



Jätkäsaarenkallio ja Hietasaari

20. kaupunginosa Länsisatama

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus



Jätkäsaarenkallio ja Hietasaari

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2009

Tekstin toimitus Pia Sjöroos, Hanna Pikkarainen

Valokuvat ja piirrokset: Kaupunkisuunnitteluvirasto, Länsistama-projekti ellei toisin mainita

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sanna Kumpulainen

Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 011/2009

Paino: Edita Prima Oy 2009

ISSN 0787-9024

ISBN 978-952-223-409-4 (nid)

ISBN 978-952-223-410-0 (PDF)

ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSKARTTA NRO 11770
PÄIVÄTTY 7.2.2008

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin kaupungin 4. kaupunginosan (Kamppi) katualuetta
20. kaupunginosan (Länsisatama) kortteleita 20257–20260 ja tontteja 20017/12,
20019/1, korttelin 20262 osa tonttia 1 sekä satama-, katu-, tori-, liikenne, vesi- ja
suojaviheralueita (muodostuvat uudet korttelit 20800–20820 sekä katu-, tori- ja puis-
toalueet)

Asemakaava koskee:

20. kaupunginosan (Länsisatama) vesialuetta

Kaavan nimi:

Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava ja asemakaavan muutos

Laatija:

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 10.3.2005

Kaupunkisuunnittelulautakunta: 7.2.2008, muutettu 11.12.2008

Kaupunkisuunnitteluvirasto: muutettu 23.3.2009

Kaupunginhallitus, muutettu 25.5.2009

Kaupunginvaltuusto:

Tullut voimaan:

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee pääosin Länsisataman kaupunginosassa, Jätkäsaarella sekä pienel-
tä osin Kampin kaupunginosassa. Alue rajautuu koillisessa Ruoholahdenrantaan
rajautuviin kortteleihin ja idässä mereen Hietalahdessa. Luoteessa alueen rajana on
Ruoholahden toteutetut asuinkorttelit. Lounaassa alueen rajausta kulkee Jätkäsaaren
osayleiskaavan mukaista Länsisatamankadun linjausta myöten.

Sisältö

1 Tiivistelmä	6
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen sisältö	6
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmistelun vaiheet	6
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteutus	7
2 Lähtökohdat	8
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	9
Maakuntakaava	10
Yleiskaava	10
Asemakaavat	12
Rakennusjärjestys	12
Kiinteistörekisteri	12
Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökset	13
Pohjakartta	13
Alueen yleiskuvaus	14
Alueen historia ja rakennettu ympäristö	14
Palvelut	20
Liikenne	21
Pysäköinti	22
Julkinen liikenne	22
Luonnonympäristö	23
Suojelukohteet	24
Yhdyskuntatekninen huolto	26
Keskeiset ympäristötekijät	26
Ympäristöhäiriöt	29
3 Tavoitteet	35
Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva	35
Kestävän kehityksen mukainen liikenneratkaistu	37
4 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kuvaus	39
Yleisperustelu ja -kuvaus	39
Mitoitus	40
Asuinrakennusten korttelialueet (AK ja AKS)	41
Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (AL)	44
Hotellirakennusten korttelialueet (KL-1)	45
Toimitilarakennusten korttelialueet (KTY)	46

Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YO, YU)	46
Lähipalvelurakennusten korttelialueet (PL).....	48
Autopaikkojen korttelialueet (LPA, LPA-1)	49
Kadut ja aukiot	50
Puistoalueet (VP).....	52
Mechelininkadun ympäristön suunnittelu, Länsilinkki	54
Liikenne	55
Julkiset palvelut	63
Luonnonympäristö.....	67
Suojelukohteet	67
Yhdyskuntatekninen huolto	67
Maaperän pilaantuneisuus ja rakennettavuus	70
Meluntorjunta	71
Nimistö	74
5 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset	77
Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön	77
Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen.....	80
Vaikutukset luontoon, maisemaan ja kaupunkikuvaan.....	81
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen.....	81
Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin.....	81
Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset	82
6 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset	85
Rakentamisaikataulu	85
Toteuttamis- ja soveltamisohjeet	85
Toteutuksen seuranta.....	85
7 Suunnittelun vaiheet.....	88
Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus.....	88
Viranomaisyhteistyö	88
Esitetyt mielipiteet	88
Muistutukset ja lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset.....	88
8 Käsittelyvaiheet.....	90

1 Tiivistelmä

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen sisältö

Asemakaava ja asemakaavan muutos mahdollistavat pääosin tavarasatamakäytössä olleen alueen pohjoisimman osan muuttamisen asuin- ja työpaikka-alueeksi. Jätkäsaari täydentää merkittävästi Helsingin kantakaupunkia halettuna merellisenä asuinalueena. Tämä asemakaava on ensimmäinen, joka valmistellaan kesällä 2006 lainvoiman saaneen Jätkäsaaren osayleiskaavan pohjalta.

Kaavan ensimmäisenä tavoitteena on laajentaa kantakaupunkia Jätkäsaareen. Kaupunkirakenteen ominaispiirteitä ovat tiiviit korttelit, maantasokerroksen liike-tilat kokoojakatujen varsilla, rikas katto-kerrosten maailma sekä sekoittuneet toiminnot. Kerrostaloasumisen kehittäminen on tärkeä osa jatkosuunnittelua ja rakentamisen ohjausta.

Toisena tavoitteena on rakentaa kaupunginosaa, jossa myös lapsiperheet viihtyvät. Kantakaupungin lapsiluku on vähentynyt jatkuvasti. Lapsille turvallisessa kaupungissa päähuomio on liikenteessä ja siihen liittyvissä ratkaisuissa.

Kolmantena tavoitteena on toimiva joukkoliikenne. Jätkäsaaren joukkoliikennratkaisu perustuu raitioliikenteeseen. Tavoitteena on mahdollisimman monipuolinen raitiotieverkko ja tiheä vuoroväli.

Myös muistumia tavarasatamatoiminnoista säilytetään. Kaavan alueella sijaitsevat kaikki Jätkäsaaren suojeltavat rakennukset. Myös satamalaiturit ja Jätkäsaarenlaiturin viimeinen satamanosturi säilytetään.

Kaavaehdotus osoittaa rakennusoikeutta asumiselle yhteensä 248 620 k-m², liiketiloille 18 190 k-m², toimistotiloille 36 650 k-m², hotellikäyttöön 63 411 k-m² ja julkisille rakennuksille 52 300 k-m². Aluetehokkuus on $e = 1,27$ ja keskimääräinen korttelitehokkuus $e = 2,5$. Kokonaiskerrosala on 419 171 k-m².



Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmistelun vaiheet

Kaavoitustyö on käynnistetty Helsingin kaupungin aloitteesta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos ja selostusluonnos olivat nähtävä keväällä 2007, jolloin järjestettiin myös luonnosta koskeva yleisötilaisuus. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja ensimmäisestä kaavaluonnoksesta esitettiin 34 mielipidettä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Jätkäsaaren aloitusalueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen laadittavan ehdotuksen pohjaksi 12.4.2007.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, että Jätkäsaaren joukkoliikennejärjestelmän suunnittelua jatketaan listatekstissä esitetyn raitioliikennevaihtoehdon 2 pohjalta. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä Mechelininkadun julkisen ulkotilan ympäristösuunnitelman Itämerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin välillä jatkosuunnittelun pohjaksi.

Erityisesti Jätkäsaaren pohjoisosaan tulevan uuden hotellitontin vuoksi valmistellaan oleva asemakaava asetettiin uudelleen nähtäville ja asiasta pidettiin myös uusi yleisötilaisuus. Kirjallisia mielipiteitä saatiin yhteensä 20 kpl.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.12.2007 palauttaa Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava- ja asema-



Asemakaava-alueen rajaus. Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto

kaavan muutosehdotuksen (nro 11750) uudelleen valmisteltavaksi siten, että raitiovaunuliikenne sijoitetaan koko alueella omalle kaistalleen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 7.2.2008 lähettää Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen (nro 11770) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 25.4–26.5.2008. Ehdotuksesta antoivat lausuntonsa kiinteistölautakunta, yleisten töiden lautakunta, satamalautekunta, ympäristölautekunta, pelastuslautakunta, liikuntalautekunta, talous- ja suunnittelukeskus, Helsingin Energia ja Helsingin Sähköverkko Oy, Helsingin

Vesi, opetusvirasto, sosiaalivirasto, kaupunginmuseon johtokunta sekä Uudenmaan ympäristökeskus. Asemakaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 11.12.2008 lähettää 7.2.2008 päivätyn ja 11.12.2008 muutetun asemakaavan muutosehdotuksen (nro 11770) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Asemakaavan muutosehdotus oli uudestaan julkisesti nähtävillä 9.1–9.2.2009. Lausuntonsa antoivat kiinteistövirasto, talous- ja suunnittelukeskus, rakennusvirasto, Helsingin Satama, Helsingin ympäristökeskus, Helsingin Vesi, Helsingin Energia, sosiaalivirasto, pelastuslaitos ja liikuntalautekunta sekä Uudenmaan ympäristökeskus. Asemakaavaehdotukses-

ta ei jätetty muistutuksia.

Kaupunkisuunnitteluvirasto muutti 23.3.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Kaupunginhallitus muutti 25.5.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteutus

Tavarasatamatoiminnot siirtyivät Vuosaareen 28.11.2008. Toteutus käynnistettiin heti tavarasatamatoimintojen siirryttyä. Kaavan toteuttamisen on arvioitu kestävän noin kahdeksan vuotta ja pääosa yleisistä ja korttelialueista on rakennettu 2016 mennessä. Rakentaminen aloitetaan pohjoisimmista kortteleista.

2 Lähtökohdat





Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Asemakaavan muutosta koskevat seuraavat, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

- Uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Riittävien alueiden varaaminen jalan- kulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä verkostojen jatkuvuuden edistäminen.
- Riittävän suuren etäisyyden jättäminen haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille.
- Alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön.
- Pilaantuneen maa-alueen puhdistus- tarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.
- Melusta aiheutuvan haitan ehkäiseminen ja jo olemassa olevien haittojen vähentäminen.
- Riittävän meluntorjunnan varmistaminen, kun uusia asuinalueita tai

muuta melulle herkkiä toimintoja sijoitetaan melualueille.

- Olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaaminen sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen.
- Vapaa-ajan alueita yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuuden turvaaminen ja yhtenäisen kokonaisuuden muodostaminen vapaa-ajan alueista.

Helsingin seudun erityiskysymykset:

- Yhdyskuntarakenteessa varaudutaan raideliikenteen laajentumiseen ja tehokkuuden parantamiseen sijoittamalla riittävästi asuntotuotantoa ja työpaikkarakentamista niiden vaikutusalueelle.

Asemakaavan muutos ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava

8.11.2006 vahvistetussa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajama-alueita.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on asuin- ja työpaikka-alueetta. Yleiskaavassa Jätkäsaari on rajattu suunnittelualueeksi, jossa maankäyttömuotojen ja niiden välisten suhteiden sijainti ja rajaukset ratkaistaan yksityiskohtaisella kaavoituksella.

Jätkäsaaren alueelle on laadittu osayleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.6.2006. Osayleiskaavassa kaava-alue on pääosin kerrostalovaltais- ta sekoitettua kaupunkirakennetta pal- veluineen ja työpaikkoineen. Keskellä on suuri puisto. Matkustajasataman toimin- taä jatketaan Jätkäsaaren ja Hernesaaren ranta-alueilla. Osayleiskaava sai lainvoi- man 18.8.2006.



Jätkäsaari Uudenmaan maakuntakaavassa.

Jätkäsaari Helsingin yleiskaavassa 2002. Vier. sivu: Jätkäsaaren osayleiskaava





Asemakaavat

Alueella on osittain voimassa 12.12.1979 vahvistettu asemakaavan muutos nro 8043. Siinä alue on satama-alueita ja satamatoimintaa palvelevien varastorakennusten korttelialuetta.

Alueella on lisäksi osittain voimassa 27.1.1981 vahvistettu asemakaavan muutos nro 8337, 16.1.1991 vahvistettu asemakaavan muutos nro 9590, 7.6.1993 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 10030, sekä 12.3.1997 vahvistettu asemakaavan muutos nro 10451 ja 13.

10.2004 vahvistettu asemakaavan muutos nro 11030.

Mechelininkadun katu- ja liikennealueella on voimassa 4.9.1992 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 9771 sekä osittain myös 6.10.1999 vahvistettu asemakaavan muutos nro 10748.

Vanhin alueella voimassa oleva asemakaava nro 117 on vuodelta 1916 koskien Ruoholahdenrannan katualuetta.

Hietalahdenrannan katualueella on voimassa 21.2.1997 vahvistettu asemakaavan muutos nro 10295.

Satama-alueen raideliikennettä kos-

kee 30.8.1968 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 6000.

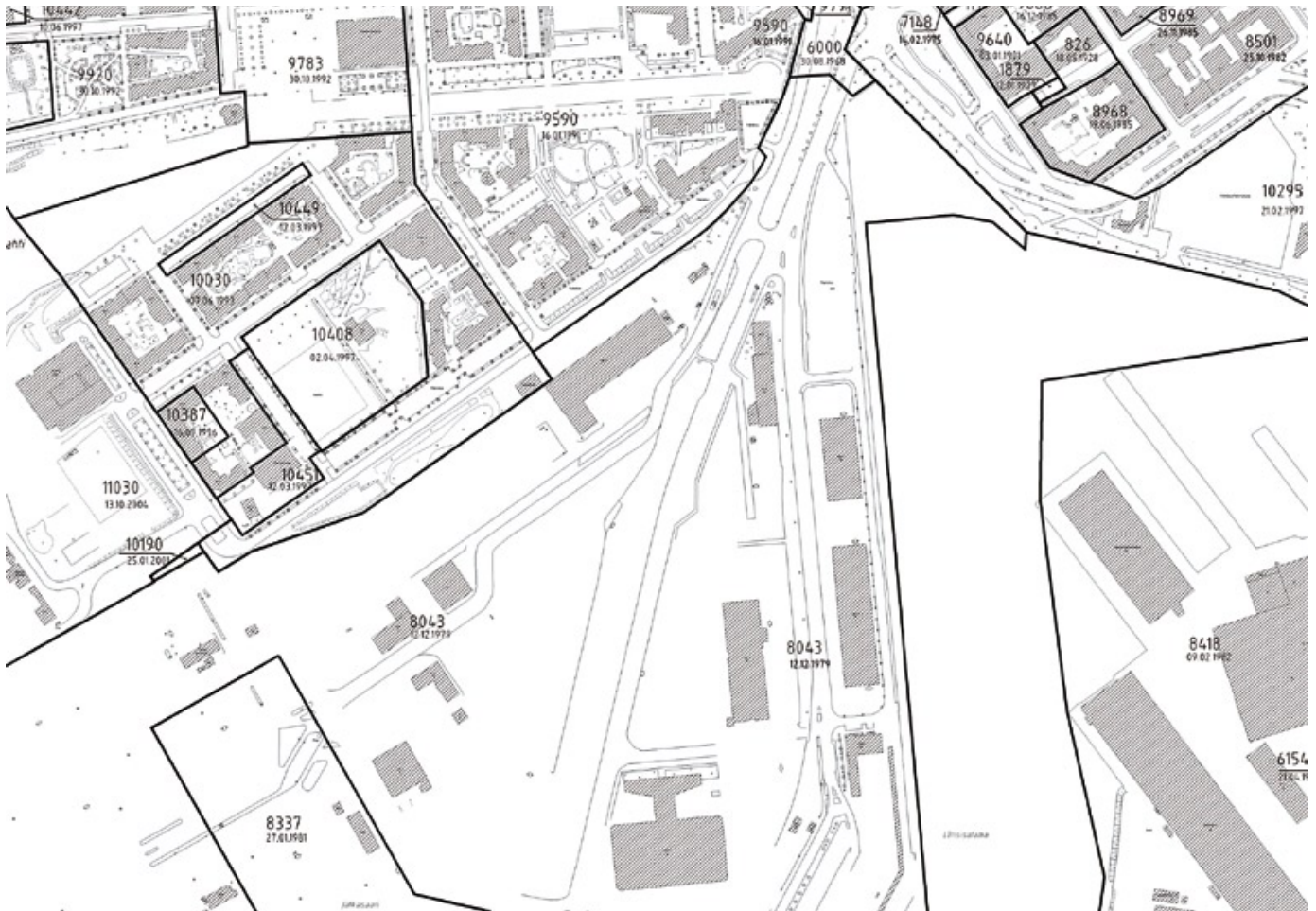
Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 7.6.2000.

Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Alueella voimassa olevat asemakaavat



Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 12.4.2007 hyväksyä 29.3.2007 päivätyn Jätkäsaaren aloitusalueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen laadittavan ehdotuksen pohjaksi.

Lisäksi lautakunta päätti yksimielisesti antaa seuraavat jatkosuunnittelua koskevat ohjeet:

- Asemakaavaa laadittaessa tulee huomioida uudet pysäköinnin laskentaohjeet. Pysäköintiratkaisujen tulee olla tasapuoliset ja toimivat. Pysäköinti tulee mahdollisimman suuressa määrin sijoittaa rakennusten ja tonttien alle.
- Asemakaavamerkintöihin lisätään, että valtaosa katoista pitää olla muita kuin tasakattoja.
- Selvitetään energiasäästö rakentamis- ta alueella.
- Selvitetään alueella olevan vanhan puhelinkioskin suojelutarve.
- Sisääntuloportin tornitalojen arkkitehtuurin tulee sopeutua kantakaupungin ilmeeseen.
- Rakennusten arkkitehtuurista laaditaan jatkosuunnitteluohjeet.
- Tutkitaan autoilun ja pyöräilyn sijoittamista samalle väylälle.

Lisäksi lautakunta esittää, että virasto selvittää voidaanko autopaikkojen rakentamiskustannukset kohdistaa käyttäjille.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 7.6.2007, että Jätkäsaaren joukkoliikennejärjestelmän suunnittelua jatketaan listatekstissä esitetyn raitioliikennevaihtoehdon 2 pohjalta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.9.2007 hyväksyä Mechelininkadun eteläpään julkisen ulkotilan ympäristösuunnitelman Itämerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin välillä jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.12.2007 hyväksyä Mechelininkadun eteläpään liikennejärjestelyt (piir. nro

5628-3).

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.12.2007 palauttaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen (nro 11750) uudelleen valmisteltavaksi siten, että raitiovaunuliikenne sijoitetaan koko alueella omalle kaistalleen.

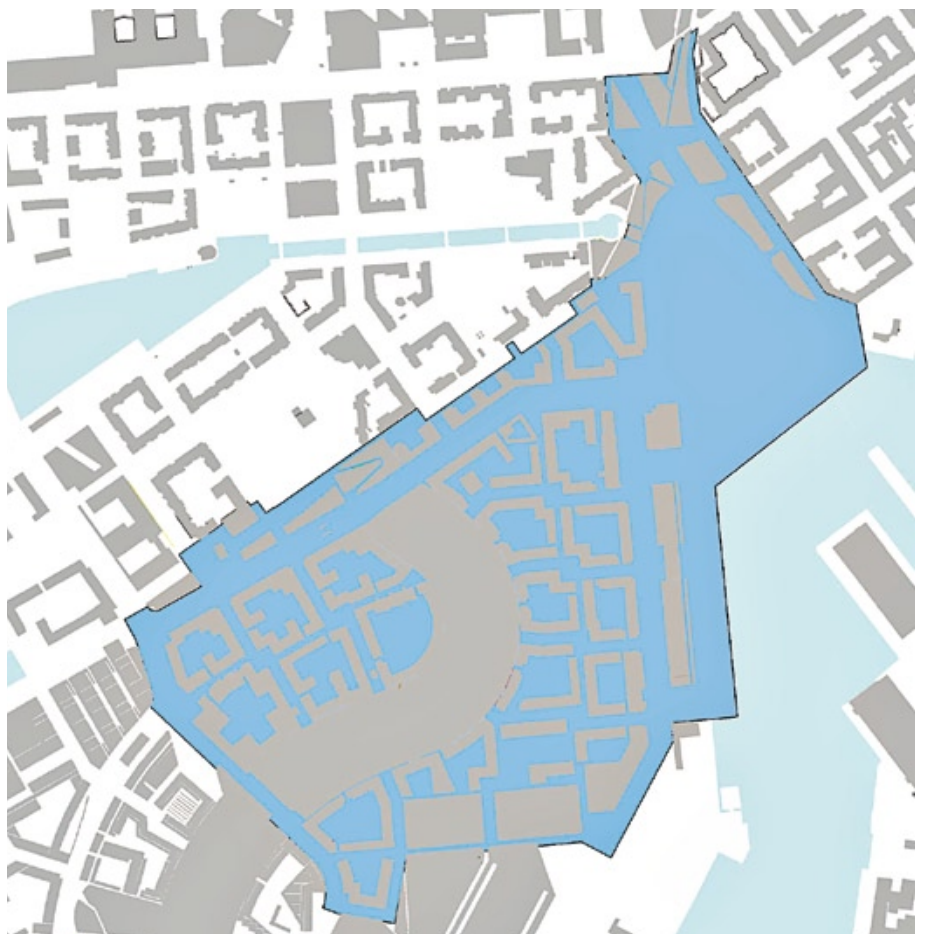
Pohjakartta

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittaussosasto on laatinut pohjakartan, joka on tarkistettu 29.5.2007.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa asemakaava-alueen maan.

