Etanakulma – Snigelhörnet.

Vaikutukset

Luettelo laadituista selvityksistä

- Liikennemeluselvitys, Akukon Oy, 180625-2, 12.11.2018
- Laajasalon kaava-alueet, yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma ja rakentamisen vaiheistus, Hki, Kymp / Ramboll Finland Oy, 8/2018

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Raideliikenne ja sen mahdollistama uusi kerrosala aiheuttavat merkittäviä muutoksia kaava-alueen katuihin. Kustannusjako eri osapuolten (kaupunki, raideliikennehanke, verkostojen haltijat) kesken tulee neuvotella.

Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuu kustannuksia (11/2018, Alv 0%) seuraavasti:

Liikennejärjestelyt	23 milj. euroa
Kunnallistekniikan järjestelyt	12 milj. euroa
<u>Puistot</u>	<u>0,3 milj. euroa</u>
Yhteensä	n. 35 milj. euroa

Yllä olevassa taulukossa ei ole otettu kantaa kustannusten jakautumiseen eri osapuolten kesken (Helsingin kaupunki, raideliikennehanke, HSY, Helen, HSV, teleoperaattorit). Liikennejärjestelyjen sekä kunnallistekniikan järjestelyjen muutokset palvelevat tätä kaava-aluetta huomattavasti laajempaa kokonaisuutta.

Puiston kustannukset sisältävät kaava-alueella tehtävien puistojen rakentamiskustannukset, nämä kustannukset kohdistuvat pelkästään kaupungille.

Taulukossa esitetyt kustannukset perustuvat elokuussa 2018 valmistuneeseen yleissuunnitelmaan, ks. luettelo kaavaa koskevasta muusta aineistosta. Kustannusarvio ei sisällä raideliikennehankkeen kustannuksia.

Kaupungille kertyvän uuden kaavoitettavan kerrosalan rakennus-oikeuden arvo on noin 30 milj. euroa. Kaupungille kohdistuu lisäksi yksityisessä omistuksessa olevien tonttien osalta maankäyttökorvauksia, joista sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä maapoliittisissa neuvotteluissa. Arviolta maankäyttökorvauksia kertyy kaupungille 0-5 milj. euroa.

Tonttitalous

Asemakaava luo edellytykset toteuttaa AM-ohjelman mukaista monipuolista asuntotuotantoa; asemakaava mahdollistaa yhtäältä vapaarahoitteisen tuotannon, toisaalta tuetun asuntotuotannon. Asemakaava mahdollistaa kohtuuhintaisen asumisen edellytykset.

Perustamisratkaisut ja kustannukset kaava-alueella ovat keskimäärin tavanomaiset. Perustamistapoina alueella ovat maanvarainen perustaminen, perustaminen murskearinan välityksellä kallioon sekä perustaminen paalujen varaan.

Pysäköinti järjestetään pääosin rakenteellisesti pihakannen alaisissa pysäköintihalleissa. Lisäksi paikoin pysäköinti järjestetään maantasossa tai autotalleina rakennuksissa. Pysäköintiratkaisut ovat taloudellisesti toteuttamiskelpoisia. Erilaiset pysäköintiratkaisut mahdollistavat monipuolisen asuntotuotannon toteuttamisen.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, kaupunkikuvaan, rakennettuun ympäristöön ja kulttuuriperintöön

Koirasaarentien ja Ilomäentien alueiden ympäristöt ovat eri aikakausina ja eri kaupunkisuunnittelun tavoitteiden mukaan rakentuneita, joilla on pitkä historia ja vahva oma identiteetti. Alueelle mahtuu niin pientaloja kuin 10-kerroksisia kerrostaloja sekä kallioiden päälle sijoitettuja kerrostalolamelleja.

Koirasaarentien alueen alueidentiteetin keskeiset ominaispiirteet ovat rakennusten ja luonnonympäristön vaikuttava suhde, joka syntyy pitkien rakennusmassojen ja niiden väliin jäävän kallioisen metsämaaston vuorovaikutuksesta. Alueelle luonteenomaista on maisemallinen hierarkia, joka syntyy rakennuskortteleiden ja niitä ympäröivien katulinjojen suhteellisen suuristakin korkeuseroista. Maisemallista ja kaupunkikuvallista hierarkiaa korostaa Koirasaarentien eteläpuoleinen alue, joka pienimittakaavaisena ja pientalovaltaisena muodostaa kontrastin lamellitaloalueelle. Alue erottuu Koirasaarentiestä leveällä metsäisellä viherkaistaleella.

Ilomäentien ja Marunakujan itäpuolen rakennukset muodostavat ehjän, ympäröivään maisemaan huolellisesti sommitellun tornitalojen ja lamellitalojen kokonaisuuden.

Kaavaratkaisun toteuttaminen tiivistää kaupunkirakennetta ympäröivää kaupunkirakennetta huomioiden. Täydennysrakentaminen hyvien julkisten liikenneyhteyksien varteen ja monipuolisten palvelujen lähelle on tarkoituksenmukaista maankäyttöä. Rakennusten sijoittelulla ja rakentamista koskevilla määräyksillä luodaan edellytykset hyvälle asuinolosuhteille.

Uudisrakennukset ja uusi raitiotielinjaus muuttavat ympäristöä ja asuntojen näköaloja kaupunkimaisemmiksi sekä Koirasaaren-että Ilomäentien alueilla. Uudisrakentaminen ei varjosta tonttien piha-alueita ja rakennuksia.

Ratkaisussa on otettu huomioon suunnittelualueiden ympäristön ominaisluonne. Rakentaminen muodostaa uuden ja näkyvän ajallisen kerrostuman Laajasalon Yliskylässä. Yliskylän länsipuolen kerrostaloalueen kokonaisuus sekä Ilomäentien ja Marunakujan itäpuolen kerrostalokortteleihin liittyy rakennetun kulttuuriympäristön arvoja, ja nämä ehjät, ympäröivään maisemaan huolellisesti sommitellut torni- ja lamellitalojen kokonaisuudet säilyvät. Uudisrakentaminen on pyritty sovittamaan materiaaleiltaan, muodoltaan, mittakaavaltaan ja tonteille sijoittelujen osalta lähiympäristöön, jotta rakentaminen ei heikennä alkuperäisen rakennuskannan kaupunkikuvallisia ja ympäristöllisiä arvoja.

Kerroskorkeuksien ja rakennusmassojen osalta uudisrakentamista on sopeutettu ympäristöönsä siten, että muutos suhteessa olemassa olevaan kaupunkimiljööseen olisi kohtuullisen maltillinen, eikä muurimaisia rakennusrintamia synny.

Uudet asunnot sijoittuvat yhdyskuntateknisen huollon ja julkisen liikenteen piiriin sekä palvelujen ja virkistysalueiden lähelle. Täydennysrakentaminen hyvien julkisten liikenneyhteyksien varteen ja monipuolisten palvelujen lähelle on tarkoituksenmukaista maankäyttöä. Rakennusten sijoittelulla ja rakentamista koskevilla määräyksillä luodaan edellytykset hyvälle asuinolosuhteille. Rakentaminen sovitetaan nykyiseen rakenteeseen ja se muodostaa uuden ja näkyvän ajallisen kerrostuman Laajasalon Yliskylässä. Muutosalueen läheisyydessä säilyy edelleen yhtenäisiä puistoalueita ja kävelyn ja pyöräilyn reittejä.

Vaikutukset luontoon, maisemaan ja virkistysverkostoon

Kaava muuttaa nykyisen esikaupunkiympäristön entistä rakentummaksi kaupunkiympäristöksi. Täydennysrakentaminen vähentää puistoaluetta ja biomassaa. Uudet asukkaat käyttävät Laajasalon virkistysalueita, millä on kuluttavaa vaikutusta. Kortteleiden piha-alueille istutetaan puita ja puutarhakasvillisuutta ja asuinkortteleissa on Helsingin viherkerroin käytössä. Viherkerroinmenetelmän avulla luodaan vihreitä, viihtyisiä ja ilmastonkestäviä tontteja tiivistyvään kaupunkirakenteeseen.

Kallioista maastoa puustoineen on Koirasaarentien pohjoisosan asuntotonteilla säilytetty mahdollisimman paljon asemakaavassa. VL- ja VP-alueet pienenevät, mutta virkistysverkosto tehdään yhtenäisemmäksi ja siten toimivammaksi.

Kiiltomadonpuiston koillisnurkalla, johon muodostuu uusi asuintontti, sekä Kuvernöörintien ja Marunapolun välisellä puistoraitilla kasvavat männyt poistuvat pääosin. Luonnonympäristön vihreys tuodaan uuteen rakenteeseen mm. kaupunkiympäristöön sopivilla katupuuriveillä. Pikaraitiotien raidealue toteutetaan nurmiratana puistomaisilla katuosuuksilla Ollinraitiolla ja Ilomäentien eteläosassa. Kaupunkikuvallisesti merkittäviä puita on merkitty kaavassa säilytettäväksi.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Kaavan liikennejärjestelyjen muutosten myötä liikkumisen kehittämissohjelman mukainen liikkumistottumuksen muutos toteutuu nykytilannetta paremmin. Eri kulkumuotojen käytettävissä oleva infrastruktuuri monipuolistuu. Asemakaavamuutos mahdollistaa Kruunusillat-hankkeen mukaisen raitiotien rakentamisen sekä tukee raitioliikenteen linjaston edelleen kehittämistä alueella.

Maankäytön muutos lisää liikennettä alueella. Uudisrakentamisen arvioidaan lisäävän liikennettä ympäröivään katuverkkoon keskimäärin 1 200 ajoneuvolla vuorokaudessa. Liikenne lisääntyy Koirasaarentiellä 950 ja Ilomäentiellä 250 ajoneuvolla vuorokaudessa. Joukkoliikenteen kysyntä kasvaa noin 1 500 matkalla vuorokaudessa, mikä osaltaan tukee myös joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä. Jalankulku ja pyöräliikenne lisääntyvät myös uusien asukkaiden sekä parantuvien liikennemuotojen järjestelyiden myötä. Jalankulku lisääntyy noin 850 ja pyöräliikenne 750 matkalla vuorokaudessa. Koirasaarentien tasaus muuttuu suhteessa Isosaarentiehen merkittävästi, raiteen rakentamisesta joutu. Ajoneuvoyhteyttä ei voida jatkossa järjestää Koirasaarentieltä Isosaarentielle. Isosaarentiellä autoliikenteen liikennemäärä pienenee erittäin merkittävästi. Jalankulun yhteydet täydentyvät nykyisestään mm. Koirasaarentie Laajasalontie yhteys tulee mahdolliseksi yhdessä Laajasalontielle tehtävien muutosten myötä. Koirasaarentielle totutetaan yhtenäinen baanatasoinen yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely Laajasalontiestä länteen. Jalankulun yhteydet paranevat myös, kun puistoalueelta rakennetaan uusia yhteyksiä korttelialueille sekä verkostomaisesti läpi alueen.

Kaava luo edellytykset korkeatasoisten yhdyskuntateknisen huollon palveluiden toteuttamiselle.

Vaikutukset ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Asuinkortteleissa on käytössä viherkerroin, joka ohjaa hulevesien imeyttämiseen, hidastamiseen sekä viherkattojen käyttöön. Pihojen istuttamisesta ja on myös annettu kaavamääräyksiä. Katualueiden ja rakennusten väliin on osoitettu puurivejä.

Kaavamuutos edellyttää, että jatkosuunnittelussa tutkitaan viherkerroinmenetelmän soveltamista siten, että korttelin vihertehokkuus noudattaa Helsingin viherkerroinmenetelmässä asetettua tavoitetasoa.

Kaavamuutos mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen Laajasalossa vähentää siten tarvetta yksityisautoiluun. Kaavan myötä rakentuu uusia asuntoja hyvän joukkoliikenneyhteyden varteen.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen, turvallisuuteen ja eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä

Täydennysrakentamalla nykyinen esikaupungin kaupunkirakenne eheytyy ja alueen toiminnallisuus lisääntyy.

Pelastusturvallisuus on otettu huomioon suunnittelussa. Korttelipihoille muodostuu suojaisia leikki- ja oleskelualueita. Läheiset puistoalueet tarjoavat hyvät virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet.

Kaavaratkaisun melun- runkoäänien- ja tärinätorjuntaa sekä ilmanlaatuhaittojen vähentämisestä koskevat määräykset luovat edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuin ympäristön toteuttamiselle.

Monin paikoin Koirasaarentietä rajaavat uudet rakennukset estävät melun ja ilman epäpuhtauksien leviämistä laajemmalle. Koirasaarentien varrella autoliikennemäärän ennustetun kasvun vaikutukset ulottuvat myös kaava-alueen ulkopuolelle ja melutasot kasvavat Koirasaarentien varrella muutaman olemassa olevan asuinrakennuksen kohdalla. Kaavaratkaisusta johtuvan katuverkon liikennemäärän muutoksen ei kuitenkaan ympäristöhäiriöiden osalta arvioida aiheuttavan merkittäviä vaikutuksia kaava-alueen lähiympäristöön. Jatkosuunnittelussa on siitä huolimatta tärkeää tutkia mahdollisuudet meluhaittojen lieventämiseksi.

Ollinraitien alueen ääniympäristö muuttuu raitiolinjan myötä ja vaikutukset ulottuvat kaava-alueen ulkopuolelle. Tästä syystä kaavassa edellytetään viherradan toteuttamista ja kiinnittämään huomiota raidemelun torjuntatarpeeseen jatkosuunnittelussa. Kaavaratkaisu mahdollistaa merkittävän pikaraitiotieyhteyden rakentamisen ja täydennysrakentamisen sen äärelle, mikä vähentää alueen autoriippuvuutta ja edesauttaa laajemmin Laajasalon liikennemäärien vähentämistä. Kaavan tavoitteet huomioiden melutilanteen ei arvioida heikentyvän merkittävästi kaava-alueen ulkopuolella.

Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Kaava luo edellytyksiä palveluiden ja työskentelymahdollisuuksien kehittämiseksi. Alueen asumismahdollisuuksien lisääminen täydennysrakentamalla tukee palvelutarjonnan säilymistä, kasvamista ja monipuolistumista. Kaava luo edellytykset kaikkien liikku- mismuotojen sujuvalle ja toiminnalliselle järjestämiselle sekä uu- den joukkoliikennejärjestelmän käyttämiselle. Ne voivat rohkaista kestävien kulkumuotojen valintaan. Lähistön kehityshankkeet li- säävät palvelutarpeita. Lisäämällä Laajasalon keskustan väestö- pohjaa, koko alueen on mahdollista kehittyä vahvaksi palvelukes- kittymäksi.

Kaavan toteuttamisella on positiivinen vaikutus rakennusalan työl- lisyyteen sekä välillisesti kasvavan kotimaisen kysynnän kautta muuhun talouteen. Uudet asukkaat lisäävät palvelukysyntää Ylis- kylän alueella ja tuovat siten työllistävää pirstystä alueen elinkei- noelämälle. Uutta liiketilaa tulee Koirasaaren- ja Ilomäenteiden alueille vähintään 800 k-m², mikä parantaa alueen palvelutarjon- taa.

TOTEUTUS

Kaava-alueen toteuttamista, aikataulua ja rakentamisen vaiheis- tusta on selvitetty julkaisussa ”Laajasalon kaava-alueet, yhdys- kuntatekninen yleissuunnitelma ja rakentamisen vaiheistus, Hki, Kymp / Ramboll Finland Oy, 8/2018”

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvos- ton päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä
 - luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yh- dyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
 - suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä
 - merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alu- eet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
 - ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta ai- heutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
-

Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu merkittävän asuntorakentamisen sijoittamista raideliikenteen palvelualueelle.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaavan 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) mukaan alueet ovat pääosin liike- ja palvelukeskustaksi C1 ja asuntovaltaiseksi alueeksi A2 ja A3. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 18.11.2011) mukaan alue on esikaupunkialueiden pintakallioaluetta, jonka soveltuvuus maanalaiseen rakentamiseen ja käyttötarkoitus tutkitaan jatkosuunnittelussa. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavat

Kaava-alueilla on voimassa 11 eri asemakaavaa vuosilta 1969–2010.

Koirasaarentien alueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

- Kaavassa nro 7090 (voim. 1975) alue on katualuetta, Koirasaarentien molemmin puolin puistoaluetta (P) tai omakotirakennusten korttelialuetta (AO) Koirasaarentien eteläpuolella.
 - Kaavassa nro 5677 (voim. 1965) on Köökarinkujan katualuetta.
 - Kaavassa nro 6203 (vahv. 1969) Köökarinkujan itäpuolella on asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) tai autopaikkojen korttelialuetta (AP).
 - Kaavassa nro 6569 (vahv. 1971) Isosaarentie on katualuetta.
 - Kaavassa nro 11873 (voim. 2010) alue Henrik Borgströmin tien itäpuolella on merkitty paikallishistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaiden asuinkerrostalojen korttelialueeksi, jolla ympäristö säilytetään (AK/s) tai autopaikkojen korttelialueeksi (LPA)
 - Kaavassa nro 9638 (voim. 1990) alue Isosaarentien ja Laajasalontien välisessä korttelissa on asuinpienalojen korttelialuetta (AP), puistoaluetta (VP) tai katualuetta.
 - Kaavassa nro 9189 (voim. 1986) alue on jalankululle ja pyöräilylle varattua katua (pp/t) Koirasaarentien ja Svanströmintien välissä.
-

Ilomäentien alueelle ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

- Kaavassa nro 6420 (voim. 1971) on Ollinraitin tai Kiiltomadonpolun suuntaista puistoaluetta (P) tai yleiselle jalankululle varattua aluetta Etanapolun pohjoispäässä tai Kiiltomadonpolun keskiosassa, Ilomäentien, Marunapolun tai Reposalmentien katualuetta, Ilomäentien itäpuolella asuntokerrostalojen korttelialuetta (AK) tai yleiselle jalankululle varattua katualuetta.
- Kaavassa nro 8794 (voim. 1984) Humalniementien pohjoispuolella on puistoaluetta (P), asuinpienalojen korttelialuetta (AP) tai Kanavamäen pohjoispuolella puistoaluetta (VP).
- Kaavassa nro 11297 (voim. 2005) alue on Kiiltomadonpuistossa puistoaluetta (VP) tai Kiiltomadonpolun pohjoispuolella julkisten lähipalvelurakennusten korttelialuetta (YL), katualuetta tai yleistä pysäköintialuetta (LP).
- Kaavassa nro 8825 (voim. 1984) Reposalmentie on katualuetta.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kaupunkimittauspalvelut on laatinut pohjakartan.

Maanomistus

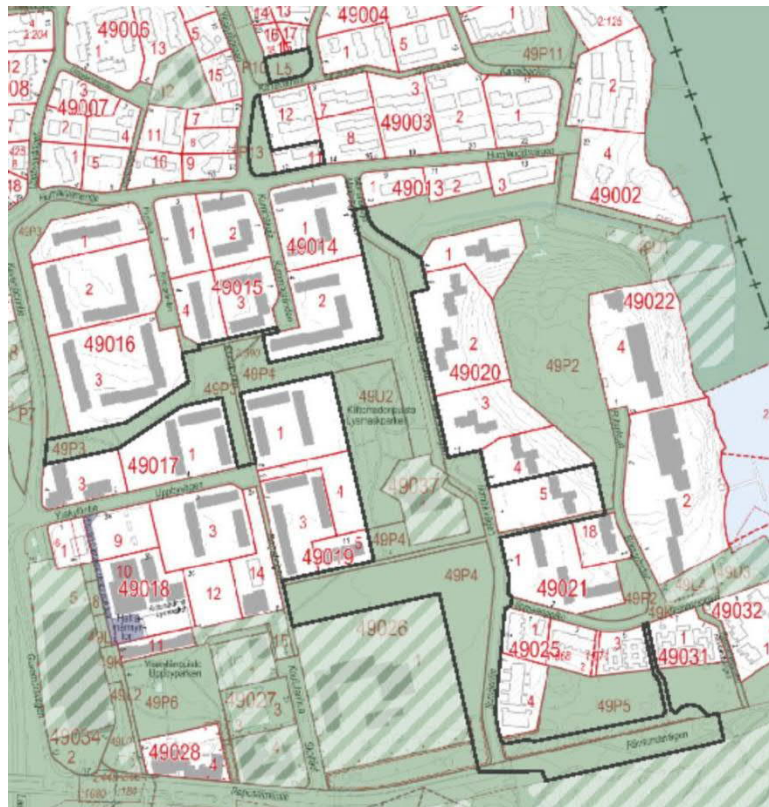
Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueen pääosin.

Yksityisomistuksessa ovat:




- korttelin 49003 tontti 11 Humalniementien pohjoispuolella
 - korttelin 49020 tontti 5 Ilomäentien itäpuolella
 - korttelin 49029 tontit 5 ja 6 Laajasalontien länsipuolella
 - korttelin 49051 tontit 3 ja 18 Köökarinkujan itäpuolella sekä
 - korttelin 49059 tontit 1 ja 2 ja korttelin 49072 tontti 1 Koira-saarentien eteläpuolella
-



Ote kiinteistökartasta, maanomistus, Koirasaarentien alue



Ote kiinteistökartasta, maanomistus, Iilomäentien alue

-  = Kaupungin omistama maa-alue
-  = Kaupungin vuokraama alue
-  = Yksityisen omistama alue

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2016 sekä kaupungin että kaavassa olevien yksityisten maanomistajien aloitteesta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijoiden kanssa.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevien osallistumis- ja arviointisuunnitelmien (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/ksv sekä lehti-ilmoituksilla Helsingin uutisissa. Päivitetyt OAS:in ja valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/ksv ja www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi sekä lehti-ilmoituksilla Helsingin uutisissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.3.- 8.4.2016 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2
- Laajasalon kirjastossa, Koulutanhua 2
- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat

Asukastilaisuus (kaavapäivystys) pidettiin 17.3.2016 Laajasalon kirkossa, Reposalmentie 13.

Suunnittelualueiden rajauksia sekä tarkasteltavan uuden maankäytön sijainteja tarkistettiin. Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja valmisteluaineistoa oli nähtävillä 2.1. - 26.1.2018 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2
- Laajasalon kirjastossa, Koulutanhua 2
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat

Asukastilaisuus ja kaavakävely pidettiin 8.1.2018 Laajasalon kirkossa, Reposalmentie 13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty kaava-alueen raja- jaus tarkentui suunnittelun edetessä. Kaava-alueeseen lisättiin korttelin 49059 tontit 1 ja 2. Kaava-alueen tarkentunut raja- jaus ja kaavaan kuuluvien korttelialueiden tarkistetut numerot on päivitetty 10.12.2018 OAS:iin. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä Helsingin kaupunkiympäristön ”Suunnitelmat kartalla” -sivustolla www.hel.fi/suunnitelmat.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevat viranomaisten kannanotot kohdistuivat mm. luonnon ja rakentamisen suhteeseen, ilmanlaatuun ja meluvaikutuksiin, liikenteen ja ympäristöhäiriöiden huomioimiseen, pysäköintiin sekä suunnittelualueen ominaisluonteen ja olemassa olevien arvojen ja uudisrakentamisen yhteensovittamiseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä mm. asuinrakennusten melumääräyksissä ja rakentamisen massoitelussa ja sijoittelussa.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (2016) sekä päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja kaavan valmisteluaineistoa (2018) koskevia mielipidekirjeitä saapui 68 kpl, joista 2 oli adresseja (allekirjoittajia yhteensä 119). Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse.

