



## **Vaikutusten arviointi: Vuorovaikutus**



## Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaehdotus, vaikutusten arvioinnit

Vaikutusten arviointi:  
Vuorovaikutus

14

## VUOROVAIKUTUS SÖRNÄISTENRANNAN JA HERMANNINRANNAN YLEISKAAVALLISESSA SUUNNITTELUSSA

Vuonna 2000 voimaanastuneen Maankäyttö- ja rakennuslain eräänä päämotiivina oli parantaa kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa kaavoitukseen ja rakentamiseen. Lain myötä otettiin käyttöön osallistumis- ja arviointisuunnitelma osana suunnitteluprosessia.

Uudenmaan ympäristökeskuksen käsityksen mukaan Yleiskaava 2002 (joka käsitteli koko kaupungin maankäyttöä ja siten myös Kalasatamaa) ei antanut riittävää pohjaa asemakaavoitukselle, koska alueesta ei ollut erikseen käyty kansalaisdebattia. Yleiskaavassa keskeiset uudet projektialueet määriteltiin ”suunnittelualueiksi”. Käsite määriteltiin seuraavasti: ”Yleiskaava osoittaa suunnittelualan maankäyttömuodot ja niiden väliset suhteet. Niiden sijainti ja rajaukset ratkaistaan yksityiskohdallisella kaavoituksella”. Tämä maininta otettiin yleiskaavaan, jotta tulevalle asemakaavoitukselle annettaisiin riittävästi väljyyttä.

Osallistumisen järjestämiseksi uuden lain hengen mukaisesti johti kuitenkin siihen, että Yleiskaava 2002 tarkentuu osayleiskaavalla ennen kuin alueen asemakaavat laaditaan, edellyttäen että osayleiskaava saa lainvoiman.

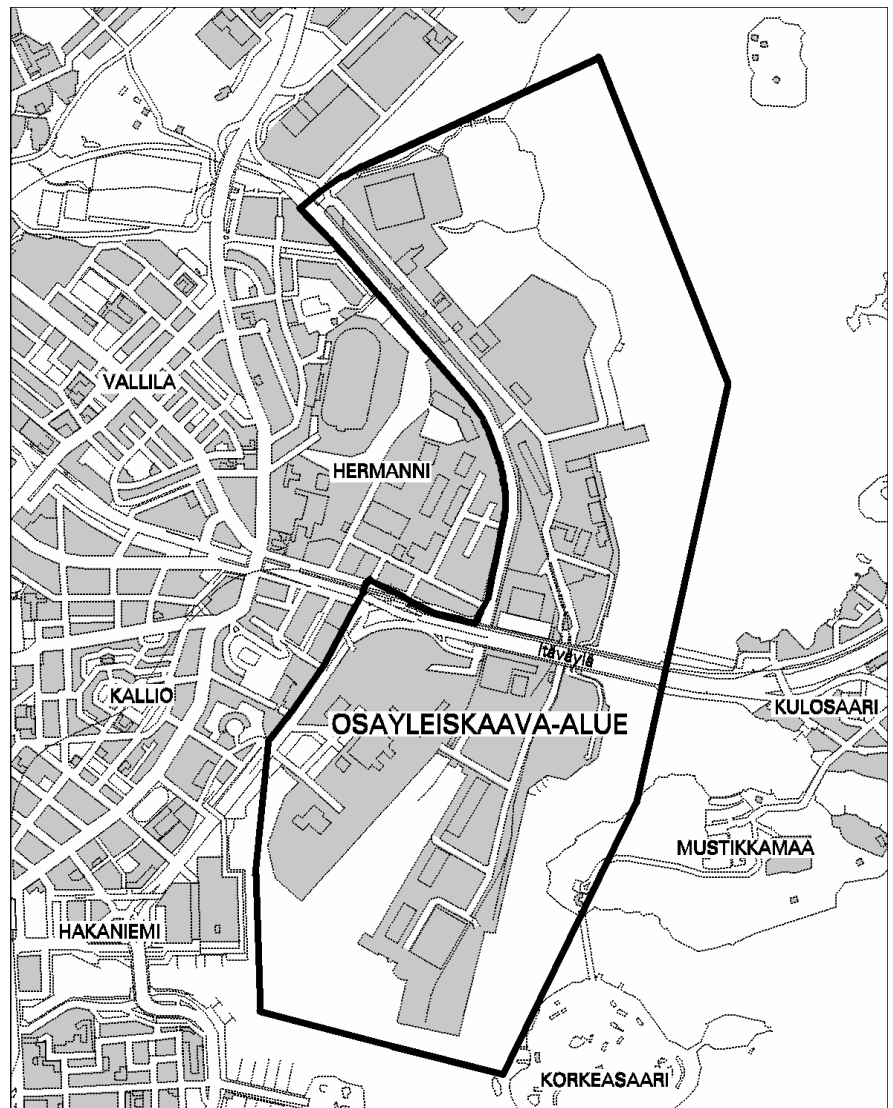
Tähän vaikutusarviointiraporttiin on koottu paitsi osallistumis- ja arviointisuunnitelma myös selostukset keskeisistä vuorovaikutustilaisuuksista sekä lausunnoista ja kansalaisten aloitteista. Ne kuvaavat hyvin niitä huolia ja toiveita, joita eri tahoilla on ollut suunnittelutyön aikana. Samalla tässä raportissa kerrotaan miten kansalaisten ja viranomaisten näkemykset on otettu huomioon. Pieni +-merkki kysymyksen perässä osoittaa, että kysymyksellä on ollut vaikutusta osayleiskaavan sisältöön.

4.3.2004

## **KALASATAMAN OSAYLEISKAAVA OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA**

### **Suunnittelualue**

Kalasadamalla tarkoitetaan Sörnäisten satamaa ja sitä ympäröiviä alueita. Kalasatama sijaitsee itäisessä kantakaupungissa. Alue koostuu Hanasaaresta, Sompasaaresta, Verkkosaaresta ja Kyläsaaresta. Aluetta rajaavat Sörnäisten rantatie, Hermannin rantatie, Hermannin rantapuisto, Vanhankaupungin selkä, Sompasaarensalmi ja Suvilahti.



### **Mitä alueelle suunnitellaan**

Suunnittelun lähtökohtana on satama- ja teollisuusalueiden muuttaminen merelliseksi uudeksi kaupunginosaksi. Keskeisen sijaintinsa takia on luontevaa, että alueesta tulee osa kantakaupunkia. Tiivis ja hyviin joukkoliikenneyhteyksiin pohjautuva kaupunkirakenne tukee kestävä kehityksen toteutumista. Aluetta suunnitellaan noin 15 000 asukkaalle, mikä tarkoittaa 5 000–7 000 asuntoa. Työpaikkoja alueelle tulee 6 000–7 000.

4.3.2004

## Aikataulu

Kalasadaman suunnittelu on liittynyt kantakaupungin itärannan suunnitteluun, joka vauhdittui vuonna 1992 kun Yleiskaava 1992 hyväksyttiin. Ensiksi suunniteltiin itärannan pohjoisosa, Arabianranta, jonka jälkeen ryhdyttiin suunnittelemaan itärannan eteläosaa, Kalasatamaa. Yleiskaavaa 2002 valmisteltaessa päätettiin, että alueelle laaditaan osayleiskaava. Osayleiskaavassa määritellään rakentamisen määrä ja sijoittuminen, olennaiset liikenne- ja pysäköintiratkaisut sekä toimintojen (asuminen, työ palvelut ja virkistys) sijoittuminen alueella.

Maankäytön suunnittelusta pidetään kansainvälinen kilpailu vuoden 2004 lopulla. Kilpailu ratkeaa vuoden 2005 alkupuolella. Tulokset otetaan huomioon osayleiskaavan valmistelussa.

Aluksi laaditaan osayleiskaavaluonnos. Tavoitteena on, että se on kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuoden 2005 alkupuolella.

Suunnittelua jatketaan laatimalla osayleiskaavaehdotus. Lautakunnan puoltama ehdotus etenee kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi arviolta vuodenvaihteessa 2006/2007.

Osayleiskaava ohjaa alueen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta. Asemakaavat laaditaan osaluueittain niin, että ensimmäisenä laaditaan asemakaava metrokorttelille. Kustakin asemakaavasta laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jonka jälkeen asemakaava etenee luonnoksen kautta ehdotukseksi ja valmiiksi kaavaksi.

Kalasadaman rakentaminen alkaa arviolta vuonna 2008 kun tavarasatamatoiminnot ovat siirtyneet Vuosaareen. Pääosa rakentamisesta ajoittuu 2010 -luvulle.

## Voimassa olevat kaavat ja päätökset

Helsingin seudun seutukaavassa Kalasatama on varattu virkistysalueeksi, taajamatoimintojen alueeksi, erityis- ja työpaikka-alueeksi. Lisäksi alueella on eritasoliittymä ja sen halki kulkee seudullinen liikenneväylä. Valmisteilla olevassa maakuntakaavaehdotuksessa alue on merkitty pääosin taajamatoimintojen alueeksi.

Yleiskaava 2002:ssa Kalasatama on pääosin kerrostalovaltaista aluetta. Alue on rajattu erillisellä suunnittelualuemerkinnällä.

Kalasadamassa on voimassa monta asemakaavaa, joissa alue on varattu satamaa ja energian tuotantoa varten. Hanasaaren voimalaitosalue on asemakaavoittamatta.

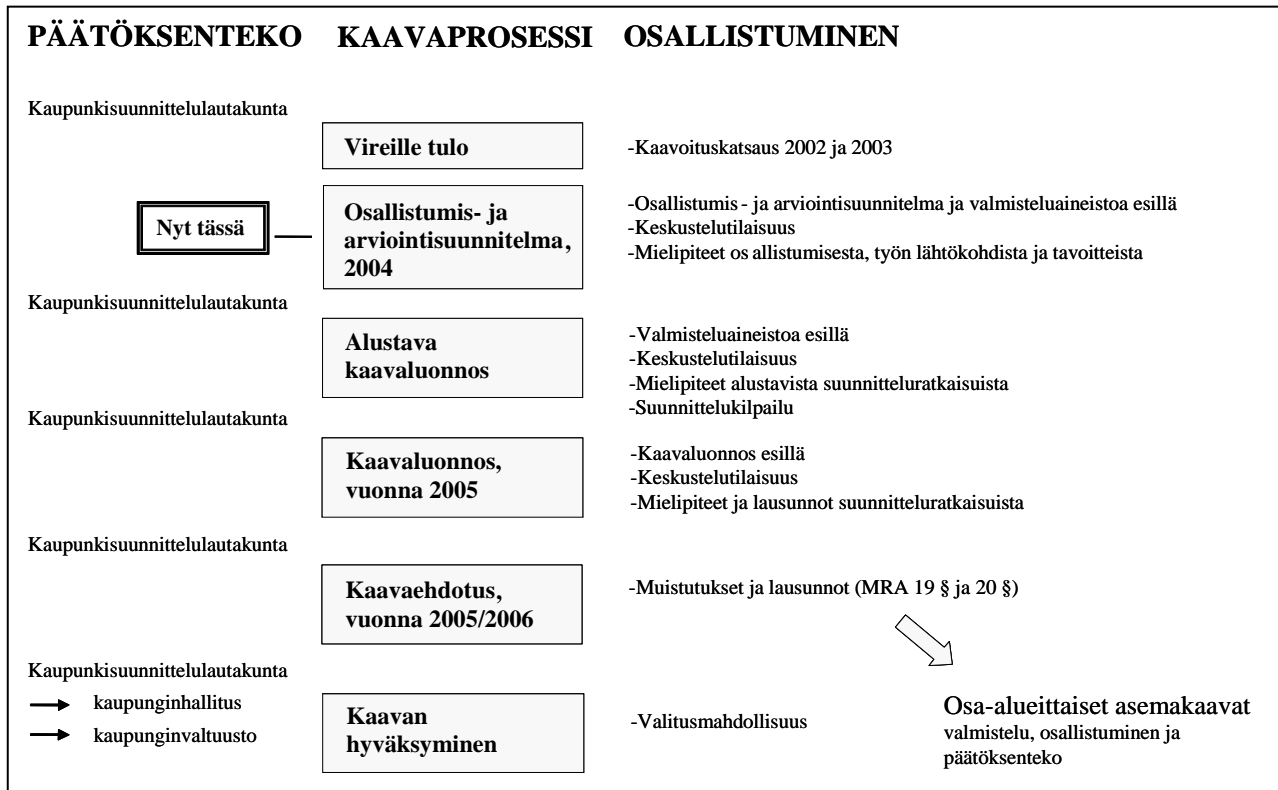
## Miten voit osallistua

Suunnittelun eri vaiheissa järjestetään kaikille avoimia vuorovaikutustilaisuuksia. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiä ja kehittämissuhteita. Tilaisuuksiin liittyy aina mahdollisuus antaa palautetta. Aineistoa on esillä kaupunkisuunnitteluvirastossa sekä lähikaupunginosissa esimerkiksi kirjastoissa.

Viranomaisyhteistyötä varten järjestetään erillisiä neuvotteluja. Hallintokuntien välisiä seminaareja toimintojen mitoituksesta ja sijoittamisesta järjestetään tarpeen mukaan, vähintään kerran vuodessa. Lisäksi järjestetään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia viranomaisneuvotteluja.



4.3.2004



Kuva: Päätöksenteko ja osallistuminen kaavaprosessissa

### Ketkä ovat osallisia

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

Maanomistajat, joista merkittävin on Helsingin kaupunki.

Suunnittelun vaikutusalueen asukkaat:  
Kallio, Siltasaari, Merihaka, Hermannin, Toukola

Asukkaita edustavat yhdistykset:  
Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto ry,  
Kallio - Seura, Katajanokka - Seura, Kruunuhaka

- Seura, Siltasaariseura, Merihaka - Seura, Hermannin - Vallila Seura, Kallion - Alppilan seudun kestävä kehityksen asukasfoorumi, Kuloarelaiset - Brändöborna, Arabianrannan - Toukolan - Vanhankaupungin yhdistys

Suunnittelusta kiinnostuneet muut yhdistykset ja seurat voivat ilmoittautua osallisiksi.

