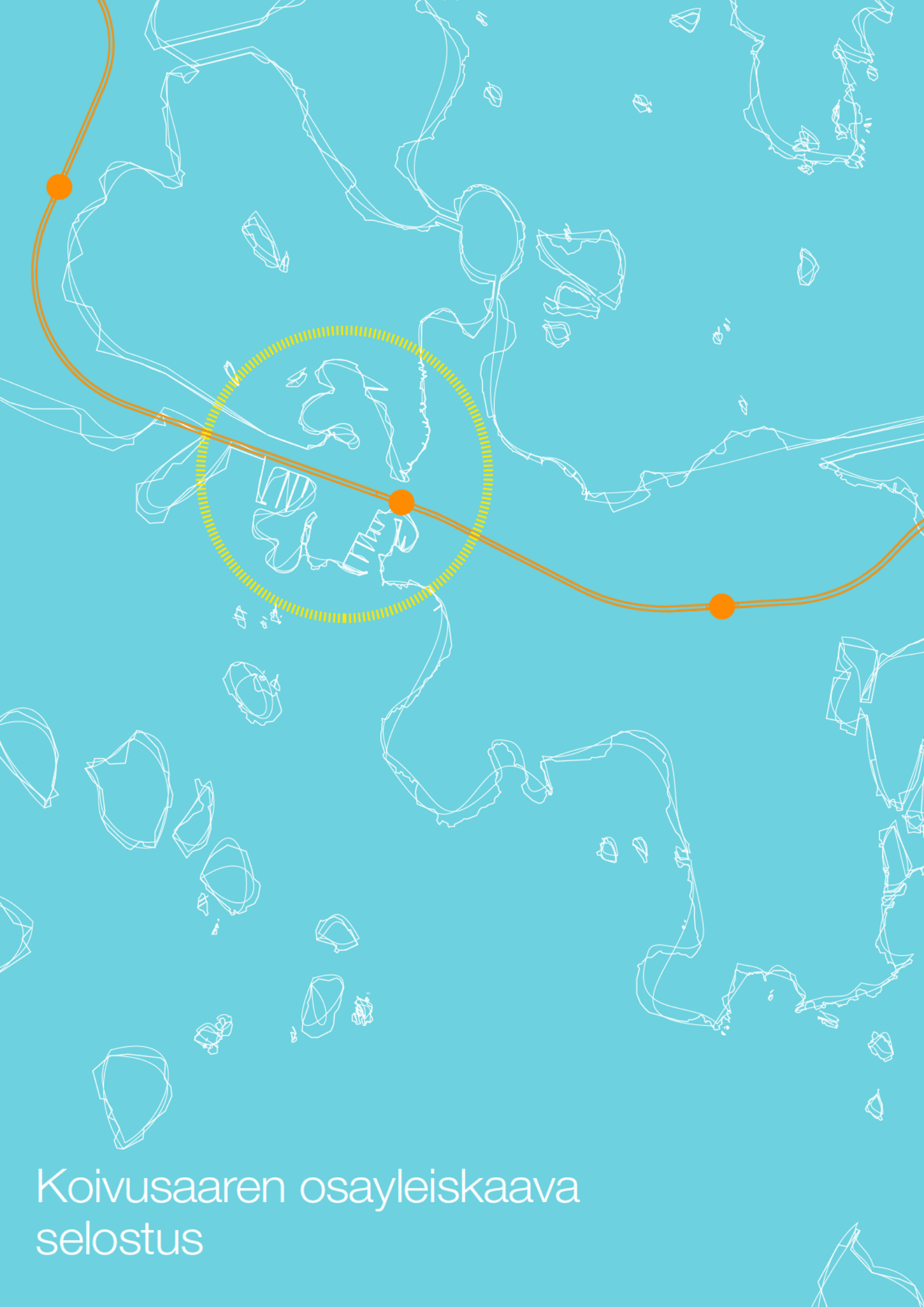


Koivusaaren osayleiskaava
selostus





1.Johdanto 7

2. Koivusaaren osayleiskaava-alue 7

3. Koivusaaren nykytilanne 7

4. Koivusaaren suunnittelun tavoitteet 21

5. Koivusaaren suunnitteluperiaatteet 23

6. Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu 23

7. Osayleiskaavasuunnitelma 25

8. Osayleiskaava 61

9. Vaikutusten arviointi 68

10. Osallistuminen 76

11. Suunnitteluaikataulu 82

12. Käsittelyvaiheet 83

Aineisto 84

Liiteet 86



Ortokuva. © Kaupunkimittausosasto, Helsinki

OSAYLEISKAAVAN SELOSTUS NRO 12180
Päivätty 11.12.2012

Osayleiskaava koskee:
Helsingin kaupungin 31. kaupunginosa Lauttasaari

Kaavan nimi:
Koivusaaren osayleiskaava
Hankenumero: 0845_1
HEL 2012-003532, (Kslk dnro 2006-558)

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 3.1.2008
Luonnos nähtävillä: 15.3. - 10.4.2010,
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 28.4.2011
Luonnos nähtävillä: 15.10. - 2.11.2012
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 18.12.2012
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 18.1. - 18.2.2013
Kaupunkisuunnittelulautakunta: muutettu 8.4.2014
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 23 5. - 23.6.2014
Kaupunkisuunnittelulautakunta: muutettu 28.10.2014
Kaupunkisuunnitteluvirasto: täydennetty 8.12.2014
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto 14.1.2015
Voimaantulo: 24.3.2017

Alueen sijainti:
Osayleiskaava-alue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella rajautuen lännessä kaupungin rajaan.

Valmistelijat:

Maankäytön suunnittelu:
Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, puhelin 310 37206
Valtteri Heinonen, puhelin 310 64795

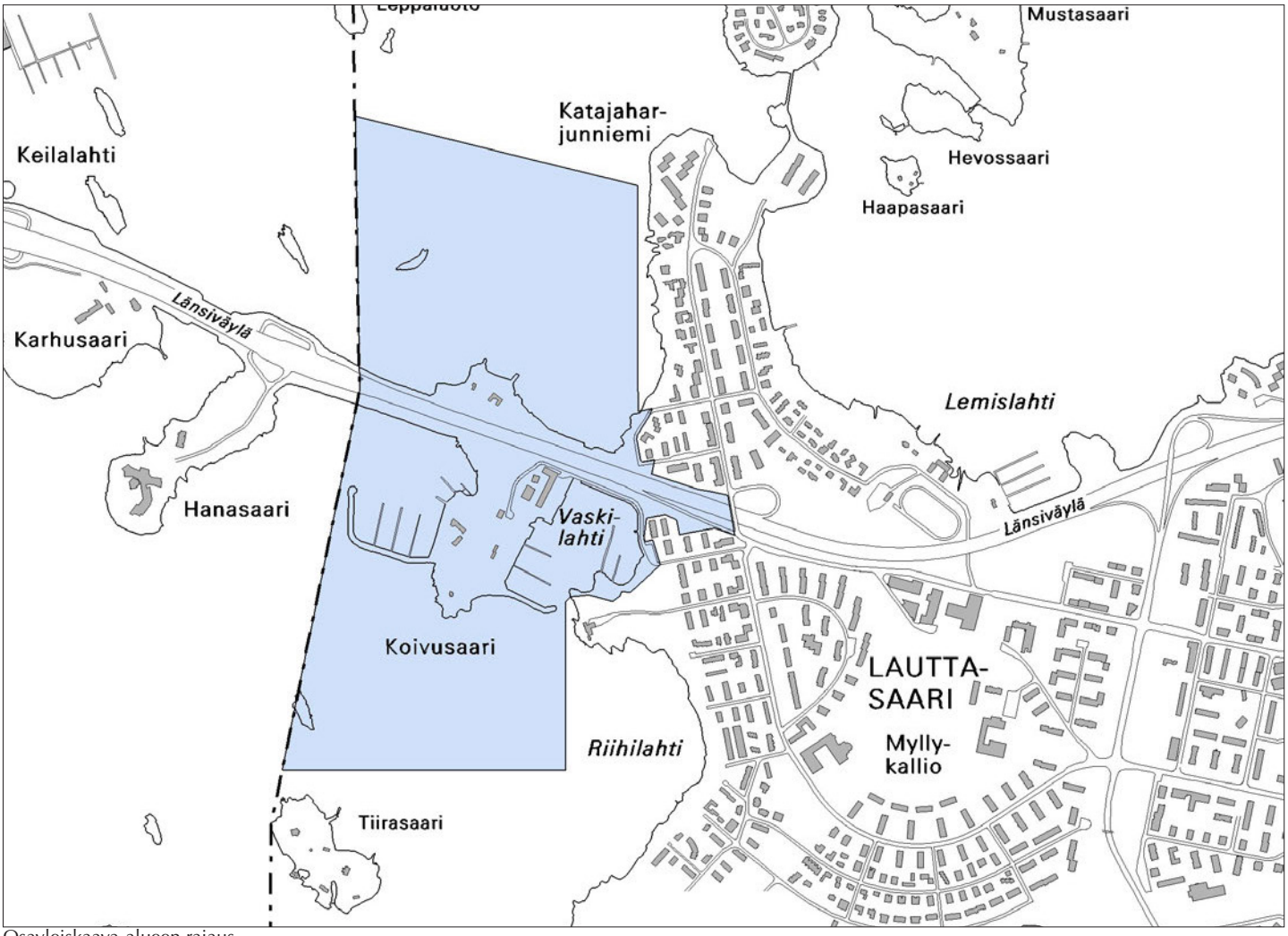
Maisemasuunnittelu:
Anu Lamminpää, puhelin 310 37258

Kuntatekniikan suunnittelu:
Helena Färkkilä-Korjus, puhelin 310 37325 (geotekniikka)
Peik Salonen puhelin 310 37248 (yhdyskuntatekniikka)
Raila Hoivanen, puhelin 310 37482 (rakennetekniikka, kaavatalous)
Kaarina Laakso, puhelin 310 37250 (maaperän ja sedimentin pilaantuneisuus)
Eija Kivilaakso, puhelin 310 37247

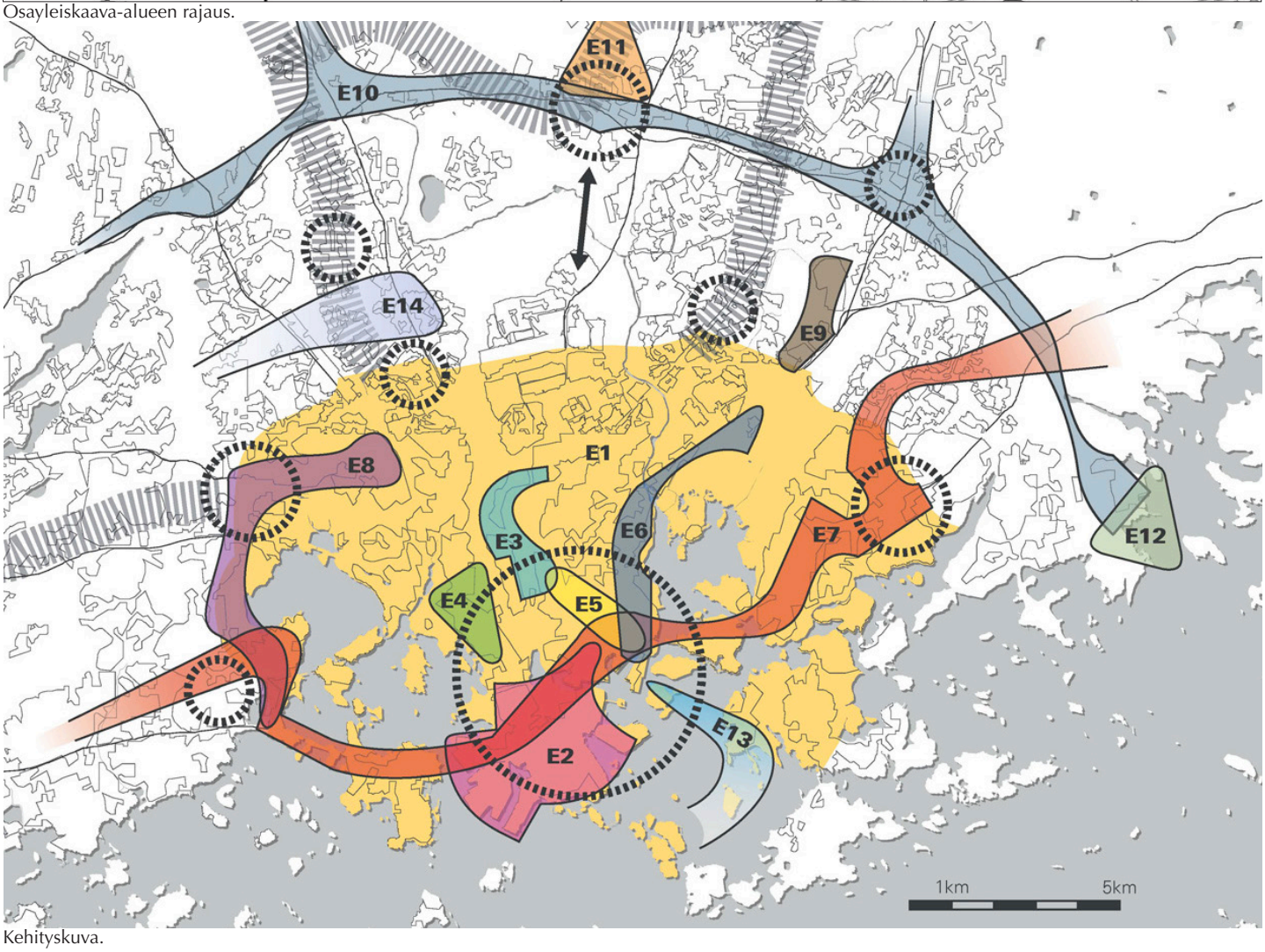
Liikennesuunnittelu:
Heikki Palomäki, puhelin 310 37312
Juuso Aaltonen, puhelin 310 37118
Heikki Hälvä, puhelin 310 37142 (melu ja päästöt)

Vuorovaikutus ja viestintä:
Juha-Pekka Turunen, puhelin 310 37403

Suunnitteluavustaja:
Leena Heino, puhelin 310 37317



Osayleiskaava-alueen rajaus.



Kehityskuva.

1. JOHDANTO

Koivusaaren asema seudun kaupunkirakenteessa muuttuu nykytilanteeseen nähden Länsimetron rakentamisen myötä. Helsingin kaupunkisuunnittelu on viime vuosien aikana pyrkinyt yhä voimakkaammin tukeutumaan hyviin joukkoliikenneyhteyksiin ja kaupunkirakenteen hajaantumista entistä laajemmalle alueelle pyritään hillitsemään. Länsimetron rakentaminen Lauttasaaren kautta Espooseen luo mahdollisuuksia ja perusteita kaupunkirakenteen tiivistämiselle uuden metrolinjan asemien tuntumaan. Koivusaari asettuu tämän uuden metrolinjan varteen ja sijaitsee vain noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta ja toisaalta lähellä Keilaniemen työpaikka-aluetta ja Otaniemen kampusta.

Yleiskaava 2002:ssa Koivusaari on merkitty selvitysalueeksi (S). Selvitysalue-merkintä tarkoittaa sitä, että alueen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Yleiskaavan yhteydessä tarkasteltuja Koivusaaren maankäytöllisiä lähtökohtia sekä selvitettyjä reunaehtoja ja ominaispiirteitä tarkennetaan.

2. KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA-ALUE

2.1. Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta. Espoon ja Helsingin välinen kaupungin raja sijaitsee Koivusaaren ja Hanasaaren välissä.

Suunnittelualue on osa Lauttasaaren kaupunginosaa Länsi-Helsingissä. Koivusaari rajautuu lännessä Espoon kuntarajaan ja idässä Lauttasaaren Katajaharjun alueeseen. Pohjoisessa ja etelässä aluetta ympäröi merialue. Suunnittelualueeseen kuuluvat Koivusaaren maa-alue, ympäröivää merialuetta, Länsiväylä ja maapenkereet Koivusaaren itä- ja länsipuolella. Lisäksi alueeseen kuuluvat Länsiväylän reunustat tien ja korttelialueiden välissä Katajaharjun sillalle asti. Alueen pinta-ala on noin 58 hehtaaria, josta merialuetta on noin 46 hehtaaria ja maa-aluetta noin 12 hehtaaria. Länsiväylä halkaisee alueen keskeltä.

Osayleiskaava-alue noudattaa Yleiskaava 2002:ssa merkittyä selvitysalue-merkinnän mukaista rajausta.

3. KOIVUSAAREN NYKYTILANNE

3.1. Kaupunkirakenteellinen sijainti

Pääkaupunkiseutu on jatkuvassa kehityksessä ja väestö- ja asuntomäärä kasvaa. Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen aiheuttaa lisääntyvää liikkumistarvetta, liikenteen energiankulutusta sekä muita haittavaikutuksia. Kaupunkirakennetta tiivistämällä ja joukkoliikenneyhteyksien varsille rakentamalla voidaan näitä haittoja vähentää. Koivusaari sijoittuu seudullisesti hyvin keskeiselle alueelle Helsingin keskustan läheisyyteen. Tätä asemaa vahvistavat myös merkittävät seudulliset liikenneyhteydet.

3.1.1. Itä-länsi–käytävä

Koivusaari sijaitsee kehittyvän metropolialueen itä-länsi-käytävän varrella. Kyseessä on metropolialueen keskeinen paikallinen kehityskäytävä, joka yhdistää eri alueita toisiinsa Helsingin keskusten kautta. Tällä kehityksellä halutaan tukea Helsingin seudun kasvusuuntaa rannikonsuuntaisesti. Koivusaari sijoittuu tämän käytävän ytimeen yhtäältä maantieteellisen sijainnin osalta ja toisaalta myös liikenteellisen sijaintinsa osalta, kun Länsimetro liittää sen niin Espoon kuin kehittyvän Itä-Helsinginkin suuntaan. Metron vaikutusvyöhyke muodostaa erilaisia toiminnallisesti kehittyneitä osa-alueita, jotka tukevat myös Koivusaaren kaupunginosaa. Kehityskäytävä tukee myös asumisen kehitystä ja elinkeinojen monipuolistumista.

3.1.2. Osana seutua

Metro

Länsimetron suunnittelussa varaudutaan Koivusaaren aseman rakentamiseen. Tämä mahdollistaa Koivusaaren maankäytön tehostamisen ja yhdyskuntarakenteen täydentämisen. Tavoitteena on luoda metroradan varteen, lähelle Lauttasaarta ja Helsingin ydinkeskustaa, Keilaniemeä, Otaniemeä ja Tapiolaa työpaikka- ja asuinalue, jolle ominaista ovat nopeat joukkoliikenneyhteydet ja merellinen asuin- ja vapaa-ajan ympäristö.

Länsiväylä

Koivusaari sijoittuu aivan Länsiväylän varteen siten, että väylä halkaisee nykyisen Koivusaaren kahdeksi osaksi. Länsiväylän liikennekäytävä on merkittävä liikenteellinen pääreitti Helsingin niemen ja Espoon suunnan osalta. Länsiväylä tukee koko läntisen pääkaupunkiseudun saavutettavuutta ja kehitystä sekä kytkee kaupunkirakenteellisesti merkittäviä asunto-, työ ja palvelukeskittymiä toisiinsa.

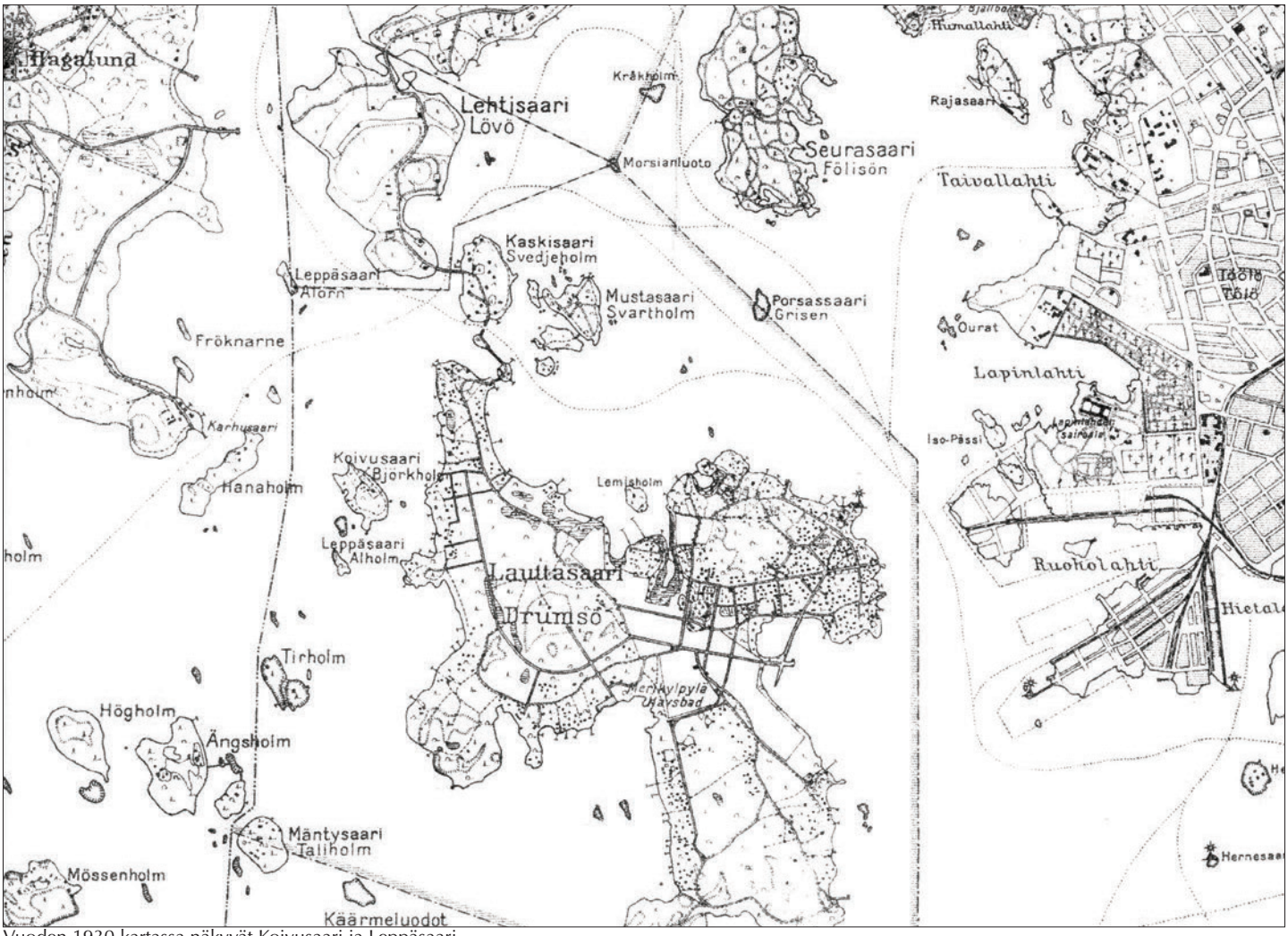
Länsiväylän liikennekäytävä tukee myös Koivusaaren kehittymistä kaupunginosaksi, joka on osa helposti saavutettavaa seudullista ydinaluetta.

IT-akseli

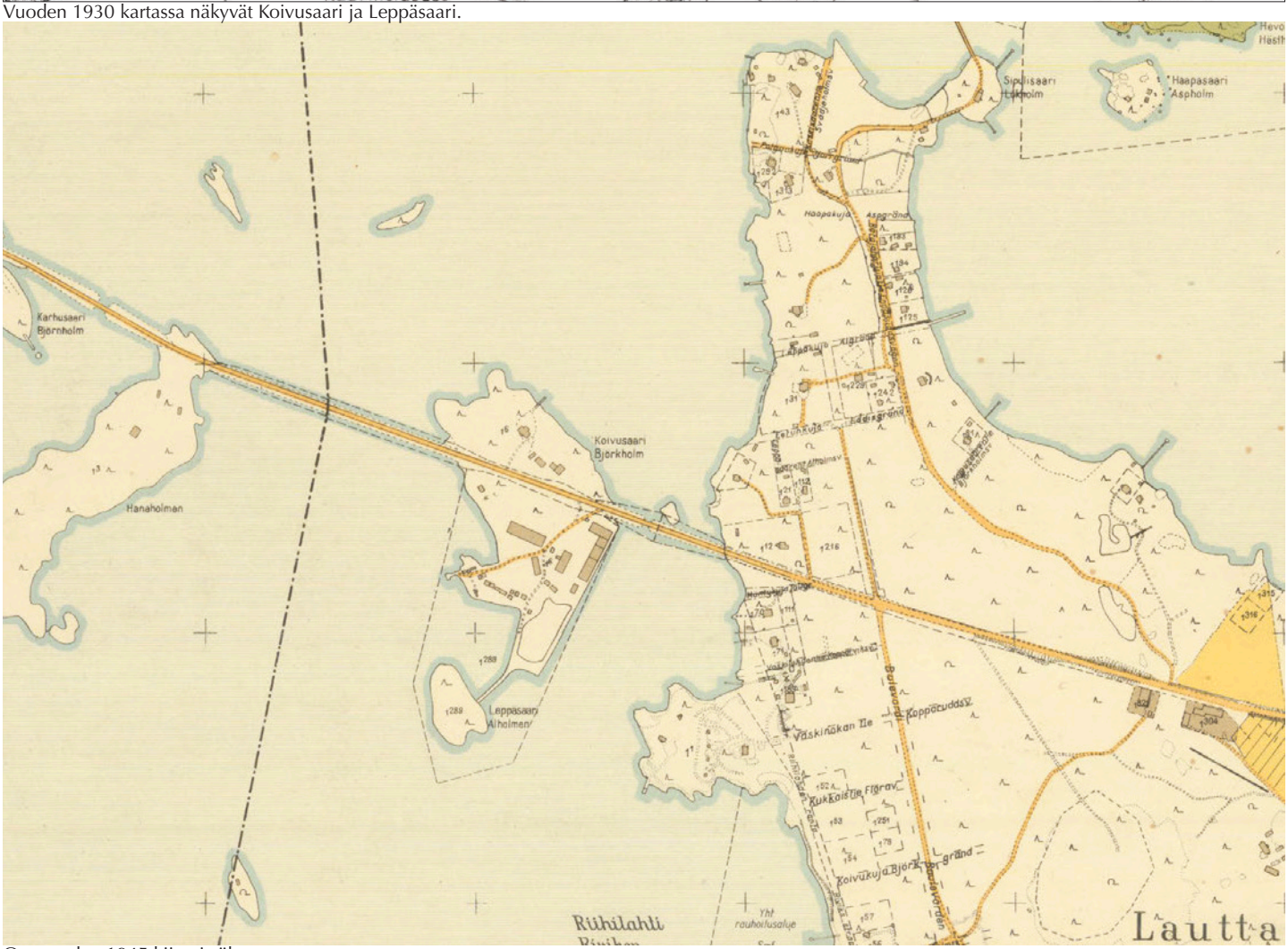
Koivusaari sijoittuu seudullisesti merkittävien elinkeinoelämän keskittymien sekä tiede- ja tutkimus-akselin varrelle. Otaniemi, Keilaniemi ja Tapiola lännessä tarjoavat merkittävän määrän työpaikkoja ja koulutusta eri tarpeisiin. Itäpuolella sijaitsee taas koko kantakaupungin ja Ruoholahden koulutuksen, elinkeinoelämän ja kaupallisten palveluiden keskus. Tulevan metroyhteyden myötä Koivusaari tukeutuu myös keskustan elinkeinoelämän ja palveluiden keskittymiin.

Lauttasaari

Koivusaari on tällä hetkellä suurimmaksi osaksi veneilypalvelujen aluetta, mutta myös osaltaan Lauttasaaren läntistä virkistysaluetta.



Vuoden 1930 kartassa näkyvät Koivusaari ja Leppäsaari.



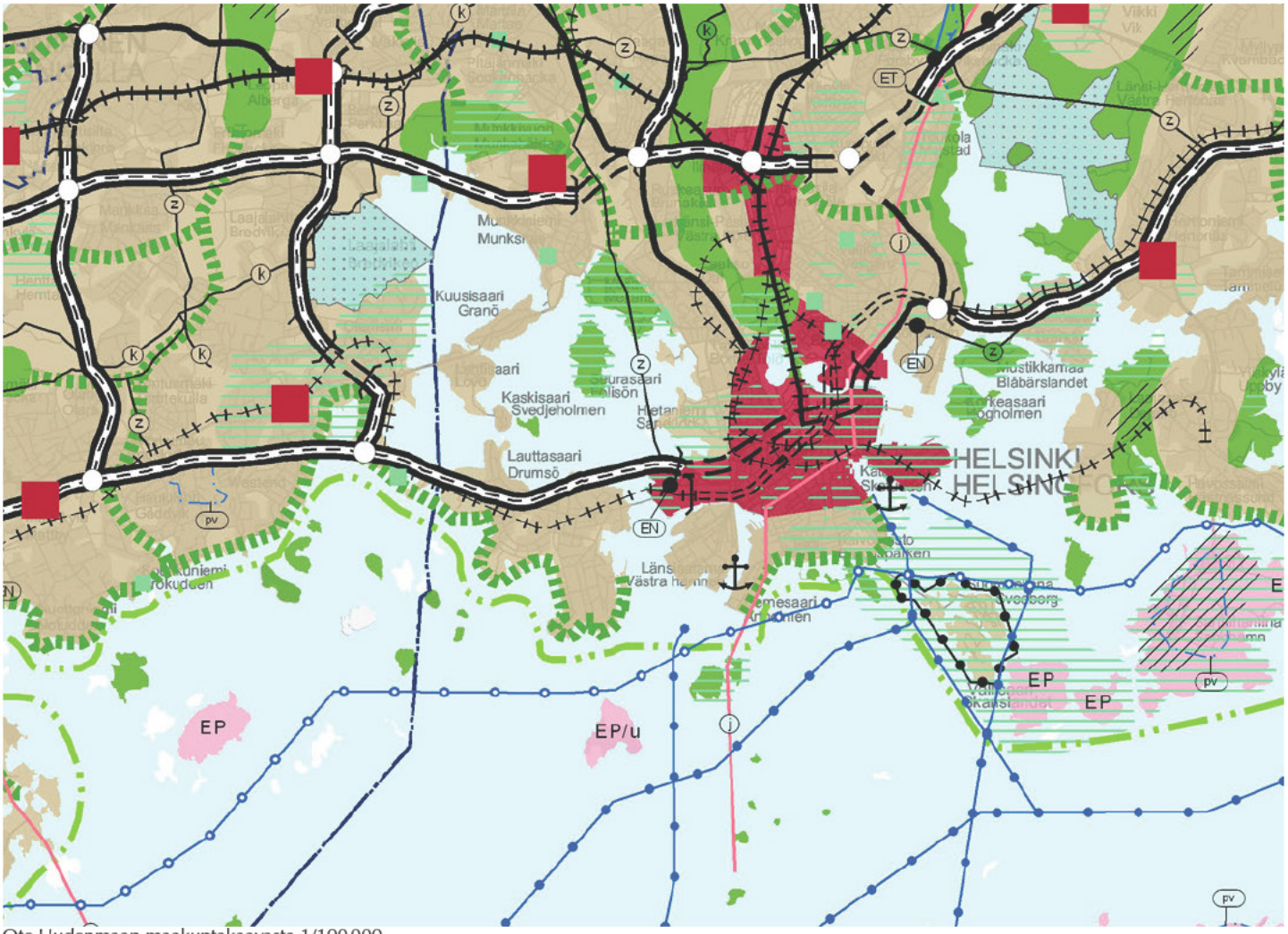
Ote vuoden 1945 kiinteistökartasta.



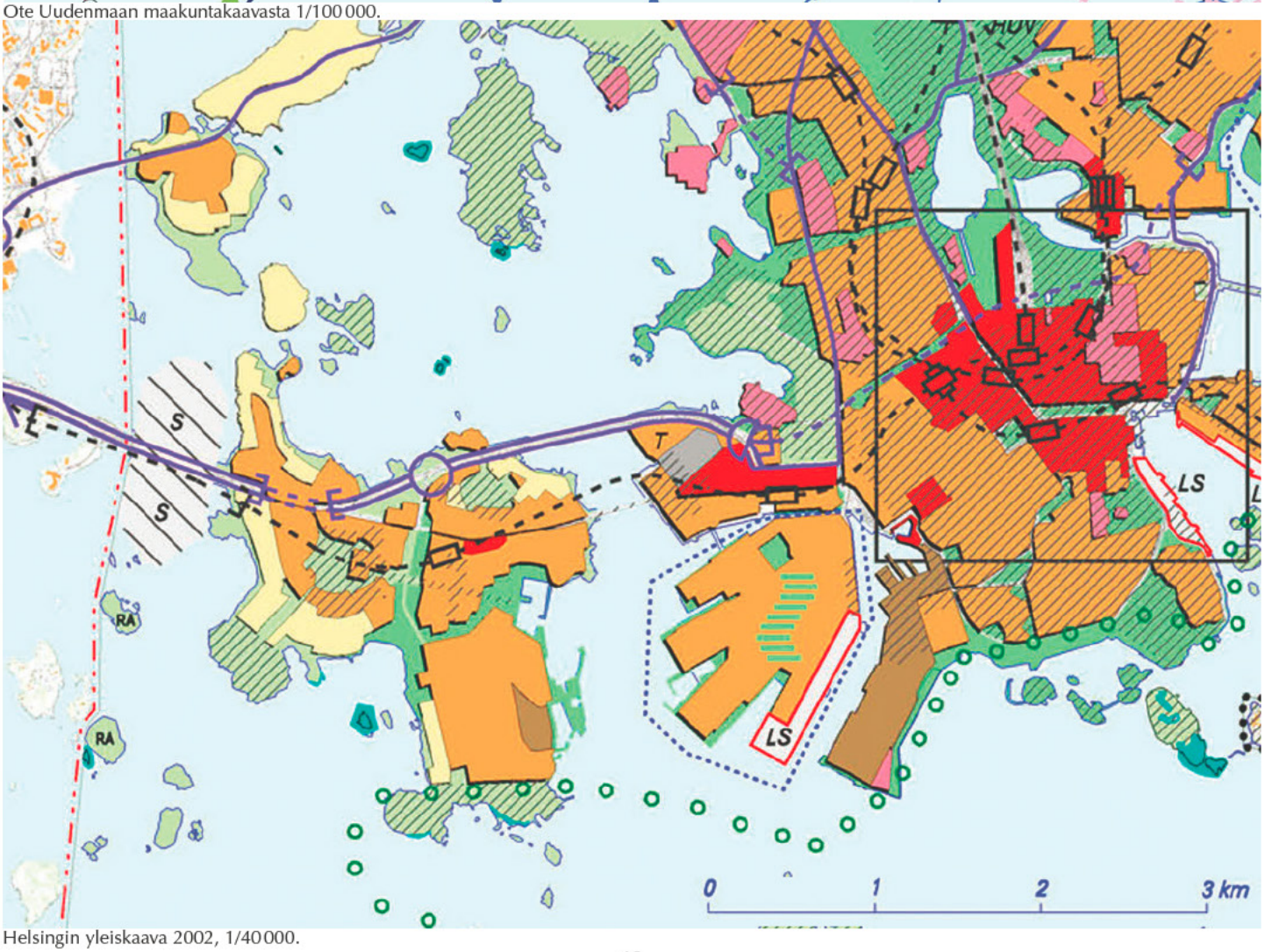
Länsiväylä vuonna 1965.



Ilmakuva Koivusaaresta 1960-luvulta.



Ote Uudenmaan maakuntakaavasta 1/100 000.



Helsingin yleiskaava 2002, 1/40 000.

Vaskilahden venesataman ja liikenneyhteyksien kautta Koivusaari liittyy Lauttasaareen.

3.2. Alueen historia

Nykyisen Koivusaaren paikalla on alun perin ollut kaksi saarta: Koivusaari (Björkholmen) ja Leppäsaari (Alholmen). Vuoden 1855 kartassa näkyy juuri rakennettu yhteys Lauttasaaresta mantereelle Kaskisaaren, Lehtisaaren ja Kuusisaaren kautta. Krimin sota vuosina 1854–56 johti tämän yhteyden rakentamiseen Lauttasaaren puolustusasemille.

Venäläisessä topografikartassa (1902–11) Koivusaaressa on kalastajien asumuksia.

Koivusaari ja Lauttasaari kuuluivat 31.12.1945 asti Huopalahden kuntaan minkä jälkeen ne liitettiin Helsingin kaupunkiin. Kiinteistökartassa vuodelta 1945 Leppäsaari näkyy vielä selvästi, mutta saaria yhdistää penger ja Koivusaaren itäosa on täytetty.

Jorvaksentie Lauttasaaren, Koivusaaren, Hanasaaren, Karhusaaren ja mantereen välille valmistui liikennöitäväksi 1935. Tie levennettiin nelikaistaiseksi 1960-luvun puolivälissä ja se sai nimen Länsiväylä. Ruoholahden ja Espoon Haukilahden välinen moottoritieosuus avattiin 1.10.1965. Länsiväylän liikennealue vie noin yhden kolmasosan alkuperäisen Koivusaaren pinta-alasta.

Ajoyhteys Koivusaareen mahdollisti kuljetukset sillä seurauksella, että aluetta on voitu käyttää kaatopaikkana. Täytöt on tehty moottoritien eteläpuolelle. Täytemaiden laadusta on seuraavia tietoja:
”...kahden saaren välinen alue on täytetty jätteillä. Täyttäjiä ovat olleet ainakin Puolustusvoimat ja yritykset… Vasta Helsingin olympialaisten alla kaatopaikka suljettiin...” (mielipidekirjoitus HeSa 3.7.1999, Leo Mirala).

Kaatopaikkatoiminta lopetettiin vasta 1950-luvun alussa, jolloin se peitettiin maalla. Sähköjohtopylväiden asennustyön yhteydessä saarelta löydettiin maahan haudattuja armeijan saappaita ja ammuksia, mikä viittaa myös siihen, että armeija käytti aluetta kaatopaikkanaan.

Koivusaaren eteläosa oli Länsiväylän 60-luvun leventämiseen asti Radiator Oy:n omistuksessa. Tämän jälkeen kaupunki lunasti alueen. Radiator oli putkiliike, jolla oli saarella varasto ja työpaja.

Kaatopaikka-alueena käytettyyn saareen tuotiin Radiatorin aikana myös myrkkykuormia mm. Saunaseuran laiturin kohdalla olevalle rannalle. Saaren keskikohdalle on tyhjennetty pikityннyreitä maahan. Helsingin kaupunki on myös tehnyt täyttöjä saarella ja ajanut mm. saviliejua ja jätemaita alueelle.” (muistio 1.10.1999 Kaupunkisuunnitteluvirastossa Sirkka Sädevirran tekemien Leo Miralan ja Jussi Osmanin haastattelujen perusteella).

”..Täytemaa on pommitettujen rakennusten purkujätettä, tiiltä, betonia ja puuainesta, joka ajettiin tänne sodan jälkeen, sekä rakennusjätettä ja suuria lohkareita. Lohkareiden välinen suuri huokostila avautuu lähes vuosittain ja sitä täytetään hiekalla. Kun kerho tuli saarelle, tällä alueella oli yhdyskuntajätettä, autonrenkaita ja muuta jätemateriaalia, joka peitettiin louheella ja maalla…” (brev 14.10.1999, Nyländska Jaktklubben r.f.).

Saarella on ollut kattohuopatehtaan varasto, Nikator Oy rakennusliikkeen maalivarasto sekä romuliike varastoineen. (1.10.1999, Sirkka Sädevirta). Lisäksi saarella on toiminut Huber Oy (rakennuslupapiirustukset 1971) ja Transporter Oy (1972). Varastorakennuksen rakennuslupapiirustuksia on vuodelta 1952, mutta rakennus on esitetty jo vuoden 1945 kartassa. A-Elementti Oy:llä on ollut tilapäinen esittelytila alueella (rakennuslupapiirustukset 1976).

1990-luvulla saarella ovat toimineet veneliikkeet Selboat Oy ja Flipper Market, Helsingin kaupungin liikuntaviraston merellinen osasto sekä pursiseurat Nyländska Jaktklubben ja Koivusaaren Pursiseura.

3.3. Kaavatilanne

3.3.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Osayleiskaavaa koskevia erityistavoitteita:

Uusia huomattavia asuin- ja työpaikka-alueita ei sijoiteta irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
Varataan riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistetään verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

Osayleiskaavan muutosta koskee erityisesti Helsingin seutua koskevat ja 1.3.2009 voimaan tulleet seuraavat erityistavoitteet:

Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.
Alueiden käytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle
Alueiden käytön tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Osayleiskaavan muutos ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Kaavaa muutetaan alueella, jossa on rakenteilla uusi metroliikenneyhteys Helsingin ja Espoon välillä. Alueella on hyvät edellytykset niin asuntuotannolle kuin työpaikkarakentamiselle ja alue liittyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

3.3.2. Maakuntakaava

Uudenmaan 2006 vahvistetussa maakuntakaavassa osayleiskaavoitettava alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi, jonka halki on linjattu moottoriväylä (Länsiväylä) sekä seutuliikenteen rata (metro). Suunnittelualueen eteläistä rantaa myöten on osoitettu viheryhteyden tarve. Alue sijoittuu pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhykkeen sisälle.

Uudenmaan 2013 hyväksytyssä (vahvistettu 30.10.2014) 2. vaihemaakuntakaavassa alueelle on osoitettu edellisten lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä sekä liikennetunneli, joka korvaa ja tarkentaa aikaisempaa seutuliikenteen radan (metro) merkintää.

Koivusaaren osayleiskaava noudattaa maakuntakaavan ja 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteita tiivistämällä ja tehostamalla taajamatoimintoja hyvien raideliikenneyhteyksien asemanseutujen varteen. Rantojen säilyminen vapaassa käytössä noudattaa maakuntakaavan taajamatoimintojen kaavamääräyksen tavoitteita. Seudullisesta kävely- ja pyöräily-yhteydestä on huolehdittu osoittamalla kaavaehdotuksessa reitti Länsiväylän pohjoispuolelle.

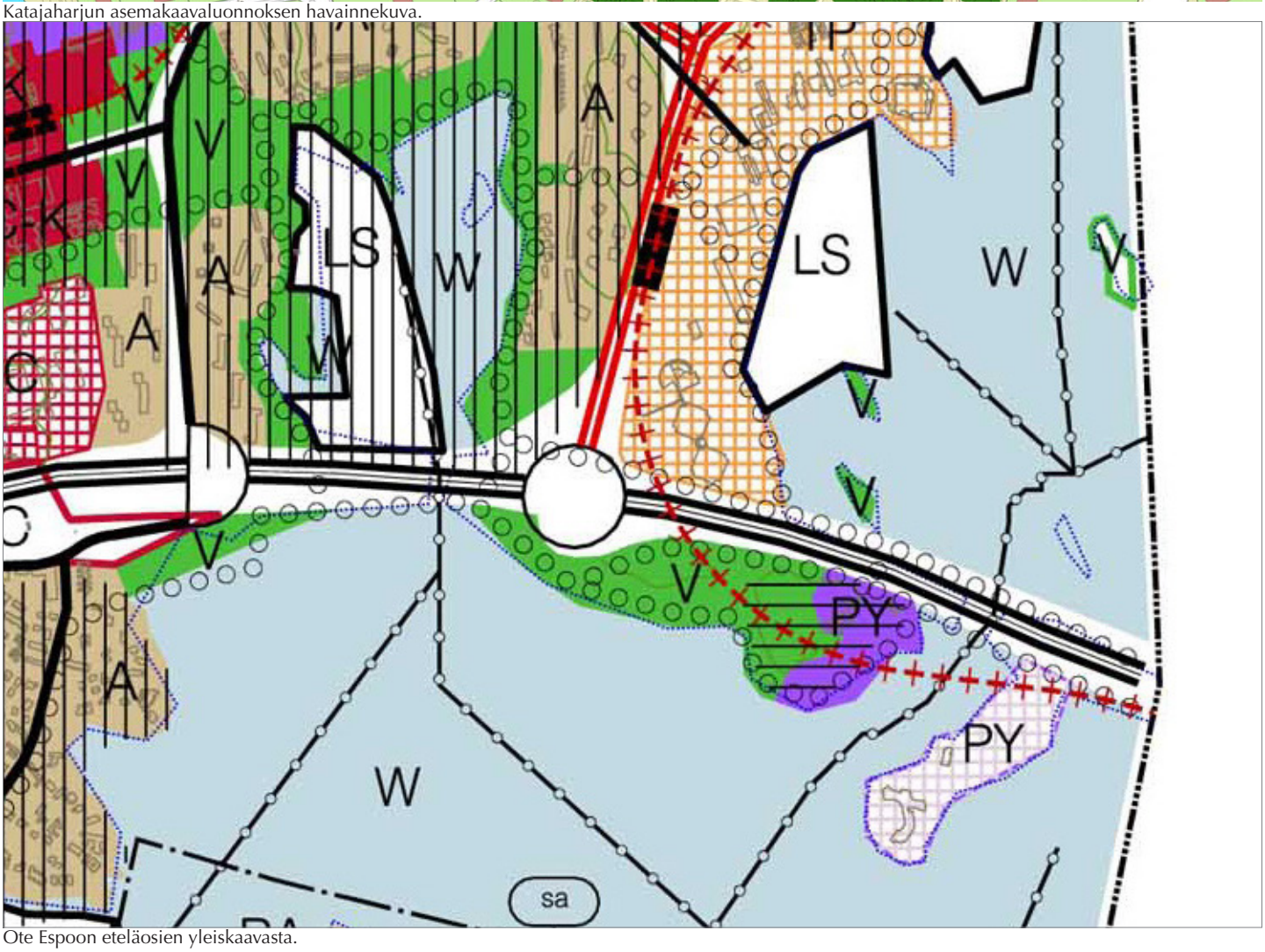
3.3.3. Yleiskaava

Yleiskaava 2002:ssa Koivusaari ja sitä ympäröivää vesialuetta on merkitty selvitysalueeksi (S), jonka maankäyttö ratkaistaan osayleiskaavalla tai yleiskaavalla. Yleiskaavan mukaan alueen läpi kulkee metro tai rautatie ja moottorikatu.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830/1 (tullut alueella voimaan 10.6.2011) mukaan alueella on merkintä suunnitellusta raide-



Katajaharjun asemakaavaluonnoksen havainnekuva.



Ote Espoon eteläosien yleiskaavasta.

liikennetunnelista ja asemasta. Nyt laadittu osayleiskaavaehdotus on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

3.3.4. Asemakaava

Alueella on voimassa asemakaavat vuosilta 1977 ja 1982. Voimassa olevissa asemakaavoissa Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta, vesialue saaren länsipuolella ja Vaskilahden alue on merkitty asemakaavassa venesatama-alueeksi (Uvs). Koivusaaren eteläkärki on asemakaavassa puistoaluetta (P) samoin kuin osia saaren keskellä. Lisäksi Koivusaaressa on katualuetta. Länsiväylän pohjoispuolella oleva osa Koivusaaresta on asemakaavoittamaton. Alueella on lisäksi voimassa Länsimetron rakentamista varten laaditut asemakaavat vuosilta 2009 ja 2012 metron tunnelia ja maanalaisia osia varten sekä Koivusaaren aseman itäisen sisäänkäynnin toteuttamista varten.

3.3.5. Muut suunnitelmat

Länsiväylän liikennekäytäväselviytys

Vuonna 2008 valmistui Tiehallinnon sekä Helsingin ja Espoon kaupunkien kesken yhteistyössä laadittu Länsiväylän liikennekäytäväselvitys. Työn tarkoituksena oli selvittää koko Länsiväylän toimivuutta tilanteessa, jossa uuteen metrolinjaan tukeutuen kaupunkirakenne tiivistyy ja asukkaiden ja työpaikkojen määrä kasvaa tulevaisuudessa.

Katajaharjun kohdalla mahdollinen Länsiväylän päälle rakentaminen muuttaa tai poistaa Katajaharjun nykyisen liittymän Länsiväylälle. Lauttasaaren liikenteen toimivuuden turvaamiseksi tarvitaan jäljelle jäävän Lemissaaren eritasoliittymän lisäksi toinen liittymä Lauttasaaresta Länsiväylälle. Liikennekäytäväselvityksessä on esitetty uuden liittymän rakentamista Koivusaaren kohdalle.

Länsimetro

Vuoden 2007 joulukuussa valmistui Helsingin ja Espoon yhteistyönä Länsimetron hankesuunnitelma päätöksenteon, asemakaavoituksen ja metrolinjan yksityiskohtaisemman suunnittelun pohjaksi. Tämän jälkeen suunnitelmaa on tarkennettu 14.3.2008. Hankesuunnitelma sisälsi metrotunnelit, maanalaiset asemat sekä asemiin ja metroon liittyvät maanpäälliset rakenteet välillä Ruoholahti-Matinkylä.

Länsimetroa varten on laadittu maanalainen asemakaava, joka on vahvistunut Helsingin puolella 22.12.2009. Toteutussuunnittelu ja rakentaminen ovat olleet käynnissä jo usean vuoden ajan. Helsingin puolelle on suunnitteilla kaksi asemaa, joita toinen sijoittuu Lauttasaaren keskustaan ostoskeskuksen tuntumaan ja toinen Koivusaareen. Metrolinja asemineen on koko pituudeltaan maanalainen.

Katajaharju

Katajaharjun alue sijaitsee Lauttasaaren länsiosassa Koivusaaren itäpuolella.

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi asumista ja toimitiloja varten sekä virkistysalueeksi. Länsiväylä on Katajaharjun kohdalla merkitty noin 400 metrin matkalta maanalaiseksi pääliikenneverkon osaksi. Metron tai rautatien linjaus on merkitty maanalaisena suunnittelualueen eteläpuolelle.

Katajaharjun alueen suunnittelun tavoitteena on tiivistää alueen kaupunkirakennetta ja liittää moottoritien jakama Katajaharjun pohjoisosa paremmin osaksi Lauttasaarta rakentamalla katetun Länsiväylän päälle uusi kortteli ja kevyen liikenteen kulkuyhteyksiä. Lisäksi olemassa olevaa toimisto- ja teollisuuskorttelia 31 074 ja sen eteläpuolella olevaa kadun varren toista puolta Myllykallion puiston puolella on tutkittu muutettavaksi osittain asuinkortteleiksi. Alueelle on laadittu vaihtoehtoisia luonnoksia. Korttelialueet sijoittuvat kävelyetäisyydelle Koivusaareen ja Lauttasaareen suunnitteilla olevista uusista metroasemista. Katajaharjuun tulisi suunnitelmaluonnosten mukaan n. 800–1000 uutta asukasta ja n. 300 uutta työpaikkaa. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Katajaharjun alueen asemakaavan muutosluonnoksen 11.6.2009.

Lauttasaarenmäen alueen asemakaavan muutosehdotus nro 11931 koskien korttelia 31074 ja Myllykallion puistoalueen pohjoisreunaa hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 10.12.2009. Korttelille 31074 ja kadun toiseen reunaan suunnitelluissa uusissa asuinkortteleissa on yhteensä 18 000 k-m² uutta asuinkerrosalaa n. 450 asukkaalle.

Suunnittelutilanne Espoossa

Espoon puolella sijaitsevien Länsimetron asemien tuntumaan on suunniteltu tiivistyvää kaupunkirakennetta.

Koivusaaren länsipuolella sijaitseva Hanasaari on Espoon kaupunginvaltuuston 7.4.2008 hyväksymässä Espoon eteläosien yleiskaavassa merkitty uudeksi ja olennaisesti muuttuvaksi julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY). Hanasaaren rantaviiva on yleiskaavassa nykytilanteen mukainen.