Asemakaava-alueen rajaus



Alueen yleiskuvaus

Jätkäsaarella sijaitsevalla kaava-alueella on tähän saakka toiminut pääosa Helsingin tavarasatamasta, joka on siirtynyt Vuosaareen 24.11.2008. Alueella jatkaa toimintaansa toinen matkustajasatama. Valtaosa alueesta on tavarasatamaan kuulunutta asfalttipintaista kenttää, jolla on varastoitu kontteja suorakulmaisissa riveissä. Tavarasataman rakennusten purkutytöt on aloitettu.

Asemakaava-alueen pinta-ala on 37,6 hehtaaria, josta maa-alueita 33,7 hehtaaria ja vesialuetta 3,9 hehtaaria. Mechelininkadun katualueen osuus kokonaisalasta on 3,8 hehtaaria.

Asemakaava-alue rajautuu pohjoisessa Ruoholahden asuinkortteleihin ja Mechelininkadun ja Hietalahden rannan kautta Hietalahteen. Ruoholahden asuinkorttelit ovat kaupunkikuvallisesti valmiita ympäristöä. Mechelininkatu on tällä hetkellä hahmotonta liikenneympäristöä, jonka kautta rakenteellinen ja toiminnallinen yhteys vanhaan Ruoholahteen sekä Hietalahden torin ja satama-altaan muo-

dostamaan julkiseen tilaan jää heikoksi.

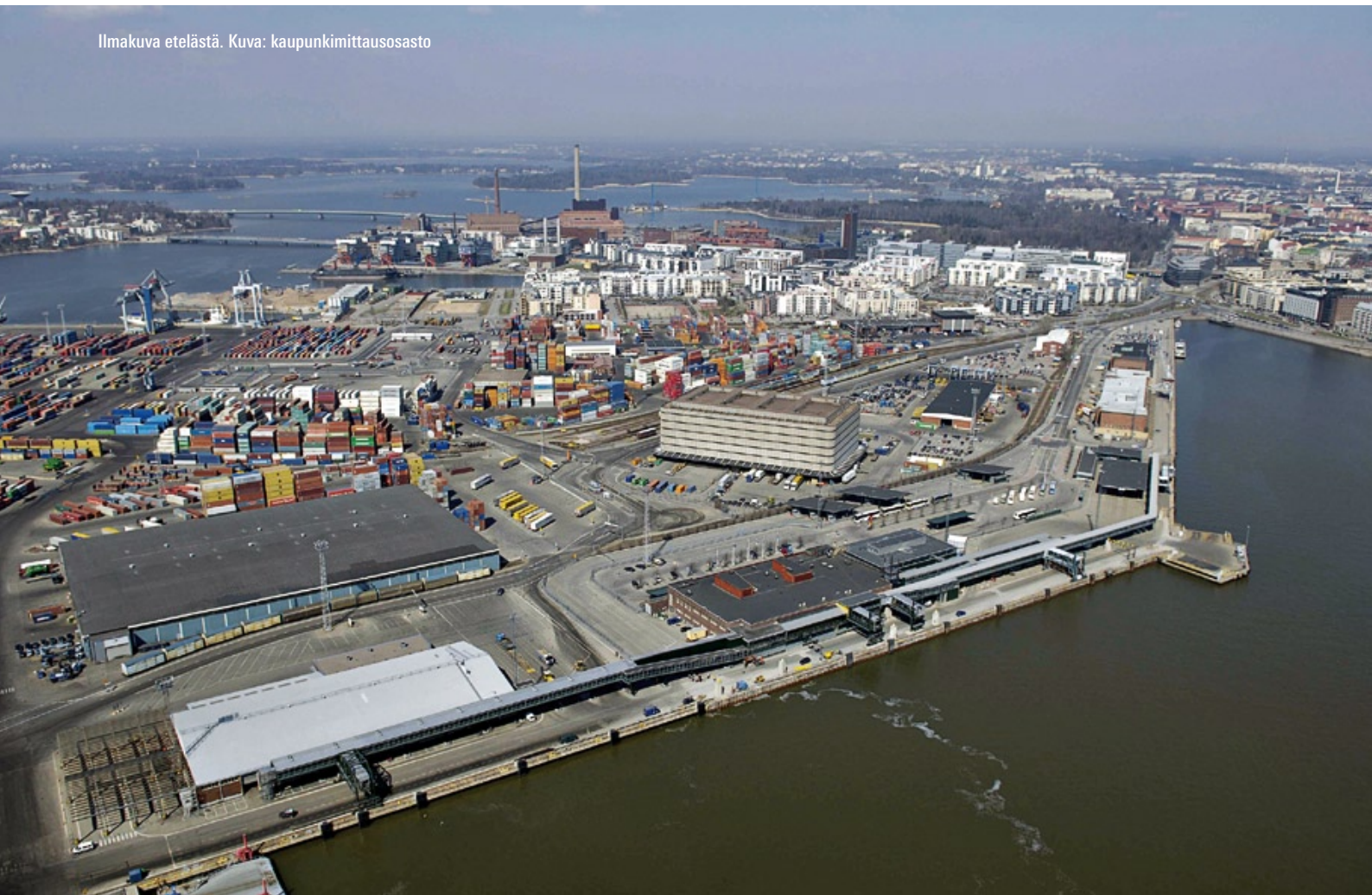
Alueen historia ja rakennettu ympäristö

Koko Jätkäsaaren alue on alkujaan koostunut kolmesta saaresta, jotka olivat Jätkäsaari, Hietasaari ja Saukko. Hietasaari ja Jätkäsaari sijaitsivat asemakaava-alueen kohdalla.



Jätkäsaaren satama 60–70-lukujen taitteessa. Kuva: Kaupunginmuseo

Ilmakuva etelästä. Kuva: kaupunkimittausosasto



Rantaviivan muutoksia. Kaavio: Kiinteistöviraston
Geotekninen osasto

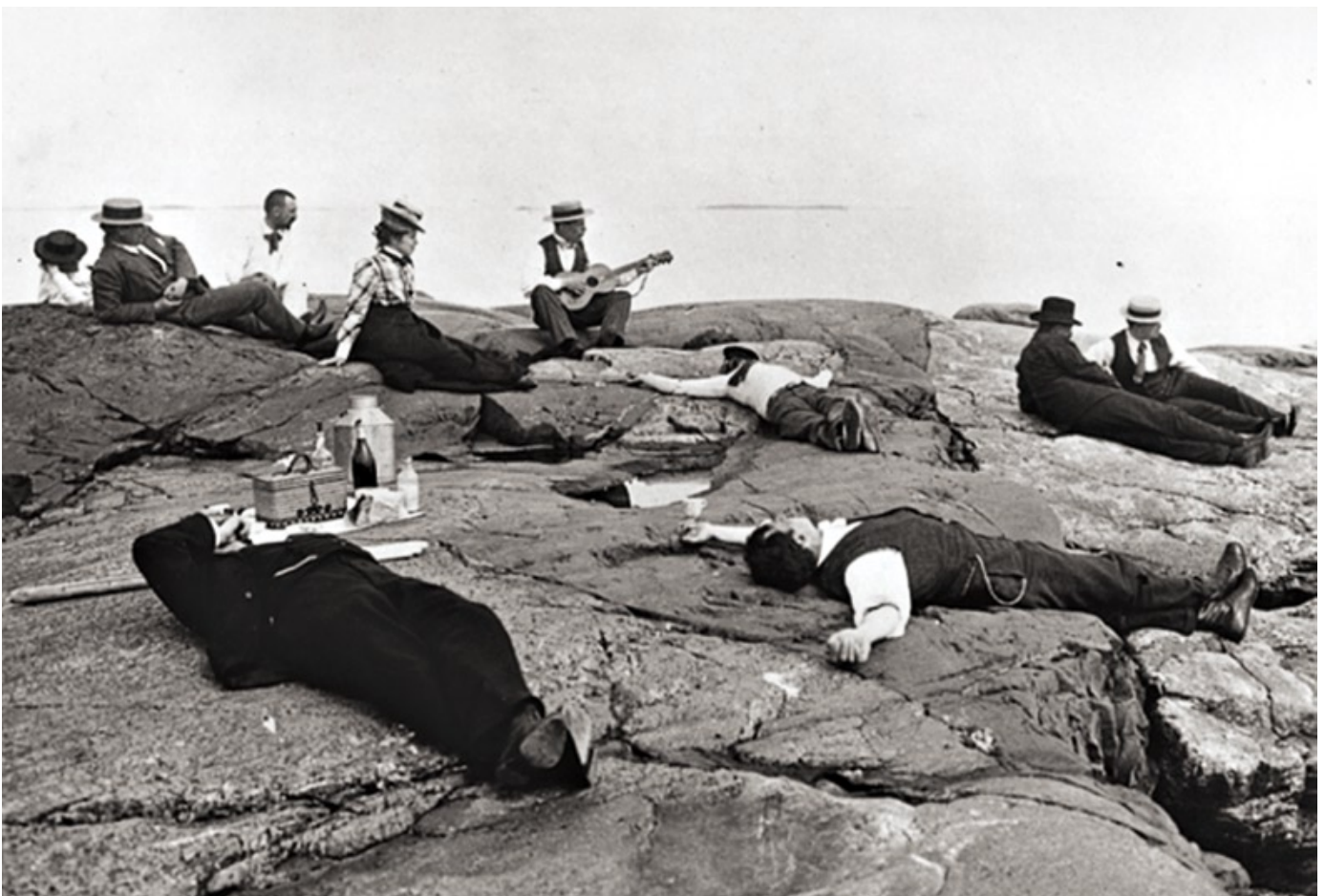
1900-luvun alussa Jätkäsaaresta kaa-
vailtiin huvilayhdyskuntaa. Helsingin kan-
takaupunkia kiertävä rautatie rakennet-
tiin Katajanokan satamaan 1890-luvulla.
Radan rakentamisen jälkeen Hietalahden
pohjukassa ollutta satamaa laajennettiin
1913 alkaen Jätkäsaareen ja liikennöinti
rautatietä pitkin alkoi 1916. Saarten kal-
liot louhittiin tasaisiksi ja saaret yhdistet-
tiin toisiinsa täytemaalla. Täytöt ulottu-
vat nykyään enimmillään yli kilometrin
päähen luonnollisesta rantaviivasta. Ny-
kyisen Jätkäsaaren maaperä on pääosin
täytemaata.



Oik. Jätkäsaaren ja Hietasaaren välinen vesialue ennen alueen täyttämistä.

Alla: Jätkäsaari vapaa-ajankäytössä 1900-luvun alussa.

Kuvat: Kaupunginmuseo





Sonckin makasiinit L2 (oikealla) ja L3 (vasemmalla). L3:n edessä asemakaava-alueen ainoa nosturi.

Laivapojanaukion vanha hallintorakennus ja betoninen puhelinkoppi.

Jätkäsaaren vanhimmat rakennukset sijaitsevat asemakaava-alueella. Rakennukset on rakennettu useamman vuosikymmenen aikana. Ensimmäisinä vuosikymmeninä satama koostui pääosin puisista yksikerroksisista varastorakennuksista. 1920- ja 1930-luvulla rakennettiin itärannalle Lars Sonckin suunnittelemat tiiliset makasiinit (L2 ja L3), jotka ovat vieläkin rantajulkisivua komistamassa. Makasiinien pohjoispuolelta on purettu varastorakennus L1.

1930-luvun alussa rakennettiin Laivapojanaukiolla sijaitseva punatiilinen sataman hallintorakennus. Aukiolla on lisäksi samalta ajalta betoninen puhelinkoppi, joka on nykyasussaan vihreäksi maalattu. Jätkäsaaren itärannan punatiilisten rakennusten ryhmää täydentää vuonna 1937 rakennettu ja 1955 laajennettu ns. Huutokonttori. Ennen sataman siirtymistä Vuosaareen rakennus toimi sataman huoltorakennuksena.



Sataman huoltorakennus eli Huutokonttori oikealla. Vanhempi, kaksikerroksinen osa edessä ja takana kolmikerroksinen laajennusosa. Vasemmalla Sonckin makasiinit.





Näkymä Sillilaiturilta kohti Mechelininkadun risteysaluetta.



Yksi peilipallo taiteilijoiden Pasi Karjula ja Marko Vuokola taideteoksesta "Olo nro 22" Hietalahdenrannassa.

Jätkäsaaren laivalaiturin rakentaminen aloitettiin 1920-luvun alussa. Laituri on noin 600 m pitkä hirsiaarkku, joka on täytetty kivillä. Laituri kunnostettiin 1975–1994 ja tuettiin L2- ja L3-rakennusten alle ulottuvilla maa- ja kallioankkureilla. Sillilaituri Jätkäsaaren kannakselta kaakkoon on laadukkaasti rakennettua ja peruskorjauksen jälkeen hyvässä kunnossa. Rantareittiä elävöittävät v. 2000 toteutetut peilipallo-aideteokset.

Nostureita Jätkäsaarella oli kuusikymmenluvulla enimmillään yli kuusikymmentä. Asemakaava-alueella on jäljellä enää yksi nosturi, joka liittyy L3-makasiiniin.

Jätkäsaaren talletusvarasto (LV, vaapaavarasto) eli Bunkkeri on alueen suurin rakennus. Se valmistui 1972 ja on bruttoalaltaan yli 40 000 neliötä. Se oli aktiivisessa käytössä talletusvarastona aina siihen asti, kun Suomi liittyi Euroopan unioniin. Nykyään rakennus on vajaakäytössä. Kellarikerrokseen on rakennettu väliaikainen rakennusviraston varikko.

Sataman talletusvarasto "bunkkeri". Kuva: Kaupunkimittausosasto.





Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto

Tavarasataman junaliikenne lisäsi Mechelininkadun ruuhkia.





Mechelininkatu väistelee kaava-alueella rautatiekiskoja.
Ortokuva: kaupunkimittausosasto

Alueella on lisäksi useita tavarasataman käytössä olevia rakennuksia, jotka puretaan tavarasataman poistuttua alueelta. Tavarasataman alue on nykytilanteessa kokonaisuudessaan aidattu. Tavaraliikenne siirtyi konttitekniikkaan 1970-luvulla. Konttilaivojen laiturit rakennettiin yhä kauemmaksi Hietalahdesta. 1990-luvun puolivälissä Jätkäsaarella käynnistettiin matkustajaliikenne pääasiassa Helsingin ja Tallinnan välillä.

Asemakaava-alueen halkaisee leveimmillään yhdeksän kiskoparia. Satamaraide kulkee myös asemakaava-alueen itärannalla, huutokonttorin itäpuolella ja jatkuu alueelta pohjoiseen Tullaajankujan suuntaisesti, ylittäen Mechelininkadun samassa tasossa muun liikenteen kanssa. Rata jatkuu alueelta pohjoiseen

kohti keskustaa, muodostaen kaupunkirakenteeseen kuilumaisen kulkuyhteyden. Tavarasatama käytti junarataa satama-alueella. Tämä pahensi Mechelininkadun ruuhkia junan peruuttaessa raitteelta toiselle Mechelininkadun risteysalueen kautta. Ruuhkia samassa risteyksessä on aiheuttanut myös tavarasataman rekkaliikenne. Mechelininkatu on kaava-alueen osalla jäsentymätön, auto-kaistat mutkittelevat satamaradan vuoksi. Viheralueita kadun molemmin puolin leimaa väliaikaisuuden tuntu. Mechelininkadun risteyksessä on junarataan liittyvä ohjainkoppi.



Palvelut

Tavarasatama on ollut pääosin ulkopuolisilta suljettu alue, eikä siellä ole juurikaan palveluita. Huutokonttorissa toimi satamaväen lounasravintola.

Lähiseudun merkittävimmät julkiset ja kaupalliset palvelut ovat Ruoholahden metroaseman ympäristössä. Ruoholahdessa on yksityinen kansainvälinen koulu ja kaksi yleistä koulua, joista toinen sijaitsee väliaikaisissa tiloissa Kuntotaloksi kutsutussa rakennuksessa. Kuntotalossa on myös väliaikaisia liikuntapalveluja, esimerkiksi pieni uimahalli.

Lähimmät päiväkodit sijaitsevat Ruoholahdessa. Laivapojankadun reunassa on väliaikainen koirapuisto.

Määräaikaisella luvalla toimiva miehitämätön polttoaineen jakeluasema sijoittuu tavarasataman aidan ja Laivapojankadun väliin.



Ylh. Sataman ruokala Huutokonttorin kolmannessa kerroksessa.

Oik. ylh. Sataman huoltorakennus eli Huutokonttori

Alh. Tällä hetkellä Jätkäsaaren lähimmät palvelut sijoittuvat Ruoholahden puolelle, kuva: Kaupunkimittausosasto



Liikenne

Jätkäsaari liittyy ympäröivään katuverkkoon Mechelininkadun kautta. Tullaajankujalta on yhteys sekä tavara- että matkustajasatamaan ja Laivapojankadulta Saukonpaateen sekä tavarasatamaan. Laivapojankadulta on yhteys myös Ruoholahteen Selkämerenkadun kautta. Helsingin rautatieasemalta tuleva ratayhteys haarautuu Ruoholahdenrannassa Jät-

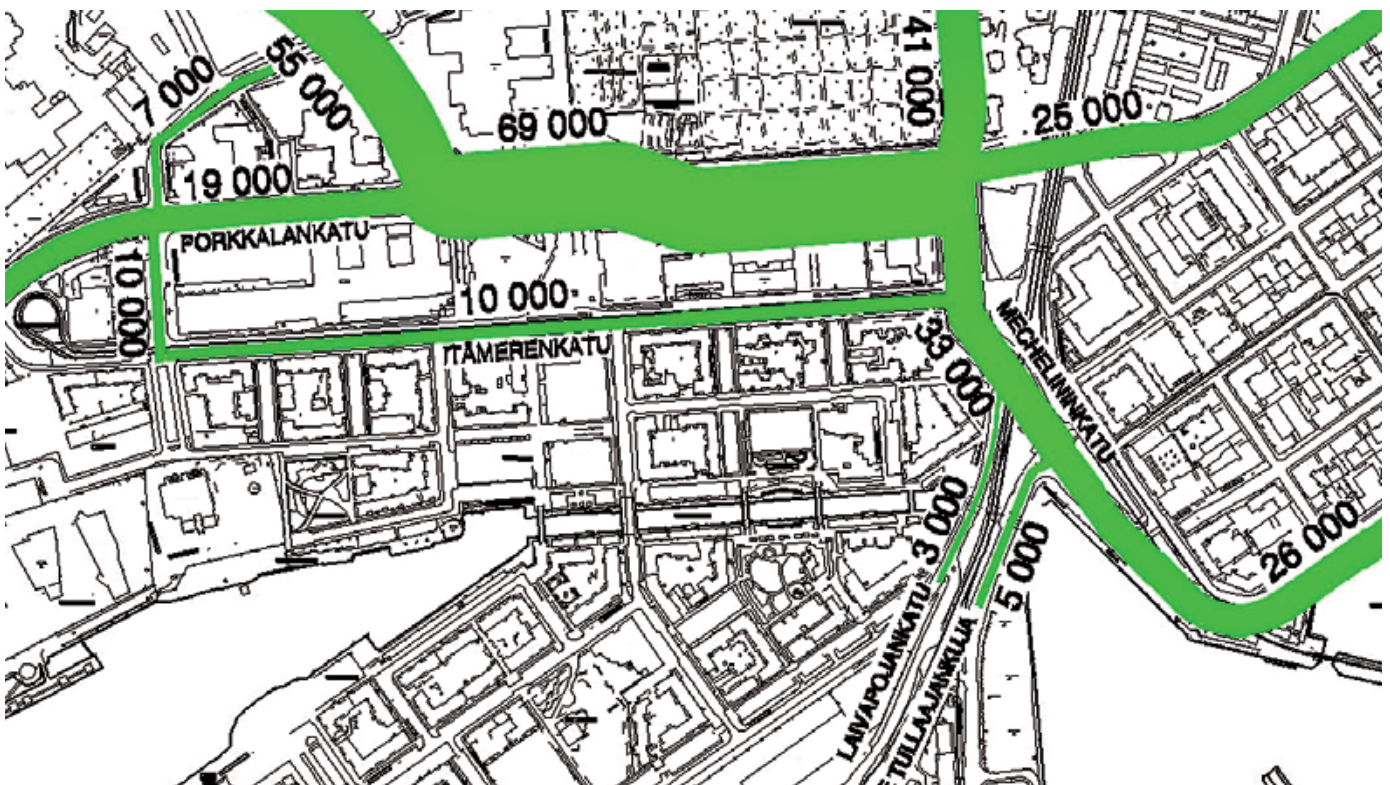
käsaaren satamaan ja telakalle Munkki-
saareen. Yliittäessään Mechelininkatua
tavarasataman junaliikenne on ruuhkaut-
tanut osaltaan kadun ajoneuvoliikennet-
tä. Rautatiekuljetukset ovat tavarasata-
man muuton myötä loppuneet.

