



ASEMAKAAVAN SELOSTUS
ASEMAKAAVAKARTTA NRO xxxxxx
PÄIVÄTTY 10.10.2016

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin
1. kaupunginosan (Kruununhaka)
Vesi- ja katualueet

10. kaupunginosan (Sörnäinen)
Kortteli 398 tontit 1, 3 ja 4
Kortteli 399 tontit 14 ja 15
Puisto-, venesatama-, vesi- ja katualueet

11. kaupunginosa (Kallio)
Kortteli 206
Vesi- ja katualueet

(muodostuvat uudet korttelit 10397,
10400 -10404, 11205 ja 11207 -11209)

Kaavan nimi:
Hakaniemenranta-Sörnäistenranta asemakaava ja asemakaavan
muutos

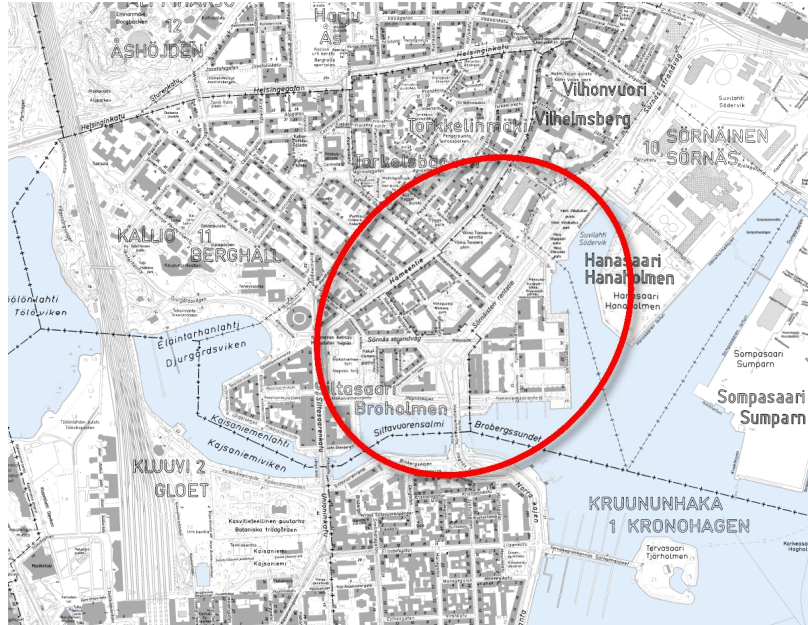
Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 12.9.2014
[Kaupunkisuunnittelulautakunta:](#)
[Nähtävilläolo \(MRL 65 §\):](#)
[Kaupunkisuunnittelulautakunta /-virasto:](#)
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:



Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Hakaniemenkadun ja Sörnäisten rantatien itäpuolella sisältäen myös Hakaniemen sillan, siihen liittyvän alueen Kruununhaan puolella sekä vesialueita Kruununhaan Merihaan ja Nihdin välillä.



YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunki

Kaupunkisuunnitteluvirasto

Maankäyttö: Janne Prokkola, toimistopäällikkö, Perttu Pulkka, arkkitehti

Liikenne: Juuso Helander, insinööri
Taneli Nissinen, insinööri

Teknistaloudelliset asiat ja kaavatalous: Mikko Juvonen, diplomi-insinööri

Maaperä ja pohjarakentaminen: Helena Färkkilä-Korjus, diplomi-insinööri

Yhdyskuntatekninen huolto ja tulvasuojelu: Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri

Runkoääni, tärinä ja erikoismelut: Matti Neuvonen, diplomi-insinööri

Maanalaiset rakenteet: Raila Hoivanen, diplomi-insinööri

Julkiset ulkotilat, maisema: Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti, Minna-Mari Pajja, maisema-arkkitehti yliopilas

Vuorovaikutus: Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija

Kaavapiirtäminen: Päivi Kaartinen, suunnitteluavustaja

Hankesuunnittelu

Arkkitehtitoimisto B & M Oy
Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy



SISÄLLYSLUETTELO

ASEMAKAAVAN KUVAUS	6
Tavoitteet	6
Mitoitus.....	8
Alueen historia	8
Alueen nykytilanne	10
Alueen tulevat suunnitelmat	14
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	14
Liikenne.....	17
Palvelut	20
Esteettömyys.....	20
Luonnonympäristö ja suojelukohteet.....	21
Ekologinen kestävyys.....	21
Yhdyskuntatekninen huolto, tasaus ja tulvasuojelu	22
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen	22
Maaperän ja sedimenttien pilaantuneisuus ja kunnostaminen	26
Ympäristöhäiriöt	27
Pelastusturvallisuus.....	29
Nimistö	29
Vaikutukset.....	29
TOTEUTUS.....	34
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	34
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET	40



LIITTEET

- 1 Seurantalomake
- 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- 3 Kuvat ja kartat
 - Asemakaavakartta (A4/A3-koossa)
 - Havainnekuva
 - Ote voimassa olevista asemakaavoista
 - Asemakaavaluonnos
 - Liikennesuunnitelma luonnos
- 4 Viitesuunnitelmat:
 - Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy, Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy
- 5 Julkisten tilojen ideasuunnitelma

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

- Vuorovaikutusraportti
- Helsingin kaupunki, Kruunusillat, raitiotieyhteys Laajasaloon. Yleissuunnitelma, WSP, 15.2.2016
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Hakaniemi-Merihaka pohjarakentamisen yleissuunnitelma, WSP, 23.6.2016
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Hakaniemi-Merihaka -kaava-alueen hulevesitarkastelu, Ramboll, 12.8.2016 (luonnos)
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Hakaniemi-Merihaka kunnallistekniikan yleissuunnitelma, Ramboll, 22.8.2016 (luonnos)
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Nihti, Hakaniemenranta ja Sörnäisten rantatie, sedimenttitutkimukset, Vahanen Environment Oy, 30.8.2016 (luonnos)
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Ympäristötekniinen tutkimusraportti, Hakaniemi–Merihaka-suunnittelualue, maaperän ja pohjaveden haitta-ainetutkimukset, env 823, Vahanen Environment Oy, 2016 (luonnos)
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Hakaniemenranta, Hex Oyj:n aluerajaus, Ympäristötekniinen tutkimus, 25.2.2004
- Helsingin kaupunki, rakennusvirasto, Helsinki Kruunusillat -rakennushanke, Hakaniemen alueen arkeologinen vedenalaisinventointi, Pinta-filmi Oy, 23.8.2016



TIIVISTELMÄ

Asemakaava ja asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Hakaniemenrannan, Sörnäistenrannan sekä Siltavuorensalmen alueita, jotka sijaitsevat Kallion, Sörnäisten ja Kruununhaan kaupunginosissa.

Tällä hetkellä suurelta osin kaupunkitilallisesti jäsentymätön alue suunnitellaan osaksi kantakaupunkia.

Tavoitteena on keskeisten liikenneyhteyksien parantaminen, Hakaniemensillan uudelleenlinjaaminen, uuden pikaraitiotien mahdollistaminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen.

Kaavaratkaisu mahdollistaa Kruunusillat – pikaraitiotieyhteyden, uuden Hakaniemensillan linjauksen sekä asuin- ja toimitilakorttelien rakentamisen Hakaniemenrannan, Merihaan ja Suvilahden ympäristöön. Liikenneyhteyksien uudelleenjärjestelyn myötä erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteyksiä, esteettömyyttä sekä rantojen käytettävyyttä voidaan alueella parantaa. Lisäksi lähinnä Hakaniementoria sijaitsevilla rannoilla varaudutaan vesireittiliikenteeseen.

Muutosalueen pinta-ala on 23,3 ha, josta maa-aluetta on 15,5 ha ja vesialuetta 7,8 ha. Uutta kerrosalaa on noin 150 000 k-m². Asukasmäärän lisäys on noin 2500.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että alueen rakentuminen vahvistaa Hakaniemen asemaa keskeisenä kaupunkirakenteellisena ja joukkoliikenteen solmukohtana.

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan alueesta. Merihaan yhteyteen sijoittuvat korttelit ovat yksityisomistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Asemakaavan muutos noudattaa kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä 4.11.2014 suunnitteluperiaatteita.

ASEMAKAAVAN KUVAUS

Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa Kruunusillat – pikaraitiotieyhteys Laajasalon suunnasta Hakaniemenrannan kautta kohti keskustaa, Hakaniemen sillan uusi linjaus ja lisäksi alueen



täydennysrakentaminen siten, että suunnittelualueesta muodostuu osa kantakaupunkia.

Tavoitteena on, mahdollistaa Kruunusillat – pikaraitiotieyhteys Laajasalon suunnasta Hakaniemen kautta kohti Rautatientoria. Uusi yhteys muodostuu Nihdin ja Merihaan välisestä siltayhteydestä ja Hakaniemenrantaan osoitetusta raitiotielinjasta.

Hakaniemensillalle osoitetaan uusi linjaus nykyisen sillan itäpuolelta. Sillan alituskorkeus on 5,25 metriä, joka mahdollistaa uuden siltalinjauksen kytkemisen katuverkkoon Siltavuorensalmen rannoilla ja uuden Yleiskaavan mukaisen vesireittiliikenteen Hakaniementorin läheisyyteen.

Liikennealueilta vapautuvat alueet sekä rantojen täytöt mahdollistavat alueen kaupunkirakenneteen tiivistämisen. Rakentamalla Hakaniemensillan nykyiset ramppialueet sekä Hakaniemenrantaan uusi rakennusrintama, on mahdollista kytkeä Merihaka osaksi Hakaniementorin kantakaupunkimaista ympäristöä.

Sörnäisten rantatien ja Suvilahden rannan väliin osoitetaan rakentamista. Alueen täydennysrakentaminen jatkaa Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäisten RKY-alueen kaupunkirakennetta ja kytkee Kalasataman ja Hanasaaren alueet Hakaniemeen.

Osoittamalla täydennysrakentamista Hakaniemenrantaan sekä Sörnäistenrantaan jäsennetään alueen rannat yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, jotka osoitetaan julkiseen käyttöön. Rantareitin jatkuvuus turvataan. Tavoitteena on, että silloilla parannetaan lähialueiden saavutettavuutta ja tuetaan kestäviä liikkumisen muotoja.

Tavoitteena on tiivistää Sörnäisten rantatien ja Hakaniemen sillan katualueita siten, että katutilasta muodostuu kaupunkimainen ja luonteva osa kaupunkirakennetta. Sörnäisten rantatie uudelleenlinjataan voimassaolevan asemakaavan mukaisesti Lintulahdenkujan kohdalla olemassa olevan rakennusrintaman myötäisesti.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikenneyhteyksien varten sekä kehittämällä kaupunginosien keskus- teoista monitoimisia ja viihtyisiä. Kaavaratkaisulla edistetään alueiden tiivistymistä ja kestävien liikkumismuotojen lisäämistä kaupunkitasolla. Lisäksi rantojen suunnittelulla edistetään merellisten elämysten tarjontaa kaupunkilaisille ja matkailijoille sekä liiketointamahdollisuuksia yrityksille.



Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 233 254 m².

Kaavaratkaisun myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 151 262 k-m².

Kaavamuutoksen aluetehokkuus on $ea=0,97$; luvussa ei ole mukana venesatamia eikä vesialuetta. Asuinkortteleiden keskimääräinen tehokkuus on $ek=2,40$.