Mielipiteet kohdistuivat pääosin täydennysrakentamisen määrään, rakennusten korkeuksiin ja suhteeseen pientaloalueeseen, viheralueisiin ja liikenteeseen. Pikaraitiotiehen suhtauduttiin yhtäältä odottavalla kannalta ja toisaalta kritisoiden. Mielipiteissä toivottiin nykyisen rakenteen kaltaista väljää ja pienimittakaavaisempaa rakentamista, mutta myös nykyistä tehokkaampaa ja tiiviimpää kaupunkirakennetta raitotien varteen. Toisaalta suhtaudutaan myönteisesti Kruunusillat-hankkeeseen, ja odotetaan uutta siltaa ja rai-

tiovaunua keskustaan. Iloitaan väyläverkostosta, joka sekä helpottaa liikkumista ympäristöystävällisesti että ruuhkien keskustan suuntaan. Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä rakennusten massoittelussa ja kaavamääräyksiin.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettyihin mielipiteisiin on vastattu kootusti yhdessä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavan valmisteluaineistosta esitettyjen mielipiteiden kanssa.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Tätä selostusta täydennetään asemakaavan muutosehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen.

Esitelty lautakunnalle
Helsingissä, 29.1.2019
Marja Piimies

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki Täyttämispvm	05.12.2018	
Kaavan nimi	Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet		
Hyväksymispvm	Ehdotuspvm		
Hyväksyjä	Vireilletulosta ilm. pvm		
Hyväksymispykälä	Kunnan kaavatunnus	09112548	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	17,0867	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	17,0867
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]	0,4949	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,4949

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	17,0867	100,0	76100	0,45	0,0000	62348
A yhteensä	5,5562	32,5	72650	1,31	3,5177	62198
P yhteensä						
Y yhteensä	0,4826	2,8	1500	0,31	-0,0529	
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	2,4801	14,5			-4,8405	
R yhteensä						
L yhteensä	8,1061	47,4			1,2788	
E yhteensä	0,4617	2,7	1950	0,42	0,0969	150
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,4949	2,9	4949	0,4949	4949

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinntät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	17,0867	100,0	76100	0,45	0,0000	62348
A yhteensä	5,5562	32,5	72650	1,31	3,5177	62198
A					-0,3539	-884
AK	5,3006	95,4	71725	1,35	4,2198	63435
AP	0,2556	4,6	925	0,36	-0,2978	-353
AKS					-0,0504	
P yhteensä						
Y yhteensä	0,4826	2,8	1500	0,31	-0,0529	
YL	0,4826	100,0	1500	0,31	-0,0529	
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	2,4801	14,5			-4,8405	
VP	2,4576	99,1			-4,7907	
VL	0,0225	0,9			-0,0498	
R yhteensä						
L yhteensä	8,1061	47,4			1,2788	
Kadut	7,7439	95,5			1,5523	
Kev.liik.kadut	0,2544	3,1			-0,2225	
LP	0,0902	1,1			-0,0510	
LPA	0,0176	0,2				
E yhteensä	0,4617	2,7	1950	0,42	0,0969	150
ET	0,4617	100,0	1950	0,42	0,0969	150
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,4949	2,9	4949	0,4949	4949
ma	0,4949	100,0	4949	0,4949	4949

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

KOIRASAARENTIEN JA ILOMÄENTIEN ALUEIDEN ASEMAKAAVAN MUUTOS

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on suunnittelualan rajauksia tarkistettu. Asemakaavan muutosalueeseen on lisätty korttelin 49059 tontit 1 ja 2. Kaava-alueen tarkentunut raja ja kaavaan kuuluvien korttelialueiden tarkistetut numerot on päivitetty tähän OAS:iin.

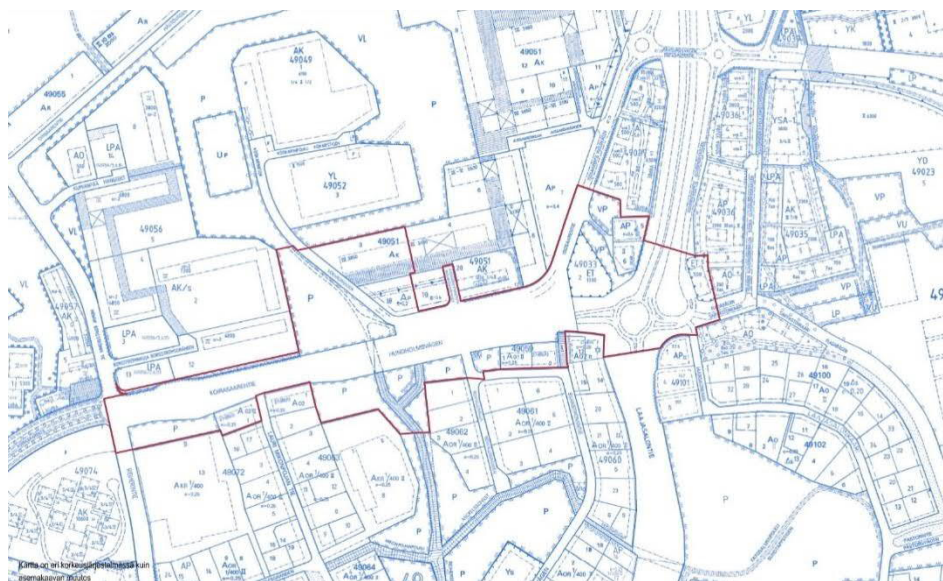
Koirasaarentielle ja Ilomäentielle suunnitellaan raitiotietä ja niiden varalle uudisrakentamista, sekä selvitetään yksityisten kiinteistöjen tarvetta lisärakentaa tonteilleen. Molemmat suunnittelalueet liittyvät Laajasalontien raitiotiehankkeeseen. Kaava-alueiden välissä oleva osuus raitiotiestä on jo kaavoitettu Laajasalon liikekeskuksen asemakaavassa.

Suunnittelun tavoitteet ja alue

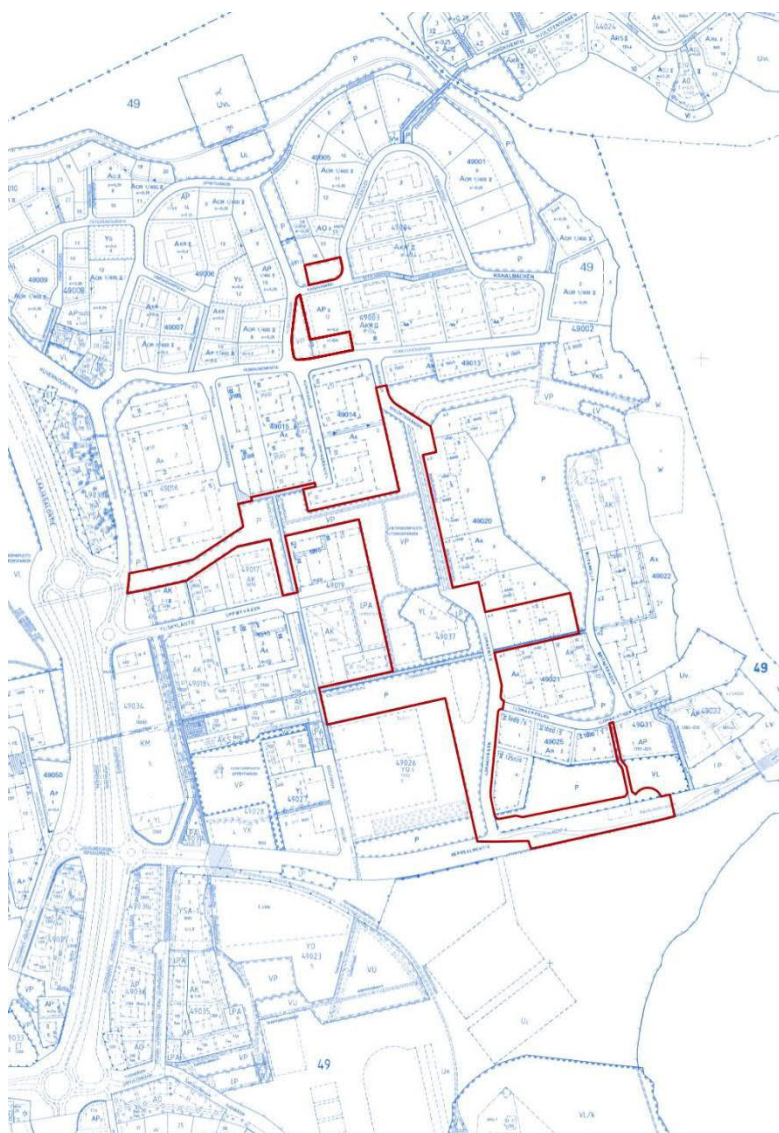


Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet Yliskylän pohjoisosassa. Kaava-alueen raja on punaisella.

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASSA (OAS) esitetään miksi kaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat.



Koirasaarentien alue, jossa selvitetään uutta maankäyttöä.



Ilomäentien alue, jossa selvitetään uutta maankäyttöä.

Asemakaavan muutos koskee Laajasalon Yliskylän pohjoisosassa Koirasaarentien katualuetta Laajasalontieltä Henrik Borgströmin tielle ja sen varsilla olevia viheralueita ja kortteleita 49051, 49056, 49059, ja 49072 sekä Isosaarentien katualuetta ja kortteleita 49029 ja 49033, osaa Sarvastonkaaren katualueesta ja korttelia 49036 sekä Ilomäentien, Marunapolun ja Reposalmentien katualueita ja niiden varsien kortteleita 49020 ja 49037, Humalniementien varren korttelia 49003, Kanavamäen varren korttelia 49005 sekä Kiiltomadonpuistoa. Tavoitteena on luoda edellytyksiä valmisteilla olevan yleiskaavan mukaiselle pikaraitiotielle ja uusien asuntojen rakentamiselle, uudistaa kaupunkikuvaa, sekä luoda edellytyksiä hulevesien hallinnalle.

Kaavan tavoitteet pohjautuvat kaupungin strategiaan, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valmisteilla olevan yleiskaavan tavoitteisiin, Helsingin yleiskaavaan 2016, valmisteilla olevan yleiskaavan selvitykseen Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13), sekä Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteisiin (Kslk 9.6.2015). Tämä asemakaavan muutos liittyy muihin siihen rajautuviin valmisteltaviin asemakaavoihin, jotka puolestaan perustuvat edellä mainittuihin suunnitteluperiaatteisiin ja valmisteilla olevaan yleiskaavaan sekä sen selvityksiin.

Osallistuminen ja aineistot

Suunnitteluun liittyvää aineistoa löytyy osoitteesta kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Kaavapäivystys pidettiin Laajasalon kirkossa 17.3.2016.

Kaavakävely ja asukastilaisuus pidettiin Laajasalon kirkossa 8.1.2018 klo 18–20. Kaava-alueisiin oli mahdollista tutustua suunnittelijoiden johdolla kävelyn lomassa. Koirasaarentien suunnitelmista kerrottiin lähtien osoitteesta Koirasaarentie 11 klo 16:00 ja Ilomäentien suunnitelmista lähtien osoitteesta Yliskyläntie 2 klo 16:45.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineisto oli esillä 2.1.–26.1.2018 seuraavissa paikoissa:

- Laajasalon kirjastossa, Koulutanhua 2
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Aineistoon sai käydä tutustumassa info- ja näyttelytila Laiturin asiakaspalvelussa (käyntiosoite Narinkka 2), jossa sai henkilökohtaista neuvontaa. Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydettiin esittämään viimeistään 26.1.2018. Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto lautakunnan päätöksistä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjasto, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
 - seurat, yhdistykset ja yritykset
 - Laajasalo-Degerö Seura
 - Laajasalon pienkiinteistöyhdistys ry
 - Tammisaloseura ry
 - Herttoniemi-seura ry
 - Hästnäs ry
 - Vartiosaari-seura
 - Santahamina-seura
 - Helsingin seurakuntayhtymä
 - Helsingin seudun kauppakamari
 - Helsingin Yrittäjät
 - DNA Oy
 - Elisa Oyj
 - Sonera Carrier Networks Oy
 - TDC Oy
 - AinaCom Oy IP-Only Telecommunications Finland
 - IP-Only Telecommunications Finland
 - asiantuntijaviranomaiset
 - Helsingin Yrittäjät
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - KYMP / MAKA / Maankäytön yleissuunnittelu
 - KYMP / MAKA / Liikenne- ja katusuunnittelu
 - KYMP / MAKA / Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu
 - KYMP / MAKA / Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
 - KYMP / PALU / Ympäristöpalvelut
-

- KYMP / PALU / Rakennusvalvontapalvelut
- KYMP / PALU / Kaupunkimittauspalvelut / Kaavoitusmittaus
- KYMP / RYA / Rakennetun omaisuuden hallinta
- KYMP / RYA / Asuntotuotanto
- KYMP / RYA / Tilapalvelut
- KUVA / Nuorisotyö
- KASKO / kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- Kaupunginmuseo
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
- Pelastuslaitos
- SOTE / sosiaali- ja terveystoimiala
- KUVA / Liikunta
- puolustusvoimat
- Liikenteen turvallisuusvirasto

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, luontoon, virkistykseen, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa pääosin suunnittelualueen, paitsi yksityisomistuksessa ovat **korttelin 49003 tontti 11 Humalniementien pohjoispuolella**, korttelin 49020 **tontti 5** Ilomäentien varrella, korttelin 49029 tontit 5 ja 6 Laajasalontien varrella, korttelin **49051 tontit 3 ja 18 Köökarinkujan itäpuolella**, korttelin **49059 tontit 1 ja 2 sekä korttelin 49072 tontti 1 Koirasaarentien eteläpuolella**. Kaupunki on vuokrannut korttelin 49056 tontit 12 ja 13 yksityisille taloyhtiöille. Kaavoitus on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteista.

Kaava-alueilla on voimassa **11** eri asemakaavaa vuosilta 1969 – 2010. Asemakaavat ovat luettavissa osoitteessa kartta.hel.fi. Voimassa olevissa asemakaavoissa valmisteilla oleva kaava-alue on merkitty katualueeksi, asuinkerrostalojen korttelialueeksi, paikallishistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaiden asuinkerrostalojen korttelialueeksi, autopaikkojen korttelialueeksi, yleiseksi pysäköintialueeksi, asuinpientalojen korttelialueeksi, puistoalueeksi, julkisten lähipalvelujen korttelialueeksi.

Yleiskaava 2002:ssa alueet on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi asuminen/toimitila, keskustatoimintojen alueeksi, kaupunkipuistoksi tai pääkaduksi.

Helsingin yleiskaavassa (2016) alueet on merkitty liike- ja palvelu-keskustaksi C1 ja asuntovaltaiseksi alueeksi A2.

Suunnittelualueita koskevia suunnitelmia, päätöksiä ja selvityksiä:

- Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13)
- Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Kslk 9.6.2015)

Kaupunki valmistele asema- ja asemakaavan muutoksen perusteella mahdollisesti kyseeseen tulevan maankäyttösopimuksen hakijan tai tontinomistajan kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Alueilla sijaitsee nykyisin katu- ja viheralueita, kaksi pientaloa Laajasalontien varren tonteilla, nelikerroksisia asuinkerrostaloja Koirasaarentien pohjoispuolella, pientalo Koirasaarentien eteläpuolella, viisi- ja kymmenkerroksisia asuinkerrostaloja Ilomäentien, Marunakujan ja Marunapolun varrella, maantason pysäköintialueita, pysäköintilaitosrakennuksia sekä päiväkotirakennus.

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Maria Isotupa, arkkitehti, p. (09) 310 37303, maria.isotupa@hel.fi

Tyko Saarikko, arkkitehti, p. (09) 310 37441, tyko.saarikko@hel.fi

Anu Kuutti, tiimipäällikkö, p. (09) 310 37415, anu.kuutti@hel.fi

Liikenne

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37088, markus.ahtiainen@hel.fi

Teknistoloudelliset asiat

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, p. (09) 310 37251, jouni.kilpinen@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema

Niina Strengell, maisema-arkkitehti p. (09) 310 37072, niina.strengell@hel.fi

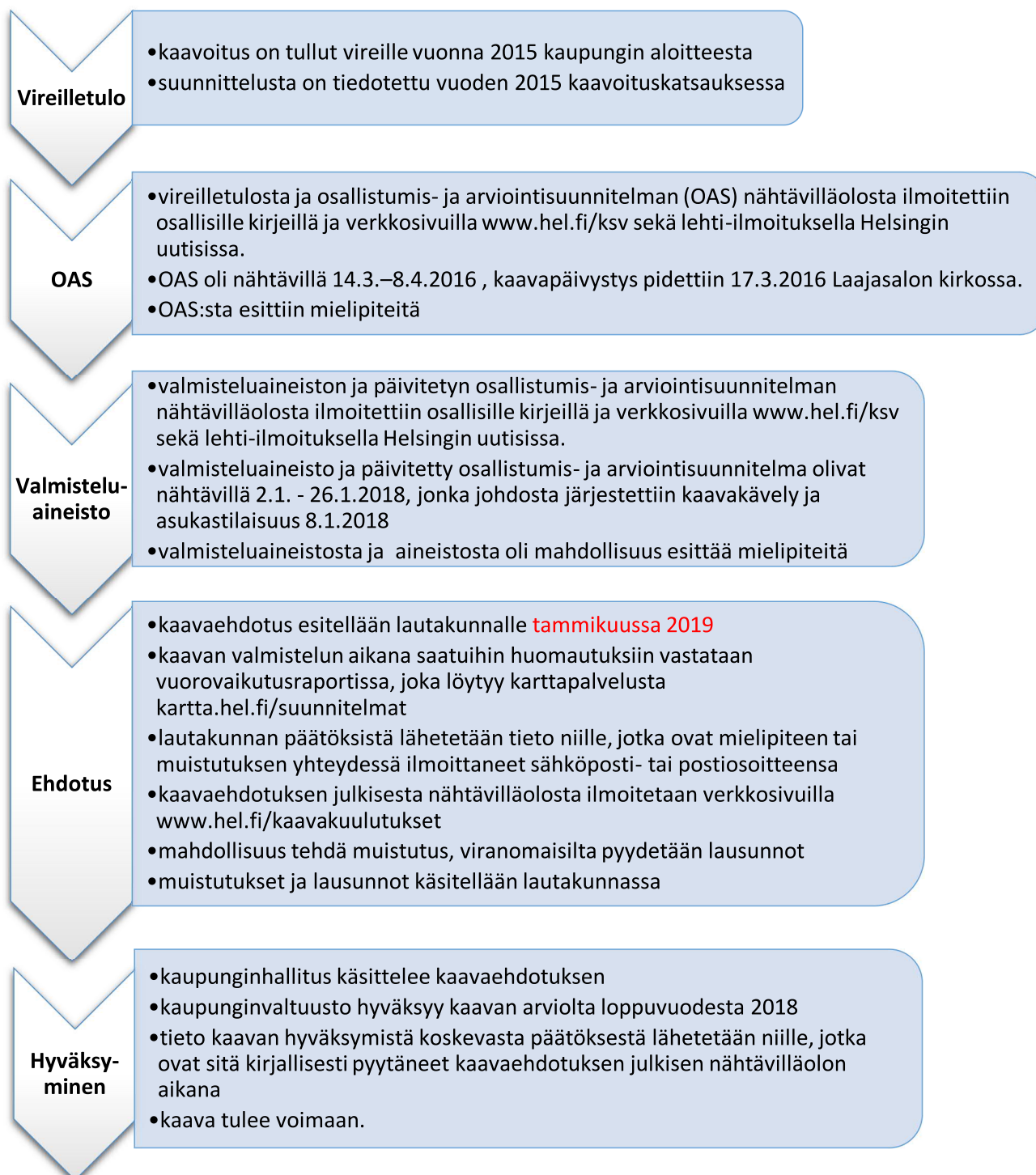
Vuorovaikutus

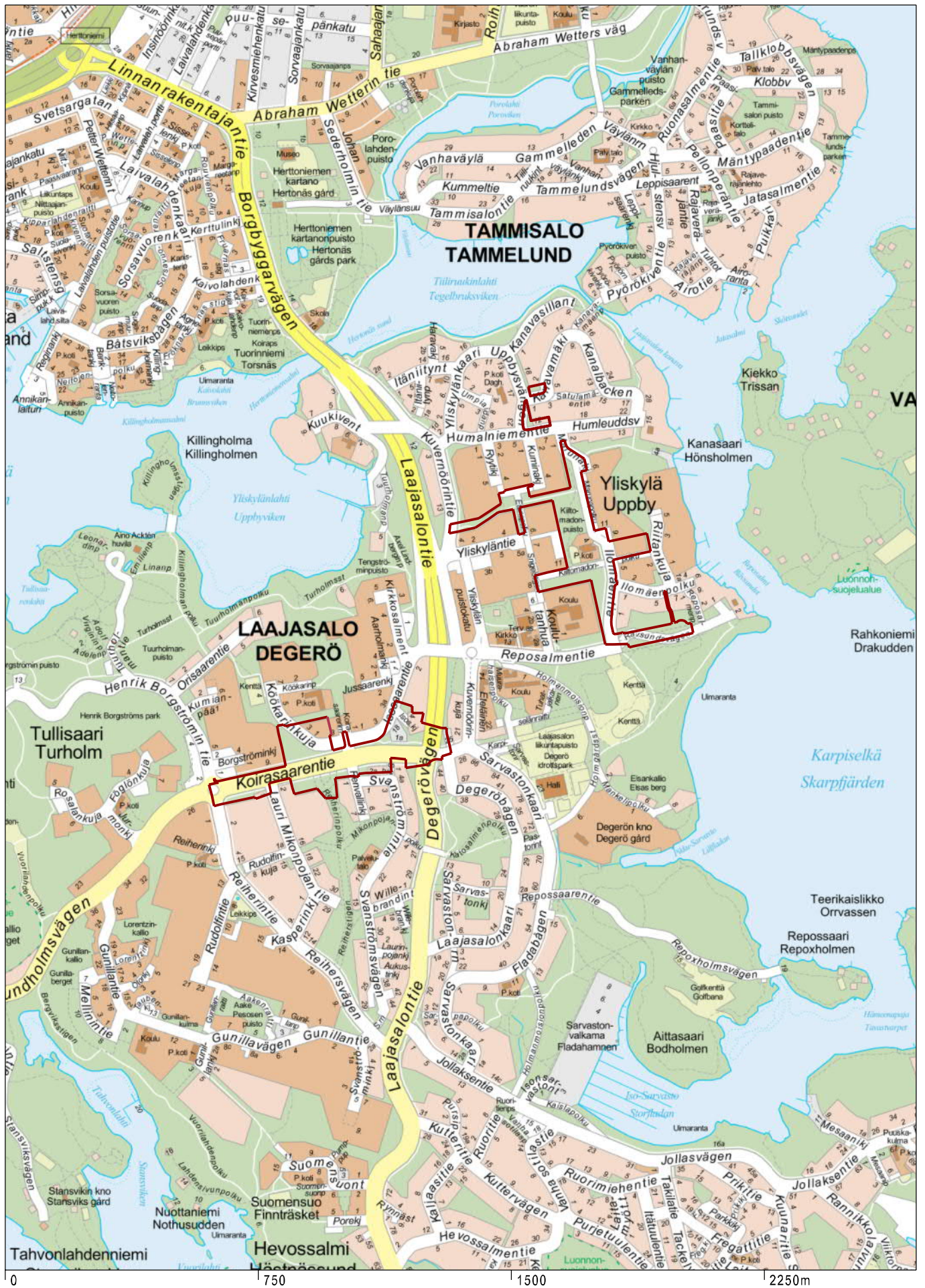
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, p. (09) 310 37403, juha-pekka.turunen@hel.fi



Kaupunkisuunnittelua voi seurata sosiaalisen median kanavissa ([facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto](https://www.facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto) ja twitter.com/helsinkikymp) sekä Suunnitelmavahti-palvelun avulla, jonka voit tilata osoitteesta www.hel.fi/suunnitelmavahti.