Helsingin kaupungin hallintokunnat:  
Asuntotuotantotoimisto, Helsingin Energia, Helsingin Satama, Helsingin Vesi, kaupunginkansli-  
an talous- ja suunnitteluosasto sekä kehittä-  
mistö, kaupunginkirjasto, kaupunginmuseo,  
kiinteistövirasto, kulttuuriasiakeskus, liikenne-  
laitos, liikuntavirasto, Korkeasaaren eläintarha,  
nuorisosiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslai-  
tos, rakennusvalvontavirasto, rakennusviraston  
katuosasto ja viherosasto, sosiaalivirasto, Vas-



4.3.2004

taanottokeskus, terveystoimisto ja ympäristökeskus

Muut viranomaiset:

Helsingin seurakuntayhtymä, Uudenmaan ympäristökeskus, YTV:n jätehuoltolaitos, Kierrätyskeskus Oy ja Helsingin kihlakunnan poliisilaitos

Osalliset voivat lausua mielipiteensä suunnitelmista ja heille tiedotetaan kaavoituksen etenemisestä.

### Vaikutusten arviointi

Suunnittelun taustaksi on selvitetty kantakaupungin uusien ranta-alueiden rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia ja Kalasataman joukkoliikenteen järjestämistä.

Suunnittelun aikana arvioidaan suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia seuraaviin tekijöihin:

- Yhdyskuntarakenteeseen. Yleiskaava 2002 yhteydessä tehtyä arviointia täydennetään tarvittaessa.
- Maisemaan, rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja -siluettiin. Muutoksia maisemaan ja kaupunkikuvaan arvioidaan pienoismallilla, alueleikkauksilla ja perspektiivikuvilla.
- Luontoon. Selvitetään ruoppausten ja täyttöjen vaikutukset vesiolosuhteisiin.
- Liikenteeseen. Selvitetään liikenteen vaikutukset ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja katu- ja kevyenliikenteen verkkoon. Erityisesti selvitetään metron ja joukkoliikenteen vaikutukset.
- Teknisen huollon järjestämiseen. Laaditaan alueelliseen korkotason ja teknisen huollon verkostojen alustavat yleissuunnitelmat.
- Yhdyskuntatalouteen. Selvitetään kaupunkirakenteen toteuttamiseen vaikuttavat tekijät ja kustannukset kaupungille. Selvitetään voimalaitostoiminnan ja hiilen varastoinnin siirron aiheuttamia taloudellisia vaikutuksia.

- Sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin. Arvioidaan rakentamisen aiheuttamat vaikutukset väestörakenteeseen, asuntokantaan ja palveluiden saatavuuteen. Selvitetään metroaseman vaikutukset ja virkistysalueiden riittävyys sekä satamahistorian vaikutuksia syntyvään kaupunkikuvaan.
- Ympäristöterveyteen. Selvitetään suunnitelman vaikutusta pilaantuneen maaperän kunnostustarpeeseen, menetelmiin ja kustannuksiin. Tarkastellaan mahdollisuudet mahdollisimman miellyttävien ääniolosuhteiden ja ilmanlaadun luomiseen sekä voimalaitostoitinnan edellyttämien suojaetäisyyksien järjestämiseen.

Selvityksiä päivitetään suunnittelun edetessä. Suunnittelun tausta-aineistoksi on jo laadittu mm. seuraavat selvitykset:

Sörnäisten sataman maaperätutkimukset/ Metroaseman ja verkkosaaren pohjoisosan alueet. Osa A: Tutkimukset. Osa B: Maaperän alustava kunnostustarvetarkastelu. 18.11.2003. Suomen IP-Tekniikka Oy.

Sörnäisten sataman maaperätutkimukset. Sompasaaren osa-alue. 30.9.2003. Jaakko Pöyry Infra. Maa ja Vesi.

Maaperän tutkimussuunnitelma 24.4.2003. Sörnäisten satama. Golder Associates Oy.

Osa A: Kalasataman Ympäristön pilaantuneen maaperän toiset lisätutkimukset. Osa B: Kalasataman ympäristön pilaantuneen maaperän alustava kunnostustarve-tarkastelu. 19.4.2002. Suomen IP-Tekniikka Oy.

Sörnäisten tunneli. Rakennetekninen yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus. 3.1.2002. Kalliosuunnittelu Oy.

Agroksen tunnelin alustavat rakennettavuus ja kustannus selvitykset. 21.10.2003. KSV.



4.3.2004

Hiilivarasto 240 000 m<sup>3</sup>, Toteutettavuus selvitys.  
31.10.2003. OAM - Consulting Oy.

### Mistä saat tietoa

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan:

- Kirjeitse: alueen maanomistajat, alueella nykyisin toimivat yritykset ja suunnittelualueeseen rajautuvien kortteleiden asuinosakeyhtiöt.
- Kirjeitse: asukkaita edustaville yhdistyksille ja muille seuroille ja yhdistyksille ilmoitetaan kirjeitse, mikäli yhdistys on mainittu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tai se ilmoitetaan osalliseksi.
- Kirjeet ja muu yhteydenpito: Helsingin kaupungin hallintokunnat, muut viranomaiset
- Ilmoitukset: Helsingin Sanomat, Hufvudsbladet, Uutispäivä Demari, Kansan Uutiset, Alueuutiset
- Kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivut: [www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) > Mitä Helsingissä suunnitellaan > Projektialueet > Kalasatama
- Helsingin kaavoituskatsaus

Osayleiskaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta tiedotetaan:

- Kuulutus em. lehdissä
- Kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivut: [www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv)

### Anna mielipiteesi

Suunnittelusta voi antaa mielipiteensä kirjallisesti tai suullisesti. Kirjalliset mielipiteet toimitetaan osoitteeseen:

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

telekopio: 169 4484

sähköposti: [kaupunkisuunnittelu@hel.fi](mailto:kaupunkisuunnittelu@hel.fi)





4.3.2004

### Yhteystiedot

Kaupunkisuunnitteluvirasto  
Yleissuunnitteluosasto  
PL 2100, Kansakoulukatu 3  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
fax: 169 4390

sähköpostiosoitteet ovat muotoa:  
etunimi.sukunimi@ksv.hel.fi

Maankäytön suunnittelu  
Pertti Kare, yleiskaavapäällikkö  
puh. 169 3328  
Mikael Sundman, projektipäällikkö  
puh. 169 4262  
Markku Lahti, arkkitehti  
puh. 169 2585  
Satu Tiitola, yleiskaavasunnittelija  
puh. 169 4365

Liikennesuunnittelu  
Matti Kivelä, DI  
puh. 169 3542  
Heidi Hyvärinen, DI  
puh. 169 3516

Teknistoloudellinen suunnittelu  
Eija Kivilaakso, toimistopäällikkö  
puh. 169 4271  
Sirpa Kolu, DI  
puh. 169 4274

Suunnittelun ja rakentamisen koordinointi  
Kaupunginkanslia, kehittämistoimisto  
Pohjoisesplanadi 11–13  
PL 1, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
fax: 169 3772

Heikki Somervuo, projektinjohtaja  
puh. 169 2483  
heikki.somervuo@hall.hel.fi



KALASATAMAN OSAYLEISKAAVA, ASUKASTILAISUUS  
Kaupunkisuunnitteluviraston auditorio ke 14.4.2004 klo 17-19.00

Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Pertti Kare, puheenjohtaja  
Satu Tiitola  
Markku Lahti  
Mikko Marttila  
Pekka Pakkala  
Tuomas Hakala  
Matti Kivelä  
Maija Mattila, tilaisuuden sihteeri

Osallistujia: 13 henkilöä

Keskustelussa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

- **Pentti Heinonen, Laajasalo-Seura.** YTV:n ja muiden tutkimusten mukaan väestön lisääntyminen ei lisää kaupungin verotuloja. Kenen vastuulla on Helsingin kaupungin kvalitatiivisten tavoitteiden (kaupunkikuva, sosiaaliset ja kulttuuriset tavoitteet) toteutuminen? Miten Kalasataman alueen suunnittelussa asetettujen laadullisten tavoitteiden onnistumista seurataan? Onko selvitetty, miten Kalasatamassa voitaisiin olla toistamatta Euroopan eri satama-alueiden suunnittelussa tehtyjä virheitä ja toisaalta, miten saataisiin niiden hyvät kokemukset käyttöön?
- **Timo Puska, Merihaka-Seuran puheenjohtaja.** Meitä Kalasataman naapurissa kiinnostaa, miten liikenne ja pysäköinti suunnitellaan? Alueen tiiviyys pelottaa: tuleeko alueelle liikaa asumista. Missä vaiheessa kaupat ja muut palvelut tulevat alueelle? Valitettavasti yleensä palvelut tulevat vasta paljon sen jälkeen, kun asunnot on rakennettu.
- **Sami Koivuneva.** Suunnittelussa on huomioitava, että uusille raitteille ei ehkä löydy rahaa, sillä se on niin kallista. Toimiiko Kalasatama, mikäli alueelle ei saada muita joukkoliikenneyhteyksiä kuin metro? Laaditaanko osayleiskaavassa tiukat rakentamismääräykset, ettei alueelle tule samanlaisia elementtitaloja kuin Ruoholahteen tai samanlaista monotonista ja köyhän näköistä aluetta kuten Vuosaarissa on.
- **Thomas Jansen.** Vaikuttaa, että viheralueita on vain alueiden keskellä ja rannoilla niitä on vähemmän. Voisiko niitä olla enemmän myös rannoilla?

- **Heikki Kukkonen, Kulosaari-Seura.** Kuulostaa vanhakantaiselta tavalta suunnitella, että ensin päätetään asukasluku ja sen perusteella suunnitellaan maankäyttöä. Mihin alueen väestötavoite perustuu? Onko puolen miljoonan väestötavoite ehdoton luku, johon on päästävä? Onko se vain kiva tasaluku vai mihin se perustuu? Kaupunkisuunnittelu on prosessi ja alueen kerrosala voi muodostua vain suunnitteluprosessin kuluessa. Voisiko alueella järjestettävän suunnittelukilpailun osallistujille jättää liikkumavaraa, että he voivat arvioida, minkälainen asukasmäärä alueelle olisi hyvä. Toteutetuilta alueilta saatujen asumiskokemuksista saadun palautteen tulisi vaikuttaa uusien alueiden asukasmääriin.
- **Sami Koivuneva.** Metro-lehti. Asunto-ohjelman mukaan Helsinkiin pitää rakentaa 3 000 asuntoa vuodessa. Kalasatama sijaitsee niin hyvällä paikalla, että sinne pitää rakentaa tiiviisti.
- **Terttu Nukari.** Tulvatko suuret kerrosalatavoitteet siitä, että alueelle on kallista rakentaa? Kuinka paljon kalliimpaa se on kuin ns. tavallisesti? Alueelle tulisi saada riittävästi virkistysaluetta, koska ympäröivillä alueilla, Kalliossa ja Sörnäisessä, ei ole riittävästi virkistysalueita. Alueen lähivirkistysalue ei voi olla pelkästään Mustikkamaa.
- **Pekka Nuutinen, Helsingin vastaanottokeskus.** Säilytetäänkö nykyiset rakennukset alueella? Sopiiko Kyläsaarekatu 10:ssä sijaitseva vastaanottokeskus tulevalle alueelle?
- **Eila Vuoksila, Kallio-Alppilan asukasfoorumi.** Suvilahden asuinalue on laiminlyödyimpiä alueita, joita kaupungista löytyy. Metroaseman nimi pitäisi olla Suvilahden metroasema. Englantilaiskallio on Suvilahden arboretum, alue tulisi ehdottomasti säilyttää. Ainakin puistikko tulisi säilyttää, sillä se on alueen maamerkki ja silmänilo.
- Pidetäänhän osalliset ajan tasalla suunnittelukilpailussa?
- **Antero Innamaa,** Aikataulu metroaseman rakentamisessa on hirvittävän tiukka. Metroasemasta tulee erittäin suuri: suuret liikennemäärät. On tärkeää, minkälaiseksi metroasema rakennetaan. Pelkään, että se tehdään tyyppillisellä taloudellisella periaatteella. Toivoisin, että luonnonelementtiä käytettäisiin metroaseman suunnittelussa hyväksi, jotta metroasemasta saadaan mielenkiintoinen. Metroaseman suunnittelussa pitäisi ottaa mallia Tempeliahaukion kirkosta, joka on Helsingin suosituimpia matkailukohteita. Alueelle näyttää tulevan paljon venelaitureita ja samalla alueelta poistuisi yksi suurimmista talvisäilytyspaikoista. Onko mietitty, missä on uusien venelaitureiden veneiden talvisäilytyspaikat.
- **Sami Koivuneva.** Eikös metroaseman rakentamisesta ole tehty sopimus?

- **Terttu Nukari, Kulosaarelaiset-Brändöboarna.** Venepaikkojen varamisessa ei tulisi mennä liiallisuusiin. Paljon uusia venelaitureita on varattu esimerkiksi Herttoniemeen. Voihan urbaani ranta olla ihan kiva ilman venesatamia.
- **Tarja Melajärvi, Helsingin terveystakeskus.** Ei tarkoituksenmukais- ta rakentaa pieniä terveystasemia. Uusi kokonaisuus Vallila, Arabianranta, Kalasatama olisi hyvä uudelle terveystasemalle, Kalasatama voisi olla hyvä paikka.

KALASATAMAN OSAYLEISKAAVA, ASUKASTILAISUUS  
Kaupunkisuunnitteluviraston auditorio 7.3.2006 klo 17-19.00

Yleisöä paikalla 24

Tilaisuuden kulku

Mikael Sundman esitteli alueen suunnittelutilanteen ja kaavaluonnoksen. Keskustelu avattiin.

Yhteenveto esitetyistä kysymyksistä ja kommenteista aihepiireittäin ryhmiseltynä  
(vastauksia ei ole kirjoitettu)

Ympäristövaikutukset ja asumisolosuhteet

Tuulisuus

- Miten estetään tuulen tuiverrukset asuinalueella, joka sijaitsee meren rannalla? Miten otetaan huomioon kestävä kehitys nimenomaan lämpötalouden kannalta? Mm. Merihaassa tuulee. +
- Asun aika lähellä ja pari vuotta sitten meni ohi trombi. Edellinen kysymys ei ollut siis lainkaan aiheeton.
- Satun työskentelemään tilastotalossa ja kutsumme Työpajankatua tuulikaduksi – ilmeisesti nykytilanne muuttuu tuulen kannata kun aluetta rakentaa? Tuulen paine ainakin ylemmissä kerroksissa on vähintään kohtalaisen suuri. +

Täytöt

- Täytetäänkö rantaviivaa ja kuinka paljon Sompasaassa. Kuvasta on vaikea hahmottaa mahdollisia täyttöjä.