Hanasaaren länsipuolella sijaitseva Karhusaari on Espoon eteläosien yleiskaavassa merkitty pääosin virkistysalueeksi (V). Karhusaaren huviloiden alue on merkitty kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi nykyisellään säilyväksi julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY). Karhusaaren ympäri ja Espoon eteläisiä ranta-alueita kiertämään on merkitty virkistysyhteys.

Keilaniemi on Espoon eteläosien yleiskaavassa merkitty kehitettäväksi työpaikka-alueeksi. Keilaniemen länsirantaa pitkin on johdettu virkistysyhteys, joka jatkuu pohjoiseen Otaniemen suuntaan ja länteen Tapiolan suuntaan. Keilaniemen rantaan on merkitty kaksi suurta venesatamaa (LS). Keilaniemessä on suunniteltu voimakkaasti tiivistyvää kaupunkirakennetta Keilaniemen metroaseman tuntumaan. Viitesuunnitelmissa esitetty rakentaminen on suurimittakaavaista ja alueen silhuetti muodostuu korkeista tornirakennuksista. Alueelle on suunniteltu enimmäkseen toimitilaa, mutta myös jonkin verran asuntoja. Keilaniemen pohjoisosaan Kuusisaarentien sillan tuntumaan on suunniteltu tornirakennusten rypäs, jonka korkein osa on 26-kerroksinen.

Otaniemi on Espoon eteläosien yleiskaavassa merkitty keskustatoimintojen ja lähipalvelujen alueeksi (C), julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY) ja asuntoalueeksi (A). Otaniemen itärantaa pitkin on johdettu virkistysyhteys ja ranta-alueen edustalle on merkitty venesatama.

Otaniemen itäisen ranta-alueen suunnittelusta järjestettiin vuonna 2007 kutsukilpailumuotoinen arkkitehtikilpailu. Otaniemeä on tarkoitus kehittää kampusalueena, johon liittyy opetustoiminnan lisäksi asumista ja teknologian alan yritystoimintaa. Täydennysrakentamisen painopiste tullee Otaniemessä sijoittumaan metroaseman tuntumaan sekä alueen eteläosaan Karhusaarentien ja Otaniementien risteykseen lähelle Keilaniemeä. Otaniemen itärantaa kehitetään nykyisen kaltaisena rantapuistona. Olemassa olevia asuntoalueita on tarkoitus jonkin verran tiivistää ja täydentää.

Kehä I on suunniteltu Otaniemen ja Tapiolan välillä rakennettavaksi n. kilometrin mittaiseen tunneliin, jonka päälle Tapiolan ja Otaniemen väliin on suunniteltu uutta asunto- ja työpaikkarakentamista n. 130 000 k-m².





Näkymä Katajaharjun sillalta kohti Koivusaarta.

Koivusaaren-Hanasaaren maankäyttöselvitys

Yleiskaavan 2002 valmistelua varten laadittiin Helsingin ja Espoon yhteistyönä Koivusaaren ja Hanasaaren maankäyttöselvitys (arkkitehtitoimisto A6 OY). Maankäyttöselvityksen tarkoituksena oli tutkia asuntorakentamisen mahdollisuuksia uuteen metroasemaan tukeutuen Koivusaaressa ja Hanasaaressa osittain täyttöalueilla. Maankäyttöselvitys laadittiin vuonna 1999 ja siihen liittyvä lisäselvitys vuonna 2001.

Vuonna 2001 laaditun lisäselvityksen mukaan Koivusaareen osoitettiin 163 000 k-m² asumista (n. 4000 asukasta) ja 63 700 k-m² toimitilaa (n. 2000 työpaikkaa) uuden metroaseman tuntumaan. Lisäksi Koivusaareen suunniteltiin julkisia ja kaupallisia palveluja. Hanasaareen suunniteltiin 49 300 k-m² asumista (n. 1250 asukasta) ja 31 000 k-m² toimitilaa (n. 1000 työpaikkaa).

Maankäyttöselvityksen lähtökohtana oli alun perin 5000 asukkaan Koivusaari, mutta Koivusaaren eteläkärjen rantaniityn suojelupäätöksestä johtuneet suunnittelun reunaehdot poistivat asuntorakentamisen määrästä n. 32 000 k-m² (n. 800 asukasta). Koivusaaren ja Hanasaaren maankäyttöselvityksessä kerrosalaa oli yhteensä 316 530 k-m² (n 5250 asukasta ja n. 3000 työpaikkaa).

Vuoden 1999 maankäyttöselvityksessä metrolinja oli suunniteltu maan pinnalle sukeltaen Karhusaaren kohdalla tunneliin. Vuoden 2001 lisäselvityksessä metro on linjattu maanalaisena Länsiväylän eteläpuolelle. Koivusaaren kohdalle oli suunniteltu uusi eritasoliittymä Länsiväylälle. Länsiväylää oli suunnitelmassa rajattu molemmin puolin muurimaisin toimistokorttelein ja asuinkorttelit on sijoitettu melulta suojaavan toimistomuurin taakse saaren etelä- ja pohjoisosaan. Rakentaminen oli mittakaavaltaan 2–6 kerroksista. Koivusaarta oli suurennettu täytöin sekä Länsiväylän etelä-, että pohjoispuolelle.

Yleiskaava 2002:ssa Koivusaari, Kivinokka ja Vartioharju merkittiin lopulta selvitysalueeksi (S), jonka maankäyttö tulee ratkaista yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Koivusaaren osalta selvitysalueen rajaus on tehty vuonna 2001 laaditun suunnitelman mukaisen Koivusaaren rajoja noudattaen.

3.4. Alueen ja ympäristön nykytilanne

3.4.1. Maisema ja kaupunkikuva

Koivusaari on osa kahta erilaista maisemavyöhykettä. Pohjoispuoli on osa suljettua ja rakennettua sisäsaariston kokonaisuutta. Maisematilan muodostavat Lehtisaarenselkä ja sitä rajaavat ranta-alueet. Rakentaminen ulottuu monin paikoin lähelle rantaviivaa. Erityisen hallitseva on Keilaniemen korkea rakennettu julkisivu. Eteläpuoli on luonteeltaan pohjoista selvästi merellisempää ja luonnontilaisempaa välisaariston vyöhykettä. Maisematila rajautuu reheviin ja puustoisiin Lauttasaaren ja Westendin ranta-alueisiin sekä lähisaariin avautuen paikoin avomerelle saakka.

Länsiväylä kulkee maisemavyöhykkeiden rajakohdassa Koivusaaren halki. Tiemaisema on aluetta voimakkaasti leimaava elementti. Leveä tiealue jakaa alueen toiminnallisesti ja visuaalisesti kahtia erottaen saaren etelä- ja pohjoisosan toisistaan. Siten Koivusaari on yksi Helsingin porteista lännestä saavuttaessa.

Aikaisempien Koivu- ja Leppäsaarien maastonmuodot sekä niitä yhdistävät täyttöalueet on edelleen havaittavissa maisemarakenteessa. Koivusaaren pohjoinen rantaviiva on osittain luonnontilainen ja paikoin tukimuurein rakennettu sisältäen kiinteitä laiturirakenteita. Koivusaaren eteläpuoli on veneseurojen aktiivisesti käyttämää aluetta. Eteläosaa lukuun ottamatta alue on käytetty veneiden talvisäilytykseen, varastointiin ja veneilyä tukeviin toimintoihin. Eteläisin kärki on säilynyt vapaana ja lähiympäristön rannat ovat lähes luonnontilaisia. Muutoin täyttömaan rannat on rakennettu jyrkäksi rantamuuriksi.

Koivusaarta ympäröivä rakennettu miljöö on yleispiirteiltään varsin matalaa ja kasvillisuuden verhoamaa. Poikkeuksen muodostavat maisematilaa hallitsevat tornitalot Keilaniemessä. Pohjoispuolelle tyypilliset sillat korostavat maiseman rakennettua vaikutelmaa. Katajaharjun asuintalot hahmottuvat maisemassa yhtenäisesti jatkuvana rakennusmassana. Länsiväylän eteläpuoliset rakennetut alueet Lauttasaaren länsiosissa noudattavat maastonmuotoja ja verhoutuvat puiden suojaan. Lähisaarten rakennuskanta on maastoon sopeutuvaa pienimittakaavaista rakentamista.

Koivusaaresta pohjoispuolelta avautuvissa näkymissä katse kiinnittyy rakennettuihin maamerkkeihin. Siltarakennelmat osittain peittävät pitkät suorat näkymät Laajalahdelle ja Lehtisaarenselälle. Pienet lähisaaret tuovat tilallista syvyyttä maisemaan. Länsipuolella Lauttasaaren rakennuskanta rajaa maiseman voimakkaasti. Etelässä näkymät avomerelle avautuvat Tiirasaaren ja Länsiulapanniemen välistä Käärmeluotojen molemmin puolin. Muutoin näkymät rajautuvat puustoisiin saariin ja Espoon mannerrannikkoon.

Mereltä katsottuna kaukomaisemassa taustana olevat Keilalahden tornitalot ja muu rakennettu ympäristö korostuu. Lähimaisemassa Riihilahdella näkymien rajautuessa pienemmälle alueelle ja tarkasteltavan mittakaavan muuttuessa alueen luonnonläheisyys maisemassa voimistuu. Koivusaari on useiden näkymäsuuntien leikkauspisteessä sisämaasta avomerelle ja saaristosta sisämaahan päin katsottaessa.

3.4.2. Maaperä, sen pilaantuneisuus ja rakennettavuus

Maanpinnan korkeus on alhainen ja lähes koko alue on alempana tasoa +3,0. Maaperä alueella on moreenimaata ja avokallioaluetta sekä täytemaata. Luonnontilaisimmat alueet sijoittuvat Länsiväylän pohjoispuolelle, noin 80 m leveänä kaistaleena Länsiväylän eteläpuolelle sekä entisen Leppäsaaren alueelle. Nämä alueet ovat rakennettavuuden kannalta hyviä.

Itä- ja länsirannat sekä aallonmurtajat ovat paksuja täytemaapenkereitä. Näiden välissä on 1–5 m paksuinen täytealue, jota on käytetty maankaatopaikkana ja myös rakennusjätteen kaatopaikkana. Täytemaa-aluetta ei ole rakennettu rakennuspohjaksi vaan kenttäalueeksi.

Maastotutkimusten perusteella Koivusaaren ja Leppäsaaren välistä aluetta voidaan pitää täytemaa-alueena, jossa on rakennusjätettä. Yhdyskuntajätettä löytyy hyvin vähän. Osa täytemaasta on pilaantunut öljyllä ja metalleilla ja tällaista maata on noin 25.000 m³. Pohjavedessä on todettu kohonneita metalli-, öljy-, VOC- ja PAH-pitoisuuksia. Nykyiset pintamaakerrokset ovat kuitenkin melko puhtaita, vaikka veneilykäytön vaikutus näkyy niidenkin laadussa. Tulevan maankäytön suunnittelun aikana arvioidaan myös täytemaiden kunnostustarve, mikäli alueen käyttö muuttuu.

3.4.3. Pintavedet ja sedimentit

Koivusaaren läheisyydessä mahdollisilla rakennettavilla täytemaa-alueilla vesisyvyys on alle 8 metriä ja keskimäärin noin 4 metriä. Meren pohja on suurella osalla aluetta karkearakeisia ja kantavia maalajeja, mutta alueella on myös matalia, enintään 4 m paksuja sedimenttejä.

Koivusaaren eteläpuolisella vesialueella veden vaihtuvuus on suurta ja vedenlaatu hyvä, mistä osoituksena ovat esimerkiksi alueella esiintyvät hyväkuntoisten ja luonnontilaisten alueiden vesikasvilajit. Avomereltä tulevat aallot pääsevät vaikuttamaan suoraan rantaniittyyn ainoastaan etelän ja kaakon välisellä sektorilla. Muista suun-



Suojeltu rantaniitty.



Maanomistus Koivusaaressa ja ympäristössä.

nista saapuvat aallot murtuvat saariin ja saarten jälkeinen tuulen pyyhkäisymatka ei ole riittävä merkittävien aaltojen muodostumiseen. Jääpeitteen rantaa kuluttava vaikutus liittyy mm. vedenpinnan korkeusvaihteluihin, jotka kuljettavat jäitä ylös-alas kohtisuorassa rantaa vasten. Ajojäiden ja jäälauttojen rannan suuntainen kulkeutuminen voi myös kuluttaa rantaa. Vedenpinnan laskiessa aiemmin veden kannattama jääpeite aiheuttaa painetta rantaan, vaikkei jää liikkuisikaan horisontaalisuunnassa.

Koivusaaren pohjoispuolella Lehtisaarenselällä veden vaihtuvuus on selvästi vähäisempää kuin eteläpuolella. Karhusalmen ja Seurasaarenselän välillä on veden kiertoa. Laajalahden suunnassa vesi liikkuu lähinnä edestakaisin, mutta Munkkiniemen, Kuusisaaren ja Lehtisaaren salmien kautta on myös vähäistä kiertoa. Lehtisaarenselällä veden viipymä on alle puolet viipymästä Seurasaarenselällä ja alle neljäsosa viipymästä Laajalahdella.

Laajalahti on matala ja rehevöitynyt. Osa lahdesta kuuluu Natura-alueeseen ja vaikutukset lahden olosuhteisiin on arvioitava. Aikaisemmat jätevedenpuhdistus- ja kaatopaikkatoiminnot ylläpitävät suurta sisäistä ravinnekuormitusta vielä pitkään.

Meriveden laatu on koko suunnittelualueella tyydyttävä (luokka III).

Meren pohjasedimentin laatua on tutkittu analysoimalla sukeltamalla otetuista näytteistä haitta-ainepitoisuuksia. Koko tutkimusalueella esiintyy taustasta kohonneita haitta-ainepitoisuuksia sedimentin pintakerroksessa. Löyhän pintasedimentin kerrospaksuus on alueella vähäinen (0,2–0,5 m) ja alueen eteläosasta se puuttuu kokonaan. Kaikissa näytepisteissä, joissa esiintyi löyhää pintasedimenttiä, haitta-ainepitoisuudet ylittivät YM:n ruoppaus- ja läjitysohjeen läjityskriteeritason 1. Kolmessa pisteessä massojen haitta-ainepitoisuudet ylittivät läjityskriteeritason 2. Kriteeritasot ylittävät haitta-aineet olivat raskasmetalleja, polysyklisiä aromaattisia hiilivetyjä (PAH-yhdisteitä), polykloorattuja bisfenoleita (PCB-yhdisteitä) sekä organotinayhdisteitä.

3.4.4. Luonto

Koivusaaren merenrantaniitty on luonnonsuojelulain nojalla vuonna 2001 suojeltu luontotyyppi, joka on 0,1 ha suuruinen alue Koivusaaren eteläkärjessä. Se on luonnontilaiseen verrattava alue, jolla on sille tyypillinen kasvilajisto. Koivusaaren melko kapea, paikoin kivikkoinen merenrantaniitty on avointa ja matalakasvuista. Niitty rajautuu itä-koillisessa kivisen niemekkeen edessä olevaan järviruokovyöhykkeeseen ja lännessä rannalla olevaan isoon siirtolohkareeseen. Pohjoisessa alue on rajattu isojen tervaleppien mukaisesti. Siirtolohkare on geomorfologisesti tai geologisesti arvokas graniittilohkare, joka kuuluu Helsingin suurimpiin siirtolohkareisiin (arvoluokka 1, suuri arvo).

Koivusaaren eteläkärki on kokonaisuudessaan luokiteltu arvokkaaksi kasvillisuuskohteeksi (arvoluokka 2, huomattavan arvokas). Kohde sisältää Koivusaaren luonnontilassa säilyneet niitty- ja somerikkorannat ja niiden yläpuolisen kivikkoisen tervalepikon.

Suunnittelualueella Vaskilahden venesataman alueella sijaitsee paikallisesti arvokas lepakkoalue. Arvoluokaltaan kohde on 3. luokan lepakkoalue eli luokituksessa alin. Alueella esiintyvä lepakkolaji on vesisiippa. Lauttasaaren rannoilla on useita lepakkoalueita, joten Vaskilahden alue kuuluu tähän lepakkoalueiden kokonaisuuteen.

Porsta on matala, kivikkoinen saari alueen luoteispuolella ja se on luokiteltu linnustollisesti arvokkaaksi kohteeksi (arvoluokka 3).

Vaskiniemi on kokonaisuudessaan arvokasta linnustoaluetta (arvoluokka 2) ja Lauttasaaren länsirannan, Riihilahden pohjoisranta arvokasta kasvillisuusaluetta (arvoluokka 1, suuri arvo).

3.4.5. Ilmasto ja tuulisuus

Koivusaaren eteläkärki on avoinna avomerelle kapeassa etelän ja kaakon välisessä sektorissa. Itäpuolella eteläkärkeä suojaa Lauttasaari ja länsi- ja lounaispuolella Espoon puoleinen manner ja Hanasaaren eteläpuolinen saariryhmä.

3.4.6. Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan alueesta. Osayleiskaava-alueeseen kuuluva Porstan saari Koivusaaren luoteispuolella on yksityisessä omistuksessa.

3.4.7. Rakennuskanta

Saarella sijaitsevat rakennukset liittyvät enimmäkseen veneilytoimintaan. Saaren länsirannalla sijaitsee vuonna 1982 rakennettu NJK:n pursiseuran puusta rakennettu rakennusryhmä kerho-, koulutus ja varastotiloineen. Koivusaaren itärantaa rajaa vuonna 1939 rakennettu vaaleaksi maalattu tiilinen yksikerroksinen rakennus, joka on nykyisin veneilyliikkeiden ja liikuntaviraston käytössä. Kaupunginmuseon inventoinnissa todetaan rakennukseen liittyvän merkittäviä paikallishistoriallisia arvoja. Koivusaaren eteläkärjessä sijaitsee Koivusaaren pursiseuran käytössä oleva vuonna 1950 rakennettu puuhuvila. Länsiväylän pohjoispuolella sijaitsevalla osalla Koivusaarta on Nokia Oyj:n omistama vuonna 1963 rakennettu punatiilinen edustushuvila rantasaunoineen. Lisäksi saarella sijaitsee useita veneilyyn liittyviä pysyviä ja tilapäisiä verstas- ja varastorakennuksia

3.4.8. Yhdyskuntatekninen huolto

Saaren pohjois- ja eteläpuolella on erilliset nykyistä maankäyttöä palvelevat vesihuollon johdot. Saaren eteläosassa on sähkönjakelumuuntamo ja jäteveden pumppaamo. Lauttasaarentien ja Isokaaren liittymäalueella sijaitsee kaukolämpöjohto. Länsiväylän suuntaisesti sijaitsee tärkeitä tietoliikenteen yhteyksiä.

3.4.9. Liikenne

Koivusaaresta ei nykyisin ole Länsiväylälle suoraa yhteyttä vaan ajo tapahtuu Katajaharjun ja Lemissaaren eritasoliittymien kautta. Koivusaaren eteläosaan kuljetaan Isokaarelta kapean tonttikadun Sotkatien kautta, joka Koivusaaressa jatkuu Vaskisalmenkujana venesatamiin. Saaren pohjoisosaan kuljetaan Länsiväylän pohjoispuolella olevan tonttikadun ja kevyen liikenteen väylän kautta. Koivusaaren etelä- ja pohjoisosien välillä ei ole katuyhteyttä. Koivusaaresta ei ole rakennettu katuyhteyttä Hanasaareen, vaikka vanhassa 1970-luvun asemakaavassa sellainen on. Länsimetron työmaaliikenteelle on rakennettu tilapäinen yhteys Hanasaareen.

Länsiväylän keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä Espoon rajalla on nykyisin noin 71 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Sotkatien liikennemääräksi on arvioitu noin 900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Telkkäkujan itäosalle vastaavasti noin 500.

Länsiväylän pohjoispuolella Koivusaaressa kulkee tärkeä, erityisesti työmatkailijoiden suosima, pääpyöräreitti. Vuoden 2013 kesäkuussa reittiä käytti 2900 pyöräilijää vuorokaudessa. Lauttasaaressa selkeää reittiä ei enää ole, vaan pyöräilijät hajautuvat joko Sotkatielle, Telkkäkujalle tai Koivusaarentielle. Koivusaaressa Länsiväylän eteläpuolella kulkee valtakunnallinen pyörämatkailureitti, joka seurailee Lauttasaaren ja Espoon rantoja. Reitillä oli 500 pyöräilijää vuorokaudessa kesäkuussa 2013. Sotkatieltä Telkkäkujalle on Länsiväylän alittava matala kevyen liikenteen alikulkuyhteys.



Vaskilahden venekerhon satama.



Koivusaaren metroaseman Katajaharjun sisäänkäynnin viistoilmakuvasovitus. Helin & Co. arkkitehdit.

3.4.10. Liikenteen häiriötekijät

Koivusaari sijaitsee Länsiväylän moottoriajoneuvoliikenteen melualueella. Liikenteen aiheuttamat pakokaasupäästöt heikentävät ilmanlaatua tien läheisyydessä. Alueelle kuljetaan Sotkatien ja Telkkäkujan kautta, jotka ovat asuntokatuja. Katujen liikenne on vähäistä ja niin myös haitat.

3.4.11. Elinkeinotoiminta, yritykset ja työpaikat

Koivusaaressa sijaitsee tällä hetkellä kolme yritystä. Bella veneet Oy Vaskilahden länsirannalla, Selboat Oy nykyisen Koivusaaren keskellä sekä Nokia Oyj:n edustustilat Koivusaaren pohjoisrannalla.

3.4.12. Julkiset ja kaupalliset palvelut

Koivusaaressa ei ole tällä hetkellä julkisia palveluita. Kaupallisia palveluita ovat Selboat Oy ja Bella veneet Oy.

3.4.13. Virkistys

Koivusaaren virkistyskäytön kannalta arvokkain osa on saaren eteläkärjessä, jossa on säilynyt avokallioinen luonnonranta siirtolohkareineen.

Koivusaari liittyy oleellisena osana Lauttasaaren virkistysalueisiin, joiden ranta-alueiden virkistyksen käyttöpaine on Helsingin suurimpia. Koivusaarta lähimmät virkistysalueet ovat Vaskiniemessä ja Länsiulapanniemen puistossa.

Vilkkaassa käytössä oleva kevyen liikenteen reitti Helsingin keskustasta Lauttasaaren kautta Espooseen kulkee Länsiväylän molemmin puolin. Koivusaaren läpi Länsiväylän eteläpuolella kulkee pääasiassa ranta-alueita seuraileva valtakunnallinen pyörämatkailureitti.

Lähimmät saariston retkeilymahdollisuudet ovat Mustasaaressa, Hevossaaressa ja Käärmeluodoilla.

Lähin uimaranta sijaitsee Hevosenkenkälahdella. Länsiulapanniemellä muutamia hiekkaisia poukamia käytetään myös uimapaikkoina, samoin Koivusaaren eteläkärkeä. Vaskiniemessä toimii aktiivisesti suomalaista saunaperinnettä vaalivan Suomen saunaseura ry:n sauna uimapaikkoineen.

3.4.14. Veneily

Koivusaaren ja Vaskilahden alueella toimii nykyisin kolme venekerhoa, Nyländska Jaktklubben saaren länsiosassa, Koivusaaren pursiseura Vaskilahden länsirannalla ja Vaskilahden venekerho lahden itärannalla. Alueella on yhteensä n. 400 venepaikkaa. Kesäisin veneet täyttävät Vaskilahden sataman ja aallonmurtajan suojassa olevan NJK:n sataman ja talvella huomattava osa Koivusaarta toimii veneiden talvisäilytysalueena.

3.5 Koivusaaren suunnittelun lähtökohtia ja reunaehtoja

3.5.1 Metro

Espoon kaupunginvaltuusto päätti 25.9.2006 Espoon eteläosien joukkoliikennejärjestelmän runkoratkaisuksi välillä Ruoholahti-Matinkylä kokonaan tunnelissa kulkevan metron. Espoon päätös merkitsi sitä, että myös Helsingin puolella metrolinjaa suunnitellaan kokonaisuudessaan maanalaisena ratageometrian toimivuuden vuoksi.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 2.10.2006 Länsimetron suunnittelua koskevan tilannekatsauksen ja päätti, että metropäätöksen varmistuttua on tarkoituksenmukaista käynnistää metron hankesuunnittelu, asemakaavoitus ja Koivusaaren osayleiskaavan laatiminen. Länsimetron 22.12.2009 vahvistuneessa asemakaavassa Koivusaareen on merkitty maanalainen asema, jonka sisäänkäynnit voidaan rakentaa sekä Koivusaaren, että Lauttasaaren puolelta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Koivusaaren metroaseman asemakaavan muutoksen 7.2.2012 ja käsitteli sitä koskevat muistutukset ja lausunnot 18.9.2012.

3.5.2 Kaupunkirakenteen tiivistäminen

Yhdyskuntarakenteen leviäminen seudulla aiheuttaa lisääntyvää liikkumistarvetta, liikenteen energiankulutusta ja edelleen kasvihuonepäästöjä sekä muita haittavaikutuksia. Rakentamalla nykyisen kaupunkirakenteen sisään ja joukkoliikenneyhteyksien varsille voidaan näitä haittoja vähentää. Koivusaarta suunnitellaan niin, että se liittyy entistä kiinteämmin osaksi kaupunkirakennetta. Koivusaaren ja ympäröivien alueiden välille on mahdollista luoda uusia kulkureittejä kevyelle liikenteelle ja tuoda ranta-alueita nykyistä helpommin saavutettaviksi.

3.5.3 Liikenteellinen sijainti

Koivusaari sijaitsee noin viiden kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta Länsimetron ja Länsiväylän varrella. Koivusaareen suunnitellaan asuin- ja työpaikka-alue metroradan varteen, lähelle Helsingin ydinkeskustaa, Keilaniemeä, Otaniemeä ja Tapiolaa.

Koivusaaren suunnittelun yhtenä lähtökohtana on pidetty sitä, että Länsiväylä pysyy moottoritienä.

Länsiväylän välittömään läheisyyteen ei voi sijoittaa liikennemelun ja päästöjen vuoksi asumista. Länsiväylän aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vähentäminen ja väylän jakaman saaren eri osien yhteyksien järjestäminen asettaa Koivusaaren suunnittelulle erityisiä haasteita.

3.5.4 Asuntopolitiikka, kehityskuva

Kaupungin tavoitteena on rakentaa Helsinkiin vuosittain 5000 uutta asuntoa. Koivusaaren rakentaminen osaltaan edesauttaa asuntorakentamistavoitteiden saavuttamista.

Koivusaari sijaitsee työpaikkarakentamisen näkökulmasta erinomaisella paikalla liikenteellisesti ja myös toiminnallisessa suhteessa Ruoholahden, Keilaniemen ja Otaniemen koulutus-, tutkimus- ja yritysalueisiin.

3.5.5 Luonto ja luonnonsuojelu

Koivusaaren eteläkärjessä on suojeltu rantaniitty ja saaren eteläkärjessä on niityn lisäksi säilynyt kallioista luonnonrantaa, täysikasvuista puustoa ja suuri siirtolohkare, joiden säilyttäminen on suunnittelun lähtökohta. Suojelupäätöksen mukaan rantaniityn säilymisen kannalta on oleellista, että luonnonvoimat kuten aallokko, tuuli ja ahtojäät estävät niityn umpeenkasvun ja ruovikoitumisen.

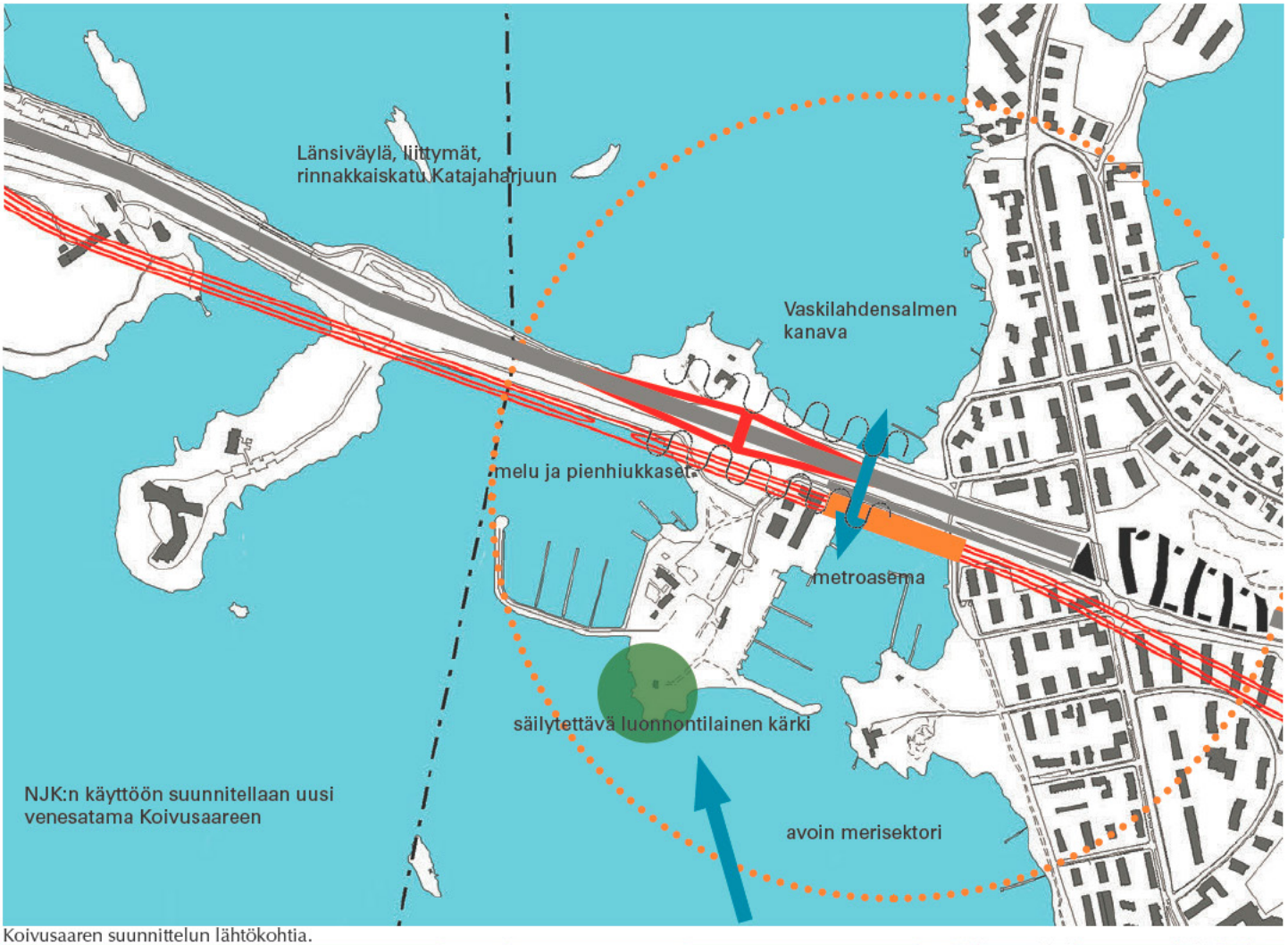
3.5.6 Täytöt

Nykyisen Koivusaaren pinta-alasta (10 ha) noin puolet on täytemaata. Koivusaari on suurelta osin alavaa korkeustasojen vaihdellessa +1 ja +7 välillä. Lähes koko alue on matalammalla kuin +3,3.

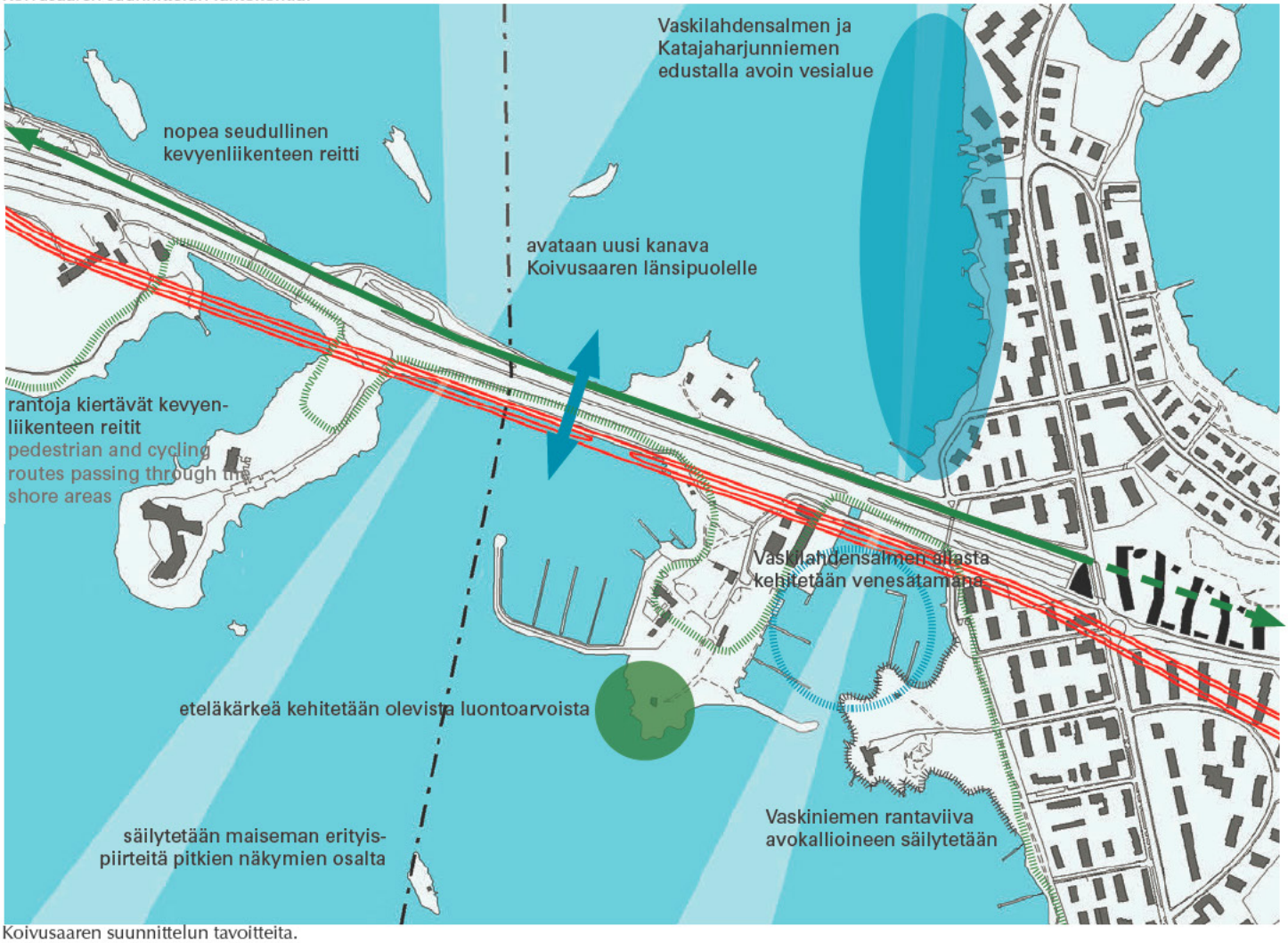
Mahdollisten lisätäyttöjen sijoittamisessa tulee ottaa huomioon merialueen säilyminen riittävän avoimena suojellun rantaniityn eteläpuolella ja täyttöjen vaikutus veden virtausolosuhteisiin ja maisemaan.

Merenpinnan korkeusvaihtelujen ja aaltovaikutusten takia Koivusaaren alueella maanpinta tulee rakentaa vähintään tasoon +3,3 rantaviivan pengerryksiä tai porrastuksia lukuun ottamatta.

Nykyisten täyttöalueiden maaperän pilaantuneisuus on alustavasti selvitetty, mutta tutkimuksia ja kunnostussuunnittelua täydennetään suunnittelun edetessä. Alueen tuleva käyttö määrää kunnostuksen laajuuden ja kunnostustavat.



Koivusaaren suunnittelun lähtökohtia.



Koivusaaren suunnittelun tavoitteita.

4. KOIVUSAAREN SUUNNITTELUN TAVOITTEET

4.1 Asuminen

4.1.7. Seudullisuus

Koivusaaren toteuttaminen monipuolisena asunto- ja työpaikkapainotteisena kaupunginosana parantaa seudun asuntotarjontaa. Koivusaari sijoittuu seudulliselle itä-länsi-käytävälle, jota tukee myös uuden metrolinjan rakentaminen. Alue on helposti saavutettavissa niin idästä kuin lännestä. Koivusaaren ainutlaatuinen luonne meren äärellä kantakaupungin kupeessa tarjoaa huippuluokan asumisen edellytyksiä niin seudullisesti kuin kansainvälisestikin tarkasteltuna.

4.1.8. Asumismuodot

Asuntorakentaminen Helsingissä on nyt ja tulevaisuudessa pääosin kerrostalovaltaista rakentamista. Väestön ikä- ja palvelurakenteen muutokset, erilaistuvien asuntokuntien toiveet, monikulttuurisuus sekä ilmastouhkat asettavat uudenlaisia vaatimuksia asuntorakentamiselle.

Asumisympäristön suunnittelussa Koivusaaressa pyritään tarjoamaan hyvä tiivis kaupunkimainen vaihtoehto seudulle laajalle alueelle hajaantuneelle pientalorakentamiselle. Asuinkortteleiden ja asuntojen suunnittelun lähtökohtana on alueen merellisyys ja veden läheisyys. Asuinympäristön mittakaavassa pyritään kaupunkimaiseen, mutta pienipiirteiseen jäsentelyyn.

Kerrostalorakentamista tullaan kehittämään Helsingin uusilla asuntoalueilla Koivusaari mukaan lukien siten, että se tarjoaa erilaisia yksilöllisiä ja muuntojoustavia asumisratkaisuja. Koivusaareen suunnitellaan nykyisten vakiintuneiden rakennustyyppien (kerrostalo, rivitalo, pientalo) rajoja rikkovia rakennus- ja korttelityyppejä.

Kerrostaloasumisen on oltava kilpailukykyinen vaihtoehto myös niille, jotka voivat valita asumistapansa. Kerrostalorakentamisen kehitystavoitteet ovat taloudellisia, teknisiä, toiminnallisia, ekologisia, esteettisiä, sosiaalisia sekä asuntopoliittisia ja rakentamisprosessiin liittyviä. Innovatiivisen asuntorakentamisen teemoja ovat muun muassa tehokkaaseen energiankäyttöön, kustannustehokkuuteen ja asukaslähtöisyyteen perustuva suunnittelu.

4.2. Toimitilat

Koivusaari sijaitsee merkittävien toimitilakeskittymien Keilaniemen, Otaniemen, Tapiolan, Ruoholahden ja Lauttasaaren eteläosan toimitila-alueen lähellä. Koivusaari kuuluu seudulliselle itä-länsi-käytävälle ja uudelle metrovarren vyöhykkeelle. Alueen identiteettiä kuvaavat hyvä saavutettavuus ja merelliset virkistysalueet. Toimitilojen kannalta alue on hyvä sekä saavutettavuuden että osaavan työvoiman saatavuuden suhteen ja sijainti keskustan kupeessa on houkutteleva monelle eri alalle.

Koivusaaren ja Lauttasaaren etäisyys keskustasta on lyhyt ja varsinkin metroaseman ympäristöt liittyvät tulevaisuudessa toiminnallisesti tiiviimmin kantakaupunkiin.

Koivusaaren edullinen sijainti metronvarressa rannikkovyöhykkeellä osana itä-länsi-akselia ja sen erinomainen saavutettavuus tarjoaa myös hyvät edellytykset eri kampusalueisiin tukeutumiselle, kuten Otaniemeen ja keskustan yliopistoihin.

Paikallisuutta korostaa veneilyalan yritysten sekä venekerhojen toiminnan jatkuminen alueella.

Työtilojen sekoittuminen asumiseen tuo uusia mahdollisuuksia pienille toimijoille sekä monimuotoisuutta lähiympäristöön.

Lauttasaaressa toimitilojen väheneminen on ollut hallitseva trendi. Helsinkiin tarvitaan lisää pieniä ja keskisuuria toimitiloja keskustan läheisyyteen, hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja asuntojen läheisyyteen

4.3. Julkiset ja kaupalliset palvelut

Koivusaareen järjestetään tarvittavat julkiset ja kaupalliset peruspalvelut. Tavoitteena on, että Koivusaaren palvelut ovat myös Katajaharjun alueen asukkaiden käytettävissä. Koivusaareen suunniteltavia julkisia palveluja ovat ainakin päiväkodit ja korttelitalo.

Koivusaareen tutkitaan myös vaihtoehtoista vapaa-ajan palveluiden kehittämistä, joka tukeutuu hyvään seudulliseen saavutettavuuteen. Keskittymä voi erikoistua esimerkiksi erilaisiin hyvinvointipalveluihin.

4.3.7. Kaupan sijoittuminen

Tavoitteena on, että kaupalliset palvelut tukeutuvat keskeisesti metroasemaan.

4.3.8. Veneilyliikkeet ja -palvelut

Suunnittelulla pyritään luomaan edellytyksiä veneilyyn liittyvien pienyritysten sijoittumiselle Koivusaareen.

4.4. Maisema, virkistys

Tavoitteena on säilyttää maiseman saaristomainen perusrakenne. Kaupunkirakenteelle suunnitellaan hallittu ja tasapainoinen reuna avoimien maisematilojen suuntaan.

Koivusaaren virkistysmahdollisuudet pyritään avaamaan kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Saaren läpi taataan seudullinen itä-länsisuuntainen virkistysyhteys ja pohjoisosasta pyritään luomaan yhteys Katajaharjuun.

Rantareitistöstä luodaan julkista kaupunkitilaa. Rannoilta avautuvia näkymiä pyritään korostamaan luomalla erityisiä oleskelutiloja saaren kärkiin. Paljon tilaa vaativien liikuntapalveluiden, kuten urheilukenttien, osalta Koivusaari tukeutuu Lauttasaareen. Koivusaari voi sen sijaan tarjota muita virkistäytymis- ja liikuntapalveluita ja lisätä alueella erilaisten liikuntapalvelujen ja mahdollisuuksien kirjoa.

Uimarannan, julkisten laiturien, vesiurheilun, kalastusmahdollisuuksien ja muun merellisen virkistyskäytön kehittäminen alueella otetaan suunnittelun tavoitteeksi. Vaskilahtea kehitetään venesatamana. Veneiden talvisäilytysmahdollisuuksia kehitetään osaksi urbaania kaupunkirakennetta. Aidattuja talvisäilytyskenttiä ei voida Koivusaareen sijoittaa.

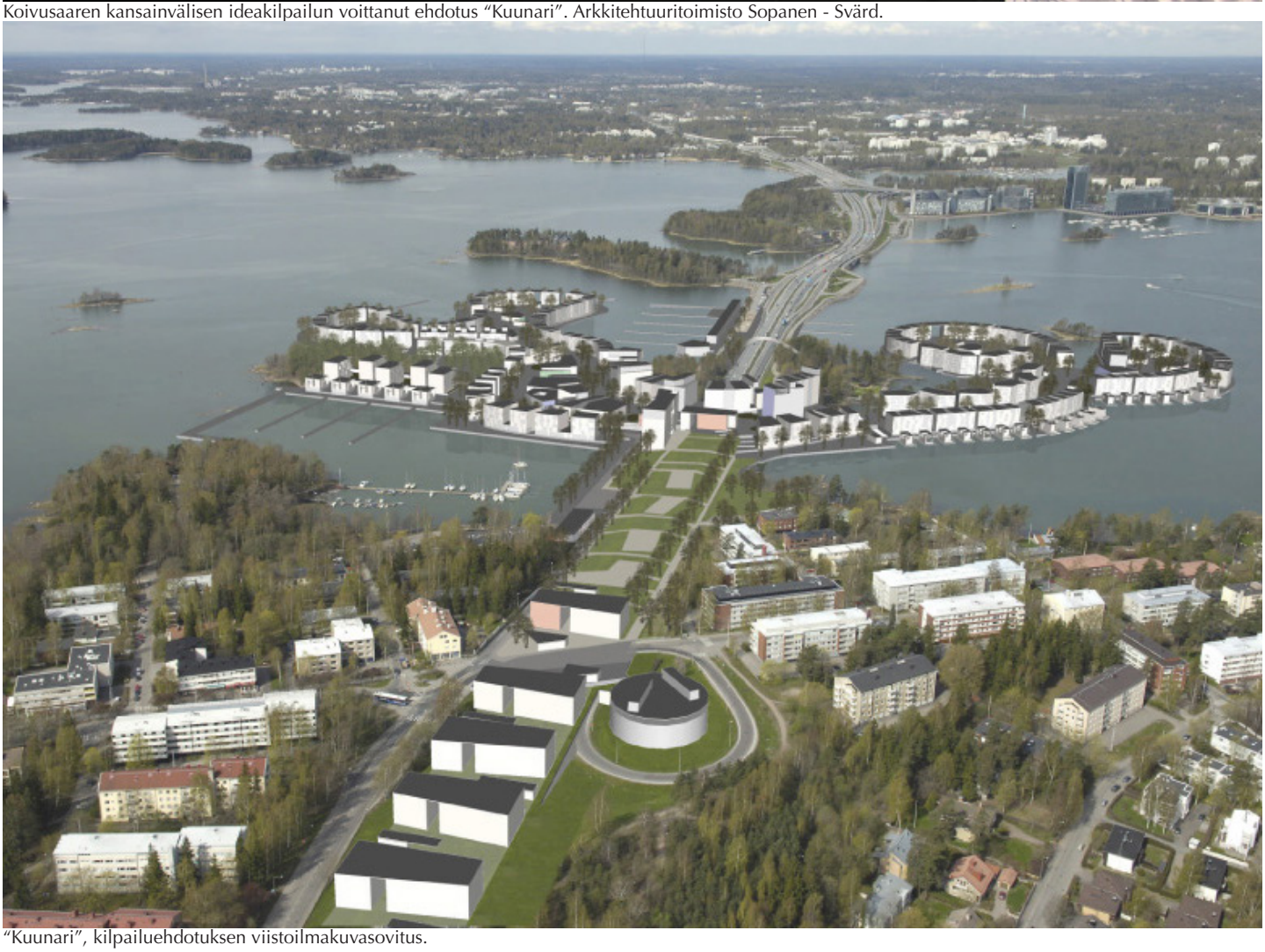
4.5. Liikenne

Koivusaarta suunnitellaan metron käyttöön voimakkaasti tukeutuvana kaupunginosana, jossa asuminen tai työskentely ei välttämättä perustu pelkästään oman auton käyttöön. Metroasema ympäristöineen luo uudelle alueelle identiteettiä joukkoliikennekaupunginosana. Kävelijän ja pyöräilijän liikkuminen Koivusaaressa suunnitellaan helpoksi ja miellyttäväksi.

Alueella tutkitaan ensisijaisesti keskitettyjä maanalaisia asukas- ja työpaikkapysäköintilaitoksia. Asiointi- ja vieraspysäköinti toteutetaan pääasiassa kadunvarsipysäköintinä.



Koivusaaren kansainvälisen ideakilpailun voittanut ehdotus “Kuunari”. Arkkitehtuuritoimisto Sopanen - Svärd.



“Kuunari”, kilpailuehdotuksen viistoilmakuvasovitus.

Koivusaareen suunnitellaan uusi eritasoliittymä Länsiväylälle korvaamaan Katajaharjun eritasoliittymän. Lauttasaaren ja Koivusaaren välille suunnitellaan uusi katuyhteys. Länsiväylän jakaman saaren puolet pyritään yhdistämään nykyistä paremmin toisiinsa.

Länsiväylän suuntainen Espoon ja Helsingin keskustan välinen kevyen liikenteen pääreitti suunnitellaan Koivusaaren osalta sujuvaksi ja jatkuvaksi. Rantoja kiertää virkistystä palveleva reitti, joka on yhteydessä Lauttasaaren rantaraittiin.

5. KOIVUSAAREN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 15 5.2008 Koivusaaren suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi. Suunnitteluperiaatteiden mukaan Koivusaarta suunnitellaan noin 3 500–4 000 asukkaan ja noin 1 000–2 000 työpaikan alueena, joka rakentuu uuden metroaseman ympärille.

Suunnitteluperiaatteiden mukaisesti Koivusaaren suunnittelussa lähtökohtana tulee olla alueen saaristomaisema ja merellisyys, erinomainen liikenteellinen sijainti uuden metrolinjan ja Länsiväylän tuntumassa sekä toiminnallinen tasapaino virkistyksen, asumisen, palvelujen ja työpaikkojen välillä. Veneilytoimintojen säilyttäminen alueella on tärkeää toiminnallisen sisällön ja alueen identiteetin muodostamiseksi.

6. KOIVUSAAREN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

Osayleiskaavan valmistelua varten Koivusaaren suunnittelusta järjestettiin 12.8.2008–10.11.2008 yleinen kansainvälinen ideakilpailu.

Kilpailun tarkoituksena oli kartoittaa mahdollisimman laajasti ja ennakkoluulottomasti niitä vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia, joita ainutlaatuinen suunnittelualue tarjoaa. Kilpailun tavoitteena oli uutta luovien suunnitelmavaihtoehtojen tuottaminen jatkosuunnittelun ja osayleiskaavatyön pohjaksi sekä hahmottaa uuden merellisen metrokaupunginosan identiteetin keskeisiä piirteitä. Kilpailu tarkoituksena oli toimia tärkeänä osana suunnittelualueesta käytävää julkista keskustelua. Kilpailuohjelman sisältö noudatti kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä suunnittelun lähtökohtia, tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita.

Kilpailuun jätettiin hyväksytysti 101 kilpailuehdotusta. Ennen tuomariston lopullista päätöksentekoa kilpailuehdotuksen asetettiin julkisesti nähtäville ja yleisöllä oli mahdollisuus arvioida niitä ja osallistua julkiseen keskusteluun. Kilpailuehdotusten kirjo oli monipuolinen ja kärjen osalta kilpailun taso oli suhteellisen hyvä.

Alkuvuodesta 2009 ratkenneen kilpailun voitti ehdotus nimimerkki ”Kuunari” (tekijä: arkkitehti Ilkka Svärd, arkkitehtuuritoimisto Sopanen-Svärd). Osayleiskaavatyö on jatkunut vuonna 2009–2010 ja 2012–2013 Koivusaaren viitesuunnitelman ja Koivusaaren keskusta-alueen viitesuunnitelman laadinnalla yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja kilpailun voittaneen ehdotuksen tekijöiden kanssa.

6.1 Muut suunnittelukilpailut

Kaupunkisuunnitteluviraston sisäinen ideakilpailu Koivusaaren suunnittelusta

Koivusaaren suunnittelusta järjestettiin kaupunkisuunnitteluviraston sisäinen ideakilpailu 3.–7.9.2007. Ideakilpailu tarkoituksena oli kerätä Koivusaaren suunnittelutyön pohjaksi kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden näkemyksiä Koivusaaren kaupunkirakenteesta, liittymisestä ympäröiviin alueisiin, rakentamisen mittakaavasta ja laajuudesta sekä alueen toiminnallisesta sisällöstä. Työt tehtiin ryhmissä, joissa tuli olla edustus jokaiselta viraston osastolta.

Kilpailuun saapui yhteensä 13 ehdotusta. Palkintolautakunta piti ehdotusten yleistasoa hyvänä ja oli vaikuttunut ehdotusten idearikkaudesta.