Kaavoituksen eteneminen





Sijaintikartta
Laajasalo, Koirasaarentien ja Ilomäentien alueet

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö/ Laajasalo-tiimi



Ilmakuva
Laajasalo, Koirasaarentien ja Ilimäentien alueet

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö/ Laajasalo-tiimi

Yhteinen asemakaava, joka asemakaavan muutos nro 12548 voimaantullessaan korvaa.

Kartta on eri korkeuspotentiaali kuin asemakaavan muutos.

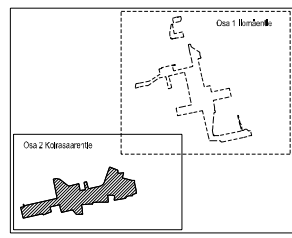
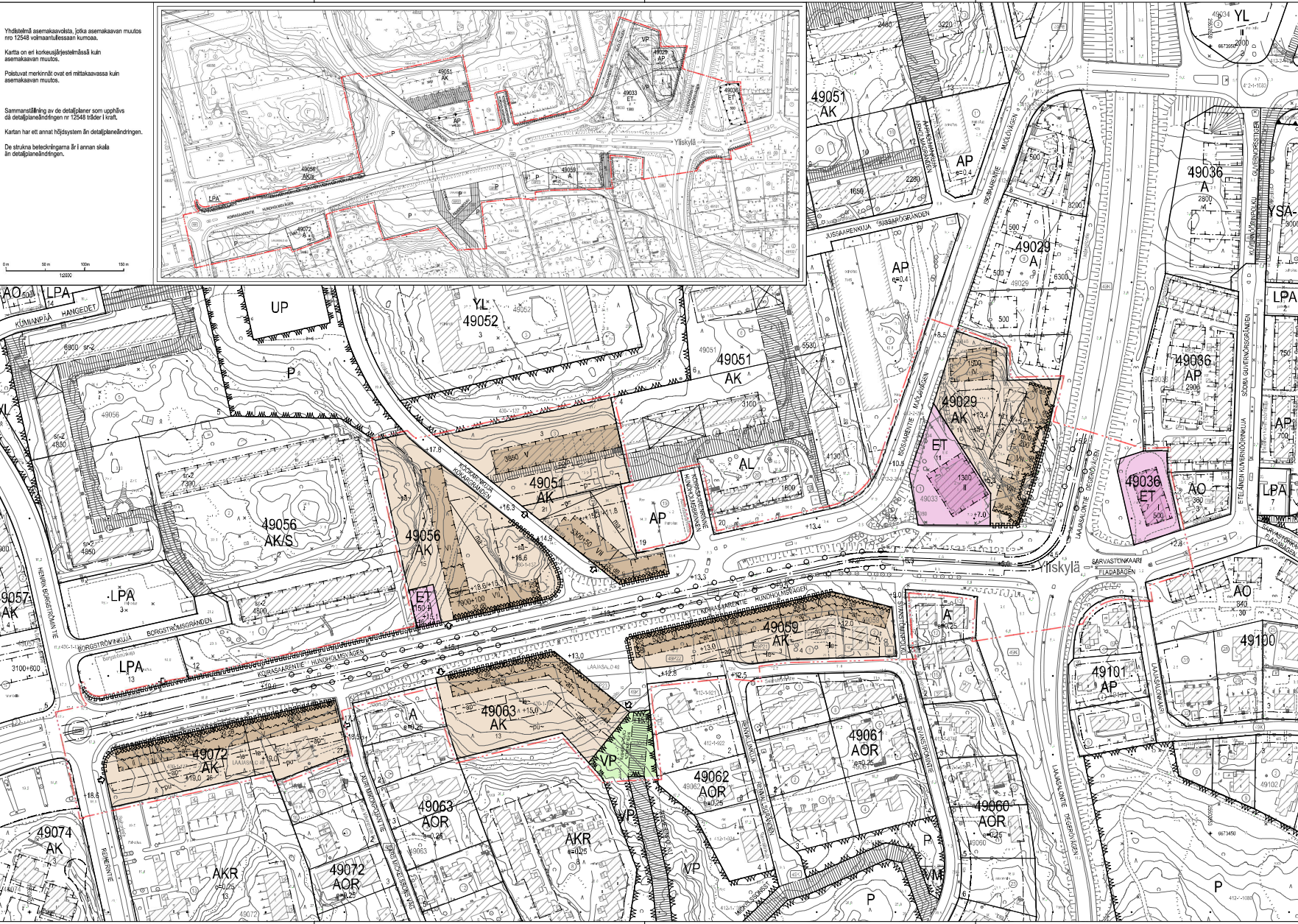
Poistuvat merkinnät ovat enimmäkseen kuin asemakaavan muutos.

Sommituslähde on deatallplaner som uppläsa da deatallplaneändringen nr 12548 löder i kraft.

Kartan har ett annat höjdsystem än deatallplaneändringen.

De största beteckningarna är i annan skala än deatallplaneändringen.

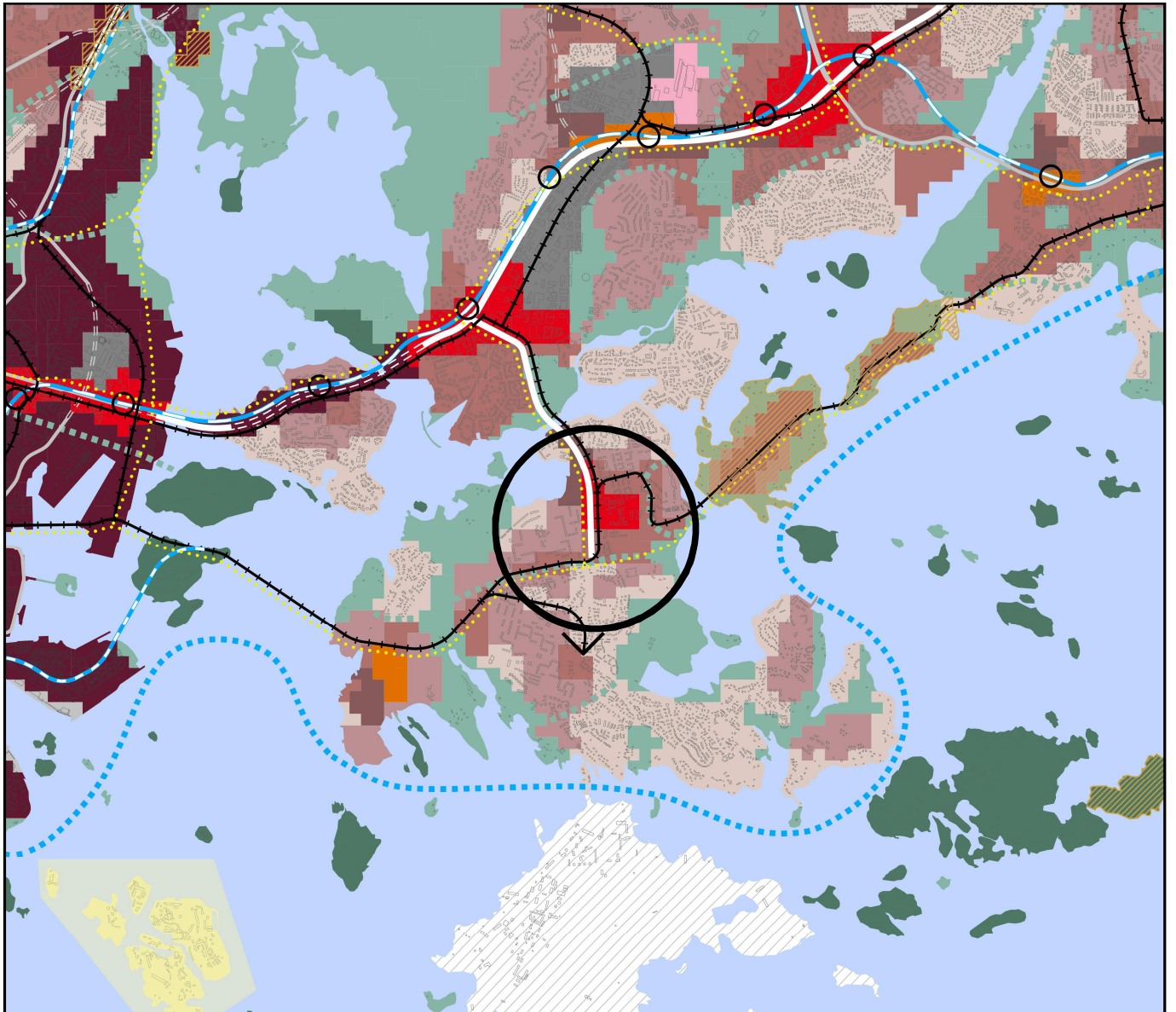
0m 50m 100m 150m






















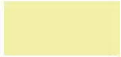

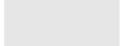







ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE:
 49. kaupunginosan (Laajasalo, Viiskylä)
 kortteihin 49033 tonttia 11
 kortteihin 49029 tonttia 5
 kortteihin 49029 tontteja 5 ja 6
 kortteihin 49033 tonttia 2
 kortteihin 49036 tonttia 5
 kortteihin 49037 tonttia 1
 kortteihin 49051 tontteja 3 ja 18
 kortteihin 49056 tontteja 12 ja 13
 kortteihin 49058 tontteja 1 ja 2
 kortteihin 49072 tonttia 1
 puisto-, lämmitysjärjestelmän (muutos uusi kortteihin 49091)

DETAJLPLANEÄNDRINGEN GÄLLER:
 49. stadsdelen (Degerö, Uppby)
 kvarteret 49033 tonttan 11
 kvarteret 49029 tonttan 5
 kvarteret 49029 tonttan 5 och 6
 kvarteret 49033 tonttan 2
 kvarteret 49036 tonttan 5
 kvarteret 49037 tonttan 1
 kvarteret 49051 tonttan 3 och 18
 kvarteret 49056 tonttan 12 och 13
 kvarteret 49058 tonttan 1 och 2
 kvarteret 49072 tonttan 1
 park-, närreraktions- och gatuvärdan (det nya kvarteret 49091 bidras)

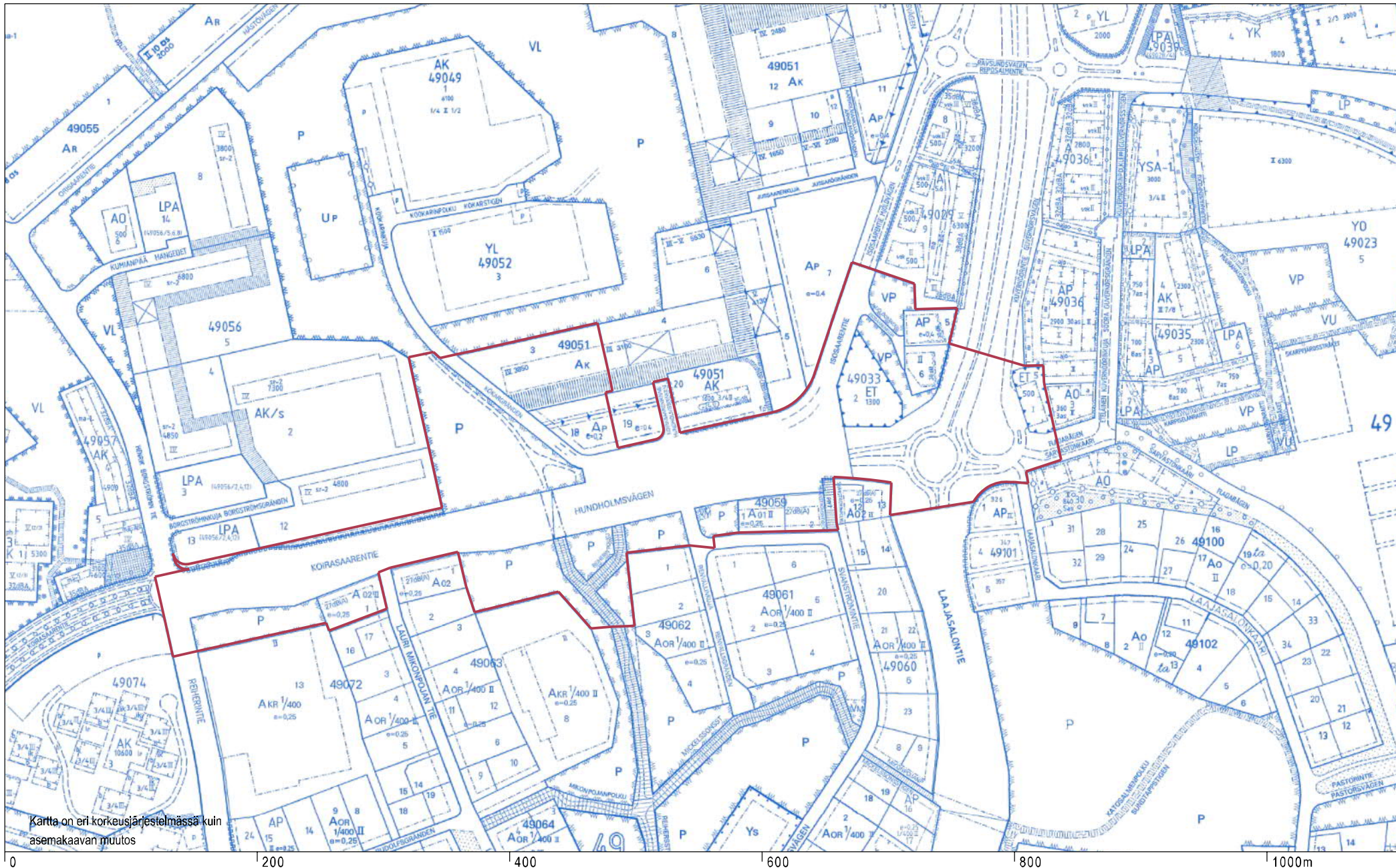
<p>HELSINKI HELSINGFORS</p>	<p>12548 OSA 2S</p>	<p>Asemakaavoitus Detaljplanläggning</p>	<p>25/12/19</p>
	<p>49091</p>	<p>49091</p>	<p>49091</p>



	Liike- ja palvelukeskusta C1		Satama		Pikaraitiotie
	Kantakaupunki C2		Puolustusvoimien alue		Raideliikenteen yhteystarve
	Lähikeskusta C3		Virkistys- ja viheralue		Valtakunnallisesti/seudullisesti tärkeä tie tai katu eritasoliittymineen
	Asuntovaltainen alue A1		Merellisen virkistys- ja matkailun alue		Kaupunkibulevardi
	Asuntovaltainen alue A2		Viheryhteys		Pääkatu
	Asuntovaltainen alue A3		Rantaraitti		Valtakunnallisesti tai seudullisesti tärkeän tien tai kadun, kaupunkibulevardin tai pääkadun maanalainen tai katettu osuus
	Asuntovaltainen alue A4		Vesialue		Baanaverkko
	Suomenlinnan aluekokonaisuus		Rautatie asemineen		Östersundom ei kuulu kaava-alueeseen
	Toimitila-alue		Metro asemineen		Viiva 30 metriä sen alueen ulkopuolella, jota päätös koskee. Yleiskaava kattaa kaupungin hallinnollisen alueen poislukien Östersundom.
	Yhdyskuntateknisen huollon alue		Raideliikenteen runkoyhteys		

Ote Helsingin yleiskaavasta (2016)
Laajasalo, Koirasaarentien ja Ilomäentien alue

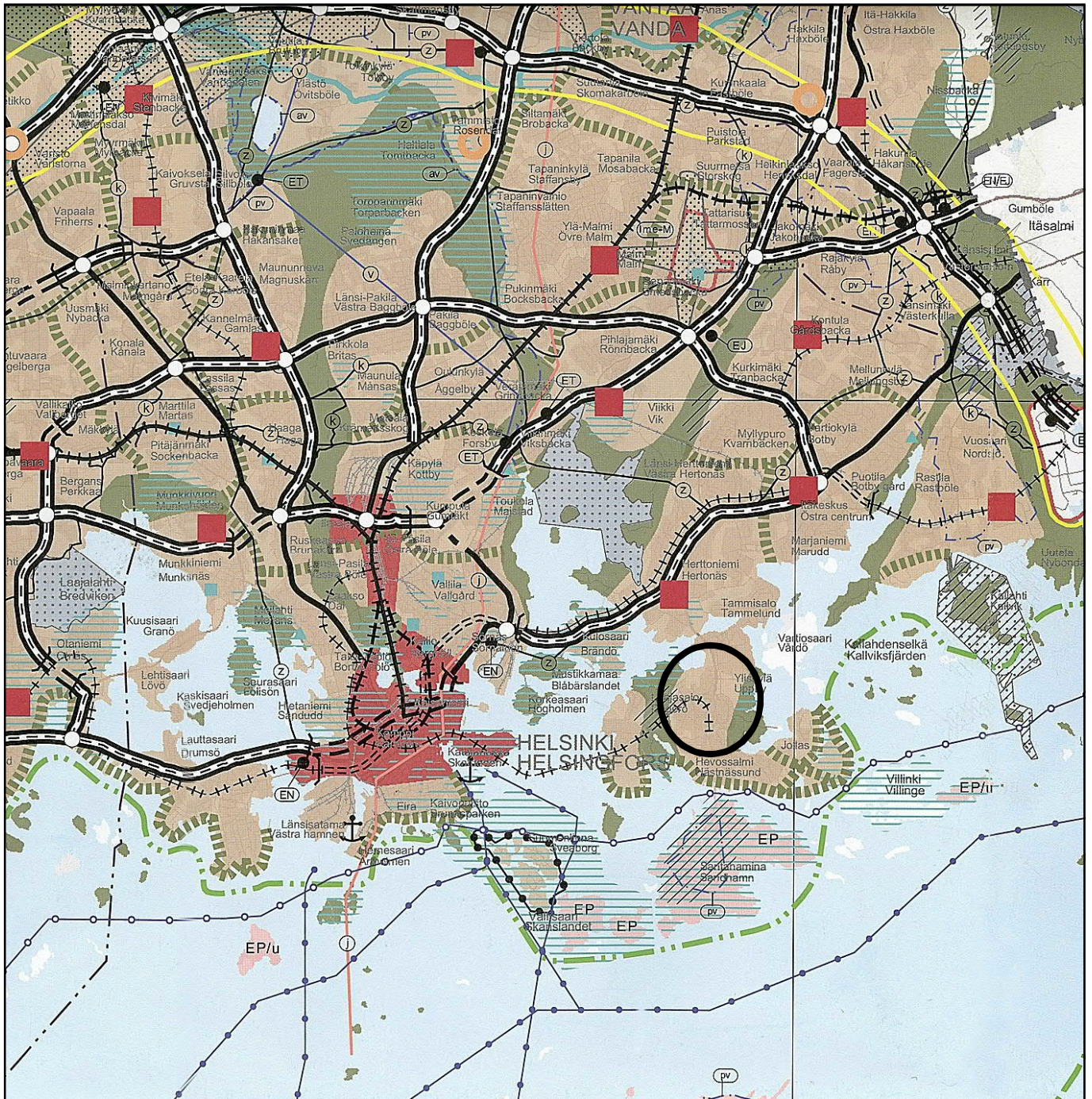
Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö/ Laajasalo-tiimi


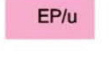
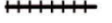

















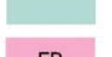


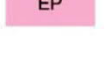







Kartta on eri korkeusjärjestelmässä kuin asemakaavan muutos

Ote ajantasa-asemakaavasta
Laajasalo, Koirasaarentie

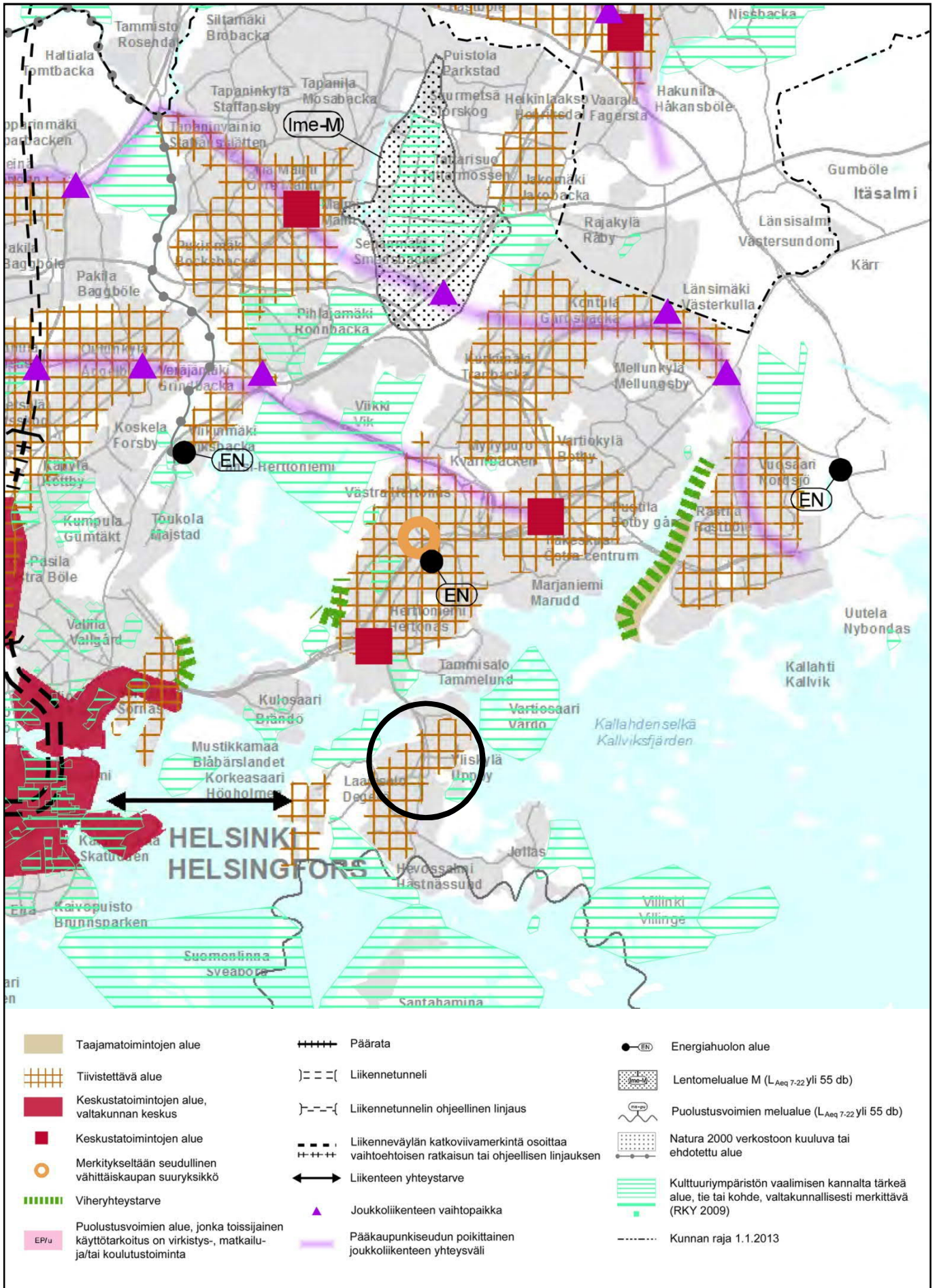
Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö, Laajasalo-tiimi