Tulviminen

- Millaiset tulvarajat alueella on? +
- Mikä on tarkka tulvan varmuuskorkeus alueella? +
- Mikä oli taannoisen vedennousun suurin korkeus? +

### Liikenneyhteydet, -järjestelyt ja pysäköinti

- Metroasema on Kulosaaren sillan kupeessa. Onko tehty tarkempia suunnitelmia alueen sisäisestä liikenteestä? +
- Olisin vielä tarkentanut ratikkayhteyttä Kalasatamasta Pasilan asemalle, miten se kulkisi ja milloin? +
- Miten ratikkalinja metroasemalle kulkisi/rakennettaisiin?
- Alue tulee olemaan verraten kallis ja yksityisautoja tulee olemaan paljon. Miten pysäköinti on järjestetty?
- Teollisuuskatu johtaisi liikennettä Pasilaan ja satamarata purettaisiin. Onko näistä millaisia suunnitelmia olemassa.
- Liikennejärjestelyt alueen pohjoisosasta alueelta pois?
- Arabianrannan liittymä Hämeentielle menee kaupungin suuntaan tukkoon, jos vapaakaista toteutetaan. Kääntyminen kaupunkiin päin on jo nyt aivan tukossa kun vihreät valot on niin lyhyet.
- Miten Helsingin keskustatunneli liittyy tähän alueeseen?
- Sinun piirtämä näkemys tuntuu tosi järkevältä (Keskustatunnelin pitkittäminen pitkälle Hermannin rantatielle).
- Jos keskustatunneli tehdään, niin kyllähän se vaikuttaa aikataulullisesti näihin suunnitelmiin - rahaa pitää jakaa useaan eri hankkeeseen.

### Nykyinen käyttö ja sen tulevaisuus

- Kaava sinänsä on mielenkiintoisen näköinen. Meidän kannaltamme vaan näyttää surulliselta, olemme nykyisin keskellä korkeakouluille varattua rakennusalueetta.
- Pieni kommentti: kauppiasyhdistykselle luvattiin 10 vuotta vuokra-aikaa lisää (peltihallit Kyläsaarenkadulla), vuoteen 2023? +
- Nykyinen liikennejärjestely tulee meidän osalta muuttumaan. Ensinnäkin asemamme jää vähän torsoksi. Millainen on alueen rakentamisen aikataulu? Alue on muutoinkin hyvin saastunut ja rakennettaessa se joudutaan puhdistamaan kalliilla.
- Vanhat kaasuvoimalan rakennukset kiinnostavat. Mitä niille tapahtuu? Jos alueelle tulee kulttuuritoimintaa, ja tekee vuokrasopimuksen, saako jatkossakin tiloissa toimia.
- Mitä tapahtuu nykyisille kaukolämpövoimaloille?

### Uudet asuinalueet

- Pohjoisessa viheralueen keskellä on pyörylöitä. Millaisia taloja on tulossa?
- Onko alueelle vielä tulossa kelluvaa asuntorakentamista?

### Aikataulu

- Voisiko rakentamisaikataulusta kertoa enemmän?
- Miten pitkä on alueen rakentamisaikataulu?
- Entäpä optimistisimmin, milloin ensimmäiset asukkaat voisivat muuttaa?
- Milloinkohan metro pysähtyy 1. kerran?

### Muuta

- Aiotaanko Korkeasaaren tehdä silta Sompasaaresta? Entäpä toteutuvatko Törhösen miljoona-asunnot Kulosaaren sillan kupeessa? Mitä kuuluu Itäväylän kattamiselle?
- Ei siis aiota eikä haluta liittyä Merihakaan voimalan kohdalla millään sillalla?
- Paljonko alueelle on tulossa asukkaita? Millaisia kauppakeskuksia on tulossa, tuleeeko vain metroaseman ympärille?
- Uskotko, että kaupunki pitää omistuksessaan alueen tonttimaat?

## SÖRNÄISTENRANNAN-HERMANNINRANNAN (KALASATAMAN) KESKUSTELUTILAISUUS YHDISTYKSILLE JA SEUROILLE

Aika 21.11.2006 klo 17 - 19

Paikka ksv, lautakuntasali

Paikalla kaupunkisuunnitteluvirastosta

Mikael Sundman, projektipäällikkö

Pekka Pakkala, arkkitehti

Matti Kivelä, liikennesuunnittelija

Jouni Kilpinen, teknistaloudellinen suunnittelija

Alpo Tani, suunnittelija, tilaisuuden sihteeri

Maija Mattila, vuorovaikutussuunnittelija

Tilaisuuteen osallistui

Anna-Maria Kantola, Hermanni-Vallila seura

Erja Väyrynen, Kulosaarelaiset ry

(tilaisuuteen oli kutsuttu 11 yhdistystä ja Helka)

Yhdistysten esittämiä kysymyksiä

- Kuinka suuri alue energialaitokselle on varattu?
- Tuleeko metroaseman pysäköintitaloon liityntäpysäköintipaikkoja? Miten pysäköinti on mitoitettu? Tuleeko Kulosaaren kautta Korkeasaareen menevä liikenne vähenemään vai lisääntymään? Miten osayleiskaava vaikuttaa kyseisiin liikennemääriin? Palveleeko pysäköintialueet työpaikkaliikennettäkin?
- Miten alueelle tullaan idästä päin? Missä ovat uudet liittymät?
- Onko alueelle tulossa liikekeskustaa?
- Ovatko viheralueet pienentyneet? Näyttäisi siltä, että rantaväylää on kavennettu.
- Alue näyttää hyvin litteältä. Onko alueelle tulossa korkeampia kohtia esimerkiksi virkistysalueille? Mikä on alueen perustaso?
- Näkymät ovat kovan oloisia, onko suunniteltu pehmennyksiä?
- Missä järjestyksessä alue toteutetaan? Mikä on toteuttamisaikataulu? Kuuluuko Mustikkamaan silta ensimmäiseen asemakaavavaiheeseen?
- Mustikkamaan lisääntynyt virkistyskäyttö ei ole ongelma, kunhan Korkeasaareen Kulosaaren kautta kulkeva liikenne ei lisääny.
- Onko maaperän puhdistuskustannuksille asetettu rajaa? Kustannukset hämäääntyy kun puhutaan aina 100 miljoonista?
- Miksi hiilikasat halutaan siirtää silloihin?
- Milloin ja miten satamatoiminnot siirtyvät? Kuinka pitkä aika siihen kuluu?



- Mihin 20 kerrosta korkeat rakennukset tulevat? Havainnekuvaan oli piirretty puita. Tuleeko alueelle puita?

## SÖRNÄISTENRANNAN JA HERMANNINRANNAN OSAYLEISKAVALUONNOKSESTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ NIIDEN VAIKUTUS KAAVAAN

### Tiivistelmä

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyysi 24.1.2006 45 virastolta, laitokselta, järjestöltä ja yhdistykseltä lausuntoa Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaluonnoksen suunnitteluratkaisuista 30.4.2006 mennessä. 23.5.2006 mennessä oli saatu 21 lausuntoa ja 2 mielipidettä.

Osayleiskaava-alueen maankäyttö ja rakentamisen määrä ei ole keskeinen ongelma lausunnonantajien mielestä. Vain yhdessä lausunnossa esitetään kerrosalan supistamista ja yhdessä ehdotetaan sen lisäämistä.

Lausunnoissa käsitellään laajemmin energiahuollon alueen laajuutta ja voimalaitostoiminnan suhdetta muuhun maankäyttöön. Helsingin Energia pitää aluevarausta alimitoitettuna ja esittää, että sen puitteissa pitkäjänteinen energiahuolto on mahdoton toteuttaa osayleiskaavaluonnoksessa esitetyllä alueella. Ympäristöviranomaisten lausunnossa viitataan aluevarauksen mahdolliseen valtakunnan alueidenkäytön tavoitteiden vastaisuuteen. Myös turvaetäisyyksiä pidetään ongelmallisina.

Toinen merkittävä huolenaihe on ympäristöhygieenisten ja alueen vakavuuteen sekä rantarakenteiden kestävyysliittyvien selvitysten puutteellisuuteen sekä rakentamisen kalleuteen näistä johtuen.

Kolmanneksi suhtaudutaan kriittisesti kanavien rakentamiseen sekä teknisesti että taloudellisesti.

Energiahuollon varaus on suurempi kuin oikeusvaikutteisessa Yleiskaava 2002:ssa. Sen yhteydessä on selvitetty, etteivät aluevaraukset ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Osayleiskaavaluonnoksen mukainen, nykyistä suppeampi alue tulee ajankohtaiseksi kun käytössä oleva Hanasaari B-laitos on purettu ja korvattu Hanasaari C-laitoksella 2030-luvulla. Ennen tätä ajankohtaa voidaan vain käytöstä poistettu Hanasaari A-laitos ja hiilikasan alue muuttaa uuteen käyttöön. Kaupunginhallitus on helmikuussa 2006 kiirehtinyt tätä muutosta.

Ympäristöhygieenisiä ja muita turvallisuuteen liittyviä selvityksiä tullaan jatkamaan ja tarkentamaan niin asemakaava- kuin rakentamisvaiheeseen. On epärealistista suorittaa kattavaa ja lopullista vaikutusten arviointia tässä kaavoitusvaiheessa. Jo suoritettujen varsinkin laajojen tutkimusten tulosten valossa tiedetään varsin hyvin mihin jatkossa on koh-

distettava tarkemmat selvitykset tulevien ympäristölupien tueksi.

Suurin osa lausuntojen huomautuksista ja ehdotuksista voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä.

Siltä osin kun kanavien rakentaminen osoittautuu mahdottomaksi, on niistä luovuttava. Osayleiskaavaan sisältyvät vesiaiheet suunnitellaan niin, että ne ovat taloudellisesti toteutettavissa. Tarvittaessa varaudutaan myös puistomaisiin vaihtoehtoihin.

#### Suunnittelutilanne

Sörnäistenrannan-Hermanninrannan (Kalasataman) osayleiskaavan valmistelu käynnistyi kaupunginvaltuuston hyväksyttyä 26.11.2003 Helsingin yleiskaava 2002:n.

Osayleiskaavaa valmistellaan oikeusvaikutteisena.

Kevättalvella 2004 valmistui osayleiskaavan suunnitteluohjelma ja osayleiskaavan jatkosuunnitteluperiaatteet. Samanaikaisesti valmisteltiin alueelle järjestettävän aatekilpailun suunnitteluohjelma.

Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavan suunnitteluohjelma sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä 4.3.2004 ja 11.3.2004. Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi tiedoksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman kokouksessaan 4.3.2004.

Kokouksessaan 11.3.2004 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä esittelijän muutetun ehdotuksen mukaisesti jatkosuunnitteluperiaatteet (ks. seuraava kappale) osayleiskaavatyölle ja merkitä tiedoksi julkaisun Kalasataman osayleiskaavan suunnitteluohjelma (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2004:2).

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kokouksessaan 1.4.2004 hyväksyä osaltaan Kalasataman kaupunkirakenteellisen aatekilpailun suunnitteluohjelman.

Osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä muuta valmisteluaineistoa oli esillä 15.3.–30.4.2004:

- Pääkirjastossa, Rautatieläisenkatu 8
- Kirjakaapelissa, Lasipalatsi, Mannerheimintie 22–24, 2. krs
- Kallion kirjastossa, Viides linja 11
- Vallilan kirjastossa, Päijänteentie 5
- Arabianrannan kirjastossa, Aralis-kirjastokeskus, Hämeentie 135 A
- Kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs

Kalasataman osayleiskaavan esittely- ja keskustelutilaisuus osayleiskaavatyön lähtökohdista, tavoitteista ja osallistumisjärjestelyistä järjestettiin 14.4.2004 kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa.

Keskustelutilaisuus alueen arkkitehtikilpailun tuloksista järjestettiin 24.8.2005 kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa.

Kokouksessaan 23.9.2004 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, että Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaluonnos lähetetään lausunnoille, asetetaan nähtäville ja järjestetään osallistumistilaisuus mielipiteiden kuulemiseksi.

Keskustelutilaisuudessa 14.4.2004 kirjatut kommentit ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut palautteet jaettiin lautakunnalle tiedoksi 23.9.2004.

Keskustelutilaisuus alustavasta kaavaluonnoksesta (kutsuttu virastoja ja laitoksia), järjestettiin kaupunkisuunnitteluvirastossa 9.11.2005.

Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaluonnosta kokouksissaan 1.12.2005 ja 8.12.2005. Kokouksessaan 8.12.2005 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, että osayleiskaavaluonnos lähetetään lausunnoille, asetetaan nähtäville ja järjestetään osallistumistilaisuus mielipiteiden kuulemiseksi. Valmistelusta saadut mielipiteet jaettiin lautakunnalle tiedoksi esityslistan liitteenä 1.12.2005.

Esittelytilaisuus osayleiskaavaluonnoksesta järjestettiin kaupunkisuunnitteluvirastossa 7.3.2006.

Osayleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistoa oli esillä suunnittelukansioissa 1.-22.3.2006:

- Lasipalatsissa, Mannerheimintie 22-24, 2. krs
- Kallion kirjastossa, Viides linja 11
- Vallilan kirjastossa, Päijänteentie 5
- Arabianrannan kirjastossa, Aralis-kirjastokeskus, Hämeentie 135 A
- Kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs

Kaupunkisuunnitteluviraston areenakerroksessa oli lisäksi pystytettynä näyttely suunnittelualueesta ja -tilanteesta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyysi 24.1.2006 45 virastolta, laitokselta, järjestöltä ja yhdistykseltä mielipidettä/lausuntoa osayleiskaavaluonnoksen suunnitteluratkaisuista 30.4.2006 mennessä. 23.5.2006 mennessä oli saatu 21 lausuntoa ja 2 mielipidettä. Saadut mielipiteet ja lausunnot on jaettu esityslistan liitteenä.