Kilpailuehdotuksista erottui joitakin keskenään erilaisia periaatteellisia suunnittelumalleja. Parhaat työt olivat kirkkaita ja johdonmukaisia omassa lähestymistavassaan ja ideassaan. Ehdotukset valaisivat havainnollisesti lähtökohdiltaan erilaisten kaupunkirakenteiden mukanaan tuomia hyviä ja huonoja puolia. Kilpailu toimi hyvin osana Koivusaaren vaihtoehtoisten kaupunkirakennemallien ja suunnitteluperiaatteiden laadintaa.

NJK:n pursiseuran rakennuksen opiskelijakilpailu

Aalto yliopiston arkkitehtuurin laitoksen puustudio ja NJK:n pursiseura järjestivät opiskelijakilpailun pursiseuran uuden kerhorakennuksen suunnittelusta lukukaudella 2010–2011. Paviljongin tuli olla puusta rakennettu. Kurssille hyväksyttiin kolme opiskelijaa joiden töitä ohjattiin välikritiikein. Huolellisesti työstetyt ja arkkitehtonisesti



”Kuunari”, kilpailuehdotuksen havainnekuva.



Viitesuunnitelman havainnekuva, maaliskuu 2010.



Viitesuunnitelman havainnekuva, elokuu 2012.
Arkkitehtuuritoimisto Sopanen - Svärd.



Osayleiskaavan havainnekuva, lokakuu 2014.

komeat kilpailutyöt valottivat konkreettisesti NJK:n pursiseuran tarvitsemien tilojen määrää ja laatua sekä rakennuksen tai rakennusryhmän sijoittamista alueelle sataman toiminnalliset tarpeet huomioiden.

Koivusaaren keskustakorttelin opiskelijakilpailu "Länsiväylän portti"

"Länsiväylän portti" opiskelijakilpailun järjestäjänä toimivat Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto, Tampereen teknillisen yliopiston arkkitehtuurilaitos sekä Aalto yliopiston arkkitehtuurin ja muotoilun laitos. Kilpailualue oli Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen mukainen keskustakorttelien alue uuden metroaseman vieressä. Kilpailutöistä suurin osa tehtiin korkeakoulujen ohjattuina kurssitöinä (terässtudio), mutta osallistumisoikeus oli myös itsenäisesti työnsä tehneillä järjestävien korkeakoulujen opiskelijoilla. Kilpailuaika oli 12.9.2011–15.12.2011. Kilpailun järjestämiseen ja arvosteluun osallistuivat myös kaupunkisuunnitteluvirasto ja Rautaruukki Oyj.

Kilpailutehtävänä oli suunnitella n. 12 000 k-m² laajuinen teräsrakenteinen hybridirakennus Koivusaaren keskustaan metroaseman tuntumaan. Rakennuksen tilaohjelmaan kuului toimistoja, liiketilaa, asuntoja ja hotelli. Kilpailualueen rajaus oli jonkin verran laajempi kuin metroaseman välittömässä tuntumassa oleva keskustakortteli. Kilpailijat saivat ottaa halutessaan kantaa myös Koivusaaren ja Lauttasaaren välisen alueen suunnitteluun. Rakennusmateriaalina tuli käyttää terästä.

Kilpailuun saapui yhteensä 63 ehdotusta. Palkintolautakunnan mielestä kilpailun yleistaso oli hyvä. Kärkipään ehdotukset kasvoivat Koivusaaren yleissuunnitelman kaupunkirakenteesta, mutta pystyivät tuomaan suunnitelmaan uutta lisäarvoa. Parhaissa töissä oli pystytty rakennuksen tilojen tai siihen liittyvien ulkotilojen ryhmittelyllä ja suuntaamisella hyödyntämään Koivusaaren merellisiä lähtökohtia ja toisaalta liittämään Koivusaaren metroasema osaksi suunniteltua korttelikokonaisuutta.

7. OSAYLEISKAAVASUUNNITELMA

7.1 Yleistä

Koivusaaren kaupunkirakenne tukeutuu uuteen metroasemaan, jonka ympärille muodostuu Koivusaaren keskusta. Saaristomaiseman ominaispiirteet ovat olleet lähtökohtana suunnittelulle.

Koivusaaren orgaaninen hahmo muodostaa pääkaupungille tärkeän läntisen sisääntulon. Koivusaaresta muodostuu metroradan varteen merellinen asuin- ja työpaikka-alue. Osayleiskaavaehdotuksen mukaisessa Koivusaaressa on n. 5150 (40 m²/hlö) ja n. 3700–4500 (25–30 m²/hlö) työpaikkaa. Meri ja veneily säilyvät olennaisena osana uuden Koivusaaren imagoa ja kaupunkirakennetta. Täyttöalueet ovat maltilliset ja alueen orgaanista muotokieltä toistavat korttelimassat nivoutuvat yhtenäiseksi kaupunkitilaksi. Koivusaaressa on kävelyetäisyys metroasemalle jokaisesta asunnosta ja toimistosta.

7.2 Asuminen

Pääosa Koivusaareen sijoitetusta kerrosalasta (noin 207 000 k-m²) on varattu asuinrakentamiseen. Alueelle tyypillinen asuminen tukeutuu merellisyyteen ja asumisen ideologiassa on paikkaan sopivia asumisen malleja. Alueelle voidaan rakentaa esimerkiksi townhouse-tyyppisiä asuinrakennuksia, kaupunkivilloja tai toisaalta perinteisempiä kerrostalorakentamisen tyyppejä. Vakiintuneiden asuntotyyppien lisäksi Koivusaaressa on tutkittu mahdollisuutta sijoittaa alueelle asuntoveneitä, joille on varattu rantakaista alueen pohjoisosasta. Lähes kaikista Koivusaaren asunnoista on mahdollista avata merinäköala.

Koivusaareen syntyy oma vahva identiteetti, joka heijastuu sekä alueen korttelirakenteessa että yksittäisissä asuinrakennuksissa ja asunnoissa. Nauhamaiset rantaviivaa myötäilevät asuinrakennukset muodostavat suojaisen muurin yhteispihoille ja nauhojen arkkitehtuurilla luodaan alueen julkisivu merelle. Korttelipihat ovat maanalaisen pysäköinnin ansiosta autottomia, istutetut keskusalueet on varattu oleskeluun ja pelastus- ja huoltotiet kulkevat pihojen ympäri rakennusten vierustalla.

Asuinrakennukset korkeudet ovat pääosin 4–7 kerrosta niin, että ylin kerros on tavallisesti suppeampi ja sinne syntyy kattoterasseja.

7.3 Työpaikat

Pääosa Koivusaareen sijoittuvasta työpaikkarakentamisesta (n. 114 000 k-m²) keskittyy Länsiväylän tuntumaan, jossa kaartuva siltamainen kortteli sitoo Koivusaaren pohjois- ja etäosat yhdeksi kaupunkirakenteelliseksi kokonaisuudeksi. Kortteli toimii sekä läntisenä porttina alueelle että meluesteenä Koivusaaren sisäosille. Toimistokortteli koostuu useasta toisiinsa kytketystä toimitilayksiköstä ja siihen voi sijoittua useita eri yrityksiä. Länsiväylän ja läntisen venesataman väliin on suunniteltu työpaikkakortteli, joka suojaa eteläpuolisia asuinkortteleita ja ranta-alueita liikennemelulta.

Keskustan toimistokorttelit nivoutuvat osaksi Koivusaaren korttelirakennetta ja luovat Koivusaarelle asuintokortteleita tiiviimmän ja urbaanimman keskustan. Työtiloja suunnitellaan pienimuotoisesti myös asuinkortteleiden yhteyteen ja toisaalta venesatamien yhteyteen. Koivusaareen voidaan rakentaa n. 3700–4500 työpaikkaa (25–30 m²/hlö).

7.4 Palvelut

Koivusaaren kaupallisten palvelujen keskittymä syntyy Koivusaaren keskustaan metroaseman läheisyyteen. Kaupallista palveluraken-



Viistoilmakuvasovitus, näkymä lännestä. Arkkitehtuuritoimisto Sopanen - Svärd.





Viistoilmakuvasovitus, näkymä idästä. Arkkitehtuuritoimisto Sopanen - Svärd.



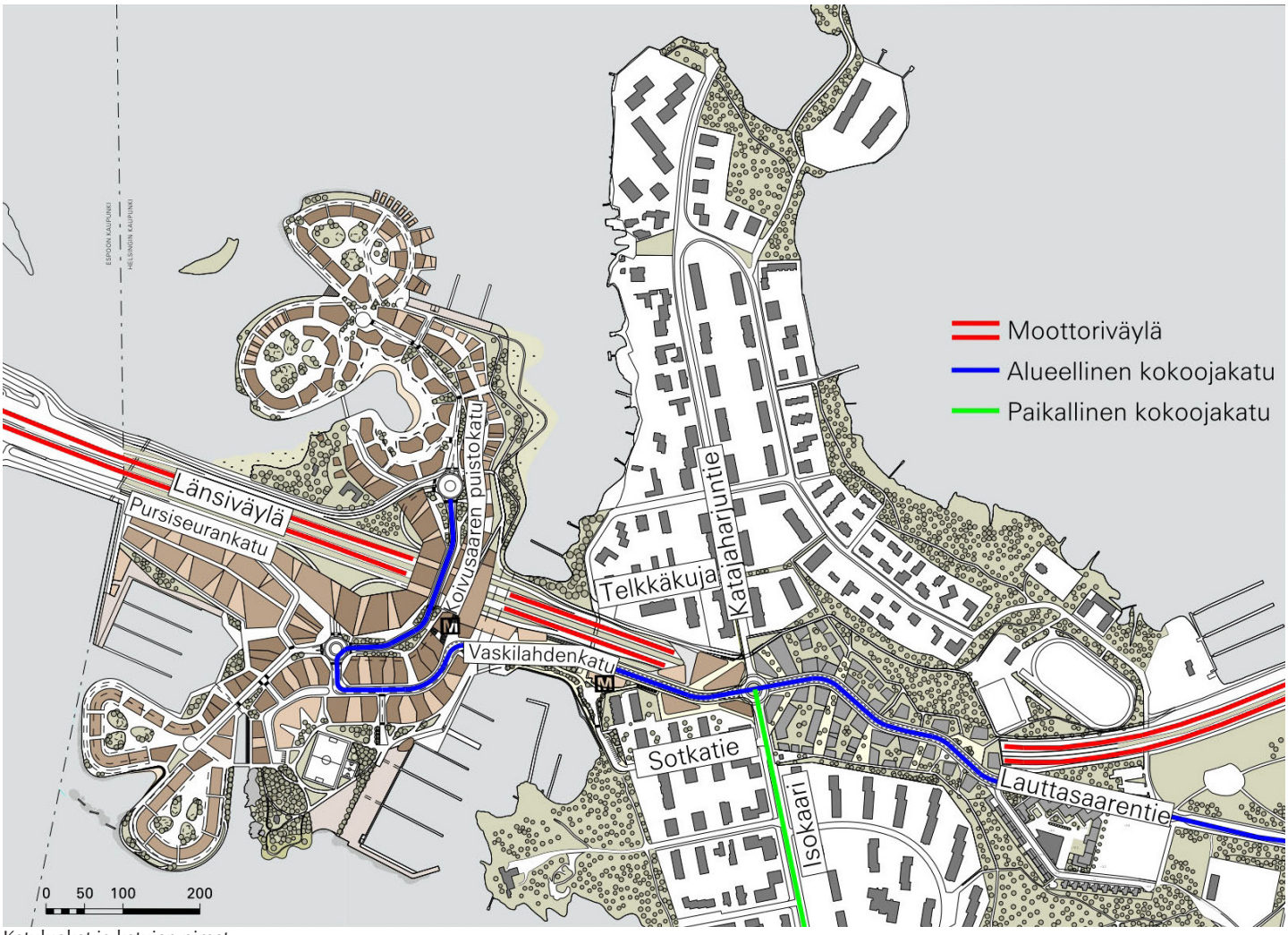
Asuinkorttelin sisäpiha. Koivusaaren viitesuunnitelma, 2012.



Näkymä Leppäsaarenpuistoon.



Leppäsaarenpuiston ideasuunnitelma.



Katuluokat ja katujen nimet.



Liikennemäärät ajoneuvoina vuorokaudessa ennustevuonna 2035.

tamista on yhteensä noin 6000 k-m². Mitoituksen lähtökohtana on Koivusaaressa asuvan väestön ostovoima sekä alueelle sijoittuvien työpaikkojen tarpeet. Päivittäistavarakaupan lisäksi liikekeskustaan luodaan edellytykset monimuotoisten pienten kaupallisten lähipalveluiden syntymiselle.

Veneilyyn liittyvät palvelut KoPun venesataman yhteydessä aktivoivat koko keskeistä ranta-aluetta. Veneilyyn liittyville palveluille on suunniteltu toimintaedellytyksiä myös läntisen sataman yhteyteen.

Koivusaareen on suunniteltu korttelitalo ja tilanvaraus kahdelle pienemmälle päiväkodille tai asukastilalle. Julkista palvelurakentamista voi olla alueella yhteensä n. 3300 k-m². Leppäsaaren puiston reunalle sijoittuvassa korttelitalossa toimivat päiväkodin lisäksi alaasteen alimmat luokat sekä liikuntasali, joka palvelee koko Koivusaarta. Rakennus voi toimia myös iltaisin asukkaiden harrastus- ja kokoontumistilana ja se muodostaa yhdessä piha-alueensa kanssa Koivusaaren eteläosan puistoalueeseen liittyvän julkisen tilan kokonaisuuden. Senioritalo palvelutiloineen sijoittuu keskeiselle paikalle kanavan rannalla.

7.5 Julkinen tila

Koivusaaressa yksityinen, puolijulkinen ja julkinen tila sekoittuvat hierarkkisesti. Rakennusmassat muodostavat selkeitä kokonaisuuksia, joihin kortteleiden rajaamat puolijulkiset ulkotilat saumattomasti liittyvät. Julkinen katualue ajoneuvo- ja kevyenliikenteenväylineen muodostuu alueen sisäiseksi selkärangaksi. Tehokkaan ja yksinkertaisen katuverkon ympärille syntyy julkisen tilan verkosto, jota aukiot ja torit rytmittävät. Koivusaaren puistokadun päätteenä on etelässä ja pohjoisessa merimaisema. Koivusaaren keskustakortteleiden ja metroaseman ympärillä julkinen tila aktivoituu ja jalankulkuympäristö laajenee ranta-alueille Vaskilahden pohjukassa metroasemien sisäänkäyntien välinen rantatasanne sekä merelle katsovat torit tarjoavat mahdollisuuden kehittää Koivusaaresta keskustasta aktiivinen ja elävä. Vaihtelevaa julkista tilaa muodostava rantarakentaminen, rantareitit ja niihin liittyvät pienet kaupunkikuvalliset yksityiskohdat vahvistavat Koivusaaren merellistä luonnetta. Koivusaaren eteläosaan osaksi julkista ranta-aluetta liittyy myös suunniteltu kanava.

7.6 Puistot, viheralueet ja rannat

Koivusaaren puistot ja viheralueet liittyvät osaksi Helsingin viheralueverkostoa ja rantoja kiertävä rantaraitti on osa Helsingin ja Espoon rantoja kiertävää seudullista virkistysreittiä. Eteläkärjen suojeltu rantaniitty säilyy luonnonvaraisena. Niityn lisäksi alueella on säilynyt luonnonrantaa, täysikasvuista puustoa ja suuri siirtolohkare. Aallokon, tuulen ja ahtojäiden säilymisellä taataan, ettei rantaniitty ruovikoidu ja kasva umpeen.

Koivusaaren eteläkärkeen suunnitellaan puisto. Se muodostuu kahdesta eriluonteisesta osasta. Rakennuksiin rajautuva puiston pohjoisosa on rakennettu pelikenttineen ja leikkipuistoineen. Sen äärelle sijoittuu myös Koivusaaren korttelitalo. Eteläosa säilyy luonnonvaraisena avokalliorantoineen ja rantaniittyineen. Rannan arvokas kasvillisuus sekä suojeltu merenrantaniitty ympäristöineen säilytetään osana laajempaa puistokokonaisuutta. Puisto suunnitellaan siten, että herkkien alueiden sijaan liikkuminen ja oleskelu ohjataan kulutusta kestäville pinnoille.

Koivusaaren eteläosan täyttöalueen eteläisimpään kärkeen on suunniteltu kevein silloin toisiinsa yhdistetty kiviluotojen helminauha, jonka tarkoituksena on rikastuttaa vedenalaisen luonnon lajistoa esimerkiksi rakkolevän kasvuedellytyksiä tehostamalla. Samalla voidaan parantaa monen kalalajin lisääntymismahdollisuuksia ja luoda alueelle hyvä onkipaikka.

Olemassa olevaa puustoa on säilytetty eteläkärjen lisäksi Länsiväylän pohjoispuolelle jäävällä osalla alkuperäistä Koivusaarta ja liittymäalueiden ympärillä. Puisto ja siihen liittyvät tiealueiden suojavyöhykkeet muodostavat vihreän sisääntulon lännestä saavuttaessa. Toimistokortteleiden eteen sijoittuva puisto liittää visuaalisesti Koivusaaren pohjois- ja eteläosan toisiinsa. Ramppien meluntorjuntaa hoidetaan maavallein sekä melumuurein.

Pohjoisosan keskeisin viheraluekokonaisuus muodostuu uuden kluuvilahden ympärille, jonka etelärannalla säilyy saaren muokkaamatonta maastoa, rantaviivaa ja puustoa osana viheraluetta. Lahden pohjoisrannalle rakennetaan asuinkortteleihin rajautuva rantapuisto hiekkarantoineen.

Koivusaaren koillinen ranta-alue vastapäätä Katajanharjunniemen länsirantaa on niin ikään rakennettu rantapuistoksi. Puiston edustan vesialueelle pyritään luomaan merenpohjaa muokkaamalla edellytykset ruovikon nopealle kasvulle. Ruovikon läpi on suunniteltu pitkospuureitti joka liittää ruovikon osaksi rantapuistoa.

7.7 Venesatamat

Koivusaaren tärkeimmät virkistyspalvelut liittyvät veneilyyn. Satamien suunnittelu on tärkeä osa Koivusaaren suunnittelua. Koivusaareen sijoittuu yhteensä n. 500 venepaikkaa. Alueelle ei voi sijoittaa vastaavaa määrää talvisäilytyspaikkoja, mutta satamien maatoiminnoille merkittyjä alueita voi käyttää talvitelakointiin. Pienempien veneiden (kevyet purjeveneet, moottoriveneet) säilytystä varten on mahdollista tutkia jatkosuunnittelussa alueelle tilankäytöltään tehokkaita hallisäilytysvaihtoehtoja.

Venesatamien yhteyteen on suunniteltu erilaisia maatoimintoja kuten kerhotiloja, veneiden lasku- ja nostopaikkoja sekä talvisäilytystä. Veneilijöiden pysäköintipaikat on sijoitettu satamien yhteyteen. Kiinteässä kaupunkirakenteessa olevat veneilytoiminnot tarjoavat Koivusaaressa mahdollisuuden veneilyharrastukseen hyvien julkisten liikenneyhteyksien varrella.

Koivusaaren läntinen pienvenesatama on suunniteltu niin, että sitä on mahdollista laajentaa kevyin kelluvin laiturirakentein länteen Espoon puolella sijaitsevalle vesialueelle.

Koivusaaren pursiseuran (KoPu) satamapalvelut sijoittuvat Koivusaaren keskeiselle ranta-alueelle, jossa sataman tuntumassa voi olla myös kaupallisia rantaan liittyviä toimintoja, esimerkiksi rantakahvila. Vaskilahden venekerho voi edelleen toimia nykyisellä paikallaan. Vaskilahden venekerhon pienten veneiden talvisäilytys pyritään jatkosuunnittelussa ratkaisemaan suunnittelualueella. Vaskilahden pohjukan rantalaitureille voidaan sijoittaa vesibussin pysäkki.

Koivusaaren koillisosaan on suunniteltu moottoriveneille sopiva satama, jonka yhteydessä voisi toimia myös esimerkiksi melontakerho.

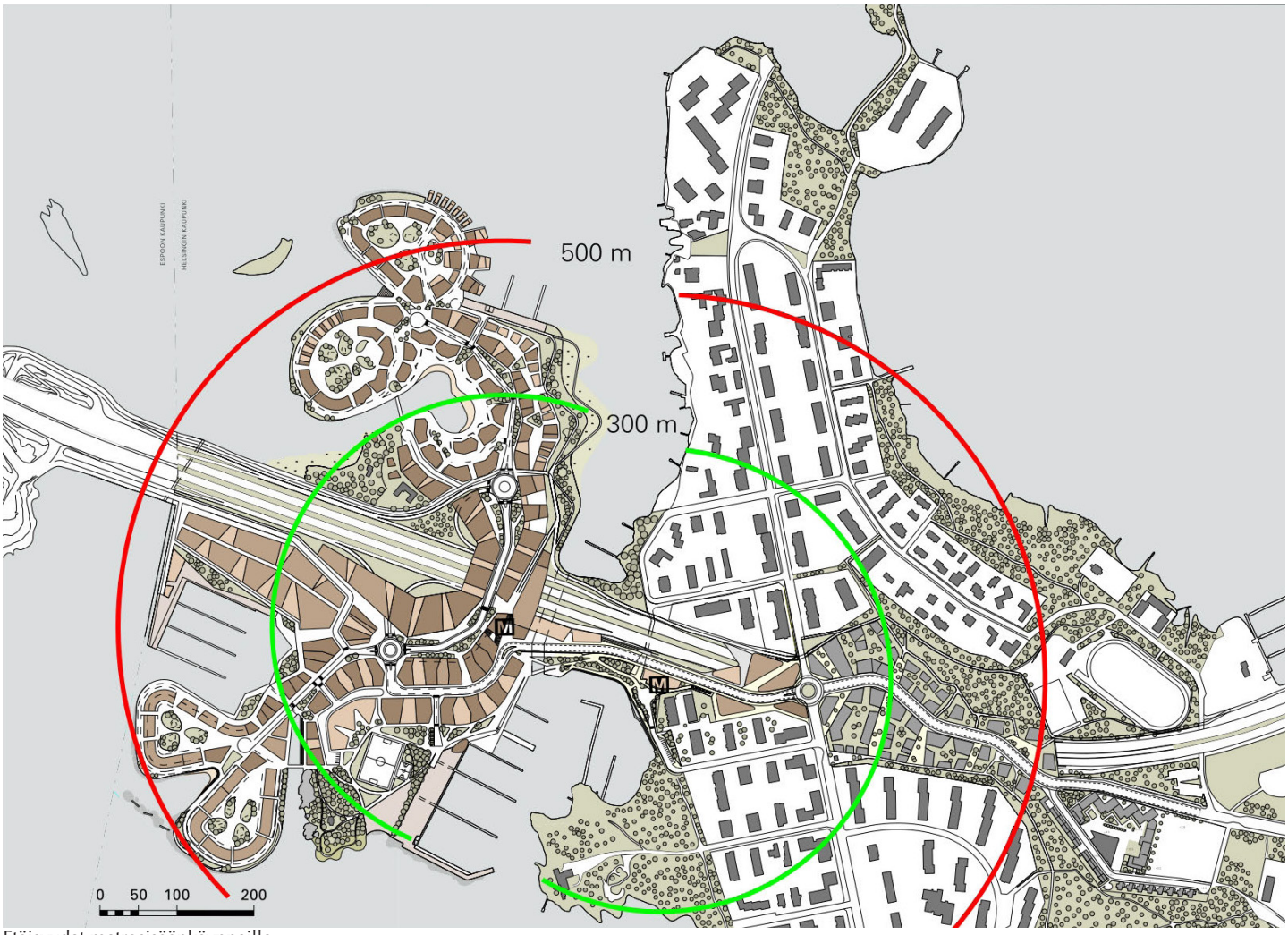
Koivusaaren satamien suunnittelu tarkentuu asemakaavavaiheessa.

7.8 Länsimetro

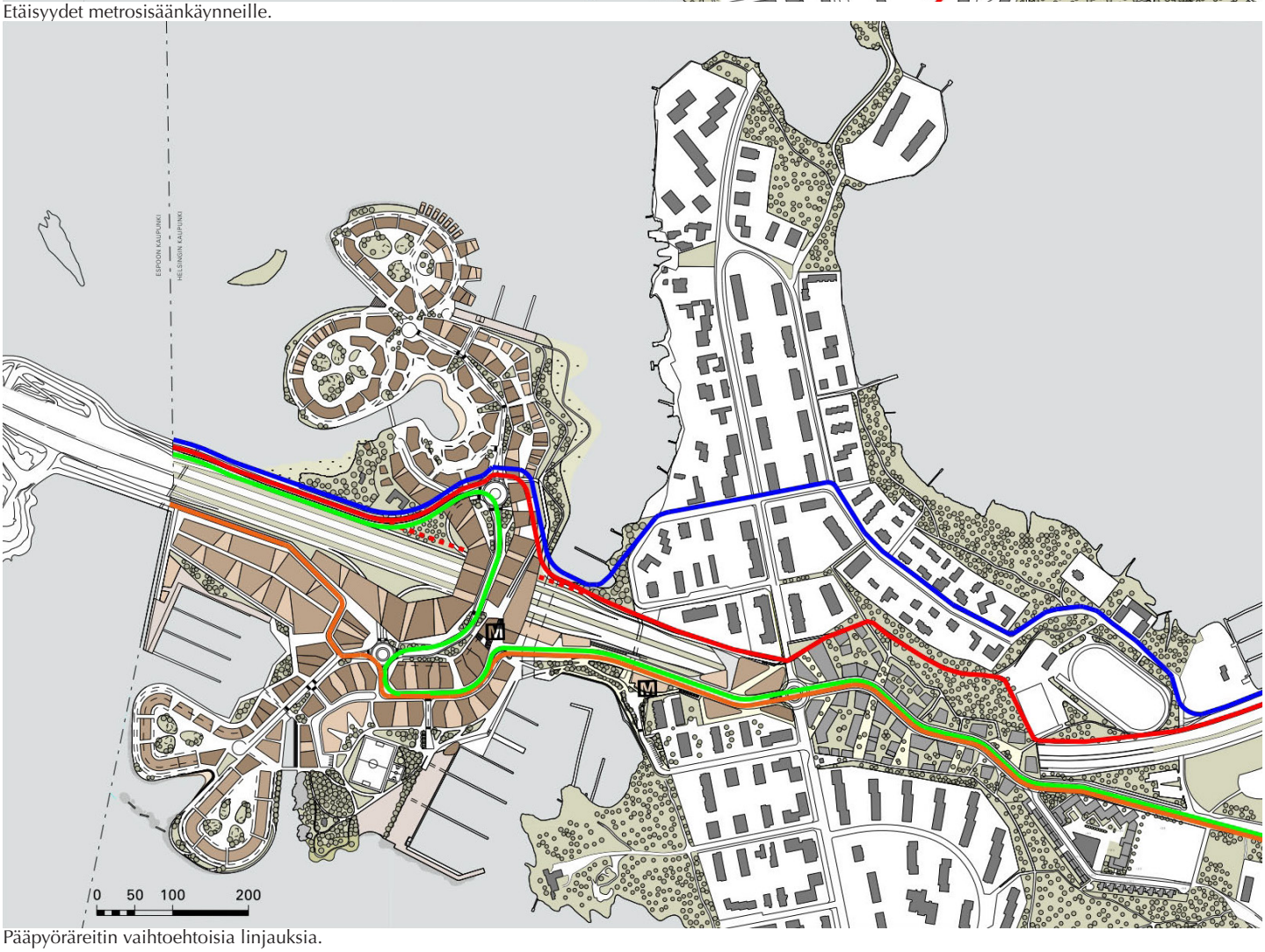
Länsimetron linjaus kulkee Koivusaaren suunnittelualueella maanalaisena Länsiväylän eteläpuolella. Metroasema sisäänkäynteineen sijoittuu metrosuunnitelman mukaisesti Vaskilahden pohjukkaan. Läntinen sisäänkäynti on osa Koivusaaren keskustaa ja itäinen sisäänkäynti palvelee Lauttasaaren puolella Katatajaharjun nykyisiä ja tulevia asukkaita.


E
E
D
D
C
C
B
B
B
B


Leikkaus A - A
1:200
ajorata
jk
pp
pp
jk
3,0
1,75
7,0
1,75
3,0
16,5
Leikkaus B - B
1:200
jk
ajorata
jk
3,0
6,0
3,0
12,0
Leikkaus C - C
1:200
ajorata
jk
pysäköinti
pysäköinti
jk
3,0
2,0
6,0
2,0
3,0
16,0
Leikkaus D - D
1:200
jk
ajorata
jk
3,0
7,0
3,0
13,0
Leikkaus E - E
1:200
ajorata
jk
pysäköinti
jk
3,0
2,0
6,0
3,0
14,0
Leikkaus F - F
1:200
liikennealueen raja
jk
pysäköinti
pp
ajorata
pp
pysäköinti
jk
liikennealueen raja
~5,5
2,0
1,75
7,0
1,75
2
3,0
20,5
SELITE
Pyöräkaista
Pyörätie
Jalkakäytävä
Istutuskaista
Koroke
Pysäkki
Pysäköinti
0 10 20 30 40 50 m
Koivusaaren osayleiskaavan
liikennesuunnitelmaluonnos
Piir. nro
Laad.
31
Suhde
1:1000
Tarkoo
Tarkattu
Piirt.
AL
Laat.
JA
Tark.
Pvm.
Hyv.
HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO



Etäisyydet metrosisäänkäynneille.



Pääpyöräreitin vaihtoehtoisia linjauksia.

7.9 Liikenne

7.9.1 Moottoriajoneuvoliikenne

Ajoyhteydet

Länsiväylän liikennejärjestelyt on esitetty aluevaraussuunnitelmassa, joka on laadittu yhteistyössä Uudenmaan Ely-keskuksen kanssa. Ratkaisut perustuvat siihen, että Länsiväylä on jatkossakin moottoritie. Koivusaaren kohdalle rakennetaan uusi eritasoliittymä, jossa on yhteydet kaikkiin suuntiin. Nykyinen Katajaharjun eritasoliittymä poistetaan. Hanasaaren eritasoliittymä säilytetään Espoon kaupungin toivomuksesta. Koivusaaren kohdalla Länsiväylällä on varauduttu 3+3 kaistaan, jonka lisäksi on suunniteltu rinnakkaiskaistat kääntyvälle liikenteelle ja busseille. Länsiväylän aluevaraussuunnitelman mukaiset järjestelyt eivät mahdu kokonaan osayleiskaava-alueen sisälle. Länsiväylän pohjoispuolen pääpyöräreitti sekä sen tukimuuri- ja kaiderakenteet ulottuvat suunnitelmassa vähäisessä määrin nykyisen asuinkorttelin 31066 puolelle. Jatkosuunnittelussa selvitetään vielä, voidaanko Länsiväylän poikkileikkausta tarkistamalla saada pyöräreitti mahtumaan tiealueen sisälle.

Koivusaaresta Lauttasaarentielle rakennetaan uusi katuyhteys nimeltään Vaskilahdenkatu. Nykyistä Sotkatietä ei enää johdeta Koivusaareen, vaan se päätetään itäisen metrosisäänkäynnin kohdalla. Koivusaaren ja Hanasaaren yhdistää Pursiseurankatu. Koivusaaren pohjois- ja eteläpuolta yhdistää Länsiväylän ylittävä Koivusaaren puistokatu.

Koivusaaren uusi eritasoliittymä ja Vaskilahdenkatu ovat välttämättömiä, koska Koivusaaren synnyttämää liikennettä ei haluta ohjata kapeille asuntokaduille (Sotkatielle tai Telkkäkujalle). Uuden liittymän toteutuessa nykyinen Katajaharjun liittymä poistuu mahdollistaen samalla Katajaharjun kannen rakentamisen.

Katuluokat ja nopeusrajoitukset

Vaskilahdenkatu on alueellinen kokoojakatu aivan kuten Lauttasaarentie. Samaan katuluokkaan kuuluu eritasoliittymäramppien välinen osuus Koivusaaren puistokadusta. Suunniteltu nopeusrajoitus on 40 km/h. Länsiväylän nopeusrajoitus 80 km/h säilyy ennallaan suoralla osuudella. Rinnakkaiskaistoilla sen sijaan nopeusrajoitus on 60 km/h.

Kannet ja tunnelit

Koivusaaren pohjois- ja eteläpuolta yhdistää Länsiväylän päällä oleva katu ja kansi. Kannen pituus Länsiväylän suunnassa on lyhentynyt aluevaraussuunnitelmassa esitetystä noin 150 metristä alle 100 metriin, joten se on palo- ja ilmanvaihtoteknisessä mielessä siltarakenne. Suunnittelussa katettua osuutta on lyhennetty ja kavennettu mm. tiivistämällä kannelle suunniteltua rakentamista. Katetun Länsiväylän osuuden teknisiä ratkaisuja on myös pystytty keventämään, kun katettua aluetta on lyhennetty niin paljon, että enää kyse ei ole tunnelista. Katetulla alueella ei tarvita esimerkiksi enää savunpoistopuhaltimia ja niille varattua tilaa kannen alapuolella, jolloin Koivusaaren puistokadun tasausta on voitu tuoda alemmas.

Katajaharjun päälle on suunniteltu rakentamista, josta Katajaharjuntien länsipuolelle tuleva osuus sisältyy osayleiskaava-alueeseen. Rakentamisen alittavan, ns. Katajaharjun tunnelin pituus olisi noin 450 metriä. Osayleiskaavaehdotuksen rajaukseen kuuluvan Katajaharjun katetun Länsiväylän osuuden osalta on viety osayleiskaavaehdotuksen rinnalla eteenpäin vaiheistettua vaihtoehtoa, jossa Koivusaaren aluetta voidaan rakentaa, vaikka Katajaharjussa Länsiväylää ei vielä katettaisi.

Liikennemäärät

Länsiväylälle on ennustettu vuonna 2035 noin 70 000–78 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nykyisten liikennemäärien on siis ennustettu kasvavan jopa 10 %.

Vaskilahdenkadun liikennemääräksi on ennustettu 8 000–13 000 ajon/vrk, Koivusaaren puistokadun liikennemäärä on 7 000–9 000 ajon/vrk. Sotkatien liikenne vähenee Koivusaaren yhteyden katkaisemisen seurauksena.

Koivusaaren synnyttämä liikenne jakautuu likimain puoliksi Länsiväylän itä- ja länsisuunnan kesken. Nykyiset Katajaharjun liittymän käyttäjät siirtävät Koivusaaren eritasoliittymän painopisteen länsihaaroille.

Tutkitut vaihtoehtoiset ratkaisut

Koivusaaren puistokadun ja Länsiväylän ramppien pohjoista liittymää tutkittiin kiertoliittymän lisäksi valo-ohjattuna ja valo-ohjaamattomana T-liittymänä. Simuloinneissa kiertoliittymä osoittautui toimivimmaksi.

Vaskilahdenkadun länsipäässä tutkittiin kiertoliittymään johdetun linjauksen lisäksi metrosisäänkäynnin kohdalle T-liittymäksi linjattua vaihtoehtoa. Kiertoliittymälinjauksen mahdollistama Koivusaaren puistokadun ja Vaskilahdenkadun matalampi korkeusasema nähtiin tärkeämmäksi tekijäksi kuin liikenteelliset seikat. Kiertoliittymälinjaus ohjaa paikallisen kokoojakadun liikenteen alueen keskuksen halki. Se on katua ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden näkökulmasta jonkin verran heikompi vaihtoehto. Ajoneuvoliikenteen sujuvuudessa ei eri liittymien välillä ollut merkittäviä eroja.

Katajaharjuntien ja Vaskilahdenkadun liittymää tutkittiin Vaskilahdenkadun kääntyvän linjauksen lisäksi Vaskilahdenkadun suorana linjauksena. Tämä toteutuu ensimmäisessä vaiheessa, kun Katajaharjun kantta ei ole vielä toteutettu. Katajaharjun kannen toteutuessa Vaskilahdenkadun, Katajaharjuntien, Isokaaren ja Lauttasaarentien liittymä on suunniteltu kiertoliittymäksi. Katajaharjun kannen ratkaisut tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

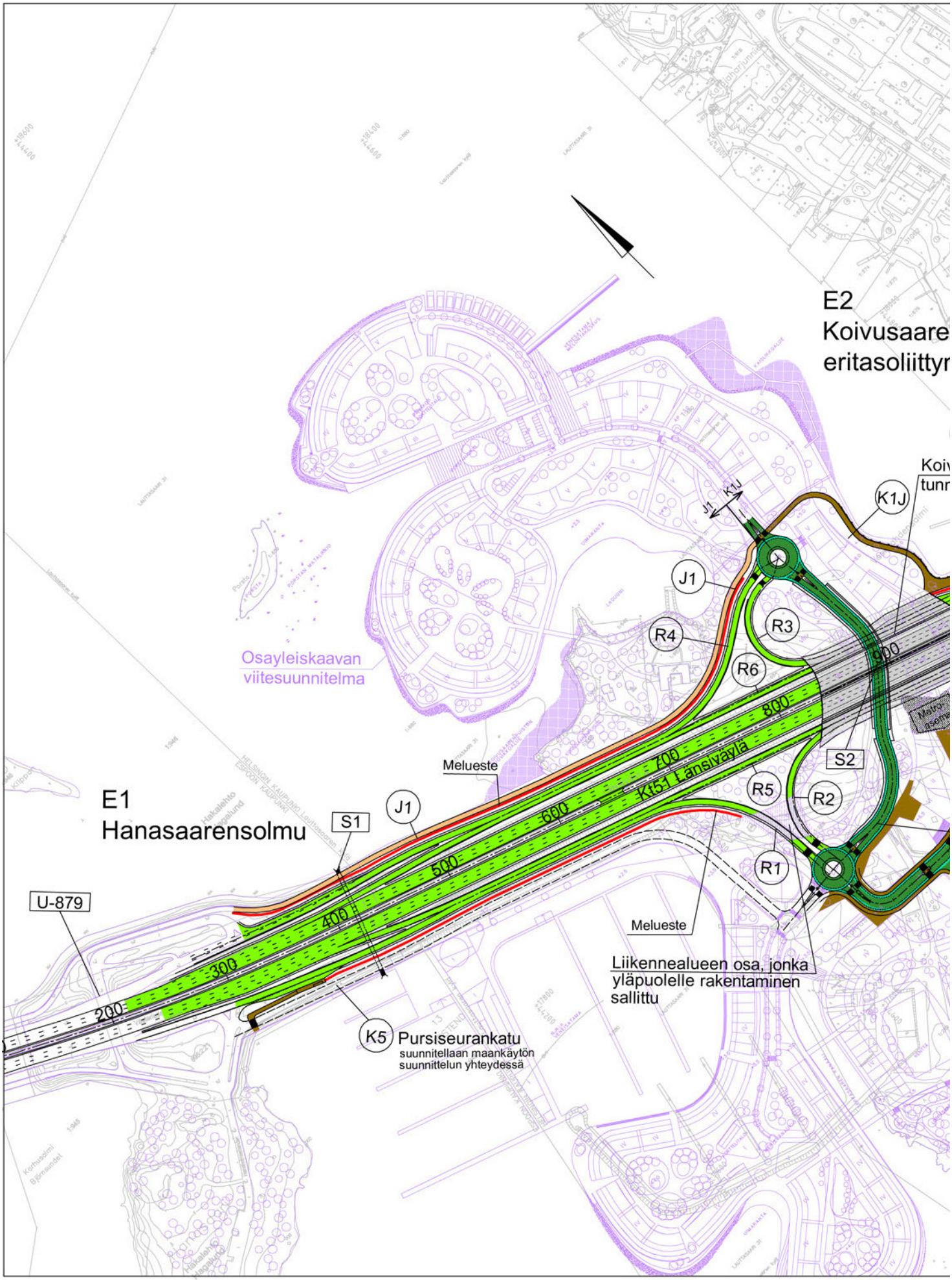
Hanasaaren ja Keilalahdentien välistä katuyhteyttä tutkittiin, mutta sille ei laadituissa liikenne-ennusteissa kohdistunut riittävästi kysyntää.

7.9.2 Joukkoliikenne

Suurin osa asuinrakennuksista sijaitsee metrosisäänkäynnistä 300–500 metrin säteellä, mikä kuvaa hyvää joukkoliikenteen palvelutasoa. Työpaikoille etäisyydet ovat pääosin alle 200 metriä linnuntietä, joten työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä on erinomainen.

Länsimetron liityntälinjaston suunnittelu on käynnissä HSL:ssä. Suunnitelmissa on esitetty linja 555 välille Martinlaakso-Lauttasaari. Linja kulkisi jatkossa Koivusaaren kautta käyttäen mm. Vaskilahdenkatua ja Koivusaaren puistokatua. Linjalle on suunniteltu ruuhkaaikana 10 minuutin vuoroväliä. Linjan pysäkit on suunniteltu Vaskilahdenkadulle metroaseman läheisyyteen.

Länsiväylälle on suunniteltu linja-autopysäkit Koivusaaren kannen alle. Niitä käyttäisi metron liikennöintiajan ulkopuolisen seutuliikenteen lisäksi kaukoliikenne. Pysäkit on kyseenalaistettu niistä aiheutuvien kustannusten takia. Kaukoliikenteen vaihtopaikaksi metroon saattaisi soveltua paremmin jokin toinen metroasema. Metron liikennöintiajan ulkopuolella koivusaarelaiset voivat käyttää Lauttasaaren kautta kulkevia yölinjoja. Pysäkkien toteuttaminen ratkaistaan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Osayleiskaavassa pysäkkeihin on varauduttu.

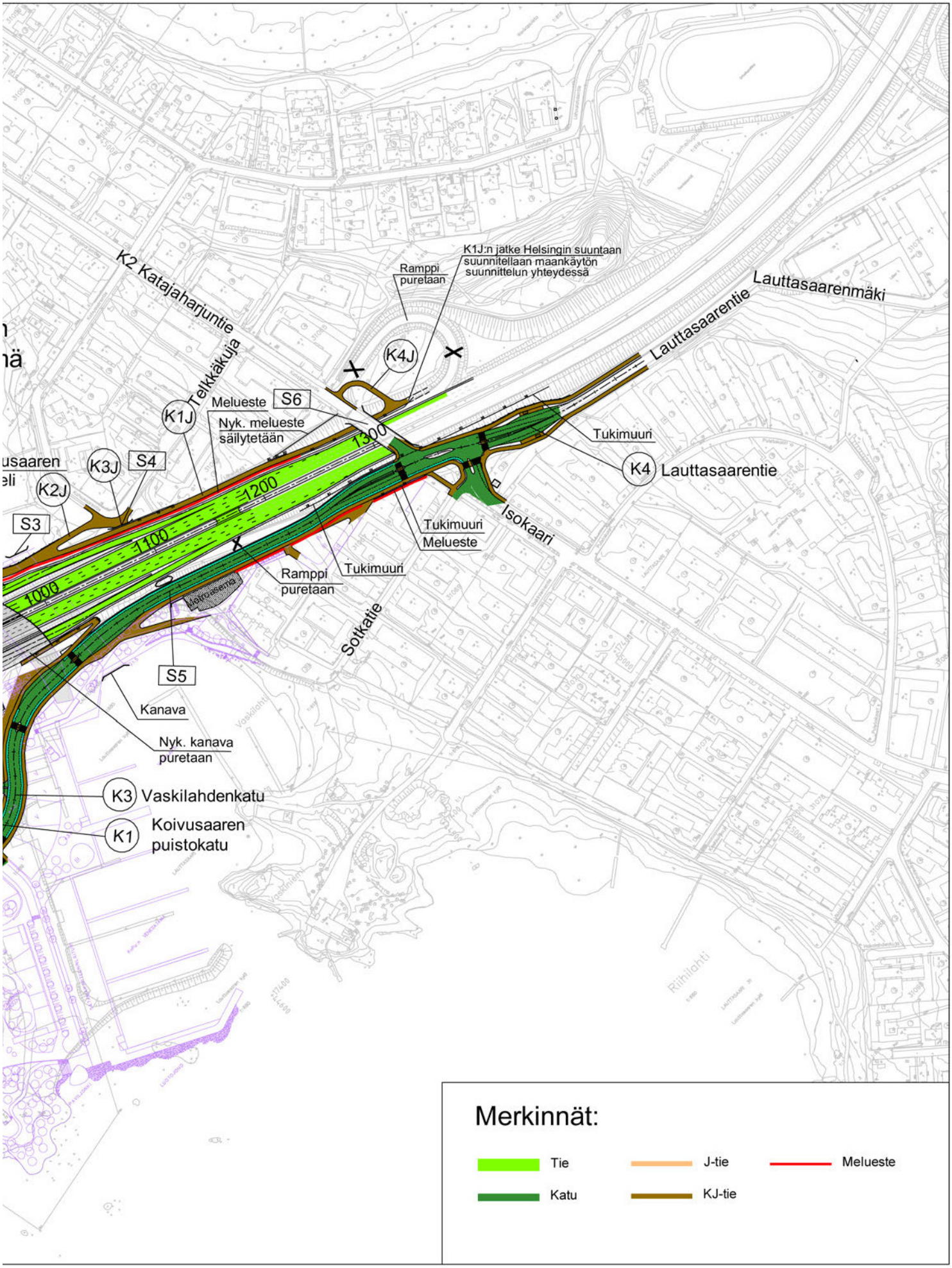


Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

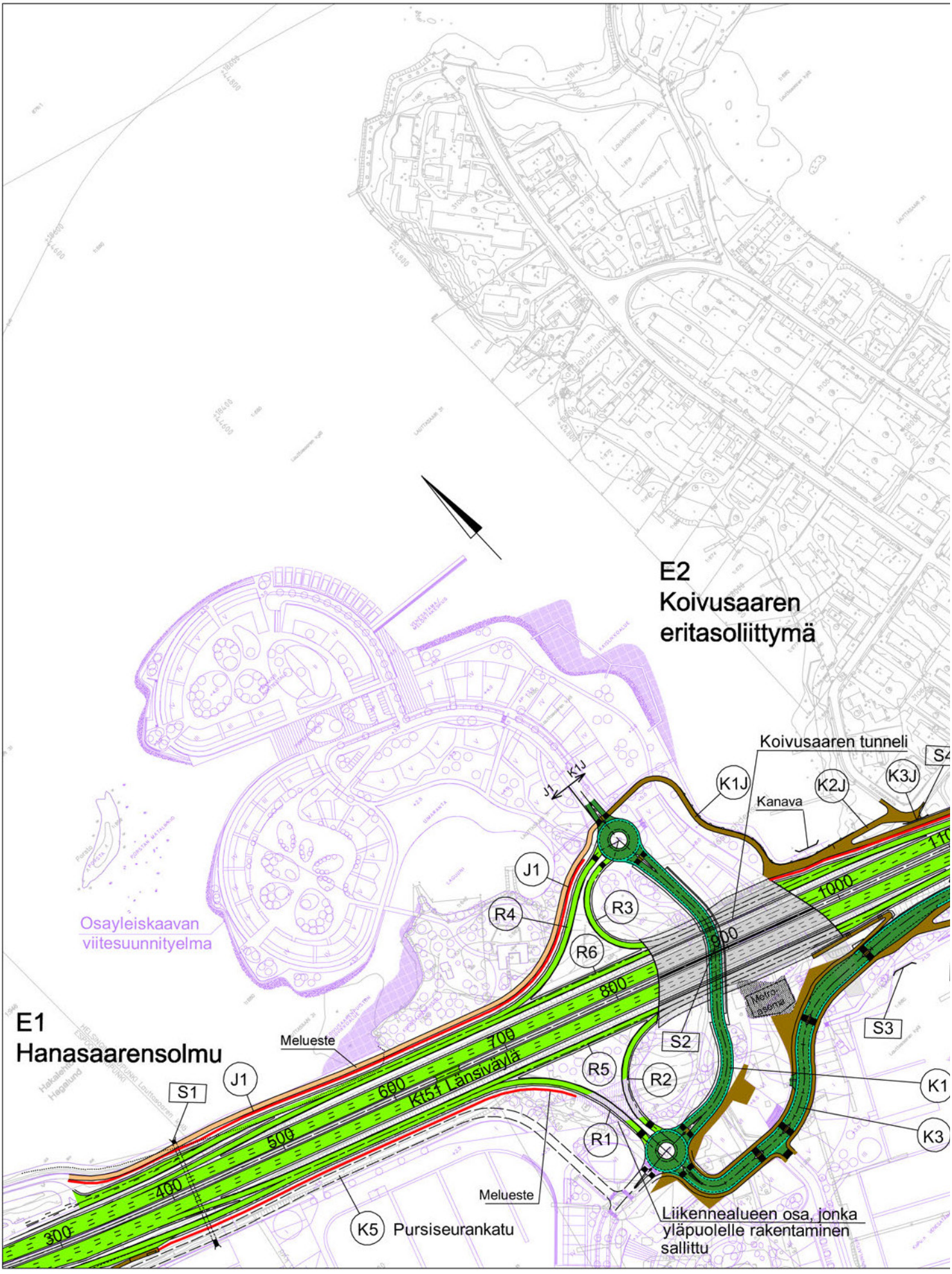
RAMBØLL

Länsiväylän
Ke



aluevaraussuunnitelma välillä
nä I - Lemissaarentie

Yleiskartta, vaihe 1
1:4000
Piir. nro Y1.1

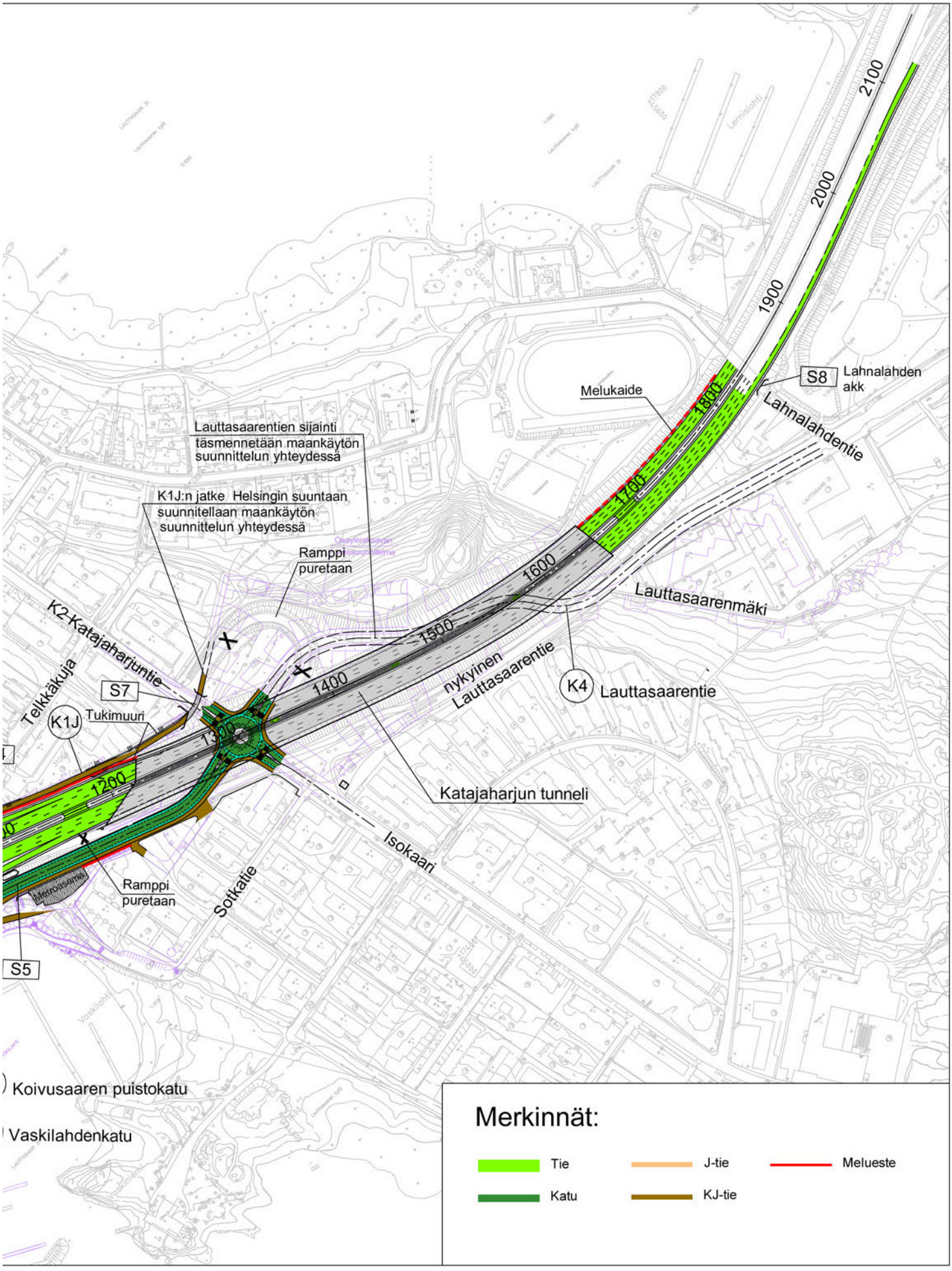


Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

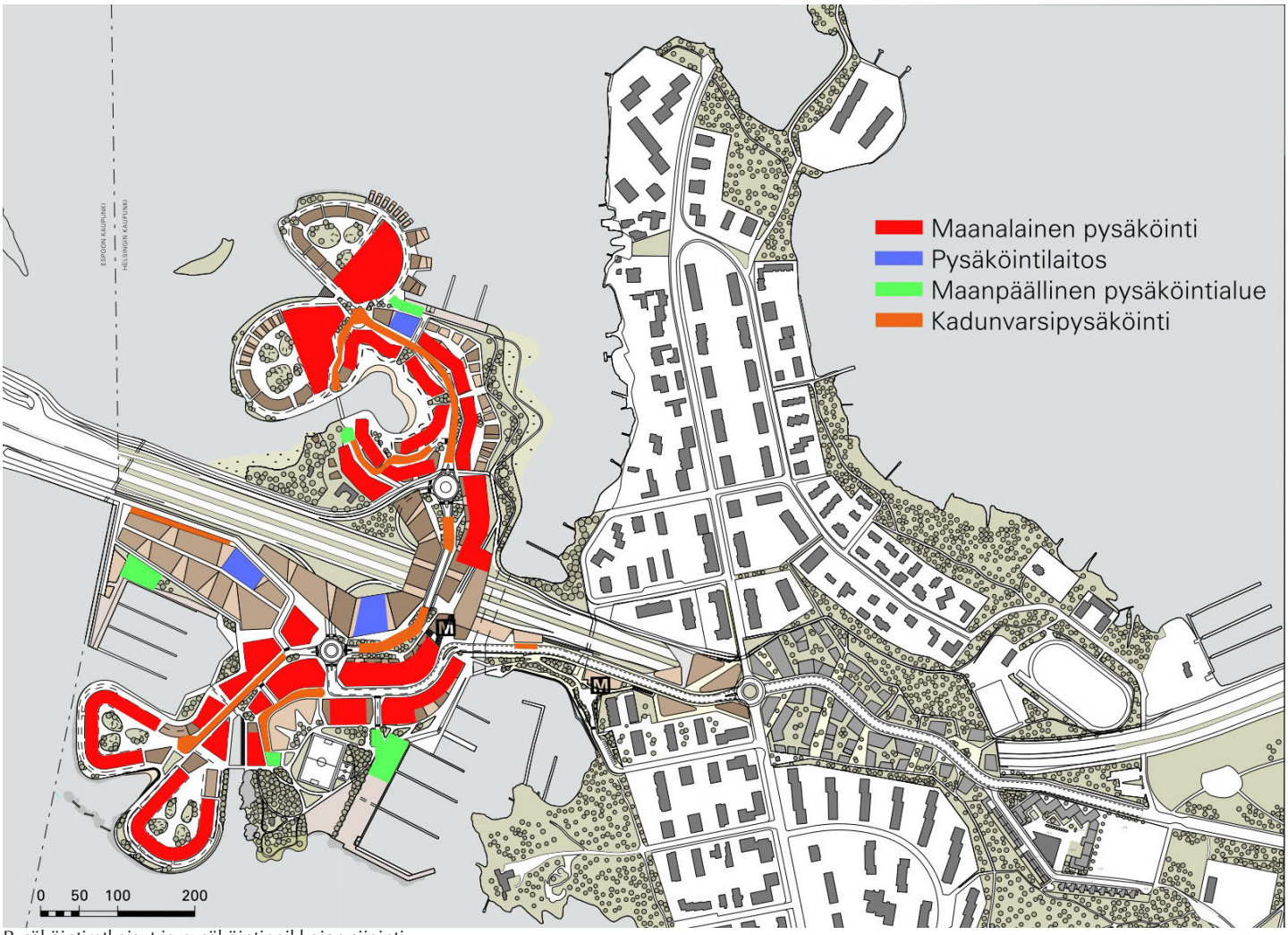
RAMBØLL

Länsiväylän
Kel



aluevaraussuunnitelma välillä
nä I - Lemissaarentie

Yleiskartta, vaihe 2
1:4000
Piir. nro Y1.2



Pysäköintiratkaisut ja pysäköintipaikkojen sijainti.