Jätkäsaaren ajoneuvoliikenteestä suu-
ri osa on ollut raskasta liikennettä. Sata-
man lisäksi alueelle ovat tuoneet ras-
kasta liikennettä Saukonpaadessa sijait-

sevat yritykset. Laivapojankadun liiken-
teestä yli 50 % ja Tullaajankujan liiken-
teestä noin 15 % on ollut kuorma- ja rek-
ka-autoja.

Länsiterminaalin kautta kulkee noin
kolme miljoonaa matkustajaa vuodessa.
Helsingin Satama on selvittänyt Länsisa-
taman matkustajien kulkutapaa. Selvityk-
sen mukaan tilausbussi oli yleisin kaikista
käytetyistä kulkutavoista. Satamaan tul-

Nykyiset liikennevirrat, autoja arkipäivänä.



Ylh: Tavarasatama toi alueelle raskasta liikennettä.
Toinen kuva ylh: Kaava-alueen luoteisrajalla on pysäköintialue. Kolmas kuva ylh. Sonckin makasiinien pohjoispuoleinen pysäköintialue.
Alh. Bussilinja 15A kulkee Ruoholahden metroasemalta Jätkäsaareen.

lessa sitä käytti lähes 40 % matkustajista ja satamasta pois lähdettäessä yli neljännes kaikista vastaajista. Kulikutapatutkimukseen osallistuneista 14 % ilmoitti tulleen omalla autolla ja 12 % aikoi lähteä satamasta ajaen. Pääkaupunkiseudulta tulevista 41 % käytti bussia numero 15.

Alueen kevyen liikenteen väylät ovat Laivapojankadulla jatkuen kadulta pohjoiseen kohti Ruoholahtea. Matkustajasatamaan johtaa kevyen liikenteen yhteys Mechelininkadulta alueen itärantaa pitkin. Sataman alueelle ulkopuolisilla ei ole pääsyä.

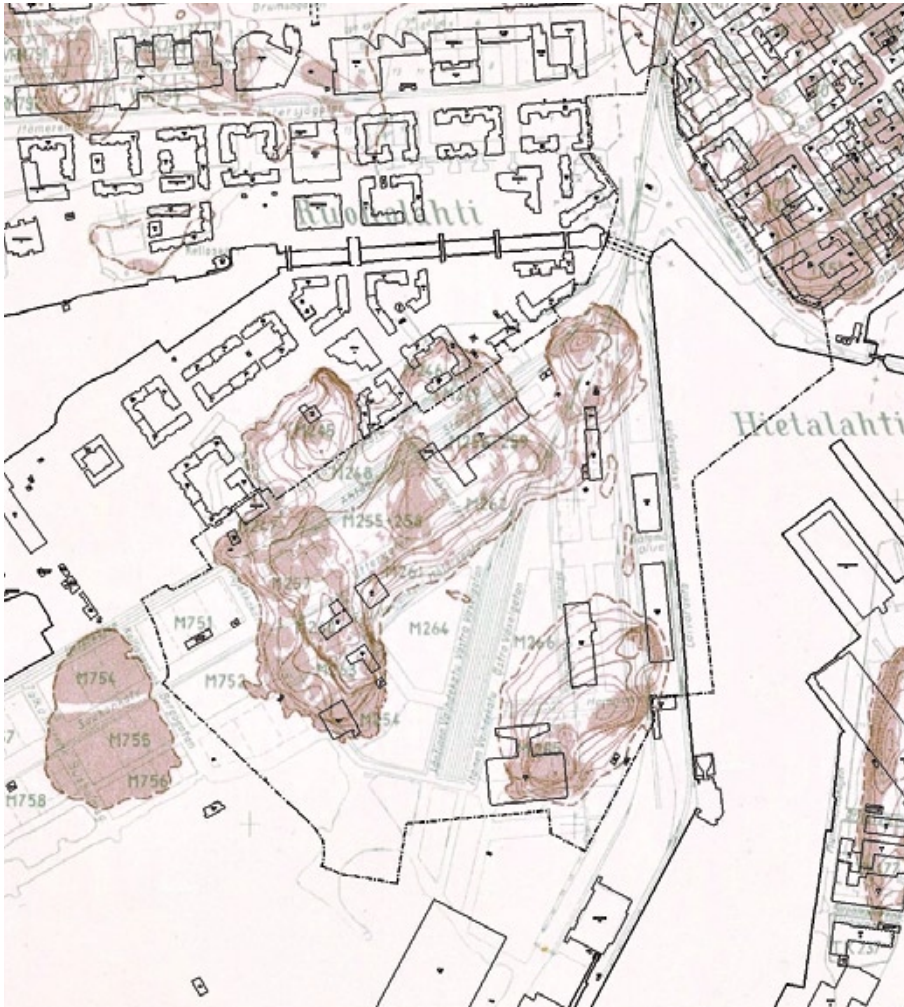
Pysäköinti

Asemakaava-alueen pohjoisreunassa Laivapojankadun suuntaisesti on Ruoholahden asukkaiden pysäköintialue. Autopaikkoja alueella on yhteensä noin 220. Laivapojankadulla on lyhytaikaista vieraspysäköintiä. Sonckin makasiinien pohjoispuolella on matkustajaterminaalin pysäköintialue. Autopaikkoja tällä laivamatkustajia palvelevalla alueella on noin 300.

Julkinen liikenne

Matkustajasatamaa palvelee tällä hetkellä bussilinjat 15 ja 15A. Raitiolinja 6 liikennöi asemakaava-alueen itäreunas-





Luonnontilaikartta, nykyiset rakennukset ja rantaviiva sekä asemakaava-alue.

sa Ruoholahdenrantaan. Raitiolinja 8:n päätepysäkki on Ruoholahdessa Itämerenkadun päässä. Lyhimmillään kävelymatka asemakaava-alueelta Ruoholahden metroasemalle on tällä hetkellä noin 700 metriä.

Luonnonympäristö

Alueen luonnonympäristö on alkujaan koostunut erillisistä saarista: Jätkäsaari, Hietasaari ja Saukko. Saarten kalliot on louhittu tasaiseksi ja välillä oleva merialue sekä saarien eteläpuoli on täytetty vähitellen sataman rakentamisen myötä. Luonnonympäristöstä ei ole näin ollen enää mitään näkyvissä. Puita alueella on vain muutamia.

Asemakaava-alue sataman asfalttikenttänä. Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto





Makasiini L2.

Suojelukohteet

Jätkäsaaren olemassa oleva rakennuskanta koostuu pääosin satamaa palvelevista 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuista halleista ja varastorakennuksista. Näistä suurin osa puretaan rakentamisen edetessä.

Lars Sonckin vuosina 1935 ja 1923 suunnittelemat rakennukset L2 (Hietasaarenkuja 4) ja L3 (Hietasaarenkuja 6) sekä Laivapojanaukiolla sijaitseva Lars Sonckin vuonna 1929 suunnittelema sataman hallintorakennus on jo suojeltu nykyisissä asemakaavoissa rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaina.

Kaupunginmuseon kirjeen mukaan suojeltava rakennus on myös Huutokonttori (1937, arkkitehti Gunnar Taucher, laajennusosa 1955, A. Hytönen & R.-V. Luukkonen, Hietasaarenkuja 1), jossa nykyisin on pääasiassa sataman sosiaalitoimia.



Huutokonttorin vanha osa vuodelta 1937.



Makasiini L3, taustalla L2.



Lisäksi Sonckin hallintorakennuksen edessä oleva betoninen 1930-luvulta peräisin oleva puhelinkioski on kaupungin-museon mukaan suojeltava.

Suojelukohteiden lisäksi Tarmonkujalla sijaitseva, bruttoalaltaan yli 40 000 m² suuruinen talletusvarasto, Bunkkeri (1970, arkkitehti Luukkonen) on alueen selvä maamerkki ja soveltuva rakennus uudiskäyttöön. Lisäksi asemakaava-alueen itärannan laiturirakenteet jätetään paikoilleen muistumaksi satamatoiminnasta.

Ylh. Sataman vanha hallintorakennus.
Oik. Laivapojanaukion betoninen puhelinkoppi on
1920–1930-luvulta
Alh. Bunkkeri



Yhdyskuntatekninen huolto

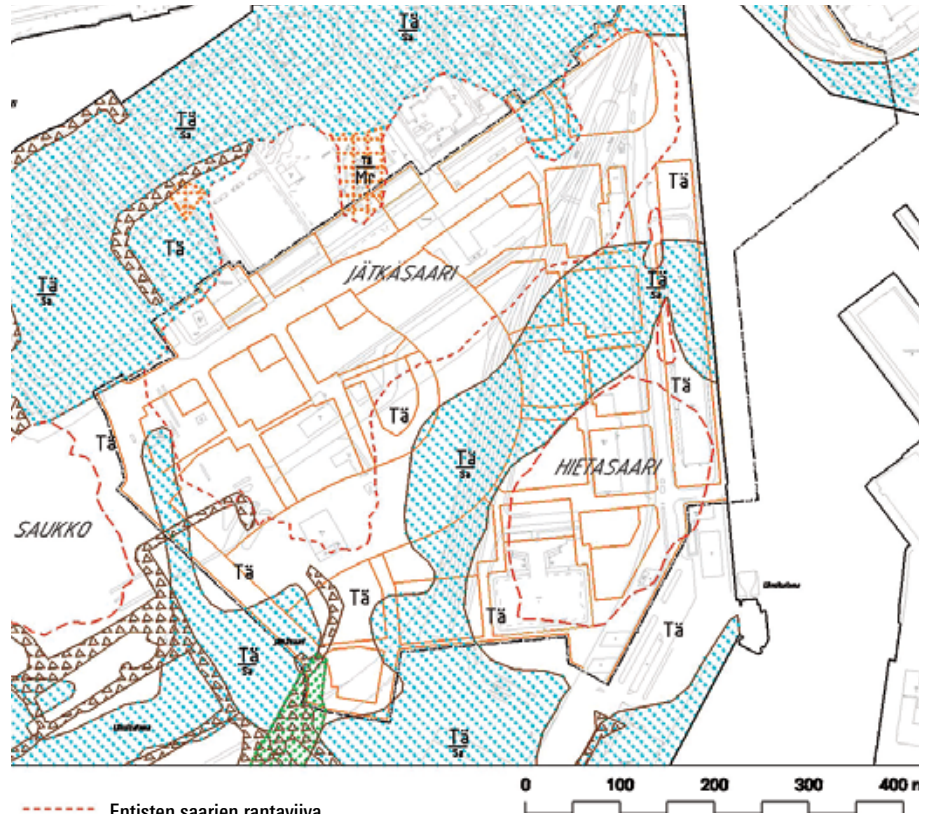
Alueella on nykyisiä toimintoja palvelevat yhdyskuntateknisen huollon verkostot. Satamalaitureita on rakennettu 1920-luvulta lähtien ja osa niistä on jätetty täytemaiden alle.

Keskeiset ympäristötekijät

Maaperän ja merialueiden rakennettavuus

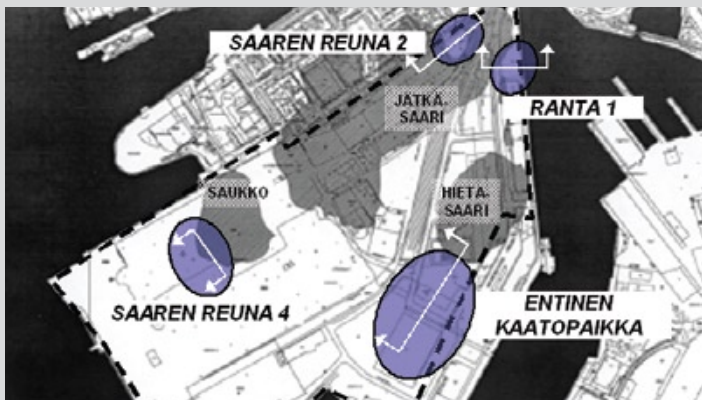
Alueen rakennettavuus on perustamisen kannalta vaihteleva. Vanhojen saarien kohdalla luonnonmaakerrokset ja louhittu kalliopohja ovat lähellä maanpintaa ja rakennettavuus hyvä. Näillä alueilla maan- tai kallionvarainen perustaminen on yleensä mahdollista. Suurelta osin joudutaan kuitenkin käyttämään paalutusta, sillä alue on täytemaata, jota ei ole rakennettu rakennuspohjaksi. Paalutus voidaan toteuttaa pääasiassa lyöntipaalutuksena. Täytteessä on jonkin verran louhetta, mutta kaava-alueella ei ole sellaisia laajoja louhepenkereitä kuten Jätkäsaaren eteläosissa. Alkuperäisten Jätkä- ja Hietasaarten väliseltä alueelta ei ole poistettu hienorakeisia maakerroksia ennen täytteen rakentamista. Jätkäsaarenkallion alueella on laajempi kallioalue, johon voidaan sijoittaa hallimaisia kalliotiloja. Mikäli kalliotiloja ei rakenneta, voidaan tällä alueella rakentaa myös kalliokaivantoja.

Maaperän haitta-ainetutkimukset ja yleispiirteinen arvio metalleilla pilaantuneesta pintamaakerroksesta.

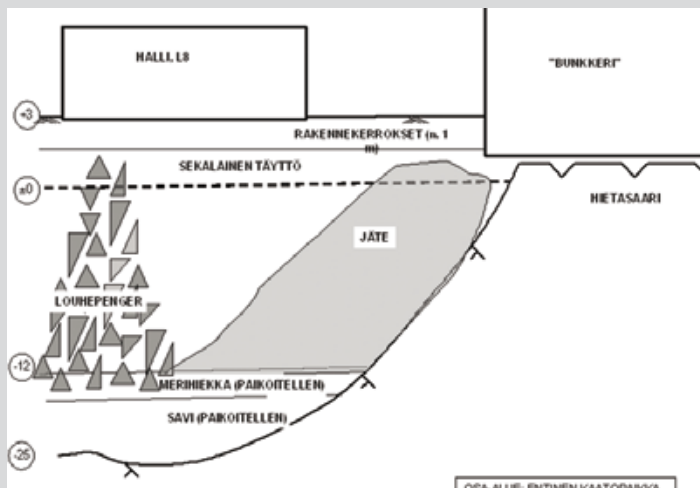


- Entisten saarien rantaviiva
- Louhepenger
- Savialue, täytteen alla savea
- Savialue, savi kaivettu pois
- Hiekkaa ja moreenia

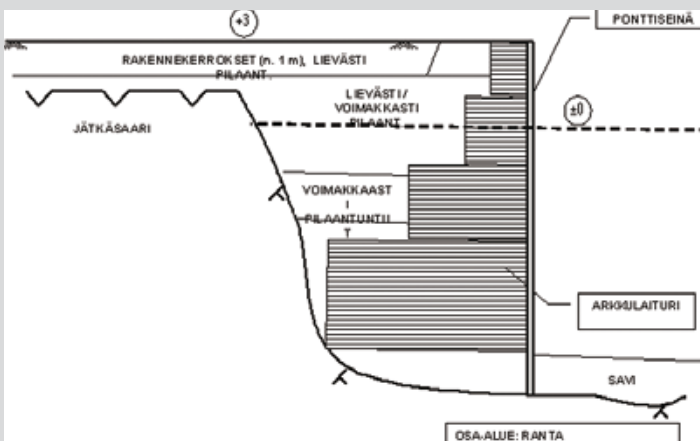




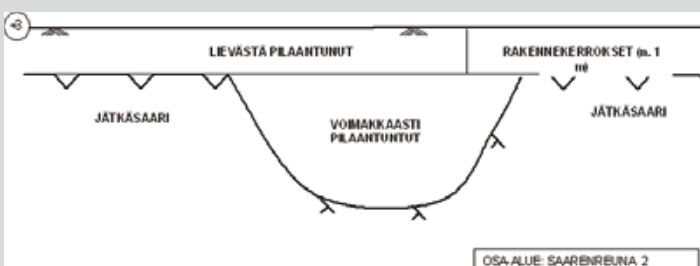
Leikkauskuvien sijaintikaavio.



Pilantuneet maakerrokset talletusvaraston eli bunkkerin edessä, leikkaus: "entinen kaatopaikka".



Jätkäsaarenlaiturin pilantuneet maakerrokset, leikkaus: "ranta 1".



Pilantuneet maakerrokset leikkaus "saaren reuna 2".

Periaatepiirrokset pilaantuneista maa-alueista.

Kuvat: SCC Viatic Oy, 2002

Maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus ja tutkimukset

Maankäytön muutoksiin liittyvä rakennustoiminta aikaisemmin muussa käytössä olleilla alueilla on lisääntynyt huomattavasti parinkymmenen viimeisen vuoden aikana. Tällaisilla alueilla on maaperässä yleisesti erilaisia haitta-aineita ja maa-alueita pidetään pilaantuneina. Pilaantuminen aiheuttaa tutkimustarpeen, jotta suunnittelu, kunnostaminen, lupakäsittely ja taloussuunnittelu voidaan hoitaa riittävällä tarkkuudella.

Maaperän pilaantuneisuutta on alueella tutkittu noin 210 tutkimuspisteestä, jotka kattavat koko asema-kaava-alueen. Maanäytteistä on tutkittu mm. metallien, öljy-yhdisteiden ja PAH-yhdisteiden esiintymistä. Näytteenotolla on pyritty rajaamaan pilaantuneisuus myös syvyyssuunnassa. Näytteenottoa syvistä täytökerroksista on vaikeuttanut maaperän märkyys yli 3 metrin syvyydessä ja karka täyttöaines. Pilaantuneisuudesta syvyyssuunnassa on kuitenkin saatu melko hyvä yleiskuva. Kemiallisten haitta-aineiden lisäksi on selvitetty paikoin mm. asbestin esiintymistä. Pilaantuneisuustiedot tarkentuvat maaperän kunnostamisen yhteydessä.