## Lausunnot

**Uudenmaan ympäristökeskus** toteaa, että yleiskaava itsessään on visiomainen ja yleispiirteinen esitys suunnittelun keskeisistä lähtökohdista. Rakentamista rajaavia reunaehtoja on käsitelty vain taloudellisina ja teknisinä ongelmina, eivätkä ne ole juuri vaikuttaneet kaavan sisältöön. Suunnitelma on kaupunkirakenteellisesti oikeansuuntainen. Kaavan tausta-aineisto välittää ajatuksia monipuolisesti pohditusta ympä-

ristöstä, jolla on suhde alueen historialliseen ja kaupunkirakenteelliseen kontekstiin.

Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että osayleiskaavaehdotuksen jatkosuunnittelussa on otettava seuraavat näkökulmat huomioon:

- Kaavaselostukseen on lisättävä arviointi siitä, miten kaava toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.
- Uuden ja vanhan kaupunkirakenteen rajapinnan hengittävyyttä voisi vielä lisätä ja ehkä myös etsiä viitteitä alkupe-  
räisestä topografiasta erityisesti alueen pohjoisosassa.  
Myös Suvilahden voimalaitosalueen ja sen mittakaavan  
liittäminen uuteen rakentamiseen voisi olla kiinteämpi.  
Kaupunkikuvallisesti metroaseman ympäristöä voisi vah-  
vistaa.
- Alueen liittyminen koko kantakaupungin liikennejärjestel-  
mään kaipaa jatkoselvityksiä.
- Melun haittavaikutukset ovat pahimpia asumisen kannalta  
Kulosaaren sillan vieressä, jonne on tutkittu kaupunkivillo-  
jen sijoittamista. Ajatus vaatii tarkentamista.
- Maankäyttömerkintöjä voisi vieläkin yleistää joustavam-  
miksi, jotta alueen toteuttaminen saataisiin sujuvammaksi.
- Energiahuollon aluevaraus ei ole toteuttamiskelpoinen ny-  
kyisen kokoisena ja muotoisena. Kaavaselostuksessa ei  
ole käsitelty ja tunnistettu riittävällä tarkkuudella vaikutuk-  
sia ympäristöön. Suvilahden sähköaseman energiansiirto-  
johto on myös merkittävä kaavakarttaan.
- Energiahuollon tarpeiden varmistaminen on osa yleiskaa-  
van sisältövaatimuksia sekä valtakunnallisten alueiden-  
käyttötavoitteiden toteuttamista. Energialaitoksen toiminta-  
edellytysten varmistaminen yhteistyössä energialaitoksen  
kanssa on edellytys osayleiskaavan etenemiselle.
- Kaavakarttaan on lisättävä meluntorjuntaan ja pilaantune-  
iden maiden kunnostukseen liittyvät kaavamääräykset.  
Myös meriveden korkeuden vaihteluun liittyvät rakennus-  
ten lattiapinnan ja pihojen korkeusasemat sekä soveltuvien  
osin kunnallistekniikkaan ja puistoihin liittyvät tasot on esi-  
tettävä kaavakartalla.
- Selvityksiä on tehtävä ruopattavista ja täytettävistä alueis-  
ta, muutosten vaikutuksesta mm. virtaamiin sekä tarvitta-  
essa merenpohjasta. Veden varaan tulevien rakennusten  
ja vesiliikenteen vaikutusten arviointi on tärkeää ja kaipaa

tuekseen käsitystä vesialueen yleisilasta.

- Kaavataloudelliset tarkastelut, joihin sisältyy toteuttamiskustannusten ja riskien käsittely, on oleellinen osa vaikutusten arviointia. Rakennettavuus selvitykset ja alueen vapautuminen rakentamiseen ovat pohjana vaiheittaiselle toteuttamiselle ja jatkokaavoitukselle. Ajoittamissuunnitelma olisi hyvä liittää osayleiskaavaan. Vaihtoehtojen tarkastelu olisi ollut hyödyllinen apu tässä suunnittelussa.

Johtopäätöksensä Uudenmaan ympäristökeskus toteaa osayleiskaavaluonnoksen luovan edellytyksiä hyvän kaupunkiympäristön rakentamiselle.

**Ympäristöministeriö** toteaa, että olosuhteista johtuvat, maankäyttöä ja rakentamista koskevat rajoitukset ja vaatimukset on syytä osoittaa yleiskaavassa. Kunnallisteknisten ja rakennuskustannusten lisäksi tulisi arvioida, miten vaativat olosuhteet vaikuttavat asuntojen hintaan.

Voimalaitoksesta aiheutuvat riskit, räjähdysvaara ja meluhaitat on otettava huomioon asutuksen sijoittamisessa ja toteuttamisjärjestyksessä. Voimalaitostoiminnasta aiheutuvat ympäristövaikutukset ja toisaalta asumisesta aiheutuvat rajoitukset energiahuollon kehittämiseksi on syytä selvittää tarkoin.

Osayleiskaavassa tulee osoittaa riittävät toimet päästöjen ja meluhaittojen ehkäisemiseksi ja lieventämiseksi. Erityisesti tämä koskee Itäväylän ja Sörnäisten rantatien melualueita sekä voimalaitoksen ja sataman ympäristöä.

Jatkosuunnittelussa tulisikin harkita osayleiskaavan tarkentamista ja täydentämistä esimerkiksi pilaantuneiden maiden kunnostusta, rakennusten korkeusasemaa, meluhaittojen lieventämistä ja voimalaitostoitinnan aiheuttamia rajoituksia koskevin merkinnöin ja määräyksin.

Osayleiskaavan selostuksessa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista tulisi käsitellä kattavammin. Myös tavoitteiden toteutumiseen liittyvät ongelmat tulee todeta.

**(Helsingin) Ympäristökeskus** esittää, että selvityksiä ja vaikutusten arviointia tulee jatkaa niin, että niitä voidaan hyödyntää osayleiskaavaehdotuksen valmistelu- ja muokkaustyössä. Osayleiskaavan selostuksessa tulee kertoa, miten ympäristövaikutukset ja haittojen ehkäisy on otettu kaavaratkaisussa huomioon.

Keskeisin osayleiskaavatyön ympäristöselvityskohteista on energiantuotannon suuryksikön ja muun rakenteen, erityisesti asumisen tarpeiden yhteensovittamismahdollisuuksien arviointi maankäyttösuunnitelmien toteuttamisen eri vaiheissa.

Suunnittelussa joudutaan selvittämään ja ottamaan huomioon mm. voimaloiden kemikaaleihin ja polttoaineisiin liittyvät turvallisuusriskit, voimaloiden melu, hiilisetaman/vaihtoehtoisten polttoaineiden satamien tuottamat häiriöt sekä maanalaiset ja maanpäälliset johdot, putket, kaapelit ja ajoyhteydet ja niiden säilyttämistarpeet ja siirtomahdollisuudet. Turvatekniikan keskuksen 5.11.2004 antaman lausunnon mukaan nykyisen B-laitoksen kemikaalien edellyttämä suojaetäisyystarve kattaa Suvilahden alueen ja keskeisen osan Hanasaaresta. Polttoainesäiliöiden vaatima evakuointietäisyys peittää koko Hanasaaren alueen. Myös tulevat voimalaitosratkaisut edellyttänevät suojavyöhykkeitä.

B-voimalan jälkeen tulevan uuden C-voimalan suunnittelua polttoainevalintoinen ei ole vielä aloitettu. Voimantuotannon vaiheittain muuttuva tilanne ympäristövaikutuksineen on tarpeen selvittää ja arvioida yksityiskohtaisesti osayleiskaavaehdotuksen työstämisen yhteydessä.

Tilavarauksissa ja vaikutusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon lisäksi, että myös C-voimalan jälkeen voimantuotantotarve alueella todennäköisesti jatkuu. Voimalaitosten tarpeiden kartoitus ja vaikutusten arviointi tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä lämmön- ja voimantuotannosta vastaavan Helsingin Energian kanssa.

Osayleiskaava-alueella toimii Helsingin Energian ja Helsingin Sataman lisäksi yhteensä 16 muuta laitosta, joilla on toiminnalleen ympäristölupa. Osayleiskaavaa ja sen toteutussuunnitelmaa varten tarvitaan tiedot laitosten haittojen vaikutusalueista.

Liikenteen melu- ja päästöhaitat ovat vaikea ongelma alueen pääkatujen varrella. Tämä on otettava huomioon asumisen sijoittamisessa. Melu leviää esimerkiksi Kulosaaren sillalta kauaksi. Keskustatunneli lisää toteutuessaan liikennettä ja sen haittoja Sörnäisten rantatiellä erityisesti, jos tunneli toteutetaan lyhyemmän vaihtoehdon mukaisesti.

Osayleiskaava-alueen esirakentamiseen kuuluva pilaantuneen maaperän kunnostaminen ja geoteknisesti rakentamiskelpoiseksi saattaminen tulee olemaan huomattavan mittava ja haastava työ. Osayleiskaavaluonnoksessa Kyläsaaren kuonan läjitysalueelle on osoitettu mm. asuinrakentamista. Tämä merkitsisi alueella nykykäsitksen mukaan suuria ja kalliita kunnostustarpeita.

Kuona-alueen sijainnin ja laadun tarkistusta ja arviointia on tarpeen jatkaa osayleiskaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä ja pohtia alueen käyttöä vaihtoehtoisesti esim. virkistysalueena, jolloin myös erityisratkaisut ovat mahdollisia. Hanasaaren tutkimukset tulisi aloittaa pian, jotta osayleiskaavaehdotukseen saadaan arvio myös tämän osan alueen alustavasta kunnostustarpeesta. Myös suunnitellut lisätutkimukset Verkkosaareissa ja Suvilahdessa ovat tarpeen laajojen tutkimusalueiden kunnostustarvearvioiden luotettavuuden lisäämiseksi.

Suvilahden ja sen ympäristön tutkimuksissa tulee kiinnittää erityistä huomiota bentseenin sekä syvyys- että leveysuuntaisen leviämisen kartoittamiseen.

## **Vaikutus**

Osayleiskaavatyössä taloudelliset ja tekniset seikat ovat olleet keskeisellä sijalla punnittaessa tulevan maankäytön suuntaviivoja; rantaviiva on pääsääntöisesti nykyisellä paikallaan. Kyläsaaren alueen huonolla ja saastuneella maaperällä on vain vähän kerrosalaa pientalovaltaisella alueella ja suurimmat rakennustehokkuudet sijoittuvat kovimmalle maaperälle. Kaava-alueen ja sen muutosprosessin aikana vallitsevat ympäristövaikutukset on hyvin tunnistettu osayleiskaavaa valmisteltaessa. Kaava on kuitenkin rakennustaiteellinen ja toiminnallinen kokonaisuus, jossa kaikki asiat punnitaan keskenään. Luonnokseen sisältyvät vesiaiheet suunnitellaan taloudellisesti hyväksyttävälle tasolle. Ellei siinä onnistuta, tullaan ne arvioimaan uudestaan viimeistään aloitusalueiden asemakaavoituksen yhteydessä. Osayleiskaava tarjoaa mahdollisuuksia, se ei aseta velvoitteita tältä osin. Myös kysymys Kyläsaaren rakentamisesta jää vääjäämättä ilman lopullista ratkaisua tässä yleiskaavavaiheessa. Mikäli rakentamisen loppuvaiheessa 2010-luvun lopulla tai 2020-luvulla osoittautuu, ettei löydy ratkaisua pilaantuneen ja liikkuvan maaperän rakentamiseksi, siitä on silloin luovuttava ja aluetta on edelleen käytettävä nykyisen asemakaavan mukaisena puistona ja veneiden talvisäilytysalueena.

Tästäkin syystä yleiskaavan on oltava yleispiirteinen ja sen pitää luoda edellytyksiä yli kahdenkymmenen vuoden aikana tapahtuvalle toteuttamiselle. Meriveden mahdolliset korkeusaseman vaihtelut otetaan huomioon niin, että alueen katuverkko sijoittuu vähintään tasolle +2,5...+3,0, jolloin rakennusten pohjakerroksen lattiapinta on vähintään tasolla +3,0...+3,5.

Osayleiskaavaluonnokseen ei ole lainkaan liitetty määräyksiä. Ympäristöviranomaisten lausunnoissa monet seikat perustelevat tällaisten turvallisuuden, terveellisyyden ja meluttomuuden tähtäävien määräysten liittämistä osayleiskaavaan. Toisaalta viranomaisten soveltamat normit turvaetäisyyksiin, melutasoon ja suojavyöhykkeisiin nähden muuttuvat ajan myötä, yleiskaava sen sijaan ei muutu. Lisäksi esim. tulevan voimalaitoksen tekniset ratkaisut saattavat olla erilaisia kuin mitä ne ovat nykyisin tai tiedossa olevassa tulevaisuudessa. Nämäkin vaikuttavat määräyksiin ja mitoitukseen. Näistä syistä yleiskaava pidetään yleisellä tasolla niissä asioissa, jotka ratkaistaan asemakaavalla.

Energiahuollon aluevarausta koskeviin huomautuksiin otetaan kantaa Helsingin Energian lausunnon vastineessa.

Ympäristöviranomaisten lausunnoissa epäilty ristiriitaisuus valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden kanssa on tutkittu äskettäin Helsingin Yleiskaava 2002:ssa, joka ei ole ristiriidassa näiden kanssa. Mm. ympäristökeskus ja ympäristöministeriö toteavat Yleiskaava 2002:sta antamissaan lausunnoissa, ettei ristiriitaa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden kanssa ole. Energiahuollon vaikutukset tullaan arvioimaan osayleiskaavaehdotuksen yhteydessä.

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota ympäristöviranomaisten esittämiin näkökohtiin. Osayleiskaavan esitystarkkuus, haluttava ohjausvaikutus ja jatkosuunnittelua riittävästi ohjaavat kaavamerkinnät ja -määräykset sekä lisäselvitysten, arviointien ja kaava-aineiston esittämisen tarve selvitetään.