Näkymä Koivusaaren puistokadulta. Arkkitehtuuritoimisto Sopanen - Svärd.

Metrosisäänkäyntien yhteyteen on suunnitteilla yhteensä 100 liityntäpyöräpaikkaa. Koivusaareen ei tule liityntäpysäköintipaikkoja autoille, koska lännessä autoilijat ohjataan metron käyttäjiksi mahdollisimman aikaisin. Idässä Lauttasaaren metroasemalla liityntäpysäköintipaikkoja on pidempien kävelyetäisyyksien vuoksi Lauttasaarelaisten omia tarpeita varten.

7.9.3 Jalankulku ja pyöräily

Länsiväylän suunta on tärkeä pyöräliikenteen säteittäisyhteys Helsingin keskustaan. Nykyisin Katajaharjussa ongelmana ovat yhden selkeän pääpyöräreitin puuttuminen ja jyrkät pituuskaltevuudet. Ratkaisuksi hahmoteltiin eri vaihtoehtoja. Koivusaaren puistokatua ja Vaskilahdenkatua myötäilevä raittilinjaus olisi Koivusaaressa kiertävä ja Katajaharjussa jyrkkä. Länsiväylän pohjoisreunaa seuraava raittilinjaus olisi sujuva ja tukisi visiota korkeatasoisesta pyöräilyn sisääntuloväylästä Lapinlahden siltaa pitkin aina Helsingin niemelle saakka. Kääntöpuolena reitin yhteensovittaminen Katajaharjun kannen kanssa on haasteellista. Esillä on ollut myös 300 metriä tai 500 metriä pitkä työmatkapyörätunneli. Helsingin kaupungin tavoitteena on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Se tarkoittaisi tässä mahdollisimman korkealaatuista, suoraa ja houkuttelevaa linjausta. Pääpyöräreitiksi on esitetty kuvassa punaisella näkyvä linjaus Länsiväylän pohjoispuolelle. Pyörätien suunnittelua jatketaan välillä Koivusaari-Salmisaari. Maaston muodot ja siltarakenteet (erityisesti Lapinlahden silta) aiheuttavat haasteita pyörätien suunnittelulle.

Nykyisin Länsiväylän eteläpuolella Koivusaaressa kulkee valtakunnallinen pyörämatkailureitti, joka seuraa Lauttasaaren ja Espoon rantoja. Suunnitelmassa Koivusaarta kiertää niin ikään rantaraitti, jolla pyöräily sallitaan.

Nykyisin Länsiväylän pohjoispuolinen yhdistetty jalankulku- ja pyörätie on sallittu myös mopoille. Mopoyhteys Koivusaaren kautta säilyy myös jatkossa, jottei ainoa yhteys eteläisestä Espoosta Helsinkiin kierrä kohtuuttomasti Kuusisaaren kautta. Mopot käyttävät Koivusaaren kaduilla pääasiassa ajorataa tai pyöräkaistoja.

Esteettömyyden näkökulmasta tässä suunnitteluvaiheessa merkittävin tekijä on katujen pituuskaltevuus. Lähtökohtana suunnittelussa on, että pääasiassa pyritään esteettömyyden erikoistasoon (pituuskaltevuus alle 5 %), mutta aina vähintään esteettömyyden perustasoon (alle 8 %).

Länsiväylän alittava jalankulun ja pyöräilyn alikulkuyhteys säilytetään itäisen metrosisäänkäynnin yhteyksien ja virkistysreittien vuoksi.

7.9.4 Pysäköinti

Autopaikkamäärät

Tarvittavat autopaikkamäärät määritellään asemakaavassa. Suunnittelun lähtökohdaksi on kuitenkin otettu seuraavat laskentaperusteet:

Koivusaaren noin 5000 asukkaalle tarvitaan noin 1700 autopaikkaa. Määrä on saatu käyttäen kaupunkisuunnittelulautakunnan 7.2.2012 hyväksymän laskentaohjeen vähimmäisarvoa 1ap/120k-m², mikä perustuu alle 600 metrin etäisyyteen raideliikenteen asemasta. Asukkaiden vieraille tarvitaan paikkoja vähintään 1ap/1000k-m² eli 200 kappaletta.

Toimistojen noin 4000 työntekijälle tarvitaan noin 1000 autopaikkaa eli joka neljännellä työntekijällä on autopaikka. Määrä on saatu käyttäen arvoa 1ap/100k-m², kun laskentaohje raskaan raideliikenteen asemien ympäristölle on 1ap/75k-m². Toimistojen laskentaohjetta alhaisempaa auto-paikkamäärää on perusteltu erittäin hyvin joukkoliikenneyhteyksin, koska metroasema ja suurin toimistokeskittymä ovat vierekkäin.

Myös kauppojen ja liiketilojen osalta on käytetty laskentaohjeesta 1ap/60k-m² poiketen arvoa 1ap/100k-m² samoin perusteluin kuin edellä. Lisäksi liiketilat palvelevat pääasiassa lähialueen asukkaita ja työntekijöitä, joille jalankulku on luonnollisin kulkutapa. Paikkoja tarvitaan tuolloin 120.

Muille toiminnoille tarvitaan vielä 160 paikkaa, jolloin Koivusaaren kokonaisautopaikkamäärä on vähintään noin 3200.

Kokonaisautopaikkamäärää voidaan pienentää mm. toteuttamalla vuorottaispysäköintiä asukkaiden ja työntekijöiden käyttöön tai suuria vähintään 100 pysäköintipaikan kokoisia laitoksia, joissa paikat ovat nimeämättömiä. Myös yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuus voi pienentää autopaikkatarvetta. Suunnitteluratkaisuja tarkennetaan asemakaavavaiheessa.

Autopaikkojen sijainti

Asukkaiden pysäköintipaikat sijoitetaan asuinrakennusten pysäköintikellareihin tai korttelien sisäpihojen alle. Keskustan toimistoja ja liiketiloja varten on suunniteltu kortteleiden alle ja keskitetysti 450 pysäköintipaikan maanpäälliseen pysäköintilaitokseen, joka on integroitu osaksi toimistokorttelia.

Asuinalueiden vieraspaikat sekä osa asiakaspysäköintipaikoista osoitetaan katujen varsilta helppokäyttöisyyden vuoksi. Vieraspaikkojen riittävyys edellyttää kadunsuuntaisten paikkojen lisäksi joitakin kohtisuoria paikkoja.

Venesatamien talvisäilytysalueet voisivat toimia kesällä veneilijöiden pysäköintialueina. Myös kuorma-autoille tulisi varata muutama paikka venesatamien yhteyteen.

7.9.5 Muuta

Suurten erikoiskuljetusten läntinen reitti Helsingin niemelle nousee nykyisin Länsiväylältä Katajaharjun eritasoliittymästä Lauttasaarentielle. Suunnitelmissa reitti siirtyy katuverkolle Koivusaaressa eteläisen ramppiliittymän kautta.

Pelastus- ja huoltotiet sijaitsevat pääosin tonttien sisäpihoilla lyhyen katuverkon vuoksi. Suunnitelmat tarkentuvat näiltäkin osin asemakaavavaiheessa.

7.10 Yhdyskuntatekninen huolto

7.10.1 Vesihuolto

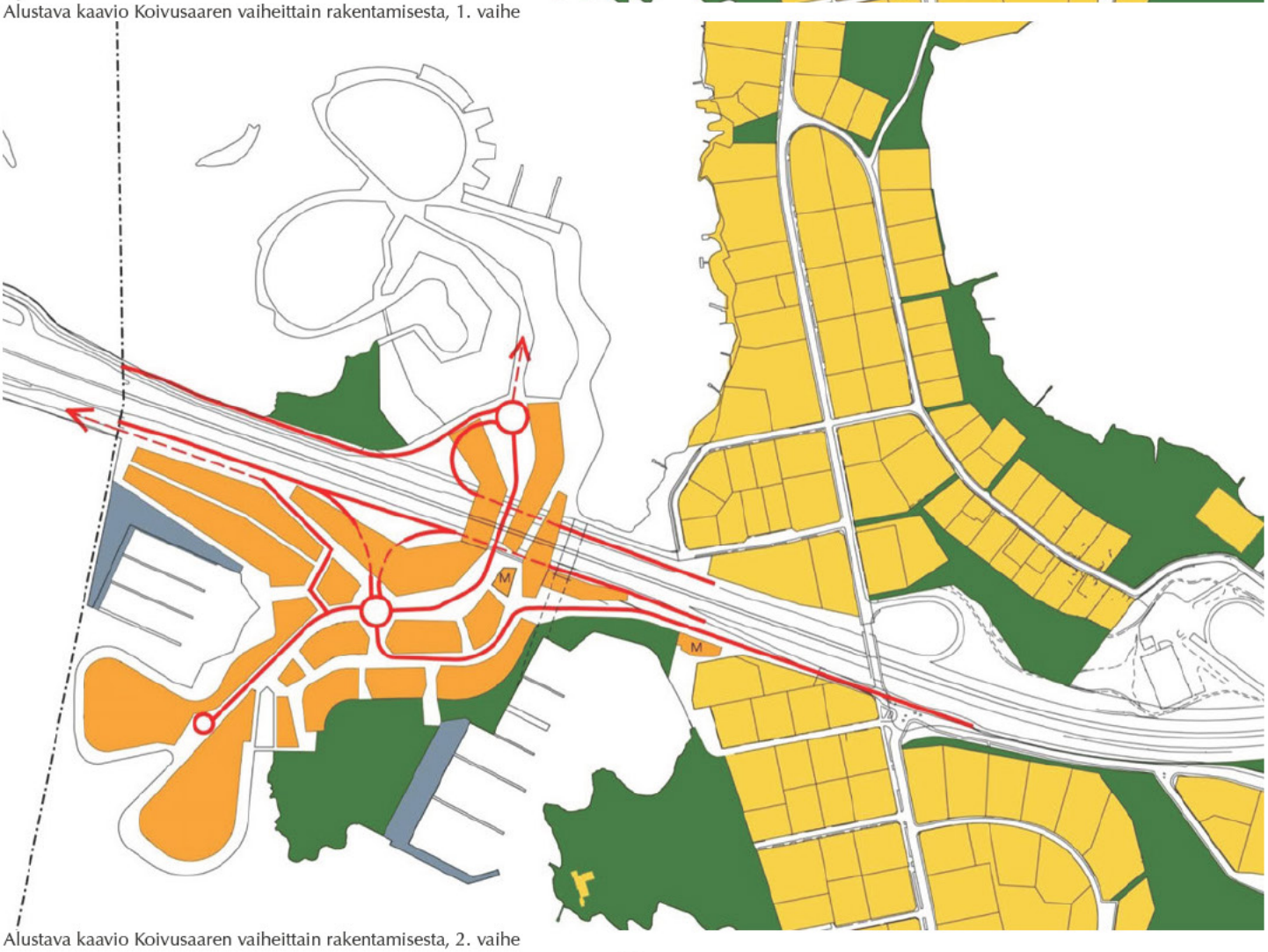
Jätevedet johdetaan Sotkatien jätevedenpumppaamon, Isokaaren viettoviemärin sekä Heporaudan ja Vattuniemenkujan jätevedenpumppaamoiden kautta Munkkisaareen ja edelleen tunneliviemäriä pitkin Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Koivusaaren eteläosaan rakennetaan Vaskilahdenkadun jätevedenpumppaamo metroaseman sisäänkäynnin eteläpuolelle, josta jätevedet pumpataan Vaskilahden ali Sotkatielle. Pursiseurankadun jätevedenpumppaamo rakennetaan venekerhon lähistölle. Merisäänaukion alueelta tuleva jätevesiviemäri johdetaan kanavan ja NJK:n satama-altaan välisen rummun päältä.

Pohjoisosaan rakennetaan Vaskilahdenpuiston ja Koivusaarenpuiston jäteveden pumppaamot, joista vedet pumpataan Vaskilahdensalmen ali Telkkäkujan eteläpäähän. Telkkäkujalta alikulun kautta Sotkatielle johtavat jätevesiviemärit on siirretty metron sisäänkäyn-



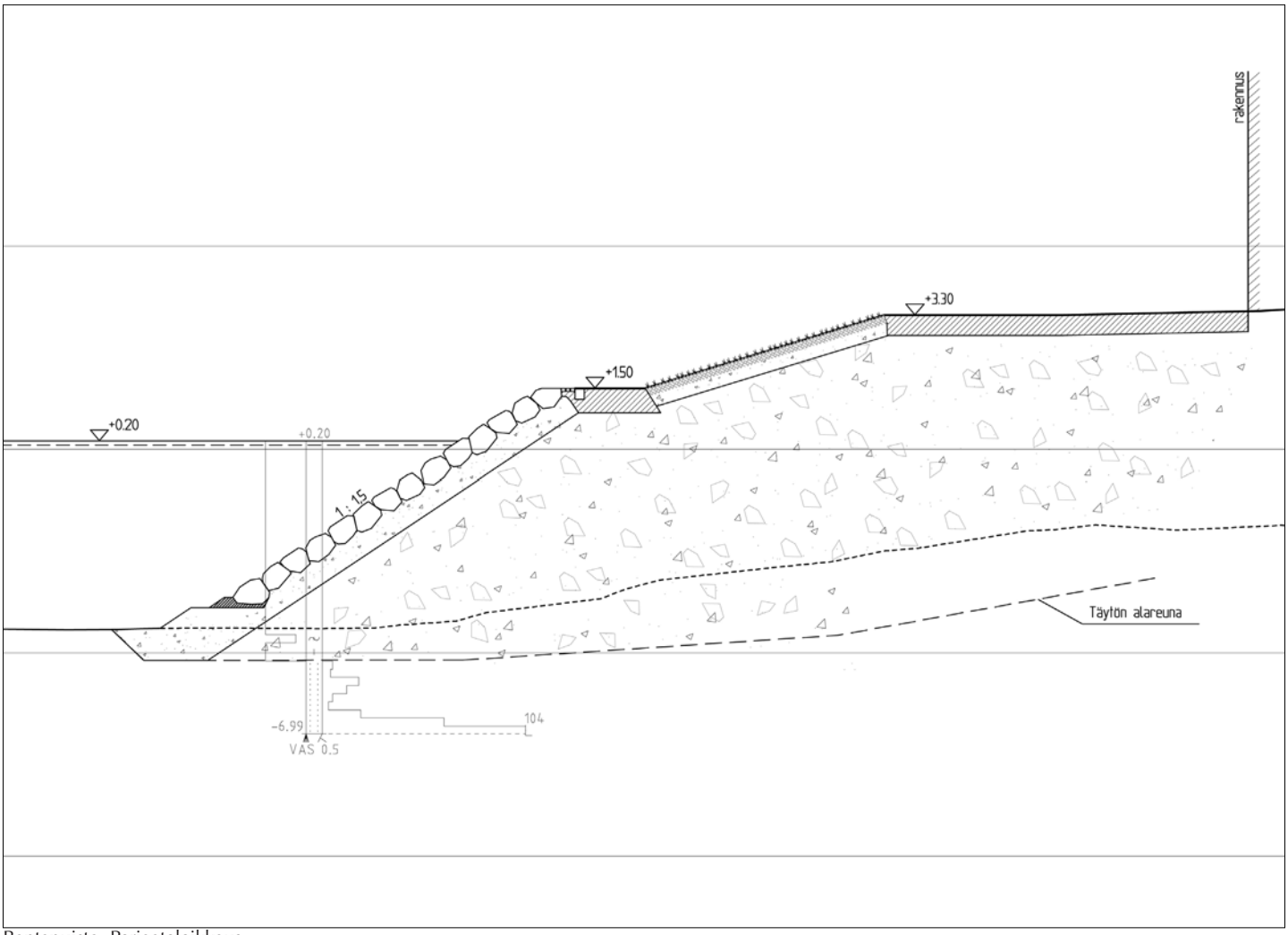
Alustava kaavio Koivusaaren vaiheittain rakentamisesta, 1. vaihe



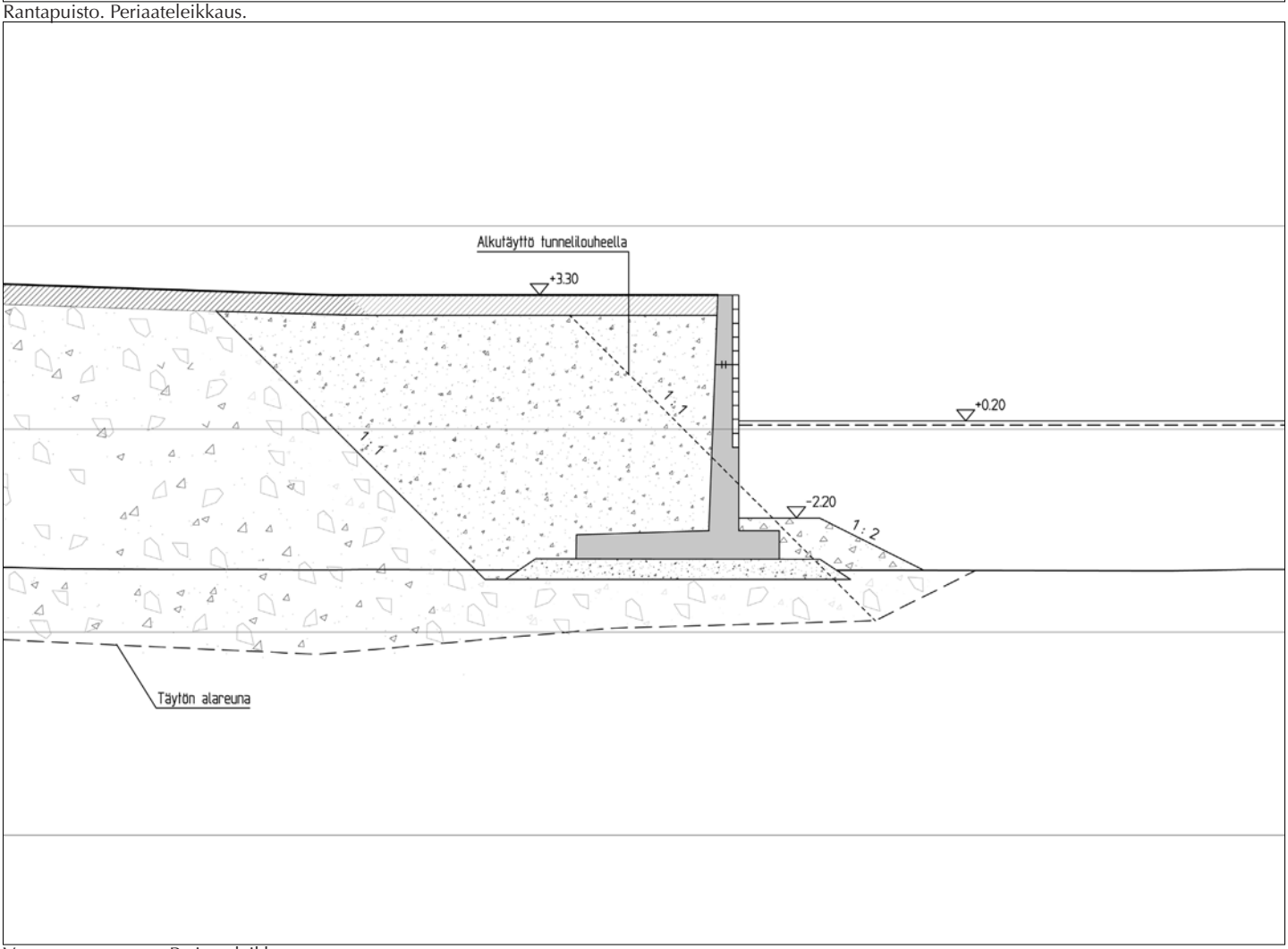
Alustava kaavio Koivusaaren vaiheittain rakentamisesta, 2. vaihe



Alustava kaavio Koivusaaren vaiheittain rakentamisesta, 3. vaihe



Rantapuisto. Periaateleikkaus.



Venesataman ranta. Periaateleikkaus.

nin töiden yhteydessä. Koivusaaren nykyinen edustushuvilan jätevedenpumppaamon paineviemäri linjataan uudestaan. Kansialueen jätevesiviemäröinti rakennetaan Vaskilahdenkadulle. Hulevesiviemäröinti käsitellään kohdassa 7.11.

Alueelle rakennetaan vesijohdot. Maa- tai vesialueen kautta on mahdollista rakentaa myös yhteys Espoon vesijohtoihin.

7.10.2 Jätehuolto

Alueelle rakennetaan kiinteistökohtaiset jätehuollon tilat. Osayleiskaavoituksen aikana on seurattu Kalasataman ja Jätkäsaaren jätteen putkikuljetusjärjestelmien hankintaprosessia. Koivusaareen ei ole vielä tehty varauksia alueelliselle jätekeskukselle. Tila on mahdollista toteuttaa toimitilarakennusten tai pysäköintilaitoksen yhteyteen. Ratkaisua selvitetään jatkosuunnittelussa.

7.10.3 Sähkö

Alueelle rakennetaan uusi sähkönjakeluverkko ja 10 kV keskijänniteverkkoa vahvistetaan maankäytön tarpeen mukaisesti. Alue liitetään Salmisaaren sähköasemaan ja Lauttasaaren uuteen sähköasemaan maakaapeleilla. Alueelle rakennetaan 10–15 muuntamoa, jotka sijoitetaan rakennusten yhteyteen. Rakentamisen aikana käytetään hetkellisesti myös joitakin tilapäisiä muuntamoita.

7.10.4 Lämmitys ja jäähdytys

Alueelle rakennetaan kaukolämpöverkko. Katajaharjun alueella on tällä hetkellä nykyisen maankäytön tarpeen mukainen kaukolämpöverkko. Helsingin Energia on varautunut rakentamaan alueelle lisää lämmönsiirtokapasiteettia. Alueella voidaan hyödyntää jonkin verran paikallista häiriötöntä energiantuotantoa. Lämmitystarve on tulevaisuudessa vähäisempi rakennettavaa kerrosneliömetriä kohden rakentamismääräysten uudistamisen takia. Samasta syystä jäähdytystarve ja tarve rakenteelliseen suojaamiseen auringon säteilylämpöä vastaan lisääntyvät. Alueella on hyvin niukat kallioresurssit ja merialueen syvyys on pieni jäähdytystä ajatellen.

7.10.5 Tietoliikenne

Alueella on tällä hetkellä valtakunnallisesti tärkeitä tietoliikenneyhteyksiä, joiden säilyttäminen ja suojaaminen on tärkeää. Maankäytön tarpeita varten rakennetaan uusi verkosto.

7.11 Rakentamisen korkeustasot ja aluekuivatus

Alinta suositeltavaa rakentamiskorkeutta on tarkistettu osayleiskaavaehdotuksen laadinnan edetessä. Alueen yleistasaus on määrittynyt pääasiassa merenpinnalta suojautumista koskevien ohjeiden ja pohjarakentamiskustannusten minimointitarpeen seurauksena. Ympäristöoppaan 52 ja Helsingin tulvastrategian mukainen alin suositeltava rakentamiskorkeus Koivusaaressa on +2,9 m (N2000). Ympäristöoppaan 52 tämän hetkisen päivitysluonnoksen mukaan edellä mainittuihin lukuihin tulee lisätä 0,3 m. Tämä muutos on otettu huomioon kaavaa laatiessa. Alimman suositeltavan rakentamiskorkeuden alapuolisten tilojen rakenteet tulee tehdä vesitiiviinä ja estää rakenteellisin ratkaisuin veden pääsy tiloihin esim. pysäköintilaitosten ajoluiskien ja sadevesiviemäröinnin kautta.

Metroasemien suunnittelussa on edellytetty, että sisäänkäynnissä lattiatason korkeusaseman tulee olla vähintään +3,5 (NN).

Aluekuivatuksen alustavassa suunnittelussa on otettu huomioon maanpinnan yleinen korkeustaso, maanpinnan kaltevuus yleisillä alueilla, tulvareitin muodostaminen yleisten alueiden kautta ja hulevesiviemäröinnin runkoverkko. Kortteleiden sisäistä kuivatussuunnittelua ei ole tehty.

Suunnittelun edetessä seuraavaan vaiheeseen, laaditaan koko Koivusaaren alueen asemakaavaluonnos, jonka suunnittelun yhteydessä alueen tasausta ja hulevesijärjestelyjä tutkitaan tarkemmin.

7.12. Maa- ja vesirakentaminen, pohjarakentaminen

Suunnitelman toteuttaminen edellyttää mittavia vesi- ja maarakennustöitä. Vesialueella poistetaan hienorakeisia sedimenttejä noin 300 000 m³ktr. Sedimentistä osa vaatii pilaantuneisuuden takia sijoittamisen maalle. Meriläjityskelpoisuus tulee selvittää kaikkiaan noin 46 500 m³ktr sedimentin osalta. Loput noin 250 000 m³ktr voitaneen sijoittaa meriläjitykseen.

Täytemaamäärä on noin 1,3 milj. m3rtr kun alue täytetään tasolle 1 metri lopullisesta korkeustasosta. Täytemaana voidaan käyttää esimerkiksi kalliokiviainesta tai merihiekkaa tai molempia. Koillisrannan viheralueella voidaan käyttää jonkin verran myös ylijäämämaita ympäristöluvan ehtojen mukaisesti, Koivusaaren sijainti merialueen keskellä on epäedullinen kiviaineksen paikalla tehtävän murskauksen kannalta.

Alueelle on suunniteltu monenlaisia rantatyyppejä: aallonmurtajat, uimaranta, luiskattu tyrskyranta, satamamuuri, kanavamuuri, rantaportaikko. Rantarakenteet vaativat erilaisia pohjarakenteita. Vaskilahdensalmessa olevaa Länsiväylän alittavaa nykyistä 1960-luvun alussa rakennettua väestösiltaa jatketaan. Kaupunkien rajan tuntumaan esitetään uusi virtausaukko. Koivusaarenlahden ja kanavan veden vaihtuvuus varmistetaan rakentamalla tarvittaessa isot rummut maakannasten läpi. Veden vaihtuvuutta on selostettu tarkemmin kohdassa 9.6.

Tonttialueilla voidaan osa rakennuksista perustaa suunnitellusti ja dokumentoidusti rakennetun täytemaakerroksen varaan. Pääosa uusista rakennuksista ja rakenteista edellyttää paaluperustamista. Paalutyyppinä voidaan käyttää lyötäviä tai tärytettäviä paaluja, jos paalutustarve on otettu huomioon täytemaan rakentamisessa. Suurikokoisen kiviaineksen läpi perustaminen tehdään porapaaluilla.

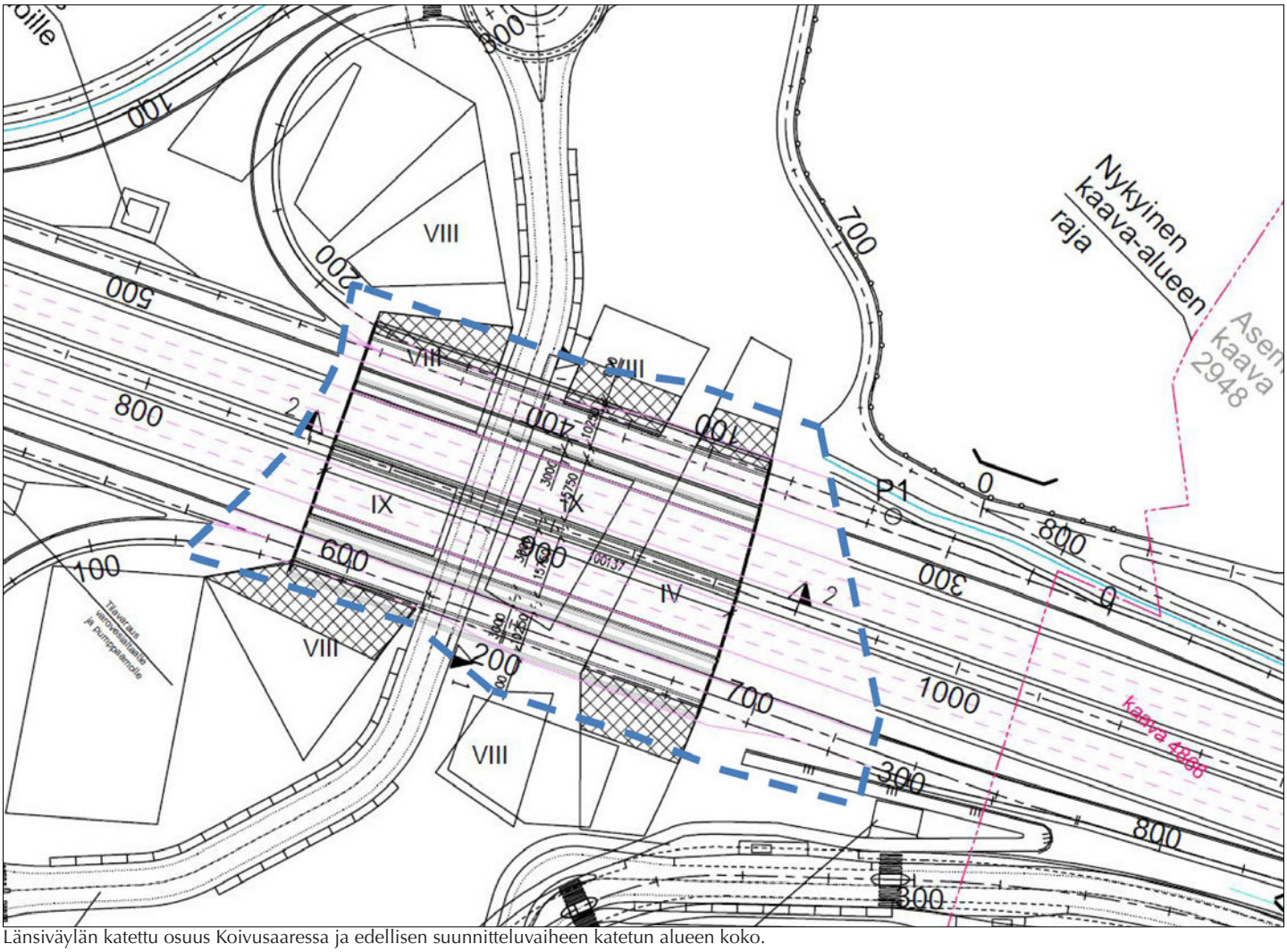
Vaskilahden pohjukassa sijaitseva Länsiväylän alittava vesistökanaali säilytetään olemassa olevalta osaltaan ja sitä on suunnitelmassa jatkettu päistään, jolloin kanaalia ei tarvitse rakentaa kokonaan uudelleen.

7.13 Korttelialueiden rakentamisen erityispiirteitä

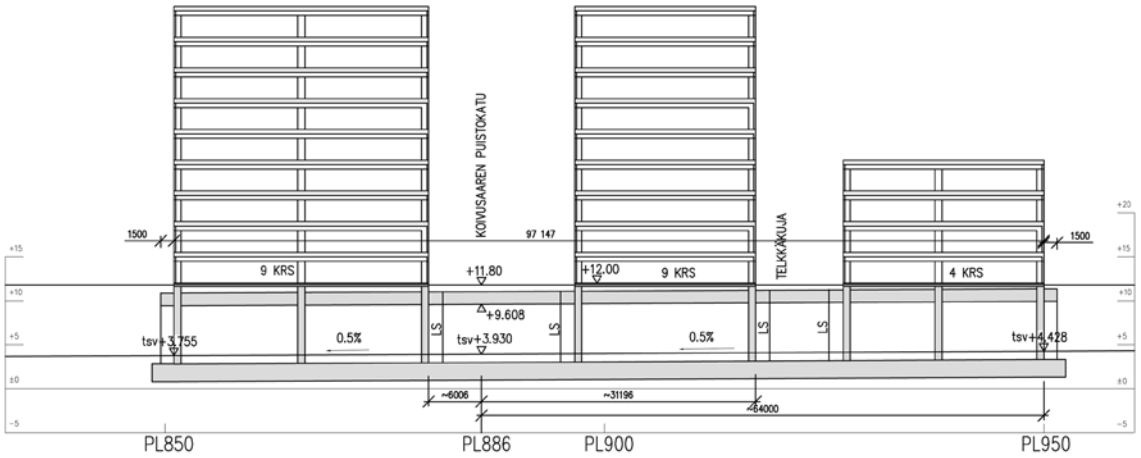
Metron rakenteiden sovittaminen kortteleiden osaksi on erittäin vaativa suunnittelutehtävä. Metron sisäänkäyntien rakentaminen on käynnissä. Itäisen sisäänkäyntirakennuksen kohdalla tulee Vaskilahdenkadun kohdalle rakentaa kulmatukimuuri, joka tukeutuu sekä metron tukiseinään ja paaluperustukselle.

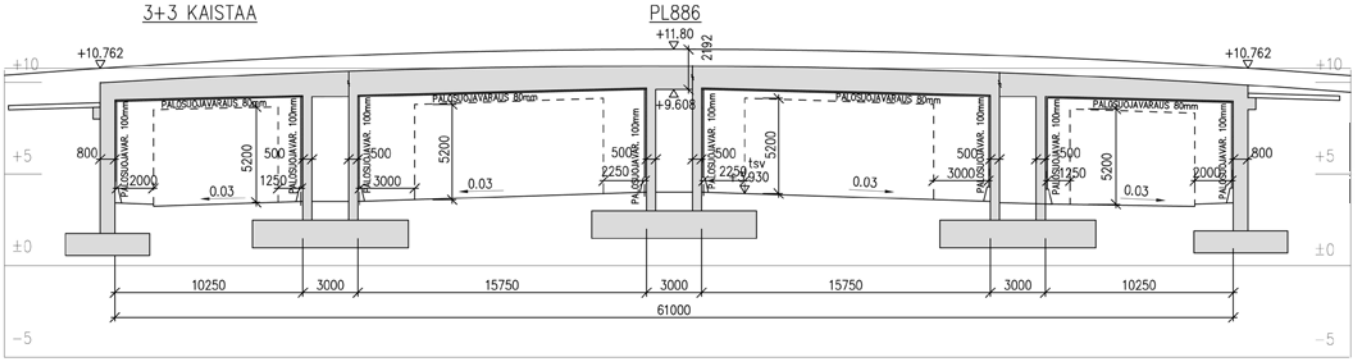
Rakennusten suunnittelussa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon alueen vaativien ympäristöolosuhteiden aiheuttamat vaatimukset rakenteiden pitkäaikaiskestävyydelle. Merenpinnan tasolle rakennettavat kellarit ja kuivatusrakenteet rakennetaan alaosiltaan pysyvän vedenpaineen kestäviksi rakenteiksi ja yläosat siten, että meriveden pinta voi nousta hetkellisesti korkeammalle tasolle. Täytemaan sisällä veden pinnan korkeus vaihtelee todennäköisesti nopeasti merivedenpinnan vaihtelun mukaan. Rannan läheisyydessä on maan pinnan tasolla otettava huomioon myös aaltoilu ja pärskeet. Rakentamisessa on käytettävä varmoja rakennetyyppejä, jotka sietävät jatkuvasti ilman suuren kosteuspitoisuuden, voimakkaan tuulisuuden ja ajoittaisen viistosateen.

Korttelialueiden pysäköinti on esitetty rakennettavaksi maanalaisin



Länsiväylän katettu osuus Koivusaaressa ja edellisen suunnitteluvaiheen katetun alueen koko.





Katetun alueen pituusleikkaus ja poikkileikkaus Koivusaaressa.

laitoksiin. Pysäköintikellareiden ja -kansien suunnittelussa otetaan kohdassa 7.11 esitettyjen korkeustasojen lisäksi erityisesti huomioon palo- ja pelastusturvallisuus. Kansirakenteiden vahvuuksissa ja dimensioissa varaudutaan maakerrosten ja kuivatusrakenteiden tilavarausten lisäksi puistoalueen hyöty-, lumi-, täyttö-, pelastus- ja huoltokuormiin.

7.14 Rakentaminen liikennealueen päälle

Suunnitelmassa on esitetty Koivusaaren kohdalla ja Katajaharjun länsiosassa korttelialueiden rakentaminen Länsiväylän päälle. Rakenne toteutetaan kaksoisseinärakenteena, jolloin liikennetunnelin väliin kaksoisseinärakenteen sisään voidaan jälkikäteen rakentaa tukirakenteet toimisto- ja asuinrakennuksille. Kannen päälle tulevat rakennukset voidaan perustaa vain tähän välitilaan ja tunnelien ulkopuolelle tulevien perustusrakenteiden varaan. Rakenteiden vahvuuksissa on huomioitu tavalliset puistoalueen hyöty-, lumi-, täyttö-, pelastus- ja huoltokuormat. Rakennusten alapohjien kuormien on oletettu olevan normaaleja toimisto- ja asuinrakennusten kuormia.

Kansirakenne on paikalla jännitetty moniaukkoinen teräsbetonirakenne. Kansirakenteiden paksuus vaihtelee 1–1,5m välillä.

Metroasemien rakentamisessa tulee huomioida viereen suunniteltujen katujen, kuten Vaskilahdenkatu, ja aukioiden rakenteet sekä alueelle suunnitellut kunnallistekniikan tilavaraukset.

Koivusaaressa Länsiväylän kattaminen arvioidaan aiheuttavan kaupungille noin 34 miljoonan euron (alv0%) kustannukset. Suunnittelussa on huomioitu mahdollisuus alueen vaiheittain rakentamiseen, jolloin kantta ei ole välttämätöntä rakentaa, jos Koivusaaren maankäyttö aloitetaan vain Länsiväylän toiselta puolelta. Ajoyhteys Länsiväylän yli on tehtävä, kun Koivusaaren toista puolta aletaan rakentaa. Tällöin on mahdollista toteuttaa Länsiväylän ylittävä osuus vain Koivusaarenpuistokadun edellyttämältä leveydeltä. Länsiväylän päälle tulevien rakennusten kohdalle tarvittava kannen osuus on mahdollista toteuttaa vaiheittain huomioiden myöhemmin kannelle tulevan rakentamisen vaiheet.

Osayleiskaavan rajaukseen kuuluvan Katajaharjun tunnelin osayleiskaavassa olevan osuuden kustannusten arvioidaan olevan 57 miljoonaa euroa (alv0%). Osayleiskaavaan aluerajaukseen kuuluva osuus on olennainen osuus koko Katajaharjun tunnelista, joka on suunniteltava myöhemmin omana kokonaisuutena huomioiden koko Katajaharjun alueen maankäytön suunnitelmat. Koivusaaren toteuttamisen edellytyksenä ei ole Katajaharjun liikennetunnelin ja kansirakenteiden toteuttaminen.

Yleisten alueiden ja tonttien rakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon alueen vaativat olosuhteet, kuten ilman suuri kosteuspitoisuus, voimakas tuulisuus ja ajoittainen viistosade sekä toistuvat sulamis- ja jäätymissyklit. Rakenteet tulee suunnitella pitkäaikaiskestäviksi

7.15 Pilaantuneen maaperän kunnostaminen ruoppausmassojen käsittely

Alueella tehdyissä tutkimuksissa on todettu maaperässä alemman ohjearvon ylittäviä öljy- ja metallipitoisuuksia. Pohjavedessä on todettu kohonneita metalli-, öljy-, VOC-, ja PAH-pitoisuuksia. Jätetäytön alueet on alustavasti suunniteltu kunnostettavaksi massanvaihdolla. Muilla osa-alueilla, joiden maaperässä on todettu haitta-aineita, kunnostustarve arvioidaan tarkempien maankäyttösuunnitelmien avulla riskinarvioinnin perusteella.

Ruopattavilla alueilla tulee varautua haitta-ainepitoisten sedimenttien käsittelytarpeeseen. On todennäköistä, että osa ruoppausmassoista ei kelpaa läjitettäväksi mereen.

7.16 Ympäristöhäiriöt

Melu

Länsiväylän moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttama melu on suunnittelualueella merkittävä ympäristöhaitta. Alueesta on tehty meluselvitys aluevaraussuunnitelman yhteydessä 2012, jota on päivitetty keväällä 2014.

Ilman meluesteitä päivän 55 dB melualue on laaja varsinkin vesialueiden kohdalla. Meluselvityksissä on esitetty 3–5,5 metrin korkuisten meluaitojen rakentamista Länsiväylän pohjoispuolelle Koivusaaren molemmin puolin. Myös Länsiväylän eteläreunaan Koivusaaren kannen itäpuolelle ja Vaskilahdenkadun varteen on esitetty 3 metrin korkuisia meluaitoja. Tarkempi meluntorjunnan suunnittelu tehdään alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

Ilmanlaatu

Länsiväylän moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamiin ilman epäpuhtauksiin on suunnitelmassa varauduttu jättämällä riittävän suuret suojaetäisyydet väylän ja asuinrakennusten välille.

Tuulisuus

Korttelirakenne on lähtökohtaisesti sellainen, että sinne syntyy tuulelta suojattuja korttelipihoja.



KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA
Vesihuolto

1 : 5000

- UUSI VESIJOHTO
- NYKYINEN VESIJOHTO
- UUSI JÄTEVESIVIEMÄRI
- NYKYINEN JÄTEVESIVIEMÄRI
- UUSI HULEVESIVIEMÄRI
- NYKYINEN HULEVESIVIEMÄRI
- UUSI PAINEVIEMÄRI
- NYKYINEN PAINEVIEMÄRI
- NYKYINEN SEKAVESIVIEMÄRIN YLIVUOTO
- UUSI JÄTEVESIPUMPPAAMO
- NYKYINEN JÄTEVESIPUMPPAAMO

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO / YLEISSUUNNITTELUOSASTO / TEKNISTALOUDELLINEN TOIMISTO / PS / SI / 2014 /



KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA
Energiahuolto ja tietoliikenne

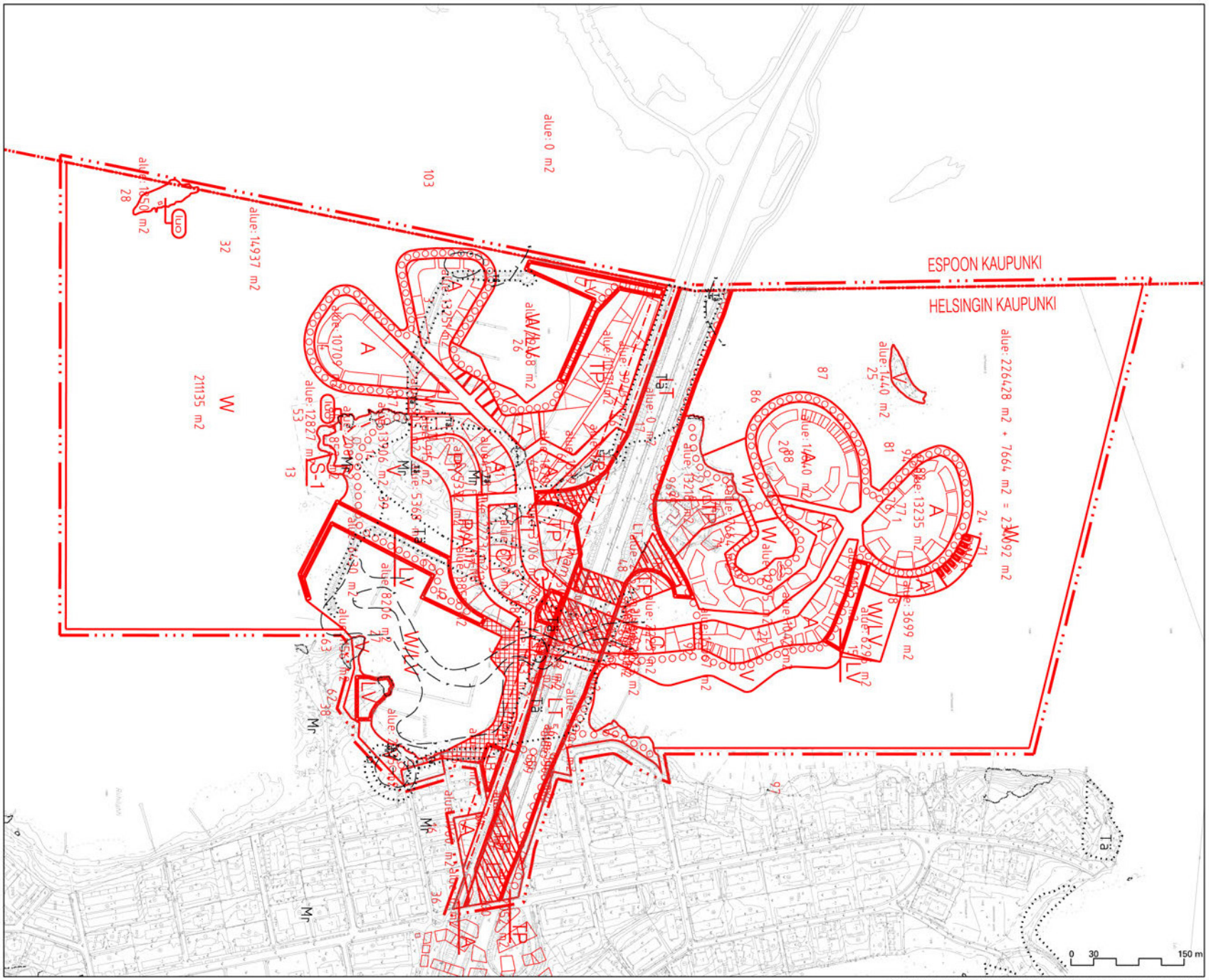
1 : 5000

- T — NYKYINEN TIETOLIIKENNEKAAPELI
- L — UUSI KAUKOLÄMPÖJOHTO
- L — NYKYINEN KAUKOLÄMPÖJOHTO
- Z10 — UUSI 10 kV:n SÄHKÖMAAKAAPELI
- Z10 — NYKYINEN 10 kV:n SÄHKÖMAAKAAPELI
- Z20 — NYKYINEN 20 kV:n SÄHKÖMAAKAAPELI
- UUSI MUUNTAMO
- UUSI KULUTTAJAMUUNTAMO

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO / YLEISSUUNNITTELUOSASTO / TEKNISTALOUDELLINEN TOIMISTO / PS / SI / 2014 /

KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA
Maaperä

1 : 5000



KALLIOPALJASTUMA

MAALAJIALUEEN RAJA

—5— SAVEN ALAPINNAN ARVIOITU SYVYYS MAANPINNASTA

Mr MOREENIALUE, MAANKERROKSEN PAKSUUS YLI 1m

Tä TÄYTEALUE

Sa/Mr SAVIALUE, SAVIKERROKSEN PAKSUUS 1-3m

Hk/Sa LIEVEALUE, SAVEN PÄÄLLÄ OLEVAN HIEKKAKERROKSEN PAKSUUS 1-3m

Tä/Mr TÄYTEALUE, TÄYTEKERROKSEN PAKSUUS 1-3m

Tä/Sa TÄYTEALUE, TÄYTEKERROKSEN PAKSUUS YLI 3m

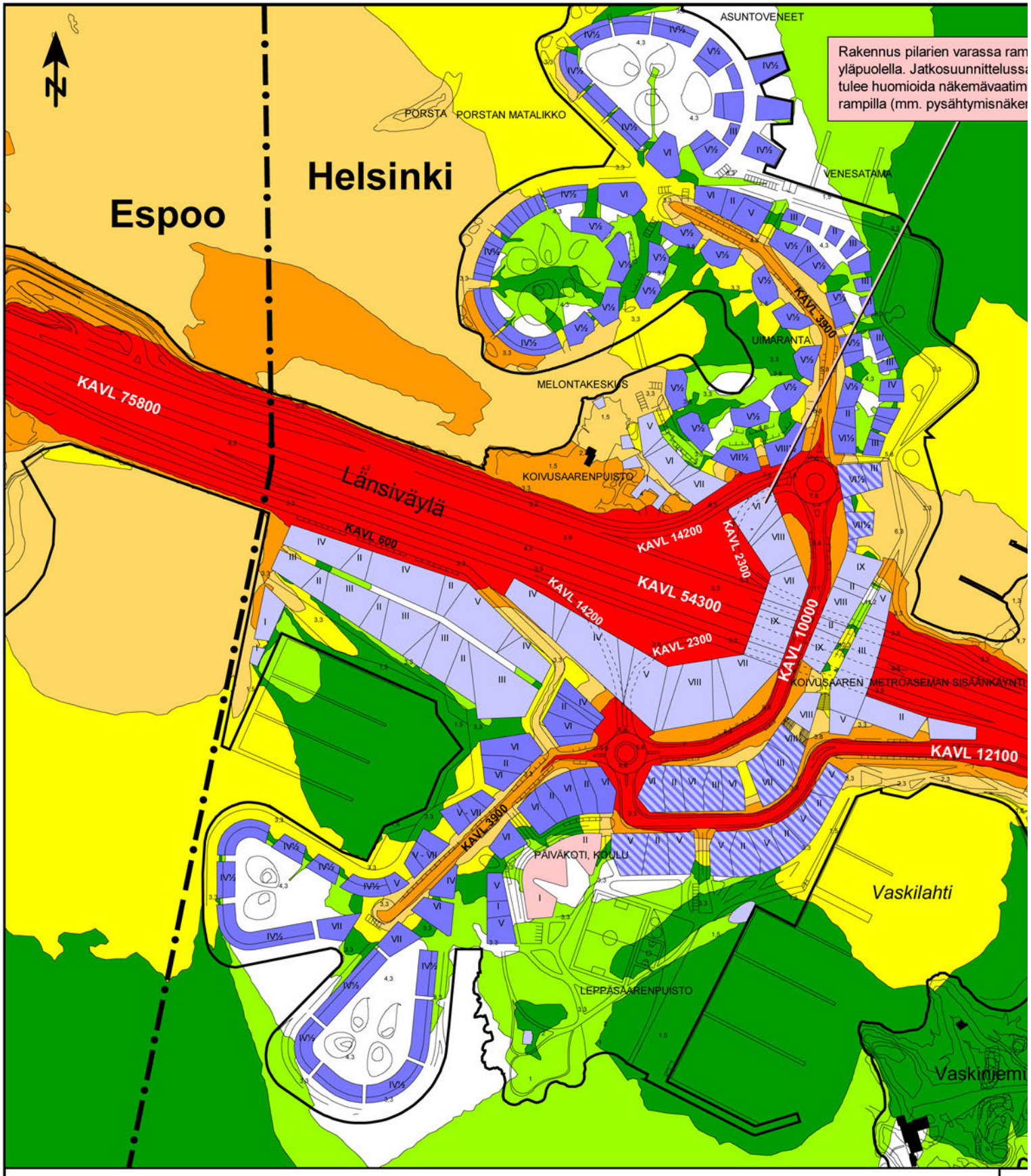
HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO / YLEISSUUNNITTELUOSASTO / TEKNISTALOUDELLINEN TOIMISTO / HIK / SI / 2014 /



Pienoismallikuva pohjoisesta.