Maaperän pilaantuneisuus on epätaisisesti ja satunnaisesti esiintyvää sekä haitta-aineittain että alueellisesti. Alueelle on tuotu sekalaisia täyttöaineita pitkän ajan kuluessa. Alueella on myös harjoitettu toimintoja, joista voi aiheutua paikallista maaperän pilaantumista.

Pilaantuneimmaksi todetut alueet ovat entisten saarten rantoja ja saarten välisiä täyttöalueita. Yleisimmät haitta-aineet ovat metalleja, kuten kuparia, lyijyä ja sinkkiä. Orgaanisia haitta-aineita, mm. öljyä ja PAH-yhdisteitä, on todettu esiintyvän lähinnä pistemäisesti.

Merkittävin pilaantuneisuus esiintyy 1–3 metrin syvyydessä täyttöalueilla. Yli 3 metrin syvyydessä pilaantuneisuutta esiintyy muutamilla laaja-alaisesti pilaan-



tuneeksi todetuilla entisillä ranta-alueilla.

Jätkäsaaren alueella merkittävin pilaantunut alue on entinen 1940-luvulle asti käytössä ollut kaatopaikka, jonka pohjoisreunan arvioidaan mahdollisesti ulottuvan asemakaava-alueen eteläosaan kortteleihin 20810 ja 20814. Alueen maaperän on todettu pilaantuneen metalleilla ja orgaanisilla yhdisteillä usean metrin syvyyteen. Yhtenäisiä selkeästi pilaantuneita alueita on asemakaava-alueella todettu myös Välimerenkadun itäpäässä ja Tyynenmerenkadun pohjoispäässä sekä korttelin 20810 alueella. Asemakaava-alueen keskiosassa puiston, Livornonkadun ja Jätkäsaarenkujan alueella on todettu suurehkoja metallipitoisuuksia. Poikkeuksellisen suuria metallipitoisuuksia, sinkkiä noin 250 g/kg ja lyijyä noin 10000 mg/kg on todettu tulevalla Länsisatamankadun katualueella puiston itäpuolella.

Pohjavettä on tutkittu havaintoputkista. Pohjavedessä on havaittavissa pintavesille, etenkin merivedelle tyypillisiä alkuaineita ja niiden yhdisteitä kuten kloridia, natriumia, rautaa ja mangaania talousvesinormit ylittäviä pitoisuuksia. Maaperän haitta-aineista pohjavedessä on todettu talousveden laatuvaatimukset ylittäviä metallipitoisuuksia. Pohjavedessä todetut öljy- ja PAH-pitoisuudet ovat olleet hyvin pieniä. Perusselvitysten jälkeen on siirrytty pidempiaikaiseen pohjaveden ja huokoskaasun seurantaan kaatopaikalla ja sen reuna-alueilla. Huokoskaasuputkista seurataan kaatopaikkakaasujen ja haihtuvi-

en orgaanisten yhdisteiden esiintymistä. Huokoskaasussa on havaittu metaania ja kohonneita hiilidioksidipitoisuuksia kesäaikaan. Suurimmat pitoisuudet esiintyvät kaatopaikka-alueella asemakaava-alueen ulkopuolella.

Maanpinnan ja rakentamisen korkeustasot

Alueen nykyinen maanpinnan korkeusasema on pääosin +2,5...+4,1. Jätkäsaarenlaiturin reunat ovat tasolla +2,5. Hietasaaren ja Jätkäsaaren alkuperäisten saarien kohdalla maanpinta on pääosin yli +3,0 ja Jätkäsaaren kohdalla suurelta osin yli +3,5. Hietasaarenkujan kohdalla maanpinta on +3,0 tai korkeammalla. Laivapojankadun ja sataman välissä on parin metrin korkuisia maavalleja, joilla vähennetään melun leviämistä asuinalueen suuntaan. Ratapihan eteläosassa maanpinta on alempana kuin muulla alueella ja alimmillaan se on +2,1. Mechelininkadun ja Tullaa-jankujan risteysalueella kadun pinta on noin +3,3 ja sen kaakkoispuolella kadun pinta on noin +2,2.

Asemakaava-alue rajautuu idässä Hietalahteen ja meriympäristöllä on merkitystä uudisrakentamisen korkeusasemaan. Ruoholahden kortteleiden, Ruoholahden kanavan itäpään ja Tullaa-jankujan sillan, säilytettävien rakennusten ja matkustajasataman nykyiset korkeusasemat määräävät asemakaava-alueen reunojen korkeusaseman näillä puolilla. Asemakaava-alueen lounais- ja eteläpuolella korkeusasema voidaan suunnitella vapaammin, samoin kuin



Säilytettävät rakennukset, makasiinit L2 ja L3, Tullaajankujan silta ja Ruoholahden korttelit määrittävät korkeusasemia asemakaava-alueen reunalla.

alueen sisällä. Korkeusaseman suunnittelussa otetaan huomioon alueellisen kuivatuksen järjestäminen, katujen ja raittien pituuskaltevuus, esteettömän liikkumisen järjestäminen, pelastusreitit, pysäköintijärjestelyt kortteli- ja puistoalueilla ja tavoitteet topografialtaan vaihtelevan asuinympäristön muodostamiseksi.

Helsingissä teoreettinen keskivesi on tällä hetkellä -0,11 N43-korkeusjärjestelmässä. Korkein havaittu vedenkorkeus on ollut +1,51 (9.1.2005, vastaa +1,40 N43) ja alin -0,92 (1904, vastaa -1,03 N43). Ympäristöoppaan nro 52 mukaan keskimäärin yhden kerran seuraavan 200 vuoden aikana saavutettava vedenkorkeus Helsingin edustalla on N60-korkeusjärjestelmässä +2,30. Kun otetaan huomioon, että oppaan laatimisen jälkeen on havaittu noin 0,2 m aikaisempaa korkeampi merivedenpinnan taso, voidaan suosituskorkeutena pitää N60-järjestelmässä +2,50, joka on +2,45 N43-järjestelmässä. Lisäksi on otettava huomioon ulapan pituudesta ja rannan muodosta johtuva aaltoiluvara, joka Hietalahden altaassa on minimiaaltoiluvara 0,3 m. Ylin merivedenkorkeus asemakaava-alueella on siis +2,75 Helsingin kaupungin korkeusjärjestelmässä.

Asemakaava-alueella suunniteltu maanpinnan korkeustaso ylittää tason +2,75 lukuun ottamatta Jätkäsaarenlaiturin laiturialuetta ja suojeltujen makasiinirakennusten itäpuolta. Tontin itäosan suunnittelussa on otettava huo-

mioon mahdollisuus meriveden korkeaan tasoon. Uudisrakentaminen suunnitellaan siten, että meriveden pinta voi nousta tasolle +2,75 ilman että se aiheuttaa haittaa rakenteille, viihtyvyydelle tai terveydelle.

Ympäristöhäiriöt

Päästöt ilmaan

Länsisataman alueella on tehty vuonna 2008 jatkuvaa ilmanlaadun seurantaa YTV:n siirrettävällä mittausasemalla. Käytettävissä ovat ilmanlaadun neljännesvuosikatsaukset talvikaudelta 2007/08 sekä keväältä ja kesältä 2008. Tuloksissa näkyy sataman vaikutus. Helsingissä ilman rikkidioksidi on peräisin etenkin energiantuotannosta ja laivojen päästöistä. Vaikka satamassa mitatut rikkidioksidipitoisuudet ovat ajoittain olleet huomattavasti suuremmat kuin kauempana päästölähteistä mitatut pitoisuudet, alitivat ne kesällä, joka on vilkkaasti liikennöintikausi, YTV:n mukaan selvästi ohje- ja raja-arvot. Katupölyongelmaa ei alueella toistaiseksi ole.

Alusliikenteen aiheuttamia kaasuja ja hajupäästöjä on tutkittu päästömittauksilla ja leviämismallinnuksilla. Selvityksissä on otettu huomioon myös Jätkäsaaren uudet laivapaikat, Hernesaaren laivapaikat sekä risteilyalusten vierailujen lisääntyminen tulevaisuudessa. Alusten kaasumaiset päästöt, mm. typen ja rikin oksidit, jäävät katu- ja kattotasolla selkeästi

ohjearvotasojen alapuolelle. Myös häiritsevä hajuhaitta jää suositustasoa vähäisemmäksi.

Kaupunkisuunnitteluviraston teettämässä Länsisataman laivojen pakokaasujen hajumallinnuksessa on mallinnettu hajutilannetta vuonna 2030 käyttäen lähtötietoina mm. Helsingin sataman arvioita tulevasta matkustajalaivaliikenteestä. Mallilaskelmissa on pyritty ottamaan huomioon ympäristölle hajuvaikutusten kannalta epäedullisimmat mahdolliset tilanteet. Työssä on tarkasteltu sekä pitkäaikaisen että lyhytaikaisen hajun esiintymistä.

Lyhytaikaisen hajun tarkasteluissa tunti rekisteröityy hajutunniksi jo 30 sekunnin hajun perusteella. Hajumallinnuksen perusteella laivojen pakokaasujen hajujen esiintyminen painottuu Länsisataman koillispuolelle Munkkisaareen, itse satama-altaaseen sekä sen välittömään läheisyyteen. Tunnistettavaa lyhytkestoista hajua esiintyy noin 500 metrin säteellä yli 3 % vuoden tunneista. Hajusuosituksen yläraja 9 % vuoden kokonaisajasta ei mallinnuksessa ylity tunnistettavalle lyhytkestoiselle hajulle. Hajusuosituksen mukaan 3 % sovellettaisiin erittäin epämiellyttäväksi koetuille hajuille, kuten esimerkiksi puunjalostusteollisuuden haiseville rikkiyhdisteille ja 9 % esiintymisfrekvenssiä sovellettaisiin miellyttävyydeltään vaihtelevammille hajuille. Asemakaavan muutosalueella selkeää tunnistettavaa lyhytkestoista hajua esiintyisi 3-6 % vuoden tunneista matkustajasatamaa lähimpien korttelien alueella. Mallinnuksen avulla tutkittiin myös hajun esiintymistä rakennusten julkisivujen eri osissa, mutta erot osoittautuivat merkityksettömän pieniksi.

Hajun esiintyminen vaihtelee merkittävästi kesän ja talven välillä. Hajun esiintyminen on todennäköisempää kesällä. Talvella ei satamassa käy risteilyaluksia eikä pika-aluksia. Vaikka jaksojen tuulensuuntajakaumassa ei ole suurta eroa, esiintyy talvella sekä kovia tuulia että tyyriä tilanteita enemmän kuin kesällä.

Mallinnuksen perusteella selkeää tunnistettavaa laivojen pakokaasujen hajua esiintyy asemakaavan muutosalueella, mutta hajusta ei aiheutuisi kohtuutonta haittaa. Telakka-alueella käytetään mm. maaleja, joiden liuottimet aiheuttavat toisinaan lievää hajua Hietasaaren pohjoisosassa. Maalihaju ei ylitä ohjearvoja.

Myös tämän häiritsevän hajun haitta on vähäinen. Hajun esiintyminen tulee kuitenkin ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

Melu

Tällä hetkellä alueen melulähteitä ovat tavarasataman liikenne, toiminta ja alukset, matkustajasataman liikenne ja alukset sekä Hernesaaren helikopterikenttä. Päiväaikana ei ole varsinaisia meluongelmia nykyisillä asuinalueilla. Helikopterit aiheuttavat meluhaittaa teollisuus- ja satama-alueella, mutta kauempana sijaitsevilla asuinalueilla meluhaitta on vähäisempää.

Kesäaikana laivapaikkojen tarve on suurin ja nykyistä asutusta lähinnä sijaitsevat Hietalahden laituripaikat ovat käytössä. Talviaikana apukoneita käytetään eniten, koska energian tarve on silloin suurinta. Apukoneen käytön on todettu häiritsevän osaa ympäristön asukkaista. Mikäli satamassa yöpyvä laiva ottaa energian sataman sähköverkosta, ei apukonetta tarvitse käyttää. Aluksen sähköliittymästä ei kuitenkaan ole olemassa vakioitua ratkaisua, vaan liittymisen tapa on tällä hetkellä erilainen eri aluksilla. Meluhaittaa on tutkittu mittauksilla ja mallinnuksilla, joita kuvataan tarkemmin myöhemmin kohdassa suunnitelman vaikutukset.

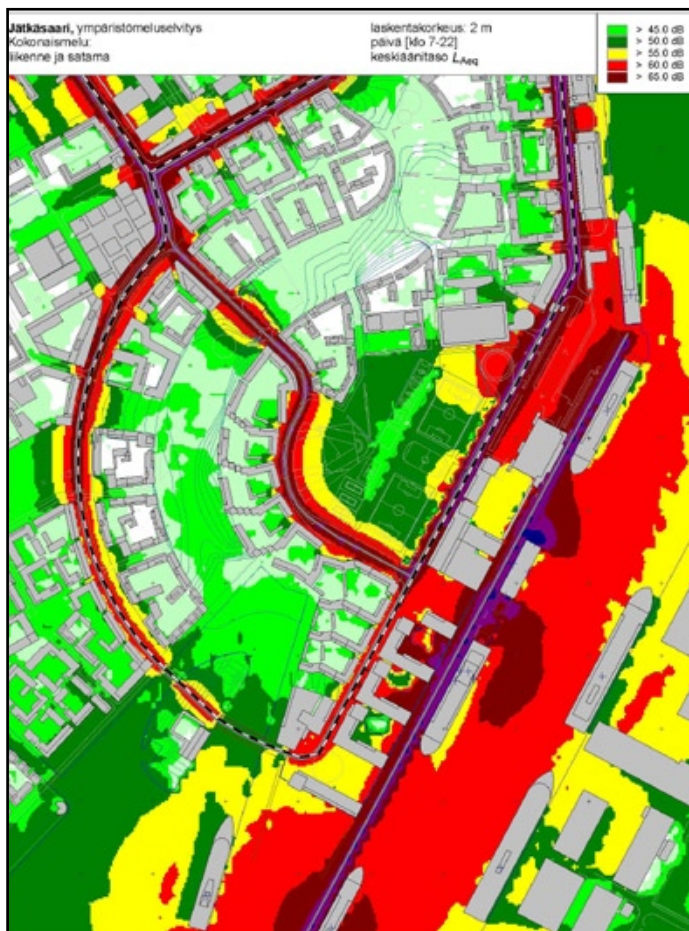
Jätkäsaaren uusissa asuinkortteleissa ei tule suunnitella sataman lähistöllä melun suuntaan avautuvia parvekkeita tai ulko-oleskelualueita. Suurimman meluhaitan aiheuttaa kokoojakatujen ajoneuvoliikenne ja se kohdistuu näiden katu-
jen vieressä sijaitseviin puistoihin ja rakennusten alakerroksiin.



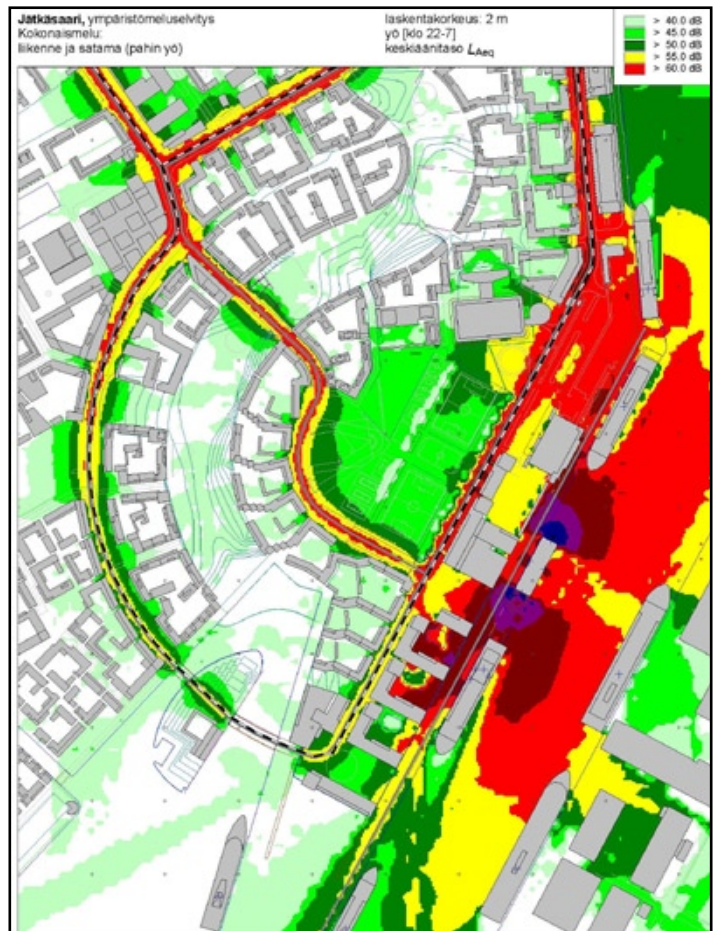
Katuliikenteen melu päivällä. Kuva: Akukon Oy.



Katuliikenteen melu yöllä. Kuva: Akukon Oy.



Kokonaismelu, satama ja liikenne. Kuva: Akukon Oy.



Kokonaismelu, satama ja liikenne yöllä. Kuva: Akukon Oy.



Tuulisuus

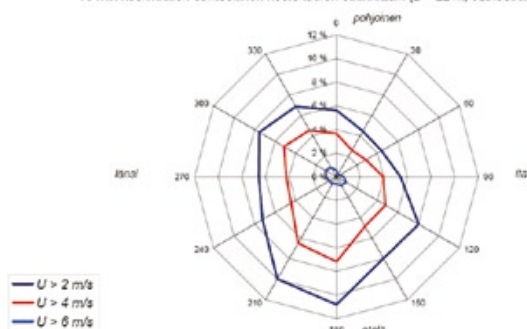
Jätkäsaaren osayleiskaavavaiheen mukaiselle kaupunkirakennemallille tehtiin tuulisuuskartoitus sekä tuulen ja pakkasen yhteisvaikutuksen arviointi tuulitunnelikokeen, tuulitilaston ja lämpötilatilaston avulla. Jätkäsaaren sijainti avomerren ympäröimänä useammasta suunnasta tekee siitä Helsingin oloissa tuulen alueen. Tutkimuksessa selvitettiin tuulisuus vaikutusta viihtyvyyteen katutasossa, haitallisen kovien tai liikenneturvallisuuden vaikuttavien tuulien esiintymistä, tuulen ja pakkasen yhteisvaikutuksen (pakka-sen purevuus) vaikutusta viihtyvyyteen ja paleltumisriskiin sekä lopuksi arvioitu suunnitteluratkaisujen vaikutusta ja suositeltu jatkokehityskohteita.

Katutasen olosuhteiden lisäksi on selvitetty talojen kattotason olosuhteita kolmesta talosta kattoterassien suunnittelua varten. Kattotasolla yli 10 m/s puuskatuulia esiintyy noin 100-kertainen määrä katutasoon verrattuna.

Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava-alueella tuulisuus on samanlainen kuin Helsingin kantakaupungin alueella nykyään, sen jälkeen kun osayleiskaava-alueen mukainen kaupunkiraken-



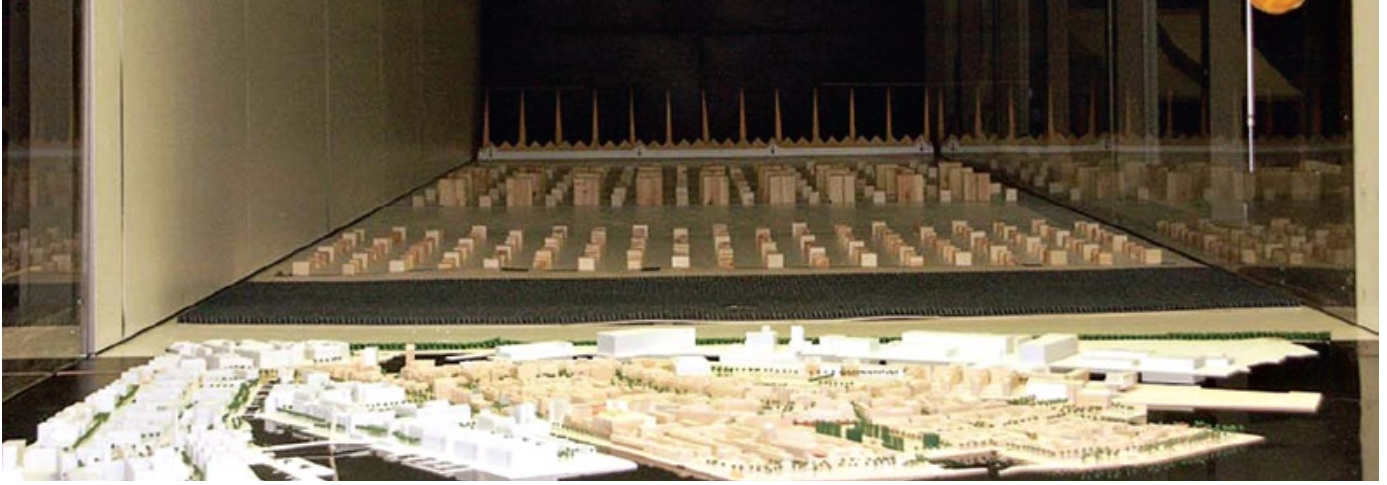
10 min keskituulien suhteellinen kesto tuulen suunnittain (z = 22 m, Jätkäsaari): koko vuosi



Ylh. Näkymä avomerelle, Jätkäsaaresta etelään kohti Pihlajasaarta.

Ylh. oik. Tuulisuuskartoituksessa tutkittiin myös tuulen ja pakkasen yhteisvaikutuksia, jotka Jätkäsaarella aiheuttavat ankaria olosuhteita.

Vas. Muunnoskertoimilla johdettu tuulisuus 10 min keskituulille Jätkäsaarella, korkeudessa z=22m (vuodet 1992–2004)



Pienoismalli tuulitunnelikokeessa. Kuva WSP Suunnittelukortet Oy

ne on valmistunut meren puolelle. Keskenäisen alueen reunat ovat luonnollisesti alttiimpia.

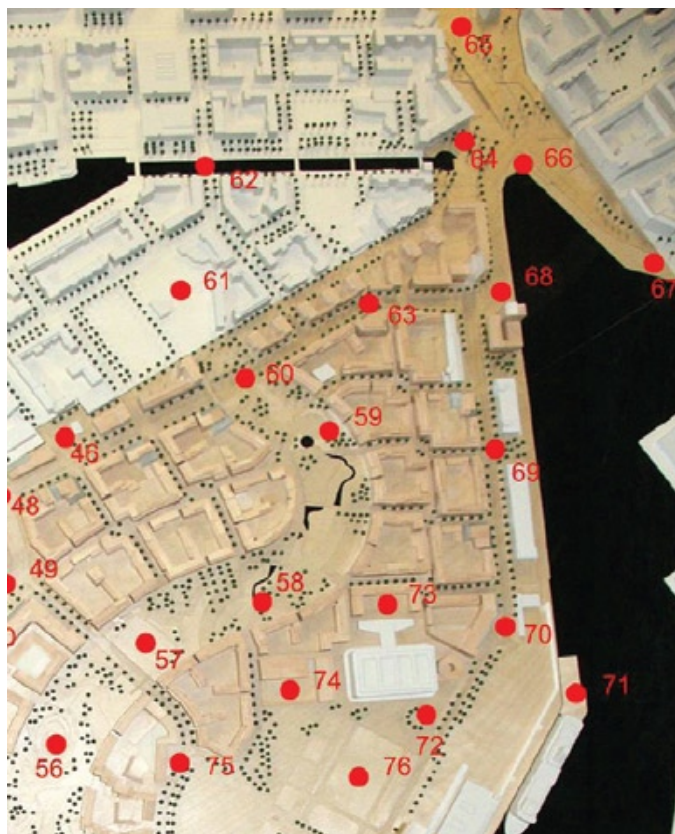
Tuulisuuskartoituksen perusteella rakennuksilla ja umpikorttelirakenteella on selvä tuulelta suojaa antava vaikutus siten, että jo meren rannan reunimmaisen korttelin sisäpihalla on huomattavasti paremmat olosuhteet viihtyvyyden kannalta kuin meren puolella.

Nykyinen kaupunkirakenne suojaa aluetta pohjoisen, koillisen ja idän suunnan tuulta. Hietalahden rannassa on kuitenkin tuulinen paikka Jätkäsaarenlai-

turin ja Tyynenmerenkadun alueella. Pohjoisesta Mechelininkadulta ja rautatielinjaa pitkin tuuli puhaltaa risteysalueelle. Tuuliongelmia esiintyy yleisesti suurten erillisten rakennusten ympärillä ja pitkillä suorilla kaduilla, joiden varrella on tiiviisti suuria rakennuksia. Katutilan ja rakennusten suunnittelussa vältetään sellaisia ratkaisuja, jotka lisäävät tuulen pyörteisyttä.

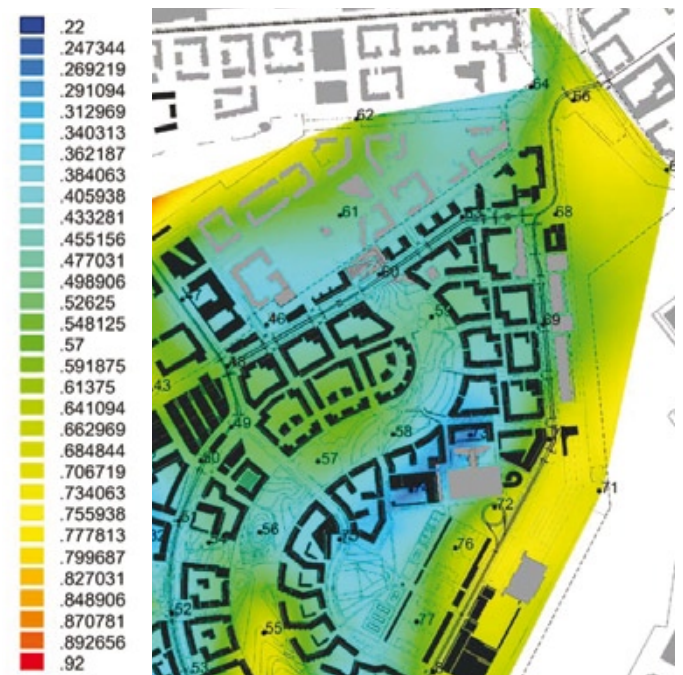
Asemakaava-alue on tuulisuuden kannalta samanlainen kuin nykyinen Ruoholahden tai Hietalahden alue, mutta myöhemmin kaavoitettavilla ranta-alueilla

olosuhteet ovat jonkin verran ankarammat. Rantakaistaleen julkisivulla olosuhdekuormitus on likimain kolminkertainen suojan puolen julkisivuihin nähden. Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren alueella ei edellytetä sään ankaruuden takia erikoisrakenteita.



Ylh. Tuulitunnelikokeen mittauspisteet asemakaava-alueella..

Alh. Keskituulen suhde referenssipisteen keskituuleen, maksimi, kaikki tuulen suunnat. Kuvat: WSP Suunnittelukortet Oy





3 Tavoitteet

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on muuttaa pääosin tavarasatamakäytössä ollut alue viihtyisäksi ja eläväksi osaksi Helsingin kantakaupunkia. Jätkäsaari on Helsingin yksi merkittävimmistä rakentamiskohteista 2010-luvulla. Tavoitteena on toiminnallisesti monipuolinen kaupunginosa, jossa työ, asuminen, vapaa-aika ja virkistys lomittuvat toisiinsa.

Kantakaupungin laajennus

Helsingissä on tavoitteena rakentaa luonteeltaan, kaupunkikuvaltaan ja tehokkuudeltaan selkeästi erilaisia alueita. Tämän asemakaavan tavoitteena on laajentaa merellistä kantakaupunkia Jätkäsaareen sekä toiminnallisesti että rakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan. Helsingin silhuetti on melko tasakorkea, ja tätä yleisperiaatetta kunnioitetaan. Jätkäsaaren kantakaupunkimaisen rakenteen ominaispiirteitä ovat tiiviit korttelit, maantasokerroksen liike-tilat kokoojakatujen varsilla, rikas katto-kerrosten maailma sekä sekoittuneet toiminnot. Lisäksi raitiovaunuliikenteeseen perustuva joukkoliikennratkaisu korostaa alueen yhteyttä vanhaan kantakaupunkiin.

Kerrostaloasumisen kehittäminen on yksi jatkosuunnittelun ja rakentamisen ohjauksen painopisteistä. Kaupunkikerrostaloja on tavoitteena kehittää asutavuudeltaan ja ilmeeltään monipuolisemmiksi kuin viime aikoina rakennetut asuintalot keskimäärin ovat.

Alueelle sijoitetaan asumisen lisäksi toimintoja, jotka palvelevat koko kaupunkia. Esimerkiksi kaupungin-osapuu- ja suuri liikunnan ja nuorisokulttuurin keskus tulevat palvelemaan muitakin kaupunginosia. Matkustajasatama tulee säilymään Jätkäsaarella ja tavoitteena on parantaa sen toimintakykyä ja palveluita.



Lapsiperheet ja vanhukset kantakaupungissa

Kantakaupunki on muuttumassa yhä enemmän yhden hengen talouksien alueeksi. Valtaosa nykyisistä asunnoista on melko pieniä ja perheasuntojen tarjonta niukkaa. Perheet muuttavatkin lapsiluvun kasvaessa jatkuvasti esikaupunkeihin ja naapurikuntiin. Eteläisen suurpiirin asukasluku on vähenevä, mikä johtuu suurelta osin ruokakuntien koon pienenemisestä ja yksin asuvien määrän lisääntymisestä. Kantakaupungin kotitalouksien keskimääräinen henkilömäärä on nykyään 1,7 henkeä.

Tämän asemakaavan tavoitteena on rakentaa kaupunginosa, joka on houkutteleva

va lapsiperheille. Tavoitteena on lisätä perheasuntojen tarjontaa kantakaupungissa.

Liikenneturvallisuutta tarkastellaan nimenomaan lasten näkökulmasta. Lapsille turvalliseksi, esteettömäksi ja viihtyisäksi suunniteltu kaupunki on hyvä asua ja toimia kaikkien ikä- ja liikkujaryhmien kannalta.

Alueen suunnittelussa otetaan huomioon myös se, että ikääntyneiden suhteellinen osuus väestöstä Helsingissä on 2010-luvulla suurempi kuin koskaan aiemmin kaupungin historiassa. Alueelle varataan tilaa myös vanhusten palveluasumiselle. Esteettömyyttä korostetaan ja tullaan toteuttamaan rakentamisen kaikilla osa-alueilla.

Muistumia tavarasatamasta

Jätkäsaaren omaleimaisuutta korostavat muistumat tavarasatamatoiminnoista, joita pyritään säästämään. Tavoitteena on säilyttää sataman jäljiltä jäämä ”karheus” myös uuden alueen kaupunkikuvassa, esimerkiksi laiturit merkintöineen on tavoitteena jättää näkyviin uudessa ympäristössä. Jätkäsaaren rannan kymmenistä nostureista on jäljellä enää yksi. Avomeren läsnäolo kaikilla aisteilla koettuna luo Jätkäsaarelle oman, erityisen tunnelmansa. Pitkät näkymät merelle, esimerkiksi Kalevankatua pitkin, sitovat Jätkäsaaren olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Tavoitteena on, että tärkeimmät näkymät säilytetään.





Ylh. Vanha maalaus Jätkäsaaren satamasta.

Kesk. Jätkäsaaren satama 1950-luvulla.

Kuvat: Kaupunginmuseo

Alh. Selvitys liikunnan ohjauksen soveltuvuudesta Jätkäsaarella



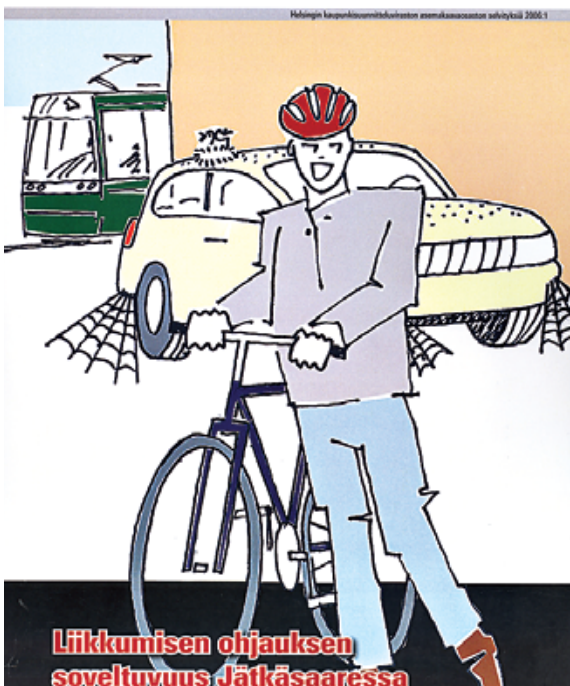
Kaavan alueella sijaitsevat kaikki Jätkäsaaren suojeltavat rakennukset. Arvokkaimmat talot suojellaan ja käyttökelpoiset rakennukset säilytetään ja niille etsitään uusi käyttö. Asemakaava-alueella on rakennuksia miltei kaikilta 1900-luvun vuosikymmeniltä. Myös laiturirakennukset merkintöineen ja viimeinen jäljelle jäänyt satamanosturi suojellaan asemakaavassa.

Kestävän kehityksen mukainen liikenneratkaisu

Osana Jätkäsaaren suunnittelua on laadittu selvitys liikunnan ohjauksen soveltuvuudesta Jätkäsaarella. Selvityksen mukaan merkittävimpiä liikennepalveluita ovat:

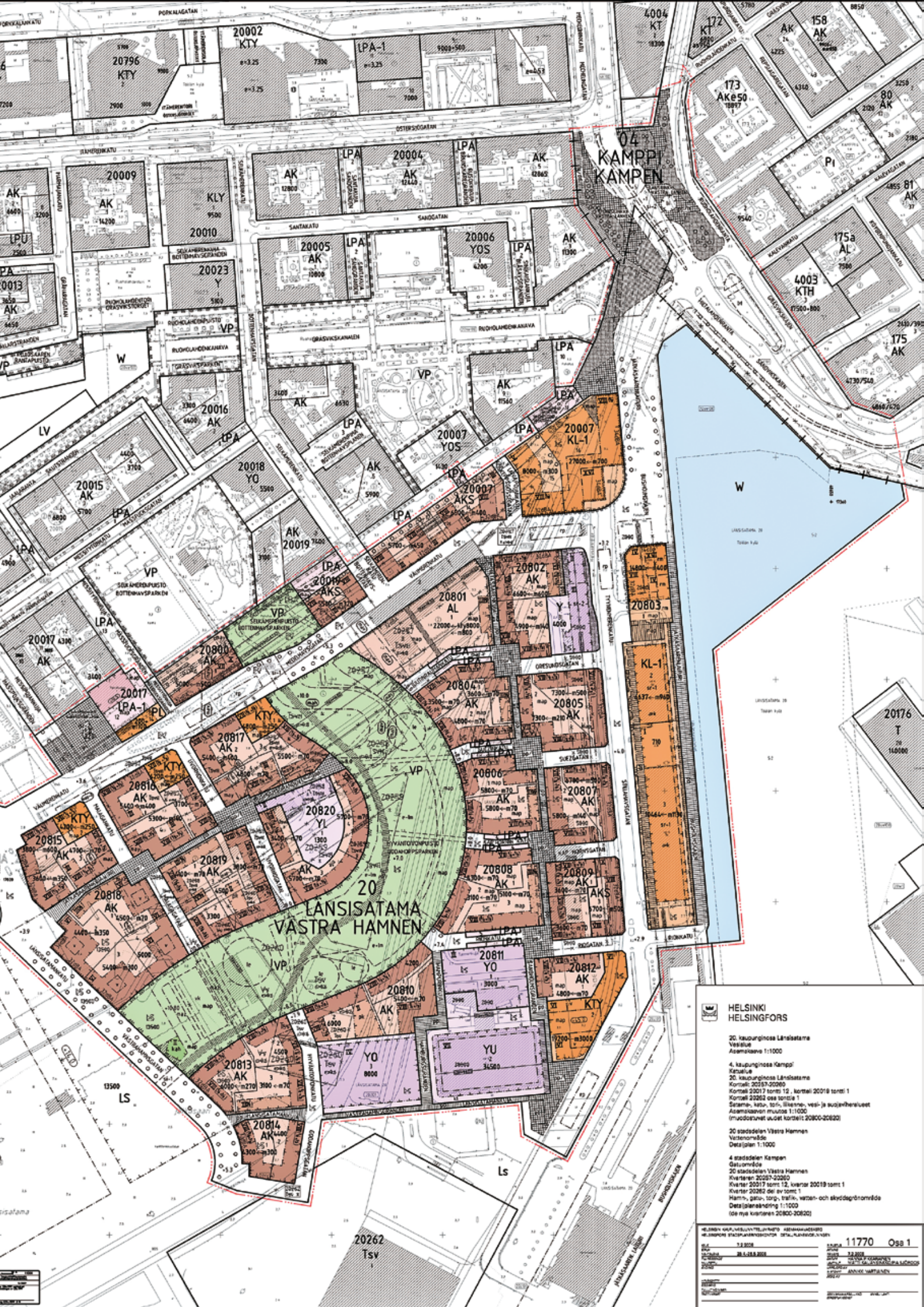
- Joukkoliikenne
- Kävely- ja pyöräily
- Kimppakyydit
- Yhteiskäyttöauto
- Ostosten kotiinkuljetuspalvelut
- Taksipalvelut
- Auton pysäköintiratkaisut

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto



Jätkäsaaren suunnittelussa tavoitteena on painottaa kaikkien edellä mainittujen liikennemuotojen huomioimista alueen suunnittelussa ja rakentamisessa. Tavoitteena on jalankulkua ja pyöräilyä suosivat suunnitteluratkaisut ja korkeatasoinen joukkoliikenne pysäkkiratkaisuineen. Yhteiskäyttöauton toiminta ja Ruoholahden metron pyörien liityntäpysäköinti on otettava huomioon jatkosuunnittelussa. Tärkeitä aiheita ovat myös kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen informaatiotarjonta sekä muut pysäkkipalvelut.

Alueella suositetaan mahdollisuuksien mukaan vuoroitaispysäköintiä. Jätkäsaaren keskeisesti sijoittuva, noin 900 auton kalliopysäköintilaitos palvelee sekä alueen asukasta että työmatkajapysäköintiä. Tarvittava kokonaispaikkamäärä voidaan vuoroitaiskäytössä pienentää ja autopaikkojen käyttö saadaan tehokkaaksi.



30. Kaukuginoisa Länslästarna
Västlän
Åsamlingsår: 11000

4. kaukuginoisa Kampi
Kamulä
30. kaukuginoisa Länslästarna
Kortell: 20257-20260
Kortell 20257 tomt: 12, kortell 20258 tomt: 1
Kortell 20262 oia tomtia 1
Sarama, kauru, torvi, lilienne, vesä- ja suokienhauvet
Akseliennen muur: 11000
(muutosniet uudet kortell 20800-20820)

30 stadielen Västra Hamnen
Västmanlands
Detaillan: 1:1000

4 stadielen Kampen
Gästrikland
30 stadielen Västra Hamnen
Kvarter: 20257-20260
Kvarter: 20257 tomt: 12, kvarter 20258 tomt: 1
Kvarter 20262 del av tomt 1
Hamn, gata, torp, träff, vatten- och skyddsbarnområden
Detaillan: 1:1000
(se nu karten 20800-20820)

[illegible]

4 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kuvaus

Yleisperustelu ja -kuvaus

Satamatoimintojen muutettua Vuosaa-reen alkaa vuosia kestävä rakentaminen. Tasainen konttikenttä muutetaan eläväksi osaksi Helsingin kantakaupunkia. Alue on suunniteltu ennen kaikkea niille kaupunkilaisille, jotka arvostavat tiivistä kaupunkirakennetta, kävelymatkan päässä sijaitsevia palveluja ja toimivaa raitiovaunuilla hoidettua joukkoliikennettä. Tämän asemakaavan pohjalta rakennetaan noin 40 % Jätkäsaaren osayleiskaava-alueen kokonaiskerrosalasta.