- | | | | |
|--|---|--|---|
|  Taajamatoimintojen alue |  Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutus-toiminta |  Päärata |  Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde |
|  Keskustatoimintojen alue |  Energia- ja/tai jätehuoltoon varattu alue |  Yhdysrata |  Valtakunnallisesti merkittävä muinaisjäännös |
|  Keskustatoimintojen alue |  Yhdyskuntateknisen huollon alue |  Liikennetunneli |  UNESCO:n maailmanperintökohde |
|  Virkistysalue |  Satama |  Laivaväylä |  Pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhyke -rajaus |
|  Viheryhteystarve |  Moottoriväylä |  Veneväylä |  Kunnan raja |
|  Luonnonsuojelualue |  Valtatie / kantatie |  400 kV voimalinja | |
|  Puolustusvoimien alue |  Eritasoliittymä |  Maakaasun runkoputki | |
| | |  Raakavesitunneli | |
| | |  Jätevesitunneli | |
| | |  Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue | |

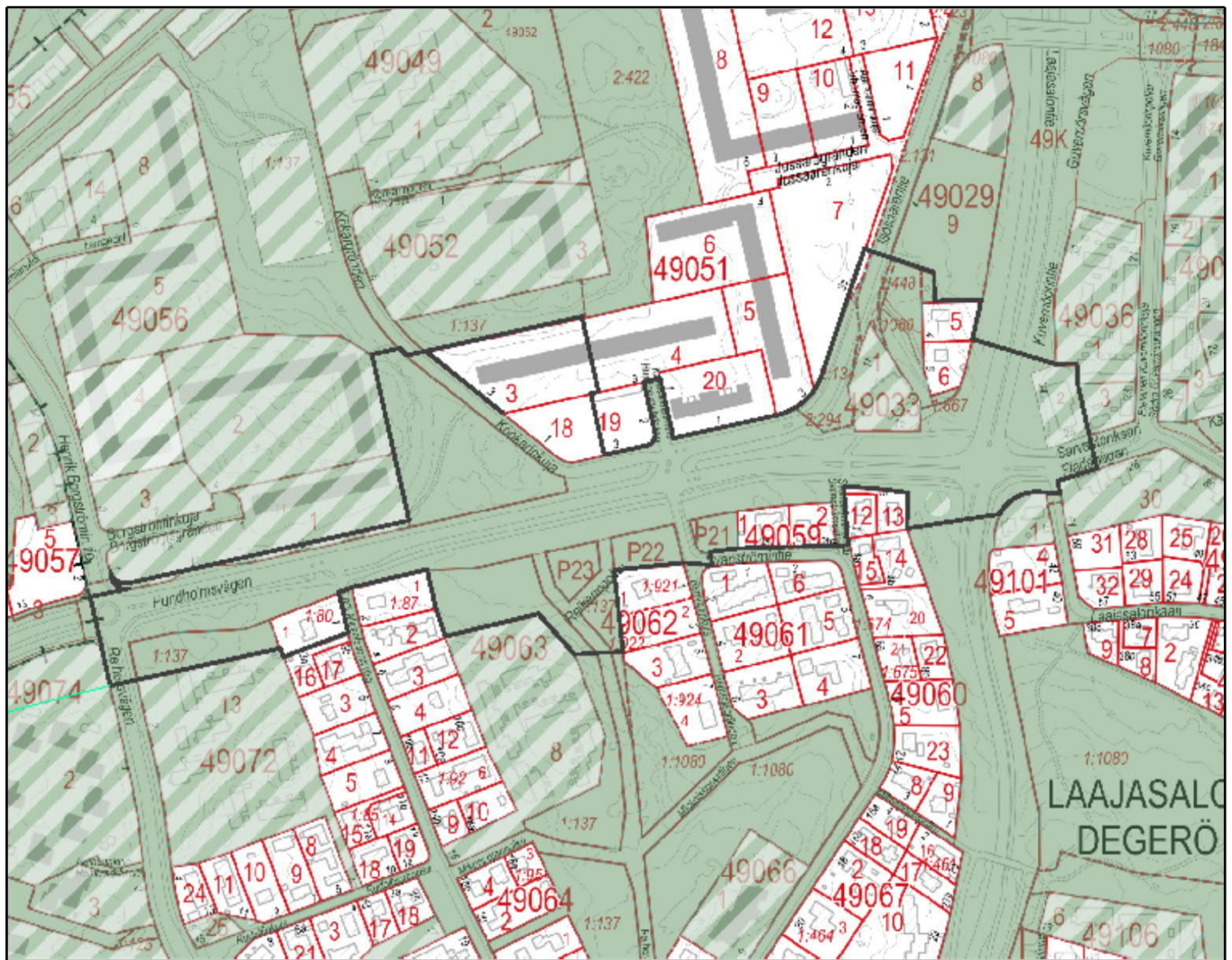
Ote maakuntakaavasta
Laajasalo, Koirasaarentien ja Ilomäentien alue

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö, Laajasalo-tiimi



Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
Laajasalo, Koirasaarentien ja Ilomäentien alue

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö, Laajasalo-timi



= Kaupungin omistama maa-alue

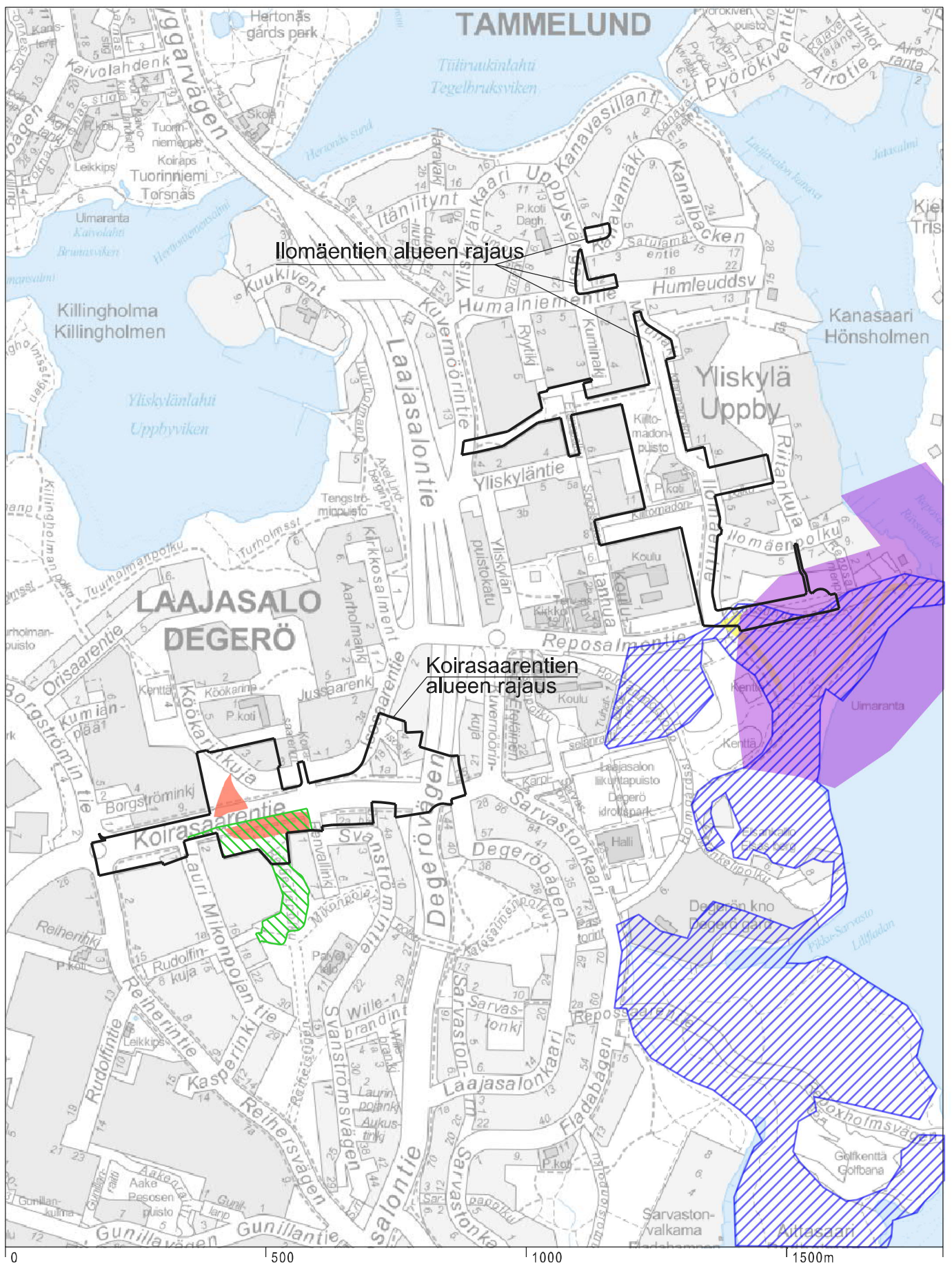


= Kaupungin vuokraama alue



= Yksityisen omistama alue

**Ote kiinteistökartasta, maanomistus
Koirasaarentien alue
Liite kaavaan nro 12548**



Luontotiedot
Liite kaavaan 12548

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö, Laajasalo-tiimi

- Arvokkaat lintualueet
- Arvokkaat lintukohteet
- Metsäkohteet
- Uhanalaiset ja silmällä pidettävät luontotyytit
- Arvokkaat geologiset kohteet

Koirasaarentien ja Ilomäentien asemakaava alueiden liikennemeluselvitys

Asiakas: Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala, Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Tilaus: 15.5.2018

Yhteyshenkilö: Anu Haahla

LIIKENNEMELUSELVITYS

1 TAUSTA

Helsingin Laajasaloon Koirasaarentien ja Ilomäentien alueille ollaan laatimassa asemakaavamuutosta. Kaava-alue sijaitsee Laajasalon itäosassa (Koirasaarentie välillä Reiherintie – Laajasalontie ja Ilomäentien alueet). Kohteen sijainti esitetään *kuvassa 1*. Koirasaarentielle ja Ilomäentielle suunnitellaan raitiotietä ja niiden varsille uudisrakentamista. Molemmat suunnittelualueet liittyvät Laajasalontien muuttamiseen kaikkien liikkumistapojen katualueeksi. Kohteeseen on laadittava liikenteen meluselvitys asemakaavamuutosta varten.

Tässä raportissa on esitetty kohteen meluselvityksen mallilaskennan tulokset rakennusten julkisivuilla ja niiden oleskelualueilla. Lisäksi annetaan asemakaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus eri julkisivuilla niiden osien äänierityksen mitoitusta varten. Äänitasoerotukset on laskettu käyttäen ohjearvoja 35 dB päiväaikaan ja 30 dB yöaikaan asuintiloissa (Valtioneuvoston päätös 993/1992 [1]). Oleskelualueiden mukaan lukien oleskeluparvekkeet ulkomelutason ohjearvot, edellä mainitun päätöksen mukaan, ovat 55 dB päivällä (klo 7-22) ja 50 dB yöllä (22-7).

Lisäksi Ympäristöministeriön asetuksen mukaan [2] asuinrakennuksen ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB.

2 MELULASKENTA

2.1 Laskenta- ja maastomalli

Ympäristömelun laskennat tehtiin Datakustik Cadna/A 2018 –tietokoneohjelmalla käyttäen yhteispohjoismaista ympäristömelun laskentamallia:

- katuliikenne: tieliikennemelun laskentamalli [4]
- raideliikenne: raideliikennemelun laskentamalli [5]
- vaihdekolina: yhteispohjoismainen yleinen ympäristömelun laskentamalli [6]

Kolmiulotteinen tietokonemalli sisältää alueen maaston korkeuskäyrät, rakennusten sijainnit ja korkeudet sekä liikenneväylien sijainnit ja korkeustiedot.

Suunniteltujen rakennusten korkeustiedot ja sijainnit syötettiin malliin käyttäen lähtötietoina tilaajalta saatuja asemakaavaluonnoksia sekä Helsingin kaupungin laserkeilausaineistoa ja kantakartta-aineistoa.

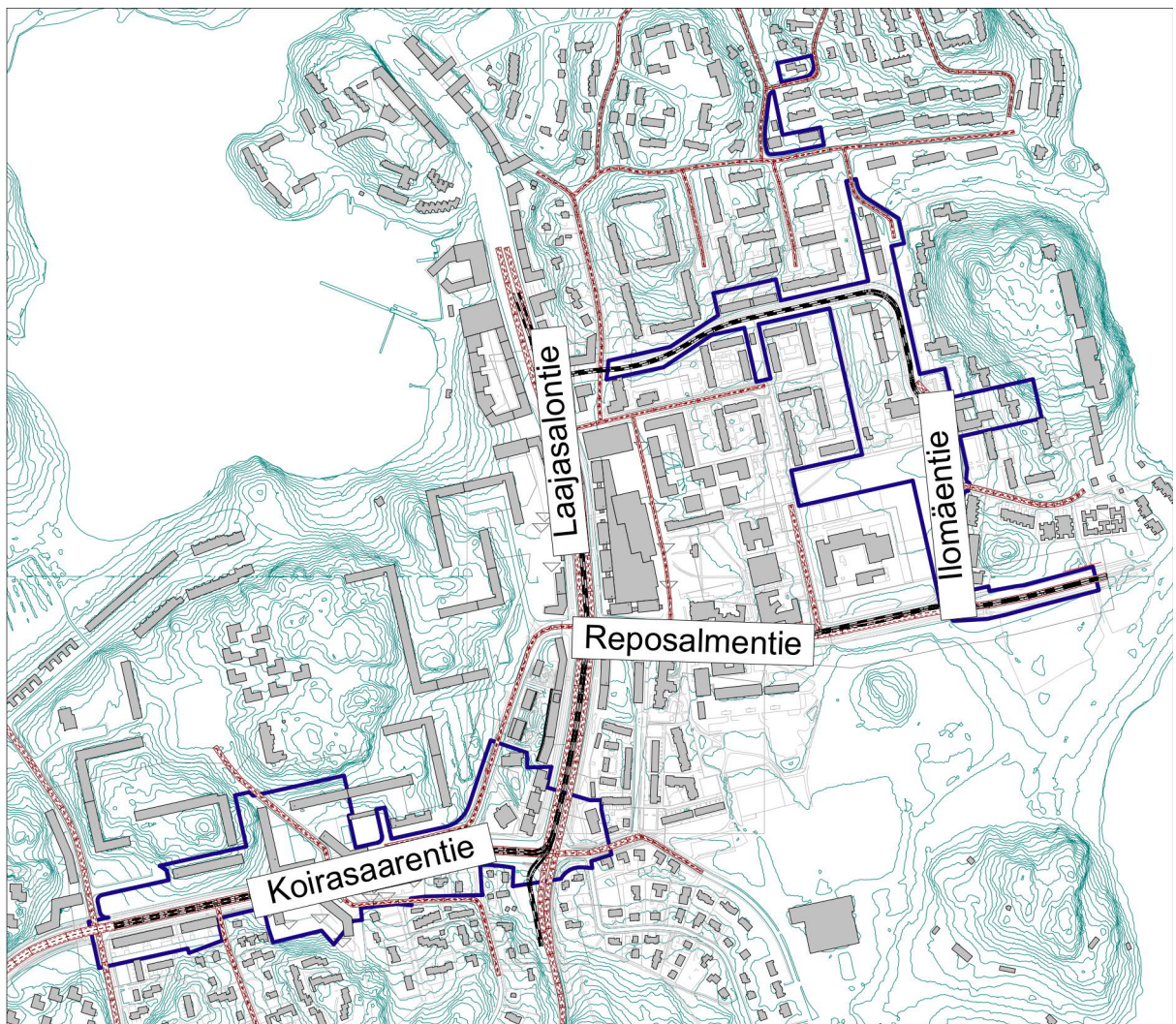
2.2 Laskentasuureet ja -pisteet

Laskentasuureena on tavallinen A-keskiäänitaso L_{Aeq} päiväsaikaan klo 7-22 ja yöaikaan klo 22-7. Selvityksen tulokset eli lasketut melutasot esitetään sekä julkisivuihin kohdistuvina melutasoina että maanpinnalla, mm. pihoilla esiintyvänä melutasovyöhykkeinä.

Pihojen äänitasot ovat kokonaismelutasoja siinä mielessä, että ne sisältävät kaikki heijastukset kovista pystypinnoista, kuten talojen ulkoseinistä. Tällainen laskentatulokset edustaa ulkotilojen, kuten oleskelualueiden, melua.

Seinän heijastusta ei oteta huomioon rakennuksen julkisivuun kohdistuvaa melutasoa arvioitaessa. Julkisivuihin kohdistuvan melun ohjearvot koskevat melua, josta heijastuksen osuus on poistettu. Siten aivan seinän lähellä ohjearvoihin verrattava äänitaso on n. 3 dB pienempi kuin mitä melukartta näyttää. Sen sijaan julkisivujen laskentapisteen tuloksissa äänitaso on suoraan julkisivulle kohdistuva melutaso.

Melukartan laskenta tehtiin käyttäen 10 x 10 m suuruisia laskentaruutuja. Laskentapisteen sijaitsivat 2 m korkeudella maanpinnasta. Lähimpien rakennusten julkisivujen melutasojakautumat laskettiin siten, että laskentapistettä sijoitettiin kunkin kerroksen korkeudelle ja vaakasuunnassa enintään 10 m välein.



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti ja kaava-alueen raja-alue sinisellä

2.3 Liikenne

2.3.1 Katuliikenne

Laskennassa otettiin huomioon kaava-alueella ja sen lähellä kulkevat kadut sekä kauempana sijaitsevat liikennemääriltään suuret kadut. Muita katuja ei otettu mukaan laskentaan. Niiden melulla ei ole merkittävää vaikutusta kokonaismeluun hankkeen rakennusten ja pihojen kohdalla.

Laskennassa käytetyt keskimääräisen arkivuorokausiliikenteen ennusteliikennemäärät on esitetty *taulukossa 1*. Liikennemäärät saatiin Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön liikennesuunnitteluosastolta (Kaisa Reunanen 26.6.2018). Päiväajan (klo 7-22) osuudeksi koko vuorokauden liikenteestä oletettiin 90 %.

Todettakoon, että melutasot eivät ole herkkiä liikenteen vaihteluille. Esimerkiksi 50 % kasvu liikennemäärissä aiheuttaa melutasoon 1,8 dB lisäyksen.

Taulukko 1. Laskennassa käytetyt liikennetiedot.

Kadun nimi	KAVL2040	raskas-%	päivän %-osuus	nopeus km/h
Koirasaarentie (Stansvikintie- Gunillantie)	6 700	10	"	40
Gunillantie	2 300	10	"	40
Koirasaarentie (Gunillantie - Jurmonkuja)	8 300	10	"	40
Jurmonkuja	1 100	10	"	40
Koirasaarentie (Jurmonkuja- Reiherintie)	9 400	10	"	40
Reiherintie	2 000	10	"	40
Henrik Borgströmin tie	3 000	8	"	40
Koirasaarentie (Reiherintie- Laajasalontie)	12 900	7	"	40
Lauri Mikonpojan tie	400	7	"	40
Köökarinkuja	500	7	"	40
Isosaarentie	500	7	"	40
Svanströmintie	500*	7*	"	40*
Laajasalontie (Koirasaarentiestä etelään)	12 800	7	"	50
Laajasalontie (Koirasaarentie- Reposalmentie)	25 700	7	"	50
Laajasalontie (Reposalmentie-Kuukiventie)	33 400	7	"	50
Laajasalontie (Kuukiventiestä pohjoiseen)	41 000	7	"	50
Sarvastonkaari	1 200	7	"	40
Reposalmentie	9 500	7	"	40
Ilomäentie	1 500	7*	"	40
Yliskylän puistokatu	800	7	"	40
Yliskyläntie (Laajasalontieltä itään)	700	7	"	40
Kuvernöörintie (väliällä Humalniementie – Yliskyläntie)	3 300	7	"	40
Humalniementie	2 800	7	"	40
Yliskylänkaari	500	7	"	40

*arvio.