Pienoismallikuva lännestä.



Helsingin kaupunki

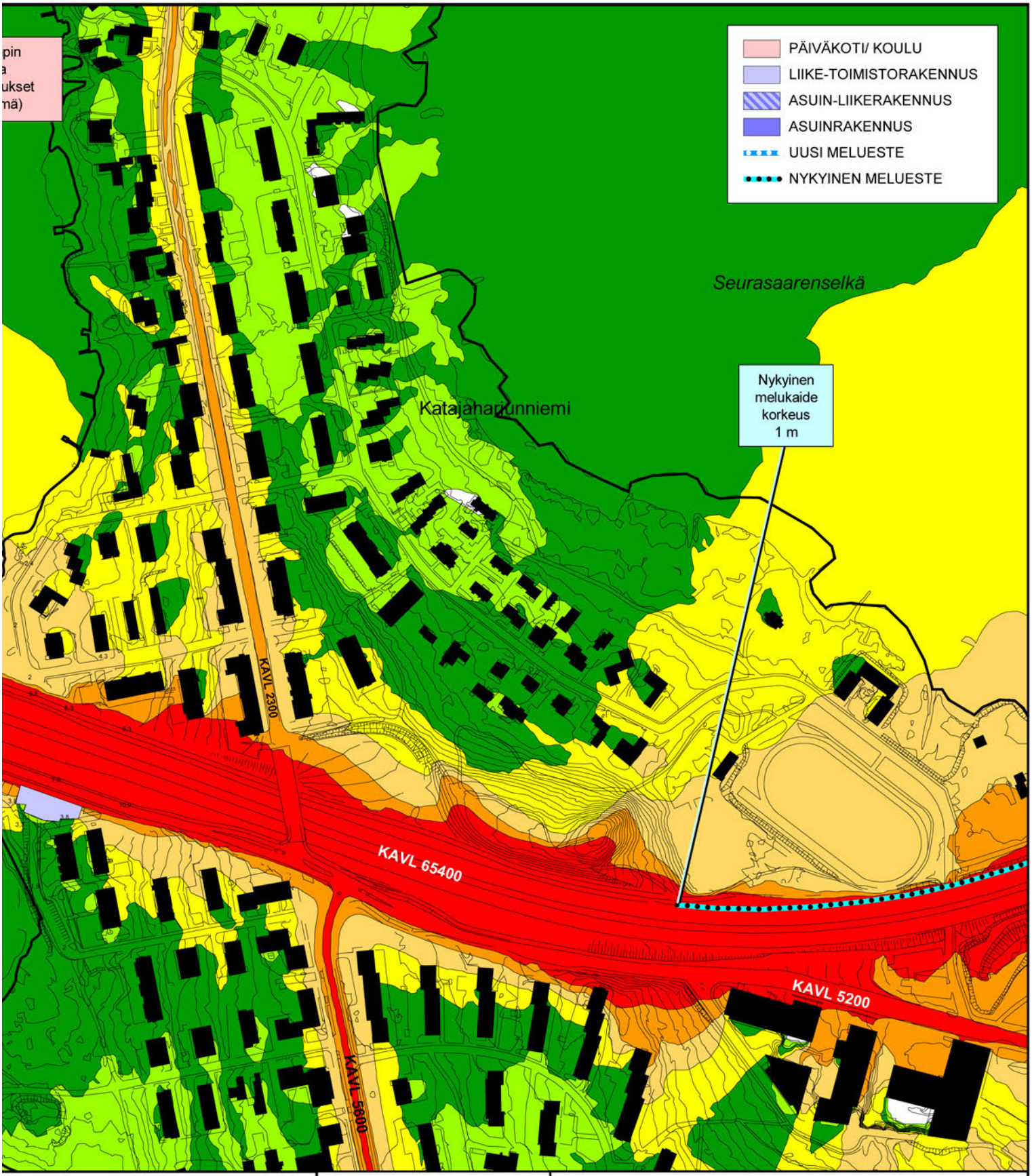
Koivusaaren osayleiskaava, Helsinki
MELUSELVITYS

Liite 2

Toteuttamisvaihe 1: Koivusaaren tunneli, suunniteltu maankäyttö

Tieliikenteen päiväajan klo 7-22 keskiäänitaso (L_{Aeq}) 2 m korkeudella maanpinnasta

Vuoden 2035 ennustetilanne, tilanne ilman uusia meluesteitä



PÄIVÄAJAN OHJEARVO 55 dB YLITTYY KELTAISESTA VÄRIVYÖHYKKEESTÄ ALKAEN

dB

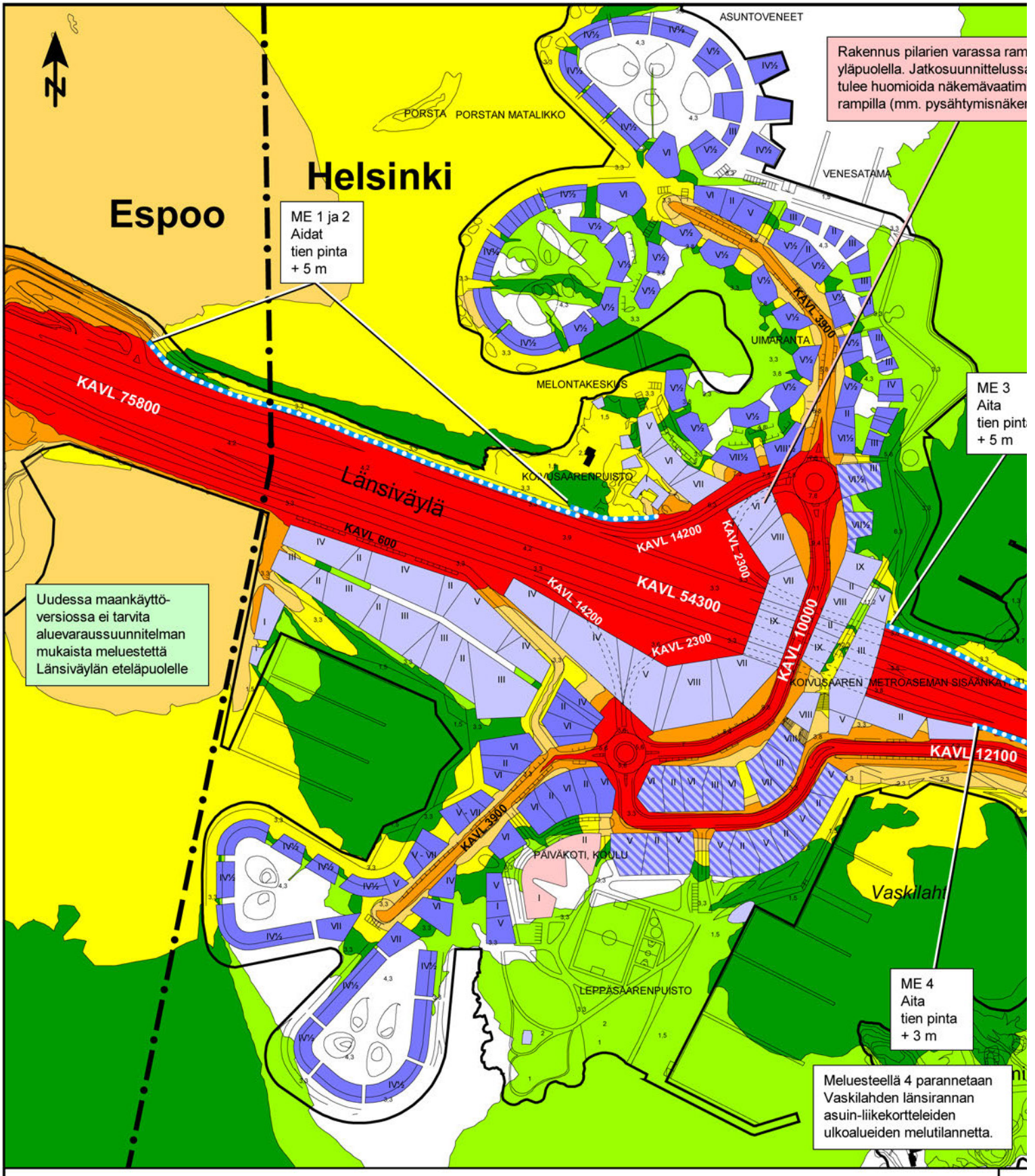
70 <		
65 <	<=	70
60 <	<=	65
55 <	<=	60
50 <	<=	55
45 <	<=	50
	<=	45

(A3) 1:4000

0 50 100 200 300 m

OML 28.2.2014

RAMBOLL



Helsingin kaupunki

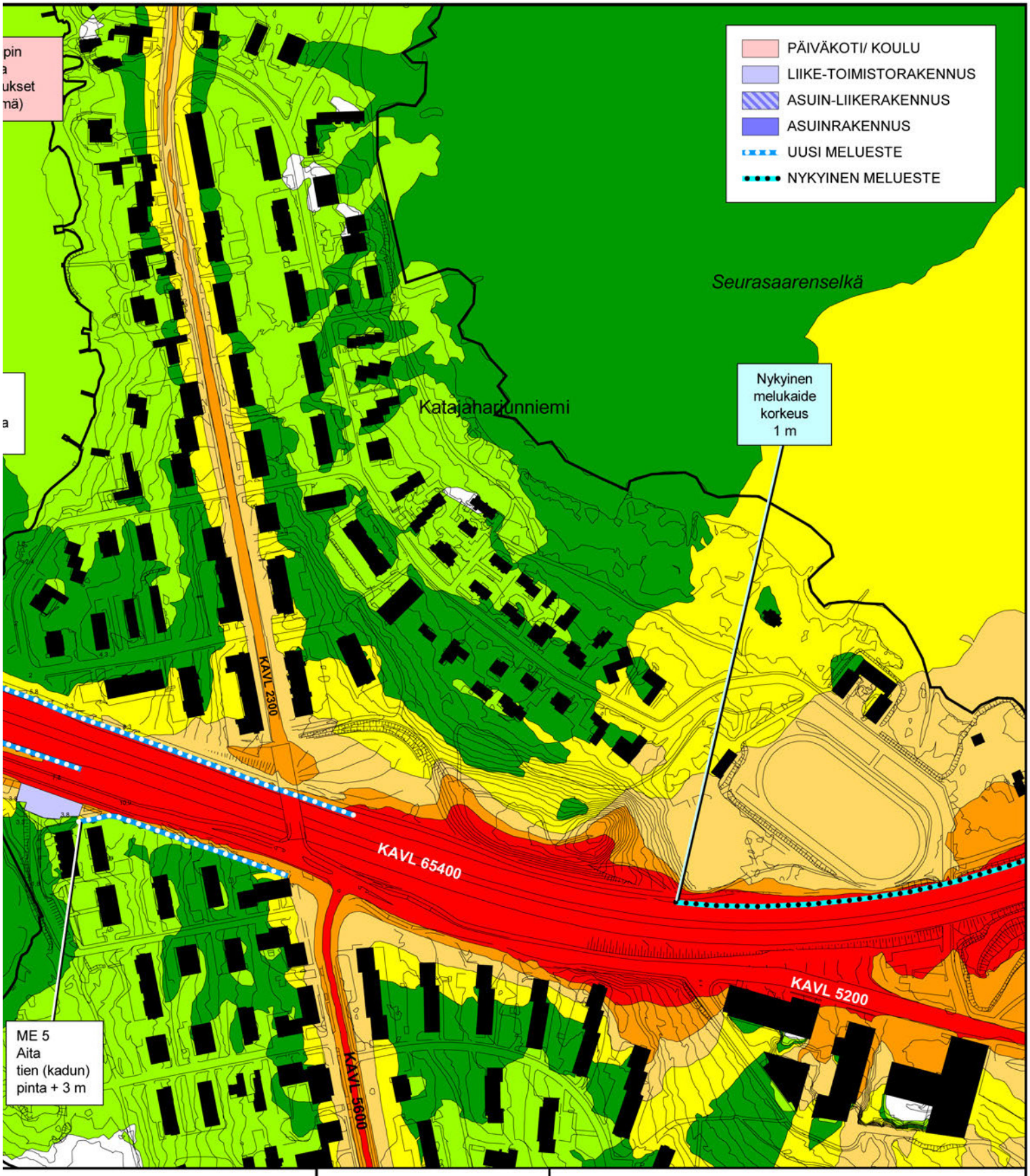
Koivusaaren osayleiskaava, Helsinki
MELUSELVITYS

Liite 3

Toteuttamisvaihe 1: Koivusaaren tunneli, suunniteltu maankäyttö

Tieliikenteen päiväajan klo 7-22 keskiäänitaso (L_{Aeq}) 2 m korkeudella maanpinnasta

Vuoden 2035 ennustetilanne, uudet meluesteet



PÄIVÄAJAN OHJEARVO 55 dB YLITTYY KELTAISESTA VÄRIVYÖHYKKEESTÄ ALKAEN

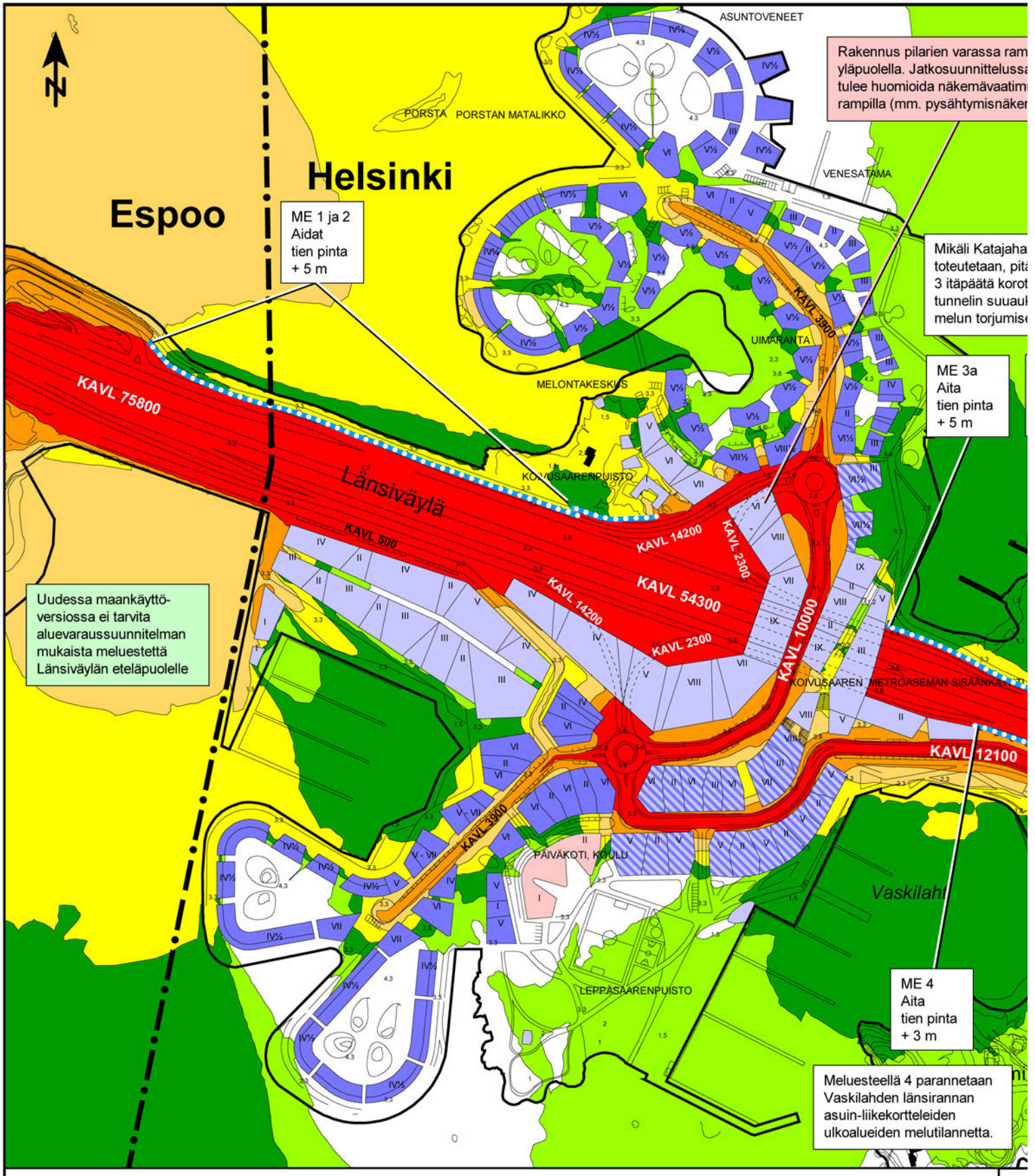
dB		
70 <		
65 <	<=	70
60 <	<=	65
55 <	<=	60
50 <	<=	55
45 <	<=	50
	<=	45

(A3) 1:4000

0 50 100 200 300 m

OML 28.2.2014

RAMBØLL



Helsingin kaupunki

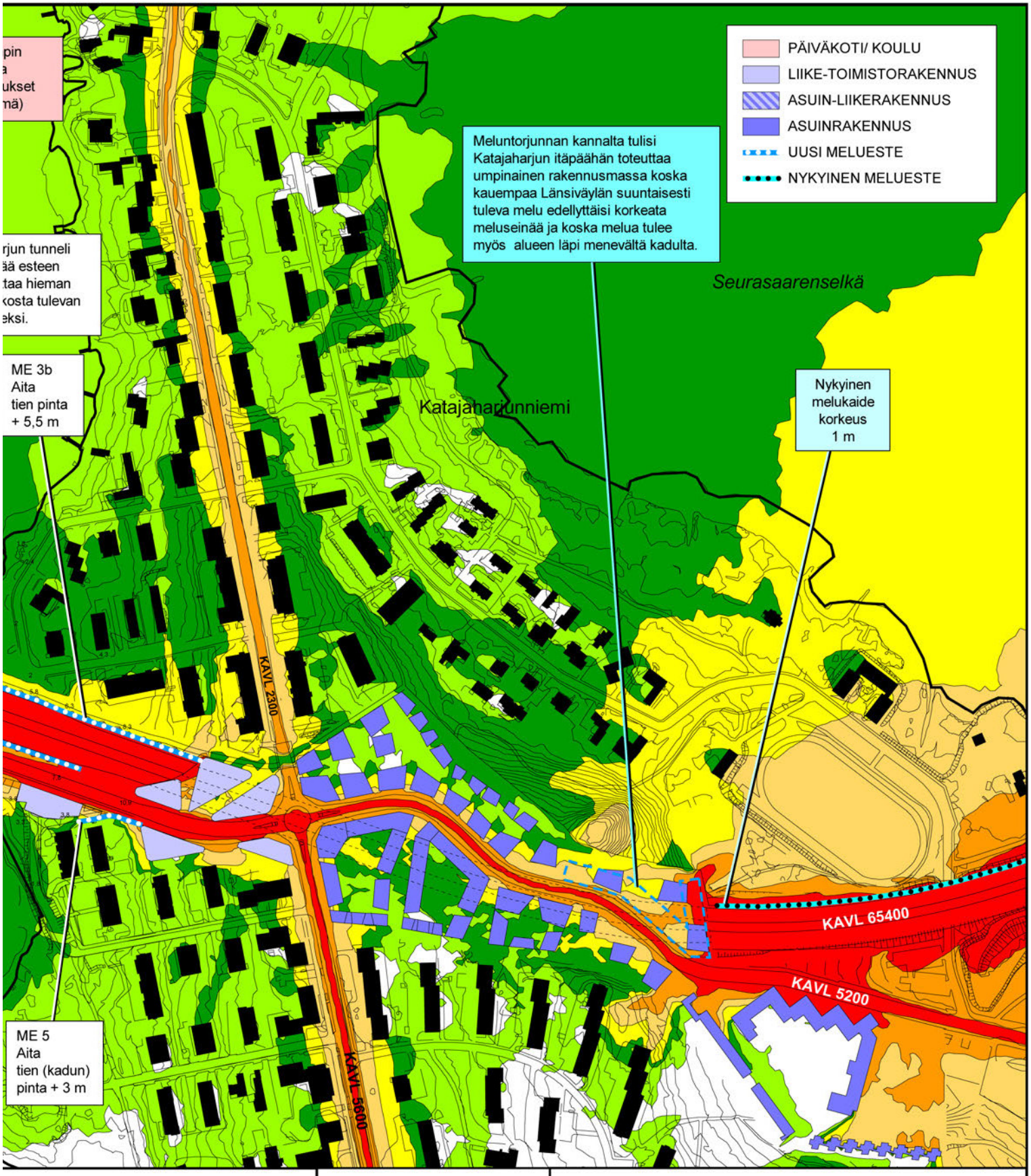
Koivusaaren osayleiskaava, Helsinki
MELUSELVITYS

Liite 5

Toteuttamisvaihe 2: Koivusaaren ja Katajaharjun tunnelit, suunniteltu maankäyttö

Tieliikenteen päiväajan klo 7-22 keskiäänitaso (L_{Aeq}) 2 m korkeudella maanpinnasta

Vuoden 2035 ennustetilanne, uudet meluesteet



dB

70 <		
65 <	<=	70
60 <	<=	65
55 <	<=	60
50 <	<=	55
45 <	<=	50
	<=	45

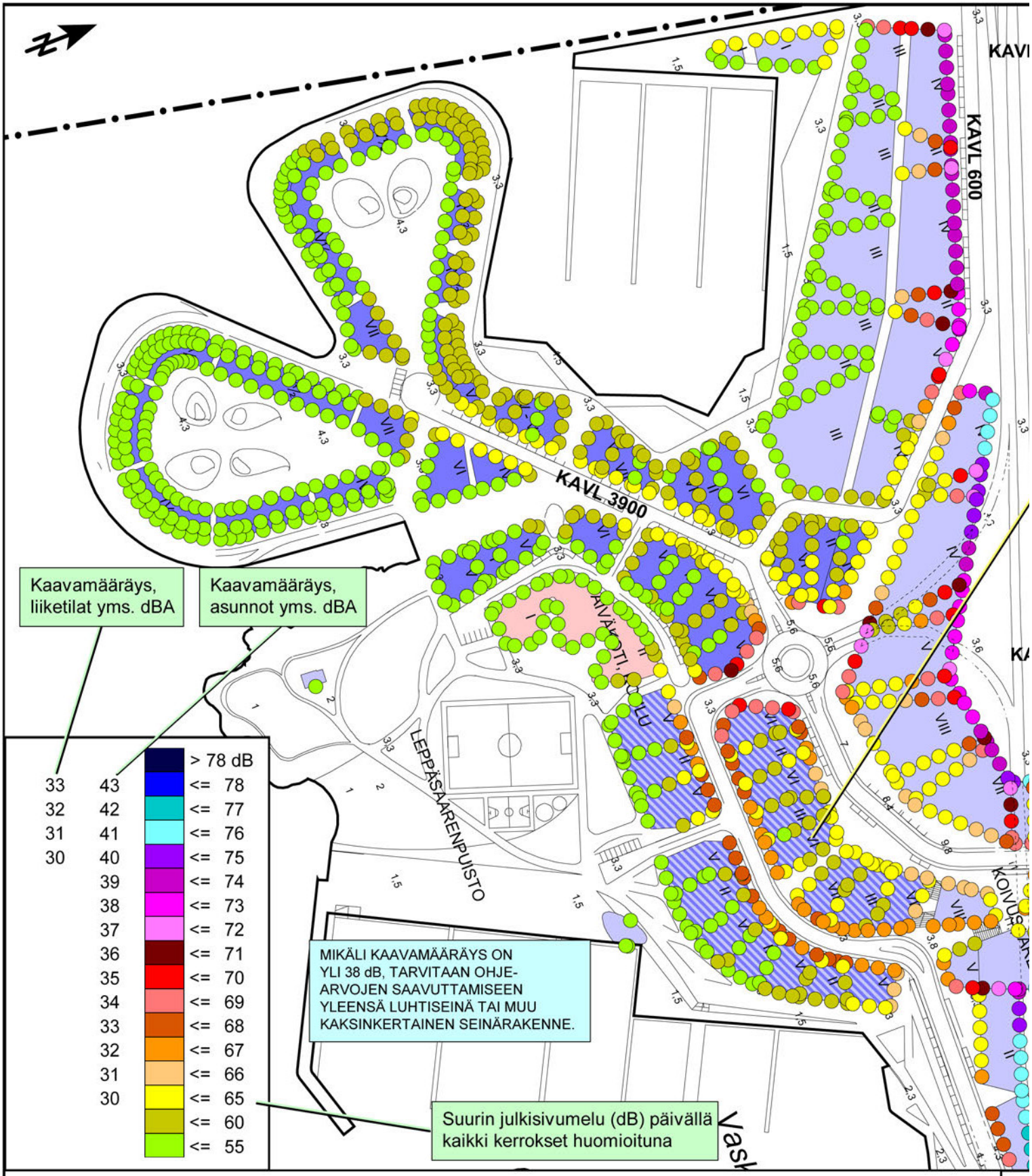
PÄIVÄAJAN OHJEARVO 55 dB YLITTYY KELTAISESTA VÄRIVYÖHYKKEESTÄ ALKAEN

(A3) 1:4000

0 50 100 200 300 m

OML 28.2.2014

RAMBØLL



Helsingin kaupunki

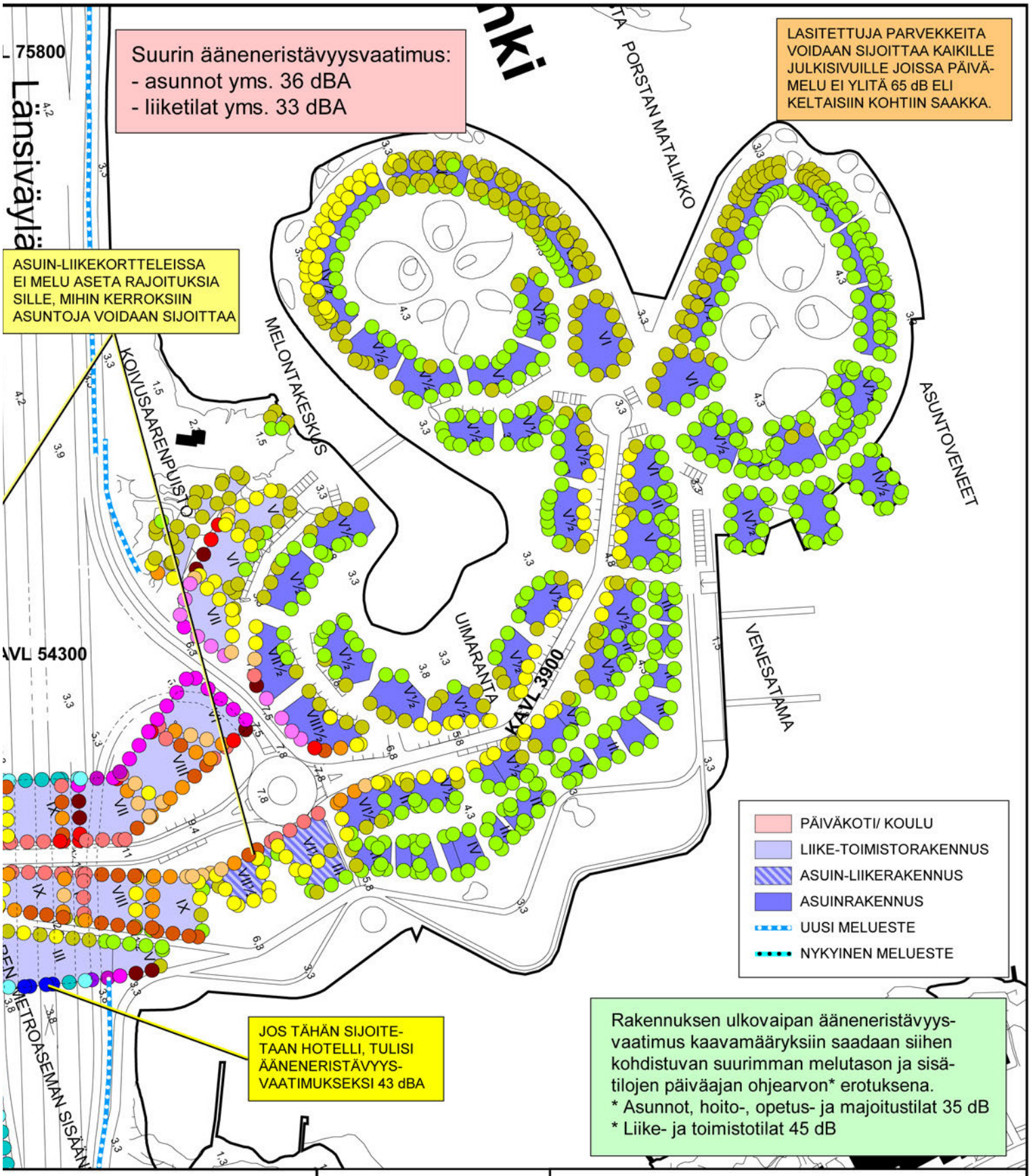
Koivusaaren osayleiskaava, Helsinki
MELUSELVITYS

Liite 11

Toteuttamisvaihe 1: Koivusaaren tunneli, suunniteltu maankäyttö

Tieliikenteen päiväajan klo 7-22 keskiäänitaso (L_{Aeq}) julkisivuilla (suurin arvo)

Vuoden 2035 ennustetilanne, uudet meluesteet

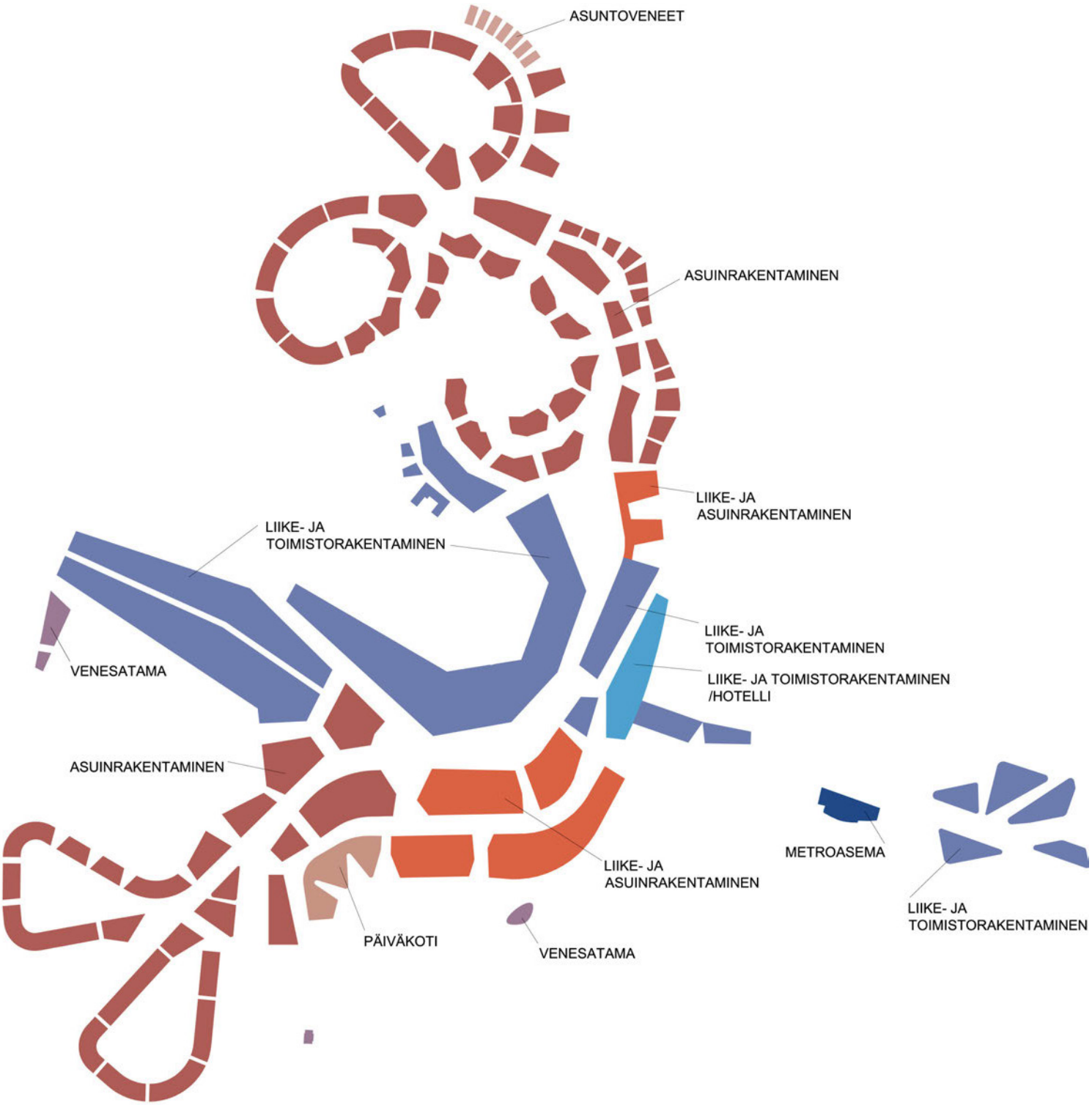


(A3) 1:2500

0 50 100 200 m

OML 4.3.2014

RAMBØLL



Toiminnot kortteleittain.

8. OSAYLEISKAAVA

8.1 Asuntoalueet (A)

Asuntoalueet sijoittuvat pääosin Koivusaaren pohjois- ja eteläkärkien pehmeästi polveileviin niemenkärkiin ja katujen varrelle. Asuinalueita ei ole sijoitettu Länsiväylän välittömään tuntumaan. Asuinalue voi sisältää myös palveluita, liiketiloja, tonttikatuja, korttelipuistoja sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita.

8.2 Keskustatoimintojen alue (C)

Keskustatoiminnot on sijoitettu metroaseman tuntumaan Koivusaaren keskustaan ja osittain Länsiväylän päälle. Alue painottuu Länsiväylän eteläpuoleiselle osalle Koivusaarta, jolloin hyvät liikenneyhteydet voidaan hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Korttelialue voi sisältää monipuolisesti erilaisia toimintoja.

8.3 Palvelujen ja hallinnon alue sekä asuntoalue (P/A)

Koivusaaren länsirannalla rantatorin äärelle on sijoitettu korttelialue palveluille ja asunnoille.

8.4 Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY)

Julkisen palvelun ja hallinnon alue on suunniteltu Koivusaaren keskustan tuntumaan ja puistoon rajautuen. Alueelle on tarkoitus sijoittaa opetustoiminnan ja päivähoidon tiloja sekä asukkaiden yhteisiä tiloja.

8.5 Työpaikka-alue (TP)

Koivusaaren työpaikat on sijoitettu pääosin Länsiväylän tuntumaan ja osittain väylän päälle, niin että ne ovat mahdollisimman lähellä Koivusaaren keskustaa ja metroasemaa.

8.6 Virkistysalue (V)

Koivusaaren eteläkärki on osoitettu virkistysalueeksi. Lisäksi virkistysaluetta on merkitty Koivusaaren Katajaharjunniemen vastaiselle koillisrannalle ja Koivusaaren pohjoisosan luonnonrannan kohdalle.

8.7 Suojelualue (S-1)

Koivusaaren eteläkärki on merkitty suojelualueeksi, jonka luontotyyppi on luonnonsuojelulain 29§ perusteella suojeltu merenrantaniitty

8.9 Vesialue (W)

Koivusaarta ympäröi joka puolelta Länsiväylän kannasta lukuunottamatta vesialueet. Vaskilahden pohjukka säilyy suurin piirtein nykyisen kokoisena vesialueena. Sekä nykyisen saaren länsipuolella, että pohjoispuolella on esitetty täyttöjä nykyiselle vesialueelle.

8.10 Venesatama-alue (W/LV)

Alueella on kolme venesatama-aluetta. Länsiväylän eteläpuoliset satamat sijaitsevat Vaskilahdessa Koivusaaren itäpuolella ja Hanasaarta vastapäätä Koivusaaren länsiosassa. Länsiväylän pohjoispuolinen venesatama sijaitsee Koivusaaren koillisrannalla Katajaharjua vastapäätä.

8.11 Kelluvien rakennusten alue (W/A)

Koivusaaren koillisreunaan on osoitettu vesi- ja ranta-alue, jolle voidaan rakentaa kelluvia asuntoja tai sijoittaa asuntolaivoja.

8.10 Vesiliikenteen alue (LV)

Alueelle on sijoitettu neljä vesiliikenteen aluetta, joihin on mahdollista sijoittaa satamatoimintoja. Alueet sijaitsevat suunniteltujen venesatamien tuntumassa ranta-alueella.

8.12 Metroliikenteen alue (LR)

Osayleiskaava-alueelle Lauttasaaren puolelle on merkitty metroaseman toista sisäänkäyntiä varten metroliikenteen alue. Metroaseman toinen sisäänkäynti sijoittuu Koivusaareen palvelujen ja keskustatoimintojen alueelle.

8.13 Maanalainen metroliikenteen alue (mam)

Länsiväylän eteläpuolelle on merkitty metrotunnelia varten maanalainen maanalainen metroliikenteen alue.

8.14 Maantien alue (LT)

Maantien alue halkaisee Koivusaaren itä-länsi-suuntaisesti. Sen yläpuolelle saa rakentaa Koivusaaren keskustan kohdalla ja Katajaharjun sillan länsipuolella korttelialueita. Koivusaaren kohdalla maantien alue on mitoitettu niin, että Koivusaaren kohdalle voidaan rakentaa liittymä Länsiväylälle.

8.15 Katualueet

Katualueeksi on osoitettu Koivusaaren keskeinen pohjois-eteläsuuntainen kokoojakatu ja yhteys Koivusaaresta Lauttasaareen. Koivusaaresta länteen osoitettua päästään avointa katuyhteyttä voidaan jatkaa Espoon puolella Koivusaaresta Hanasaareen. Koivusaaren pohjois- ja eteläkärkiä kiertävät rannat on osoitettu jalankululle varatuksi katualueeksi.

8.16

Nurmiluoto ja Koivusaaren eteläkärjen luonnonsuojelualue on luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi (luo)

8.17

Vaskilahden pohjukkaan on merkitty Länsiväylän alittava virtausaukko (vir) veden vaihtuvuuden varmistamiseksi.

8.18 Kaavamääräykset

Osayleiskaavaluonnoksessa on seuraavat kaavamääräykset:

Pilaantuneet maa-alueet on kaavoituksen yhteydessä selvitettävä ja ennen rakentamiseen ryhtymistä kunnostettava.

Pohjasedimentin pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavan mukaisesta rakentamisesta johtuva merkittävä ruoppaustarve.

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

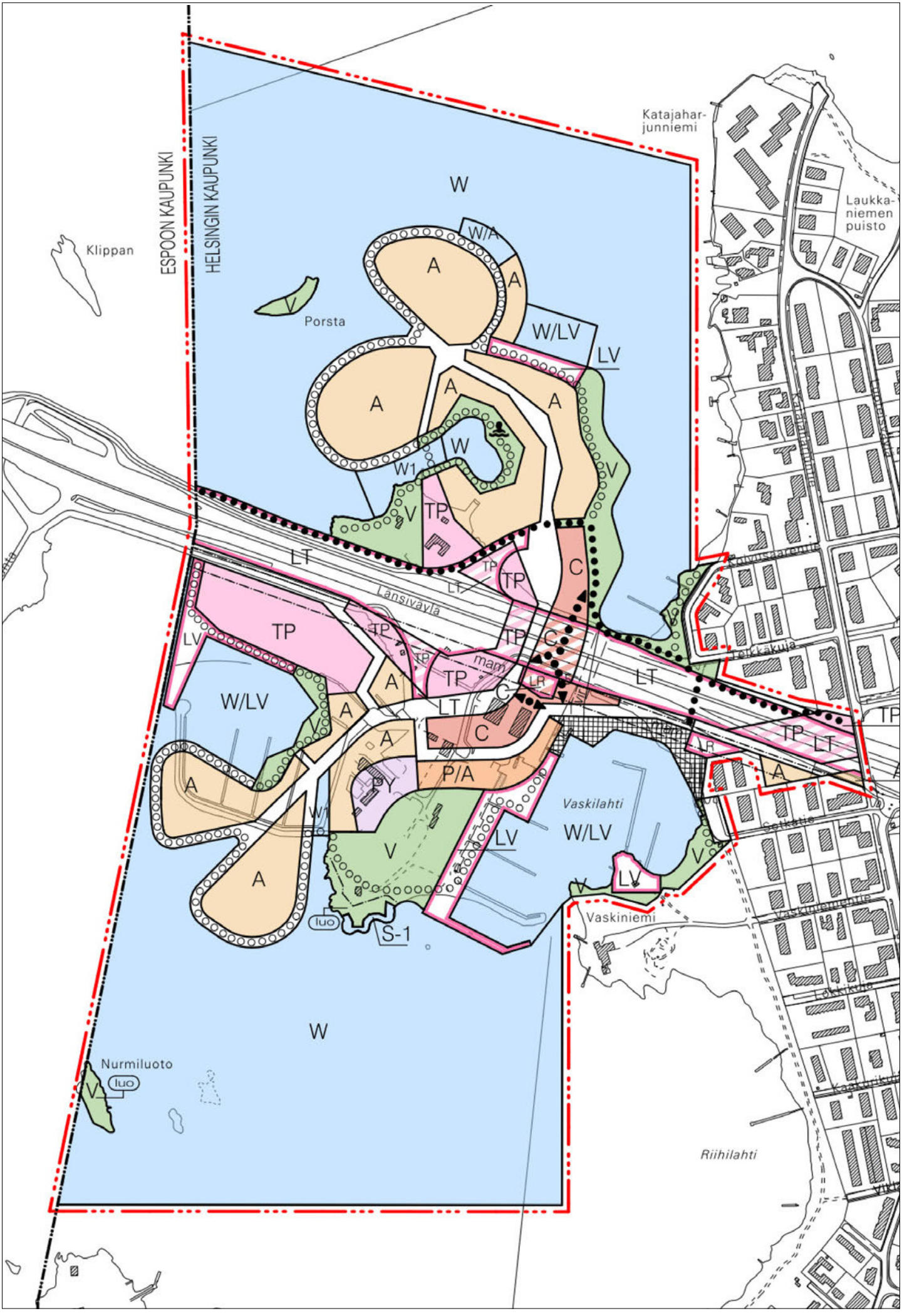
8.19 Mitoitus

Osayleiskaava-alueen pinta-ala on 86 ha.
Osa-yleiskaavaluonnoksen mukainen maapinta-ala on 34 ha

Asuminen	207 300 k-m²
Liike- ja toimistorakentaminen	114 100 k-m²
Julkiset palvelut	3300 k-m²
Venesatama (LV)	3000 k-m²
Yhteensä:	318 200 k-m²

(josta osayleiskaava-alueella Katajaharjussa 9500 k-m²)

Asukkaita (40 m²/hlö)	n. 5150
Työpaikkoja (25 - 30 m²/hlö)	n. 4500 - 3800


ESPOON KAUPUNKI
HELSINGIN KAUPUNKI
Klippan
Porsta
Katajaharjunniemi
Laukkaniemen puisto
Länsiväylä
Vaskiniemi
Vaskilahti
Riihilahti
Nurmiluoto
W
W/A
W/LV
W1
A
V
LV
TP
C
P/A
LT
LR
luo
S-1

	OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET	DELGENERALPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER
	8 m osayleiskaava- alueen ulkopuolella oleva viiva.	Linje 8 m utanför delgeneralplaneområdets gräns.
	Kunnan raja.	Kommungräns.
HELSINGIN	Kunnan nimi.	Kommunens namn.
A	Asuntoalue. Alueelle saa rakentaa myös yksityisten ja julkisten palvelujen ja hallinnon tiloja sekä asuinympäristöön soveltuvia liike- ja työtiloja.	Bostadsområde. På området får också uppföras utrymmen för privata odh offentliga tjänster och adminstration samt affärs- och arbetsutrymmen, som anpassas till boendemijön.
P/A	Palvelujen ja hallinnon alue sekä asuntoalue.	Område för service och förvaltning samt bostadsområde.
C	Keskustatoimintojen alue.	Område för centrumfunktioner.
C	Liikennealueen osa, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintojen alueen.	Del av trafikområde över vilken får placeras ett område för centrumfunktioner.
PY	Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.	Område för offentlig service och förvaltning.
TP	Työpaikka-alue.	Område för arbetsplatser.
TP	Liikennealueen osa, jonka yläpuolelle saa sijoittaa työpaikka-alueen.	Del av trafikområde över vilken får placeras ett område för arbetsplatser.
V	Virkistysalue.	Rekreationsområde.
LT	Maantien alue.	Område för landsväg.
LR	Metroliikenteen alue.	Område för metrotrafik.
LV	Vesiliikenteen alue.	Område för vattentrafik.
S-1	Suojelualue. Luonnonsuojelulain 29 §:n perusteella suojeltu merenrantaniitty.	Skyddsområde. Med stöd av 29 § naturvårdslagen skyddad äng vid havsstranden.
W	Vesialue.	Vattenområde.
W / LV	Venesatama-alue.	Område för småbåtshamn.
W / A	Kelluvien rakennusten alue.	Område för flytande bostadsbyggnader.
W 1	Vesialue, jolle saadaan rakentaa siltoja, jotka eivät saa haitata veden virtausta.	Vattenområde där man får bygga broar som inte får hindra vattenströmningen.
	Alueen raja.	Områdesgräns.
	Osa-alueen raja.	Gräns för delområde.
	Katualue.	Gatuområde.
	Kävelyn ja pyöräilyn pääreitti.	Huvudrutt för gång och cykling.
	Ulkoilureitti.	Friluftsled.
	Jalankulun yhteystarve.	Behov av förbindelse för gångtrafik.
	Katuaukio / tori	Öppen plats / torg.
vir	Likimääräinen virtausaukon sijainti.	Ungefärligt läge för strömningsöppning.
mam	Maanalainen metroliikenteen alue.	Underjordiskt område för metrotrafik.
luo	Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue.	Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.
	Uimaranta.	Badstrand.
	Pilaantuneet maa-alueet on kaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja ennen rakentamiseen ryhtymistä kunnostettava.	Kontaminedare markområden bör klarläg gas vid planering och byggnande och rengöras innan bygge inleds.
	Pohjasedimentin pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavan mukaisesta rakentamisesta johtuva merkittävä ruoppaustarve.	Bottensedimentens kontamination bör klarläggas där betydande muddringsbehov föreligger p.g.a. byggande enligt plan.
	Ennen alueella tehtävää täyttöä tai muuta vesirakennustyötä on oltava yhteydessä museovirastoon vedenalaisinventoinnin organisoimiseksi.	Före utfyllnad på området eller annat vattenbyggnadsarbete ska man vara i kontakt med museiverket för att organisera undervattensinventerin.