**Helsingin Energia** toteaa, että voimassaolevan Yleiskaava 2002:n mukaisesti energiantuotanto toimii jatkossakin Hanasaassa. Helsingin Energian kannalta tämä on tärkeä periaatteellinen näkökohta. Energiahuollon jatkuvuuden kannalta aluemääritykset on osayleiskaavassa kuitenkin arvioitava nykyistä luonnosta perusteellisemmin. Tähän liittyen Helsingin Energia korostaa erityisesti seuraavia näkökohtia:

- Helsingin energiahuollolle välttämättömän yhteistuotantokapasiteetin ja myös kaukolämmön jatkorakentaminen Hanasaassa on turvattava varaamalla kaavaan riittävä, luonnosta suurempi alue.
- Suvilahden–Hanasaaren alue on pääkaupungin energiansiirron solmukohta, mikä edellyttää sähkön, lämmön ja jäädytyksen siirtoverkostojen toiminnallisuuden varmistamista myös tulevaisuudessa.
- Kaavasunnitelmien mukainen kantakaupungin voimakas kasvu lisää kaukolämmön tarvetta ja edellyttää energianjakelun kehittämistä ja peruslämmöntuotannon lisäämistä tällä alueella.
- Toimivan energiahuollon välittömään läheisyyteen rakentaminen edellyttää riittäviä aluevarauksia ja huolellista tuotannollisten, logististen ja ympäristöllisten reunaehtojen selvittämistä. Lisäksi on huomioitava kuljetuksiin, laitteisiin ja kemikaaleihin liittyvät yhä kiristyneet turvallisuusmääräykset.

Helsingin Energian käsityksen mukaan kaavaluonnoksessa tulevaisuuden energiahuoltoalueeksi esitetty alue ei varmista pitkällä aikajänteellä energiahuollon jatkuvuutta alueella.



Energiantuotanto edellyttäisi suuremman alueen, jolloin on otettava huomioon tuotannon lisääntyminen sekä sijaintipaikan tuotannolliset, logistiset, ympäristölliset ja turvallisuuden reunaehdot tulevaisuudessa.

Helsingin Energian käsityksen mukaan koko kaupungin tasolla Helsingin Energian energiantuotannon perusrakenne on uhattuna, sillä osayleiskaavan laitosaluevaraus vähentää tulevaisuudessa mahdollisuutta tehdä polttoainetyyppiin liittyviä vapaita, energiapoliittisesti järkeviä valintoja ja vähentää energiantuotannon varmuutta johtamalla kahden laitosalueen järjestelmään, mikä tulee erittäin kalliiksi.

### **Vaikutus**

Helsingin Energian osayleiskaavaluonnoksessa esitetty aluevaraus on samansuuntainen kuin mitä se on oikeusvaikutteisessa Helsingin Yleiskaava 2002:ssa. Alue tulee ajankohtaiseksi kun tuleva Hanasaari C-voimalaitos on otettu käyttöön ja nykyinen laitos Hanasaari B on loppuun käytetty 2030-luvulla. Energian toistuvien huomautusten johdosta nyt esitetty tilanvaraus on suurempi kuin Helsingin Yleiskaava 2002:ssa ja sen puitteissa voidaan Hanasaari B-laitos korvata Hanasaari C-laitoksella. Geotekniset ongelmat ovat voitettavissa ja laitoksen on tulevaisuudessa sopeuduttava entistä selkeämmin rooliinsa tiiviissä kaupunkiympäristössä olevana turvallisena ja tehokkaana laitoksena. Tätä osaltaan kaupunginhallitus on tarkoittanut päättäessään 27.2.2006 kehottaa Helsingin Energiaa ryhtymään toimenpiteisiin Hanasaari A-laitoksen purkamiseksi sekä polttoainesataman ja hiilivaraston siirtämiseksi siten, että alue vapautetaan nykyisestä toiminnastaan syksyllä 2008. Tässä kaavoitusvaiheessa ei oteta kantaa uuteen laitokseen, joka ajoittuu vasta 2100-luvulle nykyisen tietämyksen puitteissa.

Osayleiskaavaehdotuksessa tullaan erityisellä merkinnällä turvaamaan nykyisen toiminnan edellytyksiä kunnes Hanasaari C-laitos otetaan käyttöön.

Osayleiskaavaan tullaan selvyuden vuoksi varaamaan tila voimajännitejohdolle joko ilmajohtona tai kaapelina.

**Turvatekniikan keskus (TUKES)** on antamassaan lausunnossa (dnro 4388/36/2004) Kalasataman osayleiskaava-alueen maankäytön luonnoksesta todennut, että voimalaitosten ja siihen kuulumattoman toiminnan, kuten asuinrakennusten ja liike- ja toimistorakennusten väliin tulee jäädä riittävän pitkä suojaetäisyys, noin 200 metriä. Voimalaitoksen alueella tällä hetkellä sijaitsevat raskaan polttoöljyn säiliöt (7 500 m<sup>3</sup>) edellyttävät noin 30 metrin suojaetäisyyttä julkisesta liikenneväylästä, naapurin rajasta sekä rakennuksista, joissa oleskelee ihmisiä. Säiliöiden etäisyys hitaasti evakuoitavaan kohteeseen (päiväkodit, koulut, vanhainkodit) tulee olla noin 40 metriä. Tulipalotilanteessa raskas polttoöljy saattaa veden vaikutuksesta ylikiehua suurissa säiliöissä, jolloin säiliön ympäristö 250 metrin etäisyydellä tulee voida tyhjentää ihmisistä

kahden tunnin kuluessa.

Osayleiskaavaluonnoksesta saa sen käsityksen, että esitetyt suojaetäisyysuositukset eivät kaikilta osin täyty. Suurimman vaaran aiheuttamien laitosten (höyrykattila, raskaan polttoöljyn säiliöt) etäisyys asuinrakennuksiin ja hitaasti evakuoitaviin kohteisiin tulisi TUKESin käsityksen mukaan pitää suositusten mukaisina.

### **Vaikutus**

Turvatekniikan keskuksen näkökohdat otetaan huomioon jatkosuunnittelussa Hanasaaren voimalaitoksen pitkäkestoisen muutosprosessin aikana kulloinkin voimassa olevien turvallisuusmääräysten mukaisesti.

**Uudenmaan liitto** puoltaa osayleiskaavan laatimista luonnoksen pohjalta ja toteaa, että se on Uudenmaan maakuntavaltuuston 14.12.2004 hyväksymän maakuntakaavan mukainen. Kuitenkin liitto esittää, että energiahuollon alueelta johtava 110 kV:n voimalinja merkitään kaavaan joko ilmajohtona tai kaapelina.

### **Vaikutus**

Osayleiskaavaehdotukseen lisätään voimalinjavaraus Sompasaaren alueelle.

**Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)** pitää alueen liikenteellistä sijaintia erinomaisena sen tukeutuessa metroon ja suunniteltuihin raitiovaunulinjoihin.

Osayleiskaavaluonnoksen mitoitus on asumisen osalta 600 000, toimitilojen osalta 485 000 ja alueellisten ja seudullisten palvelujen osalta yhteensä 60 000 kerrosneliometriä. Helsingin kantakaupungissa työpaikkojen määrä on huomattavasti suurempi kuin alueella asuvan työvoiman määrä. Tasapainoisen aluekehityksen ja liikennejärjestelmän kannalta YTV katsoo, että olisi perusteltua nostaa asumiselle osoitettua kerrosalaa toimitilarakentamisen kustannuksella. Tämä antaisi mahdollisuuksia työmatkojen lyhenemiseen.

YTV kiinnittää huomiota myös siihen, että Hermannin rantatie muuttuu suunnitelman mukaan katukuiluksi ja pitää siksi onnistuneena ratkaisuna varata kadun varret enimmäkseen P-kortteleiksi. Mahdollinen asuminen tulee rantatien varrella toteuttaa vain talojen suojanpuolelle ja/tai yläkerrokseen sekä säilyttää katu mahdollisimman leveänä ja tuulettavana. YTV pitää ilman laadun suhteen myös ongelmallisena Sörnäisten rantatien ja Itäväylän alun risteyskohtaa. Risteysalue kannattaa säilyttää mahdollisimman tuulettavana ja välttää muodostamasta sinne katukuilua Hanasaarta reunustavilla P-kortteleilla.

### **Vaikutus**

Luonnoksen maankäyttö jakautuu karkeasti siten, että toimitilat sijoittuvat pää- ja kokoojakatujen varsille ja asuminen rannan puolelle. Lausunnossa esitetty arvostelu katukuiluista ei Vaikutusn mielestä ole oikeutettu. Sörnäisten rantatien toimitilakorttelit on tarkoitettu matalille rakennuksille Suvilahden pohjukassa sekä säilytettäville voimalaitos- ja kaasutehdasrakennuksille. Hermannin rantatie on 30–35 m leveä ja kuusikerroksiset talot ovat alle 25 m korkeita. Kadun leveys on siis huomattavasti suurempi kuin sen reunalla olevien rakennusten korkeus. Näin ei synny kuiluvaikutelmaa.

Toimitiloille varattujen alueiden supistaminen ei ole tarkoituksenmukaista, sillä kaikissa niissä kortteleissa, joissa on arvioitu voitavan luoda riittävän hyviä asumisolosuhteita, on luonnoksessa esitetty asumista vaihtoehtona toimitiloille. Asuntoja ei ole mielekästä sijoittaa pääkatujen varsille.

Liikenneväylien varsien ilmanlaadun vaikutus rakennusten suunnitteluratkaisuihin selvitetään asemakaavavaiheessa.

**Helsingin seudun kauppakamari** puoltaa tiivistä kaupunkirakentamista ja pitää tärkeänä, että tehokkuus pidetään vähintään osayleiskaava- luonnoksessa esitetyllä tasolla. Toisaalta on positiivista, että alueelle on suunniteltu myös väljempää uusimuotoista asumista. Helsingin on kyettävä nykyistä paremmin tarjoamaan varteenotettavia vaihtoehtoja hyvätuloisille ja lapsiperheille.

Kauppakamari pitää ongelmallisena pysäköinnin ohjaamista pääosin pysäköintilaitoksiin. Vaikka autopaikan kustannukset onnistuttaisiin pitämään erillään asuntojen hinnasta, vaikuttaa se kuitenkin korottavasti asumiskustannuksiin ja voi vähentää alueen vetovoimaa.

Kauppakamari pitää suunniteltua työpaikkojen ja asuntojen autopaikkojen vuoroittaiskäyttöä yritysten kannalta huonona ratkaisuna. Todennäköistä on, että näin hyvien joukkoliikennepalvelujen alueelta ei kuljeta työpaikoille omalla autolla, jolloin autopaikkoja ei päivisin vapautuisi riittävästi yritysten käyttöön. Joka tapauksessa autopaikkoja tulee olla alueella vähintään luonnoksessa mainittu 1 autopaikka/125–140 k-m<sup>2</sup>.

## **Vaikutus**

Tiivis kaupunkirakenne johtaa vääjäämättä laitospysäköintiin, jonka kustannukset ovat maantasoisia pysäköintialueita kalliimpia. Toisaalta yhden pysäköintialueen autopaikka vähentää rakennettavaa kerrosalaa noin 50 k-m<sup>2</sup>, jonka arvo on suuruusluokaltaan 40 000 euroa eli samaa suuruusluokkaa kuin mitä laitospaikka enimmillään maksaa. Helsingissä on hyviä kokemuksia vuoroittaispysäköinnistä Länsi-Pasilassa, jossa myös on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Siellä autopaikkojen käyttöaste ylittää 150 % ollen parhaimmillaan jopa 180 %, jolloin vuok-

rasopimuksia voidaan tehdä niin, että yhtä autopaikkaa kohti tehdään 1,8 pysäköintisopimusta.

**Helsingin Satama** esittää lausunnossaan, että kantakaupunkiin jäävien matkustajasatamien ja meriväylien huolto edellyttää tukikohtaa ja varikkoa. Parhaaksi paikaksi todetaan Kalasataman alue. Lisäksi todetaan, että eräät laiturirakenteet tulevat edellyttämään kunnostusta ja että Kulosaaren sillan etelä- ja pohjoispuolella maaperä ja täyttömaat aiheuttavat huomattavia vaikeuksia luonnoksessa esitettyjen kanavien rakentamisessa. Alueen rakentamisessa on otettava huomioon laituri-rakenteiden kunnan ja kantavuuden asettamat rajoitukset.

### **Vaikutus**

Jatkotyössä selvitetään minne Helsingin Sataman tukikohta ja varikko sijoitetaan. Toisena vaihtoehtona on Jätkäsaari. Kuitenkin kummallakin alueella on lähtökohtana pidettävä, että ranta-alueet ovat kaupunkilaisten käytössä eikä niitä eristetä tai aidata varastoalueiksi.

Sataman varikko- ja tukikohdalle voidaan varata pitkäksikin aikaa tilapäiset alueet. Vasta alueen lopullisen rakentumisen yhteydessä sijain-tipaikat ratkaistaan asemakaavalla.

Laiturialueiden korjaustyöt selvitetään kunkin rakennusvaiheen asema-kaavoituksen ja toteutussuunnittelun yhteydessä.

**Kaupunginmuseo** toteaa, ettei osayleiskaavaluonnokseen liittyvissä vaikutusten arvioinnissa ole lähdeluetteloja eikä niissä oteta kantaa rakennusten suojeluun. Inventoinnista museo on löytänyt puutteita. Lausunnossa ehdotetaan, että Suvilahden arvorakennukset suojellaan osayleiskaavassa SR-merkinnällä.

Lausunnossa todetaan edelleen, että huolellisesti suunniteltu, arkkitehtonisesti korkeatasoinen teollisuuslaitos, Suvilahden B voimalaitos jatkaa komeasti Sörnäisten alueen ajallisesti kerroksellista voimalaitos- ja teollisuusperintöä. Kaupunginmuseo esittääkin, että Arkkitehtuuritoimisto Timo Penttilän suunnittelemat Suvilahden voimalaitos B:n rakennukset säilytetään ja suojellaan kaupunkikuvallisesti, arkkitehtonisesti ja historiallisesti arvokkaina SR-merkinnällä.