2.3.2 Raitioliikenne

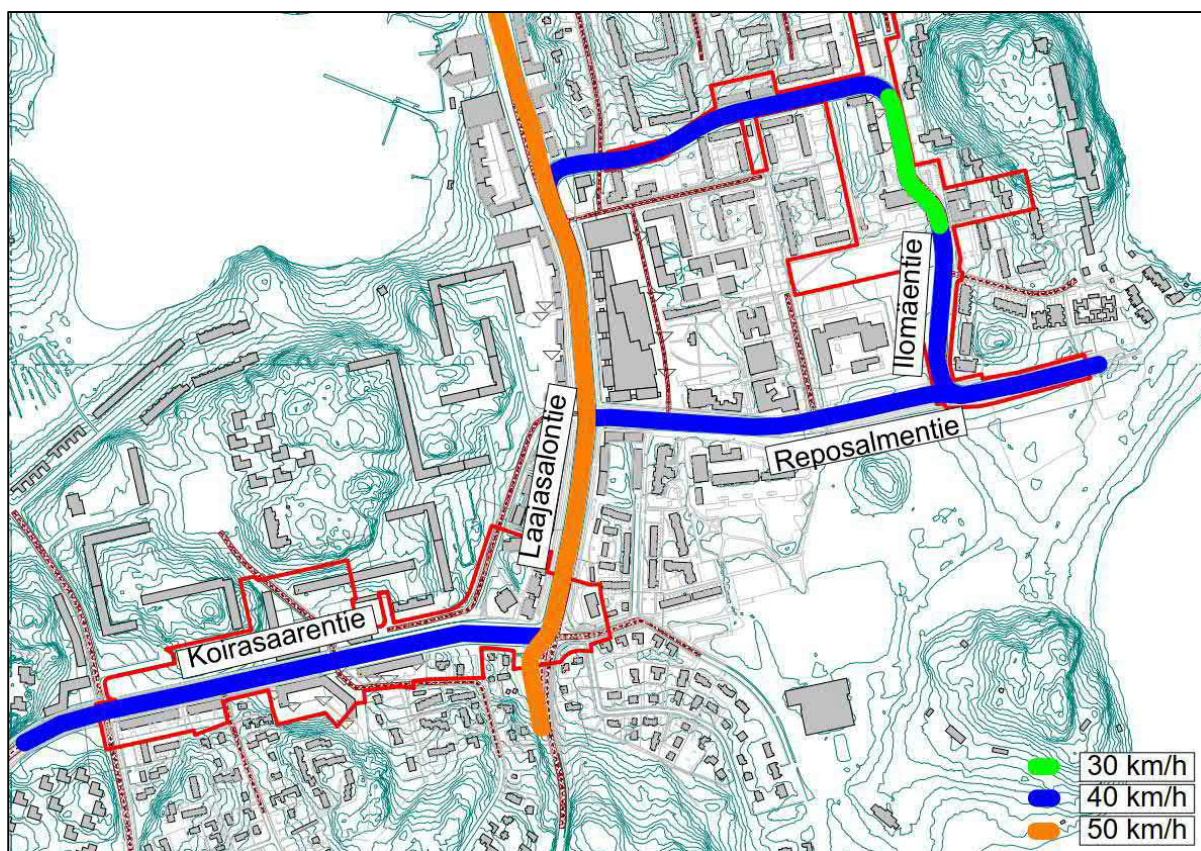
Laskennassa on otettu huomioon Laajasalon alueelle suunnitellut raitiotielinjat. Linja 1 on uudessa yleiskaavassa esitetty pikaraitiotievaraus Herttoniemestä Laajasaloon. Raitiotien toteuttamiseksi ei näköpiirissä ole hanketta, mutta kaavan vaikutusten arvioinnissa varaudutaan tähän myöhemmin mahdollisesti toteutettavaan raitiotiehen. Linja 2 on Kruunusiltojen Yliskylän alueelle suuntautuva linja ja linja 3 on Kruunusiltojen Haakoninlahden linjan varikolle ajo. Käytetyt raitiovaunuliikenteen tiedot on esitetty taulukossa 3. Arvioliikennemäärät saatiin Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialalta (19.6.2018). Liikennemäärät vastaavat raitiovaunujen vuoroja linjoilla 2 ja 3. Linjalle 1 liikennemäärä on arvioitu tiheäliikenteisen linjaliikenteen mukaan. Melupäästönä käytettiin uuden Artic-vaunun melupäästöä [7].

Kaava-alueen ulkopuolelle Reposalmentien eteläpuolelle suunnitellaan raitiovaunuvarikkoa. Tälle kaava-alueelle sijoittuvat varikon toimintaan liittyvät raiteiden ristikot ja vaihteet on otettu huomioon laskennassa suunnittelutilanteen mahdollistamalla tarkkuustasolla.

Taulukko 2. Laskennassa käytetyt raitioliikenteen arviomäärät arkivuorokaudelle (vuoroja / suunta)

Linja	päivä (kpl)	yö (kpl)	pituus m
Linja 1 (Herttoniemi - Laajasalontie)	130	10	34
Linja 2 (Keskusta - Yliskylä)	118	35	45
Linja 3 (Keskusta – Haakoninlahti, varikolle ajo)	65	16	34

*raitoliikenteelle käytetyt nopeudet esitetään kuvassa 2.



Kuva 2. Raitioliikenteen nopeudet

2.4 Raitioliikenteen melupäästö

2.4.1 Suora rataosuus

Raitiovaunun melupäästö riippuu sekä radan pintarakenteesta että radan perustuksesta. Melupäästönä käytettiin uuden Artic-vaunun melupäästöä [7], joka vastaa suoraa ja sileää rataosaa ilman jatkoksia, jossa kiskot on upotettu asfalttiin ja niiden välissä on betoniperusta.

2.4.2 Risteykset ja vaihteet

Keskiäänitason laskenta

Raiteiden risteyksissä ja vaihteissa syntyy kolinaa. Keskiäänitason L_{Aeq} laskentaa varten Artic-raitiovaunun melupäästö eli äänitehotaso raideristikoiden laskettiin seuraavalla yhtälöllä:

$$L_{WA} = L_{QA} + 10 \lg N - 10 \lg T + K_1 \quad [\text{dB}]$$

missä T on päivän/yön kesto sekunteina, N on vaunujen lukumäärä päivällä/yöllä, K_1 on impulssikorjaus (5 dB), L_{QA} on kolinatapahtuman melupäästö eli A-äänienergiataso. Laskennassa käytettiin Artic-vaunun vaihdekolinan A-äänienergiatasona L_{QA} 113 dB [8] X-ristikossa ja 111 dB Y-ristikossa. Tämä päästö esiintyy 14 km/h nopeudella.

Impulssikorjaus $K_1 = 5$ dB on lisätty mallin ristikkojen pistelähteisiin.

Enimmäisäänitason laskenta

Vaihdekolinan enimmäisäänitaso L_{Amax} laskettiin käyttäen A-äänienergiatasoa L_{QA} 113 dB [8] X-ristikossa ja 111 dB Y-ristikossa, jotka esiintyvät nopeudella 14 km/h. Laskennassa otettiin huomioon mitatun Artic-vaunun telien määrä.

X- ja Y-ristikot on esitetty punaisina risteinä *liitteiden* kartoissa.

Radan viivamelulähde katkaistiin mallissa vaihdekolinan pistemelulähteen molemmin puolin 30 m matkalla, koska vaihdekolinan melu on vaihteen läheisyydessä selvästi voimakkaampaa kuin vakiomelu sileillä kiskoilla ja toisaalta vaunun nopeus on selvästi pienempi vaihteen kohdalla kuin muualla. Etäisyyden 30 m on arvioitu olevan sopiva keskimääräiseksi matkaksi risteys- ja vaihdemelun mittaustulosten perusteella [9].

2.4.3 Kaarrekirskunta

Kirskunnan esiintyminen on sattumanvaraista. Kirskuntaa esiintyy yleensä todennäköisimmin tiukoissa kaarteissa.

Samoin kuin vaihdemelu, kaarrekirskunnan aiheuttama melu otettiin huomioon sekä keskiäänitason että enimmäisäänitason laskennassa. Melupäästön lähtötietona käytettiin WSP:n mittaustuloksia [8] **Error! Reference source not found.** Saukonpaaden ja Arabian kaarteista: äänialtistustaso L_{AE} 91 dB (keskiarvo kaikista ohituksista) normalisoituna 10 m etäisyydelle.

Kaarteet, joissa arvioitiin kirskuntaa esiintyvän, on esitetty punaisin viivoin *liitteiden* kartoissa.

Radan viivamelulähde katkaistiin mallissa kirskunnan viivamelulähteen kohdalla. Kaarteissa raitiovaunun nopeus on vähäisempi kuin suoralla rataosuudella ja kirskunnan melun on tavallista vakioliikkumisen melua merkittävämpi.

3 LASKENTATULOKSET

Laskentatulokset on esitetty liitteissä seuraavissa tilanteissa:

- Koirasaarentien alue
 - *Liite A1-A2*; päiväaikainen (klo 7–22) A-keskiäänitaso L_{Aeq}
 - *Liite B1-B2*; yöaikainen (klo 7–22) A-keskiäänitaso L_{Aeq}
 - *Liite C1-C2*; Suositus A-äänitasoerotukseksi liikennemelua vastaan
- Ilomäentien alue
 - *Liite D1-D2*; päiväaikainen (klo 7–22) A-keskiäänitaso L_{Aeq}
 - *Liite E1-E2*; yöaikainen (klo 7–22) A-keskiäänitaso L_{Aeq}
 - *Liite F1*; Suositus A-äänitasoerotukseksi liikennemelua vastaan

Liitteissä esitetyt äänitasot ovat kokonaismelun äänitasoja sisältäen katu- ja raideliikenteen. Suunnitellut uudet rakennukset on esitetty ruskealla värillä. Olemassa olevat rakennukset on esitetty harmaalla värillä ja muut suunnitellut kaava-alueen ulkopuoliset rakennukset rasteroituna.

Pihoille on laskettu keskiäänitaso 2 m korkeudella maanpinnasta ja julkisivuille on laskettu kerroskohdaisesti suurimmat keskiäänitasot. Rakennusten seinillä olevat kahdeksankulmaiset tunnuksat ilmoittavat suurimman kyseisillä julkisivuilla esiintyvän keskiäänitason L_{Aeq} . Merkintä on samalla kerroskorkeudella, jolla kyseinen taso esiintyy.

4 TULOSTEN TARKASTELU

4.1 Julkisivuihin kohdistuvat melutasot ja äänieristysvaatimukset

Sisämelun yleiset ohjearvot asuintiloille ovat 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä [1]. Asemakaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus ΔL_A määritetään julkisivuun kohdistuvan melun A-äänitason ja sisämelun A-äänitason tavoitearvon erotuksena.

Raideliikenteen tapauksessa voidaan kuitenkin keskiäänitason lisäksi nähdä tarpeelliseksi tarkastella myös enimmäisäänitasoja L_{Amax} , joita koskien Suomessa ei kuitenkaan ole annettu ohjearvoja. Ympäristöministeriön julkisivujen äänieristyksen mitoitusoppaassa [8] enimmäismelulle asuintiloissa on esitetty suositusarvo 45 dB yöllä. Tästä voidaan laskea vaatimus A-äänitasoerotukselle vastaavasti kuten keskiäänitason tapauksessakin tiloille, jotka on tarkoitettu nukkumiseen.

Ympäristöministeriön asetuksen mukaan [2] asuinrakennuksen ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB.

HUOM! Kaavavaatimus sekoitetaan usein epähuomiossa julkisivun eri osien äänieristysvaatimusten kanssa. ΔL_A (tai kaavavaatimus) ei ole sama suure kuin ulkoseinien tai ikkunoiden äänieristys liikennemelua vastaan, vaan se on arvo, mitä on käytettävä julkisivun eri osien äänieristyksen mitoituksessa. Julkisivun osien (esim. ulkoseinän tai ikkunan) äänieristysluku liikennemelua vastaan $R_{A,tr}$ ($=R_w+C_{tr}$) on tarkistettava huonetilakohtaisesti ja se on suurempi kuin ΔL_A . Esim. ikkunoiden äänieristysvaatimus riippuu mm. ikkunoiden suhteellisesta pinta-alasta ja huonetilavuudesta.

Esimerkiksi Koirasaarentien ja Köökarinkujan risteuksen koilliskulmassa sijaitsevan 6-kerroksisen rakennuksen Koirasaarentien puoleiseen julkisivuun kohdistuu enintään **67 dB**. Tämän perusteella laskettu kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus ΔL_A on oltava vähintään **32 dB** (67 – 35 dB) kyseisellä julkisivulla.

Ilomäentien alueella julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitason perusteella lasketut melutasot eivät aiheuta erityisiä vaatimuksia julkisivujen äänieristykselle.

Kiiltomadonpuistossa yksittäisen raitiovaunun ohiajon aiheuttaman melun enimmäisäänitaso L_{Amax} on suunniteltujen rakennusten raitiotien puoleisilla julkisivuilla enintään **77 dB**. Tämän perusteella laskettu kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus on $\Delta L_A = 32 \text{ dB}$ (77 – 45 dB).

Kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus vaihtelee riippuen julkisivun ja melulähteen etäisyydestä ja suunnasta melulähteisiin nähden. Lisäksi A-äänitasoerotus vaihtelee riippuen, onko se laskettu keskiäänitason tai enimmäisäänitason perusteella. Suositukset kaavavaatimusta vastaavaksi A-äänitasoerotukseksi on esitetty eri rakennusten julkisivuilla *liitteissä C1, C2 ja F1*. Sinisellä esitetyt luvut edustavat keskiäänitason perusteella laskettuja vähimmäisvaatimuksia. Punaisella esitetyt luvut edustavat enimmäisäänitason perusteella laskettuja vähimmäisvaatimuksia, jotka tulisi ottaa huomioon, mikäli ko. julkisivulla on nukkumiseen tarkoitettuja asuintiloja. Liitteessä ei esitetä suositusta A-äänitasoerotukseksi, mikäli ne ovat alle 30 dB [2].

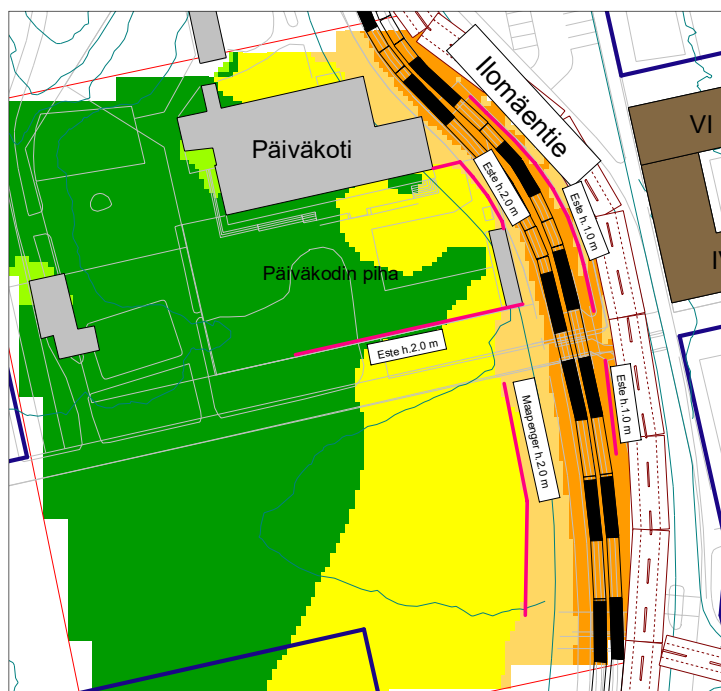
4.2 Piha-alueet

Melutason päiväajan ohjearvo/vaatimus oleskelualueilla ulkona on 55 dB ja yöajan 50 dB [1]/[2].

Laskennassa on huomioitu olemassa olevat tonttimeluidat sekä Koirasaarentien itäosassa tukimuurin päälle tuleva melua torjuva putoamiseste.

Päiväajan ohjearvo ja vaatimus (vihreät ja vaalean vihreät alueet) alittuvat kaava-alueelle suunniteltujen asuinrakennusten piha-alueilla. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että, oleskelualueiden suunnitteluperiaatteet melun osalta täytetään.

Päiväkodin piha-alueella Ilomäentien varrella päiväajan ohjearvo ja vaatimus ylittyvät. Päiväkodin piha-alueen suojaamiseksi melulta on tutkittu piha-alueen meluntorjuntaa. Sijoittamalla *kuvassa 3* esitetyn korkuiset meluesteet päiväkodin lähialueelle päiväajan ohjearvo ja vaatimus alittuvat lähes koko piha-alueella.



Kuva 3. Päiväkodin piha-alueen melusuojaus.

4.3 Parvekkeet

Parvekkeilla sovelletaan oleskelualueiden ohjearvoa/vaativuutta (55 dB päivällä ja 50 dB yöllä).

Avoimilla parvekkeilla esiintyvä melutaso on yleensä enintään 3 dB suurempi kuin julkisivuun kohdistuva melutaso julkisivusta tulevan heijastuksen vuoksi.

Parvekelasitusrakenteen äänieristyksen mitoituksen lähtökohtana on julkisivuihin kohdistuvan keskiäänitason ja parvekkeilla sallitun keskiäänitason välinen äänitasoero ΔL_A .

Julkisivuille, joilla lasketut päiväaikaiset keskiäänitasot ylittävät **65 dB**, ei suositella suunniteltavan parvekkeita, mutta tarkemmassa jatkosuunnittelussa myös tällaisille parvekkeille voi olla mahdollista löytää meluntorjunnan näkökulmasta toteuttamiskelpoinen ratkaisu.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. liitteet C1, C2, D1, D2) ovat **63...65 dB**, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on 8...10 dB. Tämän äänitasoerotuksen saavuttamiseksi suosittelemme lasittamaan ko. parvekkeet 10 mm karkaistulla parvekelasilla (yläosa, voi olla avattava, lasien välissä välilistat) ja alaosa 5+5 mm laminoidulla lasilla. Parvekkeiden kattoihin tulisi asentaa 50 mm paksuja vaimennusverhouslevyjä kaiun vähentämiseksi.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. liitteet C1, C2, D1, D2) ovat **52...62 dB** tulisi suunnitella parvekelasitus, jonka äänieristysvaatimus ΔL_A on enintään 7 dB. Näillä julkisivuilla tavallinen parvekelasitus (yläosa 6 mm karkaistu avattava lasi ja alaosa 4+4 mm laminoitu lasi) on riittävä.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (ks. liitteet C1, C2, D1, D2) ovat enintään **52 dB**, ei vaadita lasitusta ainakaan melun kannalta.

Mira Pykälistö
Medianomi AMK

Benoît Gouatarbès
Vanhempi konsultti, DI, FISE AA

VIITTEET

1. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista **993/1992**. Helsinki, 29.10.1992.
2. Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä **796/2017**. Ympäristöministeriö, Helsinki 24.11.2017.
3. Perustelumuistio, Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä. Ympäristöministeriö, Helsinki 24.11.2017.
4. Road traffic noise – Nordic Prediction Method. TemaNord 1996:525. Nordic council of ministers. 110 s.
5. Raideliikennemelun laskentamalli. Ympäristöopas 97. Ympäristöministeriö, Helsinki 2002. 58 s.
6. KRAGH J, ANDERSEN B & JAKOBSEN J, Environmental noise from industrial plants. General prediction method. Danish Acoustical Laboratory, report 32. Lyngby 1982. 54 s + liitt 35 s.
7. Gouatarbès B & Lahti T, Artic-raatiovaunu – Raideliikennemelun laskentamallin lähtöarvot. Akukon, raportti 160454-1. Helsinki, 23.5.2016.
8. Lyly T, Jussila K, Kauhanen M & Niskanen I, Artic-raatiovaunujen risteys- ja kaarremelun mittaukset 17.2.2016. WSP/Kruunusillat. Helsinki, 13.6.2017.
9. Lahti T, Helsingin raitiovaunut. Risteys- ja vaihdemelun mittaukset. *TL Akustiikka 11214*. Helsinki, 11.5.2012.

Koirasaarentie

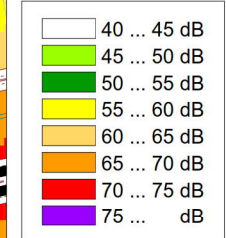
Liikennemeluselvytys

Tie- ja raitioliikenne

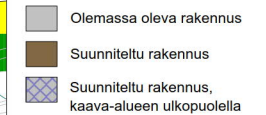
Ennuste 2040
länsiosaa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 7-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit



AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4



Koirasaarentie

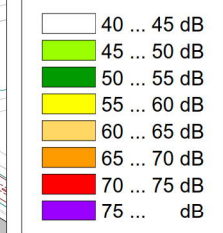
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
itäosa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 7-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit

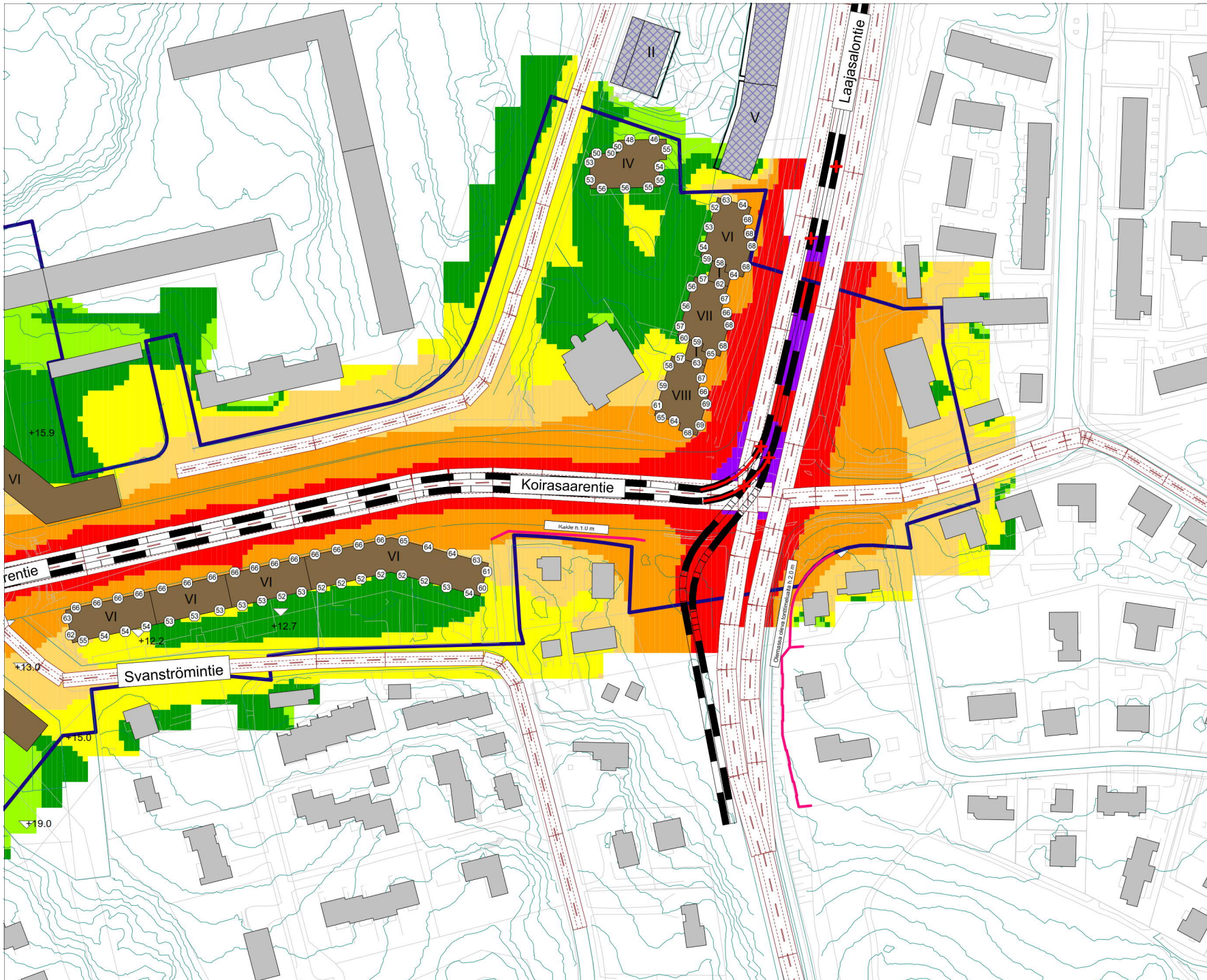
- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Suunniteltu rakennus, kaava-alueen ulkopuolella