HELSINKI
HELSINGFORS

KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA

31. kaupunginosa Lauttasaari

1.[illegible]

DELGENERALPLAN FÖR BJÖRKHOLMEN

31 stadsdelen Drumsö

1. ----

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO ASEMAKAAVAOSASTO
HELSINGFORS STADSPLANERINGSKONTOR DETALJPLANEAVDELNINGEN

SLK	18.12.2012		PIIRUSTUS RITNING	12180	
TPLA AIHTAVANA	18.1.-18.2.2013	23.5.-23.6.2014	PÄIVÄYS DATUM	11.12.2012	
LL PÄSEENDE TUUTETTU	8.4.2014 KSLK		LAATINUT UPPGJORD AV	M.Reinikainen, V.Heinonen	
NÄHTÄ			PIIRTÄNYT RITAD AV	L.Heino	
YVÄKSYTTY GODKÄND					
JULUT VOIMAAN TRÄTT I KRAFT			YLEISKAAVAPÄÄLLIKKÖ GENERALPLANECHEF	RIKHARD MANNINEN	



Osayleiskaavan havainnekuva.


Laukkaniemi
Laukkaniemen puisto
Kataja-asfjuntie
Luoteisväylä
Koivusaarentie
Tolkkakuja
Nackapuisto
Luoteisväylä
Lahnalahdentie
Lauttasaaren urheilupuisto
Vaskilahdenkatu
Metro-asema
Sotkatie
Isokaari
Vaskiniemi
Vaskiniementie
Puistokaari
Lauttasaarenmäki
Lokkikuja



Osayleiskaavan havainnekuva. 1. toteutusvaihe ilman Katajaharjua.


Laukkaniemi
Laukkaniemen puisto
Katajahaantie
Luoteisväylä
Koivusaarentie
Teikkäkuja
Nackapuisto
Luoteisväylä
Lahnalahdentie
Lauttasaaren urheilupuisto
Vaskilahdenkatu
Metro-asema
IV
III
Sotkatie
Isokaari
Lauttasaarentie
Vaskiniemi
Vaskiniementie
Puistokaari
Lauttasaarenmäki
VIII
VII
VII
VI
IV
V
V
VI
IV
IV
II
Lokkikuja

9. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

9.1 Vaikutukset seudun kaupunkirakenteeseen

Koivusaaren muuttuminen nykyisestä lähinnä veneilijöiden käytössä olevasta alueesta tiiviimmin rakennetuksi asuin- ja työpaikka-alueeksi on seudullisesti osa rakenteilla olevan Länsimetron varren tiivistyvää kaupunkirakennetta.

Koivusaaren rakentaminen vähentää osaltaan seudun kaupunkirakenteen leviämisen etäälle jo rakennetuista alueista ja säästää infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvia kustannuksia. Tiivistäminen uuden raideliikenneyhteyden varteen vähentää energiankulutusta ja yksityisautolla liikkumisen tarvetta verrattuna seudun rakenteen hajautumiseen entistä laajemmalle alueelle.

Koivusaari liittyy metron asemanseutujen läheisyyteen Helsingissä ja Espoossa rakennettujen ja tiivistyvien työpaikkakeskittymien ketjuun Ruoholahden, Keilaniemen, Otaniemen ja Tapiolan keskustan seuraksi. Koivusaari tarjoaa mahdollisuuden hankkia asunto aivan työpaikan vierestä tai toisaalta nopean ruuhkattoman joukkoliikenneyhteyden metrolla työssä käyntiin esimerkiksi Otaniemen kampusalueelle tai Keilaniemen yritysalueelle, mutta myös Ruoholahteen, Helsingin keskustaan ja keskustan itäpuolisille työpaikka-alueille, esimerkiksi Kalasatamaan. Työmatka metron varren kaupunginosista Koivusaareen on nopea ja ruuhkaton aina metrolinjan ääripäistä asti niin idästä kuin lännestä. Koivusaaren työpaikat sijaitsevat metroaseman vieressä.

Koivusaaren osayleiskaavan kaupunkirakenne mahdollistaa läntisen venesataman laajentaminen kaupunginosan rajan yli Espoon puolelle.

Koivusaaren metroaseman rakentaminen luo tulevaisuudessa edellytyksiä myös Hanasaaren alueen kehittämiselle joko nykyisestä lähtökohdasta kulttuurikeskuksena puistomaisessa ympäristössä tai osana kaupunkirakenteeltaan tiivistyvää rantavyöhykettä. Hanasaaren kulttuurikeskus saaren eteläkärjessä sijaitsee n. kilometrin etäisyydellä Koivusaaren metroasemasta.

Koivusaareen voidaan suunnitella vuorovenelaituri, joka palvelisi myös Hanasaaren kulttuurikeskuksen asiakkaita.

Koivusaaresta muodostuu osa seudullista virkistysreitistöä, joka jatkuu Etelä-Espoon rantoja seuraillen länteen ja liittyy toisaalta Lauttasaaren länsi- ja etelärantojen virkistysreitteihin. Nopea työmatkapyöräily Espoon ja Helsingin välillä helpottuu Länsiväylän pohjoispuolelle rakennettavan uuden pyöräreitin ansiosta.

9.2 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon

Nykyisin pääasiassa venekerhojen käytössä oleva Koivusaari muuttuu kiinteämmin osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta. Yhteydet saareen paranevat. Koivusaaren ranta-alueet muuttuvat julkisemmiksi. Koivusaaresta tulee nykytilanteeseen nähden toiminnallisesti monipuolisempi, koska veneilytoiminnan lisäksi saarella tulisi olemaan asuntoja työpaikkoja ja nykyistä enemmän kaupallisia palveluita ja julkisia palveluita. Myös vapaa-ajan harrastusmahdollisuudet lisääntyisivät, koska alueelle on suunniteltu korttelitalo liikunta- ja kokoontumistiloineen, pallokenttä ja kaksi uimarantaa ja melontakerhon tilat.

9.3 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön; vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan

Koivusaaren rakentaminen muuttaa kaupunkikuvaa lähiympäristössään merkittävästi. Matalahkokin rakentaminen Koivusaaressa näyttäytyy ympäristössään suhteellisen kauaksi, koska se sijoittuu maisemalliseen solmukohtaan avoimeen merimaisemaan Laajalahdenselän ja saaristovyöhykkeen rajapintaan.

Uudisrakentaminen rajaa saaristomaisemaa kaarevin muurimaisin julkisivuin niin, että rakennetun ja rakentamattoman alueen raja on erittäin selvä. Koivusaaren sisäosiin muodostuu suojattuja mittakaavaltaan ja tilan tunnultaan intiimejä piha- ja katutiloja.

Merkittävin muutos on avoimen vesialueen muuttuminen rakennetuksi. Alueella paikan hahmottamisen ja identiteetin kannalta tärkeät näkymät Laajalahden selälle sekä eteläosan saarten rajaamat näkymät Miessaarenselälle ja avomerelle otetaan huomioon suunnittelussa ja ne ovat keskeisiä myös uudella asuinalueella.

Koivusaaressa Länsiväylän estevaikutus vähenee kattamisen myötä. Samalla Länsiväylällä liikuttaessa näkymät merelle estyvät Koivusaaren kohdalla. Alueen merkitys Helsingin läntisenä porttina vahvistuu.

Koivusaaren uusi kaupunginosa muuttaa Helsingin merellistä silhuettia ja julkisivua. Se näkyy Lauttasaareen, Kuusisaareen ja Lehtisaareen sekä Espoon puolelle Hanasaareen ja Keilaniemeen. Alue näkyy myös mereltä Helsinkiä lähestyttäessä.

Alueesta on laadittu pienoismalli ja perspektiivikuvia. Näiden avulla voidaan arvioida maisemassa tapahtuvia muutoksia.

9.4 Vaikutukset naapurikaupunginosiin

Kävelymatkan päässä Koivusaaren uudesta metroasemasta asuu n. 2700 Lauttasaaren asukasta. Aseman läheisyydessä kaupunkirakennetta on suunniteltu tiivistettäväksi myös Lauttasaaren puolella pääosin Länsiväylän päälle niin, että metron käyttäminen ilman liityntäliikennettä tulee mahdolliseksi n. 1200 uudelle lauttasaarelaiselle.

Mahdollinen Länsiväylän päälle rakentaminen ja väylän kattaminen vähentäisi melu- ja päästöhaittoja Lauttasaaressa Katajaharjun alueella ja Länsiväylän kaupunkirakennetta jakava vaikutus vähenisi.

Katajaharjussa Katajaharjuntien länsipuolisissa asuinkortteleissa näkymät muuttuvat nykyistä rakennetummiksi. Nykyinen pitkähkö merinäkymä supistuu ja muodostuvan lahden toista reunaa rajaa rantapuiston takana Koivusaaren itäpuolinen uusi 4–5-kerroksinen kaupunkijulkisivu.

Koivusaaren rakentamisen muuttaa näkymiä Hanasaaresta itään nykytilanteen pursisatamanäkymiin verrattuna nähden rakennetummaksi. Venesatama on edelleen osana näkymää, mutta myös Koivusaaren eteläosan polveilevat 4–5-kerroksiset asuinkorttelit ja niitä kiertävä rantareitti.

Vaskilahden rannalla ja Vaskiniemen kohdalla uuden metroaseman viereen suunniteltu asuinrakentaminen muuttaa lähimpien korttelien ympäristöä kaupunkimaisemmin rakennetuksi. Toisaalta Länsiväylän kattamisen toteutuessa väylän näkymiä hallitseva ja kaupunkirakennetta jakava vaikutus poistuu suuresta osasta Katajaharjua. Nykyisissä kortteleissa tulisi olemaan vähemmän liikennemelua ja ilmanlaatu paranisi.

Alueella liikkuvien ihmisten määrä lisääntyy nykytilanteeseen näh-

den lähellä metroasemaa Vaskilahden ranta-alueella. Vaskilahden pohjukkaan syntyy nykyistä huomattavasti aktiivisempi kaupunkitila, jossa tärkeänä elementtinä on edelleen Vaskilahden satama-allas purjeveneineen ja venekerhon toimintoineen, mutta myös metroasema ja Koivusaaren keskusta

Koivusaari sijaitsee vain minuutin metromatkan päästä Keilaniemen työpaikka-alueesta ja samoin Helsingin puolella Ruoholahden ja Salmisaaren työpaikoista. Näillä alueilla työskenteleville Koivusaari olisi erinomainen asuinpaikka samoin kuin myös parin minuutin metromatkan päässä sijaitsevalla Otaniemen kampusalueella työskenteleville ja opiskeleville.

9.5 Vaikutukset luontoon

Täyttömaalle rakentamisella on ympäristövaikutuksia, jotka kohdistuvat vesistöön, ilmanlaatuun, kasvillisuuteen, kalastoon ja pohjaeläimistöön.

Koivusaaren muuttuminen asuntoalueeksi lisää maanpintaan ja kasvillisuuteen kohdistuvaa rasitusta. Koivusaaren nykyiset kasvillisuusalueet ovat suhteellisen pieniä. Maan tiivistyessä tallaamisen vuoksi kasvien veden- ja ravinteidensaanti vaikeutuu. Pintakasvillisuuden kuluessa paljastuvat juuret ovat alttiina vaurioille. Kulutuksenkestävyys on huono erityisesti rantakasvillisuudella ja kallioalueilla, tuoreet kangasmetsät kestävät paremmin. Liikkumista ohjataan rakennetuille ulkoilureiteille ja -poluille, jotta luonnonmukaiset alueet säilyisivät elinvoimaisina.

Olevan kasvillisuuden säilymistä edesautetaan säilyttämällä kasvillisuus mahdollisimman yhtenäisenä alueena. Arvokkaisiin kasvillisuus- ja kasvistokohteisiin kuuluva Koivusaaren eteläkärki eli Koivusaaren ainoat luonnontilaisina säilyneet niitty- ja somerikkorannat ja niiden yläpuolinen kivikkoinen tervalepikko säilytetään, samoin eteläkärjen suojeltu merenrantaniitty. Myös eteläkärjen geologisesti arvokas siirtolohkare säilytetään. Alue on tähän asti ollut suhteellisen eristyksissä. Uuden kaupunginosan rakennuttua siitä tulee osa alueen keskeisintä luonnontilaista puistoaluetta ja eteläosan ainoa luonnonranta.

Ruoppauksilla ja täytöillä on sekä rakentamisen aikaisia että pysyviä vaikutuksia pohjaeläimistöön ja kaloihin. Pohjaeläimistö tuhoutuu koko noin 19 hehtaarin täyttöalueelta, mikä lisäksi pohjaeläimistö todennäköisesti kärsii muutamien satojen metrien etäisyydellä rakentamisalueesta. Koivusaaren lounaispuolelle on suunnitelmissa rakentaa pienten saarten ryhmä, jonka tarkoituksena on ylläpitää tai lisätä vedenalaisen luonnon monimuotoisuutta ja korvata osaltaan täyttömaiden alle jääviä luontotyyppejä.

Koivusaaren pohjoispuolisella täyttöalueella ja/tai sen välittömässä läheisyydessä on kuhan kutualue. Jos alue jää täyttöjen alle, se tuhoutuu, muussa tapauksessa kutu todennäköisesti häiriintyy rakentamisen aikana. Koivusaaren pohjoispuolella täyttöalueen alle jää myös kalastollisesti merkittävä ruovikko. Pohjois-Koivusaaren itäreunalle on suunniteltu uusi matala, pehmeäpohjainen ranta, jonka annetaan ruovikoitua.

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

Rakentamisesta johtuva veden samentuminen, muutokset veden vaihtuvuuteen ja ravinteiden lisääntyminen voivat aiheuttaa paikallista rehevöitymistä. Vaikutuksia voidaan lieventää rakentamalla virtausaukkoja ja -tunneleita sekä käsittelemällä hulevesiä luonnonmukaisesti pihoilla ja yleisillä alueilla.

Kaloihin ja niiden lisääntymiseen kohdistuvien vaikutusten arvioidaan olevan merkittävimpiä Koivusaaren pohjoispuolisella merialueella. Vaikutukset kalastukseen jäänevät kuitenkin vähäisiksi lukuun ottamatta Lehtisaarenselällä tapahtuvaa pyyntiä. Hankkeesta saattaa tältä osin aiheutua ammattikalastajille korvattavaa haittaa. Täytettävien alueiden alle ei jää ammattikalastajien pyyntipaikkoja, joten merkittäviä pysyviä vaikutuksia ei kalastukselle synny. Täyttöjen myötä syntyy kuitenkin paljon uutta rantaviivaa, mikä saattaa edesauttaa uusien (harrastus)kalastuspaikkojen syntymistä.

Vaskilahden paikallisesti arvokkaaseen lepakkokohteeseen saattaa aiheutua vaikutuksia, koska nykyinen pienvenesatama poistuu ja alueen tuulisuusolosuhteet muuttuvat. Vaskiniemen rantapuusto säilyy ennallaan. Koivusaaren suunniteltu, sokkeloinen rantaviiva soveltuu kuitenkin hyvin tuulensuojaisia rantoja suosivan vesisiipan saalistusalueeksi. Suunnitelma sisältää riittävästi myös pohjanlepakoille soveltuvia saalistusalueita. Kokonaisuudessaan vaikutukset lepakoihin jäävät todennäköisesti vähäisiksi.

Rakentamisen aikaiset meluhaitat voivat häiritä linnustoa erityisesti pesintäaikana. Porstan linnustollisesti arvokkaan kohteen matala kivikkoinen saari säilyy. Koivusaaren lähiympäristössä on kolme linnustollisesti arvokasta kohdetta: Porsta, Vaskiniemi Lauttasaaressa sekä Kalkkipaadenpuisto Lehtisaaressa. On syytä arvioida rakennusvaiheessa, onko rakennustöiden melulla vaikutusta linnustoon.

9.6 Vaikutukset veden virtauksiin ja vaihtuvuuteen

Koivusaaren ja Lemislahden maankäyttösuunnitelmien vaikutuksia vesialueella tutkittiin vuonna 2000 virtausmalliselvityksenä. Sen jälkeen on hyväksytty Jätkäsaaren osayleiskaava, jossa on esitetty täytemaan rakentamista Lauttasaarensalmeen. Koivusaaren virtausmalliselvitystä on tarkennettu osayleiskaavan suunnittelun yhteydessä vuonna 2010. Pohjan korkeusasemaa on tarkennettu luotaustulosten perusteella.

Koivusaaren ja Jätkäsaaren täyttöjä tarkasteltiin yhteisvaikutuksina veden viipymään Seurasaaren-, Lehtisaaren- ja Laajalahden selillä. Suurimmillaan viipymät kasvoivat laskenta-aikana Seurasaarenselällä noin 2–6 % painottuen selän eteläosaan, jossa vedenvaihtuvuus on nopeaa ja vedenlaatuongelmat vähäisiä. Laajalahdella viipymät kasvoivat noin 1 % ja Lehtisaarenselällä hieman enemmän. Prosenttien suuruusluokkaa olevat muutokset pitoisuuksissa ovat niin pieniä, että niitä on hankala erottaa luonnollisesta vaihtelusta. Simuloidut viipymät olivat Lehtisaarenselällä noin kaksi viikkoa, Seurasaarenselällä noin kuukauden ja Laajalahden selällä hieman alle kaksi kuukautta.

Koivusaaren alueella tutkittiin veden viipymää suunnitelluissa satama-altaissa ja tekolahdissa. Veden viipymä näillä alueilla oli keskimäärin alle viisi päivää, lukuun ottamatta Koivusaaren eteläosan kanavaa, jossa viipymä oli keskimäärin 8–9 päivää ympäröivää merialuetta pidempi.

Veden vaihtuvuuden parantamiseksi tutkittiin kolmea poikkipinta-alaltaan 5 m² rumpua, joista yksi sijoitettiin Länsiväylän alitse ja kaksi Koivusaareen suunniteltujen tekolahtien pohjukoista eteenpäin merelle. Näistä vaihtoehdoista Länsiväylän alittava rumpu paransi veden vaihtuvuutta laajalla alueella Länsiväylän pohjoispuoleisilla lahdilla. Muutokset olivat 1–2 prosentin suuruusluokkaa. Koivusaa-



Näkymä asuinkorttelia kiertävältä rantareitiltä. Koivusaaren viitesuunnitelma, 2012.



Näkymä kanavalta etelään.

renkanavan pohjoispään rumpu lyhensi veden viipymää paikallisesti. Sen sijaan Koivusaarenlahden ja Vaskilahdensalmen välisellä rummulla ei ollut vaikutusta viipymiin.

Ruoppausten aikaisia vaikutuksia arvioitiin simuloimalla kiintoaineen kulkeutumista vakiotuulilla Koivusaaren etelä- ja pohjoispuolisista ruoppauspaikoista. Länsiväylän pohjoispuolella kiintoaine ei pääse sekoittumaan laajemmalle merialueelle ja alue on melko matalaa. Tämän takia silmin havaittavaa samentumista voidaan havaita koko Lehtisaarenselän alueella sopivissa tuulioloissa. Koivusaaren eteläosassa samenemisen vaikutusalue ei ulotu niin pitkälle kuin pohjoisosassa. Lisäksi eteläosassa on ruoppaustarvetta paljon vähemmän. Ruoppausten aikana irtoava kiintoaine sekoittuu meriveteen tai vajoaa pohjalle muutamassa päivässä ruoppausten loputtua, jonka jälkeen vaikutuksia ei merivedessä enää havaitse. Suojarakenteilla ruoppausten samentumisvaikutuksia voidaan pienentää merkittävästi.

Osayleiskaavaehdotuksen mukaisella rantaviivalla on teetetty Suomen Ympäristövaikutus Oy:llä päivitetty virtausmalliselvitys täydentämään jo aikaisemmin tehtyjä selvityksiä esitetyn maankäytön vaikutuksista virtauksiin. Edellisen osayleiskaavaehdotuksen mukaiseen maankäyttöön verrattuna tässä osayleiskaavaehdotuksessa rantaviivaan on päivitetyn virtausselvityksen mukaan tullut pääasiassa muutoksia, jotka parantavat veden vaihtuvuutta. Koivusaaren eteläosaan suunniteltu kanava on lyhentynyt ja vesi pääsee vaihtumaan tuulen vaikutuksesta nopeasti. Koivusaaren pohjoispuolelle suunniteltu uimarantalahti on muotoilultaan suoraviivaisempi ja veden vaihtuvuus nopeampaa. Venesataman aallonmurtaja hidastaa veden vaihtuvuutta satamassa mutta suunniteltu aukko on riittävän iso ja vesi vaihtuu tälläkin altaalla nopeasti. Venesataman vedenvaihto määräytyy pääasiassa sisä- ja ulkopuolisen veden paine-erojen tasoittumisesta. Vesi pääsee virtaamaan ponttoonilaiturien alitse, joten kelluvat rakenteet on jätetty simuloinneissa huomioitta. Kelluvat rakenteet hidastavat tuulen nopeutta veden ja ilman rajapinnalla, mikä hieman pienentää virtauksia satama-altaassa. Toisaalta veneiden potkurivirrat lisäävät virtauksia, joten kelluvien rakenteiden ja polkurivirtojen kokonaisvaikutus voidaan olettaa vähäiseksi. Virtausselvityksessä on todettu, että Koivusaaren itäpuolella ja eteläosan kanavassa vesi vaihtuu noin kerran vuorokaudessa. Venesatamassa ja uimarantalahdessa vesi vaihtuu noin 2-4 vuorokaudessa.

9.7 Vaikutukset liikenteeseen

Liikenteen sujuvuus ja ajoyhteydet

Länsiväylällä ei ole merkittäviä sujuvuusongelmia ennustevuoden 2035 liikennemäärillä. Liikenne on kohtalaisen sujuvaa sekä aamun että illan huipputunnin tilanteessa. Nopeustaso laskee pääosin ruuhkasuuntaan eli aamulla itään ja illalla länteen ajettaessa, mutta nopeustason lasku on maltillista ja nopeustaso on vilkkaimmissakin kohdissa vähintään 70 km/h.

Koivusaaren ramppiliittymät toimivat parhaiten kiertoliittyminä. Simulointien mukaan kunkin suunnan jonossa on ruuhka-aikaan pääsääntöisesti korkeintaan viisi ajoneuvoa. Poikkeuksena pohjoisen kiertoliittymän pohjoisella tulohaaralla ajoneuvoja on aamuruuhkassa korkeimmillaan kymmenkunta. Siitä huolimatta ajalliset viivytykset eivät kuitenkaan ole kovin suuret. Toisena poikkeuksena eteläisen kiertoliittymän rampin tulosuunnalla on ajoneuvoja iltaruuhkassa korkeimmillaan niin ikään kymmenkunta. Se ei kuitenkaan häiritse Länsiväylän rinnakkaiskaistan liikennettä.

Katajaharjusta ja läntisestä Lauttasaaresta Länsiväylälle länteen ajavien (4 600 ajon/vrk) matka-aika kasvaa nykyisestä alle kahdella minuutilla poistuvan Katajaharjun liittymän seurauksena.

Kulkutapaosuus

Huipputunteina ruuhkasuunnassa joukkoliikenteen osuus Koivusaaren matkoista on 60–64 %, jos kävely- ja pyöräilymatkoja ei oteta huomioon. Koko vuorokauden liikenteestä vastaava osuus on 51 %. Vertailutietona joukkoliikenteen osuus Helsingin niemen rajalla Lauttasaaren kohdalla oli vuonna 2012 aamuruuhkassa 53 % ja koko vuorokautena 46 % matkustajista.

Päivittäiset peruspalvelut Koivusaaressa sijaitsevat jalankulkuetäisyydellä. Lauttasaaren ostoskeskuksen palvelut ovat saavutettavissa hyvin pyörällä ja metrolla. Monta merkittävää työpaikka-aluetta on saavutettavissa vähintään kohtuullisessa ajassa joukkoliikenteellä. Näiltä osin auton omistamiseen ei ole pakottavaa tarvetta.

Pyöräily-yhteys

Länsiväylän pohjoispuolen seudullinen pyörätieyhteys pitenee Koivusaaren kohdalla nykyisestä n. 100 metrillä, kun eritasoliittymän pohjoiset rampit toteutetaan. Toisaalta Katajaharjun kohdalla pyörätie on suunniteltu sujuvammaksi ja selkeämmäksi kuin nykyään. Länsiväylän pohjoispuolen pyörätien toteutuessa kokonaisuudessaan keskustaan saakka, yhteydestä tulee huomattavasti sujuvampi, nopeampi ja selkeämpi kuin nykyään.

9.8 Vaikutukset veneilyyn

Koivusaareen on suunniteltu kaksi suurempaa purjeveneille sopivaa venesatamaa Länsiväylän eteläpuoliselle Koivusaaren osalle sekä saaren koillisosaan pienemmille moottoriveneille sopiva satama.

Saarella on tällä hetkellä n.400 laituripaikkaa ja NJK:n, Koivusaaren Pursiseuran ja Lauttasaaren puolella sijaitsevan Vaskilahden venekerhon talvitelakointialue mahtuu nykyisin kokonaisuudessaan Koivusaareen. Kerhot toimivat Helsingin kaupungin omistamalla alueella vuokralaisina. Veneilyn tarvitsema tila vie nykyisin suuren osan koko Koivusaaren Länsiväylän eteläpuolisen osan pinta-alasta.

Satamien laituripituus säilyy Vaskilahden Venekerhon satamassa jokseenkin samana kuin nykyisin, laiturijärjestelyjä ei tarvitse välttämättä muuttaa nykyisestä. Koivusaaren Pursiseuran satamassa laituripituus kasvaa nykytilanteeseen nähden.

Osayleiskaavan mukaiset sataman maatoiminnoille ja talvitelakoinnille merkityt alueet ovat pinta-alaltaan:

Läntinen satama n. 6000 m²
KoPu:n satama n. 9150 m²
Vavk: satama: n. 2150 m²
Pohjoinen satama n. 2700 m²

Satamien maatoiminnoille varatut alueet pienenevät selvästi nykyisestä. Verrattuna moniin helsinkiläisiin pienvenesatamiin (esim. Pohjoisranta, Katajanokka, Kaivopuisto, Hakaniemi) maatoiminnoille varattu alue on kuitenkin vähintäänkin kohtuullinen. Satamat on mahdollista suunnitella ja toteuttaa nykytilannetta modernimpina, ympäristöystävällisinä ja tilankäytöltään tehokkaina.

Vaskilahden satama-allas pienenee suunnitelmassa jonkin verran altaan pohjois- ja länsireunaltaan, mutta aallonmurtaja on suunniteltu nykyistä n. 40–50 metriä etelämmäksi, jolta osin satama-allas puolestaan kasvaa. Altaan pinta-ala säilyy jokseenkin entisellään.

Ranta-alueelle on suunniteltu paikka uudelle pursiseuran paviljongille, mutta myös kerhotilojen sijainti nykyisessä rakennuksessa saaren eteläkärjessä on mahdollista. Lauttasaaren puolella sijaitsevan

Vaskilahden venekerhon osalta muutos nykytilanteeseen nähden koskee talvitelakointia, koska seuran veneet on telakoitu suurimmaksi osaksi Koivusaareen.

NJK:n nykyisen sataman alue pienenee, koska Länsiväylän ja satama-altaan väliin on suunniteltu työpaikkarakentamisen korttelialue. Korttelialueen eteläpuolelle on edelleen suunniteltu satama-allas. NJK:n kanssa on käyty neuvotteluja kerhon sataman siirtämisestä Koivusaaresta Hernesaaren kärkeen suunnitteilla olevaan uuteen venesatamaan, jonka mitoitus antaisi mahdollisuuden myös seuran laajenemistarpeille tulevaisuudessa. Koivusaaren läntinen satama n. 180 venepaikkaa sopii hyvin esimerkiksi liikuntaviraston suoravuokrauspaikoiksi. Siirtymisen aikataulu suunnitellaan niin, että venekerhon toiminta voi jatkua kaikissa vaiheissa.

Koivusaaren pohjoisosaan on suunniteltu n. 60 veneen moottoriveneille suunniteltu satama koivusaarelaisille.

Koivusaaren satamien maatoiminnoille tarkoitettuja alueita voidaan käyttää talvella veneiden telakointiin. Talvitelakointipaikkojen määrä Koivusaaressa on selvästi pienempi kuin nykyisin. Vene- ja talvitelakointipaikkojen tarkka määrä selviää satamien yksityiskohtaisemman suunnittelun avulla.
Kirkkonummen Kantvikiin suunnitteilla oleva Helsingin kaupungin talvitelakointialue ei näyttäisi alustavien suunnitelmien mukaan olevan likimainkaan tarpeeksi suuri ratkaisemaan telakointiongelmaa kaupungin tai edes Koivusaaren mittakaavassa.

Talvitelakoinnin järjestämisellä tulevaisuudessa tulee olemaan suuri vaikutus helsinkiläisten veneilymahdollisuuksiin ja asia tulisi ratkaista kokonaisuutena. Talvitelakoinnin järjestäminen kokonaisuutena on yksi valmisteilla olevan Helsingin yleiskaavan ratkaistavia kysymyksiä.

Koivusaaren rakentamisella on vaikutuksia nykyisten kerhojen toimintaan saarella. Koivusaaren muuttuessa toiminnoiltaan nykyistä monipuolisemmaksi ja tiiviimmäksi, myös satamatoiminnot tiivistyvät ja satamista tulee osa uutta kaupunkimaista ympäristöä. Satamissa joudutaan tekemään ruoppauksia.

Koivusaaren osayleiskaavasuunnitelma ei paranna venekerhotoiminnan nykyisin lähes optimaalisia edellytyksiä Koivusaaressa, mutta säilyttää edelleen mahdollisuudet veneilyn harrastamiseen Koivusaaressa.

9.9 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Alueen kautta kulkee valtakunnallisesti tärkeitä tietoliikenneyhteyksiä. Nämä on pidettävä käyttökunnossa alueen rakennustyön ajan ja siirrettävä.

Alue kytketään Lauttasaaren vesihuollon verkostoihin, joita tulee kehittää vedenjakelun ja jätevesiviemäröinnin osalta. Tämän kustannusvaikutuksia ei ole arvioitu.

Keskijännitteen sähköverkon kaapelointia rakennetaan alueelle Lauttasaareen rakennettavalta sähköasemalta ja Salmisaaren sähköasemalta. Tämä sisältyy kustannusarvioon.

Alueelle on varauduttu rakentamaan lisää kaukolämpötehoa. Tämä ei sisälly kustannusarvioon.

9.10 Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Osayleiskaavaehdotuksen päivityksessä suunnittelua on ohjattu, jotta löydetään taloudellinen maankäyttömalli osayleiskaavalle.

Osayleiskaavan toteuttamisen kaupungille aiheuttavia kustannuksia on arvioitu osayleiskaavoituksen aikana.

Kustannuksissa ja tonttituottojen arvioissa on laskelma esitetty ensin pelkästä Koivusaaren alueesta, joka voidaan toteuttaa omana kokonaisuutenaan erillisenä Katajaharjun kattamisesta. Lisäksi on esitetty laskelma koko osayleiskaavan rajaamalta alueelta.

Täyttöjen kustannuksissa on esitetty kustannuksille vaihteluväli huomioiden, käytetäänkö jostain hankkeesta saatavaa louhetta vai kalliimpaa ostolouhetta. Käytettävän louhetyypin valintaan vaikuttaa hinnan lisäksi myös muut seikat. Louhetäyttöjen alkuperä vaikuttaa olennaisesti täyttötyömaan aukioloon ja kestoaikaan sekä täyttötapaan.

Länsiväylän järjestelyjen kustannustenjaosta eikä venesatamien kustannusjaosta ole vielä sovittu, joten arviossa on laskettu tässä vaiheessa koko kustannus kaupungin kustannukseksi.

Tonttituottojen laskennassa on käytetty AM-ohjelman mukaista jakaumaa ja Tonttiosastolta saatua arvioita kerrosalan tuotoista: asumisen osalta 1000 eur/k-m² vapaarahoitteisessa ja 600 eur/k-m² muussa asuntotuotannossa sekä 600 eur/k-m² työpaikkatilojen osalta. Edellisessä osayleiskaavaehdotuksessa tonttituotot oli laskettu noin 100 eur/k-m2 suuremmilla arvoilla. Päivitetyssä osayleiskaavassa on tonttituottojen arvio pidetty maltillisena.

Edellisessä osayleiskaavaehdotuksessa Koivusaaren alueen osalta kustannusarviossa oli esitetty vaihteluväli 146–188 M€ (alv0%), jossa muuttujana oli Länsiväylän kustannusten jakautuminen. Kun kustannusjaosta ei ole vielä sovittu, huomioidaan edellisen vaiheen kustannuksista Länsiväylän kustannukset tässä vaiheessa täysimääräisinä eli kokonaiskustannus oli 188 Me (alv0 %), 780 eur/k-m². Koko osayleiskaava-alueen osalta vastaava vaihteluväli oli 181–223 (alv0%). Huomioiden koko Länsiväylän järjestelyjen kustannukset 223 M€ (alv0 %), 890 eur/k-m². Tonttituotoiksi edellisessä vaiheessa arvioitiin 176 Me (alv0 %).

Kaupungille Koivusaaren alueen toteuttamisesta koituvat kustannukset on arvioitu seuraaviksi (3/2014, alv 0%)

Katualueet	15 milj.euroa
Puistot	7 milj.euroa
Rantarakenteet	7 milj.euroa
Kanava	4 milj.euroa
Sillat ja virtausputket	4 milj.euroa
Ruoppaus ja sedimenttien poisto	7 milj.euroa
yleistäyttö	12–25 milj.euroa
Koivusaaren kansi	34 milj.euroa
Länsiväylän järjestelyt	36 milj.euroa
venesatamat	17 milj.euroa
johtosiirrot	1 milj.euroa
palvelurakennukset	11 milj.euroa
yhteensä	155–168 milj.euroa

Kerrosalat	
asuminen	205 100 k-m²
työpaikka	106 800 k-m²
Yhteensä	311 900 k-m²

Menot (kaupungin)	155–168 milj. euroa (n. 500–540 eur/k-m²)
Tulot	220 milj. euroa (n. 700 eur/k-m²)
Erotus	52–65 milj. euroa (n. 160–200 eur/k-m²)

Koivusaaren alueella alueelta saatavien tonttitulojen arvioidaan olevan 52–65 milj. euroa alueen toteuttamisesta kaupungille aiheutuvia kustannuksia suurempia.

Kaupungille koko osayleiskaava-alueen toteuttamisesta koituvat kustannukset on arvioitu seuraaviksi (3/2014, alv 0%)

Edellä esitettyjen lisäksi	
Katajaharjun kansi	57 milj.euroa
yhteensä	213–225 milj.euroa

Kerrosalat	
asuminen	207 300 k-m²
työpaikka	114 100 k-m²
Yhteensä	321 400 k-m²

Menot (kaupungin)	212–225 milj. euroa (n. 660–700 eur/k-m²)
Tulot	226 milj. euroa (n. 700 eur/k-m²)
Tuotto Erotus	1–14 milj. euroa (n. 0–40 eur/k-m²)

Koko yleiskaava-alueen osalta alueelta saatavien tonttitulojen arvioidaan kattavan alueen toteuttamisesta kaupungille aiheutuvat kustannukset myös kalliimpaa ostolouhetta alueen täytöissä käytettäessä.

Muita kustannuksia alueen toteuttamisesta aiheutuu uudesta vesi- ja energiahuollosta sekä olemassa olevasta jätetäytöstä.

9.11 Osayleiskaavan toteuttamisen elinkeino- ja työllisyysvaikutukset

Koivusaari sijoittuu uuden metrolinjan ansiosta osaksi Salmisaaren, Koivusaaren, Keilaniemen ja Otaniemen muodostamaa työpaikka-alueiden nauhaa, joiden välillä tulee olemaan metron ansiosta nopea kulkuyhteys. Alueen työpaikat ovat niin ikään hyvin tavoitettavissa Helsingin keskustasta ja itäpuolelta kaupunkia, koska metron ansiosta keskustan poikki matkustamisesta tulee monin verroin nykyistä nopeampaa.

Elinkeinoelämän sijoittumisen edellytykset Koivusaareen ovat hyvät, koska alueen liikenteellinen saavutettavuus on erinomainen. Metroaseman rakentaminen niin, että se otetaan käyttöön heti metron alkaessa liikennöidä on tärkein edellytys toimitilarakentamisen houkuttelevuuden näkökulmasta. Suunnitellut toimitilat sijaitsevat Koivusaaressa keskeisesti alle 300 metrin etäisyydellä metroasemasta. Lisäksi Koivusaareen on liittymä Länsiväylältä, mikä niin ikään lisää alueen vetovoimaa yrityselämän näkökulmasta. Koivusaari sijoittuu suunnitellun Länsibaanan pyöräilyreitin varrelle, joten sen saavutettavuus työmatkapyöräillen tulee olemaan hyvä sekä Espoon, että Helsingin suunnasta.

Elinkeinoelämän ja asumisen sekoittaminen samalla alueella rikastuttaa kaupunkirakennetta ja tuo sinne elämää sekä päivä-, että ilta-aikaan. Myös kaupallisten palvelujen menestymisedellytykset paranevat, jos potentiaalisia asiakkaita liikkuu alueella pitkin päivää. Koivusaaressa asuminen ja työskentely samalla alueella on mahdollista, koska kaupunkirakenne on tiivis ja asunnot ja työpaikat sijaitsevat kävelymatkan päässä toisistaan. Rakenne houkuttelee ostamaan asunnon läheltä työpaikkaa ja toisaalta tarjoaa yrityksille mahdollisuuksia hankkia työsuhdeasuntoja samalta alueelta.

Koivusaaren merellinen ympäristö on yrityselämän näkökulmasta houkutteleva, koska suurimmasta osasta toimitiloja voidaan avata avaria näkymiä ympäröivään merimaisemaan. Toimitilakorttelit on jaettu toteuttamisyksiköihin niin, että yksikön pohjapiirroksessa pyritään maksimoimaan luonnonvaloa ja näkymiä saavien työtilojen määrä. Kerroksen pinta-ala vaihtelee toteuttamisyksiköissä n. 500–1200 k-m² välillä. Yksikköjä voi yhdistää toisiinsa katutasossa matalin rakennusosin ja ylemmissä kerroksissa siltarakentein. Toimitilat on suunniteltu niin, että ne sopivat joustavasti erikokoisille yrityksille tai toisaalta julkisen sektorin tarpeisiin esimerkiksi virasto- tai oppilaitoskäyttöön. Alueen työpaikkarakentaminen muodostaa tiiviin keskittymän, jossa yrityksillä on mahdollista saada toisistaan synergiaetuja (vrt. Ruoholahti, Salmisaari, Keilaniemi). Yhden yrityksen sijoittuminen alueelle vetää usein mukanaan muita - samanlainen kehitys on ollut nähtävissä esimerkiksi Ruoholahden ja Salmisaaren työpaikkakortteleissa.

Koivusaari on Helsingissä yksi mahdollisista kansainvälisiä yrityksiä houkuttelevista alueista hyvien liikenneyhteyksiensä ja suhteellisen keskeisen sijaintinsa ansiosta. Kansainvälinen yritys voi myös hyötyä Aalto-yliopiston ja Helsingin yliopiston läheisyydestä muutaman minuutin metromatkan päässä.

Koivusaaren työympäristöt voidaan toteuttaa uusina viihtyisinä työtiloina moderneilla työympäristökonsepteilla. Helsingissä osa rakennetusta toimitilasta ei enää vastaa teknisiltä, toiminnallisilta tai arkkitehtonisilta ominaisuuksiltaan nykyisten työympäristöjen laatuvaatimuksia.

Koivusaaren osayleiskaava luo edellytykset 3700–4500 työpaikan rakentamiselle Helsingissä. Työpaikat ovat suurimmaksi osaksi toimistotyöpaikkoja ja vähäisessä määrin kaupallisten palveluiden tai pienyritysten työpaikkoja Työpaikat syntyvät todennäköisesti enimmäkseen aloille, joissa vaaditaan suhteellisen korkeaa koulutustasoa.

9.12 Vaikutukset rakentamiseen korttelialueilla

Alueen rakentamisessa on korttelialueiden talouden kannalta erityispiirteitä mm. seuraavissa asioissa.

Metroasema on käytössä Koivusaaren rakentamisen ajan. Molemmille sisäänkäynneille on ajoneuvoliikenteen yhteys. Sisäänkäyntien työnaikaisesta korkeustasosta sovitaan rakennusvalvonnan ja pelastuslaitoksen kanssa. Molempien sisäänkäyntien poistumistiet, ilmanvaihto ja savunpoisto ovat käytössä koko ajan. Yhteys sijoittuu korttelialueelle pysäköintilaitokseen.

Alueen yleistäytöissä käytetään todennäköisesti tunnelilouhetta. Katujen, virkistysalueiden, uimarannan ja korttelialueiden pintakerroksissa käytetään niihin soveltuvia maa-aineksia. Osalla aluetta rakennuksia on myös mahdollista perustaa tiivistetyn täytemaan varaan.

Alue liitetään HSY Jätehuollon palveluiden piiriin. Jätehuolto perustuu kiinteistökohtaiseen keräykseen. Myös jätteen alueellisen putkikeräysjärjestelmän rakentaminen on mahdollista, mutta jäteaseman paikkaa ei ole vielä sidottu. Aseman tulee sijaita alueen keskiosassa pääkadun läheisyydessä siten, että liittyminen Länsiväylälle lännen suuntaan on helppo.

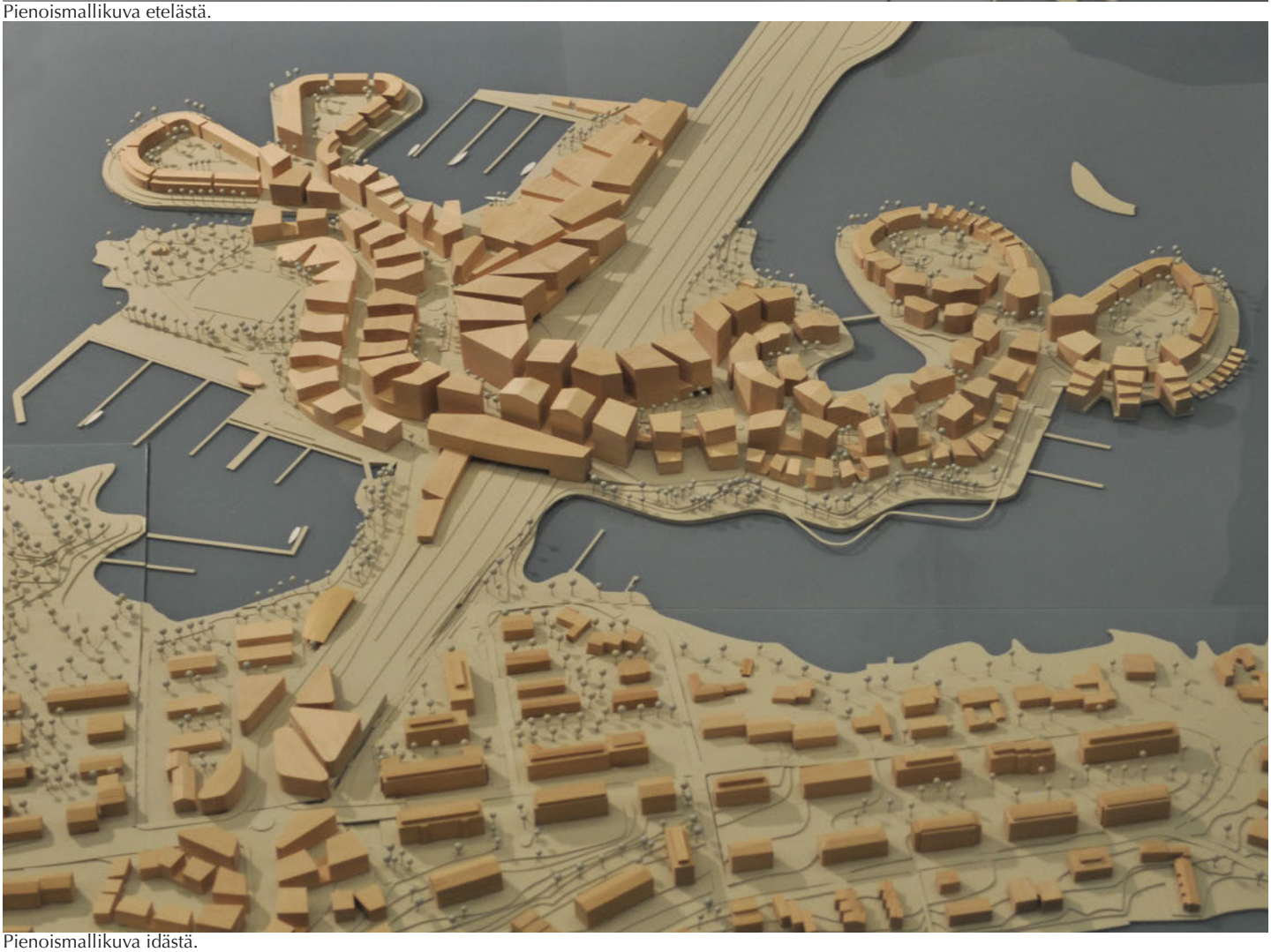
9.13 Vaikutukset terveyteen (melu, päästöt)

Meluvaikutukset

Länsiväylän ja vilkasliikenteisimpien katujen liikennemelun leviämistä ja sen torjuntakeinoja on selvitetty Länsiväylän aluevarausuunnitelman laatimisen yhteydessä ja niitä on päivitetty keväällä



Pienoismallikuva etelästä.



Pienoismallikuva idästä.

2014. Melun leviämistä on selvitetty sekä ilman esteitä että esteiden kanssa eri toteutusvaiheissa. Melun leviämiskuvat ovat osayleiskaavan liiteaineistona.

Meluselvityksen mukaiset meluesteet suojaavat kaavassa esitettyjen asuinkortteleiden oleskelupihoja tehokkaasti Länsiväylän melulta. Koivusaaren itäpuolella Vaskilahdenkatu toimii meluesteenä Länsiväylän eteläpuolella. Koivusaaren länsipuolelle suunnitellut toimistotalot estävät melun leviämistä Länsiväylän eteläpuolelle. Katajaharjun tunneli vähentää melua tunnelin kohdalla Lauttasaaressa. Tunnelin päälle, sen länsireunaan sijoitettu toimistotalo suojaa sen itäpuolella olevia asuinkortteleita melulta. Toteuttamisvaiheessa, jossa Katajaharjun tunnelia ei ole toteutettu, Länsiväylän varteen rakennettavat meluesteet suojaavat nykyisiä Lauttasaaren asuinkortteleita.

Alueen meluntorjuntakeinot tarkentuvat väylien jatkosuunnittelun ja alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

Ilmanlaatu

Koivusaaren asuinkortteleiden etäisyys Länsiväylästä on vähintään 100 metriä, joka ylittää reilusti liikenteen ilmansaasteiden edellyttämän noin 60 metrin minimisuojaetäisyyden.

Koska kaava-alue on avoimien vesialueiden äärellä, ja olosuhteet näin olen tavanomaista maa-aluetta tuulisemmat, laimenevat liikenteen aiheuttamat ilmansaasteet tavallista paremmin väylien läheisyydessä.

9.14 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin

Koivusaareen sijoittuu jonkin verran kaupallisia palveluita, jotka parantavat myös Lauttasaaren länsiosan kaupallisten palveluiden saatavuutta. Koivusaaren kokoinen kokonaisuus yhdessä Katajaharjun asukkaiden kanssa tuonee alueelle uuden vähittäistavarakaupan metroaseman tuntumaan. Koivusaaren erityispiirteenä tulee olemaan edelleen poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet veneilyn ja esimerkiksi melonnan ja kalastuksen harrastamiseen.

Koivusaarelaiset tulevat käyttämään varsinkin julkisia ja myös kaupallisia palveluja Lauttasaaren puolella. Varsinkin yläaste ja lukio Lauttasaaressa saavat Koivusaaresta uutta oppilaspohjaa, toisaalta on huolehdittava siitä, että koulutilat ovat kaikissa vaiheissa riittävät.

Koivusaaren asuntorakentaminen pyritään toteuttamaan AM-ohjelman mukaisesti niin, että 20% asunnoista on Valtion tukemia tavallisia ja erityisryhmien aravuokra-asuntoja, 40% Hitas-, osaomistus- ja asumisoikeusasuntoja sekä opiskelija- ja nuorisoasuntoja ja 40 % sääntelemätöntä omistus- ja vuokra-asumista. Jakaumalla pyritään välttämään asukasrakenteen muodostumista sosiaalisesti yksipuoliseksi.

Koivusaaren merelliset korttelit tarjoavat kaupunkimaisen asumisvaihtoehdon niille, joilla on mahdollisuus melko vapaasti valita haluamansa asumismuoto, mutta jotka arvostavat palvelujen hyvää saavutettavuutta, tehokasta joukkoliikennettä ja keskustan läheisyyden tarjoamaa mahdollisuutta monipuoliseen kaupunkielämään.

Suunnittelemalla Koivusaareen eritysasumista esimerkiksi opiskelijoille tai senioreille monipuolistetaan Koivusaaren asukasrakennetta.

Koivusaari olisi sijainniltaan erinomainen asuinpaikka esimerkiksi Keilaniemessä tai Otaniemessä työskenteleville tai toisaalta aktiiviselle veneilyn tai kalastuksen harrastajalle.

Työpaikat Koivusaaren keskustassa tuovat alueelle toimintaa ja ihmisiä myös päivällä niin. Työpaikat luovat edellytyksiä myös kaupallisten palvelujen, esimerkiksi lounasravintolan sijoittumiselle Koivusaaren keskustaan. Koivusaaren keskustaa elävöittäisi niin ikään jokin tavallisesta toimistorakentamisesta poikkeava toiminto, esimerkiksi hotelli.

Veneilykausi tuo Koivusaareen satamiin vilkasta vapaa-ajan toimintaa ja ihmisiä myös alueen ulkopuolelta. Venesatamat luovat edellytyksiä veneilyyn liittyvien liiketoimintojen sijoittumiselle Koivusaareen.

Koivusaaressa on rakennettua puistopinta-alaa n.13 m² asukasta kohden, mikä on vähemmän kuin Helsingin alueella keskimäärin (n. 33,7 m²/asukas 1.1.2008). Eteläisessä suurpiirissä rakennettua puistoa on keskimäärin n. 19,5 m² asukasta kohden ja virkistysaluetta kaikkiaan noin 33,7 m² /asukas. Koivusaaren merelliseen ympäristöön kuuluu kuitenkin myös ympäröivän merimaiseman avoin tila, alueen satama-altaat ja kanava rantoineen sekä mahdollisuus käyttää merialuetta virkistykseen. Ranta-alue liittyy ympäröiviin virkistysreitteihin Lauttasaaren ja Espoon suuntiin.

Koivusaaren kasvavalla asukasmäärällä on jonkin verran sosiaalisia vaikutuksia myös Lauttasaareen. Koivusaaren n. 5000 asukasta ei ole riittävä väestöpohja tuottamaan kaikkia tarvittavia julkisia lähipalveluita Koivusaaressa vaan koivusaarelaisten kirjasto- ja terveyspalvelut sekä osa koulutus- ja liikunta- ja virkistyspalveluista sijaitsevat Lauttasaaressa. Lauttasaaren palvelujen mitoituksessa tuleekin huomioida tulevaisuudessa Koivusaaren asukkaat. Parhaimmillaan Koivusaaren uusi väestö voi tukea lähipalvelujen - niin julkisten kuin kaupallisten - pysyvyyttä Lauttasaaressa. Kasvava väestö saattavat aiheuttaa esimerkiksi koulutilojen tai liikuntatilojen laajentamistarvetta.