Alueen historia

Pitkänsillan pohjoispuolista osaa alettiin rakentaa 1820-luvulta alkaen. 1800-luvun lopussa voimakas teollistuminen toi alueelle useita tehtaita. Hakaniemen itäisintä osaa käytettiin teollisuuden tarvitsemaan satamatoimintaan. Sörnäisten rannassa kulki satarata vielä 1950-luvulle asti.



Kartta vuodelta 1937

Tuotantolaitosten rakentaminen suunnattiin 1800-luvulla lähinnä palovaaran takia kaupunkirakenteen ulkopuolelle. Varhaisia Sörnäisten teollisuuslaitoksia olivat 1842 perustettu Andsténin fajanssi ja kaakelitehdas, joka sijaitsi Osuustukkukaupan korttelissa sekä 1874 rakennettu tulitikkutehdas. Tätä ennen Sörnäisten rannassa oli ollut ainoastaan huvilapalstoja.

Elannon korttelissa ovat mm. Elannon vanhin leipomo vuodelta 1907, Vähäkallion suunnittelemat suurleipomo ja seitsenkerroksinen keskusvarasto 1920-luvulta. Viljasiihot ja kasvisvarasto ovat



1930–40 -luvulta. Korttelin vanhin rakennus on entinen tulitikkutehdas vuodelta 1874.

Sörnäisten rantatien varrella ovat mm. ruokarasvoja tuottanut Kokos Oy, rakennuksen vanhin osa vuodelta 1911, sekä Kone Oy, Oy Gottfr. Strömberg ja Helsingin Mylly Oy:n rakennukset, näkyvimpinä korkeat viljasiihot vuosilta 1941-50. Oy Strömberg Ab:n rakennukset ovat 1890- ja 1910-luvulta.

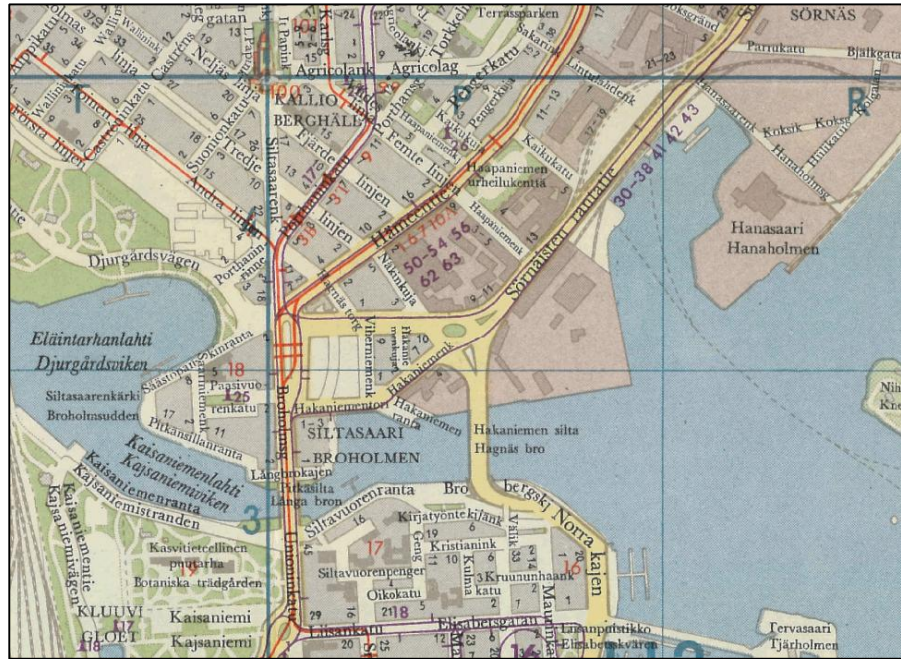


Entinen kookostehtaan tehdasrakennus ja siilorakennus.

Sörnäisten teollisuuskortteleiden alkuperäisen käytön päätyttyä 1900-luvun lopulla on rakennukset otettu uuteen käyttöön, pääosa asuin-, oppilaitos- ja toimistotiloiksi. Vaikka rakennuksia on purettu ja uusia rakennettu, alueella on säilynyt moni-ilmeinen teollisuusmiljö.

Hakaniemen silta on rakennettu 1960-luvun alkupuolella helpottamaan Helsinginniemielle idästä saapuvan autoliikenteen kasvua. Siltaa suunniteltaessa alueella oli teollisuutta, jonka raaka-aine kuljetettiin pääosin meritse ja suunniteltavan sillan alitse. Merikuljetusten varmistamiseksi silta rakennettiin tarpeeksi korkeaksi, nykyiseen 7 metrin alituskorkeuteen.





Kartta vuodelta 1962

Merihaan alue toimi 60-luvulle asti Oy Wärsilä Ab:n tehdas- ja konepaja-alueena. Alueen osti Helsingin Haka. Merihaan suunnittelua varten koottiin työryhmä, joka koostui Hakan ja Helsingin kaupungin edustajista. Alueen asemakaava valmistui vuonna 1971. Merihaka on rakennettu yhtenä kokonaisuutena 1970-luvun kaavoitussuunnitelman tuloksena vastaamaan osaltaan voimakkaaseen muuttoliikkeeseen. Suunnitelma voidaan nähdä aiemman lähiörakentamisen vastalauseena, tavoitteena oli kompaktikaupunki. Tavoitteena oli kääntää katseet takaisin kaupungin keskuksiin ja toimintojen erottaminen eritasoille kansiratkaisulla.

Alueen nykytilanne

Hakaniementori on itäisen kantakaupungin liikenteellinen ja toiminnallinen keskus. Hakaniementorin ympäristöön sijoittuu liike- ja toimitilaa sekä kaupallisia palveluita. Hakaniementori ja Hakaniemenhalli muodostavat alueen kaupallisen ja toiminnallisen sydämen. Hakaniemenrannasta operoivat lauttayhteydet Korkeasaareen, Vallisaareen sekä itäiseen saaristoon. Lisäksi rannoilla on useita ravintolalajeja.





Ilmakuva vuodelta 2015.

Kaava-alueen kaupunkikuvaa hallitsee Sörnäisten rantatien liikenne-väylä, joka halkaisee kaupunkirakenteen ja erottaa Merihaan sekä Suvilahden rannan muusta Kallion ja Sörnäisten kaupunginosista.

Alueella korostuu merellisyys, joka kuuluu olennaisena osana kaupungin identiteettiin. Merihaan ja Kruununhaan yhtenäiset, eri aikakausilta peräisin olevat, rannan julkisivut ovat Helsingille tunnusomaisia. Ne rajaavat Siltavuorensalmea pohjoisesta ja etelästä muodostaen omaleimaisen kaupunkitilan. Hakaniemen silta on Siltavuorensalmen ylittävä autoliikenteen silta. Sillan rampi-alueet muodostavat moottoritie-tyyppistä ympäristöä kantakaupungin keskelle. Tällä hetkellä rannat ovat suurelta osin suunnittelemattomia.





Kruununhaan ilmeeltään yhtenäinen pohjoisjulkisivu.

Merihaka on kaupunginosana Sörnäisten rantatien erottama saareke. Autopaikat sijaitsevat kahdessa Sörnäisten rantatien varren pysäköintilaitoksessa sekä yhtenäisesti Merihaan kannen alla. Sörnäisten rantatien länsireuna on pääasiassa työpaikka-aluetta.



Hakaniemensilta Hakaniemenrannasta kuvattuna.

Hakaniemen silta on rakennettaessaan ollut tekniikaltaan edistyskäs, mutta nyt elinkaarensa päässä. Siltaan tehdään enää ylläpitäviä korjauksia ja uuden sillan rakennustyöt tulee aloittaa noin vuonna 2020.

Hakaniemenrannan alue on tällä hetkellä sillan molemmin puolin jäsentymätöntä pysäköintialuetta sekä katualuetta. Merihaan päässä sijaitsevat Kulttuurisauna sekä pienvenesatama. Lähellä



Hakaniementoria toimii lauttaliikenteen laituri, josta on reittiyhteys Korkeasaareen, Vallisaareen sekä itäiseen saaristoon.



Hakaniemenranta ja opetushallituksen rakennus.

Sörnäisten rantatie ja Hakaniemen silta hallitsevat suunnitteluala-etta. Hakaniemen siltaan liittyvät ramppialueet rajaavat laajan liikennealueen kaupunkirakenteessa. Myös Suvilahden ranta-alue on rantatien vaikutuksesta jäänyt huonosti saavutettavaksi ja käyttömahdollisuuksiltaan rajatuksi.



Sörnäisten rantatie Näkinsillalta kuvattuna.



Siltavuorensalmeen sijoittuu kolme huvivenesatamaa. Kruunuhaan Pohjoisrantaan, suunnittelualueen reunaan sijoittuu Helsingin kaupallisen veneliikenteen tukisatama.

Hakaniemenrantaan sijoittuu Maailmanrauha patsas. Pronssisen patsaan lahjoitti Helsingille Moskovon kaupunki vuonna 1990.

Alueen tulevat suunnitelmat

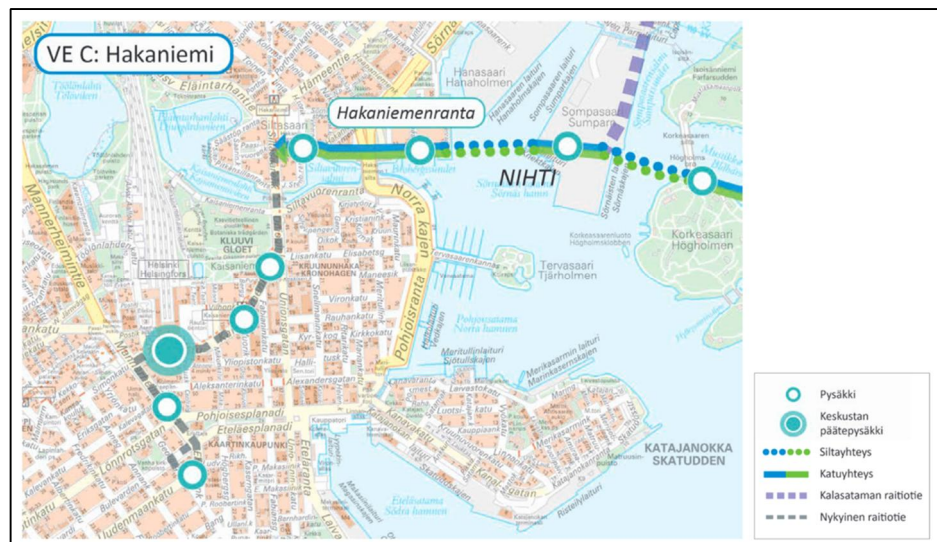
Hakaniemeen on kaavoitettu yksi Pisara-radan neljästä asemasta. Toteutuessaan se muodostaa Hakaniemestä merkittävän joukkoliikenteen vaihtopisteen.

Alueen asema joukkoliikenteen solmukohtana korostuu myös uuden Yleiskaavan myötä, sillä Hakaniemestä on suunniteltu vesireittiliikenteen ja muiden joukkoliikennemuotojen vaihtopistettä.

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat

Kruunusillat – pikaraitiotieyhteys on suunniteltu linjattavan Nihdistä, Hakaniemenrannan kautta, keskustaan. Suunnittelualueeseen kuuluu lisäksi Merihaan ja Nihdin välinen pikaraitiotiesilta. Pysäkit sijoittuvat Merihaan ja Hakaniementorin kohdille.