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4

Cadna/A 2018 (Nordic)



Koirasaarentie

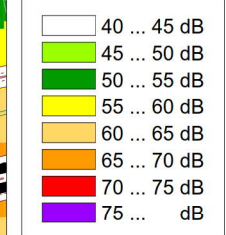
Liikennemeluselvytys

Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
länsiosaa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-07)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Suunniteltu rakennus, kaava-alueen ulkopuolella

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4



Koirasaarentie

Liikennemeluselvytys

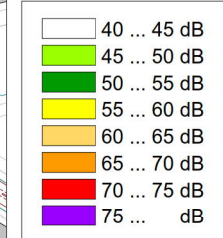
Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
itäosa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-07)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Suunniteltu rakennus, kaava-alueen ulkopuolella

AKUKON

Akukon Oy

SUUN

MPY

MITTAKAAVA

1:2000

PÄIVÄYS

12.11.18

PAPERIKOKO

A4



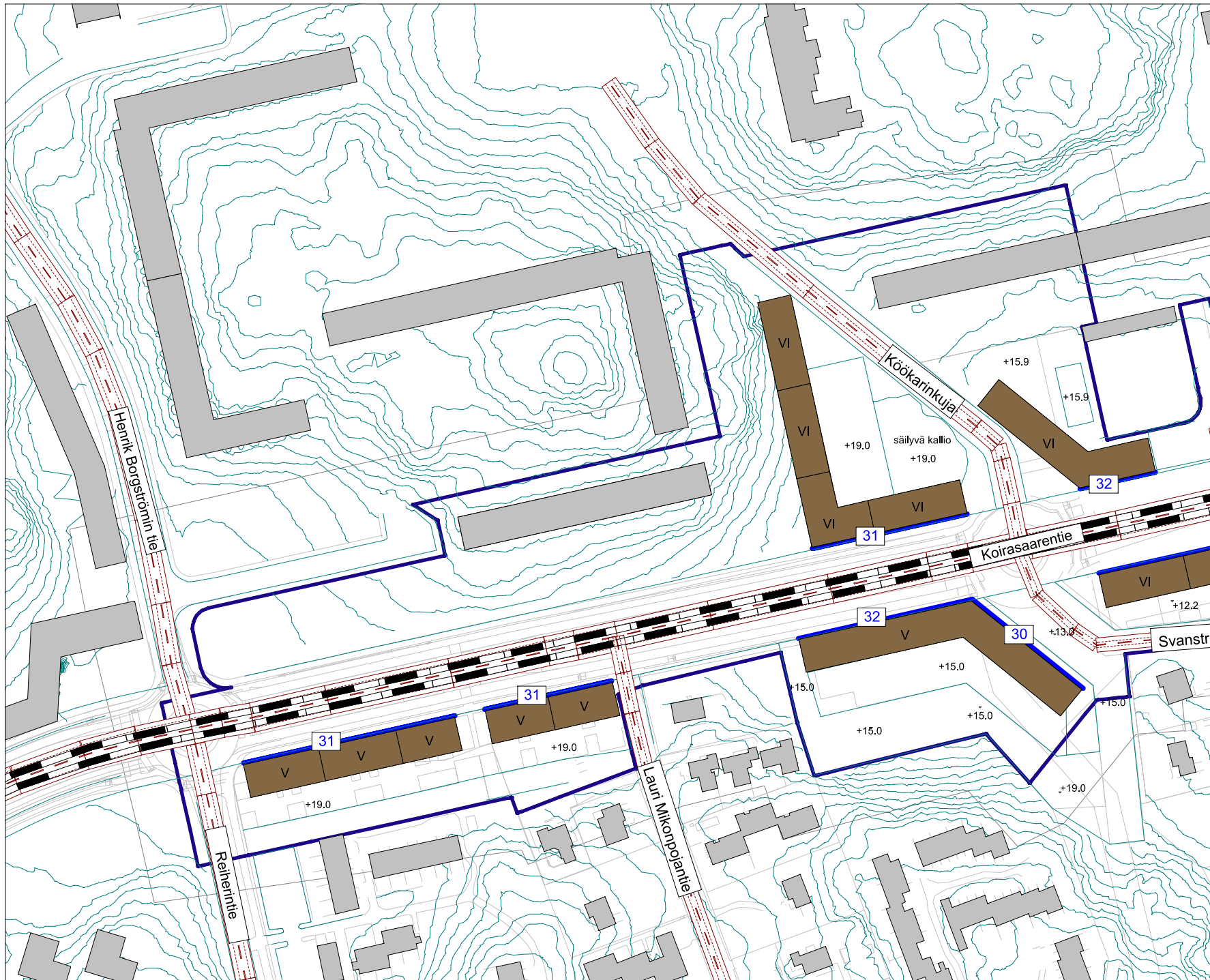
Koirasaarentie

Liikennemeluselvitys
länsiosia

Suositus
A-äänitasoerotukseksi
liikennemelua vastaan

Sinisellä esitetyt luvut
edustavat keskiäänitason
perusteella laskettuja
vähimmäisvaatimuksia

Punaisella esitetyt luvut
edustavat enimmäis-
äänitason
perusteella laskettuja
vähimmäisvaatimuksia

**AKUKON**

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4

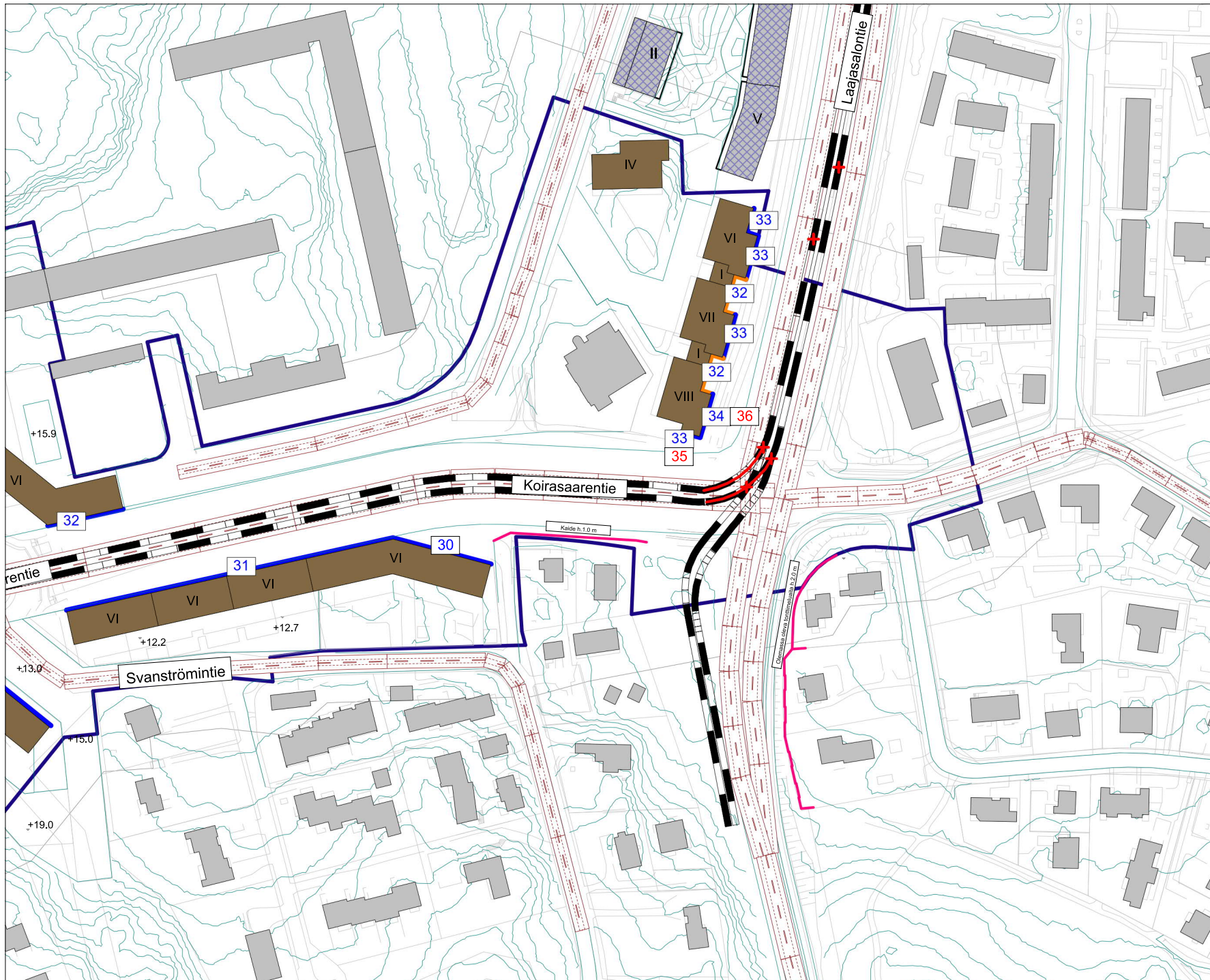
Koirasaarentie

Liikennemeluselvitys
itäosa

Suositus
A-äänitaserootukseksi
liikennemelua vastaan

Sinisellä esitetyt luvut
edustavat keskiäänitason
perusteella laskettuja
vähimmäisvaatimuksia

Punaisella esitetyt luvut
edustavat enimmäis-
äänitason
perusteella laskettuja
vähimmäisvaatimuksia



AKUKON
Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4

Ilomäentie

Liikennemeluselvytys

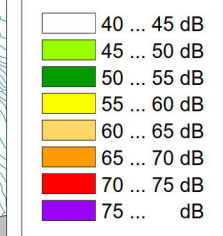
Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
pohjoisosa

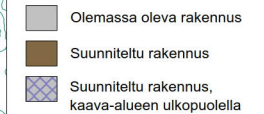
Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 7-22)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit



AKUKON

Akukon Oy

SUUN

MPY

MITTAKAAVA

1:2000

PÄIVÄYS

12.11.18

PAPERIKOKO

A4



Ilomäentie

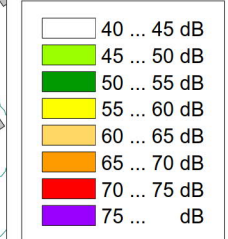
Liikennemeluselvytys

Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
eteläosa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 7-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Suunniteltu rakennus, kaava-alueen ulkopuolella

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4



Ilomäentie

Liikennemeluselvitys

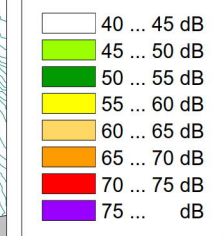
Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
pohjoisosa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-7)

A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Suunniteltu rakennus, kaava-alueen ulkopuolella

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	21.12.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:3000	A4

Cadna/A 2018 (Nordic)



Ilomäentie

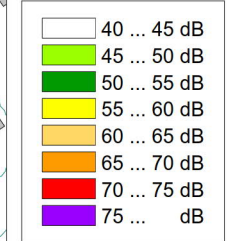
Liikennemeluselvytys

Tie- ja raitioliikenne

Ennuste 2040
eteläosa

Julkisivuilla ja piha-alueilla
esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-7)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}



Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu rakennus
- Suunniteltu rakennus, kaava-alueen ulkopuolella

AKUKON

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:3000	A4



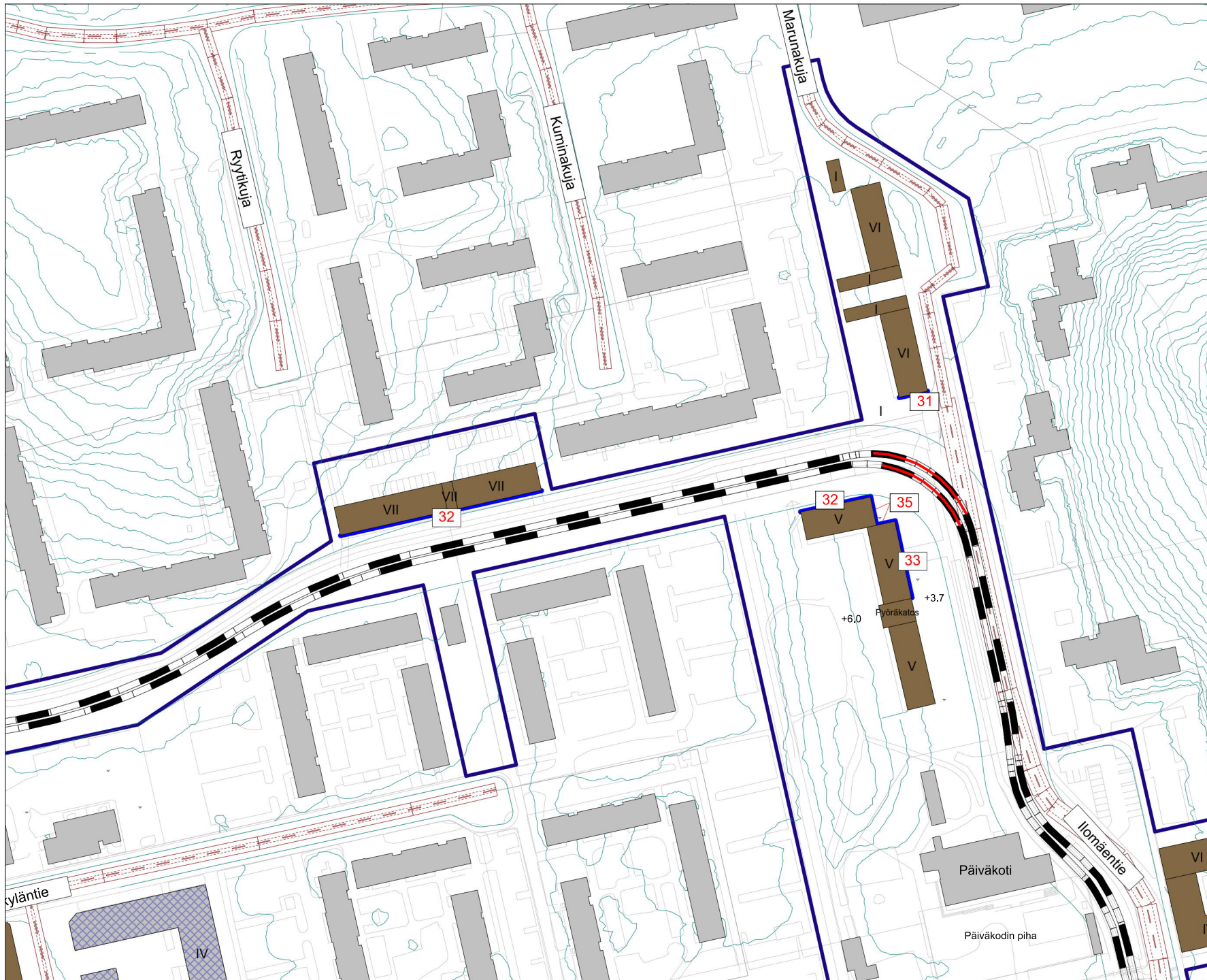
Ilomäentie

Liikennemeluselvitys
pohjoisosa

Suositus
A-äänitasoerotukseksi
liikennemelua vastaan

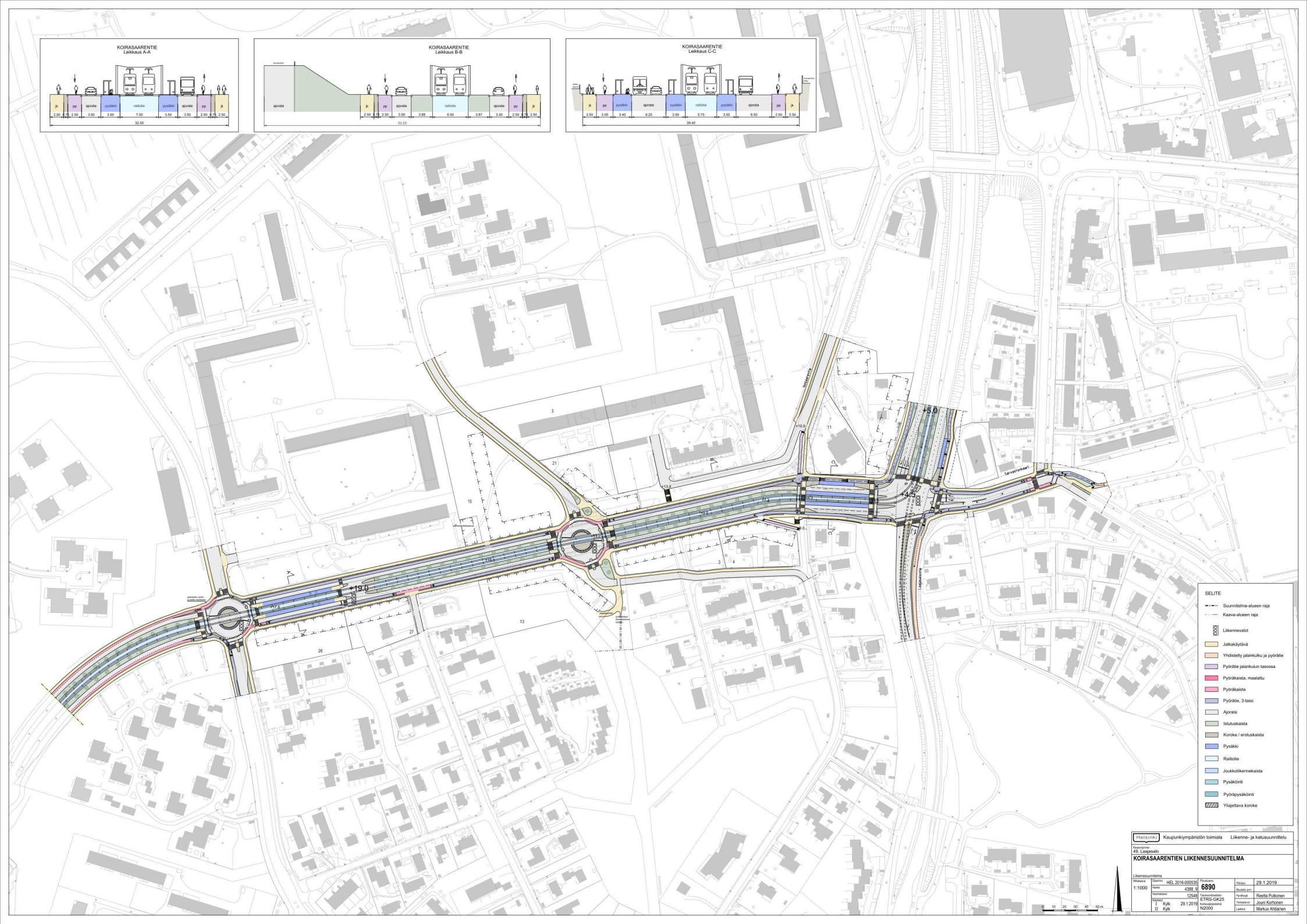
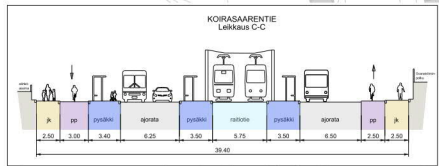
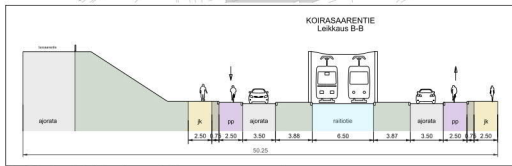
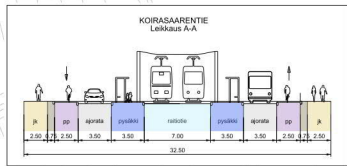
Sinisellä esitetyt luvut
edustavat keskiäänitason
perusteella laskettuja
vähimmäisvaatimuksia

Punaisella esitetyt luvut
edustavat enimmäis-
äänitason
perusteella laskettuja
vähimmäisvaatimuksia



AKUKON
Akukon Oy

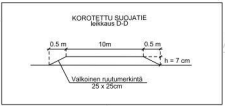
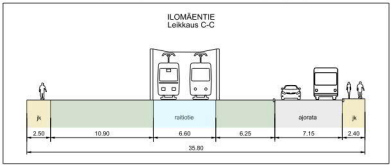
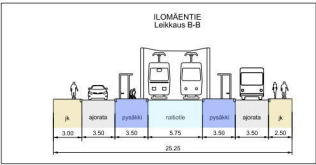
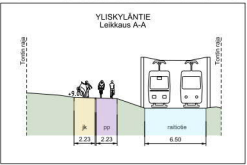
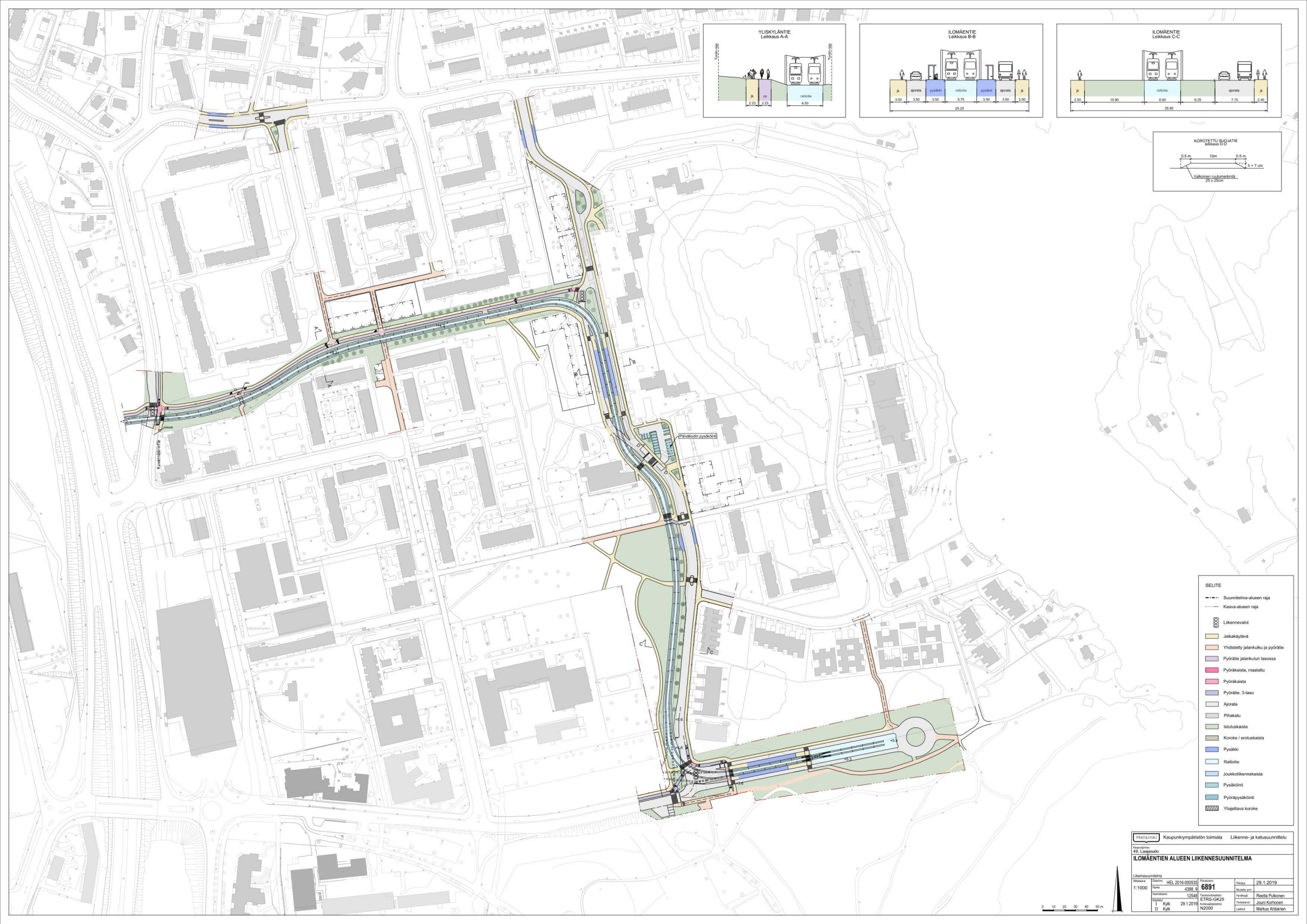
SUUN	PÄIVÄYS
MPY	12.11.18
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:2000	A4