9.15 Vaikutukset ilmastonmuutoksen hallintaan ja energiansäästörakentamiseen

Koivusaaren sijainti jo rakenteilla olevan metrolinjan varressa on liikenteen energiansäästötavoitteiden kannalta erinomainen. Koivusaaressa kaikki asunnot ja työpaikat on suunniteltu kävelymatkan päähän metroasemasta, lisäksi metroasema hyödyttää myös merkittävää määrää lauttasaarelaisia kävelyetäisyydellä. Vain viiden kilometrin päässä Helsingin keskustasta ja vielä lähempänä Keilaniemestä ja Otaniemestä sijaitsevan Koivusaaren rakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta olemassa olevaa kaupunkia toiminnallisesti ja fyysisesti täydentäen.

Koivusaaren osayleiskaavassa on huomioitu merenpinnan korkeuden ja aaltoilun vaikutukset rakentamistasoihin ja kuivatukseen. Koivusaaren rakentamisessa on varauduttava voimakkaisiin tuuliin ja sateisiin. Korttelirakenne on suunniteltu niin, että sisäpuolisille korttelipihoille muodostuu tuulilta suojattu pienilmasto. Lisäksi Koivusaaren eteläosan ja pohjoisosan säilyvä täysikasvuinen puusto suojaa takanaan olevaa korttelirakennetta tuulelta.

Koivusaaressa on mahdollista käyttää energiantuotannon osana esimerkiksi aurinko- tai tuulienergiaa. Osayleiskaava mahdollistaa matalaenergiarakentamisen. Energiaa säästävän kestävän rakentamisen yksityiskohtia suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa osayleiskaavan antamien lähtökohtien puitteissa.

9.16 Suunnitelman ekotehokkuuden arviointi HEKO-arviointityökalulla

Asemakaavaa on arvioitu Helsingin ekotehokkuuden arviointityökalun, HEKO:n avulla (versio 31.8.2010). Työkalu koostuu 21 arvioitavasta asiasta, jotka on luokiteltu viiteen eri luokkaan: maa, vesi, ener-

gia, liikenne ja palvelut, hiili- ja materiaalikierto. Työkalu perustuu mitattaviin suureisiin ja ekotehokkuuteen vaikuttavia muita tekijöitä, esimerkiksi sosiaalisia tekijöitä kuten ihmisten viihtyvyyttä tai onnellisuuteen vaikuttavia tekijöitä työkalussa ei ole otettu huomioon.

HEKO-työkalun kokonaispisteytyksessä Koivusaaren alue sai arvosanan hyvä. Työkalun mukaan kestävän maankäytön ratkaisuja ovat jo suhteellisen korkea aluetehokkuus, lähivirkistysalueiden läheisyys, joukkoliikenneratkaisut, kävelylle ja pyöräilylle luodut hyvät mahdollisuudet ja palveluiden läheisyys. Jätehuolto on oletettu toteutettavaksi putkikeräysjärjestelmän varaan, mikä on materiaalien kierrätystä ja uudelleenkäyttöä tukeva tapa. Ekotehokkuuspisteitä taas vähentävät maanrakennustöiden suuri määrä, alueen rakentamisessa välttämättä käytettävät raskaat pohjarakenteet, uusiutuvan sähköntuotannon puuttuminen suunnitelmista, runsas pysäköintipaikkojen määrä ja olevan rakennuskannan heikko hyödyntäminen. Muut vertailukriteerit ovat tavanomaista tasoa.
Alueellista ekotehokkuutta voidaan laskentatyökalun vertailutavalla parantaa hieman pohtimalla rakennussuunnittelun yhteydessä rakennusten energiankulutusta, paikallista sähkön-, lämmön- tai jäähdytysenergian tuotantoa sekä toteuttamalla ulkovalaistus ekotehokkaasti.

10. OSALLISTUMINEN

10.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja suunnitteluperiaatteet

Jokaiseen lauttasaarelaiseen talouteen jaettiin tammikuun 2008 alussa kaupunkisuunnitteluviraston julkaisema Kaupunkisuunnittelu-lehti, jonka ensimmäisen numero käsitteli Lauttasaaren ajankohtaisia kaupunkisuunnitelmia pääaiheinaan Länsimetron suunnittelutilanne ja Koivusaaren suunnittelun käynnistäminen.

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 85 kirjallista mielipidettä.

10.2 Suunnittelukilpailun vuorovaikutus

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

Koivusaari oli ensimmäinen suuri kaupunkisuunnittelukilpailu (2009, 101 ehdotusta) Suomessa, jossa anonyymit nimimerkillä jätetyt ehdotukset tulivat julkisesti nähtäviksi internettiin sekä plansseina ja pienoismalleina näyttelytila Laiturille ennen kilpailun ratkaisemista. Yleisöllä oli mahdollisuus antaa palautetta ehdotuksista niin, että kilpailun tuomaristo sai materiaalin käyttöönsä ennen ratkaisun tekemistä. Yleisö sai myös äänestää suosikkiaan ja yleisön suosikki julkistettiin. Kilpailumalli on sittemmin tullut vakiintuneeksi käytännöksi suomalaisissa yleisissä arkkitehtuuri- ja kaupunkisuunnittelukilpailuissa.

Yleisen ideakilpailun järjestämisen yhtenä ideana oli tuoda Koivusaaren suunnittelu julkiseen keskusteluun alkuvaiheessa suunnitteluprosessia ja toisaalta esitellä Koivusaaren suunnittelu koko kaupunkia koskevana asiana. Pyrittiin osallistamaan kaupunkilaisia laajemmin, koska suunnittelu liittyi myös seudullisesti tärkeään Länsimetron ja sen varrelle syntyvän kaupunkirakenteen suunnitteluun ja keskusteluun siitä, miten Helsinki tulevaisuudessa vastaa kasvavaan asuntojen tarpeeseen. Kilpailuun sai osallistua ehdotuksellaan kuka tahansa, se oli kansainvälinen ja avoin. Kilpailun lopulta voittanut ehdotus oli myös yleisön mielestä kilpailun parhaimmistoa, se sijoittui yleisöäänestyksessä kolmanneksi.

Uusi menettelytapa, hankkeen saama julkisuus ja mahdollisuus osallistua helposti keskusteluun saivat aikaan vilkkaan ja monipuolisen töiden arvioinnin. Netin kautta palautteita tuli lähes 600, kaupunkisuunnitteluviraston näyttelytila Laiturissa vieraili tammi - helmikuun aikana noin 5 000 kävijää ja erilaisissa keskustelutilaisuuksissa käytiin lisäksi monipuolista ja asiallista keskustelua. Saatu palaute raportoitiin kootusti tuomaristolle mutta sillä on myös merkitystä jatkosuunnittelussa. Esimerkiksi Koivusaaressa toimivien pursiseurojen perusteellinen kilpailutöiden analyysi tuotti paljon jatkosuunnittelussa hyödynnettävää veneilyyn ja seuratoimintaan liittyvää asiantuntijatietoa.

10.3 Koivusaaren viitesuunnitelma ja osayleiskaavan luonnos

Viitesuunnitelman luonnoksista järjestettiin syksyllä 2009 keskustelutilaisuudet alueella toimivien venekerhojen ja Lauttasaari-seuran kanssa.

Koivusaaren viitesuunnitelma ja osayleiskaavan luonnos ovat nähtävillä kaupunkisuunnitteluviraston näyttelytila Laiturilla ja Lauttasaaren kirjastossa 15.3–10.4.2010.

Koivusaaren viitesuunnitelmasta ja osayleiskaavan luonnoksesta järjestettiin yleisötilaisuus 23.3.2010 Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19, klo 18.00–20.00.

10.4 Koivusaaren tarkistettu osayleiskaavan luonnos

Lauttasaaressa järjestettiin 20.9.2012 ylipormestarin asukasilta, jossa Koivusaaren suunnitteluaineistoa oli esillä.

Kaavaluonnos ja muuta suunnitteluaineistoa oli esillä 15.10.–2.11 2012

Lauttasaaren kirjastossa, Pajalahdentie 10 A
Punaisessa Huvilassa, Kauppaneuvoksentie 18
näyttely- ja infokeskus Laiturilla, Narinkka 2
kaupungin ilmoitustaululla, Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13
www.hel.fi/ksv > Nähtävänä nyt!

Keskustelutilaisuus osayleiskaavasta oli ti 23.10. klo 18–20, Lauttasaaren Yhteiskoulun Julius-salissa, Isokaari 19.

10.5 Viranomaisyhteistyö

Osayleiskaavan valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, kaupunginkanslian, rakennusviraston, rakennusvalvontaviraston, liikuntaviraston, sosiaaliviraston, opetusviraston, pelastuslaitoksen, Helsingin Energian ja Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymän, Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) ja Espoon kaupungin kanssa.

Maankäyttö ja rakennuslain 66 § mukainen viranomaisneuvottelu käytiin 11.3.2008. Viranomaisneuvottelussa esiteltiin Koivusaaren suunnittelun tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita. Lisäksi esiteltiin osayleiskaavaprosessin tavoiteaikataulua ja valmisteilla olleen Koivusaaren yleisen kansainvälisen ideakilpailun tavoitteita ja aikataulua. Viranomaisneuvottelussa ja viranomaisyhteistyössä on noussut esiin seuraavia asioita:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on hyvin laadittu. On hyvä, että suunnittelualueen joukkoliikenne perustuu raideliikenteeseen. Osayleiskaavan lähtökohdat ja periaatteet ovat maakuntakaavan tavoitteiden mukaiset. Kokonaisuutena suunnitelma on hyvä. Erityisesti kaavan aikataulu ja liittyminen kokonaisuuteen ovat kiinnostavia asioita. On hyvä ottaa huomioon, että kansalaisvastustus alueella on ollut sitkeää ja on todennäköistä, että valitukset tulevat viivästyttämään kaavoitusprosessia. Vuorovaikutus olisi tästä syystä huolellisesti mietittävä.

Joukkoliikenteen kannalta Koivusaaren kehittäminen on hyvä asia. Metrolinjaa ympäröivillä alueilla tulisi olla tiivistä maankäyttöä.

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

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

Suunnittelualueen kahtia jakavan Länsiväylän vaikutukset tulee minimoida. Länsiväylän melu- ja hiukkaspäästöjen torjunnalle tulee löytää kaavassa ratkaisu. Myös ilmastonmuutoksen seurauksena lisääntyvät tulvat ja tuulisuus tulee ottaa kaavatyössä huomioon minimoimalla haitat.

Suunnittelussa huomioonotettavia asioita ovat eteläkärjen luonnonsuojelualue, meritäyttöjen yhteisvaikutukset yli kuntarajojen, jo tehtyjen täyttöjen aiheuttamien mahdollisten virtausolosuhteita heikentäneiden toimenpiteiden korjaaminen ja sedimenttien saastuneisuuden selvittäminen. Laajalahden vesivirtausolosuhteisiin olisi kiinnitettävä huomioita Koivusaaren kaavoitusta suunniteltaessa.

Maisemallisten ja merellisten arvojen säilyttäminen tulee olla lähtökohtana. Helsingin kaupunginmuseon Lauttasaaren inventoinnissa (2003) entinen Radiatorin teollisuusrakennus on todettu paikallishistoriallisesti arvokkaaksi.

Venesatamien rakentaminen Koivusaareen on suotavaa. Lisäksi tulisi huomioida, että talvisäilytyspaikkoja tarvitaan edelleen.

Yhteistyö kunnallisteknisen verkoston suunnittelussa on tarpeellista, kun suunnitelmat etenevät. Tiivis rakentaminen on toivottavaa. Suunnittelussa tulisi jo nyt ottaa huomioon myös maanalainen tekniikka. Pelastustieyhteyksistä on huolehdittava.

Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin kaupungin välisessä neuvottelussa 17.12.2013 todettiin ELY:n taholta, että toista viranomaisneuvottelua ei Koivusaaren osayleiskaavasta tarvita.

10.6 Vaihtoehdot

Yleiskaavan 2002 valmistelua varten laadittiin Helsingin ja Espoon yhteistyönä Koivusaaren ja Hanasaaren maankäyttöselvitys Maankäyttöselvityksen tarkoituksena oli tutkia asuntorakentamisen mahdollisuuksia uuteen metroasemaan tukeutuen Koivusaaressa ja Hanasaaressa osittain täyttöalueilla. Maankäyttöselvitys laadittiin vuonna 1999 ja siihen liittyvä lisäselvitys vuonna 2001.

Vuonna 2001 laaditun lisäselvityksen mukaan Koivusaareen osoitettiin 163 000 k-m² asumista (n. 4000 asukasta) ja 63 700 k-m² toimitilaa (n. 2000 työpaikkaa) uuden metroaseman tuntumaan. Lisäksi Koivusaareen suunniteltiin julkisia ja kaupallisia palveluja. Yleiskaavaa varten laadittu maankäyttöselvitys on ollut mitoituksellisena vertailukohtana Koivusaaren osayleiskaavatyön käynnistyttyä. Suunnitelma herätti aikanaan voimakasta kritiikkiä meritäyttöjen laajuuden ja raskaan rakentamisen vuoksi.

Koivusaaren osayleiskaavatyön suunnitteluvaihtoehtojen lähtökohtana on ollut alueen kehittäminen uuteen metroasemaan ja Länsiväylään tukeutuvana asuin- ja työpaikka-alueena. Nykyinen käyttö venesatamana ja virkistysalueena ei riittävästi hyödynnä uuden tehokkaan joukkoliikenneyhteyden tarjoamia mahdollisuuksia tiivistää kaupunkirakennetta, siksi puhtaasti virkistysalueena olevaa Koivusaarta ei pidetty suunnittelun vaihtoehtona. Lähtökohtana laadituille vaihtoehdoille on ollut se, että niissä on riittävä määrä asuntoja ja työpaikkoja kävelyetäisyyden päässä metroasemasta.

Alueen suunnitteluvaihtoehtojen lähtökohtana oli myös rakentamisen mittakaavan ja alueen kaupunkirakenteen mahdollisimman luonteva sovittaminen avoimeen merelliseen maisemaan ja erityisen rakennuspaikan merellisten ominaisuuksien hyödyntäminen ja huomioon ottaminen uuden kaupunginosan identiteetin muodostamisessa.

Koivusaaren suunnitteluperiaatteita varten laadittiin kaupunkisuunnitteluvirastossa kolme erilaista kaupunkirakennemallia, joiden tarkoituksena oli havainnollistaa Koivusaaren rakentamisen määrää, tapaa ja suhdetta kaupunkikuvaan ja maisemaan. Lisäksi malleissa tutkittiin Koivusaaressa mahdollisia vaihtoehtoisia toiminnallisia sisältöjä.

Kaupunkisuunnitteluviraston sisäisen ideakilpailun materiaalia (14 kilpailuehdotusta) käytettiin Koivusaaren rakentamisen mitoituksen ja kaupunkirakenteen kokonaisidean arviointia varten. Suhteellisen vapaa ja ideoita painottava kilpailuohjelma tuotti hyvätasoisen kirjon keskenään erilaisia ehdotuksia.

Vaihtoehtoisten kaupunkirakennemallien ja sisäisen ideakilpailun materiaalin perusteella laadittiin Koivusaaren suunnitteluperiaatteet ja kansainvälisen ideakilpailun kilpailuohjelma.

Koivusaaren yleinen kansainvälinen ideakilpailu tuotti 101 keskenään erilaista ehdotusta. Kilpailuehdotusten kärjen osalta taso oli suhteellisen korkea ja antoi vertailukelpoisia vaihtoehtoisia suunnitelmia Koivusaaren kaupunkirakenteen lähtökohdaksi.

Kilpailun voittanut ehdotus valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi ja se on ollut osayleiskaavan suunnittelun lähtökohtana. Alkuperäisen kaupunkirakenteellinen perusidea on kestänyt melko hyvin muutoksia suunnittelutyön edetessä, korttelialueita on tiivistetty ja jonkin verran laajennettu, kansirakenteita karsittu ja suunnitelman toteuttamiskelpoisuutta on parannettu.

10.7 Esitetyt mielipiteet

Osayleiskaavan valmisteluun liittyen on kaupunkisuunnitteluvirastoon saapunut kirjeitse 144 mielipidettä, joista 85 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja 59 osayleiskaavaluonnosta.

Mielipiteet ja kannanotot on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että vaikutusten arviointeja on täydennetty ja laajennettu mm. lisäämällä niihin osayleiskaavan vaikutukset veneilyyn. Vaikutusten arviointia on laajennettu myös luontovaikutusten osalta valmistuneiden lepakko-, kala-, pohjaeläin- ja kutualueselvitysten perusteella. Koivusaaren eteläosaa on suunniteltu alueen tärkeimpänä viheralueena nykyisiä

Pitkän matkan työmatkapyöräilyn reittiä on tutkittu tarkemmin ja vertailtu Koivusaaren kohdalla suoran liittymän alittavan sekä liittymän kiertävän linjauksen eroja. Reitin linjausta on suunniteltu myös osayleiskaava-alueen ulkopuolella Katajaharjussa niin, että reitin tasauksessa pystytään välttämään suuret korkeuserot ja että reitin jatkosuunnittelu itään ja länteen on mahdollista pyöräilyn laatukäytävänä. Lisäksi kaavaselostuksen sanamuotoja ja sisältöä on täsmennetty kannanottojen perusteella. Osa esitetyistä mielipiteistä ja kannanotoista on mahdollista jatkosuunnittelussa huomioida, mutta vaatii osayleiskaavatasoa yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Länsiväylän muuttamista tulevaisuudessa moottoritiestä bulevardimaiseksi kaduksi on alustavasti tutkittu yleiskaavan osana yleiskaavan visiotyötä ja suunnittelua jatketaan edelleen yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa yleiskaavan valmisteluun liittyen. Koivusaaren osayleiskaava ei ole ristiriidassa Länsiväylän katumaiselle toteuttamiselle. Suurimmat mahdollisuudet maankäytön muutoksille katumaisempi Länsiväylä antaa Lauttasaaren pohjoisosan kohdalla.

Kaavan taloudellisia vaikutuksia on arvioitu tarkemmin ja kaavan taloudellista toteuttamiskelpoisuutta on parannettu.

Mielipiteet on suunnittelussa otettu huomioon siinä määrin kuin se on ollut mahdollista kun kaavan tavoitteena on ollut metroaseman tuntumaan tiivistyvä kaupunkirakenne.

10.8 Osayleiskaavasta annetut muistutukset ja lausunnot

Osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 18.1.–18.2.2013.

Ehdotuksesta on tehty 12 muistutusta. Nähtävilläoloajan ulkopuolella on saapunut 1 kirje.

Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa Helsingin Energia, Espoon kaupunginhallitus, Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, Helen sähköverkko Oy, Pelastuslautakunta, Ympäristölautakunta, Sosiaali- ja terveyslautakunta, Kiinteistölautakunta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä, Liikennevirasto, Kaupunginmuseon johtokunta, Liikuntalautakunta, Opetuslautakunta, Yleisten töiden lautakunta

Muistutukset

Muistutuksissa esille nostetut seikat olivat pitkälti samankaltaisia kuin aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa osayleiskaavaprosessin aikana. Vuorovaikutusraporttiin on dokumentoitu suunnittelun kaikissa vaiheissa saatu palaute ja annetut vastineet.

Muistutuksissa todetaan mm. että Koivusaaren osayleiskaavan vuorovaikutus on järjestetty korrektisti, mutta suunnitelmaan kohdistunut kritiikki ei ole aiheuttanut muutoksia suunnitelmiin. Osassa muistutuksista ja aiemmin käsitellyissä mielipiteissä on pidetty suunnittelun lähtökohtaa uudesta asuin- ja työpaikka-alueesta metron varressa vääränä. Alueen suunnittelun lähtökohdaksi pitäisi ottaa nykytilanteen mukainen käyttö virkistysalueena ja venekerhojen toiminta-alueena.

Muistutukset kohdistuivat Koivusaaren mitoitukseen, asukas- ja työpaikkamäärää pidettiin liian suurena. Suunnitelman katsottiin tukkivan ja muuttavan merimaisemaa sekä varjostavan lähiympäristöä. Täyttöalueita pidettiin liian suurina ja maisemallisesti sekä ekologisesti arveluttavina.

Alueen veneilijät pitivät venesatamia liian pieninä seuratoiminnalle ja etenkin talvitelakoinnille varattua tilaa täysin riittämättömänä.

Koivusaarta pidettiin liian tuulisena ja kosteana rakentamiselle. Ilmastonmuutoksen vaikutuksia ei ole otettu riittävästi huomioon ja rakentamista meren pinnan nousulle alttiille ranta-alueille Helsingissä pidettiin ylipäänsä virheenä. Suunnitelmassa on asuntoja ja työpaikkoja liikaa ja kaikkea muuta kuten palveluja ja virkistysalueita liian vähän. Suunnitelmaa pidettiin kustannuksiltaan korkeana

Liikenneratkaisua pidettiin mutkikkaana. Länsiväylän risteysjärjestelyä pidettiin tilaa vievänä. Melusta ja liikenteen päästöistä aiheutuvien haittojen arveltiin lisääntyvän alueella.

Muistutukset on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että kaavassa on suhtauduttu erityisellä huolellisuudella alueelle ja mai-

semaan sopivan mittakaavan ja korttelirakenteen tavoittamiseksi suuresta rakentamisen määrästä huolimatta. Alueen luontoarvot on mahdollisuuksien mukaan huomioitu. Saaren eteläkärjen luonnonsuojelualueen säilymisen edellytykset on turvattu riittävän avoimella merisektorilla etelään, lintujen pesimäluodot on jätetty rauhaan, lepakoiden elinolosuhteita ei ole heikennetty ja täyttöjen määrä on pyritty pitämään maltillisena niin, että pohjaeliöstölle ja kalojen elinympäristölle aiheutuva haitta olisi rajattu.

Kirje

Kirjeessä esitettiin, että korottamalla rakennusmassoja reippaasti joka puolella aluetta rakentamisesta tulisi taloudellisesti kannattavaa.

Lausunnot

Lausunnoissa puollettiin osayleiskaavan hyväksymistä niissä esitetyin huomautuksin.

Lausunnoissa esitettiin huoli Koivusaaren rakentamisen korkeista kaupungille aiheutuvista kustannuksista. Kustannuksia aiheutuu ennen kaikkea Länsiväylän päälle suunnitellusta kannen päällisestä rakentamisesta, Länsiväylän uusista risteysjärjestelyistä ja kalliista rantarakentamisesta.

Lausunnoissa on myös pidetty Koivusaaren suunnitelmia hyvänä ja kannatettavana kaupunkirakenteen täydentämisenä uuteen raideyhteyteen tukeutuvana riittävän tehokkaana aluekokonaisuutena. Alueen luontoarvoja on otettu suunnittelussa hyvin huomioon ja Länsiväylän aiheuttamat melu ja päästöt on alueen toiminnallisen jäsentelyn ja korttelirakenteen ansiosta hallittavissa.

Koko osayleiskaavaprosessin vuorovaikutus on kuvattu laaditussa vuorovaikutusraportissa.

10.9 Osayleiskaavaan nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset

10.9.1 Muistutusten ja lausuntojen perusteella tehdyt muutokset

– Kaavan mitoitusta on tarkistettu ja suunnitelman asuntorakentamisen määrää on lisätty 50 000 k-m² (n. 32 %). Liike- ja työpaikkarakentamisen määrää on lisätty n. 30 000 k-m² (n.30%). Osayleiskaavan mukaisella mitoituksella Koivusaaressa on n. 5150 asukasta (1 as./ 40 k-m²) ja n. 3700–4500 työpaikkaa (1 tp/25–30 k-m²).

– Koivusaaressa Länsiväylän ylittävää osuutta on lyhennetty ja kavennettu mm. tiivistämällä kannelle suunniteltua rakentamista ja poistamalla bussipysäkit kannen alta. Katetun Länsiväylän osuuden teknisiä ratkaisuja on myös pystytty keventämään, kun katettua aluetta on lyhennetty niin paljon, että enää kyse ei ole tunnelista. Osayleiskaavaehdotuksen rajaukseen kuuluvan Katajaharjun katetun Länsiväylän osuuden osalta on viety osayleiskaavaehdotuksen rinnalla eteenpäin vaiheistettua vaihtoehtoa, jossa Koivusaaren aluetta voidaan rakentaa, vaikka Katajaharjussa Länsiväylää ei vielä katettaisi.

– Koivusaaren läntisen satama-altaan pohjoisreunalle Länsiväylän varteen on suunniteltu toimistorakennukselle sopiva korttelialue suojaamaan saaren eteläosan asuinkortteleita liikennemelulta. Satama-altaasta muodostuu rakennuksin rajattu kaupunkitila.

– Koivusaaren osayleiskaava-alueen maapinta-alaa on korttelialueiden laajentamisen johdosta laajennettu 3 ha

– Koivusaaren eteläosan kanavaa on lyhennetty n. 70 metriä. Samalla korttelialuetta on laajennettu.

– Vanhentuneen pohja- ja rantarakennesuunnitelman tilalle on teetetty uudella maankäyttömallilla osayleiskaavavaiheen tarkennettu pohja- ja rantarakennesuunnitelma, jossa on myös selvitetty kustannukset tämänhetkisen osayleiskaavaehdotuksen mukaisista ratkaisuista. Työn yhteydessä on kehitetty rantarakenneratkaisuja taloudellisempaan suuntaan esimerkiksi korvaamalla rantamuureja luiskatuilla rannoilla

– Vaskilahden pohjukassa sijaitseva Länsiväylän alittava vesistökanaali on olemassa olevalta osaltaan säilytetty ja sitä on suunnitelmassa jatkettu päistään jolloin kanaalia ei tarvitse rakentaa kokonaan uudestaan.

– Koivusaaren eteläosan puisto- ja korttelialueita on muutettu niin, että puistoalue on suurempi, yhtenäisempi ja liittyy luontevammin Koivusaaren itäreunan julkiseen ranta-alueeseen.

– Koivusaaren eteläosaan suunnitellun korttelitalon (päiväkoti, ala-aste) sijaintia on muutettu niin, että se edelleen liittyy suoraan puistoalueeseen, mutta ei ole muusta korttelirakenteesta irrallinen rakennus vaan osa puiston vierustan korttelirakennetta. Korttelitalon mitoitus on tarkistettu.

– Korttelirakennetta on laajennettu aikaisempiin suunnitteluvaiheisiin nähden Koivusaaren pohjoisosassa niin, että korttelirakenne kuroutuu Länsiväylän risteysalueen yli ja kiertyy uimaranta-alueen eteläpuolelle lähemmäs Länsiväylää.

– Katualueita on paikoin kavennettu tai lyhennetty ja korttelialueita vastaavasti laajennettu.

– Täyttöaluetta Koivusaaren Hanasaaren vastaisella vesialueella on siirretty itään irti kaupungin rajasta.

– Osayleiskaavasta on poistettu määräys jonka mukaan täyttö vesialueilla ja täyttöainesten välivarastoiminen alueella edellyttävät vähintään hyväksyttyä asemakaavaluonnosta.

– Nurmiluoto lintujen pesimäluotona on merkitty osayleiskaavaan luo-merkinnällä

– Kaavamerkintä LT on muutettu yleisen tien alueesta maantien alueeksi

– Koivusaaren meluselvityksen (Ramboll 2014) aineistoa on liitetty osayleiskaavan selostukseen

10.9.2 Muut muutokset

– Koivusaaren korttelirakenteeseen ja julkisiin ulkotiloihin on koko alueella tehty kokonaisidean puitteissa pienehköjä muotoilun ja mitoituksen tarkistuksia, joiden avulla suunnitelman toiminnallisuutta ja toteutettavuutta on parannettu heikentämättä suunnitelman kaupunkikuvallista laatua.

– Kaavan vaikutusten arviointeja on laajennettu ja tarkistettu vastaamaan osayleiskaavaan tehtyjä muutoksia (mm. vaikutukset veneilyyn, vaikutukset yhdyskuntatalouteen, osayleiskaavan toteuttamisen elinkeino- ja työllisyysvaikutukset).

Muutokset on tehty kokonaisuus huomioon ottaen, ei yksittäisinä pelkästään yhtä osa-aluetta koskevina muutoksina vaan kokonaisvaltaisena koko aluetta koskevana suunnitteluna Koivusaaren perusideaa noudattaen.

10.10 Uudelleen nähtävillä olleesta osayleiskaavasta annetut muistutukset ja lausunnot

Muutettu osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 23.5.–23.6.2014.

Ehdotuksesta on tehty 17 muistutusta

Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Liikennevirasto, Helen sähköverkko Oy, Pelastuslautakunta, Ympäristölautakunta, Yleisten töiden lautakunta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Helsingin seudun liikennekuntayhtymä ja Kiinteistölautakunta.

Esityslistan liitteenä olevaan vuorovaikutusraporttiin on dokumentoitu suunnittelun kaikissa vaiheissa saatu palaute ja annetut vastineet.

Muistutukset

Muistutuksissa todetaan mm. että suunnitelmaan kohdistunut kritiikki ei ole aiheuttanut toivottuja muutoksia suunnitelmiin. Suunnittelun lähtökohtaa uudesta asuin- ja työpaikka-alueesta metron varressa pidettiin vääränä. Alueen suunnittelun lähtökohdaksi pitäisi ottaa nykytilanteen mukainen käyttö virkistysalueena ja venekerhojen toiminta-alueena. Asukas- ja työpaikkamäärää pidettiin liian suurena. Rakentamistehokkuutta on nostettu, vaikka sitä olisi pitänyt vähentää.

Suunnitelman katsottiin tukkivan ja muuttavan merimaisemaa sekä varjostavan lähiympäristöä. Meritäyttöjä on suunnitelmassa liikaa. Koivusaaren ja Katajaharjunniemen välinen vesialue on liian pieni ja pilaa maisemat Katajaharjunniemen asukkailta. Katajanharjun kiinteistöjen arvo laskee, koska Koivusaaren rakentaminen pilaa avoimet merinäkymät. Täyttöjä ei saa aloittaa ennen kuin rakentamista tarkemmin säätelevät asemakaavat on hyväksytty.Ilmastonmuutoksen vaikutuksia ei ole otettu riittävästi huomioon. Suunnitelmassa on palveluja ja virkistysalueita liian vähän.

Liikenneratkaisua pidettiin mutkikkaana. Länsiväylän risteysjärjestelyä pidettiin tilaa vievänä ja sekavana. Melusta ja liikenteen päästöistä aiheutuvien haittojen arveltiin lisääntyvän alueella ja lauttasaarelaisten yhteydet Länsiväylälle huonontuvat.

Alueen veneilijät pitivät venesatamia liian pieninä seuratoiminnalle ja etenkin talvitelakoinnille varattua tilaa täysin riittämättömänä.

Seudullinen suunnitteluyhteistyö on ollut liian vähäistä. Länsiväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi ja suunnittelualueen ulottaminen kaupunkien rajan yli avaisi uusia vaihtoehtoja Koivusaaren suunnittelulle.

Muistutukset on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että kaavassa on suhtauduttu erityisellä huolellisuudella alueelle ja maisemaan sopivan mittakaavan ja korttelirakenteen tavoittamiseksi suuresta rakentamisen määrästä huolimatta. Alueen luontoarvot on mahdollisuuksien mukaan huomioitu. Saaren eteläkärjen luonnonsuojelualueen säilymisen edellytykset on turvattu riittävän avoimella merisektorilla etelään, lintujen pesimäluodot on jätetty rauhaan, lepakoiden elinolosuhteita ei ole heikennetty ja täyttöjen määrä on pyritty pitämään maltillisena niin, että pohjaeliöstölle ja kalojen elinympäristölle aiheutuva haitta olisi rajattu. Länsiväylän kevennettyä ratkaisua tutkitaan maantiealueen vaatiman tilan pienentämiseksi ja kustannusten alentamiseksi. Uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä tutkitaan Länsiväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi.

Lausunnot

Lausunnoissa puollettiin osayleiskaavan hyväksymistä niissä esitetyin huomautuksin.

Lausunnoissa todettiin, että suunnitelmaan tehdyt muutokset ovat parantaneet suunnitelman toteutettavuutta. Suunnitelma sisältää edelleen teknistaloudellisia haasteita, joista vaativin on Länsiväylän ylittävän kansirakenteen toteuttaminen.

Koivusaaren osayleiskaavasuunnitelmaa on pidetty hyvänä ja kannatettavana kaupunkirakenteen täydentämisenä uuteen raideyhteyteen tukeutuvana riittävän tehokkaana aluekokonaisuutena. Alueen luontoarvoja on otettu suunnittelussa hyvin huomioon ja Länsiväylän liikenteen aiheuttamat melu ja päästöt ovat alueen toiminnallisen jäsentelyn ja korttelirakenteen ansiosta hallittavissa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa lausuneensa osayleiskaavaehdotuksesta 11.3.2013 ja todenneensa osayleiskaavan toteuttavan alueellisia maankäyttötavoitteita yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja joukkoliikenteen edistämisen kannalta. Maakuntakaavan on katsottu olevan riittävästi suunnittelun ohjeena. Ely-keskus toteaa, että 11.3.2013 lausunnossa esille tuotuja seikkoja vesistövaikutusten tarkentamisesta ei ole konkreettisesti otettu huomioon. Tarkemmat selvitykset tulee tehdä ennen kaavan hyväksymistä. Länsiväylän liikennejärjestelyistä on laadittu aluevaraussuunnitelma, jossa on esitetty uutta eritasoliittymää Koivusaareen, nykyisen Katajaharjun liittymän poistamista sekä varautumista 3+3 kaistaan sekä rinnakkaiskaistoihin Länsiväylällä Koivusaaren kohdalla. Osayleiskaavassa tulee säilyttää mahdollisuus aluevaraussuunnitelman mukaisten ratkaisujen toteuttamiseen. Liikennejärjestelyjen ja maankäytön vaiheistaminen tulee esittää kaava-aineistossa. Pesimälinnuston kannalta arvokas Nurmiluoto pitäisi merkitä osayleiskaavassa SL-merkinnällä.

Lausunnot on otettu huomioon siten, että osayleiskaavan virtausselvitys on päivitetty nykyisen maankäytön mukaiseksi. Osayleiskaavan selostukseen on lisätty kaavio Koivusaaren maankäytön ja liikennejärjestelyjen vaiheittaisesta toteuttamisesta.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus valmistelee parhaillaan uutta luonnonsuojeluohjelmaa, jossa Nurmiluotoa ei ole pidetty välttämättä rauhoitettavana. Naurulokkikolonia on merkittävä, mutta luonto ei houkuttele lokkien paljouden vuoksi maihinnousuun pesimäaikana. Nurmiluoto on merkitty osayleiskaavassa edelleen luomerkinnällä (Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue). Pieni osa Nurmiluodosta ei kuulu osayleiskaava-alueeseen, koska kaupunkien välinen raja (ja kaava-alueen raja) kulkee Nurmiluodon poikki ja näin SL-merkintä (luonnonsuojelualue) ei koskisi luodon länsirantaa. Luonnonsuojeluohjelman valmistelun edetessä ja Koivusaaren asemakaavoituksen yhteydessä asiaa voidaan tarvittaessa tarkastella edelleen.

Koko osayleiskaavaprosessin vuorovaikutus on kuvattu laaditussa vuorovaikutusraportissa.

10.11 Osayleiskaavaan nähtävillä olon 23.5.2014–23.6.2014 jälkeen tehdyt muutokset

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 28.10.2014 hyväksymät muutokset:

Osayleiskaavan selostukseen on liitetty kaavio Koivusaaren maankäytön ja liikenneratkaisujen vaiheittaisesta toteuttamisesta.
Osayleiskaavan selostukseen on lisätty päivitetyn virtausmalliselvityksen mukainen vaikutusten arviointi täydentämään jo aikaisemmin tehtyjä selvityksiä maankäytön vaikutuksista virtauksiin.

Kaavakarttaan ja kaavaselostukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä.

10.12 Kaupunkisuunnitteluvirasto on 8.12.2014 tehnyt seuraavat täydennykset selostukseen:

- Kappaletta 3.3.2 Maakuntakaava täydennetty
- Kappaletta 3.4.6 Maanomistus tarkennettu
- kappale 8.14 Yleisen tien alue-merkintä muutettu Maantien alueeksi

11. SUUNNITTELUAIKATAULU

11.1 Suunnittelun vaiheet

Yleiskaava 2002:n valmistelua varten laadittiin vuonna 1999–2001 Koivusaaren-Hanasaaren maankäyttöselvitys ja siihen liittyvä virtausselvitys. Yleiskaavassa Koivusaari merkittiin selvitysalueeksi, jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 2.10.2006 Länsimetron suunnittelua koskevan tilannekatsauksen ja päätti, että metropäätöksen varmistuttua on tarkoituksenmukaista käynnistää metron hankesuunnittelu, asemakaavoitus ja Koivusaaren osayleiskaavan laatiminen.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa järjestettiin 3.–7.9.2007 Koivusaaren suunnittelusta viraston sisäinen ideakilpailu. Kilpailun tavoitteena on laatia ideasuunnitelma Koivusaaresta metroasemaan tukeutuvana asuin-, työpaikka ja virkistys- ja vapaa-ajantoimintojen alueena.

Koivusaaren osayleiskaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osalliselle 3.1.2008.

Koivusaaren osayleiskaavaa koskeva ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidettiin 11.3.2008.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 15 5.2008 Koivusaaren suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 12.6.2008 Koivusaaren yleisen kansainvälisen ideakilpailun kilpailuohjelman. Kilpailuohjelman sisältö noudatti kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä suunnitteluperiaatteita. Kilpailu ratkaistiin 24.2.2009.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 19.2.2009 Koivusaaren yleisen kansainvälisen ideakilpailun tuloksen ja päätti antaa jatkotoimeksiannon kilpailun voittaneen ehdotuksen ”Kuunari” tekijöille.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Koivusaaren osayleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi 28.4.2011.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Koivusaaren metroaseman asemakaavan muutoksen 7.2.2012 ja käsitteli sitä koskevat muistutukset ja lausunnot 18.9.2012. Koivusaaren metroaseman asemakaava on tullut lainvoimaiseksi ja aseman Lauttasaaren puoleinen itäinen sisäänkäynti voidaan toteuttaa valmiiksi ja ottaa käyttöön metron alkaessa liikennöidä vuonna 2016.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puolsi 18.12.2012 Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä ja totesi lisäksi, että jatkosuunnittelussa on syytä vielä tarkastella suunnitelmaa sekä liikenteen että kannen osalta päämääränä parantaa hankkeen kustannustehokkuutta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi 8.4.2014 vastineet Koivusaaren osayleiskaavasta annettuihin muistutuksiin ja lausuntoihin ja puolsi Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä. Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että osayleiskaavaehdotukseen tehdyt muutokset ovat olennaisia, joten ehdotus tulee asettaa uudelleen nähtäville.

11.2 Osayleiskaavan jatkosuunnittelu

Osayleiskaava on lausuntojen ja lautakunnan päätöksen mukaisesti kehitetty niin, että kaavan toteutettavuutta ja kaavataloutta on parannettu lisäämällä Koivusaaren rakentamisen määrää ja supistamalla esimerkiksi kalliita kansirakenteita sekä kalliisti rakennetun rantaviivan ja kanavarakenteiden määrää.

Osayleiskaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 18.1.–18.2.2013. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 8.4.2014, että osayleiskaavaehdotusta tarkistetaan lausuntojen ja muistutusten johdosta. Lisäksi ehdotukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia.

Muutettu osayleiskaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 23 5.2014-23.6.2014.

12. KÄSITTELYVAIHEET

Osayleiskaavaehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 11.12.2012. Lautakunta jätti asian pöydälle ja päätti 18.12.2012 puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä.

Käsittely
Vastaehdotus: Osmo Soininvaara: Lisätään päätökseen seuraavaa: ”Lautakunta toteaa, että jatkosuunnittelussa on syytä vielä tarkastella suunnitelmaa sekä liikenteen että kannen osalta päämääränä parantaa hankkeen kustannustehokkuutta.”
Kannattajat: Lasse Männistö

Lautakunta päätti yksimielisesti ilman äänestystä hyväksyä lisäyksen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle 11.12.2012 päivätyn ja 8.4.2014 muutetun 31. kaupunginosan (Lauttasaari) Koivusaarta ja sitä ympäröivää vesialuetta koskevan osayleiskaavaehdotuksen nro 12180 hyväksymistä ja etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin. Lautakunta esitti osayleiskaavan muutosehdotuksen muuttamista kuten esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta yksityiskohtaisesti ilmenee.

Samalla lautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että tehdyt muutokset ovat olennaisia, joten ehdotus tulee asettaa uudelleen nähtäville.

Päätös
Ehdotuksen mukaan

Lisäksi lautakunta hyväksyi seuraavat vastaehdotukset:

Vastaehdotus:
Osmo Soininvaara: Asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään mahdollisuutta lisätä rakennustehokkuutta merkittävästi.
Kannattajat: Tom Packalén
Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi jäsen Soininvaaran vastaehdotuksen yksimielisesti ilman äänestystä.

Vastaehdotus:
Osmo Soininvaara: Asemakaavan yhteydessä selvitetään, onko mahdollista pienentää moottoritieliittymän vaatimaa alaa esimerkiksi muuttamalla moottoritie kaduksi tai maantieksi.
Kannattajat: Hennariikka Andersson
Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi jäsen Soininvaaran vastaehdotuksen yksimielisesti ilman äänestystä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 28.10.2014 esittää kaupunginhallitukselle

– 11.12.2012 päivätyn ja 25.3.2014 sekä 28.10.2014 muutetun Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen nro 12180 hyväksymistä

– ettei kaavaehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta kehotti

– ottamaan alueen jatkosuunnittelussa huomioon riittävät aluevaraukset palveluille, kuten kouluille

- kiinnittämään jatkosuunnittelussa huomioita lisääntyvän liikenteen haittojen minimointiin.

Käsittely
Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä seuraavan Elina Moision tekemän vastaehdotuksen: Lisätään päätökseen kohta (3): Lautakunta kehottaa ottamaan alueen jatkosuunnittelussa huomioon riittävät aluevaraukset palveluille, kuten kouluille.

Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä seuraavan Elina Moision tekemän vastaehdotuksen: Lisätään päätökseen kohta (4): Lautakunta kehottaa kiinnittämään jatkosuunnittelussa huomioita lisääntyvän liikenteen haittojen minimointiin.

Mikko Särelä teki Elina Moision kannattamana seuraavan vastaehdotuksen: Lautakunta toteaa, että jatkosuunnittelussa on syytä kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin.
1 äänestys
JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Lautakunta toteaa, että jatkosuunnittelussa on syytä kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin.
Jaa-äänet: 5: Michael Berner, Jape Lovén, Matti Niiranen, Jaakko Meretniemi, Risto Rautava
Ei-äänet: 2
Elina Moisio, Mikko Särelä
Tyhjä: 2
Eija Loukoila, Nuutti Hyttinen
Poissa: 0
Suoritetussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5-2, tyhjiä 2.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on täydentänyt selostusta 8.12.2014.

Helsingissä 8.12.2014

Rikhard Manninen

AINEISTO

Viitesuunnitelmat

Koivusaaren-Hanasaaren maankäyttöselvitys, Arkkitehtitoimisto A6 Oy 1999

Koivusaaren-Hanasaaren maankäyttöselvitykseen liittyvä lisäselvitys, Arkkitehtitoimisto A6 Oy 2001

Koivusaaren viitesuunnitelma, Arkkitehtuuritoimisto Sopanen-Svärd Oy 29.1.2010

Koivusaari, metroaseman ympäristön julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, LOCI Maisema-arkkitehdit Oy 3.2.2012

Koivusaaren viitesuunnitelma jatkotyö, Arkkitehtuuritoimisto Sopanen-Svärd Oy 29.8.2012

Koivusaaren keskusta-alueen viitesuunnitelma, Arkkitehtuuritoimisto Sopanen-Svärd Oy 2013

Koivusaaren metroaseman viereisten rantakortteleiden viitesuunnitelma, ksv/yleissuunnitteluosasto/Koivusaari-projekti 2014

Erillisselvitykset

Luonto

Selvitys meritäyttöjen vaikutuksesta virtausolosuhteisiin, Koivusaaren, Hanasaaren, Lemislahden alue. Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy. 1.2.2001

Silakan kutualueiden ja vesikasvillisuuden kartoitus Koivusaaren ympäristössä. Alleco ky 31.12.2002.

Koivusaaren osayleiskaava-alueen virtausmalliselvitys. Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy. 22.10.2010

Koivusaaren luontotiedot, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy 2011

Koivusaaren rantojen vesiluonnon suunnitelma ”Vellamon puutarhat” Alleco Oy 14.7.2011

Koivusaaren osayleiskaavan meriluontoon liittyvät selvitykset: kalat, kutualueet, pohjaeläimet, Alleco Oy 26.11.2012

Lepakoiden huomioon ottaminen Koivusaaren rakentamisessa, Wermundsen Consulting Oy 19.9.2012

Lausunto Koivusaaren osayleiskaavaehdotuksen virtausolosuhteista. Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy. 2012

Koivusaaren asemakaava-alueen virtausmalliselvitys, Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy 8.10.2014

Maisema

Koivusaari, maisemalliset ja ympäristölliset näkökohdat. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2001

Koivusaari - kaupunkimaisemalliset tavoitteet, kaupunkisuunnitteluvirasto 17.8.2007

Rakennushistoria

Lauttasaaren rakennusinventointi 2001-2002, Helsingin kaupunginmuseo, Hilla Tarjanne

Liikenne

Länsiväylän liikennekäytäväselvitys 2007

Länsiväylän aluevaraussuunnitelman luonnos välillä Kehä I-Lemissaarentie, Ramboll 27.12.2010

Länsiväylän aluevaraussuunnitelma välillä Kehä I-Lemissaarentie, Ramboll 2012

Länsiväylä Lauttasaaressa, katumaisemmat vaihtoehdot

Periaatteellisia maankäyttövaihtoehtoja kevennetyn Länsiväylän tieliikennealueelta vapautuvan alueen käytöstä ja kadun suunnittelusta suuntaa antavine kustannusvaikutuksineen, kaupunkisuunnitteluvirasto Koivusaari-projekti, L-os 2012

Melu

Länsiväylän aluevaraussuunnitelma Kehä I-Lemissaarentie, Ramboll 2012

Koivusaaren osayleiskaavan meluselvitys Ramboll 2014

Päästöt

Länsiväylän kattamisen ilmanlaatuvaikutusten arviointi Katajaharjussa, Ilmatieteen laitos 27.6.2008 ja 9.12.2008

Tekniset selvitykset

Koivusaaren kaatopaikan laajuuden määrittäminen. VTT Yhdyskuntatekniikka 13.9.2000

Koivusaaren haitta-ainetutkimus v. 2000. Suomen IP-Tekniikka Oy. 21.12.2000

Koivusaari, maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. Finnish Consulting Group. 28.10.2010

Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Koivusaaren sedimenttitutkimukset, tutkimusraportti, Finnish Consulting Group, 29 5.2009

Koivusaaren osayleiskaava-alue, sedimentin kunnostusperiaatteet. Finnish Consulting Group. 8.11.2010

Koivusaaren osayleiskaava-alue, pintasedimentin kunnostusmenetelmien kustannus-hyötytarkastelu. Finnish Consulting Group. 8.11.2010

Koivusaaren osayleiskaava, pohja- ja rantarakennesuunnitelma. Finnish Consulting Group. 22.12.2010

Katajaharjun Länsipään ja Koivusaaren kattaminen; Liikennetunneleiden alustava yleissuunnitelma, Fundatec Oy, Trafix Oy 3.1.2011

Länsiväylän kattaminen Koivusaaren kohdalla, SITO Oy/Fundatec 2.12.2013

Koivusaaren osayleiskaava, pohja- ja rantarakennesuunnitelma, WSP Oy. 14.3.2014

Koivusaaren kaavoitus, tuulisuus WSP Finland OY 2012

Metroliikenne

Metro-/raideyhteys välillä Ruoholahti-Matinkylä, Ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA), Jaakko Pöyry infra, Strafica, Ramboll, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Liikenne- ja viestintäministeriö, YTV 2005

Länsimetro, hankesuunnitelma. Länsimetro Oy, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki 30.6.2008

Elinkeinot

Kaupallisten palvelujen mitoitus ja sijoittuminen Koivusaaressa,toimitilojen mitoitus, sijoittuminen ja luonne Koivusaaressa, y-os 3.9.2012

Kilpailut

Kaupunkisuunnitteluviraston sisäinen ideakilpailu Koivusaaren suunnittelusta 3.–7.9.2007

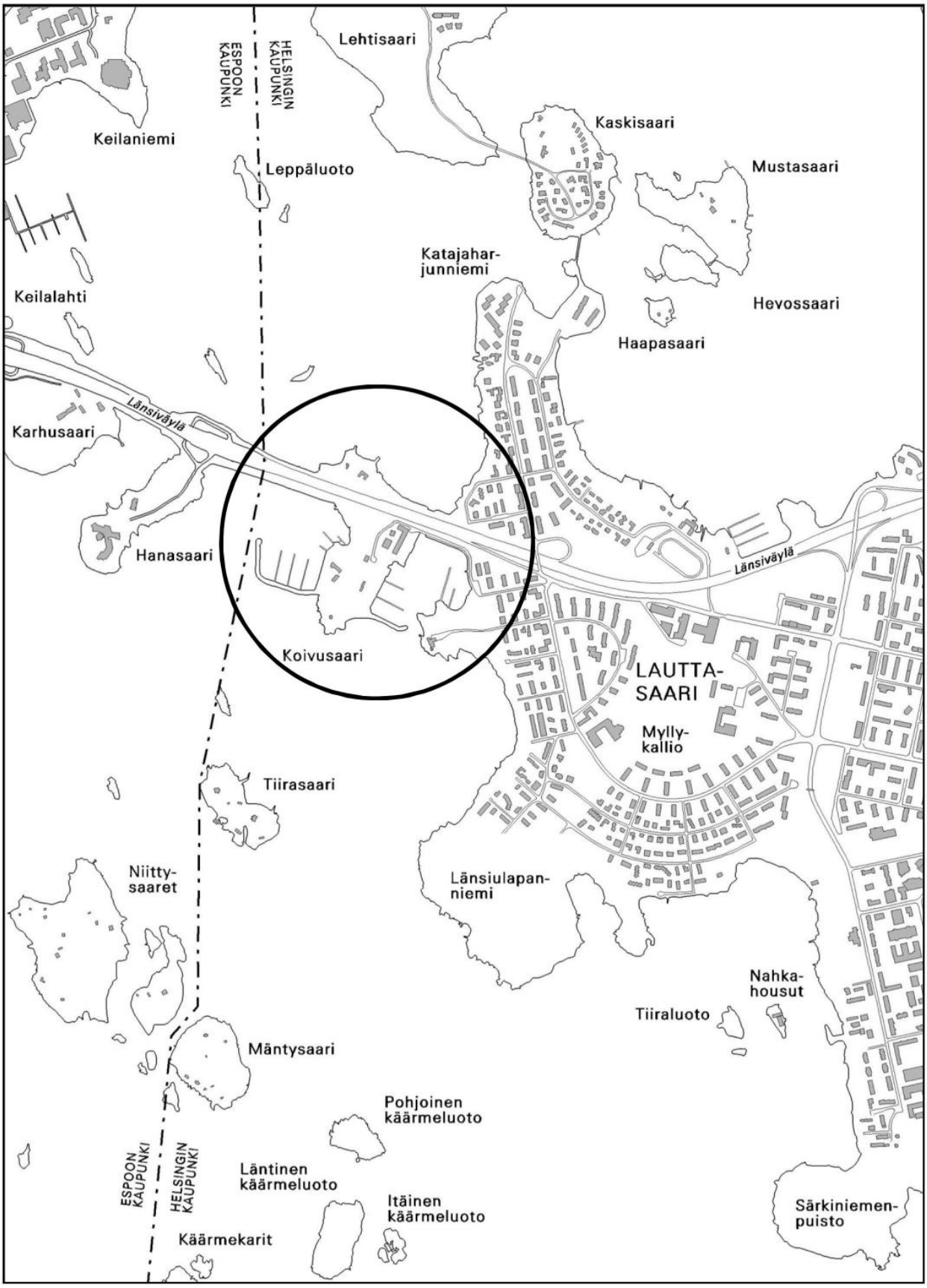
Kilpailuohjelma 3.9.2007
Arvostelupöytäkirja 8.10.2007

Koivusaaren yleinen kansainvälinen ideakilpailu 12.8–10.11.2008
Kilpailuohjelma 12.8.2008
Arvostelupöytäkirja 24.2 2009
Arkkitehtuurikilpailuja kilpailuliite 7/2009, Suomen Arkkitehtiliitto SAFA

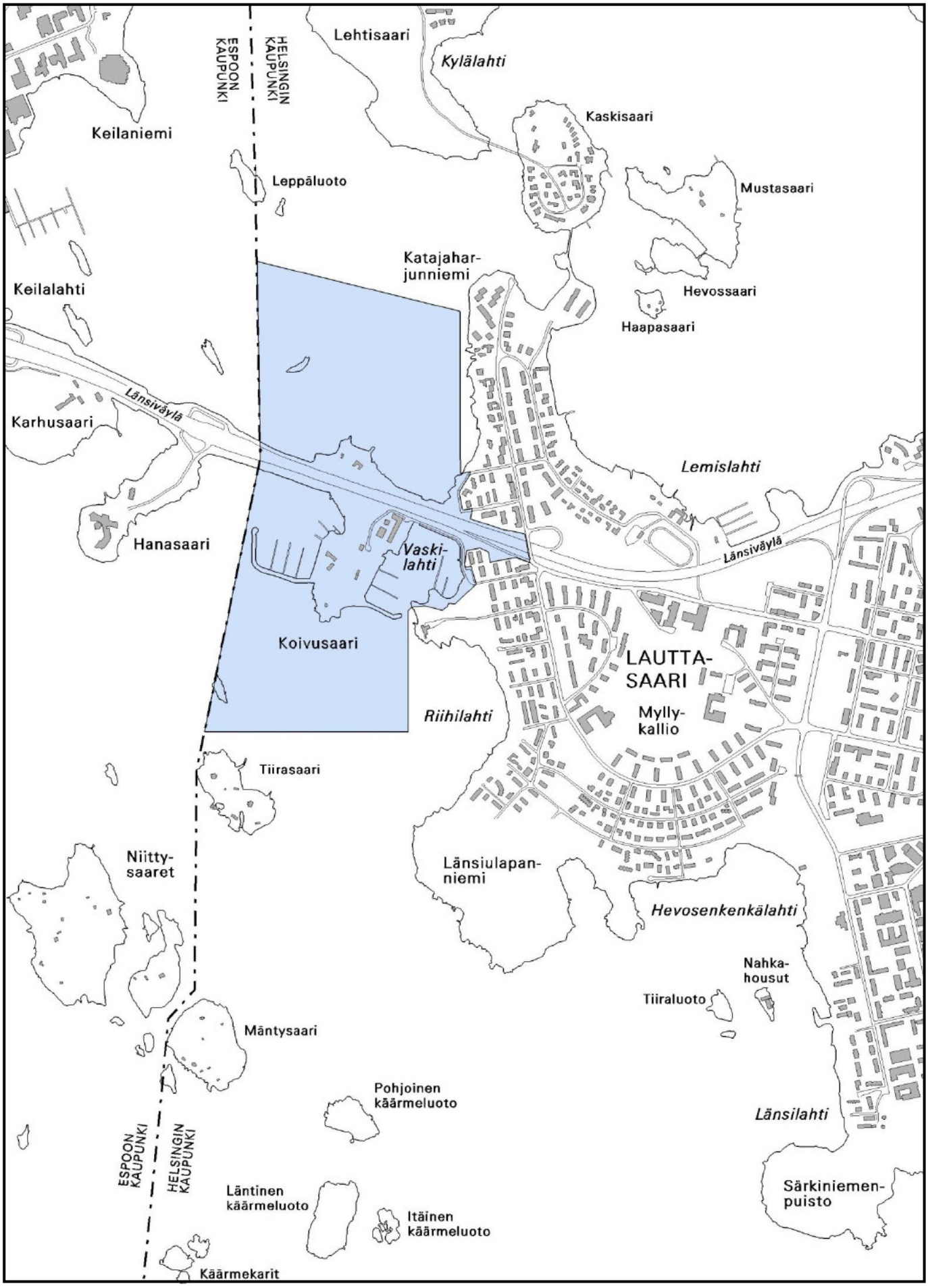
Aalto yliopiston arkkitehtuurin laitoksen opiskelijakilpailu puusta rakennetun (puustudio) pursiseuran kerhorakennuksen suunnittelusta 2010–2011

Opiskelijakilpailu ”Länsiväylän portti” Oulun yliopiston arkkitehtuurin osaston, Tampereen teknillisen yliopiston arkkitehtuurilaitoksen sekä Aalto yliopiston arkkitehtuurin laitoksen ja muotoilun laitoksen opiskelijoille teräksestä rakennetun (terässtudio) hotelli - toimisto- ja liikerakennusten korttelista Koivusaaren metroaseman tuntumaan 12.9.2011–15.12.2011.