Kruunusillat – pikaraitiotien linjaus.

Hakaniemen sillan uusi korvaava linjaus on suunniteltu olemassa olevan sillan itäpuolelle. Uusi silta on suunniteltu nykyistä matalampana, mikä mahdollistaa sillan liittymisen olemassa olevaan katuverkkoon Hakaniemenrannassa ja Siltavuorenrannassa.



Suunnitelma parantaa merkittävästi alueen jalankulku- pyöräily-yhteyksiä sekä esteettömyyttä.

Rakennusvirasto järjestää Hakaniemensillan sekä Merihaan ja Nihdin välisen sillan suunnittelukilpailun, jonka pohjalta täsmennetään siltojen osuus laadittavaan asemakaavaehdotukseen.

Sörnäisten rantatie on suunniteltu voimassa olevan asemakaavan mukaisesti kaartumaan olemassa olevan rakennusrintaman viertse, jolloin Suvilahden ranta-alueen ja Sörnäisten rantatien väliin on mahdollista sijoittaa täydennysrakentamista ja rantaan julkista tilaa.

Aluetta suunnitellaan pääosin asumiseen, noin 2500 asukkaalle. Uutta asuinkerrosalaa muodostuu 138 200 k-m². Asumisen lisäksi alueelle on suunniteltu hotelli sekä liike- ja toimitilaa. Merihaan alueella nykyiset pysäköintilaitokset sekä HOAS:n asuntolan tilalle on mahdollista osoittaa täydennysrakentamista.

Tavoitteena on jatkaa suurelta osin olemassa olevan kaupunkirakenteen linjoja sekä kerroskorkeuksia. Sörnäisten rantatien varteen Merihaan tornin läheisyyteen on osoitettu korkeampaa rakentamista. Rakennusten kivijalat on suunniteltu pääosin liiketiloiksi. Julkiset rannat on suunniteltu monimuotoiseen aktiiviseen toimintaan ja oleskeluun.

Kruununhaan puolelle ramppialueelta vapautuvalle alueelle on suunniteltu puistoaluetta. Merihaan eteläpuolella sijaitsemaa nurmialuetta laajennetaan täytöillä puistoalueeksi.

Kaavaratkaisu on laadittu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymien suunnitteluperiaatteiden pohjalta.

Maailman rauhan patsaalle etsitään uusi sijoituspaikka nykyisen läheisyydestä.

Asuinrakennusten korttelialue (AK)

Alueelle suunnitellaan 11 asuinkorttelia, jotka poikkeavat luonteeltaan ja ratkaisultaan toisistaan.

Hakaniemenrantaan on suunniteltu Hakaniemen kaupunkirakennetta jatkavia kortteleita (11209 ja 10397). Korttelit muodostuvat 8-kerroksista asuinkerrostaloista. Uutta asuinkerrosalaa alueelle muodostuu 26 400 k-m². Rantaan päin avautuvaan katutasoon tulee sijoittaa liike- ja ravintolatiloja, yhteensä 3 000 k-m². Ajo länti-



semmän asuinkorttelin (11209) pysäköintitiloihin tapahtuu Hakaniemenrannan kautta, itäisen korttelin (10397) ajo tapahtuu Haapaniemenkadun kautta.

Hakaniemen sillan vapautuville ramppialueille sekä Merihaan alueen pysäköintilaitosten tonteilla on Sörnäisten rantatietä rajaavia korkeampia kortteleita, joihin on suunniteltu tavallisen asumisen lisäksi esimerkiksi opiskelija-asumiseen soveltuvia erityisasumisen tontteja (korttelit 11205, 11207 ja 398). Asuinkerrosalaa muodostuu yhteensä 34 000 k-m². Liiketilaa katutasoon tulee sijoittaa yhteensä 2 800 k-m². Ajo pysäköintitiloihin tapahtuu Sörnäisten rantatien länsipuolisten kortteleiden osalta Hakaniemenkadun kautta ja itäpuoleiseen kortteliin Merihaan pysäköintitason kautta.

Sörnäistenrannan aluetta rajaavat Sörnäisten rantatie sekä Suviлахden ranta. Alueelle on suunniteltu kuusi asuinkerrostalojen korttelialuetta (399, 10400, 10401, 10402, 10403 ja 10404). Uutta asuinkerrosalaa syntyy 65 300 k-m². Rantaan päin sekä Sörnäisten rantatien puolen kulmiin, katutasoon tulee sijoittaa liike- ja ravintolatiloja yhteensä 2 450 k-m². Ajo pysäköintitiloihin tapahtuu pistokatuja kautta.

Kaikissa kortteleissa on pihakannen alainen pysäköintiratkaisu, jossa pihakansi on toisen kerroksen lattian tasossa.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL)

Merihaan luoteiskulman Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (398) on suunniteltu olemassa olevan toimitilan laajennusta 3 500 k-m².

Hotellirakennusta korttelialue (KL-1)

Kaava-alueen länsikulmassa, Hakaniementorin kupeessa on kortteli 11208, joka on osoitettu hotellirakennusten korttelialueeksi (KL-1). Kortteliin on mahdollista rakentaa 14 500 k-m² kokoinen hotellirakennus. Kaupunginhallitus päätti 30.5.2016 varata AB Invest AS:lle hotellin tontin. Hotellin suunnitteluvaraus edellytti arkkitehtuurikilpailun järjestämistä, jonka pohjalta asemakaavan ehdotusta tarkennetaan.

Puisto (VP)

Suunnitelman uudet puistoalueet sijoittuvat Kruununhakaan sekä Merihaan eteläpuolelle. Kruununhaan puolen Hakaniemensillan uuden linjauksen myötä vapautuu alueita uudelle puistolle. Merihaan eteläpuolella olemassa olevaa pienvenesatamaa täytetään siten että rantaan on mahdollista sijoittaa uusi puisto.



Venesatama (LV)

Merihaan eteläpuolella sijaitsevaa pienvenesatamaa siirretään noin 25 metriä etelään uuden puiston mahdollistamiseksi.

Suvilahden pienvenesataman käyttöä rajoittaa tulevaisuudessa Merihaan ja Nihdin välisen siltayhteyden alituskorkeus. Sata-massa on mahdollista säilyttää todennäköisesti vain pieniä ve-neitä sekä esimerkiksi kajakkeja.

Pohjoisrannassa nykyisinkin yksityisenä pienvenesatamana toi-miva laiturit siirretään siten, ettei se estä Hakaniemensillan uutta linjausta.

Liikenne

Lähtökohdat

Hakaniemen kautta kulkee metro, jonka sisään käynnit sijoittuvat Siltasaarenkadun varteen Hakaniementorin läheisyyteen. Metro-asema sijoittuu alle 200 m lähimmistä kortteleista. Hakaniemen kautta operoi viisi raitiolinjaa. Lisäksi Hakaniemen kautta liikennöi-vät bussit Lahdenväylän ja Tuusulanväylän suuntiin. Hakanie-meen metroasemaa käyttää päivittäin noin 14 000 matkustajaa. Hakaniemen läpi kulkee päivittäin yli 1 000 raitiovaunua ja yli 3 000 bussivuoroa, joissa on raitiovaunujen osalta 15 500 matkus-tajaa ja busseissa 41 000 matkustajaa. Yhteensä Hakaniemen läpi kulkee päivittäin arviolta 161 500 joukkoliikennematkustajaa.

Uudessa Yleiskaavassa Hakaniemen alue on merkittävä joukkoli-i-kenteen solmukohta. Hakaniemeen sijoittuu Pisararadan suunni-teltu pysäkki, joka toteutuessaan tuo merkittävän määrän joukko-liikenteen matkustajia alueelle.

Haapaniemenkadun eteläpuolella Sörnäisten rantatien liikenne-määrä on nykyisin noin 39 000 ajon./vrk. Sörnäisten rantatie ja Hakaniemen silta ovat osa Katajanokan ja Olympiaterminaal-in sa-tamaliikenteen reittiä. Autoliikenteen kokoojakatuja ovat Siltasaa-renkatu ja Hakaniemenranta. Siltasaarenkadun liikennemäärä on 21 000 ja Hakaniemenrannassa 8500 ajon./vrk.

Sörnäisten rantatie on katuluokituksestaan pääkatu. Kaupunki-suunnittelulautakunta on 26.4.2007 hyväksynyt Keskustatunnelin asemakaavan muutosehdotuksen, jonka mukaan keskustan alit-tava liikennetunneli kulkee Siltavuorensalmen alitse ja sisäänajo-rampit sijoittuvat Sörnäisten rantatielle. Kaupunginhallitus on



12.5.2008 päättänyt keskeyttää keskustatunnelin asemakaavan laadinnan.

Hakaniemenrannan laiturista operoi lauttaliikenne Korkeasaareen, Vallisaareen, itäiseen saaristoon sekä tilauskalustoa.

Kaavaratkaisu

Hakaniemenrannan sekä Merihaan länsipuoliset korttelit sijoittuvat kävelyetäisyydelle Hakaniemen metroasemasta. Lähes kaikki suunnitelman korttelit sijoittuvat 600 metrin säteelle metron sisäänkäynnistä tai pikaraitiotiepysäkistä.

Tuleva Kruunusillat – pikaraitiotieyhteys Laajasalon suunnasta liittyy Hakaniemenrantaan Nihdin kärjestä siltayhteydellä. Hakaniemenrannan katualue linjataan uudelleen niin, että silta ja raitiotie on mahdollista toteuttaa katualueella. Raitiotiepysäkit sijoittuvat Merihaan ja Hakaniementorin kohdille Hakaniemenranta -kadulle.

Hakaniemensilta korvataan uudella sillalla, joka sijoittuu vanhan sillan itäpuolelle. Uuden sillan alituskorkeus on suunniteltu +5,25m keskiveden pinnasta, joka mahdollistaa sillan liittymisen katuverkkoon tasoliittymänä heti Siltavuorensalmen rannoilla sekä vesireittiliikenteen sillan alitse. Siltavuorenranta liittyy Pohjoisrantaan Hakaniemen sillan eteläpuolella tasoliittymänä, joka mahdollistaa ajamisen kaikkiin liikennesuuntiin.

Hakaniemen matalamman linjauksen ansiosta alueen kävelyn ja pyöräilyn yhteydet paranevat merkittävästi. Rantoihin osoitetaan jalankulunyhteydet Hakaniemensillan alitse. Näkinkujalta Hakaniemenrantaan kulkeva yhteys opetushallituksen rakennuksen itäpuolella muuttuu ainoastaan jalankulku ja pyöräily-yhteydeksi.

Kaupungin laajuinen pyöräilyn pääyhteys baana kulkee itä-länsisuunnassa alueen läpi. Baanan linjaus on suunniteltu kulkevan Nihti-Merihaka-siltayhteyden kautta Hakaniemenrantaan. Siltavuorensalmen ylitys tapahtuu Hakaniemensiltaa pitkin ja reitti jatkuu kohti keskustaa Siltavuorenrannassa.

Pyörätiejärjestelyt ovat kaava-alueella pääasiassa kaksisuuntaiset.