SELUTE

- Suunnittelualueen raja
- Kaava-alueen raja
- Likennevalot
- Jalkäykylä
- Yhdistetty jalkenkäytilä ja pyörätie
- Pyörätie jalkenkäytin kanssa
- Pyöräkaista, maastettu
- Pyöräkaista
- Pyörätie, 3-taso
- Ajorata
- Istutuskaisla
- Korke / erotuskaisla
- Pyöräki
- Rataosio
- Joukkoliikennekaista
- Pyöräkiöni
- Pyöräpyöräkiöni
- Yliajettava korkeus

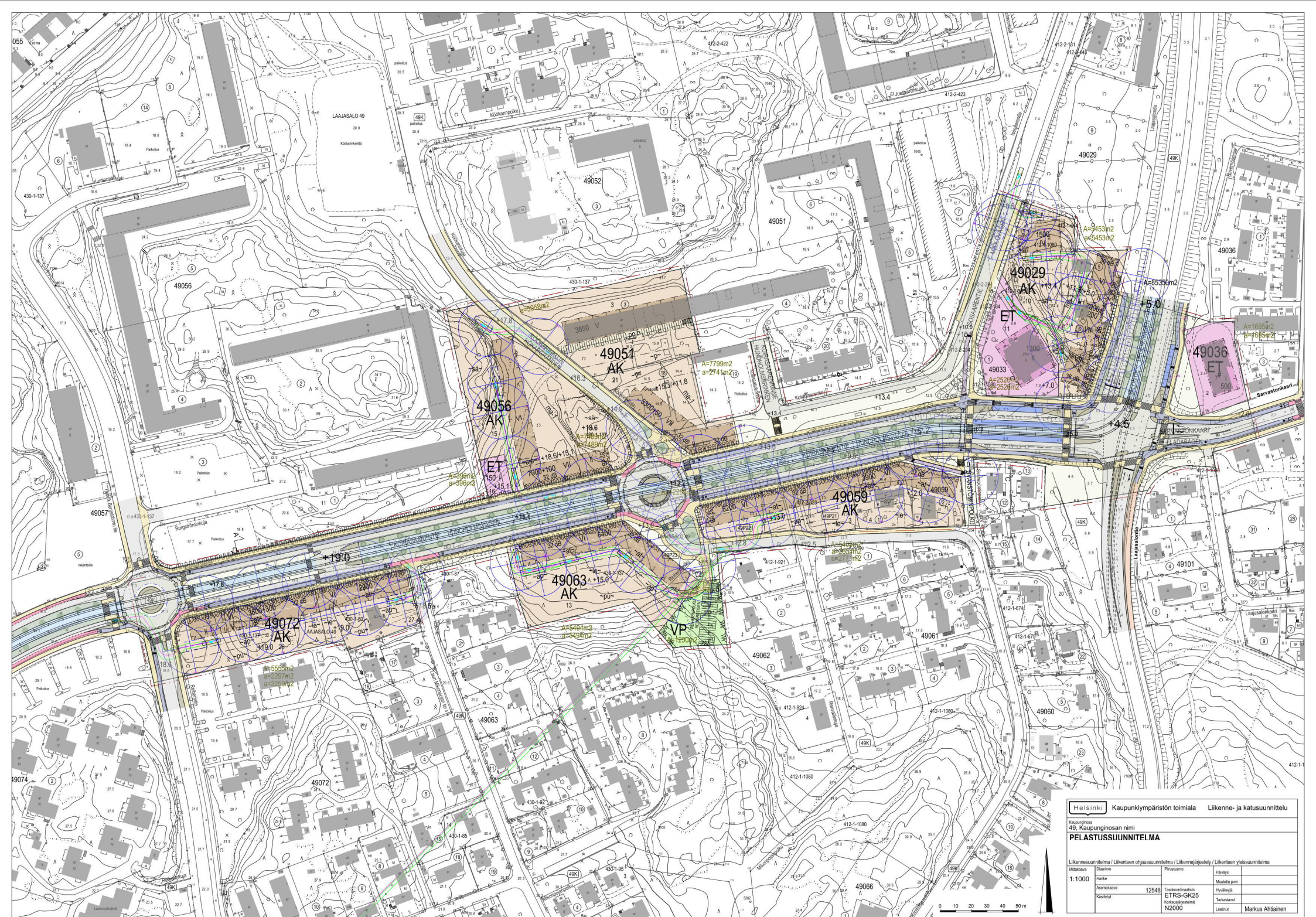
Helsinki Kaupunkiympäristön toimiala Liikenne- ja katusuunnittelu
 Projektitunnus: HEL/2016/00053
KOIRASAARENTIEN LIKKENESUUNNITELMA
 Määräys: 6890
 Pöytäkirja: 356
 Päätös: 29.1.2019
 Tekijä: Reetta Riihimäki
 Tarkastaja: Jari Korhonen
 Luovutaja: Markus Antanen



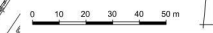
- SELITE**
- Suunnitelma-alueen raja
 - Kaava-alueen raja
 - ⊠ Liikennevalot
 - Jaakkajätkä
 - Yhdistetty jalankulun ja pyöräilijöiden
 - Pyöräilijöiden tasossa
 - Pyöräkaista, maalattu
 - Pyöräkaista
 - Pyöräilijöiden 3. taso
 - Ajorata
 - Pihakatu
 - Itäsuokasta
 - Korke / erotuskaista
 - Pyöräki
 - Raitioite
 - Joukkoliikennekaista
 - Pyöräki
 - Pyöräpysäköinti
 - Ylipeltävä koroke

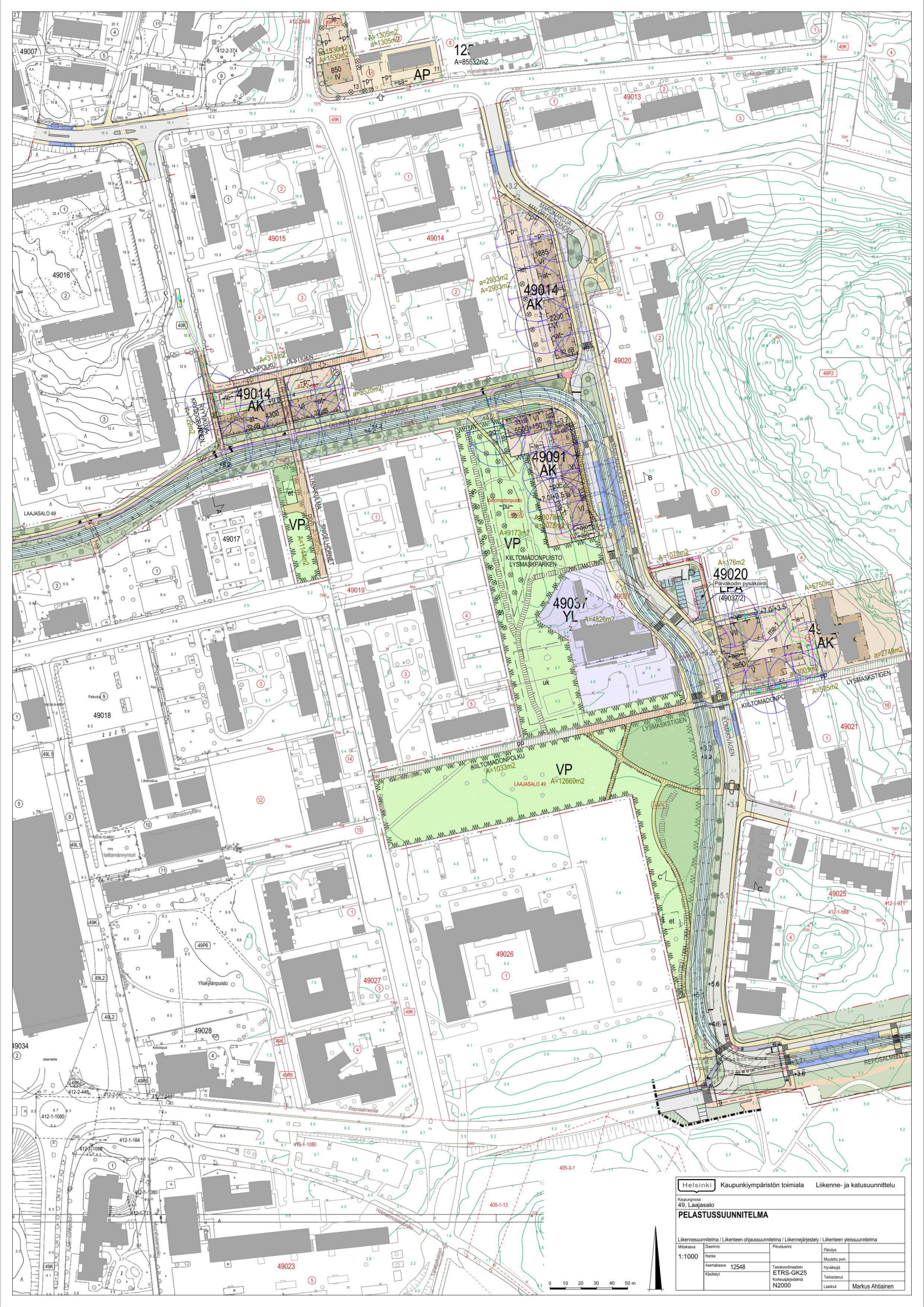
Helsinki		Kaupunkiympäristön toimiala		Liikenne- ja katusuunnittelu		
ILOMAENTIE ALUEEN LIIKENNESUUNNITELMA						
Lisäselityksiä						
Mittakaava	1:1000	Projekti	HEL 2016-00053	6891	Päiväys	29.1.2019
Alue	48.000000	Maailman	4388		Maailman	
Yhteyshenkilö	3554	Yhteyshenkilö	ETRS-GK25		Reetta Pulkkinen	
Yhteyshenkilö	Kyk	29.1.2019	Yhteyshenkilö	Jari Korhonen		
Yhteyshenkilö	Kyk		Yhteyshenkilö	Markus Antanen		





Helsinki		Kaupunkiympäristön toimiala		Liikenne- ja katusuunnittelu	
Kaupunkikeskus					
400 Kaupunginosa nimen					
PELASTUSSUUNNITELMA					
Liikennesuunnitelma / Liikenteen ohjussuunnitelma / Liikennejärjestely / Liikenteen yleissuunnitelma					
Mittakaava	1:1000	Diagrammi		Päiväys	
Näkö		Maailma		Päiväys	
Asennus	12548	Tekijä	ETRS-GK25	Projektorina	
Käsitellyt		Korjattu	N2000	Laatunut	Markus Ahlainen





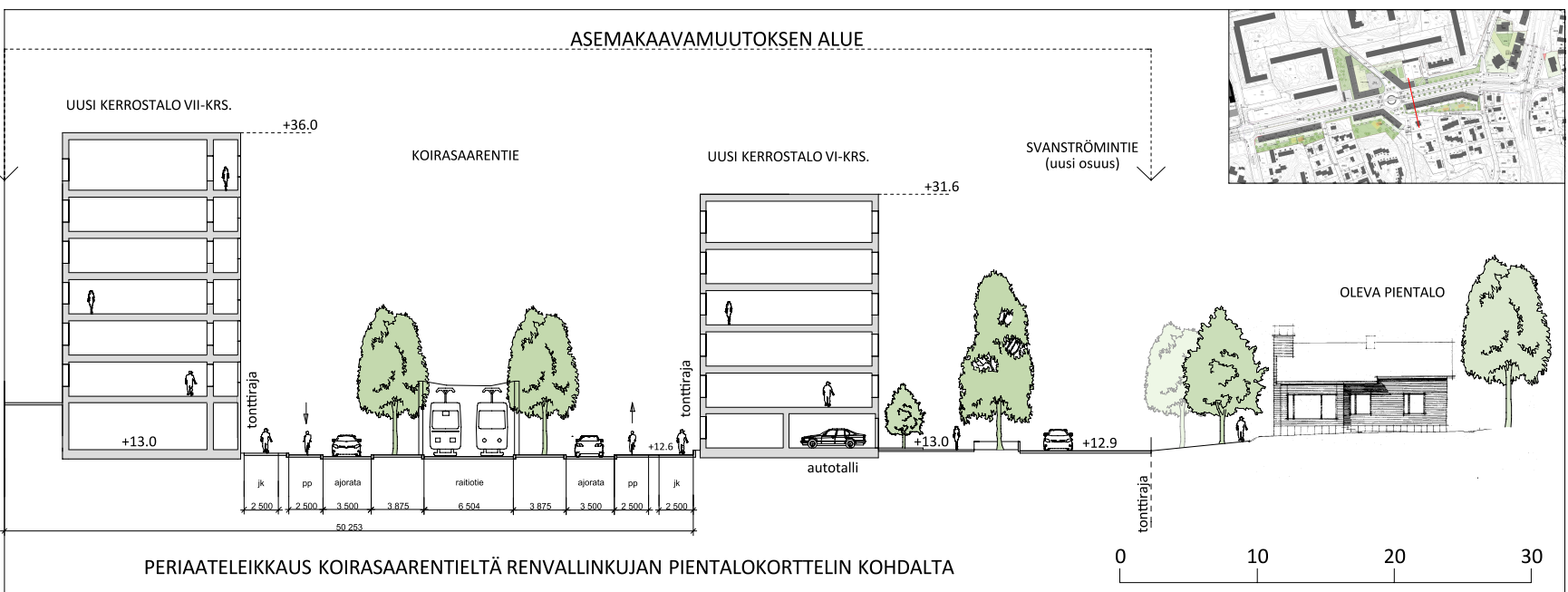
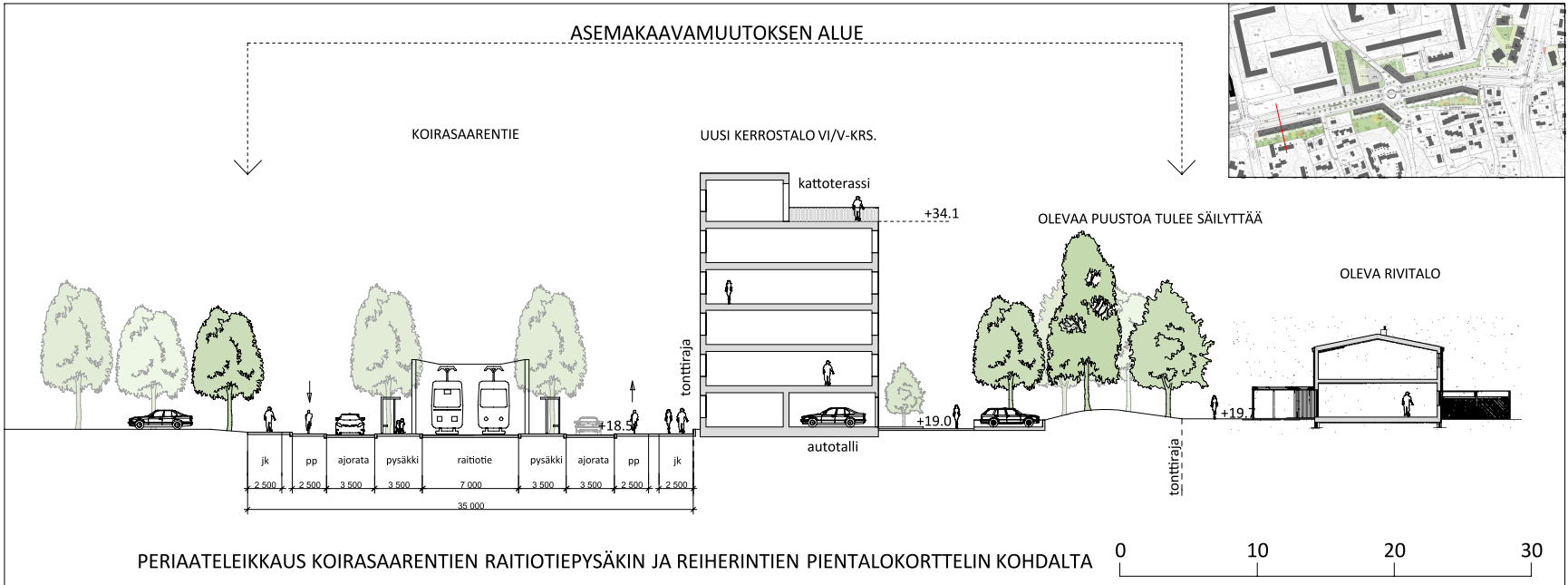
Helsinki Kaupunkiympäristön toimiala Liikenne- ja katusuunnittelu

Kaupunginosa 49, Laajasalo
PELASTUSSUUNNITELMA

Likennesuunnitelma / Liikenteen ohjussuunnitelma / Liikennejärjestely / Liikenteen yleissuunnitelma

Mittakaava	Daatrimo	Päiväys	Piirustaja
1:1000	Hanki		Matti Mäkelä
	Asennokava	12548	Tasokoordinaatio
	Käsitellyt		ETRS-GK25
			Koordinaatijärjestelmä
			N2000
			Tarkastanut
			Laatinut
			Markus Ahlainen

0 10 20 30 40 50 m

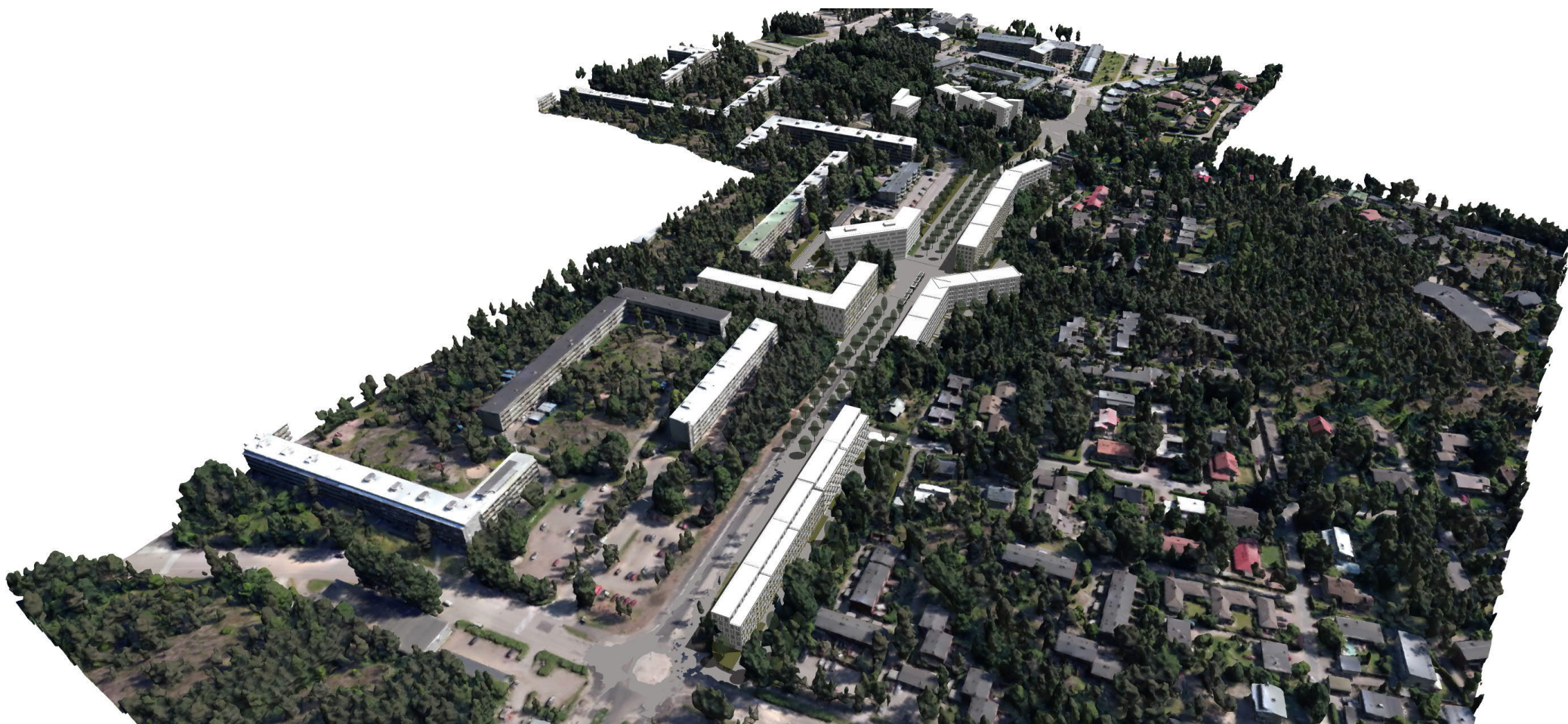




Koirasaarentie ilmakekuva, näkymä etelästä



Koirasaarentie ilmakekuva, näkymä idästä



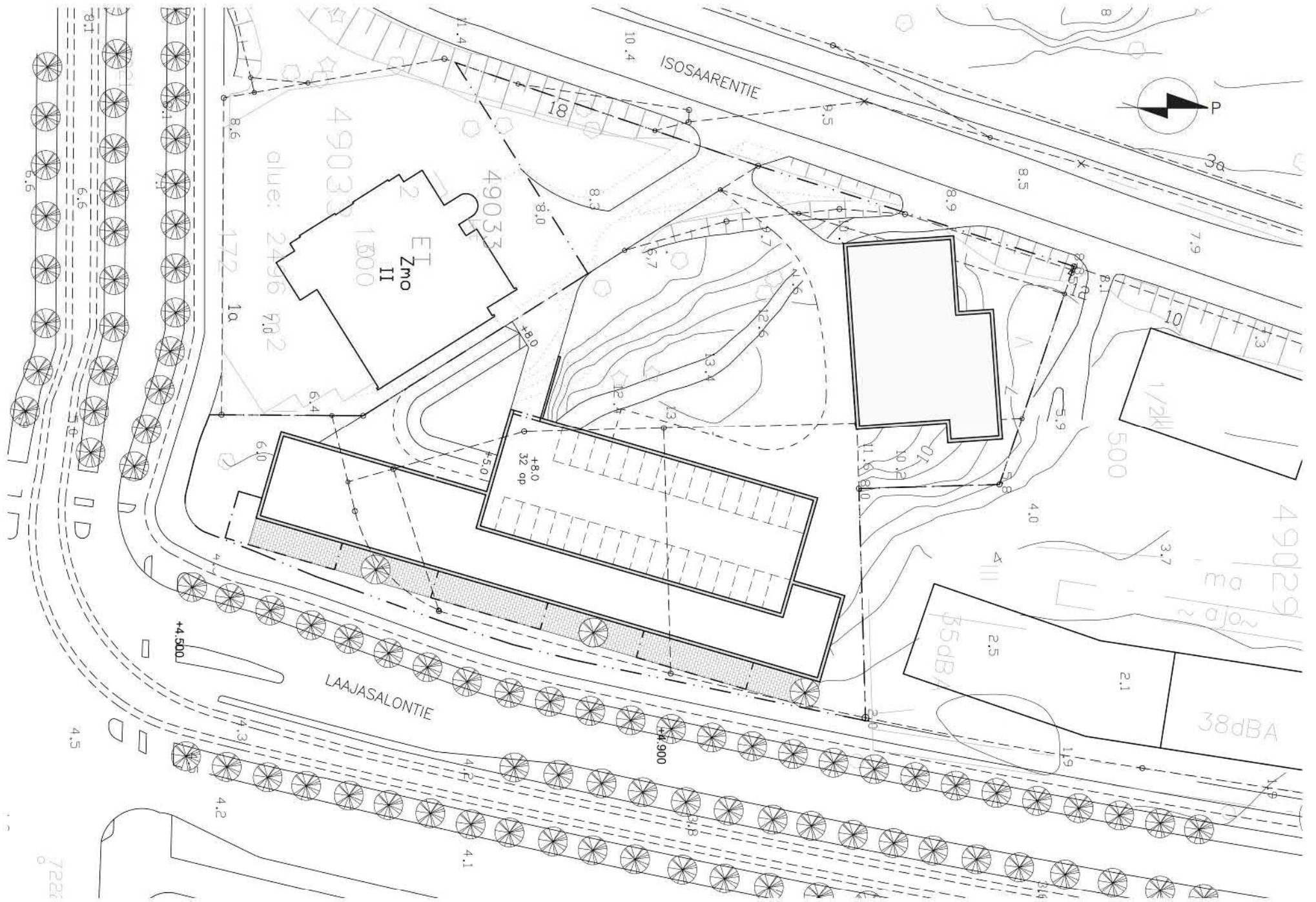
Koirasaarentie ilmakuva, näkymä lounaasta