Kaupunginmuseo esittää, että alueen muusta teollisuus- ja satamatoiminnasta jäävät jäljet asuntoalueelle. Kaupunkisuunnitteluviraston inventoinnissa mainitaan, että satama-alueelta puuttuvat nostokurjet. Näin ei kuitenkaan ole, vaan Hanasaaren laiturissa on rivi nostureilta ja kaksi nosturia Sompasaareissa. Sataman toiminnasta kertovina tulisikin säilyttää joitakin nostureita. Satamaa palvelleista rakennuksista sosiaalirakennuksen, Kaasutehtaankatu 1 (arkkitehdit Hytönen & Luukkonen,

1964) säilyttäminen tulee selvittää. Lisäksi kaupunginmuseon näkemysten mukaan alueen säilytettäviin rakennuksiin kuuluvat Kyläsäsenkatu 14:ssä sijaitseva, todennäköisesti 1930-luvulta oleva funktionalistinen, valkoiseksi rapattu pienteollisuustalo ja Säiliökadulla sijaitseva funktionalistinen kaksikerroksinen varastorakennus.

### **Vaikutus**

Suunnittelualueen rakennusinventointi käsittää kaikki rakennukset eikä siinä ole väitettyjä puutteellisuuksia. Lisäksi inventointiin liittyy arvotus, jossa otetaan kantaa rakennusten arvoihin. Osayleiskaavaluonnoskartassa on todettu, että Suvilahden voimalaitos- ja kaasulaitosalueeseen liittyy huomattavia arvoja niin kuin kaupunginmuseon lausunnossakin todetaan. Museon säilytettävien rakennusten osalta arvot on todettu inventoinnissa. Suojeluun kuitenkin ei tässä vaiheessa ole vielä otettu kantaa. Erityisesti Hanasaari B-laitos, joka on edelleen toiminnassa ainakin 2030-luvulle asti, on ongelmallinen suojelun kannalta: voimalaitos ja sen koneet muodostavat niin kiinteän kokonaisuuden, että voimalaitoksen säilyttäminen myös edellyttänee koneiden jättämistä paikoilleen, jolloin hyötykäyttö olisi rajoitettua. Suojeltu rakennus olisi eräänlainen jättimonumentti, jonka ylläpitämisestä kunta tulisi vastaamaan.

Hanasaari B-laitoksen suojelukysymystä ei ole välttämätöntä ratkaista ennen kuin on tehtävä päätös purusta tai suojelusta eli 2030-luvulla. Siihen asti rakennus on käytännössä suojeltu tärkeänä osana kanta-kaupungin energiatuotantoa.

**Kiinteistövirasto** on lähettänyt kiinteistölautakunnan hyväksymän lausunnon, jossa aluksi toivotaan rakentamisen tehokkuutta tehostettavan tai ainakaan ei vähennettävän asemakaavavaiheessa.

Tehokas rakentaminen vähentää lautakunnan mielestä yksiköiden kustannuksia mitä pidetään tärkeänä, koska alueen toteuttaminen on kallista eikä voida olettaa, että kaikki lisäkustannukset katetaan tonttien myynnillä.

Alueen kysyntää pidetään suurena ja vakaana. Se kohdistuu erityisesti lautakunnan mielestä kerrostaloasuntoihin, jotka arvioidaan tulevaisuudessa olevan houkuttelevampia kuin 2-3-kerroksiset pientalot. Lausunnossa pidetään kohtuuhintaista asuntotuotantoa tärkeänä kun halutaan varata tilaa myös nuorille lapsiperheille.

Virasto suhtautuu varovaisen kriittisesti yksityisalueiksi muodostettavaksi ajateltuihin saariin asuntopoliittisista ja ympäristöllisistä syistä niiden sijoituessa sillan lähelle ja sen alapuolelle.

Myös esitettyihin kaupunkihuviloihin suhtaudutaan epäilevästi mutta todetaan, että ne luovat uutta toteutusvaihtoehtoa asuntotarjonnassa. Lautakunta korostaa, että on mahdollistettava kaikkia rahoitus- ja hal-

lintamuotoja ja että myös vähäresurssinpien asuntotarpeet otetaan huomioon.

Toimitilarakentamisen määrää pidetään ylimitoitettuna kun myös Pasi-lan tarjonta otetaan huomioon ja esitetään toimitilavarausten muuttamista asumiseen. Lausunnossa pohditaan miten vilkasliikenteisillä ka-  
duilla toimitiloja ja asumista voisi integroida toisiinsa.

Pysäköintipaikkojen määrän joustavaa toteuttamista korostetaan samoin kuin nykyisen normin laskemista toimitilojen osalta ottaen huomioon sijainti Lahdentien ja Itäväylän tuntumassa ja tehostunut tilankäyttö. Sompassaaren osalta epäillään vuoroittaispysäköinnin onnistumista. Kanavien rakentamiseen suhtaudutaan kriittisen torjuvasti.

Alueen maaperän ongelmia esitellään laajalti ja toivotaan, että jatkossa esitettäisiin tarkempia tietoja maa- ja meritäytöistä, ruoppauksista ja kaivusta aiheutuvien massojen määrästä. Kyläsaaren kuonakasan poissiirtäminen todetaan niin kalliiksi, että alue on mielekästä kunnostaa viheralueeksi. Lisäksi kiinnitetään huomiota voimalaitoksen turvaetäisyyksiin.

## **Vaikutus**

Jatkosuunnittelussa rakentamisen määrää pidetään niin suurena kuin mahdollista ottaen huomioon asumisviihtyvyys ja rakennustalous. Kaa-  
va-alueen aluetehokkuutta tarkasteltaessa on otettava huomioon, että Kyläsaaren noin 30 hehtaarin kokoiselle alueelle ei voi rakentaa juuri lainkaan geoteknisistä ja ympäristöhygieenisistä syistä kuten lausunnossa myös todetaan.

Valtaosa alueen asumisesta on kerrostaloasumisesta 5-7 kerroksissa asuinrakennuksissa. Korkeimmat talot saattavat olla lähempänä 20 kerrosta. Ehdotetut 2-3 kerroksiset kantakaupunkihuvilat, kelluvat asunnot ja jotkut rivitalot ovat tärkeitä luoden mittakaavallista vaihtelua ja monipuolista asuntotarjontaa. Osayleiskaavalla ei kuitenkaan aiota tarkasti määrittellä talotyyppejä. Luonnoksessa on myös laajalti esitetty asumista vaihtoehtona toimitilarakentamiselle niissä kohdin missä voidaan luoda kohtuullisia edellytyksiä asumiselle tai erityisasumiselle. Lopulliset määrälliset suhteet selviävät vasta asemakaavoitusvaiheessa, eikä mitoitusta ole tehty niin, että se vähentyisi asemakaavavaiheessa.

Pysäköintipaikkojen suunnittelun lähtökohtana on laitospysäköinti; asuntovaltaisilla alueilla paikat ovat vedenpinnan yläpuolella pihatason alla. Kaikkialla siellä, missä toimitilarakennukset ovat vieressä, pyritään vaiheittain rakentuviin maanpäällisiin laitoksiin, joissa pysäköidään vuoroittaispysäköintiperiaatteella. Järjestelmä mahdollistaa autopaikan os-

tamisen tarpeen mukaan. On näet otettava huomioon, että aluksi alueella on tarjolla runsaasti tilapäistä ja halpaa maanvaraista pysäköintiä. Myös lopputilanteessa kadunvarsipysäköinti lähes kaikille kaduille laajentaa tarjontaa. Mitä mitoitusnormiin tulee, tullaan asemakaavavaiheessa noudattamaan kaupunkisuunnittelulautakunnan tekemiä päätöksiä, jotka kokonaisvaltaisesti koskevat koko kaupunkia sen osaluueiden erityisolosuhteet huomioiden.

Jatkosuunnittelussa tullaan kiinnittämään riittävästi huomiota lautakunnan esittämiin teknis-taloudellisiin kysymyksiin, jotka aikanaan edelleen tarkentuvat asemakaavavaiheessa.

Mikäli tulevaisuudessa ympäristönormit edellyttävät Kyläsaaren kuonakasan siirtoa ennen kuin sinne voi rakentaa, on rakentamisesta luovutettava. Muutoksella on vähäinen vaikutus kokonaiskerrosalaan, sillä alueelle on esitetty pientalomaista rakentamista. Tällöin alueen käyttö on voimassa olevan asemakaavan mukaisesti esim. puistona ja veneiden talvisäilytysalueena.

**Liikuntavirasto** esittää runsaasti tarpeita osayleiskaava-alueella. Ensimmäkin virasto haluaa säilyttää veneiden talvisäilytyksen alueella. Toiseksi virasto haluaisi yhdistää Koivusaaren, Rajasaaren ja Puotilan veneilyn tukikohdat Kalasataman alueelle, johon myös sijoitettaisiin rakennusviraston Haavi-vene. Tilan tarve on 2 000 m<sup>2</sup> sisätilaa ja 0,9 ha ulkoaluetta. Lisäksi rantakävelyä ei sallittaisi tukikohdan kohdalla.

Osayleiskaavan virkistysalueiden todetaan olevan liian pieniä ja virasto esittää, että Sompasaaren alueelle suunniteltaisiin kaupunginosapuuisto. Uusia siltayhteyksiä pidetään onnistuneina, mutta huomautetaan etteivät uudet sillat saa olla matalampia kuin Kulosaaren silta. Lisäksi todetaan, että Kalasataman metroaseman liityntäpysäköintilaitos tuo helpotusta Mustikkamaan pysäköintioloihin.

Lopuksi esitetään, että alueen pohjoisimpaan osaan rakennettaisiin uimaranta kelluvana uimalana.

### **Vaikutus**

Liikuntavirasto esittää ymmärrettävästi huomattavia aluevarauksia liikunnan tarpeisiin. Toteutettuina ne merkitsisivät oleellista supistusta rakennettavaan kerrosalaan. Veneiden talvisäilytys esimerkiksi ei tulevaisuudessa ole mahdollista Hermanninrannan VP-alueella. Liikuntaviraston aluevaraukset ovat joskus osoittautuneet olevan kovinkin kaukaiseen tarpeeseen. Esimerkiksi Arabianrannan asemakaavassa vuodelta 1996 on 2.5 ha:n suuruinen VU-varaus, joka ei kymmenessä vuodessa ole rakentunut eikä vielääkään sisälly viraston investointisuunnitelmiin.

Veneiden talvisäilytyksen ainoa ajateltavissa oleva alue on Kyläsaaren

VU-alueella mikä luonnollisesti edellyttää lujaa pohjarakennetta ja pintaa tällä urheilu- ja virkistyspalvelualueella. Esitetty veneilyn tukikohta voidaan mahdollisesti rakentaa laajan venesataman yhteyteen. Ratkaisu edellyttää tiivistä yhteistyötä tulevan pienvenesataman operaattorin kanssa.

Idea kelluvasta uimalasta tutkitaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Veden laatu Vanhankaupungin selällä ei kuitenkaan koskaan ole samaa luokkaa kuin Kruunuvuoden selällä Vantaanjoen veden saameudesta johtuen. Pohja on mutainen ja matala eikä vesi koskaan ole kirkas.

Kevyen liikenteen siltojen korkeus on ongelmallinen. Jos pyritään Kuloosaaren sillan alikulkukorkeuteen eli kahdeksaan metriin, niin sillan kävelytason korkeus on +10...+10,5. Ramppien pituudeksi tulee 100-120 m.

Osayleiskaava-alueen laajat virkistysaluetarpeet tullaan toteuttamaan Mustikkamaalla ja Hermannin rantapuistossa. Muut puistovaraukset ovat korttelipuistoluontoisia. Suurin niistä on kiilamainen keskuspuisto, jonka koko ei ole aivan vähäpätöinen eli noin 3,5 ha, jossa myös voidaan toteuttaa peruskoulun ulkoilutarve. Kantakaupungin kouluissa on perinteisesti tyydytty suppeampiin välituntipihoihin kuin esikaupunkialueilla.

**Opetusvirasto** toteaa lyhyessä lausunnossaan, että osayleiskaava-luonnoksen laadinnassa on otettu huomioon opetustoimen tarpeet riittävässä määrin.

### **Vaikutus**

Osayleiskaavaluonnoksessa on kaksi varausta suurta peruskoulua varten (700 oppilasta) sekä lisäksi kaksi pienempää varausta ala-astetta ja päiväkotia varten. Nämä varaukset pyritään pitämään ennallaan.

**Pelastuslaitos** kiinnittää huomiota Sörnäisten rantatien - Hermannin rantatien yhdystunnelin paloturvallisuuteen sekä voimalaitoksen mahdolliseen tulipaloon ja kaasuvuotoon esittäen turvaetäisyyksien selvittämistä. Lisäksi lausunnossa todetaan, että saarille ja kelluville asuinalueille on päästävä kahta toisistaan riippumatonta tietä pitkin, jotka mitoitetaan nostokoriauton mukaan.

### **Vaikutus**

Pelastuslaitoksen näkökohdat otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

**Rakennusvirasto** esittää, että osayleiskaavan toteuttamisesta kaupungille aiheutuvista rakentamiskustannuksista on laadittava erillinen selvitys ennen osayleiskaavaehdotuksen valmistumista.



Rantamuurien rakentaminen on kallista ja teknisesti haastavaa. Rakennusviraston mielestä on vielä tarpeellista selvittää kaupungin rakentamisvastuulle tulevien rantamuurien määrän vähentämistä. Muurien teknisiä ratkaisuja tulee tutkia yhteistyössä alan asiantuntijoiden, kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kesken.

Sörnäistenrannan ja Mustikkamaan väliin esitetty siltayhteys on perusteltu ja toimiva virkistysverkkoa tukevana. Sen sijaan kaava-alueen eteläpään ja Korkeasaaren välisen pitkän sillan tarpeellisuus on kyseenalainen.

Osayleiskaavaluonnoksen katuverkko ja puistokokonaisuudet ovat selkeitä. Virkistysympäristöä täydentävät yleisessä käytössä olevat rantakäytävät. Alueellisen keskuspuiston sijainti on hyvä. Osayleiskaavaluonnoksen itäreunaan esitetyille asuntosaarille ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa julkisia puistoalueita. Saarten vehreä ilme voidaan luoda tonteilla sijaitsevilla istutettavilla alueilla. Koulujen ja päiväkotien piha-alueille tulee varata riittävästi tilaa omilla tonteilla.