Hakaniemenranta -kadulla autoliikenne kielletään välillä Sörnäisten rantatie Haapaniemenkatu, jolloin pikaraitiotiepysäkit saadaan toteutettua kyseiselle osuudelle, pyöräily ja jalankulku on sallittu. Autoliikenteen ajoyhteys Merihakaan kulkee Haapaniemenkadun kautta.



Ajoyhteys Itäväylän suunnasta Hakaniemenrantaan Hakaniemenkadunkadun kautta poistuu. Jatkossa kyseinen ajoyhteys kulkee Sörnäisten rantatien ja Hakaniemenrannan risteyskseen kautta. Ajoyhteys Hakaniemensillalta Hakaniemenrantaan kulkee jatkossa Hakaniemenkadun kautta Näkinsillan pohjoispuoleisesta risteyksestä. Kyseisessä Näkinsillan risteyksessä ei jatkossa sallita kääntymistä lännestä pohjoiseen.

Sörnäisten rantatien linjausta muutetaan välillä Haapaniemenkatu Hanasaarenkatu. Linjauksen muuttamisen on mahdollistettu 3.8.2007 voimaantulleessa asemakaavassa. Kyseiselle osuudelle toteutetaan myös rinnakkaiskatu Sörnäisten rantatien itälaidalle. Rinnakkaiskatu palvelee rantaan sijoittuvia kortteleita.

Hakaniementorin eteläpuolella Hakaniemenrannan pikaraitiotiepysäkit sijoittuvat John Stenbergin rannan kohdalle, jolloin John Stenberginranta muuttuu suuntaisliittymäksi.

Suunnittelualueelle sijoittuu yleiskaavan mukaisen maanalaisen liikennetunnelin varaus. Liikennetunnelivaraus säilytetään rakennettavana, sillä varaus on oikeusvaikutteisissa maakunta- ja yleiskaavassa, maanalaisessa yleiskaavassa sekä valmisteilla olevassa Helsingin yleiskaavassa. Yleiskaavaan liikennetunnelivarausten sijainti ja pituus on merkitty ohjeellisena. Liikennetunnelin linjausta tarkistetaan jatkosuunnittelun aikana. Yleiskaavaan merkitylle liikennetunnelin varaukselle tutkitaan kustannustehokasta linjausta, jossa liikennetunneliin varautuminen nostaisi mahdollisimman vähän tonteille sijoittuvien kiinteistöjen rakennuskustannuksia.

Alueen rantaa pitkin on johdettu julkinen kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka liittyy koko Helsinkiä kiertävään rantareittiin. Reitti kulkee suunnittelualueen rantoja pitkin.

Kaupunginhallituksen hotellivaraus -päätöksen (31.5.2016) yhteydessä kaupunginhallitus kehotti kaupunkisuunnitteluvirastoa selvittämään kaavavalmistelun yhteydessä mahdollisuudet rakentaa kävelysilta Hakaniemenrannan ja Siltasaarenrannan välille. Jatko-suunnittelussa tutkitaan uuden kävelysillan sijoittaminen alueelle siten, että yleiskaavan mukainen vesireittiliikenne on mahdollista.

Alueen pysäköintiratkaisusta on selostettu korttelikohtaisessa kuvauksessa. Vieraspysäköinti toteutetaan kadunvarsipysäköintinä. Pysäköintipaikkoja koskevilla kaavamääräyksillä mahdollistetaan pysäköintipaikkojen korkea käyttöaste ja joustoa pysäköintinormiin.



Asemakaava mahdollistaa myös pysäköinnin laskentaohjetta alhaisemman autopaikkamäärän tontilla. Tällöin tontin on osoitettava korvaavat paikat tontin ulkopuolisesta pysäköintilaitoksesta.

Polkupyöräpaikat sijoitetaan tonteille.

Pysäköintitilat saa rakentaa yhtenäisenä ilman tontin rajaseinää. Pysäköintilaitokseen saa kulkea naapuritontin kautta. Autopaikka voi sijaita naapuritontilla.

Palvelut

Lähtökohdat

Hakaniemen ympäristön palvelut tarjoavat keskustatasoiset palvelut.

Lähin päiväkotit sijaitsee Merihaassa. Lähin koulu sijaitsee alle kilometrin päässä Neljännellä linjalla.

Kaavaratkaisu

Asukasmäärän lisäyksen takia on oletettavaa, että alueella tarvitaan päivähoidon osalta kapasiteetin lisäämistä.

Asemakaavassa li merkintä osoittaa rakennusalan osan, johon on rakennettava liiketiloja katutasoon. Liiketilat tulee varustaa rasvaerotuskaivolla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla poistoilmahormilla, joka saadaan rakentaa kerrosalan lisäksi.

Kadunvarsiliiketilat on sijoitettu rantojen kävelyalueiden varteen, jotta ne olisivat liikenteellisesti mahdollisimman hyvin saavutettavissa ja osaltaan elävöittäisivät rantakatujen kaupunkikuvallista ilmettä. Kadunvarsiliiketiloja on alueella yhteensä 5 450 k-m².

Kaava-alueen läntisin kortteli (11208) on varattu hotellirakennusten korttelialueeksi. Toiminnan sijoittuminen Hakaniementorin kulmaan luo hyvät edellytykset hotellitoiminnalle. Samalla se vahvistaa Hakaniemen alueen luonnetta keskusta-alueena.

Esteettömyys

Asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta.

Alueen esteettömyys paranee merkittäväksi matalamman siltalinjauksen sekä rantojen rakentamisen myötä. Lisäksi Sörnäisten rantatien ylittäminen helpottuu uusien suojaiteiden ansiosta.



Luonnonympäristö ja suojelukohteet

Lähtökohdat

Alue on pinnanmuodoiltaan tasaiseksi rakennettua liikennealuetta. Alue on lähes kokonaisuudessaan täyttömaata. Suunnittelualue sisältää nykyistä rantaviivaa noin 2 km. Alue rajautuu rantaviivan kohdalta Siltavuorensalmen sekä Suvilahden vesialueeseen.

Hakaniemen-Merihaan alueella on tehty arkeologinen vedenalaisinventointi. Suunnittelualueen läheisyydessä on havaittu muun muassa laitureiden ja sillan perustusten hajonneita rakenteita, mutta asemakaava-alueella ei ole havaittu vedenalaisia kulttuuriperintökohteita.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisussa aiemmin täytettyä rantaviivaa muokataan ja sen linjausta muutetaan.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Alue sijaitsee erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella ja mahdollistaa kestäviin liikkumistapoihin pohjautuvan elämäntavan.

Kaavaratkaisu

Rakentamalla kaupunkialueet tiiviisti ja tehokkaasti voidaan säästää luontoa muualla. Joukkoliikenteeseen, tulevaisuudessa etenkin raideliikenteeseen tukeutuva tiivis asuinalue tukee kaupungin ekologista kestävyyttä.

Vesikattoja koskevalla määräyksellä: "Kattopintojen on oltava viherkattoa ja terassia sekä aurinkopaneelien / -keräimien käytössä" edistetään viherkattojen toteutumista alueelle. Viherkatot viivyttävät osaltaan hulevesiä ja lisäävät alueen kasvillisuuden määrää.

Asemakaavalla edistetään kestävien liikennemuotojen toteutumista. Kruunusillat raitioyhteys mahdollistetaan Nihdin suunnasta Hakaniemenrannan kautta kohti keskustaa. Suunnittelualueelle sijoittuu kaksi pikaraitiotiepysäkkiä, joista ensimmäinen Merihaan



eteläpuolelle ja toinen Hakaniementorin eteläpuolelle. Jälkimmäinen toimii vaihtopysäkinä metron ja muiden joukkoliikennemuotojen käyttäjille.

Alueen läpi kulkee tulevaisuudessa pyöräilyn pääyhteys Nihdin suunnasta. Reitti on suunniteltu ylittämään Siltavuorensalmi uuden Hakaniemensillan kautta ja jatkaa kohti keskustaa Siltavuorenrannassa.

Yhdyskuntatekninen huolto, taseaus ja tulvasuojelu

Lähtökohdat

Kaupunkirakenteellisen historiansa ja sijaintinsa takia kaava-alueesta on muodostunut kantakaupunkia laajasti palvelevien yhdyskuntateknisen huollon verkostojen solmupiste. Katualueilla ja niiden reunavyöhykkeillä sijaitsee runsaasti suurikokoisia verkostoja. Hanasaaren voimalaitoksen läheisyydestä johtuen alueella on runsaasti suuria kaukolämpöjohtoja ja korkeajännitteisiä sähkömaakaapeleita. Helsinginniemen itäreunan jätevedet johdetaan alueen poikki mm. Hakaniemensillan pohjoisjalustassa olevalla jätevedenpumppaamolla.

Kaava-alue sijaitsee kokonaisuudessaan merivesien tulvavaara-alueella, kadut sijaitsevat tyypillisesti metrin luokkaa nykyisten korkeustasosuositusten alapuolella.

Kaavaratkaisu

Alueelle ja sen ulkopuoliselle vaikutusalueelle on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa esitetään ratkaisut alueen taseuksesta, hule- ja merivesitulvien torjunnasta ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen järjestelyistä. Kaavakartalla on merkinnot aluetasauksista sekä jätevesi- ja tulvapumppaamoista. Ympäristöoppaan 2014, Tulviin varautuminen rakentamisessa - Opas alimpien rakentamiskorkeuksien määrittämiseksi ranta-alueilla, mukainen ns. alin suositeltava rakentamiskorkeus tonteilla on +3,2 m (N2000).

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

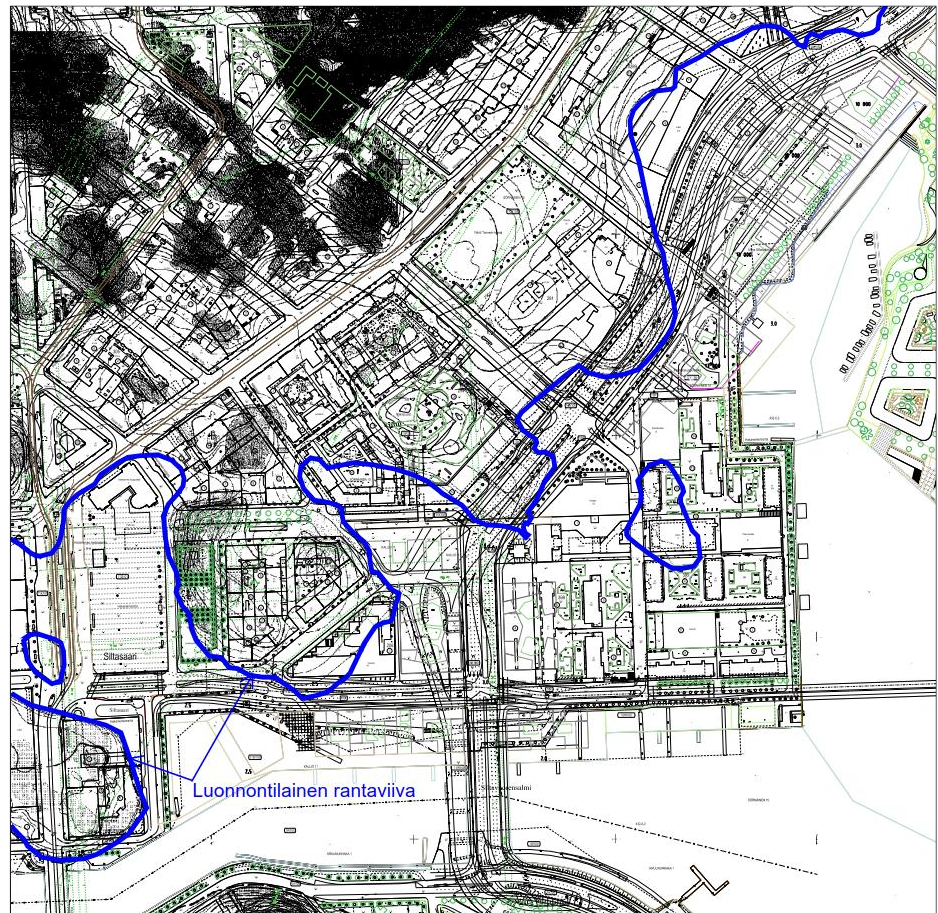
Alue on entistä Hakaniemen satama- ja pienteollisuusaluetta. Nykyisin alue on liikenteen käytössä ja joutomaana.