Satamarata ja Jätkäsaaren ratapiha puretaan. Poistuvista satamatoiminnoista muistuttavia rakennuksia säilytetään ja suojellaan. Ensimmäinen käynnistyvä, jo ennen asemakaavan voimaantuloa rakennusluvan saanut hanke, on nykyisten varastorakennusten L2 ja L3 muuttaminen hotelli- ja toimistorakennukseksi korttelissa 20803. Makasiinien vastapäätä sijaitsevan Huutokonttorin vanhempaan kaksikerroksiseen osaan on tulossa Jätkäsaaren rakentamisen informaatiokeskus. Rakennuksen kolmikerroksinen laajennusosa taas peruskorjataan pelastuslaitoksen käyttöön ja siihen tulee Jätkäsaaren pelastusasema.

Alueen keskelle rakennetaan ensimmäinen rakennusvaihe kaarevalinjaisesta Hyväntoivonpuistosta, joka Jätkäsaaren rakentamisen loppuvaiheessa ulottuu merenrantaan asti. Hyväntoivonpuiston ympärille muodostuu laaja autoton alue. Puiston kohdalla kevyen liikenteen sillat ylittävät Välimerenkadun ja Länsisatamankadun ja muodostavat laajan alueen, jossa jalankulkijat ja pyöräilijät voivat liikkua esteettömästi ja ilman risteämisiä tasossa ajoneuvoliikenteen kanssa. Alueen maastoa muotoillaan siten, että puistossa maanpinta on korkeimmillaan. Tonttikadut nousevat loivasti kokoojakatuilta puistoon päin.

Kaupunkimaiset, katulinjaan rakennetut korttelit ovat tunnusomaisia Jätkäsaarelle. Alueen silhuetti säilytetään Helsingin

kantakaupungille tyypillisesti melko tasakorkuisena. Korkeimmat rakennukset, kaksi hotellitornia, jotka ovat alueen korkeimmat rakennukset, toimivat sisääntuloportteina alueen koilliskulmassa. Bunkkeri ja sen viereen rakennettava toimitilarakennus ovat asemakaava-alueen eteläosan korkeimpia rakennuksia ja suojaavat asuinalueetta sataman melulta. Asuinkorttelien ratkaisuja etsittiin muun muassa keväällä 2006 pidetyllä arkkitehtuurikutsukilpailulla, jonka useampia ehdotuksia on käytetty kortteliratkaisujen pohjana.

Jätkäsaaren julkiset ulkotilat ovat pääasiassa tiiviin korttelirakenteen rajaamia katuja, raitteja ja aukioita. Katuverkko on hierarkkinen.

Alueelle rakennetaan peruskoulu, lastentalo, kolme pysyvää päiväkotia sekä kattavat kaupalliset palvelut kokoojakatujen varsille. Bunkkeriin rakennetaan liikunta- ja nuorisokulttuurin keskus. Alustavissa hankesuunnitelmissa Bunkkeriin on esitetty myös kirjastoa.

Liiketilat sijoittuvat pääosin kokoojakatujen eli Tyynenmerenkadun, Välimerenkadun ja Länsisatamankadun katu-tasoon. Suurempi liiketilakeskittymä on osoitettu kortteliin 20812 (KTY), joka palvelee myös matkustajasatamaa käyttäviä turisteja.

Päivittäistavarakaupalle suurimmat volyymit tullaan osoittamaan heti kaava-alueen länsipuolelle myöhemmin asemakaavoitettavaan keskuskortteliin. Kaava-alueelle on arvioitu tarvittavan pienempiä (alle 400m²) päivittäistavarakauppoja. Näiden optimaalinen sijainti on lähellä raitiovaunupysäkkejä. Sijoituspaikoiksi on tarkoitettu korttelit 20802, 20812, 20817 ja 20800.

Toimitiloja sijoitetaan kokoojakatujen varsille ja satamaa lähellä oleville alueille lisäämään toimintojen monipuolisuutta alueella.

Osa-alueet

Asemakaava-alue voidaan jakaa kuuteen osa-alueeseen:

1. Mechelininkadun alue
2. Ruoholahden reuna ja Jätkäsaarenlaituri
3. Hietasaari (Tyynenmerenkadun ja Hyväntoivonpuiston välissä)
4. Jätkäsaarenkallio (Välimerenkadun ja Hyväntoivonpuiston välissä)
5. Hyväntoivonpuisto (keskeinen kaupunginosapuisto)
6. Hietalahti

Mitoitus

Muutosalueen pinta-ala on 37,6 hehtaaria, josta maa-aluetta on 33,7 ha ja vesialuetta 3,9 hehtaaria. Alueesta lähes

neljä hehtaaria on Mechelininkadun kaualuetta, jossa lähinnä muutetaan liikennejärjestelyjä.

Asemakaava-alueen yhteenlaskettu rakennusoikeus on 419 171 k-m², joka jakautuu alla olevan mukaisesti:

- Asunnot 248 620 k-m², noin 6 400 asukasta
- Liiketilat 18 190 k-m², noin 350 työpaikkaa
- Toimistot 36 650 k-m², 750 työpaikkaa
- Hotellit 63 411 k-m², 350–450 huonetta
- Julkiset rakennukset 52 300 k-m²

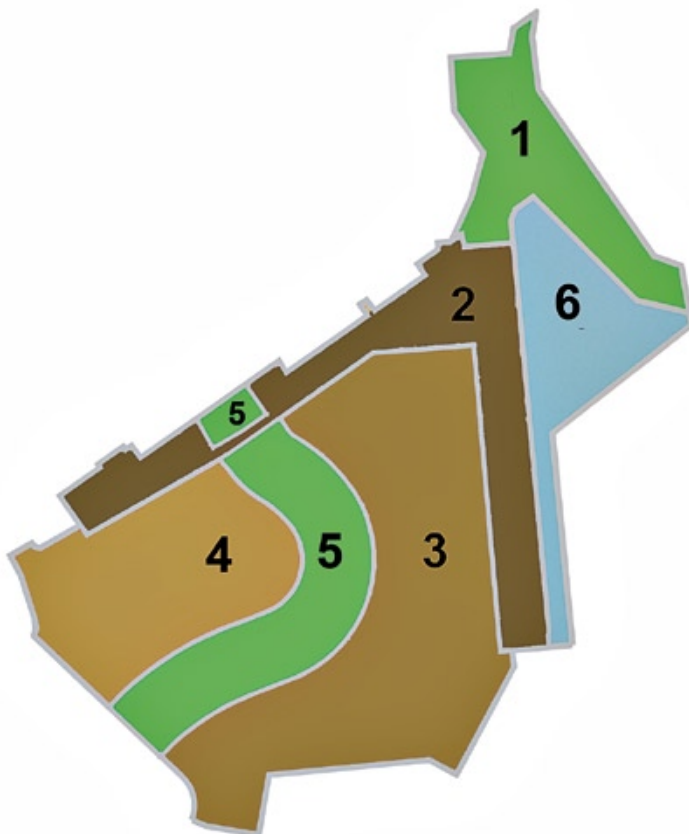
Kaavaehdotuksen aluetehokkuus $e = 1,27$.

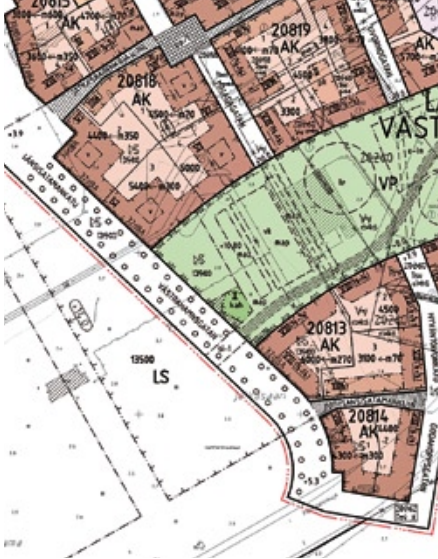
Kerrosalan jakautuminen osa-alueittain:

1. Mechelininkadun alue 150 k-m²
2. Ruoholahden reuna ja Jätkäsaarenlaituri 90 221 k-m²
3. Hietasaari 221 900 k-m²
4. Jätkäsaarenkallio 106 500 k-m²
5. Hyväntoivonpuisto 400 k-m²

Säilyviä rakennuksia on 55 921 k-m², jotka sisältyvät kerrosaloihin.

Asuinrakennusten korttelialueiden keskimääräinen tehokkuus on $e = 2,5$.





Asuinrakennusten korttelialueet (AK ja AKS)

Hietasaaren ja Jätkäsaarenkallion alue muodostuu kahdesta rivistä kantakaupunkimaisia umpikortteleita, joiden välissä kulkevat polveilevat kevyen liikenteen raitit (Hietasaarenkuja ja Jätkäsaarenkuja) avautuen tonttikatujen risteyskohdissa pieniksi aukioiksi. Kujien toisella puolella olevat rakennusmassat ovat kantakaupungin ratkaisuista poikkeavia, noin 2 ½-kerroksisia rakennuksia, jotka tuovat valoa ja väljyyden tuntua kapeille, 8 metriä levyisille kujille (katualueen leveys on 6 metriä). Matala osa korttelin yhdellä sivustalla mahdollistaa auringonvalon riittävyyden myös kujan toisen puolen alim-

missä kerroksissa. Melulle alttiina olevilla alueilla osa asuinrakennusten parvekkeista suuntautuu kävelykujien puolelle, osa kortteleiden sisäpihoille.

Asuinrakennusten kattomaailma on rikas ja hengeltään "pariisilainen", positiivisella tavalla levoton.

Asemakaavamääräysten mukaan ylin vesikatto on muodoltaan loiva ja vino. Korkeammassa asuinrakennuksissa kaksi ylintä kattokerrosta muodostavat oman miljöönä ehjän räystäslinjan yläpuolella. Kattomaailman volyyymi pienenee ylöspäin mentäessä ja kattokerrosten rakennusmassat terassipihoineen jäsenyivät pientaloille ja rivitaloille tyypilliseen tapaan. Ratkaisulla luodaan uudentyyppi-

Ylh. AK-kortteleita asemakaavassa.

Alh. Hietasaaren kävelykuja, Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Oy / Korttelikilpailu





Puistonäkymä Jätkäsaaren kalliolle, Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Oy, korttelikilpailu, 1. palkinto

siä asuntoratkaisuja kerrostalorakentamiseen ja samalla vältetään kerrostalojen laatikkomaisuutta. Kantakaupungissa rakennetaan jatkuvasti normaaleista asunnoista poikkeavia ullakkoasuntoja vanhoihin asuinrakennuksiin. Jätkäsaaressa ne toteutetaan jo muun rakentamisen yhteydessä. Kerrostalorakentamisen kehittämiseen on tarkoitus paneutua huolella jatkosuunnittelun ja rakentamisen ohjauksen yhteydessä.

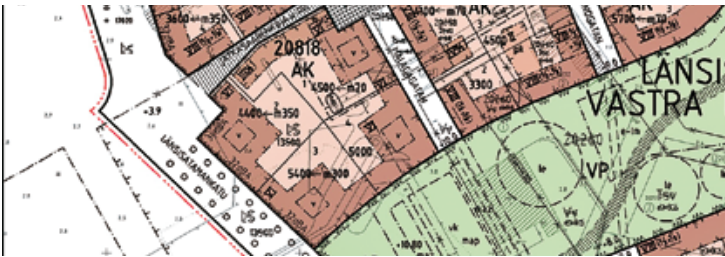
Korttelissa 20818 ratkaisu perustuu idealtaan vuonna 2006 järjestetyn mallikorttelikilpailun ehdotukseen ”koti kaupungissa”. Ratkaisussa korttelin kulmiin rakennetaan valokattoiset atriumpihat, joiden ympärille asunnot kiertyvät.

Kortteleissa 20007 ja 20019 erityisasumisen korttelialueella, Välimerenkadun luoteisreunalla korttelirakenne muodostuu pistetaloista ja niitä yhdistävistä kolmekerroksisista osista. Matalammat osat jättävät väljyyttä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen päin.

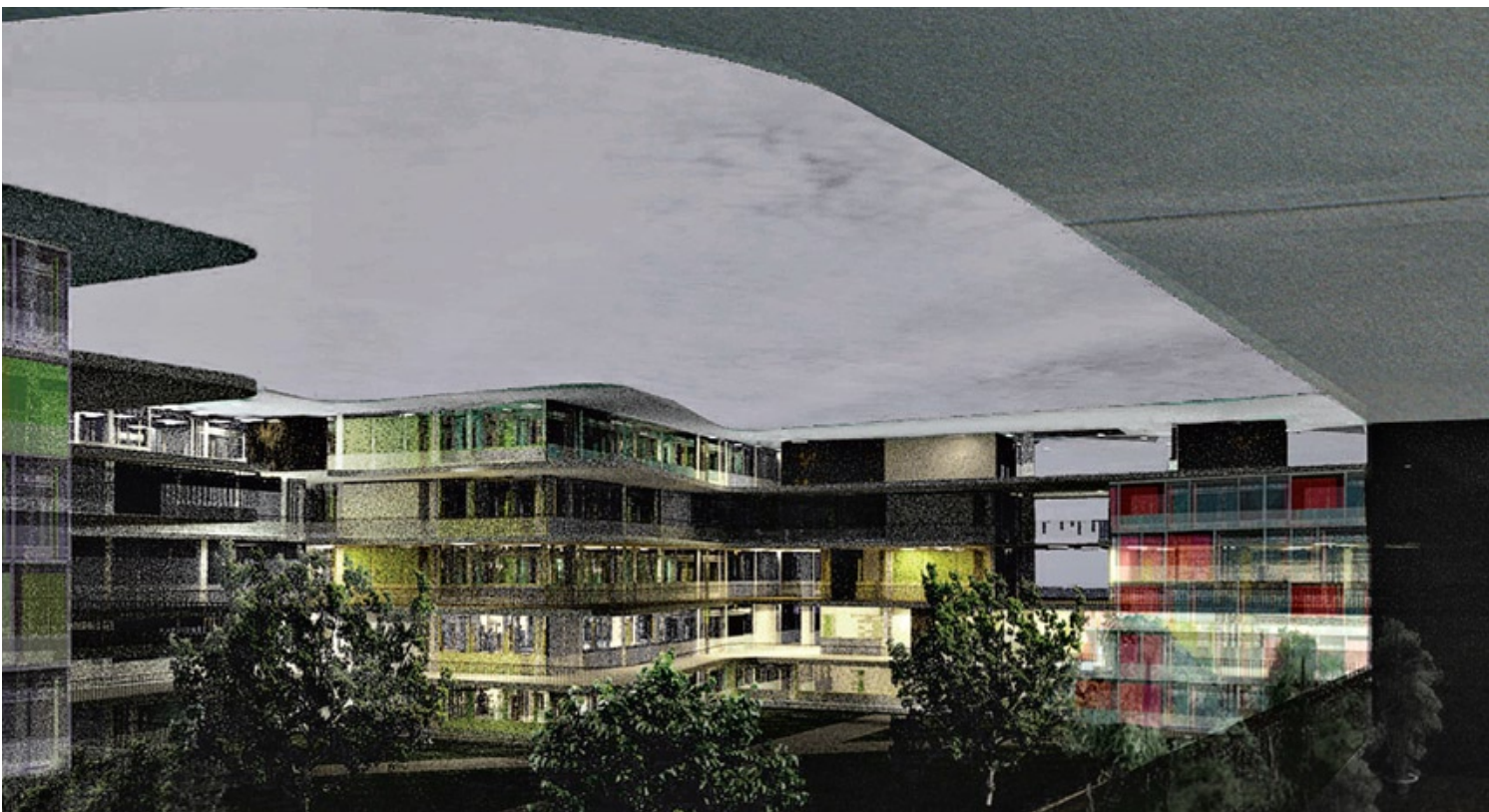
Kortteliin 20800 suunnitellaan muusta rakenteesta poikkeava asuinrakennus, jonka korkeus on Hyvääntoivonpuiston puolelta 10 kerrosta ja madaltuu tästä

Hietasaaren pihakuva, Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Py, korttelikilpailu





Ylh. "Koti kaupungissa", Arkkitehtitoimisto K2S Oy
 Vas. Kortteli 20818 asemakaavassa
 Alh. "Koti kaupungissa", Arkkitehtitoimisto K2S Oy





"L'Atalante", Arkkitehdit Frondelius, Keppom Salmenperä Oy. korttelikilpailu, 2. palkinto

lounaaseen. Rakennus massoitellaan siten, että mahdollisimman monista huoneistoista avautuu merinäköala.

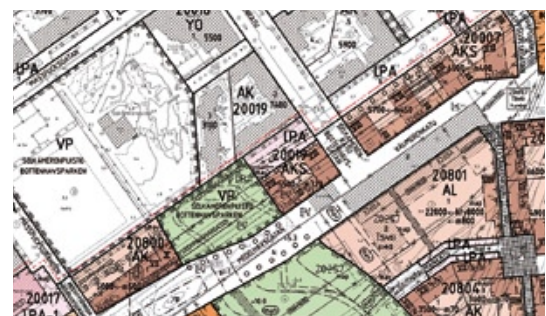
Kokoojakaduilla eli Tyynenmerenkadulla, Välimerenkadulla ja Länsisatamankadulla asuinrakennusten ensimmäiset kerrokset on varattu liiketiloiksi. Toinen kerros voi olla joko asuin- tai toimistokäytös. Lisäksi pieniä aukioita tonttikatujen varsilla elävöitetään kaavoittamalla niitä rajaavien rakennusten ensimmäisiin kerroksiin pieniä liike- ja asukaspalvelutiloja.

Asuinkortteleiden pihat rakennetaan toisiinsa rajautuvien tonttien osalta yhteisiksi. Pihat on jäsenneltävä pintamateriaalein, istutuksin, kalustein ja valaistuksen avulla viihtyisiksi leikki- ja ulko-oleskelutiloiksi. Jokaiselle sisäpihalle tulee olla vähintään yksi esteetön yhteys katualueelta ulkotilassa.

Alueen päiväkodit kortteleissa 20819 ja 20810 integroituvat pihasiipinä osaksi asuin kerrostaloa ja Tontilla 20804/1 on varaus tilapäiselle päiväkodille asuinrakennuksen yhteydessä.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (AL)

Korttelissa 20801 tullaan järjestämään kilpailu energiatehokkaasta rakentamisesta ja arkkitehtuurista. Korttelin eri toiminnot voivat integroitua yhteen, korttelin sisäiseen rakenteeseen haetaan kilpailun avulla uusia ratkaisuja. Katuja ja puistoa rajaavien julkisivujen kerroskorkeudet on määritelty ympäröivän rakenteen mukaan.



Välimerenkadun muusta korttelirakenteesta poikkeavat korttelit 20800, 20019 ja 20007 asemakaavassa.