Kyläsaarella sijaitsee HKR-Ympäristötuotannon tukikohta, joka on rakennettu vuosina 1995–2000. Henkilöstöä tukikohdassa on 100–140 henkilöä. Sieltä käsin hoidetaan pääradan itäpuolisen keskisen suurpiirin ja pohjoisen suurpiirin eteläosan kaikki katu- ja viheralueiden ylläpitoon ja rakenteelliseen kunnossapitotoon liittyvät tehtävät.

Rakennusviraston tarkoitus on siirtää nykyisessä Violanpuistossa sijaitseva lumen vastaanottopaikka Kyläsaaren tukikohdan yhteyteen vuoden 2007 syksyllä. Hankkeen kustannusarvio on noin 2,6 miljoonaa euroa. Ajatellun lumen vastaanottopaikan kohdalle on osayleiskaavaluonnoksessa esitetty kerrostalovaltainen asuntoalue. Rakennusvirasto esittää tukikohdan ja suunnitellun lumen vastaanottopaikan säilyttämistä paikoillaan. Jos näin ei voida menetellä, tulee yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa etsiä kaupungin teknisen huollon kannalta välttämättömälle toiminnalle korvaava paikka. Lausunnossa kiinnitetään huomiota kalliuluoliin johtavien aukkojen turvaamiseen.

### **Vaikutus**

Osayleiskaavaluonnoksen toteuttamisen rakentamiskustannukset on selvitetty rakennuspohjan rakennettavuuden ja pilaantuneisuuden kunnostamisen osalta. Osayleiskaavaehdotuksen kaavataloustarkastelun sisältöä harkitaan, sillä rakentamiskustannusten kohdistuminen eri osapuolille selviää vasta kun päätetään miten alueen rakennuttaminen organisoidaan kaupungin ja yksityisten toimijoiden välillä. Myös rantamuurin kunnostustarpeita ja -tapoja tullaan selvittämään paitsi yleiskaavallisen suunnittelun myös osa-alueiden asemakaavoituksen yhteydessä.

Monet lausunnonantajat ovat pitäneet uutta siltaa Korkeasaareen hy-

vänä ideana ja nähneet sen tarpeellisuuden, jonka ensisijainen perustelu on monipuolisen ja mielenkiintoisen kevyen liikenteen reitin järjestäminen.

Osayleisaavaluonnoksen kahdelle saarelle, jotka sijoittuvat Kulosaaren sillan lähistölle ei ole esitetty puistoja. Sen sijaan Sompasaareen on esitetty puistovaraus, jonka luonne on sosiaaliviraston esille tuoma asukaspuisto.

Kyläsaaren tukikohta on voimassa olevassa asemakaavassa teollisuus- ja varastoaluetta. Alueen kehittämisen kannalta on järkevää, että rakentamisen tukikohta sijaitsee mahdollisimman lähellä rakennusyömaata. Kun aikanaan työt lähestyvät loppua, on syytä harkita vaihtoehtoa nykyiselle tukikohdalle. Silloin eräänä vaihtoehtona on jo 1990-luvun alussa tutkittu maanalainen tukikohta lähistöllä, Agrokseen luolassa Helsingin vankilan ja Tuoretukkukeskuksen välissä. Tulevaisuudessa tarpeellisten nykyisten kalliotilojen toimintojen jatkuvuus turvataan jatkosuunnittelussa.

**Sosiaalivirasto** toteaa lausunnossaan, että keskeisimpiä asumiseen liittyviä tavoitteita on kohtuuhintaisen, hallinta- ja rahoitusmuodoltaan erilaisen asumisen sijoittuminen kortteleihin monipuolisen väestörakenteen syntyä alueelle.

Mahdollisimman väljin kaavamerkinnoin tulee varmistaa erilaisten sosiaalitoimen järjestämistä varten olevien asumis- ja palveluvaihtoehtojen toteutuminen palvelun tuottajasta riippumatta. Kaavaselostuksessa tulee näkyä palvelu- ja asumisvaihtoehtojen rajoitteet.

Päiväkotipalvelut ovat alueellisia palveluja ja sosiaaliviraston tavoitteena on hoitaa nämä palvelut pääasiassa Kalasataman alueella. Sosiaalivirasto pitää hyvänä, että kaava-alueella on varattu neljä yleisten rakennusten tonttia, joihin on mahdollista toteuttaa joko yhteishankkeita, joihin sisältyy koulun, päiväkodin, asukaspuiston ja nuorisotoimen tiloja tai erillinen päiväkotikoti. Näillä tonteilla päiväkodin laajuus on 4–5 ryhmää (84–105 paikkaa). Tällöin päiväkodin rakennuksen laajuus on 1 000–1 200 brm<sup>2</sup> ja ulkoleikkikentän tarve 1 700–2 200 m<sup>2</sup>. Pienempiä päiväkotiyksiköitä voidaan sijoittaa asuinkortteleihin rakennusten pohjakeroksiin. Tällöin päiväkodin laajuus voi olla esimerkiksi kaksi ryhmää (42 paikkaa). Tämä on rakennusala noin 450 brm<sup>2</sup>. Lisäksi päiväkodille tulee varata oma aidattu ulkoleikkikenttä erillään asuinrakennuksen pihasta. Sen laajuus on 600–700 m<sup>2</sup>. Näiden tilojen sijoittaminen, kaavamerkintä, suunnittelu ja tilavaatimuksen riippuvat osittain siitä, mihin käyttöön ne päiväkotikäytön jälkeen tullaan ottamaan.

Osayleiskaavaluonnos on väljä ja tarjoaa monenlaisia vaihtoehtoja jatkosuunnittelulle. Sosiaalivirasto pitää hyvänä osayleiskaavaluonnoksessa esitettyä julkisten palvelujen sijoittamista keskusta-alueelle ja kortteleihin. Eteläosassa voitaisiin tutkia mahdollisuutta asukaspuiston

sijoittumiselle koulun ja päiväkodin yhteyteen. Sosiaalitoimen järjestämisvastuulla olevat toiminnot, jotka eivät edellytä suurempaa huoneti-laohjelmaa kuin noin 500–1 000 m<sup>2</sup>, tulee voida integroida asuinkortteleihin esimerkiksi rakennusten alimpiin kerroksiin lähelle palvelujen tulevia käyttäjiä. Vaihtoehtojen toteutuminen tulee turvata mahdollisimman väljin kaavamerkinnoin sekä keskustan palvelualueella että korttelialueella.

Hyvät liikenneyhteydet mahdollistavat palvelujen joustavan käytön ja vähentävät tarvetta usein toteutukseltaan kalliisiin tilapäisratkaisuihin. Isot palveluyksiköt ja keskittymät tilankäytön ja toiminnan näkökulmasta ovat joustavia ja tuovat synergiahyötyjä. Urbaani korkeatasoinen ympäristö kestää myös erityispalvelujen sijoittumisen alueelle.

Kysymyksiä luonnoksessa herättää uusi ajattelu puolijulkisista asuin-alueista korkeatasoiseen asumiseen. Sosiaaliviraston näkemyksen mukaan tulisi rakentaa ympäristöön avoimia alueita, jotka tuovat lisäarvoa myös muiden alueiden asukkaille esimerkiksi hankkeina tai kävelyreitteinä. Tulisi myös yhteisesti pohtia, miten lasten ja lapsiperheiden näkökulma urbaanissa kaupungissa voisi tulla enemmän näkyviin sekä millaisin keinoin lapsia voitaisiin ottaa suunnitteluun mukaan.

Jatkosuunnittelussa pitkä rakentamisaika tulisi osata ottaa huomioon tilan tarpeen määrittelyssä erityisesti päivähoidon ja opetustoimen välillä. Palvelujen sijoittumisen suunnittelua auttaisivat vaihtoehtoiset väestöennusteet, millaista väestörakennetta tavoitellaan.

Sosiaalivirasto selvittää jatkosuunnittelussa Kalasataman palvelumallia muiden palveluhallintokuntien ja toimijoiden kanssa osayleiskaavaehdotuksen pohjaksi hyödyntäen sosiaalityön asiakastyössä kertyvää tietoa.

### **Vaikutus**

Osayleiskaavalla ei varsinaisesti voida säädellä tulevan asutuksen sosiaalista rakennetta ja eri väestöryhmien osuutta kokonaisväestöstä. Silti osayleiskaavatyön eräänä keskeisenä periaatteena on tarjota hyvin erilaista asuinympäristöä erilaisille kaupunkimaisille asumismuodoille. Sen seurauksena väestörakennekin tulee olemaan monipuolinen. Asukaspuiston sijoittuminen Sompasaaren eteläosaan on varteenotettava mahdollisuus, johon luonnos antaa hyviä mahdollisuuksia.

Pitkä toteutumisaika ja vaihtelevat väestöennusteet viittaavat siihen, että alueen neljä lähipalveluja varten tarkoitettua julkisten palvelujen aluetta tulisi tarvittaessa voida toteuttaa vaiheittain, riippuen koulu- ja päiväkotitiloihin sekä nuorisotilojen ja leikkipuistotilojen tarpeen kehittymisestä.

Myös kokemukset korttelikouluista ja asuntopäiväkodeista jotka raken-

tuvat asuinrakennusten pohjakerrokseen, ovat olleet niin hyviä, että niihin kannattaa varautua sekä Sörnäistenrannassa että Hermanninrannassa.

**Terveyskeskus** esittää, että sen kehittämissuunnitelman mukaan kalasataman alueelle sijoitetaan pääterveysasema, joka palvelee uuden rakennettavan alueen 15 000 asukkaan ja nykyisin Vallilan terveysaseman 18 226 asukkaan eli yhteensä runsaat 30 000 asukkaan väestöä. Myös muiden alueiden asukkailla on oikeus käyttää terveysasemaa. Terveysasemalle parhaiten soveltuvat alueet sijaitsevat lähellä joukkoliikenteen solmukohtaa.

### **Vaikutus**

Terveyskeskukselle tullaan varaamaan tilat Metrokortteleista, mahdollisimman läheltä bussi- ja raitiovaunupysäkkejä metroaseman vieressä. Yleiskaavaluonnoksen keskustatoimintojen alue mahdollistaa terveyskeskuksen rakentamisen.

**Helsingin poliisilaitos** kiinnittää yleisellä tasolla huomiota tulevan alueen turvallisuusnäkökohtiin liikenteen, asuinkortteleiden ja julkisten rakennusten osalta. Myös tulevaan asumisviihtyisyyteen kiinnitetään huomiota, ettei melusta ja vapaa-ajanvietosta olisi kohtuutonta haittaa asukkaille.

### **Vaikutus**

Lausunnossa esitetyt näkökohdat ovat niitä, jotka otetaan huomioon paitsi yleiskaavoituksen yhteydessä myös erityisesti asemakaavoja laadittaessa.

**Merenkulkulaitos** toteaa, että alueella olevan kalasataman rakentamiseen on saatu valtion rahoitusta. Lausunnon mukaan kaupungin olisi hyvä selvittää kalasataman käyttötarkoituksen häviämisen oikeutus ja laillisuus. Asemakaavan muutos saattaa vaatia esim. liikenne- ja viestintäministeriön luvan.

### **Vaikutus**

On ilmeistä, että asian juridiset näkökohdat tulee selvittää ennen kuin osayleiskaavasta tehdään päätökset. Virasto tulee pyytämään, että hallintokeskuksen oikeuspalvelut selvittää merenkulkulaitoksen esille ottaman kysymyksen.

**Helsingin kaupunkisuunnitteluseura** kiinnittää huomionsa meren vedenpinnan nousun tuottamiin ongelmiin ja esittää maanpinnan korottamista. Samalla alueen topografiaa tulisi jäsentää tasoeroihin. Rakennustehokkuus todetaan liian suureksi ja esitetään, että varattaisiin rakentamattomia alueita tulevaisuuden tarpeita varten. Lausunnossa esi-

tetään katulinjojen vaihtelevampaa ja rikkaampaa jäsentelyä ja kritisoidaan paluuta umpikorttelipohjaiseen suunnitteluperiaatteeseen. Som-pasaaren alueen kahden puiston orientoitumista pidetään epäonnistuneena ratkaisuna. Lisäksi kiinnitetään huomiota siihen, että kartta-aineistosta usein puuttuu mittakaava ja pohjoisnuoli.

### **Vaikutus**

Helsingin rakennusjärjestyksen mukaan rakennuksen korkeusasemaa määritettäessä on veden korkeuteen + 2,3 m lisättävä rakennuspaikka-kohtainen aaltoiluvara ja korkeuslisä jään työntymiselle rantaan. Tämä luku on kerran 200 vuodessa toistuva vedenkorkeus, jossa on mukana varaus ilmastomuutoksen merenpintaa nostavalle vaikutukselle.

Merenpinnan korkeuden vaihtelut otetaan alueella huomioon siten, että maanpinnan alimmat tasot tulevat olemaan +2,5...+3,0 tasolla. Rantapromenadien kulkutaso tulee olemaan alempana ja näin ne saattavat poikkeuksellisen korkean veden aikaan olla hetkellisesti veden peittämiä, jolloin jalankulkija siirtyy korkeammalle tasolle. Topografinen vaihtelevuus on hyvän suunnitteluperiaatteen mukaista.

Alueen kaupunkirakenne tulee olemaan kantakaupunkimaisen tiivis, mutta juuri täällä rantaviivaa on poikkeuksellisen paljon, eikä siksi Kruununhaan tapaista ahtautta pääse syntymään. Illustraatiopiirustus kuvaa pyrkimystä hyvinkin vaihtelevaan korttelirakenteeseen, jossa merinäkyviä ja toisaalta kantakaupunkihuviloita on painotettu. Harkiten toteutettuna perinteinen korttelirakenne, johon myös jätetään aukkoja, tarjoaa parhaimman suojan tuulisuutta vastaan sekä selkeän eron julkisen katutilan ja puoliyksityisen pihatilan välillä, mikä parantaa turvallisuutta ja viihtyvyyttä.