Ilomäentien ilmakekuva, näkymä koillisesta

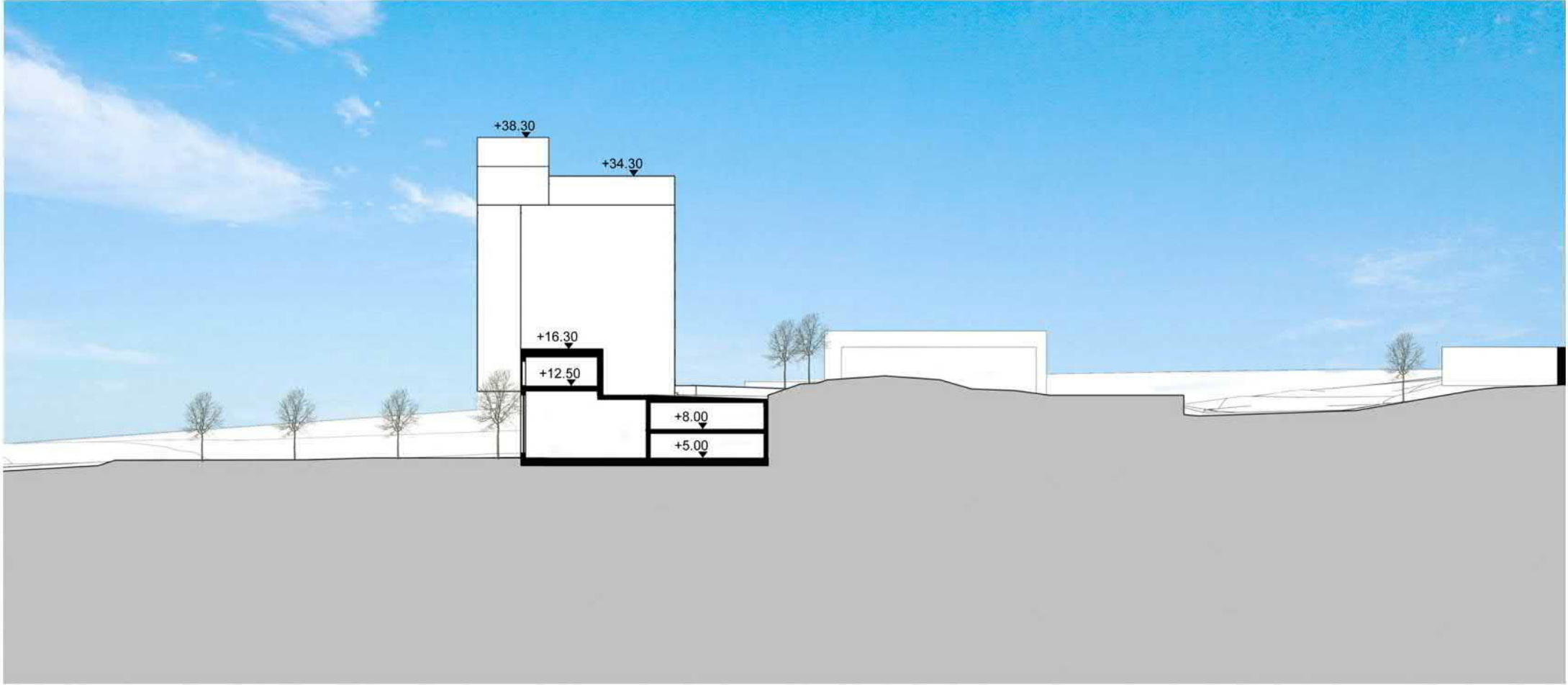


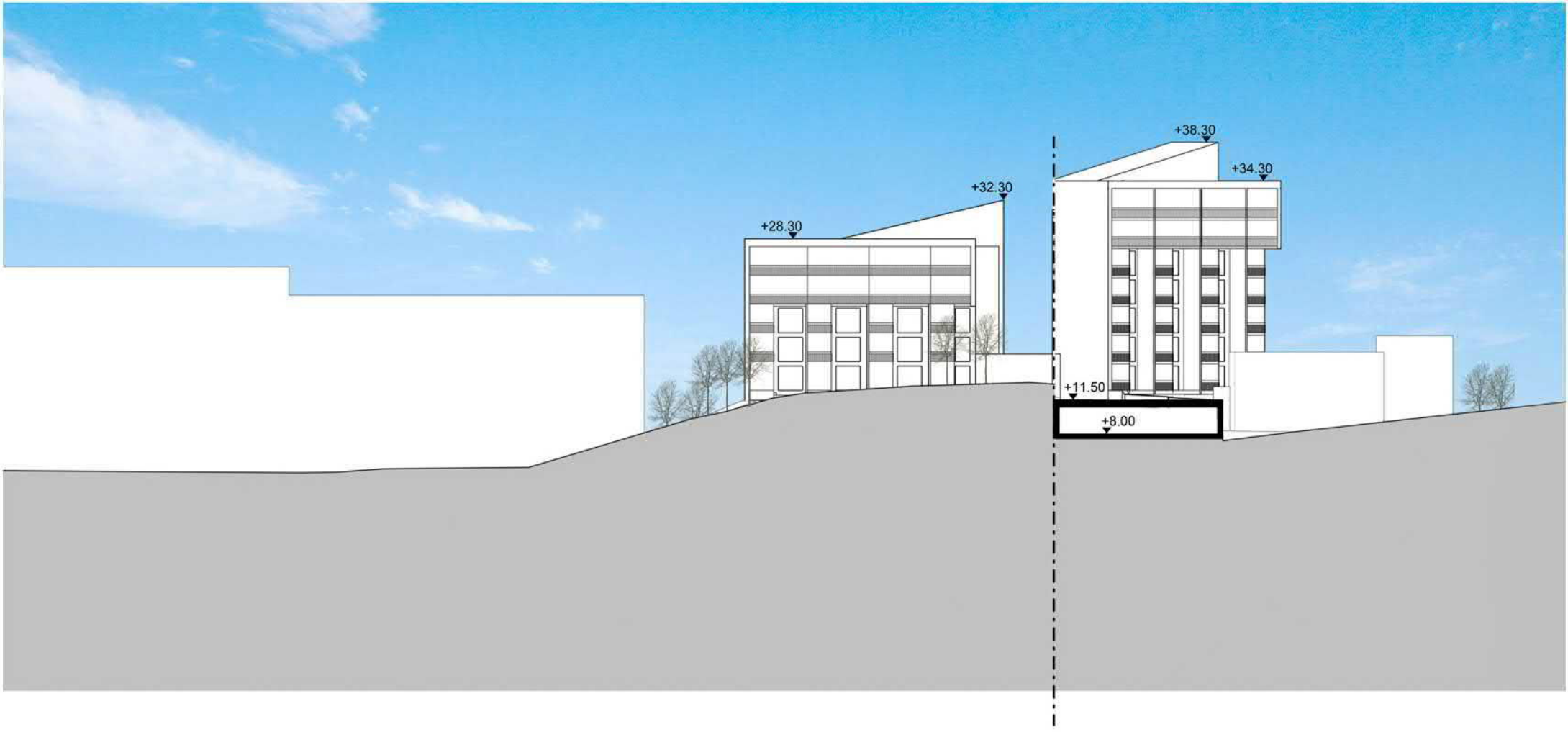










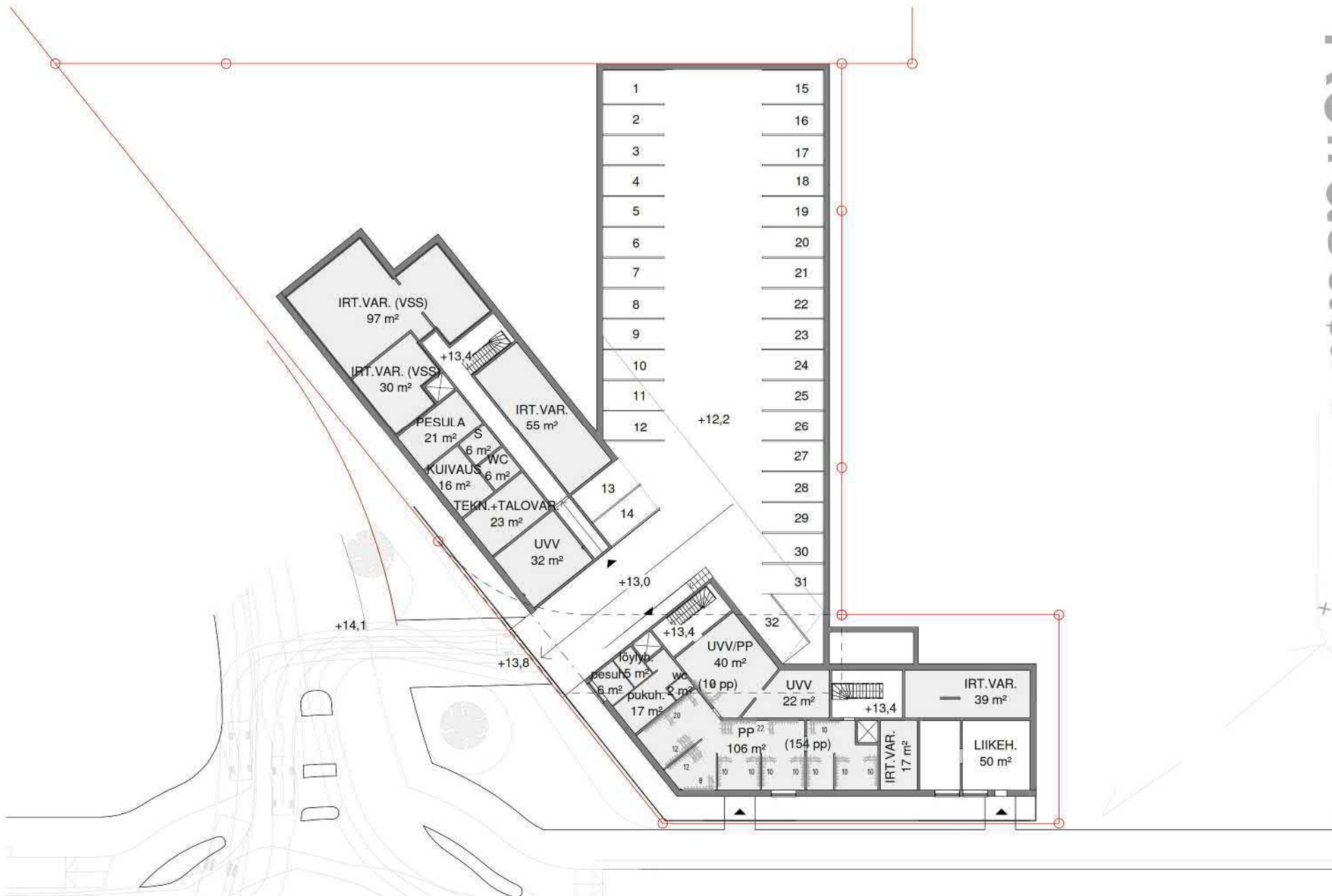












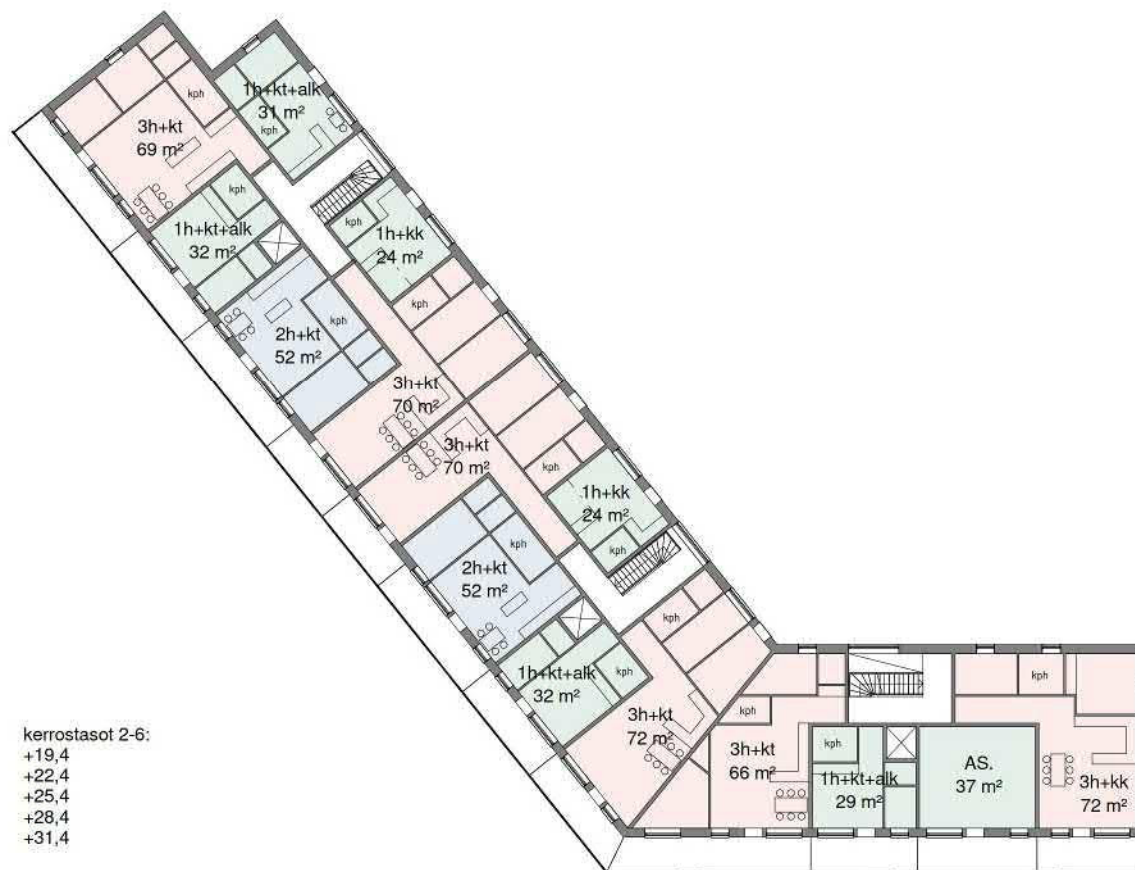


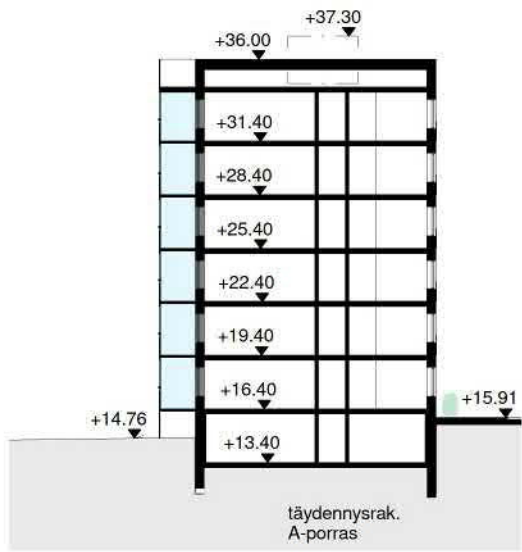
AUTOPAIKKALASKELMA

TARVE
 OLEVALLA RAKENNUKSELLA
 UUDISRAKENTAMINEN 35 AP
 5300 k-m²
 1 ap / 130 k-m² = 40,8 41 AP
 30 ylim. sisäpolkupyöräpaikkaa = -3 AP
YHTEENSÄ 73 AP

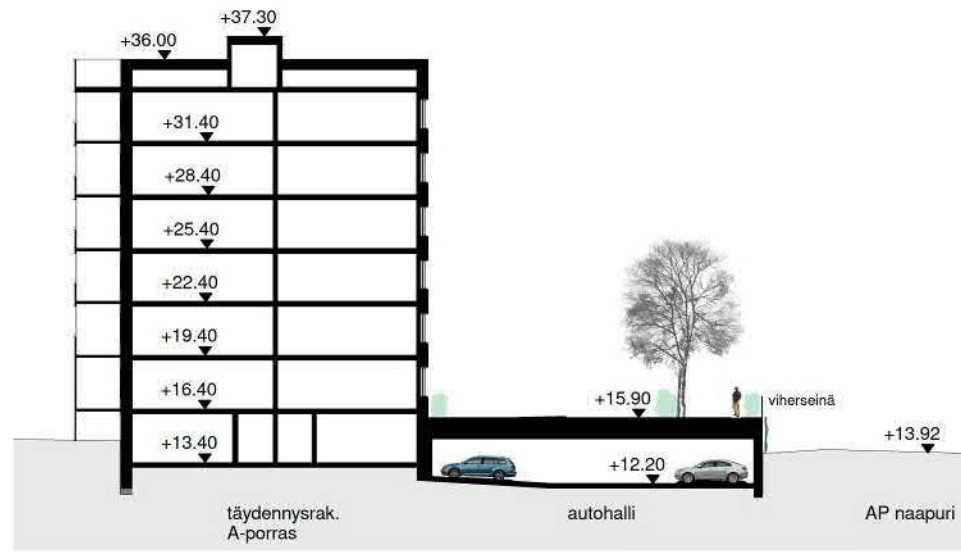
TOTEUTUS
 PIHA 41 AP
 HALLI 32 AP
YHTEENSÄ 73 AP

JÄTTEENKERÄYS
 UUDISRAKENNUS: MOLOK-SYVÄKERÄYSJÄRJESTELMÄ
 5 m³ -säiliö 6 kpl
 1300 l -säiliö 1 kpl

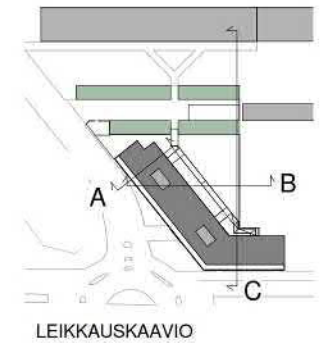




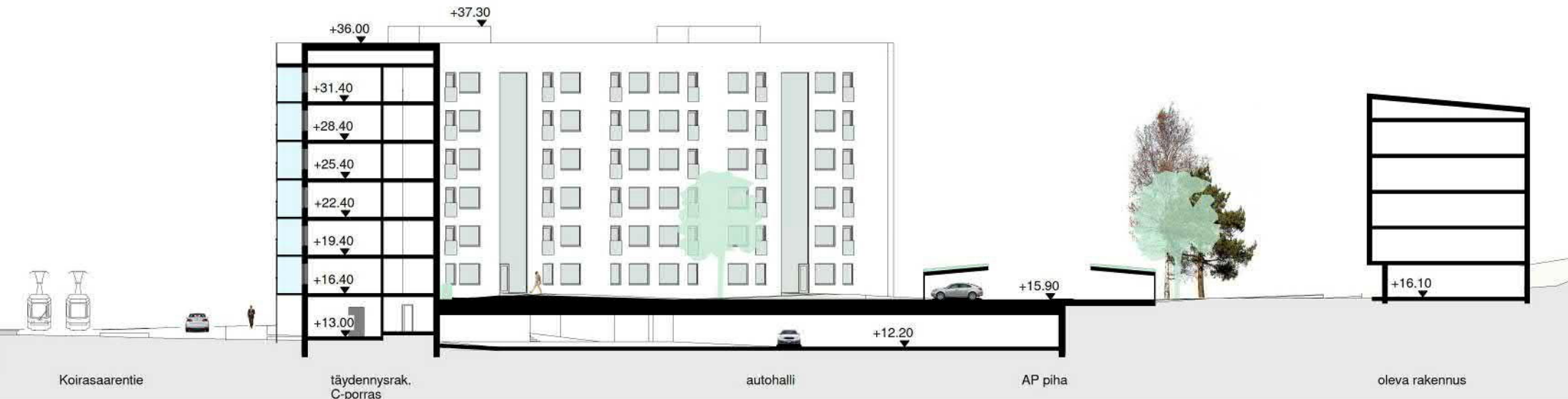
LEIKKAUS A



LEIKKAUS B



LEIKKAUSKAAVIO



LEIKKAUS C