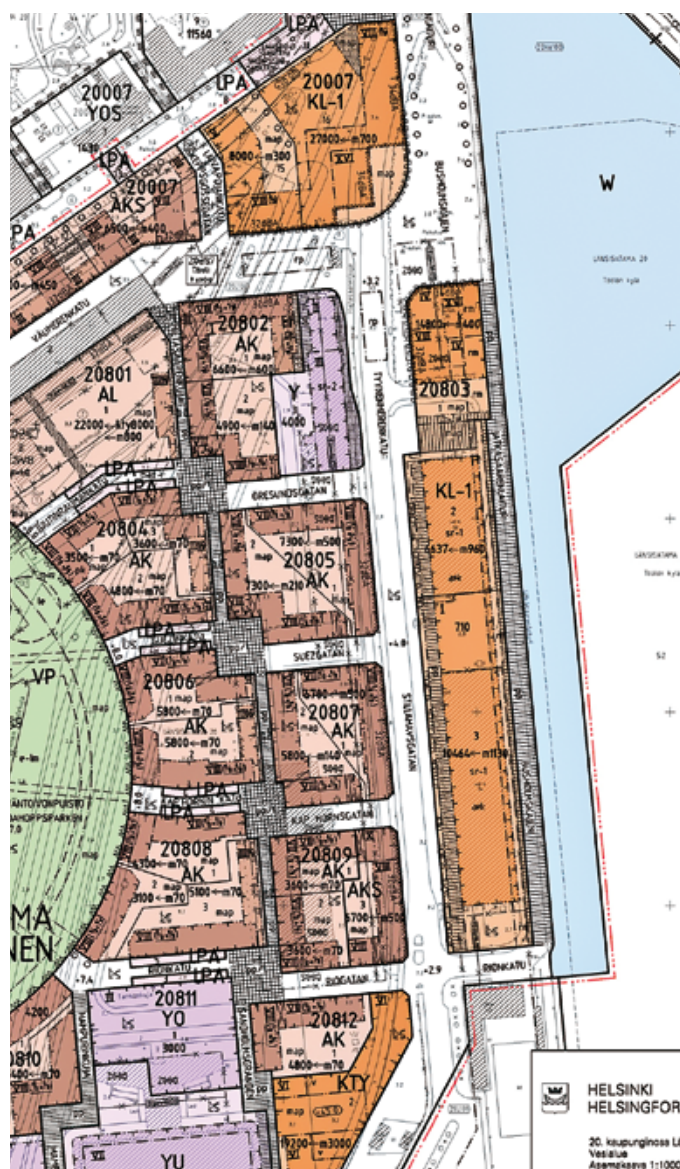
Päiväkodit (pk) kortteleissa 20819 ja 20810.



AL-kortteli asemakaavassa.



Makasiinit L2 ja L3, hotelli- ja toimistosuunnitelma, Arkkitehtitoimisto SARC Oy.



Hotellitontit asemakaavassa (KL-1)

Hotellirakennusten korttelialueet (KL-1)

Jätkäsaareen saavutaan kaupunkirakenteellisesta solmukohdasta, jossa meri, uusi ja vanha kaupunkirakenne sekä liikenne kohtaavat. Korttelien 20007 ja 20803 hotellit torneineen Jätkäsaarenlaiturin ja Välimerenkadun liittymässä muodostavat porttiaiheen korostaen Jätkäsaareen saapumista. Hotellien maantakerroksiin varataan liiketilaa, johon sijoitettavat toiminnot palvelevat asukkaiden ja hotellivieraiden lisäksi myös matkustajasataman turisteja.

Tornit ovat 16-kerroksisia. Niiden arkkitehtuurin tulee sopeutua kantakaupungin ilmeeseen hahmoltaan ja materiaaleiltaan. Samanaikaisesti tornit ovat alueen identiteettiä muovaavia maamerkirakennuksia. Arkkitehtuurissa korostetaan pystysuuntaisia teemoja raskaan vaikutelman välttämiseksi.

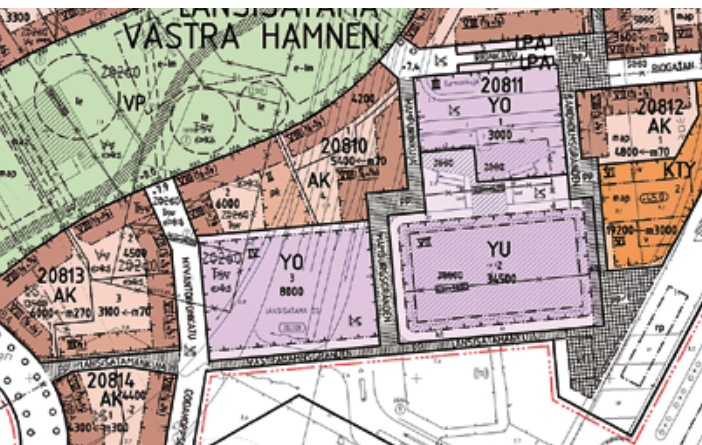
Alueen säilyvät rakennukset meren rannalla ovat Lars Sonckin suunnittelemaat makasiinit L2 ja L3. Asemakaava mahdollistaa rakennusten yhdistämisen toisiinsa yksikerroksisella osalla. L2-rakennukseen saa sijoittaa myös toimistotiloja. Molemmat rakennukset ovat suojeltuja jo voimassa olevassa asemakaavassa.

Rakennuksen julkisivut säilyvät lähes ennallaan. Rannan puoleiset lastausovet ja luukut voidaan vaihtaa lasisiksi ja L3-rakennukseen voidaan lisätä ikkunoita Sonckin alkuperäissuunnitelman mukaisesti. Osa huoneista avautuu rakennusrungon keskelle leikattavaan valopi-





Korttelissa 20820 on oma tontti päiväkodille (YL).



Bunkkeri asemakaavassa merkinnällä (YU) , sen pohjoispuolella lastentalon tontti (YO) ja itäpuolella koulun tontti (YO).

Jätkäsaaren ensimmäinen peruskoulu (YO), 8000 k-m² sijaitsee korttelissa 20810. Sen itäpuolella sijaitsee liikuntataloksi suunniteltu Bunkkeri, jolloin koulu ei välttämättä tarvitse omia liikuntatiloja. Peruskoulun ulkoliikuntapaikat rakennetaan liikuntapuistoon, joka sijaitsee tämän asemakaava-alueen eteläpuolella. Lastentalo (YO), 3000 k-m² on samassa korttelissa liikuntatalon kanssa.

Sataman talletusvarasto, Bunkkeri on osoitettu liikunta- ja nuorisotiloiksi. Rakennukseen voidaan sijoittaa mm. isokokoinen uimahalli, tanssi-, taistelu-urheilu- ja kuntosalitiloja sekä palloilu- ja voimistelusaleja. Rakennuksessa on tilaa myös kirjastolle sekä nuorisotiloille, jotka voivat käsittää tiloja teatterisalista kuvataidetuoihin. Näiden lisäksi rakennuksessa on tilaa yksityisille toimijoille vuokrattavaksi esimerkiksi myymälä-, liikunta- tai terveyspalvelutiloiksi. Bunkkeriin on suunniteltu myös kahvila- ja ravintolatiloja sekä vuokrattavia saunatiloja kattokerrokseen. Osayleiskaavan mukainen liikuntapuisto, joka sisältyy myöhemmin suunniteltavaan Jätkäsaaren asemakaavaan, sijaitsee rakennuksen eteläpuolella.

Bunkkeri kunnostettuna liikuntarakennukseksi sekä bunkkerin eteläpuolelle suunnitellun liikuntapuiston pelikenttä, diplomityö Jarmo Roiko-Jokela.

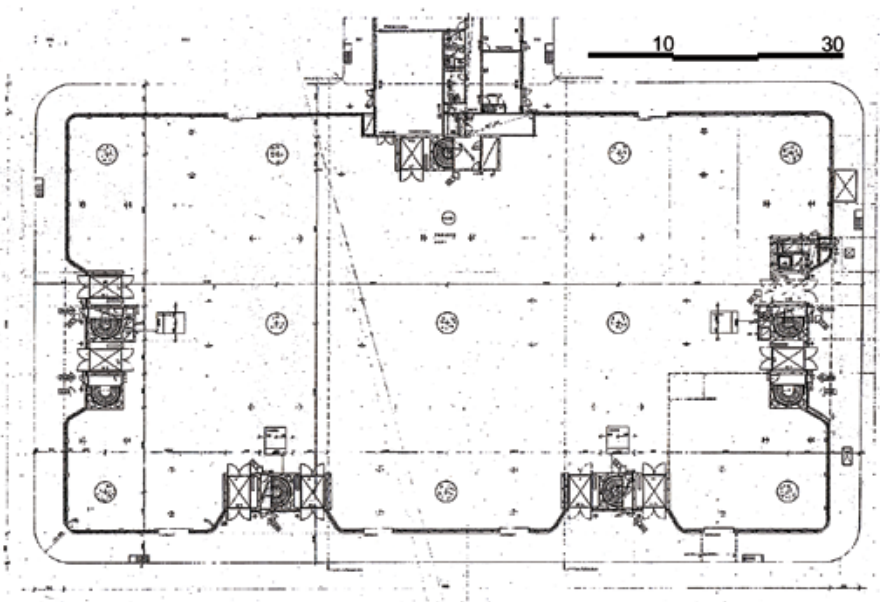




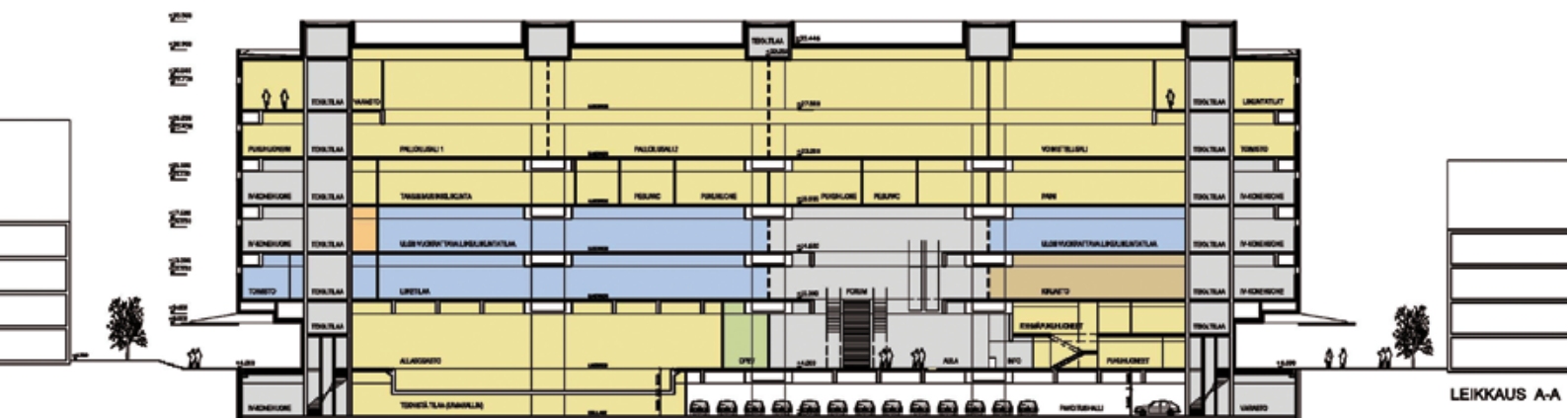
Bunkkeri kunnostettuna liikuntarakennukseksi, yläkerrosten palloilukenttä, diplomityö Jarmo Roiko-Jokela

Lähipalvelurakennusten korttelialueet (PL)

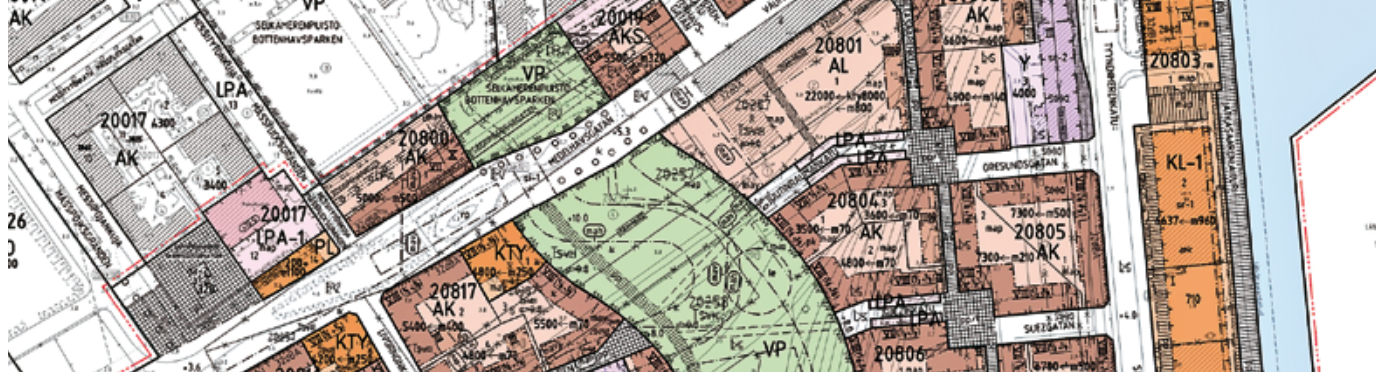
Välimerenkadulla, kortteliin 20017 voidaan sijoittaa tarpeen mukaan raitiotiesähkön syöttöasema, sähkömuuntamo, muita teknisiä tiloja ja siellä on myös varaus kahvilalle.



Bunkkerin ensimmäisen kerroksen pohjapiirustus. Arkkitehti Luukkonen, 1970



Bunkkerin tarveselvitys, leikkaus, PES-Arkkitehdit Oy.



Lähipalvelurakennusten (PL) ja autopaikkojen (LPA, LPA-1) korttelialueet kaavassa.

Autopaikkojen korttelialueet (LPA, LPA-1)

Korttelissa 20017 sijaitseva pysäköintilaitos ja pysäköintipaikat säilyvät nykyisellään. Korttelin 20007 pysäköintialue laajenee noin 25 autopaikalla. Korttelissa 20019 nykyinen pysäköintialue pienenee noin sadalla autopaikalla. Korvaavista autopaikoista on tehty asemakaavan muutos nro 11748.

Hietasaaren puolella osa tonttikatujen kadunvarsipaikoista on merkitty autopaikkojen korttelialueiksi (LPA).

Laivapojanaukio, katuympäristösuunnitelman perspektiivikuva, LOCI Maisema-arkkitehdit.





Välimerenkatu: raitiovaunut keskellä ja kadunvarsipysäköinti köynnöspylväiden välissä, LOCI Maisema-arkkitehdit.

Kadut ja aukiot

Jätkäsaarella julkiset tilat muodostuvat tiiviin korttelirakenteen rajaamista katutaloista ja aukioista, jotka ovat luonteeltaan kaupunkimaisia. Kaupunkikuvallisissa ratkaisuissa lähtökohtana on keskustaan liittyvien vanhojen asuinalueiden henki, meren läheisyys ja satama-alueen muistumat. Pintamateriaaleina käytetään kan-

takaupungille tyypillisesti asfalttia, luonnonkiveä käytetään aukiopintoihin, jalan-kulkukaduille ja rajauksiin.

Alueen pääkadut ovat bulevardikadun moderneja sovelluksia, niitä reunustavat köynnösistutetut ristikkopylväät, jotka toimivat samalla sekä raitiovaunuliikenteen ajojohtojen kannatinpylväinä että valaisinpylväinä. Tonttika-

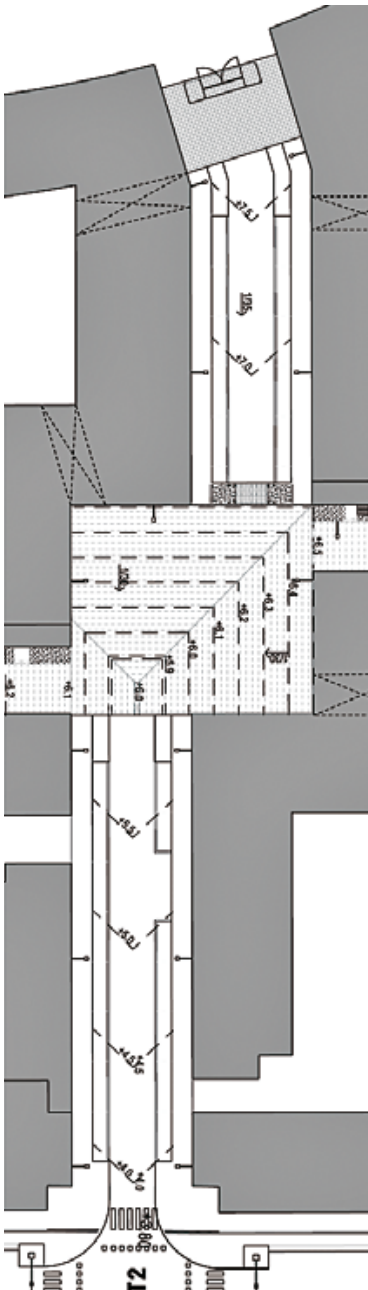
dut päättyvät puiston reunalle kevyen liikenteen jatkuessa puiston läpi. Tonttikadut ovat ilmeeltään ja leveydeltään pelkistettyjä kantakaupungin sivukatuja ilman puuistutuksia. Metallirakenteiset viherportit jäsentävät kadun eri jaksoja ja saapumista puistoon sekä rajoittavat ajoliikennettä. Jäsennystä korostetaan luonnonkivipinnalla.

Jätkäsaaren tonttikatujen puistoportit, LOCI Maisema-arkkitehdit.



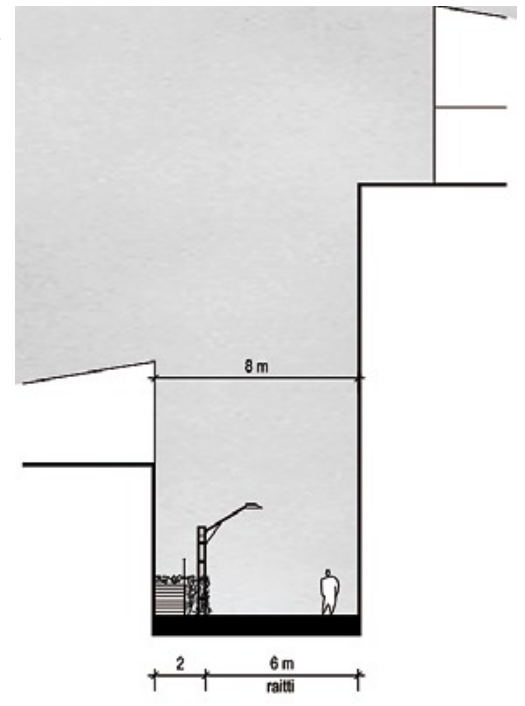


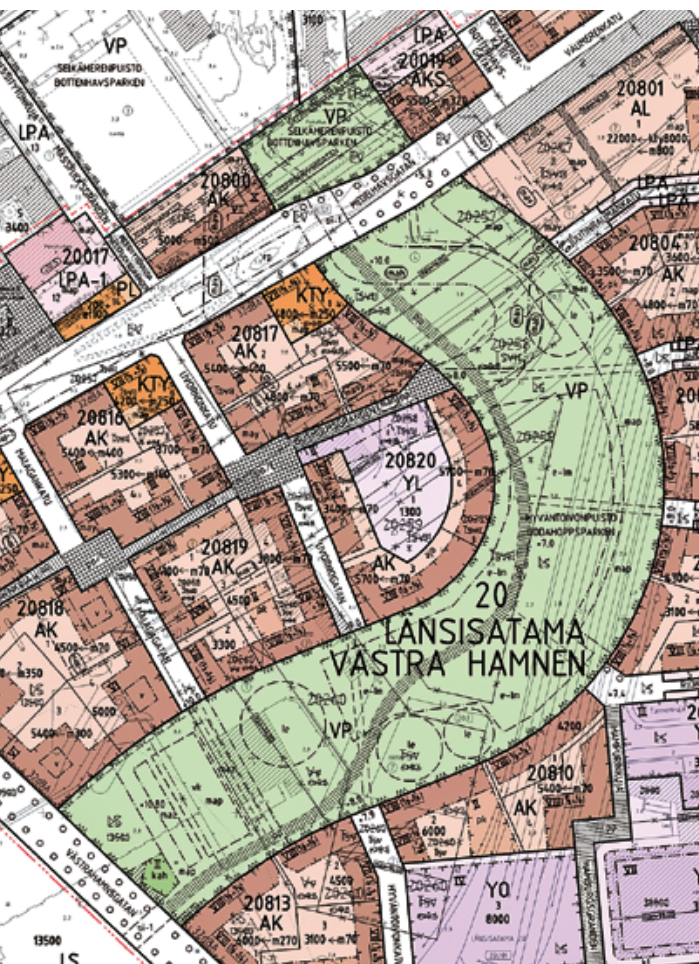
Tonttikatuja yhdistävät kävelykujat, LOCI Maisema-arkkitehdit



Vas. Tonttikatuja jäsentävät katuaukiot ja puistoon liittyvät metallirakenteiset viherportit . Oik. Tonttikatuja yhdistävät pienimittakaavaiset kevyenliikenteen kujat. Kuvat: LOCI Maisema-arkkitehdit.