Kaava-alueen maanpinta on tasaista, korkeustaso vaihtelee +2 metrin molemmin puolin.

Asemakaava-alue on pääosin vanhaa merenpohjaa. Lukuun ottamatta muutamia luonnontilaisen rantaviivan niemiä ja Pannukun saarta alue on rakentunut vaiheittain täytöille. Täytöt on tehty pääosin 1920 -luvulla.

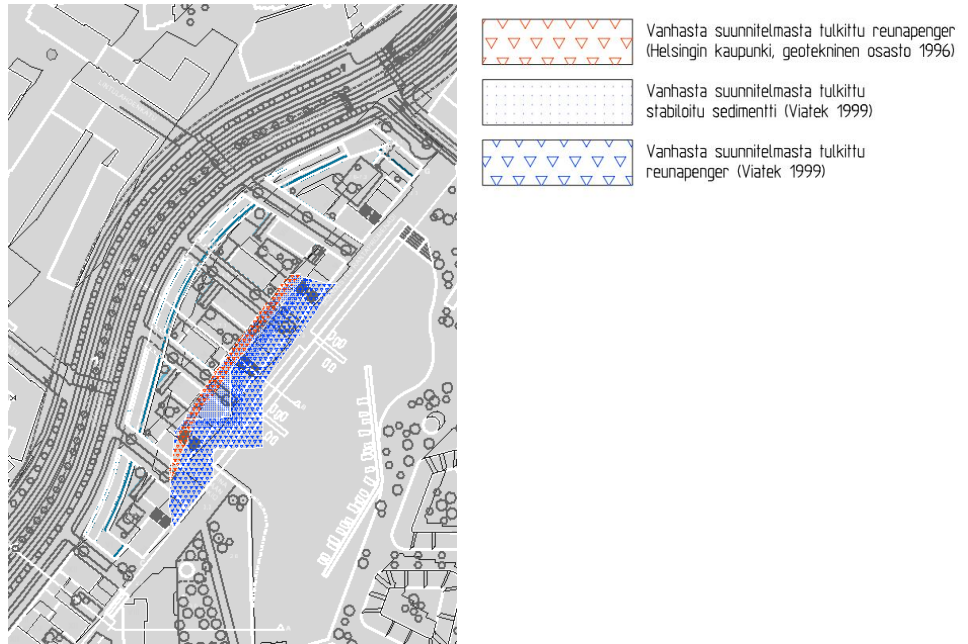
Täytöt on tehty osin suoraan saven päälle sekalaisilla täyttömailla. Täytöt ovat todennäköisesti osin syrjäyttäneet savea, osin sekoittuneet saveen.



Luonnontilainen rantaviiva sekä nykyinen rantaviiva.

Sörnäistenrannassa on kahden louhepenkereen väliin massastabiloitu pilaantunutta sedimenttiä 7800 m^3 ja puhtaita ruoppausmassoja 8350 m^3 . Aikaisemmassa kaavassa alueella on määräys, ettei kaivutyötä saa ulottaa 2 metriä syvemmälle saastuneen sedimentin vuoksi.





Sörnäistenrannassa on kahden louhepenkereen väliin massastabiloitu pilaantunutta sedimenttiä

Kaava-alueen ranta nykyisellään on osin tukimuuri/kivikorirantaa osin luiskattua rantaa.

Tehtyjen havaintojen mukaan pohjavedenpinta on vaihdellut pääasiassa välillä +0...+0,5 (N2000), maksimiarvon ollessa noin +1,0. Pohjaveden voidaan olettaa noudattavan merivedenpinnan vaihteluita.

Vesisyvyys eteläosalla Hakaniemenrannassa venesataman kohdalla on noin 5 metriä, vesisyvyys vaihtelee Siltavuorensalmessa noin 4-8 metriin. Meren pohjassa on savea pääosin 5-10 metriä. Saven alla on siltti, hiekka ja moreenikerrokset ennen kallionpintaa.

Sörnäistenrannan Suvilahden vesialueella vesisyvyys on noin 3-7 metriä. Meren pohjassa on savea muutamasta metristä yli 10 metriin. Saven alla on siltti, hiekka ja moreenikerrokset ennen kallionpintaa.

Hakaniemenrannan ja Nihdin välisellä vesialueella vesisyvyys on noin 6-12 metriä. kallio on todettu Hakaniemenrannan puolella tasolla -19 ja Nihdin puolella tasolla -31. Meren pohjassa on savea noin 4-7 metriä. Saven alla on siltti, hiekka ja moreenikerrokset ennen kallionpintaa.

Kaava-alueella on yleiskaavan mukainen maanalaisen liikennetunnelin varaus



Kaavaratkaisu

Kaava-alueen maaperä on rakennettavuudeltaan huonoa johtuen vanhoista saven varaan tehdyistä täytöistä. Kadut on alustavasti suunniteltu perustettavan siltoihin liittyen paalulaatalle, muualla on suunniteltu käytettävän tarvittaessa kevennystä. Rakennukset tulee perustettavaksi tukipaaluille.

Rakennusten perustukset tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että rantamuurit voidaan kaivaa esiin avokaivannossa ja korjata rakennusten perustusten vaurioitumatta.

Kaava-alueen rantoja tullaan nostamaan kortteli- ja katualueilla pääosin tasoon +3,3. Rannasta ruopataan pehmeät maakerrokset ja ranta täytetään louheella.

Hakaniemenrannan tulevana rantarakenteena on ajateltu käytettävän porrastettuja tukimuureja. Rannan taso olisi noin +2 ja ylempi taso uusien tonttien osalla +3,3. Tukimuurit rakennetaan louhetäytön varaan. Venesataman kohdalla ranta luiskattaisiin ja venelaitureille tulisi käyntisillat.

Sörnäistenrannassa ranta on suunniteltu rakennettavan luiskattuna ja varustettavan puisilla käyntisilloilla/rantaraiteilla.

Lopullisten rantarakenteiden suunnittelussa sekä ruoppausten ja täyttöjen suunnittelussa tulee varmistaa rannan alueellinen vakavuus sekä työn aikana että lopullisessa tilanteessa.

Orsi- ja pohjaveden pintaa ei saa pysyvästi alentaa. Olemassa oleville rakennuksille ja rakenteille ei saa aiheutua haittaa työnaikaisesta pohjavedenalennuksesta.

Yleiskaavan mukaisen maanalaisen liikennetunnelin varauksen sijainti voi vaikuttaa alueen pohjarakennusratkaisuihin. Liikennetunnelin varaukselle tutkitaan kustannustehokasta linjausta, jossa liikennetunneliin varautuminen nostaisi mahdollisimman vähän tonteille sijoittuvien kiinteistöjen rakennuskustannuksia ja edellyttäisi mahdollisimman vähän etukäteisinvestointeja.

Alueelle on laadittu Pohjarakentamisen yleissuunnitelma (Hakaniemi-Merihaka pohjarakentamisen yleissuunnitelma, WSP, 2016). Pohjarakentamisen yleissuunnitelmassa on tarkasteltu myös yleiskaavan mukaisen liikennetunnelin yhteen linjausvaihtoehtoon varautumisen edellyttämiä rakenteita ja niistä aiheutuvia kustannuksia.



Maaperän ja sedimenttien pilaantuneisuus ja kunnostaminen

Lähtökohdat

Alueen maaperä on lähes kauttaaltaan täyttömaata. Alueella ja sen vaikutuspirissä on ollut aiemmin paljon erilaista teollisuutta ja niihin liittynyttä liikenne- ja satamatoimintaa. Toimintahistoriaa on kuvattu selostuksen kohdassa "Alueen historia". Alueet on teollisuuden poistumisen jälkeen otettu muuhun käyttöön suureksi osaksi noin viimeisen 40 vuoden aikana. Aiemmin teollisuudelta vapautuneita alueita ei ole kunnostettu nykykäytäntöä vastaavalla tavalla. Alueen aiemman ja osittain myös nykyisen käytön ja laadultaan sekalaisen täyttöihin käytetyn aineksen takia alueen maaperään on kohdistunut merkittävää kuormitusta.

Alueen maaperän pilaantuneisuutta on aiemmin selvitetty pienialaisesti ja hankekohtaisesti. Koko asemakaava-alueella on kaavamuutosta varten tehty pilaantuneisuustutkimuksia maaperästä ja maaperässä olevasta vedestä, tarkasteltu haitta-aineista aiheutuvia riskejä sekä arvioitu alustavaa kunnostustarvetta. Näytteenotto on pyritty ulottamaan kallionpintaan tai tiiviisiin maakerroksiin. Keskimäärin näytteenotto on ulotettu noin 8-9 metrin syvyyteen. Alueella on erittäin paljon maanalaisia johtoja, putkia ja rakenteita, mikä monin paikoin estää tai haittaa merkittävästi maaperän tutkimista, mikä epävarmuustekijänä tulee ottaa huomioon.

Alueella todetut yleisimmät haitta-aineryhmät ovat raskasmetallit, polysykliset aromaattiset hiilivety-yhdisteet (PAH) sekä öljyhiilivedyt. Selkeimmin ja merkittävimmin pilaantuneet alueet sijaitsevat kaavamuutosalueen eteläosassa. Pohjoisosan alueella on todettu ylemmän ohjearvotason ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia paikoitellen, mutta laajalla alueella on tutkimuspisteissä ylittynyt vain kynnyksarvo.

Täytöissä on todettu monin paikoin rakennusjätettä, joka suurelta osaltaan on tiiltä, betonia ja muuta epäorgaanista ainesta. Joukossa on kuitenkin paikoin runsaastikin puuta ja muuta eloperäistä ainesta. Tietoja pilaantuneisuudesta ja sen merkityksestä kaavaan täydennetään asemakaavoituksen aikana.

Merialueilla on asemakaavaa varten tehty sedimenttien haitta-ainetutkimuksia kaikilla kaavan ranta-alueilla, joille on mahdollisesti tulossa merenpohjiin vaikuttavaa rakentamista. Tutkimuksissa on otettu huomioon alueelle suunniteltu vesirakentamisen.



Merihaan ja Nihdin välisen sillan osalta tutkimuksia ja selvityksiä on tehnyt Helsingin kaupungin rakennusvirasto. Koko kaava-alueella sedimenttien normalisoidut haitta-ainepitoisuudet ylittävät jonkin haitta-aineen suhteen ympäristöhallin ruoppaus- ja läjitys-ohjeen (2015) tason 2. Tiedot sedimenteistä täydennetään ja vaikutukset arvioidaan asemakaavoituksen aikana.