Tyhjien alueiden varaaminen tulevaisuuden tarpeisiin on usein nähty tavoiteltavana suunnitteluperiaatteena. Tällaiset tyhjät tontit ovat tuotaneet kuitenkin ongelmia. Näistä vanhin esimerkki on Katajanokan Keskon pääkonttorin tontti, joka oli tyhjillään yli 30 vuotta. Kun se sitten rakennettiin tulevaa Keskon tarvetta varten 1930-luvun alussa, syntyi ankara asukaskritiikki ja Helsingin varhaisimpiin kuuluva rakentamiskiista. Pasilan taidelaitosten yli 30 vuotta tyhjänä ollut tontti Itä-Pasilassa pidettiin yleisesti ympäristöllisenä ongelmana. Parhaiten tulevaisuuden tarpeita on pystytty tyydyttämään suurilla Y-aluevarauksilla.

Virasto pyrkii jatkuvasti parantamaan visuaalisen aineistonsa laatua ja jokaiseen viralliseen karttaan kuuluu aina mittakaava ja tarvittaessa pohjoisnuoli.

**Kallio-Seura r.y. ja Merihaka-Seura r.y.** toteavat lausunnossaan, että kaavamaisesti selkeäpiirteistä osayleiskaavaluonnosta voidaan pitää oikean suuntaisena ja arvioi sen riittävässä määrin ohjaavan uuden kaupunginosan syntymiseen tarvittavaa asemakaavoitusta.

Kaupunginosayhdistykset esittävät osayleiskaavatyön jatkossa harkittavia asioita seuraavasti:

- Suuri osa asuintarkoitukseenkin osoitetusta alueesta on melualueita. Korkealuokkaistakaan asuntorakentamista on tällaisella alueella vaikea saada vetovoimaiseksi.
- Sörnäisten rantatien sisällyttäminen koko pituudeltaan kaava-alueeseen ja sijoittaminen tunneliin mahdollisesti rakennettavasta Keskustatunnelista riippumatta tulee selvittää. Mikäli Keskustatunneli toteutetaan, tulee se rakentaa mahdollisimman pitkälle pohjoiseen.
- Alueen liittyminen ulkoiseen katuverkkoon ja koko kanta-kaupungin liikennejärjestelmään jää epäselväksi.
- Merihaan kokemusten perusteella tulee selvittää toimenpiteet tuuliolosuhteiden parantamiseksi.
- Asuntolaivojen sijoittaminen alueelle on selvittämisen arvoista. Aluksille tulee kuitenkin asettaa selvät kaupunkikuvavaatimukset. Etusijalle tulee asettaa perinnelaivat.
- Kaupunginosayhdistykset uudistavat jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esittämässään mielipiteessä tehdyn ehdotuksen suunnitteluaseman sijoittamisesta alueelle ja Ruoholahden ja Jätkäsaaren suunnittelun yhteydessä hankitun asukaslähtöisen kokemuspääoman hyödyntämisestä alueen suunnittelussa.
- Saastunut maaperä ja vaikeat perustamisolosuhteet yhdistettynä kanavien ja saarien rakentamiseen merkitsevät asuntorakentamisessa sellaisia lisäkustannuksia, että asuntotuotanto ei voi olla hinnaltaan kohtuullista. Osayleiskaava-alueen rakentamisen kustannusten kokonaisarvio tarvitaan.
- Osayleiskaavassa ei ole tarkasteltu alueen rakentamisen vaihtoehtoja; vaihtoehtoisia rakentamistapoja ja rakentamisen määrää tulisi vielä selvittää.
- Kaupunginosayhdistykset kiinnittivät jo kaavan käsittelyn edellisessä vaiheessa huomiota kaavan illustraatioon, jossa Merihaan eteläpuolelle ranta-alueelle Näkinsillan kummallekin puolelle on esitetty kerrostaloja. Missä on tehty päätös talojen sijoittamisesta kyseiselle alueelle?

## Vaikutus

Sörnäisten rantatien alue ei kuulu osayleiskaava-alueeseen eikä sen tunnelointikysymys näin ollen kuulu osayleiskaavatyöhön vaan mahdolliset selvitykset tehdään keskustatunnelihankkeen yhteydessä. Hakaniemenranta ei myöskään kuulu suunnittelualueeseen eikä tässä suunnittelussa oteta siihen kantaa.

Kaava-alueen liittäminen kantakaupungin katuliikennejärjestelmään tapahtuu Sörnäistenrannan osalta kahdella liittymällä ja Hermanninrannan osalta viidellä liittymällä pääkatuverkkoon.

Metro-, bussi- ja raitiovaunuyhteydet ja niiden vaihtoehdot on selkeästi esitetty aineistossa.

Tuulisuusolosuhteet tullaan erityisesti asemakaavavaiheessa ottamaan huomioon. Nyt esitetyssä illustraatioissa suljettu korttelirakenne on pääsääntönä, erotuksena Merihaan avoimelle korttelirakenteelle. Kovalla tuulella ei kuitenkaan koskaan voi välttyä turbulensseilta ja suoralta tuulelta, erityisesti kuin halutaan säilyttää avoimia näkymiä merelle, jolta myös tuulee.

Asuntolaivojen sijoittamista rannoille ei ole harkittu. Sen sijaan illustraatio osoittaa nimenomaan pyrkimystä luoda edellytyksiä mahdollisimman monimuotoiselle ja monipuoliselle pysyvien asumismuotojen kirjolle. Myös kustannusten selvittely kuuluu oleellisena osana jatkosuunnitteluun.

Suunnitteluaseman pystyttäminen tulevalle työmaalle on huomattavan kallista ja suunnitteluresursseja sitovaa. Sen sijaan voidaan harkita metroasemalle sijoitettavaa vitriiniä, jossa ajankohtaiset suunnitelmat esitellään. Internet on kuitenkin pääasiallinen vuorovaikutteinen informaatiokanava sekä paikallisesti, kansallisesti että kansainvälisesti katsoen.

**Mika Penttinen** esittää, että uusien kevyen liikenteen siltojen alikulkukorkeuden pitäisi olla 8 m. Hän myös pitää Korkeasaaren johtavaa siltaa kyseenalaisena.

## Vaikutus

Siltojen korkeus on paitsi toiminnallinen myös kaupunkikuvallinen ongelma. Sörnäisten puolen maanpinnan tason korkeus on +3 m. Jos siltojen sallittu alikulkukorkeus on 8 m, tämä merkitsee, että sillan yläpinta on tasolla 10–10,5 m. Tällainen korkeus edellyttää ramppia, jonka pituus on 100–120 m, jolloin rampin pituus on samaa suuruusluokkaa kuin sillan pituus. Tällainen ramppi on kaupunkikuvallisesti ongelmallinen ja peittää osin merellisiä näköaloja, joita muuten juuri pyritään avaamaan. Suunnittelussa tulisi siksi hyödyntää Mustikkamaan ja Korkeasaaren korkeita kohtia, jolloin väylät sijoittuvat lähelle näitä saaria.

**Jenni Virtanen ja Kari Lötjönen**, jotka ovat ostaneet asunnon merinäköalalla Hämeentieltä toivovat, ettei Hanasaaren aluetta laajennettaisi merelle päin, sillä meren täyttö vähentäisi paitsi heidän näköalaansa myös meriveden virtaamia.

### **Vaikutus**

Osayleiskaavatyön eräänä periaatteena on ollut uusien näkymien avaaminen saarten vehreyden ja merialueiden suuntaan Kallion–Sörnäisten kortteleista. Käytännössä katunäkymät Kaikukadun, Lintulahdenkadun, Käenkujan ja Vilhonvuorenkadun linjoissa pidetään avoimena. Näin myös Jenni Virtasen ja Kari Lötjösen asunnon näköalat säilyvät tulevaisuudessa.

### Aloituskortteleiden tarkentava suunnittelu

Aluetta koskeneen aatekilpailun pohjalta on jatkettu suunnittelua aloituskortteleiden osalta, Kalasataman metroaseman tuntumassa. Yksityiskohtaisemman suunnittelun kohteina ovat olleet toisaalta vesialueisiin liittyvät asutopainoiset aloituskorttelit Kulosaaren sillan molemmin puolin, toisaalta ns. metrokorttelit metroaseman molemmin puolin.

Asutopainoisten aloituskortteleiden lähiympäristösuunnitelman laatijaksi valittiin Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik tarkoituksena kehittää toimiston laatiman voittaneen kilpailuehdotuksen ideoita ehdotuksen kerosalatavoitteiden ja toiminnallisen sisällön mukaisena.

Metrokortteleiden lähiympäristösuunnitelman laatijaksi valittiin tarjouskilpailun pohjalta Arkkitehtitoimisto Aki Davidsson, koska aatekilpailussa yksikään kilpailijoista ei ollut esittänyt kortteleista tyydyttävää ratkaisua. Suunnittelu on tapahtunut tarkennetun ohjelman pohjalta.

Lähiympäristösuunnitelmat on jaettu esityslistan liitteenä.

### Asutopainotteiset asutokorttelit

Suunnittelun lähtökohtana oli kilpailun tulos ja suunnittelulla haluttiin varmistaa suunnitelman toimivuus kaupunkirakenteellisesti haasteellisessa ja perustamisolosuhteiltaan huonossa paikassa.

Kilpailun arvostelussa palkintolautakunta katsoi voittaneen ehdotuksen erityiseksi ansioksi uusien asumismuotojen esittämisen kantakaupunkiin. Ehdotus korosti tiiviin, melko matalan ja sosiaalisesti vaativan asumisen mahdollisuuksia veden lähetyvillä. Jatkosuunnittelussa haluttiin selvittää asutosaarien toiminnallisen monipuolistamisen mahdollisuuksia ja toisaalta tiiviin kylämäisen yhteisön luomista.



Suunnitelmassa on noudatettu kilpailuvaiheen ajatuksia kanavien erottamista saarista, joista kaksi on muodostunut puhtaiksi asuntosaariksi ja yksi on hotellitontti. Asuntosaaret ovat muodostuneet toiminnaltaan yksipuoliseksi, joskin kylämäinen ajatus on niissä voimakkaasti läsnä. Erityisesti Kulosaaren sillan eteläpuoleisesta saaresta on muodostunut suljettu yhteisö.

Kerrosalan kasvattaminen noin 20 000 k-m<sup>2</sup> ja pysäköinnin sekä muun liikenteen huomioon ottaminen saarten rakenteessa on tiivistänyt rakennetta ja nostanut kerroskorkeuksia. Kokonaiskerrosala (noin 80 000 k-m<sup>2</sup>) on silti yhä alhainen verrattuna kanavien ja rakennusten perustamiskustannuksiin erittäin huonoissa perustamisolosuhteissa. Suunnitelmassa esitetty pysäköintiratkaisu on hankala ja vaatii jatkosuunnittelua.

Pohjoiseen saareen on jatkosuunnittelussa esitetty kirjo erilaisia asuimuotoja, jotka sinänsä ovat toivottavia alueella. Korkea hotellirakennus muodostaa kaupunkikuvallisen porttiaiheen ja on paikkaansa perusteltu.

Kulosaaren sillan eteläpuolelle suunnitellun asuntosaaren pienimittakaavaisuus on kärsinyt ja saari on muotoutunut jatkosuunnittelussa yksipuoliseksi ja erittäin vaikeasti toteutettavaksi asuinkoneeksi, jonka kaupunkikuvallinen asema Kulosaaren sillalta katsoessa on vielä tarkasteltava uudelleen.

Suunnittelu on Kulosaaren sillan ympärillä olevien saarien osalta osoittanut, että alue tulisi rakentaa ajateltua tehokkaammin, jotta rantojen rakentaminen ja rakennusten perustamiskustannukset pystytään paremmin hallitsemaan. Lisäksi Kulosaaren sillan aiheuttamat melu- ja pienhiukkashaitat on paremmin hallittavissa, mikäli sillan reunoilla olevat rakennukset olisivat muuta ympäristöään korkeampia.

## Metrokorttelit

Suunnittelun lähtökohtina olivat aiemmat metrokortteleiden suunnitelmat, ideakilpailun ehdotukset ja osayleiskaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä muodostuneet reunaehdot. Tavoitteena oli saada jatkosuunnittelun yhteydessä liikenteellisesti ja rakenteellisesti toimiva kokonaisuus, joka on vaiheittain rakennettavissa.

Tehokkaasti rakennetuissa metrokortteleissa on kerrosalaa yhteensä noin 117 000 k-m<sup>2</sup>, asuinkerrosala 35 000 k-m<sup>2</sup>, toimistokerrosala 52 000 k-m<sup>2</sup> ja liiketilakerrosala 30 000 k-m<sup>2</sup>. Lisäksi kortteleissa on noin 1150 autopaikkaa.

Suunnitelmassa on muodostettu kolme erillistä korttelia, joissa toimitilat, asuminen, pysäköinti, Itäväylä ja metro kietoutuvat toisiinsa. Pysäköinti on etupäässä maanalaisessa pysäköintihallissa tasolla +0. Liiketilat ovat katutasolla ja toisessa kerroksessa yhdessä metroaseman lipuhallin kanssa. Toimistot on sijoitettu Itäväylän tason yläpuolelle ja

asuinrakentaminen on niiden yläpuolella.

Liikenteellisesti metrokortteleiden ympärille muodostuu eri liikennemuotojen solmukohta. Suunnitelman puitteissa pystytään liikenteen vaatimukset toteuttamaan hyvin rakentamisen eri vaiheissa.

Kokonaisuutena suunnitelma tarjoaa hyvät lähtökohdat jatkosuunnittelulle niin rakentamisen kuin liikenteen osalta. Vahvan kokonaiskonseptin puitteissa voidaan tehdä suuriakin muutoksia perusajatuksen kuitenkin säilyessä.

#### Jatkosuunnittelu

Saatujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä muiden kannanottojen, jatkossa tehtävien selvitysten ja arviointien sekä aloituskortteleiden tarkentavien suunnitelmien pohjalta jatketaan Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavan suunnittelua siten, että osayleiskaavaehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä vuodenvaihteessa 2006/2007.

Yleiskaavaehdotus asetetaan maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti julkisesti nähtäville alkuvuodesta 2007 ja siitä pyydetään maankäyttö- ja rakennusasetuksen 20 §:n mukaisesti lausunnot.