Kilpailuohjelma 12.9.2011
Arvostelupöytäkirja 20.4 2012



Sijaintikartta
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180
Kslk 11.12.2012



Osayleiskaava-alueen rajaus
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan nro 12180
Kslk 11.12.2012



ILMAKUVA, kaava-alueen rajaus

Koivusaaren osayleiskaava

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Yleissuunnitteluosasto
Koivusaari-projekti

KOIVUSAAREN OSAYLEISKAAVA
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA



Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta. Espoon ja Helsingin välinen kaupungin raja kulkee Koivusaaren ja Hanasaaren välissä.

Suunnittelualueeseen kuuluu Koivusaaren nykyinen maa-alue ja sitä ympäröivää merialuetta sekä Länsiväylä ja sen viereinen pengerretty alue Koivusaaren itä- ja länsipuolella. Lisäksi alueeseen kuuluu Länsiväylän molemmat reuna-alueet väylän ja korttelialueiden välissä Katajaharjun sillalle asti.

Nykytilanne

Koivusaaren suunnittelualueen maisemaa hallitsevat meri ja pehmeästi polveilevat rantaviivat. Länsiväylä erottuu voimakkaana rakennettuna elementtinä maisemassa samoin kuin Keilaniemen suuret toimistorakennukset. Myös Katajaharjun rinteeseen porrastuvat asuinrakennukset

erottuvat maisemassa rakennettuna kaupunkiympäristönä.

Alueen läpi kulkee moottoritie. Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta on pohjoisosaa selvästi suurempi ja suurin osa saaren toiminnoista sijoittuu sinne. Länsiväylän melu aiheuttaa läheisyydessään ympäristöhäiriön. Länsiväylä on tärkeä sisääntuloväylä lännestä Helsinkiin saavuttaessa ja väylältä avautuu avoimia merinäkymiä.

Alkuperäinen Koivusaari on yhdistetty sen eteläpuolella sijainneeseen pieneen Leppäsaareen täyttömaalla. Nykyisen Koivusaaren pinta-alasta (10 ha) suurin osa on täyttömaata. Koivusaari on suurelta osin alavaa korkeustasojen vaihdellessa +1.5 ja +7,0 välillä merenpinnasta.

Koivusaaren ja Vaskilahden alueella toimii nykyisin kolme venekerhoa, Nyländska Jaktklubben (NJK) saaren länsiosassa, Koivusaaren pursiseura Vaskilahden länsirannalla ja Vaskilahden venekerho lahden itärannalla. Venepaikkoja on yhteensä noin 400. Talvella huomattava osa Koivusaarta toimii veneiden talvisäilytysalueena.

Saarella sijaitsevat rakennukset liittyvät enimmäkseen veneilytoimintaan.

Saaren länsirannalla sijaitsee vuonna 1982 rakennettu NJK:n pursiseuran puujulkisivuinen rakennusryhmä kerho-, koulutus ja varastotiloineen.

Koivusaaren itärannassa on 1939 rakennettu vaalea tiilinen yksikerroksinen rakennus, joka on nykyisin veneilyliikkeiden ja liikuntaviraston käytössä. Kaupunginmuseon inventoinnissa siihen todetaan liittyvän merkittäviä paikallishistoriallisia arvoja.

Koivusaaren eteläkärjessä sijaitsee Koivusaaren pursiseuran käytössä oleva vuonna 1950 rakennettu puuhuvila.

NJK:n sataman pohjoispuolisen metsikön keskellä on asuttu puutalo pihapiireineen. Rakennukset ovat saaren vanhinta rakennuskantaa. Lisäksi saarella sijaitsee useita veneilyyn liittyviä pysyviä ja tilapäisiä verstas- ja varastorakennuksia.

Länsiväylän pohjoispuolella sijaitsevalla osalla Koivusaarta on Nokia Oy:n omistama vuonna 1963 rakennettu punatiilinen edustushuvila rantasaunoineen.

Katuyhteydet Lauttasaaren ja Koivusaaren välillä ovat kapeahkojen tonttikatujen Sotkatien, Telkkäkujan ja Koivusaarentien kautta. Länsiväylältä Koivusaareen kuljetaan Katajaharjun liittymän kautta. Hanasaaren ja Koivusaaren välillä on Länsiväylän molemmilla puolilla kevyen liikenteen yhteys. Vaskilahden pohjukan Lauttasaaren puoleisessa päässä on kevyen liikenteen alikulkuyhteys.

Koivusaaren eteläkärjessä on Uudenmaan ympäristökeskuksen päätöksellä suojeltu rantaniitty. Alue on kooltaan noin 0.1 hehtaaria. Saaren eteläkärjessä on niityn lisäksi säilynyt kallioista luonnonrantaa, täysikasvuista puustoa ja suuri siirtolohkare. Saarella on lisäksi täysikokoista puustoa Länsiväylän molemmin puolin ja saaren keskiosan puistovyöhykkeellä.

Vaskilahden Lauttasaaren puoleinen ranta on pääosin puuston reunustamaa luonnonmukaista rantaa. Vaskiniemessä sijaitsee Koivusaareenkin näkyvä saunaseuran saunarakennus laitureineen. Koivusaaren eteläkärjestä näkyy saariston lomasta avomerelle asti.

Koivusaaresta noin 600 metriä etelään sijaitsee Tapiola-yhtiöiden omistama Tiirasaari, jossa on kaksi huvilaa ja pienempiä rakennuksia. Kaupungin omistama Nurmiluoto lähiluotoineen Tiirasaaren ja Koivusaaren välissä on tärkeä lintujen pesimäalue. Lännessä näkymä Koivusaaresta rajautuu Hanasaaren metsäiseen reunaan ja taustalla kohoaviin Keilaniemen toimistotaloihin. Koivusaaren pohjoisosa liittyy Lehtisaaren selän maisematilaan, jossa Keilaniemen puoleinen ranta on hyvin voimakkaasti rakennettu ja Lauttasaaren ja Lehtisaaren rannat erottuvat pienipiirteisempinä rakennusten ja kasvillisuuden reunustaman rantajulkisivuna.

Tavoite

Pääkaupunkiseutu on jatkuvassa kehityksessä ja sen väestö- ja asuntomäärä kasvaa. Yhdyskuntarakenteen leviäminen aiheuttaa lisääntyvää liikennettä, energiankulutusta sekä muita haittavaikutuksia. Kaupunkirakennetta tiivistämällä ja joukkoliikenneyhteyksien varsille rakentamalla voidaan näitä haittoja vähentää.

Länsimetron rakentaminen mahdollistaa Koivusaaren maankäytön muutoksen ja tehostamisen sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen.

Koivusaaren suunnittelun tavoitteena on luoda metroradan varteen, lähelle Helsingin ydinkeskustaa, Keilaniemeä, Otaniemeä ja Tapiolaa asuin- ja työpaikka-alue, jolle ominaista on nopeat joukkoliikenneyhteydet, merellinen asuin- ja vapaa-ajan ympäristö sekä korkeatasoinen ja omaleimainen arkkitehtuuri. Tavoitteena on niin ikään luoda Koivusaarelle tunnistettava luonne hienojen saaristonäkymien ja sisääntuloväylän äärellä.

Mitä alueelle suunnitellaan

Koivusaaren osayleiskaavassa määritellään rakentamisen määrä ja sijoittuminen, olennaiset liikenne- ja pysäköintiratkaisut sekä toimintojen (asuminen, työ, palvelut ja virkistys) sijoittuminen alueella.

Suunnittelun tavoitteena on muodostaa alueesta korkeatasoinen ja kaupunkimainen asunto- työpaikka-alue, joka liittyy kiinteäksi osaksi olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Veneilyllä ja muilla rantaan liittyvillä virkistystoiminnoilla tulee olemaan edelleen keskeinen asema osana uutta Koivusaaren kaupunginosaa.

Koivusaareen on suunniteltu Länsimetron asemaa, jonka tuntumaan tutkitaan mahdollisuuksia rakentaa uusia asuntoja, työpaikkoja sekä virkistys- ja vapaa-ajantoimintoja. Viihtyisä ja toimiva metroasema on keskeinen osa Koivusaaren rakennetta. Metron tuoma saavutettavuus tukee Koivusaaren suunnittelua.

Koivusaarta suunnitellaan merellisenä alueena venesatamineen rantapuistoineen ja muine rantaan liittyvine toimintoineen. Rantoja suunnitellaan julkisena ulkotilana niin, että ne kytkeytyvät osaksi laajempia virkistysreittejä.

Tavoitteena on tulevaisuuden kaupunkiasumisen muotojen tutkiminen alueella, jonka kaikki asunnot ja työpaikat sijaitsisivat nopean metroyhteyden äärellä lähellä Helsingin keskustaa ja toisaalta lähellä Tapiolaa, Otaniemeä ja Keilaniemeä.

Lauttasaaren länsiosan ja Koivusaaren liikenneyhteydet Länsiväylälle ratkaistaan. Katajaharjun ja Koivusaaren välille suunnitellaan katuyhteys.

Koivusaaren maankäyttöä tutkitaan Yleiskaava 2002:n yhteydessä tehtyjä selvityksiä hyödyntäen.

Maakuntakaavaan merkittyä seudullista viheryhteyttä kehitetään osana virkistysalue ja kevyenliikenteen verkostoa. Alueen suojeltu rantaniitty tulee säilymään.

Aloite

Kaavamuutos on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan alueesta. Lisäksi Koivusaaren pohjoisosassa on Nokia Oy:n ja Rakennusosakeyhtiö Hartelan omistamaa maata.

Kaavatilanne

Maakuntakaavassa Koivusaaren osayleiskaava-alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Alueen eteläisille ranta-alueille on merkitty viheryhteystarve.

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty selvitysalueeksi (S), jonka maankäyttö ratkaistaan osayleiskaavalla tai yleiskaavalla. Yleiskaavan mukaan alueen läpi kulkee metro tai rautatie ja moottorikatu.

Saariston osayleiskaava on laadittu vuonna 1996. Osayleiskaava ei ole voimassa. Yleiskaava 2002 on korvannut saariston osayleiskaavan. Nykyisessä laajuudessaan Koivusaari ei kuulu osayleiskaava-alueeseen, mutta sekä Koivusaaren pohjois-, että eteläpuolella on vesialuetta ja saaria, jotka kuuluvat Yleiskaava 2002:n selvitysalueeseen tai ovat sen välittömässä läheisyydessä.

Alueella on voimassa olevat asemakaavat vuosilta 1977 ja 1982. Voimassa olevissa asemakaavoissa Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta, vesialue saaren länsipuolella ja Vaskilahden alue on merkitty asemakaavassa venesatama-alueeksi (Uvs). Koivusaaren eteläkärki on asemakaavassa puistoaluetta (P) samoin kuin osia saaren keskellä. Lisäksi Koivusaaressa on katualuetta.

Länsiväylän pohjoispuolella oleva osa Koivusaaresta on asemakaavoittamaton.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Uudenmaan Ympäristökeskuksen päätös suojellun luontotyypin (merenrantaniitty) rajauksesta 15.1.2001.

Espoon kaupunginvaltuusto päätti 25.9.2006 Espoon eteläosien joukkoliikennejärjestelmän runkoratkaisuksi välillä Ruoholahti-Matinkylä kokonaan tunnelissa kulkevan metron.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 2.10.2006 Länsimetron suunnittelua koskevan tilannekatsauksen ja jatkovalmistelun yhteydessä, että metropäätöksen varmistuttua on tarkoituksenmukaista käynnistää metron hankesuunnittelu, asemakaavoitus ja Koivusaaren osayleiskaavan laatiminen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 21.6.2007 Länsimetron Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien periaatteellisen sijainnin hanketasoisen suunnittelun pohjaksi.

Tehdyt selvitykset

Suunnittelualuetta koskevia selvityksiä:

- Koivusaari-Hanasaari maankäyttöselvitys (Ksv, Espoon kaupunkisuunnittelukeskus 1999, Arkkitehtiryhmä A 6 Oy)

- Muistio: Koivusaaren maankäyttöselvitykset 13.12.2001, Koottuna raporttina Koivusaaren-Hanasaaren maankäyttöselvitys 1999, Koivusaaren maankäyttöselvitykseen liittyvä lisäselvitys 2001 ja lausunto Koivusaaren merenrantaniityn virtausolosuhteista 2001 (Ksv, Arkkitehtiryhmä A6 Oy, Suomen ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy)

- Koivusaari, maisemalliset ja ympäristölliset näkökohdat, (Ksv, 2000)

- Selvitys meritäyttöjen vaikutuksesta virtausolosuhteisiin Koivusaaren, Hanasaaren ja Lemislahden alueella 29.12.2000 (Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy 29.12.2000)

- Metro-/raideyhteys välillä Ruoholahti-Matinkylä, ympäristövaikutusten arviointiselostus (Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, Liikenne- ja viestintäministeriö, YTV 2005)

- Lauttasaaren rakennusinventointi 2001-2002 (Helsingin kaupunginmuseo, Hilla Tarjanne)

Käynnissä olevat selvitykset

- Länsimetro, hankesuunnitelma

- Länsiväylän liikennekäytäväselvitys

Vaikutusten arviointi

Yleiskaava 2002:n yhteydessä tehtyjä vaikutusten arviointeja täydennetään tarvittavilta osin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja muut asiantuntijat arvioivat kaavan toteuttamisen vaikutuksia osayleiskaavan valmistelun yhteydessä:

- *Yhdyskuntarakenteeseen.* Suunnitelman vaikutuksia arvioidaan suhteessa asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja virkistysalueiden määrään, sijoittumiseen, sisältöön, yhdyskuntarakenteen toimivuuteen sekä olemassa olevan rakenteen hyväksikäyttömahdollisuuksiin.

- *Teknisen huollon järjestämiseen.* Laaditaan yleistasauksen ja teknisen huollon verkostojen alustavat yleissuunnitelmat.

- *Yhdyskuntatalouteen.* Rakentamisen kustannuksiin, energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämiseen ja kustannuksiin sekä maan hintaan.

- *Liikenteeseen.* Liikenteen järjestämiseen ja kustannuksiin, eri liikennemuotoihin, liikennemääriin, vaikutukset ympäröivän kaupunkirakenteen katu- ja kevyen liikenteen verkkoon sekä joukkoliikennejärjestelmään.

- *Luontoon ja luonnonvaroihin.* Arvioidaan vaikutuksia luonnonympäristöön kuten rakentamisen vaikutuksia suojeltuun rantaniittyyn. Selvitetään mahdollisten ruoppausten ja täyttöjen määrät ja vaikutukset vesiolosuhteisiin. Arvioidaan rakentamisen vaikutuksia alueen eläimistön elinolosuhteisiin ja pesimäalueisiin.

- *Maisemaan, rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön.* Arvioidaan nykyisen veneilykäytössä olevan alueen muuttumisesta rakennetuksi koituvat vaikutukset maisemaan, rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan, muun muassa Lehtisaarenselän ja Hanasaarenselän maisematilaan sekä Lauttasaaren länsiosan suuntaan.

- *Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.* Arvioidaan suunnitelman toteuttamisen vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin. Arvioinnissa otetaan huomioon viihtyvyys, tuulisuus, palvelut ja virkistysmahdollisuudet.

- *Terveyteen.* Selvitetään maaperän pilaantuminen ja kunnostustarve sekä liikenteen melun ja päästöjen vaikutukset.

Vaikutusten arvioinnin tuloksia esitellään suunnittelun kuluessa. Arvioinneista laaditaan yhteenveto osayleiskaavaselostukseen.

Kaavan valmisteluun osallistuminen ja aikataulu

Aloitusvaihe

Alueen suunnittelun lähtökohdista ja tavoitteista järjestetään yleisötilaisuus 15.1.2008 Lauttasaaren yhteiskoulun auditoriossa, Isokaari 19, klo 18.00 – 20.00.

Mielipiteet suunnittelun lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tulee esittää viimeistään 28.1.2008.

Kaavan valmistelijat ovat tavattavissa kaupunkisuunnitteluvirastossa sopimuksen mukaan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä 7.1.–28.1.2008.

- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs
- Lauttasaaren kirjastossa, Pajalahdentie 10 A.
- Punaisessa Huvilassa, Kauppaneuvoksentie 18
- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä nyt!").

Koivusaaren osayleiskaavaa koskeva ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidetään 24.1.2007.

Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee alueen suunnittelun lähtökohtia, tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita helmimaaliskuussa 2008.

Luonnosvaihe

Osayleiskaavan valmistelua tukemaan on tarkoitus järjestää Ideakilpailu. Kilpailun tavoitteena on kartoittaa mahdollisimman laajasti niitä vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia, joita ainutlaatuinen suunnittelualue tarjoaa. Kilpailu tukee myös haasteellisesta suunnittelualueesta käytävää julkista keskustelua.

Viraston suunnittelutyön ja valmisteluaineiston sekä kilpailutöiden ja niistä käydyn keskustelun pohjalta laaditaan osayleiskaavaluonnos, joka asetetaan nähtäville ja josta järjestetään asukastilaisuus. Tämän jälkeen osayleiskaavaluonnos käsitellään kaupunkisuunnittelulautakunnassa.

Osayleiskaavakaavaluonnos laaditaan vuosien 2008 -2009 aikana. Luonnoksen nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, lehti-ilmoituksella sekä viraston Internet-sivuilla ja siitä on mahdollisuus esittää mielipiteensä. Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö järjestetään erillisin neuvotteluin.

Ehdotusvaihe

Kaavaluonnoksen ja saadun palautteen pohjalta valmistellaan osayleiskaavaehdotus. Tavoitteena on, että ehdotus esi-

tellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle vuonna 2010 - 2011.

Lautakunnan puoltama ehdotus asetetaan julkisesti nähtäville ja siitä pyydetään viranomaisten lausunnot. Kaavaehdotuksesta voi tehdä muistutuksen nähtävilläoloaikana.

Tavoitteena on, että osayleiskaavaehdotus on kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston käsiteltävänä vuonna 2011-2012.

Miten voit osallistua

Suunnittelun eri vaiheissa suunnitelmia esitellään näyttelyissä ja järjestetään kaikille avoimia keskustelutilaisuuksia. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiä ja kehittämisehdotuksia. Tilaisuuksiin liittyy aina mahdollisuus antaa palautetta. Aineistoa on esillä kaupunkisuunnitteluvirastossa sekä Lauttasaaren kirjastossa.

Viranomaisyhteistyötä varten järjestetään erillisiä neuvotteluja. Lisäksi järjestetään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia viranomaisneuvotteluja.

Ketkä ovat osallisia

Osallisia ovat kaavoitettavan alueen maanomistajat, asukkaat ja naapurit, yritykset ja työntekijät eli kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa vaikuttaa. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa kaava koskee.

Koivusaaren suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- Lauttasaari-seura – Drumsö-Sällskapet
- Lauttasaaren säätiö
- Helsingin Yrittäjät
- Lauttasaaren yrittäjät
- Koivusaaren pursiseura r.y, Nyländska Jaktklubben r.f., Vaskilahden venekerho
- HELKA, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Suomen saunaseura
- Hanasaari ruotsalais-suomalainen kulttuurikeskus
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: Asuntotuotantotoimisto, kiinteistöviraston tonttiosasto, rakennusviraston katu- ja puisto-osasto, rakennusvalvontavirasto, liikuntavirasto, pelastuslaitos, liikennelaitos, sosiaalivirasto, terveysvirasto, kaupunginmuseo, Helsingin ympäristökeskus, Helsingin Vesi, Helsingin Energia
- muut asiantuntijaviranomaiset: Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri, Uudenmaan ympäristökeskus, Museovirasto, Helsingin kihlakunnan poliisilaitos, YTV, Kauppakamari, Merenkulkulaitos
- Espoon kaupunki, kaupunkisuunnittelukeskus

Mistä saa tietoa

Suunnittelun etenemistä voi seurata kaupunkisuunnitteluviraston internet-palvelusta: www.hel.fi/ksv kohdassa Suunnitelmat kartalla.

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan

- kirjeillä osallisille (asunto-osakeyhtiöiden kirjeet lähetetään isännöitsijöille, joiden toivotaan toimittavan tiedon osakkaille ja asukkaille)

- Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Uutislehti 100:ssa sekä Länsiväylässä
- kaupunkisuunnitteluviraston julkaisemassa Kaupunkisuunnittelu -lehdessä
- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä nyt")
- Helsingin kaavoituskatsauksessa

Osayleiskaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta tiedotetaan kuulutuksella, joka julkaistaan Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Uutislehti 100:ssa sekä viraston Internet-sivuilla (www.hel.fi/ksv).

Mielipiteet

Kirjalliset mielipiteet tulee toimittaa osoitteeseen:

Kaupunkisuunnitteluvirasto, kirjaamo
PL 2100, 00099 Helsingin kaupunki
(käyntiosoite Kansakoulukatu 3)

tai faksi 310 37378
tai sähköposti kaupunkisuunnittelu(a)hel.fi

Mielipiteensä voi esittää myös suullisesti kaavan valmistelijalle.

Kaavaa valmistelee

Maankäytön suunnittelu:

yleiskaavasuunnittelija Tero Santaoja
puhelin 310 37 155
sähköposti tero.santaoja(a)hel.fi

yleiskaavasuunnittelija Anna-Maija Sohn
puhelin 310 37 156
sähköposti anna-maija.sohn(a)hel.fi

arkkitehti Mikko Reinikainen
puhelin 310 37 206
sähköposti mikko.reinikainen(a)hel.fi

arkkitehti Selina Anttinen
puhelin 310 64795
sähköposti selina.anttinen(a)hel.fi

arkkitehti Valtteri Heinonen
puhelin 310 64416
sähköposti valtteri.heinonen (a)hel.fi

Liikennesuunnittelu:

insinööri Jouni Korhonen
puhelin 310 37 080
sähköposti jouni.korhonen(a)hel.fi

Maisemasuunnittelu:

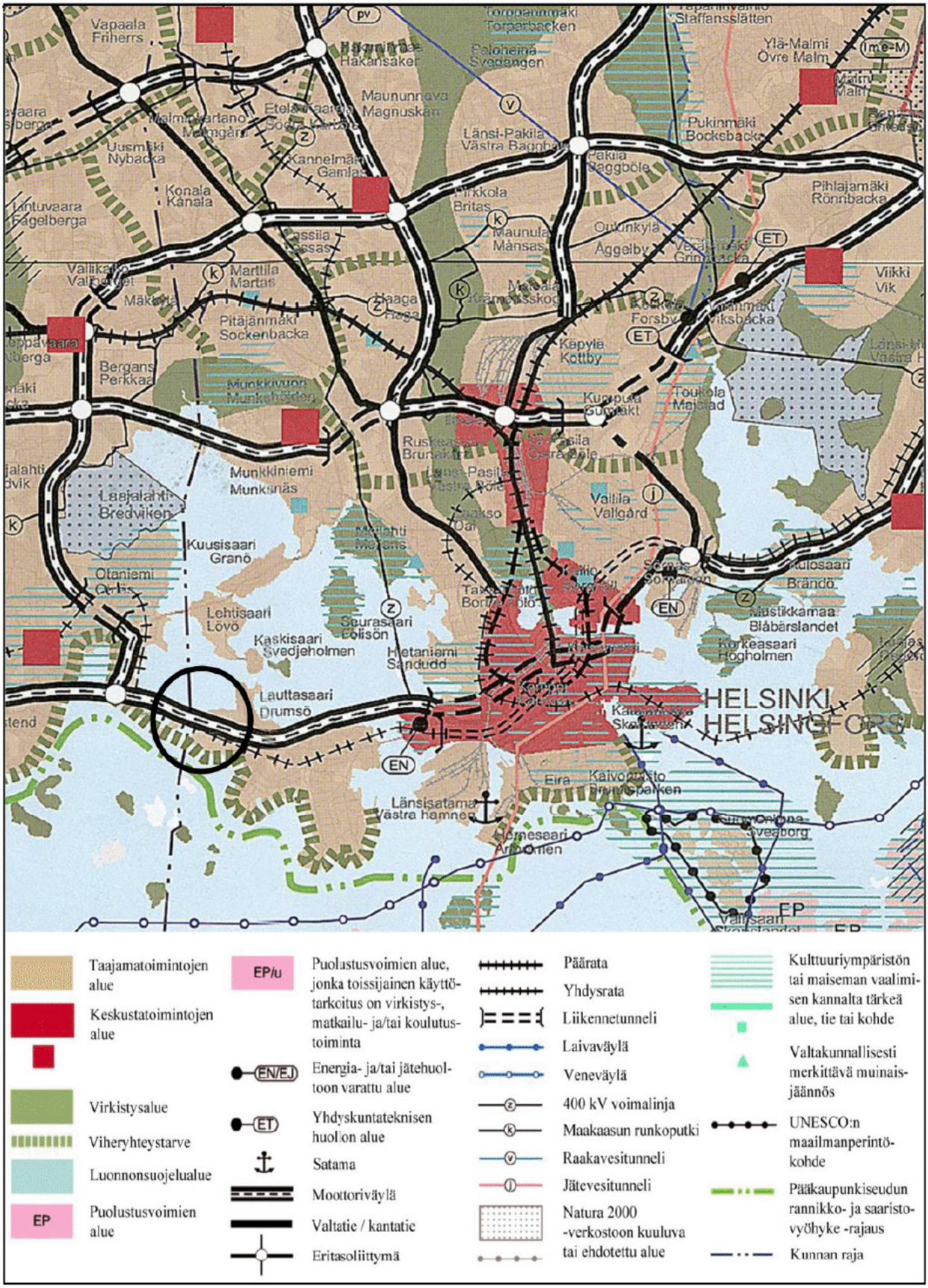
maisema-arkkitehti Kaisa Rodriquez
puhelin 310 37 056
sähköposti kaisa.rodriquez(a)hel.fi

Teknistaloudellinen suunnittelu:

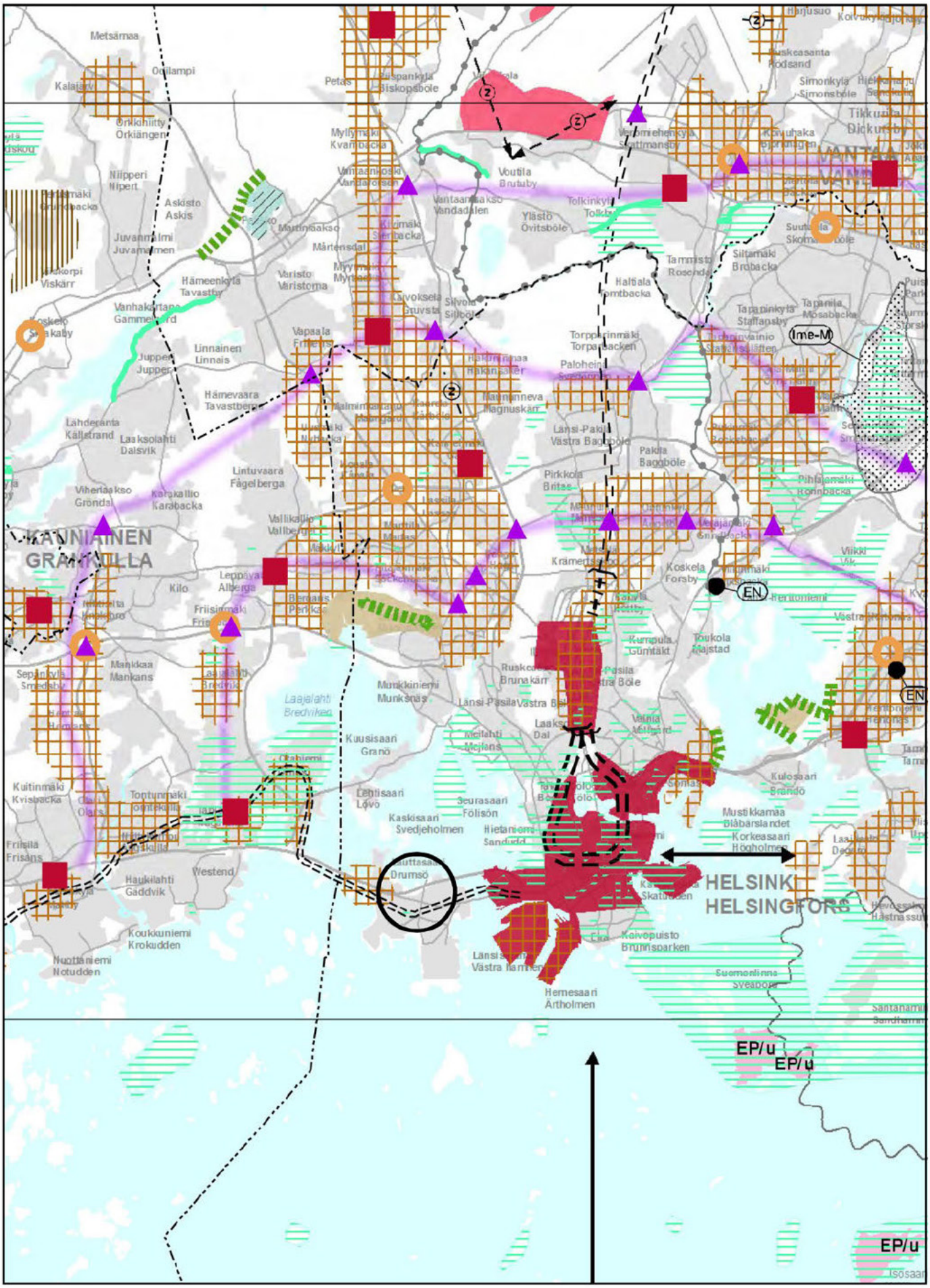
diplomi-Insinööri Jukka Tarkkala
puhelin 310 37 302
sähköposti jukka.tarkkala(a)hel.fi

Osallistuminen:

vuorovaikutussuunn. Juha-Pekka Turunen
puhelin 310 37 403
sähköposti juha-pekka.turunen(a)hel.fi



Ote maakuntakaavasta
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180
Kslk 11.12.2012



Ote 2. vaihemaakuntakaavasta

Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA

ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

Merkinnät
Beteckningar

Taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner

Tiivistettävä alue
Område som ska förtätas

Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue
Reservområde för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden

Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue
Utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik

Kylä
By

Palvelujen alue
Område för service

Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus
Område för centrumfunktioner, rikscentrum

Keskustatoimintojen alue, seutukeskus
Område för centrumfunktioner, regioncentrum

Keskustatoimintojen alue
Område för centrumfunktioner

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö
Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse

Työpaikka-alue
Arbetsplatsområde

Teollisuusalue
Industriområde

Virkistysalue
Rekreationsområde

Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse

Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde

EP
Puolustusvoimien alue
Försvarsmaktens område

EP/u
Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta
Försvarsmaktens område, vars sekundära användningsändamål är rekreation, turism och/eller utbildning

Moottoriväylä
Motorled

Valtatie / Kantatie
Riksväg / Stamväg

Seututie
Regional väg

Yhdystie
Förbindelseväg

Eritasoliittymä
Planskild anslutning

Päärata
Huvudbana

Yhdysrata
Förbindelsebana

Liikennetunneli
Trafiktunnel

Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus
Trafiktunnel, riktgivande sträckning

Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen
Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning

Liikenteen yhteystarve
Behov av trafikförbindelse

Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningplats för kollektivtrafik

Liityntäpysäköintipaikka
Plats för anslutningsparkering

Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli
Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen

Ulkoilureitti
Friluftsled

400 kV voimajohto
400 kV kraftledning

110 kV voimajohto
110 kV kraftledning

110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
110 kV kraftledning, riktgivande sträckning

Estlink 1

Estlink 2

110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve
110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel, behov av förbindelse

Energiahuollon alue
Område för energiförsörjning

Siirtoviemäri
Avloppsledning

Siirtoviemärin ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för avloppsledning

Maakaasun runkoputki
Naturgashuvudledning

Lentomelualue M ($L_{Aeq\ 7\text{-}22}$ yli 55 db)
Flygbullerområde M ($L_{Aeq\ 7\text{-}22}$ över 55 db)

Puolustusvoimien melualue ($L_{Aeq\ 7\text{-}22}$ yli 55 db)
Försvarsmaktens bullerområde ($L_{Aeq\ 7\text{-}22}$ över 55 db)

Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue
Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000

Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde, valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009)
Område, väg eller object av riksintresse som är viktigt med tanke på kulturmiljön (RKY 2009)

Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma
Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation

Kunnan raja 1.1.2013
Kommungräns 1.1.2013

Maakuntakaava-alueen raja
Gräns för landskapsplaneområdet

Merkintöihin liittyy määräyksiä ja suosituksia
Till beteckningarna hör bestämmelser och rekommendationer

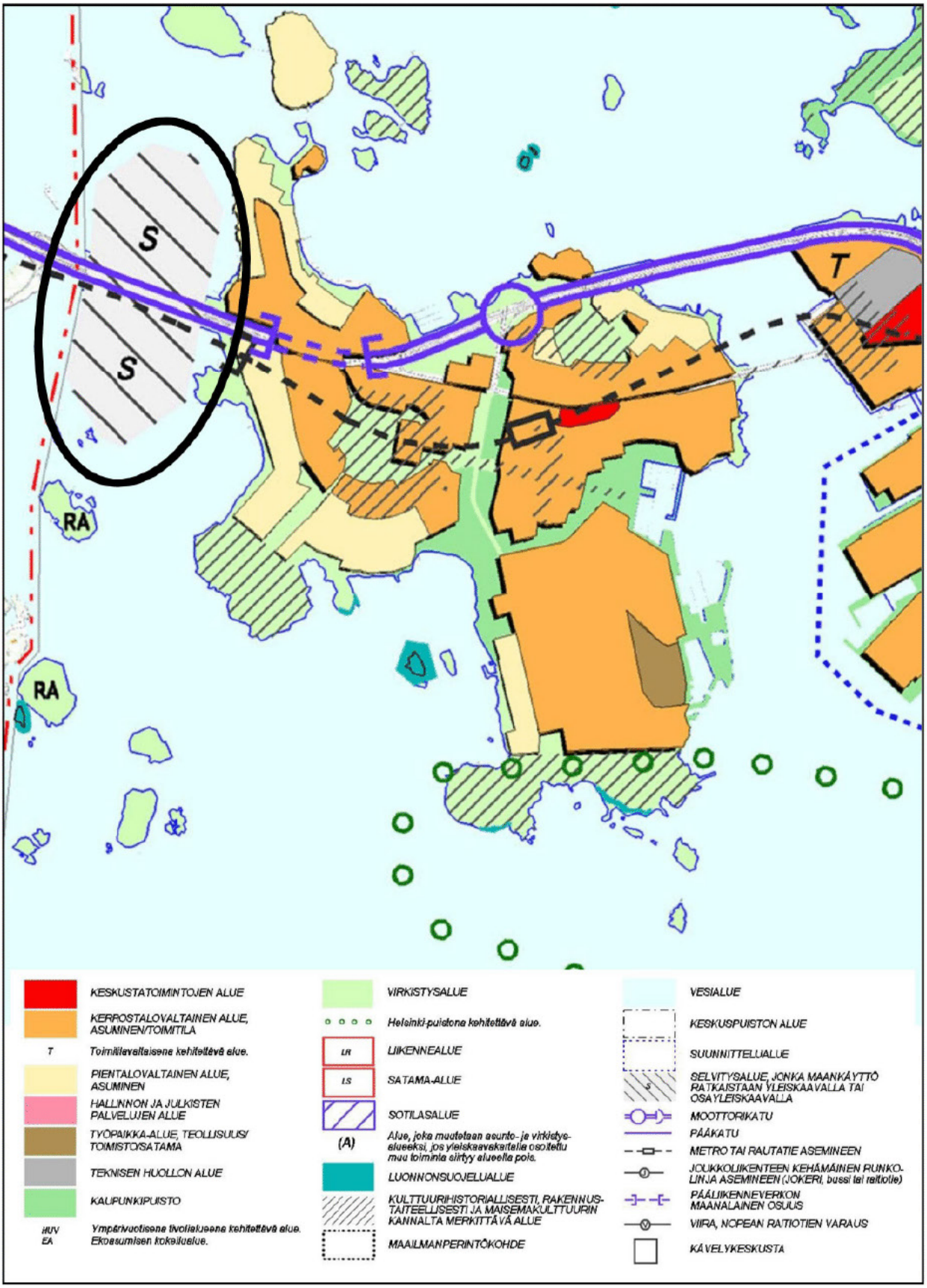
Mittakaava
Skala **1:150 000**

Luonnos nähtävillä Utkastet framlagt	16.5.-17.6.2011
Maakuntahallitus Landskapsstyrelsen	23.4.2012
Ehdotus nähtävillä Förslaget framlagt	14.5.-15.6.2012
Ehdotus uudelleen nähtävillä Framlagt på nytt	20.11.-21.12.2012
Maakuntahallitus Landskapsstyrelsen	4.3.2013
Maakuntahallitus Landskapsstyrelsen	20.3.2013
Maakuntavaltuusto Landskapsfullmäktige	20.3.2013

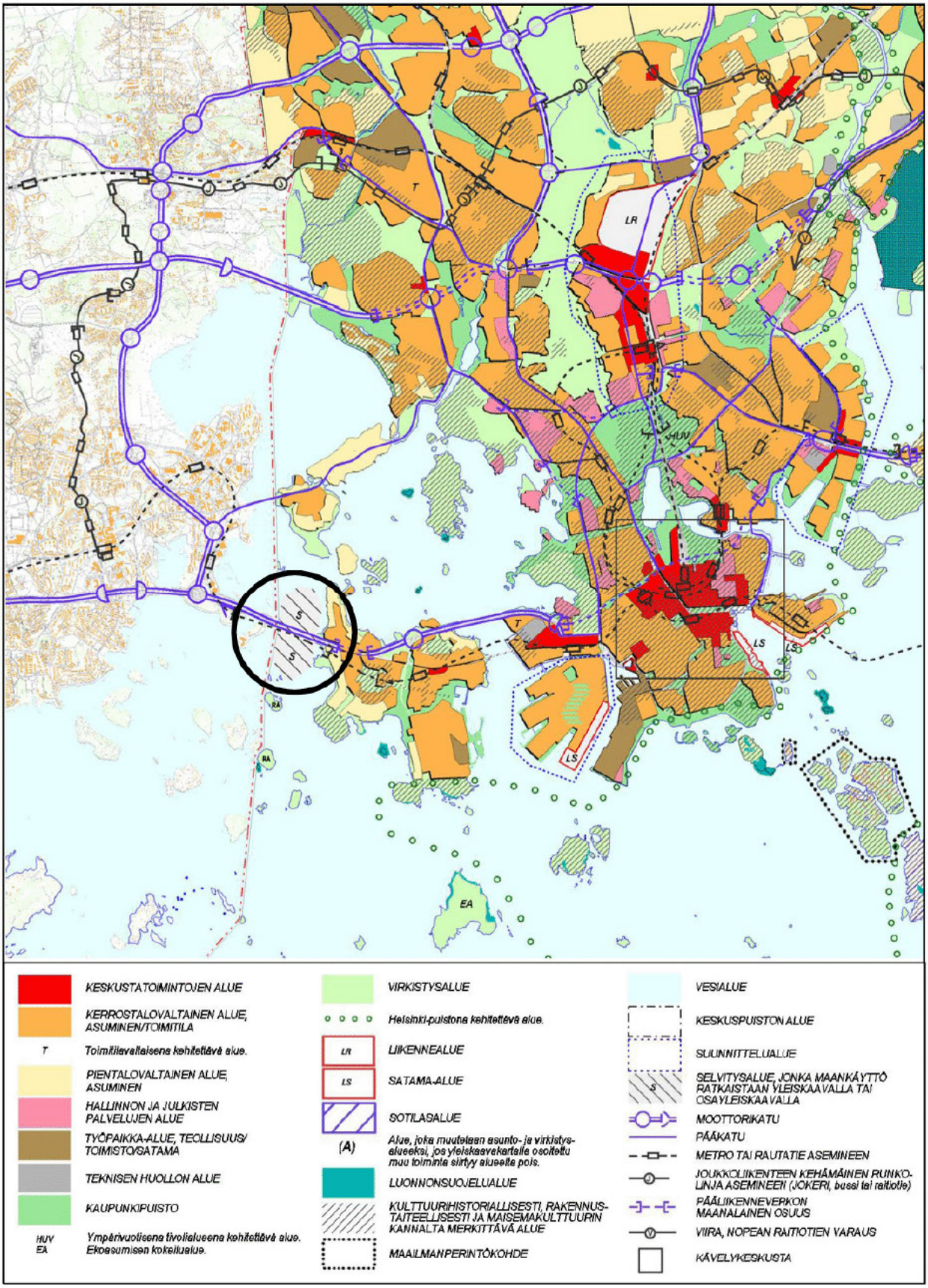
OUTI MÄKELÄ
Maakuntahallituksen puheenjohtaja
Landskapsstyrelsens ordförande

OSSI SAVOLAINEN
Maakuntajohtaja
Landskapsdirektör

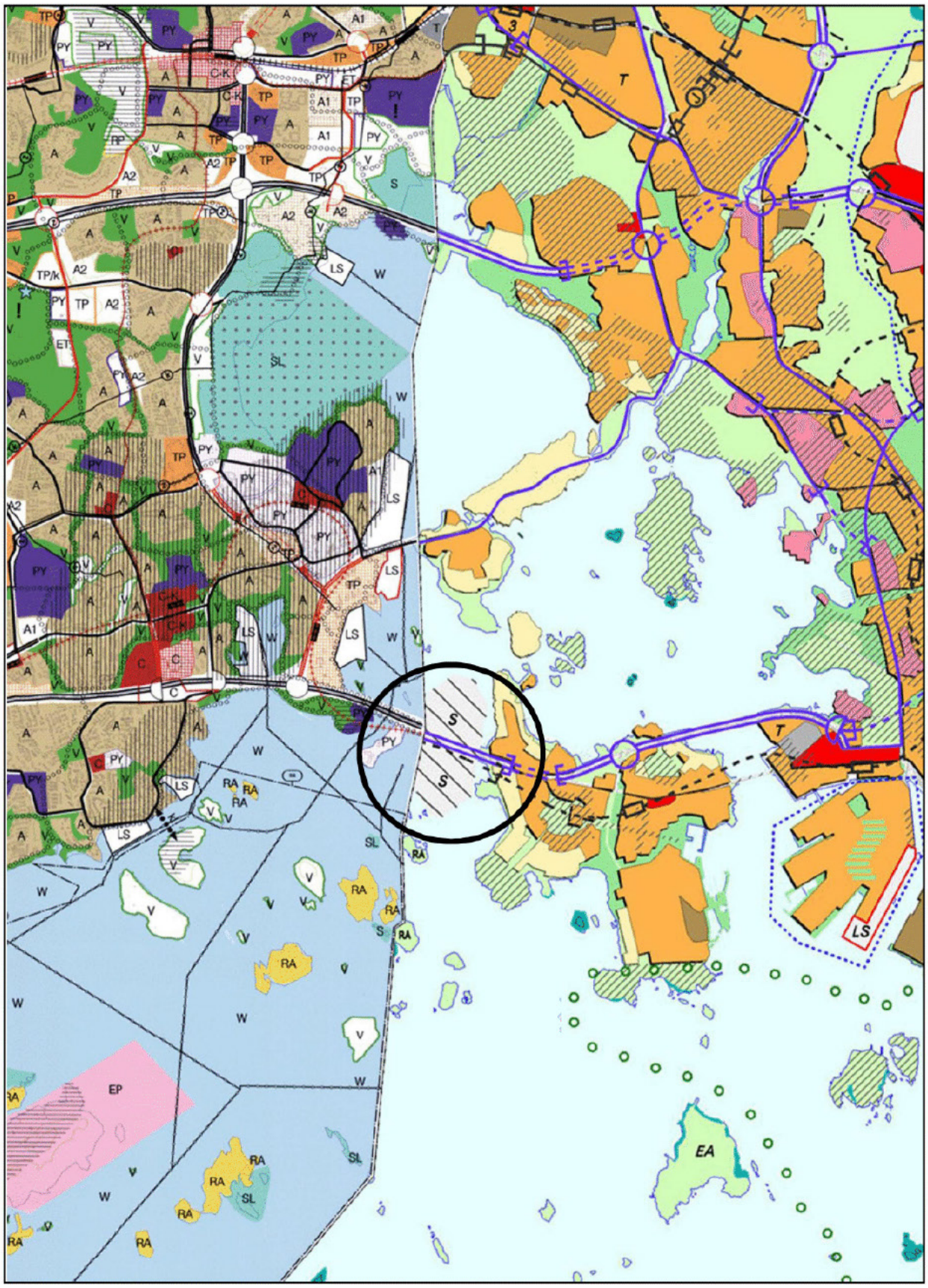
Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava
Merkinnät
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180



Ote yleiskaava 2002:sta
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180
Kslk 11.12.2012



Ote yleiskaava 2002:sta
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180
Kslk 11.12.2012



Yhdistetty ote Helsingin yleiskaavasta ja Espoon eteläosien yleiskaavasta
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180
Kslk 11.12.2012



MERKINNÄT:

luonnonsuojelulain mukainen suojeltu luontotyyppi
1. Koivusaaren merenrantaniitty

arvokkaat kasvillisuus- ja kasvistokohteet
2. Lauttasaaren Koivusaaren eteläkärki, arvoluokka II, huomattavan arvokas
3. Riihilahden pohjoisranta, arvoluokka I, hyvin arvokas
4. Hiidenkiukaanpuiston ranta, arvoluokka III, kohtalaisen arvokas

geologisesti tai geomorfologisesti arvokas kohde
5. Koivusaari, siirtolohkare, arvoluokka I, suuri arvo
6. Lauttasaari, moreeniharjanne, arvoluokka III, pieni arvo

linnustollisesti arvokas kohde
7. Porsta, arvoluokka III
8. Vaskiniemi, arvoluokka II
9. Kalkkipaadenpuisto, arvoluokka II

lepakkokohteet
10. Vaskilahti, arvoluokka III, paikallisesti arvokas lepakkoalue
11. Lauttasaaren Lemislahti, arvoluokka III, paikallisesti arvokas lepakkoalue

vesipinta

kaupungin raja

Koivusaaren ja sen lähiympäristön arvokkaat luontokohteet
Liite Koivusaaren osayleiskaavaan 12180
Kslk 11.12.2012