Kaavaratkaisu

Maaperän pilaantuneisuus aiheuttaa riskinarviointi- ja kunnostustarpeen suurella osalla kaava-aluetta. Tiedot ja vaikutusarviointit täydennetään asemakaavoituksen aikana. Kaavoituksen aikana arvioidaan Sörnäisten rannan sedimenttien sijoitusaluetta koskevan nykyisen asemakaavan mukaisen kaivukiellon merkitys ja tarve.

Sedimenttien haitta-ainepitoisuudet vaikuttavat koko kaava-alueella ruoppauksiin, ympäristövaikutusten hallintaan ja kustannuksiin. Tiedot täydennetään ja vaikutukset arvioidaan kaavoituksen aikana.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Sörnäisten rantatien liikenne aiheuttaa alueelle melu-, pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä. Itäväylän syksyn arkivuorokauden liikennemäärä on nykyisin noin 39 000 ajoneuvoa/d. rantatien liikennemäärä Vanhan talvitien risteyksen pohjoispuolella on 18 900 ajoneuvoa/vrk.

Asemakaavan ehdotusvaiheessa tutkitaan alueen melu- ja päästövaikutukset.

Hanasaarella sijaitsee Helen Oy:n energiahuoltoalue, johon kuuluvat mm. Hanasaaren B-voimalaitos, kivihiilen avovarasto, polttoainesatama, polttoöljyvarasto sekä huippu- ja varalämpökeskus. Voimalaitos on luokiteltu suuronnettomuusvaaraa aiheuttavaksi nk. Seveso-laitokseksi. Laitosta valvova viranomainen on Tukes, joka on määritellyt sille 0,5 km konsultointiväyhykkeen, jolla maankäytön suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ja huolehdittava riittävästä etäisyyksistä toiminnan ja ulkopuolisen toiminnan välillä. Kaavoitusta koskee erityinen lausuntomenettely. Asemakaava-alueen pohjoisosa on konsultointiväyhykkeellä.

Energiahuoltotoimintojen riskejä on selvitetty Kalasataman yleis- ja asemakaavoituksen aikana sekä Helenin kehitysohjelman vaih-



toehtojen ympäristövaikutusten arviointiprosessissa ja suunnitelmissa. Toiminnan merkittävimmiksi ja vaikutuksiltaan laajimmalle ulottuviksi riskeiksi on arvioitu polttoaineisiin ja niiden käsittelyyn liittyvät riskit. Erityisesti tulipalojen savukaasut voivat levitä laajalle. Voimalaitoksen kattilat ovat painelaitteita, joista voi ylipaineen aiheuttamassa onnettomuudessa aiheutua vaaraa noin 200 metrin etäisyydelle.

Energiahuoltotoiminnan nykyisiä normaalitoiminnan vaikutuksia ovat mm. sataman ja voimalaitoksen melu ja polttoaineiden käsittelyyn liittyvä pölyäminen ja hajuvaikutukset. Energiantuotantoprosessiin ilmapäästöt eivät aiheuta korkeiden piippujen ansioista merkittäviä vaikutuksia kaavaluonnoksen mukaiseen käyttötarkoitukseen ja rakentamiseen.

Helsingin kaupunginvaltuusto on Helen Oy:n kehitysohjelmasta tekemässään päätöksessä edellyttänyt, että voimalaitostoiminta lopetetaan Hanasaaressa vuoden 2024 lopussa. Alueelle jää siitä huolimatta energiahuoltotoimintoja, kuten huippu- ja varalämpökeskus. Laitos käyttää polttoaineenaan kevyttä polttoöljyä, jota nyt varastoidaan voimalaitoksen öljyvarastossa. Uuden varaston sijaintipaikkaa suunnitellaan parhaillaan ja sen vaaranarvioinnit ovat käynnissä Helen Oy:ssä. Tietoja ja vaikutusarviointeja täydennetään asemakaavoituksen aikana.

Helsingin kaupungin meluselvityksen 2012 mukaan Hanasaaren voimalaitoksen täyden tehon aikaisesta toiminnasta aiheutuva keskiäänitaso on noin 50 dB kaava-alueen voimalaitosta lähimmän korttelin kohdalla.

Kaavaratkaisu

Runkomelu ja tärinä

Uusi raitiotielinja sijoittuu nykyisten ja uusien asuinkerrostalojen sekä hotellirakennusten korttelialueiden läheisyyteen. Kaavassa edellytetään suunnittelemaan raitiotie siten, ettei raitiotieliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa. Myös uusissa kortteleissa on suositeltavaa kiinnittää huomiota kadun pintarakennetta pitkin mahdollisesti rakennuksen sokkeliin kytkeytyvään runkomelun torjuntaan, mikäli rakennukset sijoittuvat lähelle raiteita ja niissä on asuintiloja alimmissa kerroksissa.

Energiahuoltoalueen vaikutuksia kaavan ratkaisuihin, toteutumisedellytyksiin ja vaiheittain toteutukseen tutkitaan asemakaavoituksen aikana.



Asemakaavassa sallittu silta Merihaan ja Nihdin välillä on mahdollista toteuttaa vasta, kun energiahuoltotoiminnoille tarpeelliset laivakuljetukset ovat päättyneet.

Täydentyä ehdotusvaiheessa.

Pelastusturvallisuus

Korttelien suunnittelussa tulee varautua lisäksi pelastusauton ajomahdollisuuteen pihakannen päälle. Korttelien pelastustiejärjestelyt tulee suunnitella kokonaisuutena. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida pelastusteiden ajoreittien ja nostopaikkojen tarkemmat järjestelyt. Pelastusteiden ja pelastusteiden nostopaikkojen sijoituksessa on huomioitava istutettavien puiden sijainti. Kadulle ja muille yleisille alueille sijoitettavien nostopaikkojen sijainnista tulee sopia Helsingin rakennusviraston kanssa. Nostopaikkojen sijoituksessa tulee huomioida riittävä etäisyys raitiovaunujen ajolangoista ja niiden kannatuksista.

Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt alueen nimistöä 11.5.2016 sekä 21.9.2016. Alustavat nimistöesitykset perustuvat alueen rikkaaseen teolliseen historiaan ja käytössä olleisiin paikannimiin: Fajanssikuja–Fajansgränden, Kauraholmanranta–Kauraholmskajen, Kookoskuja–Kokosgränden, Leipätehtaanukuja–Brödfabriksgränden, Merihaankatu–Havshagsgatan, Pannukakunsilta–Pannkaksbron, Tulitikkukuja–Tändsticksgränden. Uuden rantapromenandin nimeksi ehdotetaan Signe Branderin terassia.

Vaikutukset

Yhteenveto laadituista selvityksistä

Kaavatyön yhteydessä on tutkittu alueen pohjarakentamisolosuhteita ja määritetty alustavat perustamistavat ja esirakentamistoimenpiteet sekä laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa esitetään ratkaisut alueen tasauksesta, hule- ja merivesitulvien torjunnasta ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen järjestelystä. Lisäksi on selvitetty maaperän ja vesialueen sedimenttien pilaantuneisuutta ja näiden edellyttämiä kunnostustoimenpiteitä.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Maaperän ja merenpohjan sedimenttien pilaantuneisuus, vaikeasti rakennettava maaperä, rantarakenteet ja laajat ruoppaus- ja täyttötyöt sekä olemassa olevat kunnallistekniikan verkostot edellyttävät kaupungilta merkittäviä ennakkoinvestointeja.



Alueen sijainti merivesien tulvavaara-alueella edellyttää varautumista hule- ja merivesitulvien torjuntaan. Tulviin varaudutaan aluetasauksia muuttamalla, rantarakenteita muokkaamalla ja pumppaamojen ja hulevesijärjestelmien rakentamisella. Tulvan-torjuntajärjestelyt jakautuvat pitkälle aikavälille eivätkä kaikki investoinnit ole välttämättömiä alueen rakentamiskäyttöön oton yhteydessä.

Yleiskaava mukaisen liikennetunnelivarauksen vaikutusta kaupungin esirakentamisinvestointeihin ja talonrakentamisen kustannuksiin tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Asemakaavaprosessin edetessä laadittuja taloustarkasteluja tarkennetaan.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, kaupunkirakenteeseen ja maisemaan

Kaavaratkaisun toteuttaminen vahvistaa Hakaniementorin ympäristön merkitystä uuden Yleiskaavan mukaisena keskusta-alueena. Kaavaratkaisun toteuttaminen kytkee osaltaan Kalasataman alueen kantakaupunkiin kun Sörnäisten rantatien ja Hakaniemensillan estevaikutus vähenee. Kaupunkirakenteellisesti keskusta-alueen laajentaminen ja kantakaupungin tiivistäminen on tärkeää alueen elinvoimaisuuden takaamiseksi. Alueen rakentamisella on yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus.

Yhteydet alueen läpi parantuvat merkittävästi. Hakaniemensillan liittyessä alueen katuverkkoon Hakaniemenrannassa ja Siltavuorenrannassa katuverkko muuttuu kaupunkimaiseksi ja esteettömät yhteydet paranevat. Kruunusillat – pikaraitiotieyhteys muuttaa alueen merkitystä seudullisesti kun Laajasalosta Kalasataman eteläosan kautta kulkeva joukkoliikenteen merkittävä uusi yhteys avautuu. Samaa siltayhteyttä pitkin kulkee myös pyöräilyn pääreitti itä-länsi suunnassa suunnittelualueen läpi. Jalankulkuyhteydet Kruununhaan ja Kallion välillä paranevat uuden sillan myötä.

Rantojen avaamisella lähialueen asukkaiden käyttöön vahvistetaan lähialueen kaupunginosat rantaan ja merellisiin virkistysalueisiin. Alueen rantoja pitkin kulkeva Rantareitti kytkee suunnittelualueen koko Helsingin kiertävään kävelyreittiin. Hakaniemen sillan madaltaminen 7,25 metrin alituskorkeudesta 5,25 metriin rajoittaa joidenkin, nyt alitse mahtuvien alusten pääsyä Hakaniementorin välittömään läheisyyteen.



Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuu arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Näkymät Hakaniementorilta Siltavuorenpengeriin Helsingin yliopisto rakennukset RKY-alueelle säilyvät. Teollisuuden ja osuusliikkeiden Sörnäinen RKY-alueen rantajulkisivu jää uuden rakentamisen myötä piiloon Suvilahden suunnasta.

Alueen rakentuminen nykyisen kaupunkirakenteen ja merenrannan väliin muuttaa olemassa olevien kortteleiden näkymiä. Pääosa korttelialueista on nykyisin toimitila tai liiketiläkäytössä. Asuin-kortteleiden näkymät muuttuvat Viherniemenkadun ja Hakaniemenkadun päässä sekä Lintulahdenaukion kortteleissa.

Näkymät Hakaniementorin suunnasta kohti Kruunuvuorenselkää ja Kruununhaan pohjoista kaupunkijulkisivua muuttuvat. Kaavaratkaisun toteutuessa näkymä kaventuu. Siltavuorenpenger sekä John Stenbeckin rannan edustan vesiallas jäävät näkymään. Hakaniementorin kaupunkitila tiivistyy uuden hotellin rajatessa sen kaakkoiskulmaa.

Pitkäsillan ja Siltavuorenrannan suunnasta katsottuna suunnitelma muodostaa uuden julkisivun Hakaniemenrannalle. Hakaniemenrannassa korttelirakenne noudattelee nykyisen rakenteen korkomaailmaa.

Sörnäisten rantatien varteen Merihaan tornin yhteyteen on suunniteltu korkeampaa rakentamista. Rakentaminen toimii Sörnäisten rantatien näkymän päätteenä.

Sörnäistenrannan korttelit muodostavat uutta tiiviimpää julkisivua idästä päin katsottuna. Sörnäisten rantatien moottoritiemäinen ympäristö tiivistyy ja muuttuu bulevardimaiseksi kun katu linjataan olemassa olevan rakennusrintaman vieritse ja kadun itäinen reuna muuttuu rakennetuksi.

Kaavassa on kiinnitetty erityistä huomiota katutasoon ja julkisten tilojen toimivuuteen ja korkeaan laatutasoon. Kantakaupunkialueelle ominaisiin kivijalan liiketiloihin on osoitettu kerrosalaa.

Vaikutukset luontoon

Täyttömaalle rakentamisella on ympäristövaikutuksia, jotka kohdistuvat vesistön virtauksiin.



Vaikutuksia arvioidaan tarvittaessa erikseen kaavan ehdotusvaiheessa.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Asemakaavan mukainen asuinkerrosalan lisäys tuottaa alueelle lisää autoliikennettä noin 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne jakautuu tasaisesti alueen kaduille, eikä se merkittävästi vaikuta katuverkon toimivuuteen.

Asumisen lisäksi alueelle on suunniteltu hotelli, sekä toimitilaa.

Liikennesuunnitteluosaston on tarkastellut simuloinnein liikenteen sujuvuutta kaava- ja siihen liittyvillä liikennealueilla. Alueen mitoitettavana liikennemääränä voidaan pitää nykytilannetta, huomioimalla lisäksi Hämeentien muutokset ja Kalasataman liikenteen vaikutukset. Kantakaupunkiin suuntautuva autoliikennemäärä on ollut laskussa jo vuosia.

Siltavuorenrannan yhdistäminen koko liittymänä Pohjoisrannan kanssa ei vaikuta Pohjoisranta-Sörnäisten rantatie yhteyden välityskykyyn merkittävästi, sillä risteys ei ole yhteyden kannalta mitoitettava risteys. Siltavuorenranta yhdistää jatkossa Unioninkadun ja Pohjoisrannan entistä paremmin, mutta Siltavuorenrannan liikenteen ei kuitenkaan odoteta kasvavan merkittävästi, sillä Unioninkadulle sivusuuntana yhdistyvä Siltavuorenrantaan ei voida priorisoida valo-ohjauksessa. Jos liikennettä kuitenkin ohjautuu enemmän, kuin mitä Unioninkadulle ehtii valokierron aikana kääntymään, jonoutuu liikenne Siltavuorenrannassa.

Hakaniemenrannan ja Sörnäisten rantatien risteys muutetaan tasoliittymäksi, mikä vaikuttaa risteysvälityskykyyn. Risteys ei kuitenkaan ruuhkaudu merkittävästi nykyisillä eikä tulevilla liikennemäärillä. Ajoittain Hakaniemenrannan jonot Siltasaarekadulle kääntyvistä autoista saattavat häntiä Hakaniemenrantaa Sörnäisten rantatielle. Tämä ei kuitenkaan vaikuta muiden suuntien liikenteen sujuvuuteen Sörnäisten rantatien risteyksessä.

Sörnäisten rantatien risteyksessä Haapaniemenkadulta ajamisen salliminen kaikkiin liikennesuuntiin vähentää pääsuunnalle annettavaa vihreää aikaa. Tästä huolimatta risteys ei muodostu pääsuunnalle pullonkaulaksi.

Autoliikenne Hakaniemen sillalta ei jatkossa saa kääntyä Hakaniemenrantaan länteen, vaan on kierrettävä Näkinsillan pohjoispuolen katuyhteyttä Näkinkujan ja Hakaniemenkadun kautta Hakaniemenrantaan. Suuret liikennevirrat halutaan Hakaniemenkadulta pois estämällä ajo Hakaniemenkadulta Sörnäisten rantatielle



pohjoiseen ja pohjoisesta. Ratkaisu vähentää liikennettä Hakaniemenkadulta, mikä vaikuttaa positiivisesti alueen viihtyisyyteen.

Hakaniemenrantaan Haapaniemenkadun ja Sörnäisten rantatien väliin sijoittuvat raitiotiepysäkit palvelevat Merihaan asukkaita hyvin. Pysäkeille on hyvät yhteydet Merihaan kannelta, sillä jalankulkyhteys kannelta laskeutuu pysäkkien kohdalle.

Suunnittelualueen pyöräilyjärjestelyt ovat kantakaupungin pyöräilyverkon tavoitetilan mukaisia.

Hakaniemenrannassa kulkeva pikaraitiotieyhteys tukee yleiskaavan visiota raideliikenteen verkostokaupungista.

Kaava luo edellytykset korkeatasoisten yhdyskuntateknisen huollon palveluiden toteuttamiselle alueella.

Vaikutukset ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Alueen korkotasojen ja kunnallistekniikan suunnittelussa on varauduttu merivedenpinnan nousuun sekä lisääntyviin myrskyihin ja rankkasateisiin.

Kaavaratkaisu mahdollistaa kestävästä liikkumisesta muotojen toteuttamisen alueella. Erityisesti Kruunusillat – pikaraitiotieyhteydellä on seudullinen vaikutus.

Kantakaupungin tiivistäminen joukkoliikenteen solmukohdissa edesauttaa ilmastomuutoksen hillintää.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen, turvallisuuteen

Pilaantunut maaperä puhdistetaan ennen alueen ottamista asemakaavan mukaiseen käyttöön. Energiahuoltotoiminnan vaikutukset arvioidaan ja täydennetään asemakaavoituksen aikana.

Melua ja ilmanvaihdon järjestämistä koskevilla asemakaavan määräyksillä lähtökohtaisesti suojataan asukkaita liikenteen haitoilta ja turvataan terveelliset ja turvalliset asumisolosuhteet Sörnäisten rantatien läheisyydessä. Korttelirakenteen muodolla on saavutettu suojaisat pihat vilkasliikenteisen kadun varrelle.

Alueen rakenteen suunnittelussa on lähtökohtaisesti huomioitu Sörnäisten rantatien riittävä tuulettavuus, jotta liikenteen aiheuttamien haitallisten päästöjen ja pienhiukkasten määrä ei pääse kasvamaan katualueella liian suuriksi.



Jatkosuunnittelussa tutkitaan alueen melu ja ilmanlaadun vaikutukset mallinnuksin.

Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Kaava mahdollistaa asuntojen rakentamisen noin 2 500 asukkaalle, noin 250 huoneen hotellin, liike- ja toimitiloja sekä venesatamia.

Asukasmäärän lisääntyessä palveluiden tarve kasvaa, mikä edesauttaa nykyisten lähialueille sijoittuvien palveluiden ja liiketoiminnan mahdollisuuksia.

TOTEUTUS

Alueen rakentuminen on sidoksissa Hakaniemen sillan ja Kruunusillat raitiotieyhteyden toteutusaikatauluihin.

Kruunusillat raitiotieyhteys avautuu liikenteelle 2024, jolloin Hana-saaren voimala suljetaan.

Hakaniemen sillan uusiminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2020.

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisua koskevat erityistavoitteet:

- Uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta
- Alueiden käytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Alueidenkäytössä on otettava huomioon viranomaisten selvitysten mukaiset tulvavaara-alueet ja pyrittävä ehkäisemään tulviin liittyvät riskit.
- Asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.



- Alueidenkäytön suunnittelussa pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.
- Alueiden käytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on jätettävä riittävä etäisyys.
- Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.
- Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei sijoiteta melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Helsingin seutua koskevia erityistavoitteita ovat lisäksi:

- Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina
- Toteutetaan AM-ohjelman asuntotuotantotavoitetta
- Kaavoitetaan asuntoja ja työpaikkoja keskustoihin

Näistä kaavan valmistelussa erityisesti painottuu jalankulun ja pyöräilyn verkostojen vahvistaminen ja alueen sijoittuminen poikkeuksellisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien palvelualueelle.

Maaperän puhdistamista, meluntorjuntaa ja varautumista taajamatulviin sekä laitosten vaikutuksia käsitellään tarkemmin asema-kaavan muutoksen kuvausta käsittelevissä kohdissa maaperän rakennettavuus ja puhtaus sekä ympäristöhäiriöt.

Jalankulun ja pyöräilyn verkostot on turvattu alueen suunnitelmissa. Suunnitelmat esitetään kaava-alueelle laaditussa liikennesuunnitelmaluonnoksessa, joka on selostuksen liitteenä.

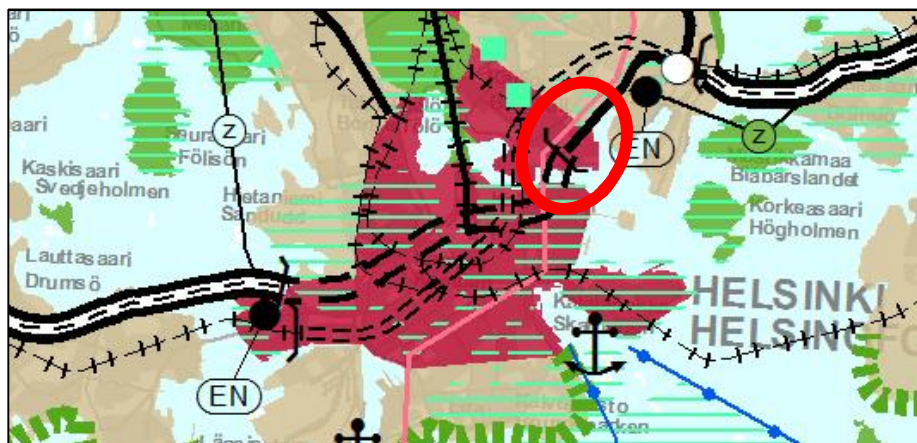
Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on pääosin keskustatoimintojen

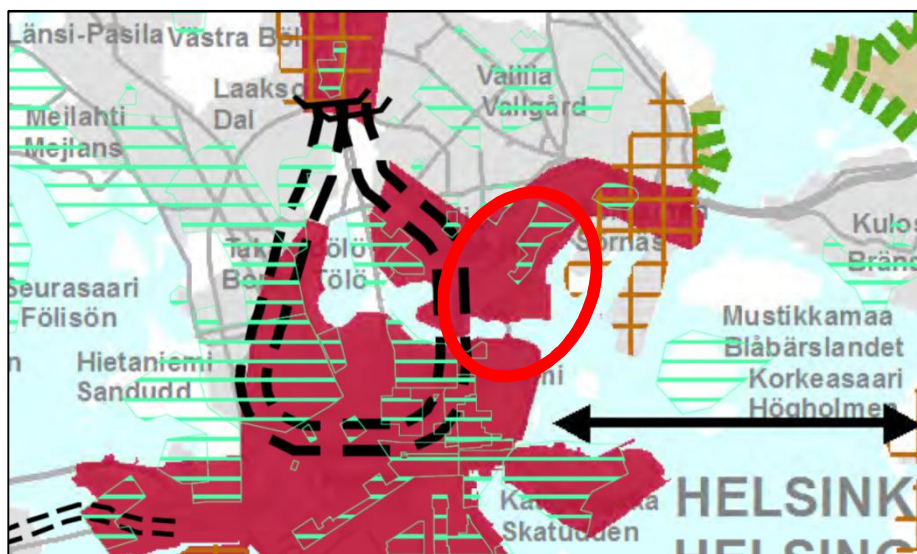


aluetta. Lisäksi alueen läpi kulkee keskustatunnelin varaus suu-
aukkoineen.



Ote Uudenmaan Maakuntakaavasta

Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty keskustatointojen alueeksi.



Ote Uudenmaan 2. vaiheen Maakuntakaavasta

Suunnittelualueen rajalla Sörnäsissä sijaitsevat Elannon ja Osuustukkukaupan (OTK) monumentaaliset punatiiliset hallintorakennukset ja niihin liittyvät elintarviketeollisuuden tuotantolaitokset, jotka kuvastavat osuusliikkeiden asemaa ja toimintaa 1900-luvulla.

Kruununhaan puolella suunnittelualueeseen rajautuu Helsingin yliopiston rakennukset, Siltavuorenpenger –alue, johon sisältyvät

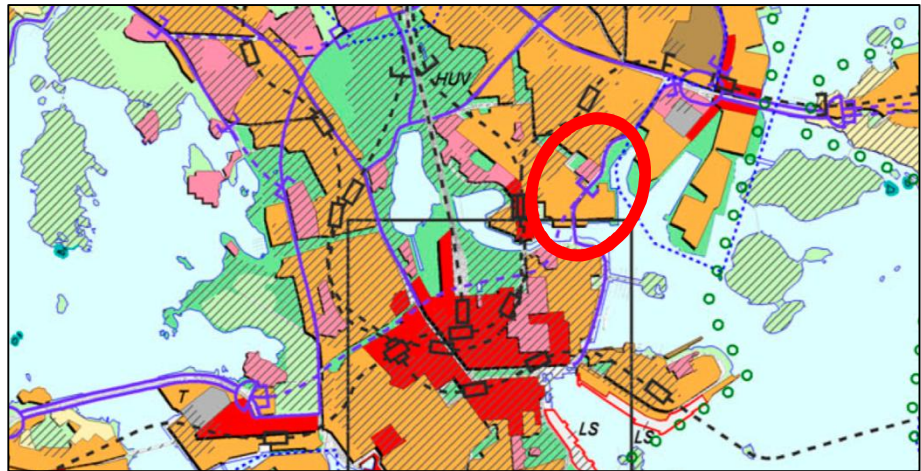


1903-1905 rakennettu fysiologian laitos ja 1910 rakennettu fyysikan laitos sekä laitoksen esimiehen asunto. Siltavuoreen rakennettiin anatomian laitos 1928.

Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen – alue sekä Helsingin yliopiston rakennukset sisältyvät ympäristöministeriön ja Museoviraston inventoinnissa (RKY 2009) määriteltyyn valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on pääosin kerrostalovaltaista aluetta ja viheraluetta. Sörnäisten rantatie on merkitty yleiskaavassa pääkatuna, lisäksi yleiskaavaan on merkitty varaus keskustatunnelille pääliikenneverkon maanalaisena osuutena. Nyt laadittu kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen.



Ote Helsingin Yleiskaavasta 2002

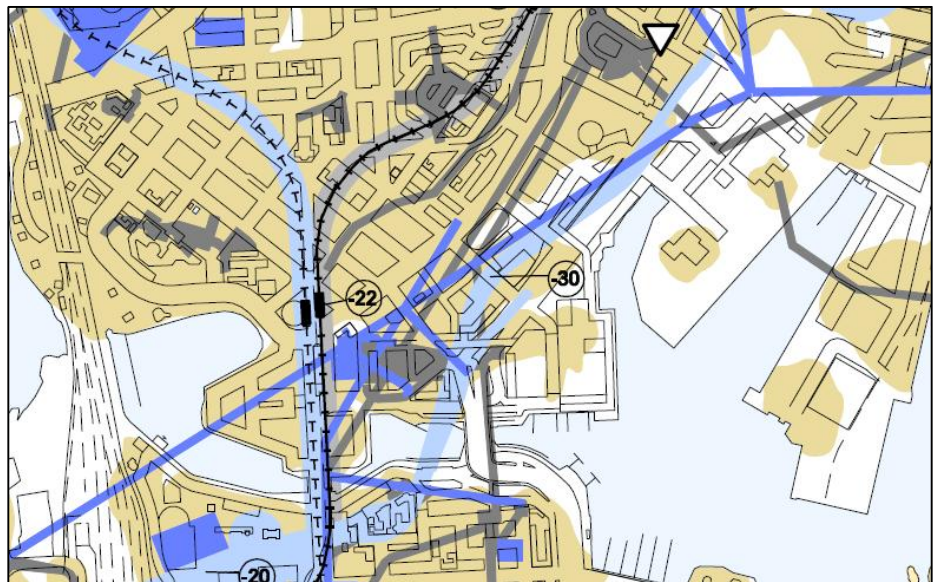
Helsingin uudessa yleiskaavaehdotuksessa (kaupunkisuunnittelu-lautakunnan päätös 10.11.2015) alue on Hakaniementorin läheisyydessä merkitty keskusta-alueeksi C1. Muilta osin alue on merkitty kantakaupunkialueeksi C2, joka on keskusta-alue. Alueen läpi kulkevat raitioyhteys Nihdin suunnasta keskustaan, Baanaverkko itä-länsisuunnassa sekä pääkadun maanalainen tai katettu osuus. Nyt laadittu kaavaratkaisu on uuden yleiskaavaehdotuksen mukainen.





Ote uudesta yleiskaavaehdotuksesta.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 on tullut voimaan kokonaisuudessaan 8.11.2011. Maanalaisessa yleiskaavassa on suunnittelualueella olemassa olevien maanalaisten tilojen lisäksi merkitty varaus Hakaniementorin pysäköintilaitokselle, liikennetunnelille, tulvavesitunnelille sekä Suvilahden ja Salmisaaren väliselle teknisen huollon tunnelille. Nyt laadittu asemakaavaluonnos on maanalaisen yleiskaavan mukainen.



Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta.

Asemakaavat



Alueella on voimassa useita vuosilta 1922–2007, joissa alue on merkitty pääasiassa katu- ja puistoalueeksi.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

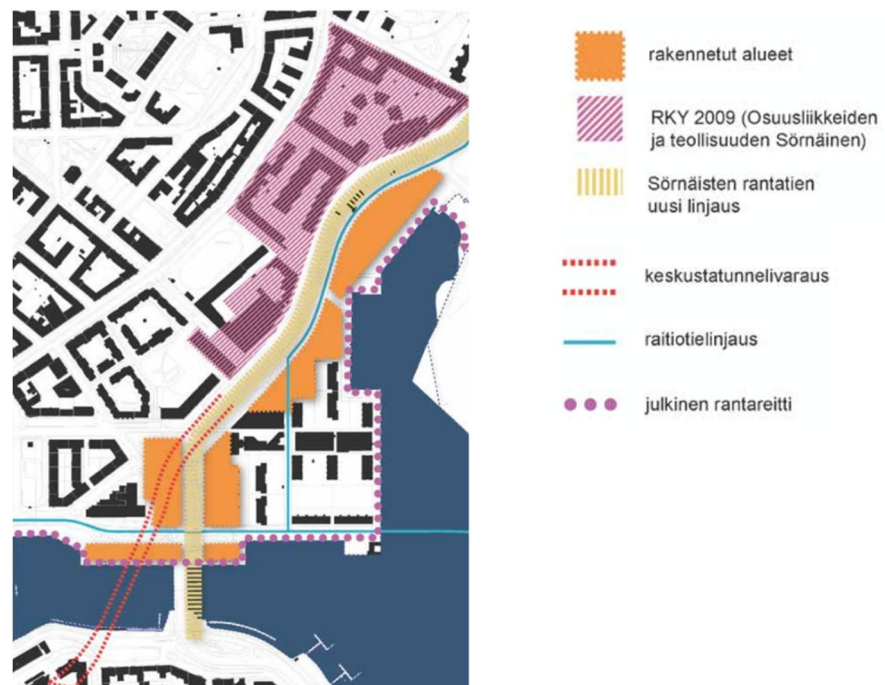
Rakennuskiellot

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 38 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto yleiskaavan muuttamiseksi.

Osalla alueesta on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto asemakaavan muuttamiseksi.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi alueen asemakaavan muuttamisen periaatteet 4.11.2014, edellyttäen että alueen jatko-suunnittelussa tavoitellaan huomattavasti tiiviimpää rakennetta.



Suunnitteluperiaatteet, 2014.



Kaupunginhallitus päättää 30.5.2016 varata AB Invest AS:lle Helsingin kaupungin 11. kaupunginosassa (Kallio) sijaitsevan liitekarttaan 1 merkityn noin 2 700 m²:n suuruisen alueen hotellin suunnittelua varten 31.12.2018. Lisäksi kaupunginhallitus kehotti kaupunkisuunnitteluvirastoa selvittämään kaavavalmistelun yhteydessä mahdollisuudet rakentaa kävelysilta Hakaniemenrannan ja Siltasaarenrannan välille.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittausosasto on laatinut pohjakartan, joka on tarkistettu x.x.20xx.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan alueesta. Osalla tonteista ja yleisistä alueista on voimassa olevat vuokrasopimukset. Merihaan nykyisten pysäköintilaitosten alueet ovat yksityisomistuksessa.

Muut lähtökohdat

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

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2014 kaupungin aloitteesta.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä rakennusviraston kanssa.

Suunnitteluperiaatteiden nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n sekä suunnitteluperiaatteiden nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja viraston verkkosivuilla www.hel.fi/ksv.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä suunnitteluperiaatteet olivat nähtävillä 12.9.–13.10.2014 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laiturilla, Narinkka 2
- Kallion kirjastossa, Viides linja 11
- Kaupungintalolla, Pohjoisesplanadi 11–13
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Liikenneviraston kannanotto kohdistui riittävään sillan alituskorkeuteen. Kaupunginmuseo kannanotto kohdistui läheisen RKY alueen sekä maakunnallisesti arvokkaiden alueiden huomioimiseen suunnittelussa ja että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristöt ja niihin liittyvät arvot siten, että ne on mahdollista tulevaisuudessakin säilyttää.

Muilla viranomaisilla ei ollut huomautettavaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä valmisteluaineistoa koskevissa viranomaisten kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että arvokkaita ympäristöjä on pidetty suunnittelun lähtökohtina.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä suunnitteluperiaatteita koskevia mielipidekirjeitä saapui 2 kpl. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty asukastilaisuudessa ja puhelimitse.

Mielipiteet kohdistuivat Sörnäisten rantatien muutoksiin, Hanasaaren hiilivaraston poistamiseen sekä sillan alituskorkeuteen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä siten, että sillan matalumisesta johtuvien haitoista on neuvoteltu liikennöitsijöiden kanssa ja suunnittelussa on pyritty huomioimaan aiheutuvien haittojen minimointi.



Tätä selostusta täydennetään asemakaavan muutosehdotuksen julkisen nähtävillöolon jälkeen.

Esitelty lautakunnalle
Helsingissä, x.x.20xx

Olavi Veltheim