Aukiot muodostavat erilaisten kaupunkitilojen sarjan asuinalueiden keskelä sekä ranta-alueilla. Mechelininkadun alittava kevyen liikenteen yhteys, Länsilinkki suunnitellaan aukiomaisena kaupunkitilana. Länsilinkin liikennesilta toteutetaan ympäristötaideteoksena ja aukio osana teosta.





Puisto asemakaavassa (VP).



Hyväntoivonpuiston haveinnekuvaa, VSU arkkitehtuuri ja viheraluesuunnittelu Oy

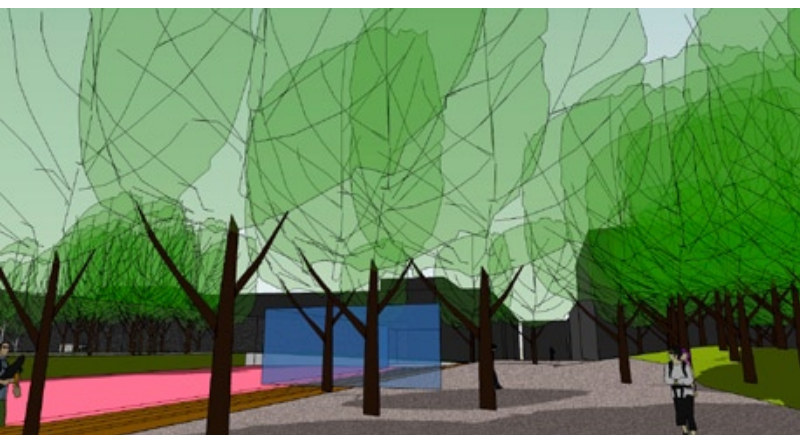
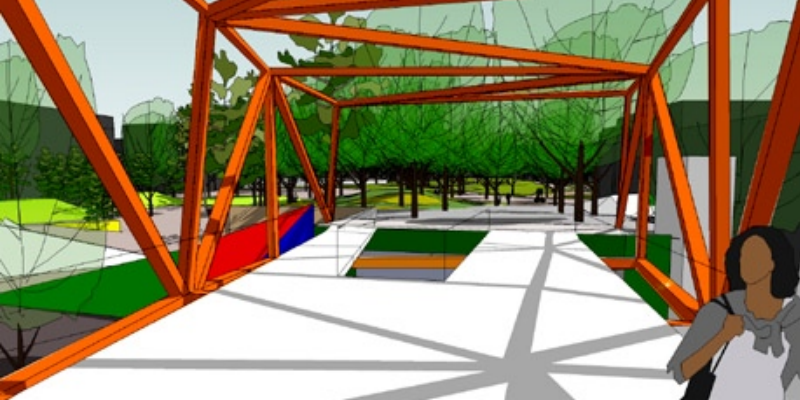
Puistoalueet (VP)

Asemakaava alueen keskellä sijaitsee kaarevalinjainen, noin 500 metriä pitkä ja 88 metriä leveä Hyväntoivonpuisto. Se on ensimmäinen vaihe Jätkäsaaren keskeisestä kaupunginosapuistosta, joka tulee myöhemmin laadittavissa asemakaavoissa jatkumaan ja muodostaa yhteensä yli kilometrin mittaisen puiston Jätkäsaaren keskelle. Asemakaava sisältää puiston pohjoisemman osan.

Hyväntoivonpuisto yhdistää Ruoholahden asuinkorttelit rantaan osayleiskaava-alueen eteläpäässä ja on samalla Jätkäsaaren yksi tärkeistä tunnistettavuustekijöistä. Puiston läpi on linjattu nopea, esteetön pääreitti, joka johtaa alueen muihin puistoihin ja meren rantaan. Puisto on rytmitetty maisematilojen sarjaksi. Sen läpi avautuu pitkiä näkymiä. Maastonmuotoilu on veistoksellista. Puisto on kaavailtu kauttaaltaan nostettavaksi täyttömailla nykyistä maan-

pinnan tasoa noin 1–7 metriä korkeammalle. Korkeimmillaan puisto on asemakaavan rajalla kohdassa, jossa kevyen liikenteen pääreitti ylittää Länsisatamankadun. Maanpinnan korotuksessa käytetään myös asuintonteilta poistettavia lievästi esimerkiksi metalleilla pilaantuneita maa-aineksia, jotka voidaan luotettavasti sijoittaa eristettyinä paksujen maatyönteiden sisään.

Puistossa on mm. kolmen päiväkodin piha-alueet ja pelikenttä. Välimerenkadulta rakennetaan puiston kautta maanalainen ajoyhteys kalliopysäköintilaitokseen. Länsisatamankadun pelikentän alle rakennetaan maanalainen pysäköintilaitos. Puiston itäreunan alle on varauduttu rakentamaan vielä yksi maanalainen pysäköintilaitos, johon on yhteys Hietasaaressa asuinkortteleista. Pysäköintilaitoksista on käynti- ja kulkuyhteyksiä puiston viereisiin rakennuksiin. Länsisatamankadun varrella on pysäköintilaitokseen liitty-

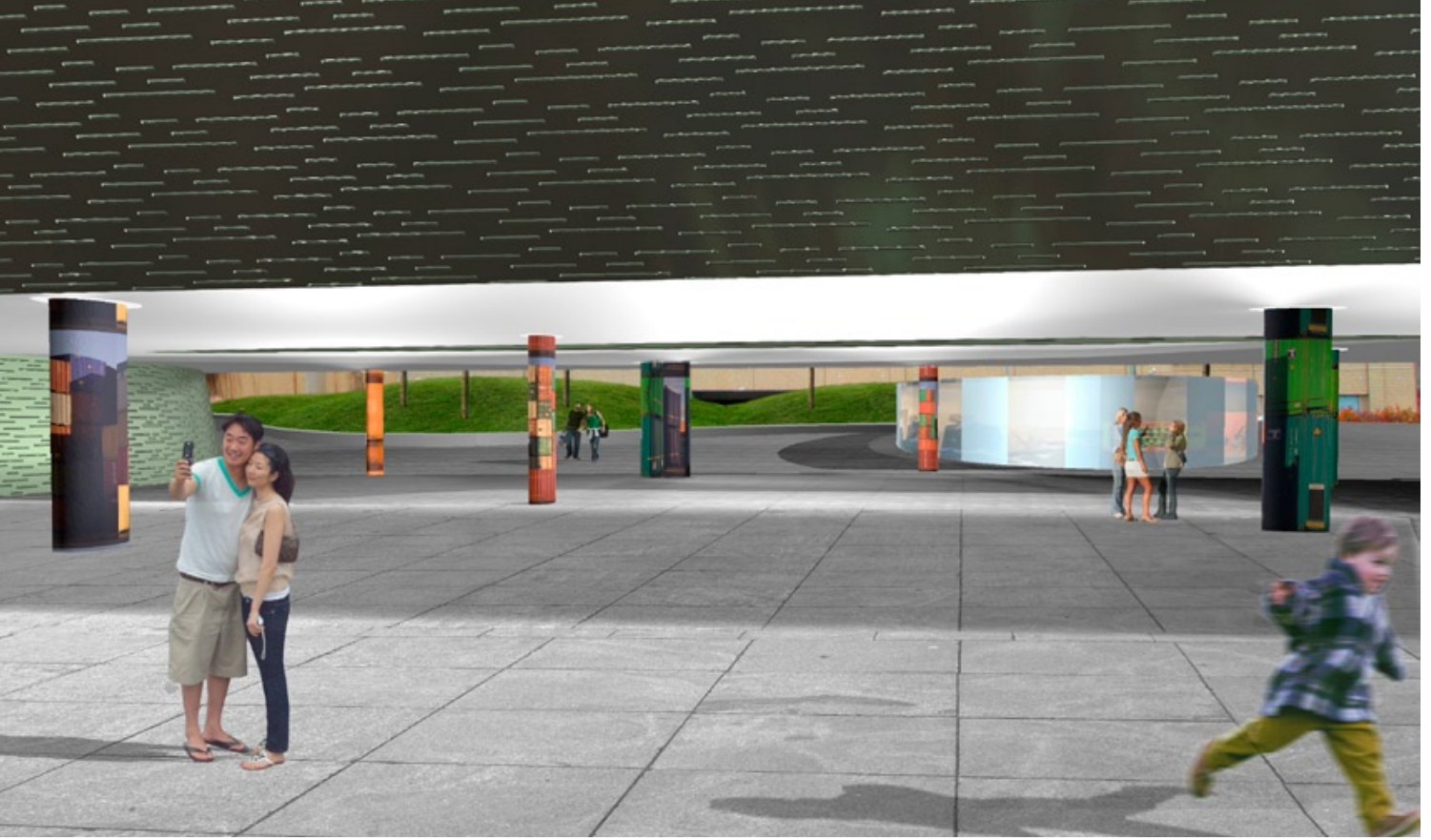


Hyväntoivonpuiston perspektiivikuvia, VSU
arkkitehtuuri ja viheraluesuunnittelu Oy.

en varaus katutasan liiketilalle ja kahvilalle puiston tasossa.

Maanalaisten pysäköintilaitosten ajo-yhteydet pysäköintitilaan vaikuttavat olennaisesti puiston muotoiluun, puiston ja katujen rajakohdan kaupunkikuvaan sekä kevyen liikenteen yhteyksiin. Tuki- ja luiskarakenteet ja niihin liittyvä maastonmuotoilu käsitellään ympäristötaiteen keinoin. Kevyen liikenteen väylät jatkuvat puistosta silloilla Länsisatamankadun ja Välimerenkadun ylitse. Välimerenkadun tasoon on puistosta myös esteetön yhteys. Tasoeroista ja pysäköintilaitosten sisäänajoista johtuen puiston ja kadun luonteva liittyminen toisiinsa edellyttää tarkkaa jatkosuunnittelua.

Puiston suunnittelusta käytiin vuonna 2005 kansainvälinen maisema-arkkitehtuurikilpailu. Puistosuunnitelman laatiminen on käynnistynyt rakennusvirastossa konsulttityönä.



Mechelininkadun alittava kevyenliikenteen väylä on suunniteltu mahdollisimman väljäksi ja valoisaksi. Kuva Aiha Environments, Ramboll Oy.

Mechelininkadun ympäristön suunnittelu, Länsilinkki

Mechelininkadun ympäristö Jätkäsaaren sekä Ruoholahden kohdalla kuuluu asemakaava-alueeseen ja on tärkeä sauma-kohta kantakaupungin osa-alueiden hahmottamisessa. Tämänhetkinen väliaikaisen tuntuinen miljöö muutetaan kutsuvaksi ja helppokulkuiseksi kaupunkitilaksi. Alue käsittää noin 3,8 hehtaarin suuruisen liikennealueen. Alueesta on laadittu erillinen suunnitelma, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi lokakuussa 2007. Suunnitelman mukaan

kevyt liikenne alittaa Mechelininkadun leveänä, aukiomaisena yhteytenä. Kadun tasausta nostetaan nykyisestään noin metrillä, jotta kevyen liikenteen yhteydestä saadaan esteetön. Alikulku on suunniteltu mahdollisimman ilmaksi, valoisaksi ja turvallisen tuntuiseksi. Länsilinkillä on myös varaus kioskille. Ajoneuvoliikenteen silta, sen kaiteet ja tukimuurit sekä alikulku toteutetaan ympäristötaiteellisenä kokonaisuutena.

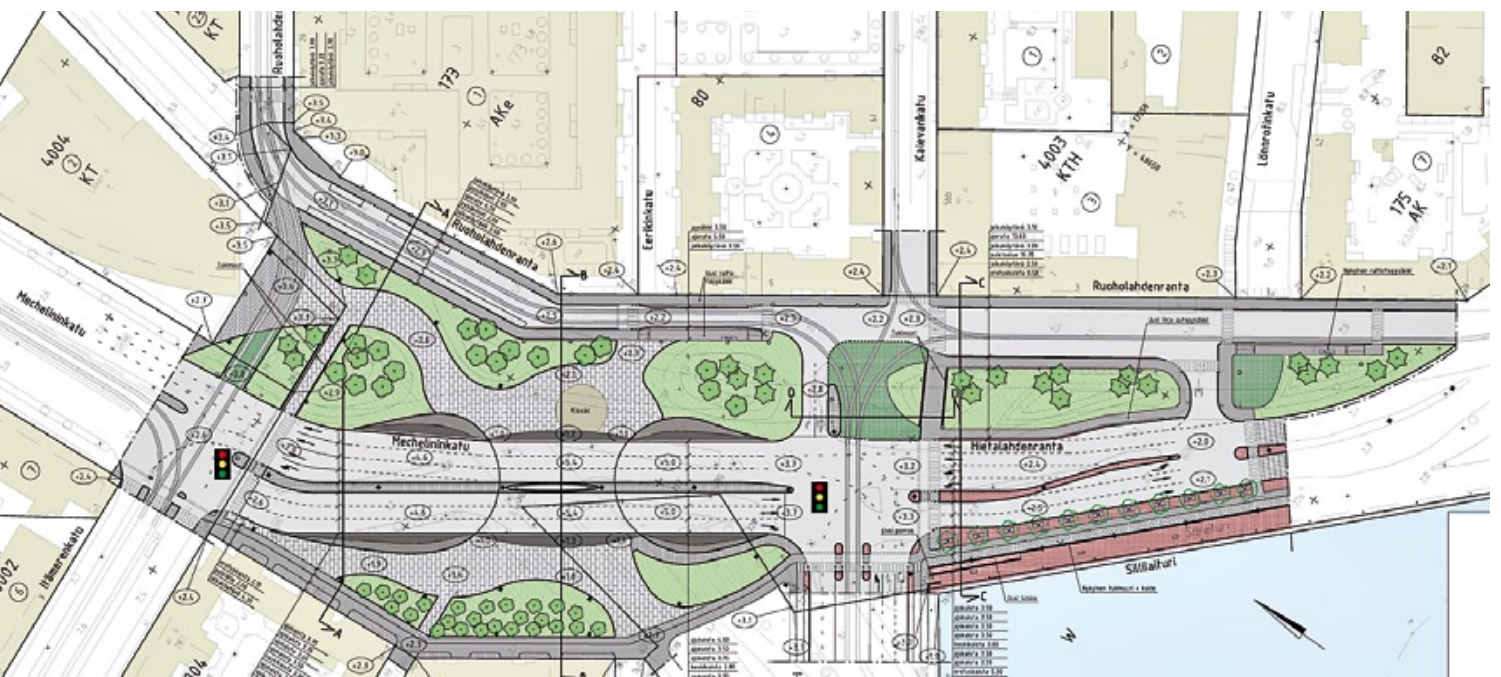
Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta parannetaan poistamalla toinen Jätkäsaaren liittymistä ja kadun linjausta muute-

taan sujuvammaksi. Ratkaisuilla pyritään myös vähentämään liikenteen melu- ja hiukkashaittoja kaupunkiympäristössä.

Suunnitelmassa on otettu huomioon Jätkäsaaren tulevat raitiotiet. Uusiin linjojen rakentamiseen Jätkäsaaresta Ruoholahdenkadulle ja edelleen Kampin keskukseen varaudutaan. Ainakin alkuvaiheessa kiskot Kalevankadulle ja Hieta-

lahdenrannan suuntaan säilytetään. Mechelininkadun alueelle on suunniteltu vihervyöhykkeitä, joille istutetaan lehti- ja havupuita. Rakennusvirasto on käynnistänyt Mechelininkadun alueen suunnitte-

Mechelininkadun eteläpään katusuunnitelma, Ramboll Oy.





lun konsulttityönä. Alue on tarkoitus rakentaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun satamarata on purettu.

Liikenne

Jätkäsaaren suurimmat liikennemäärät tulevat olemaan asemakaava-alueella sijaitsevalla Jätkäsaarenlaiturilla. Kun koko Jätkäsaari on rakennettu, Jätkäsaarenlaiturille tulee liikenne-ennusteen mukaan noin 20000 autoa vuorokaudessa. Saukonpaadesta Ruoholahden rakennettavaa Crusellinsiltaa tu-

lee käyttämään noin 10000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Mikäli Keskustatunneli rakennetaan, osa Mechelininkadun nykyisestä liikenteestä siirtyy Keskustatunneliin, joten tunnelin rakentaminen helpottaa Jätkäsaaren liikenteen suuntautumista itään ja pohjoiseen. Ennen Keskustatunnelin rakentamista alueen liikenne suuntautuu enemmän Crusellinsillan kautta ympäröivään katuverkkoon.

Asemakaava-alueen tonttikatujen ajoneuvoliikenne tulee olemaan vähäistä, koska läpikulkuliikennettä ei ole.

Katuverkko ja kevyen liikenteen reitit

Alueen katuverkko on hierarkkinen. Alueen pääkadut ovat vaihtelevasti noin 24–30 metriä leveitä kokoo-jakatuja, joihin kapeammat tonttikadut (poikkileikkaus 14,5 metriä) liittyvät. Ajoneuvoliikenteen osalta tonttikadut ovat umpikatuja, mutta kevyen liikenteen reitit jatkuvat katkeamattomina puistoon ja sen poikki. Tonttikadut risteävät sekä Jätkäsaarenkallion että Hietasaaren asuinalueiden keskellä kulkevien kevyen liikenteen raittien kanssa. Aukiomaisissa risteyksissä kevyt liikenne on etusijalla.

Mechelininkadun varteen istutetaan puita ja alue käsitellään puistomaisesti istutuksin. Kuvat Aiha Environments, Ramboll Oy.





Katualueet ovat mahdollisimman kapeita kaupunkimaisen liikenneympäristön aikaansaamiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi. Periaateratkaisussa kaikkien katujen molemmilla puolilla on kadun suuntaista pysäköintiä. Kokoojakaduilla pysäköintikaistoja jäsennetään viheraiheihin.

Kokoojakaduilla jalankulku ja pyöräily on eroteltu. Pyöräiliikenne on yksisuuntaista. Hyväntoivonpuistossa kulkee pohjois-eteläsuuntainen kevyen liikenteen pääraitti, joka on koko Jätkäsaaren halkaiseva esteetön reitti jatkuen pohjoiseen Ruoholahden metroasemalle. Itä-länsisuuntaiset reitit ovat kortteleiden sisällä sekä katujen varsilla.

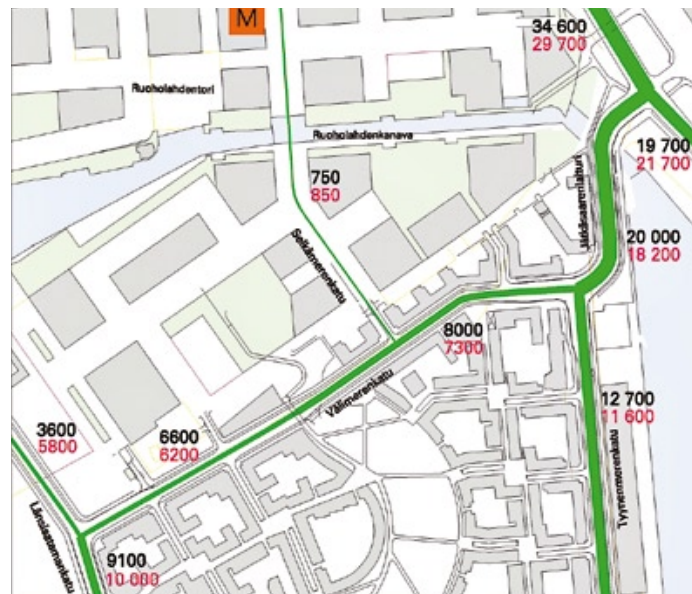
Katujen korkeusasema on suunniteltu huomioon ottaen seuraavat tekijät:

- maanpinnan korkeus nykyisten asuinkortteleiden ja Jätkäsaarenlaiturin sekä suunniteltavalla Saukonpaaden alueella,
- esteettömän kulkuyhteyden suunnitteluperiaatteet,
- vesihuollon ja pysäköintilaitosten vaatimukset sekä
- tulvareitistön muodostaminen.

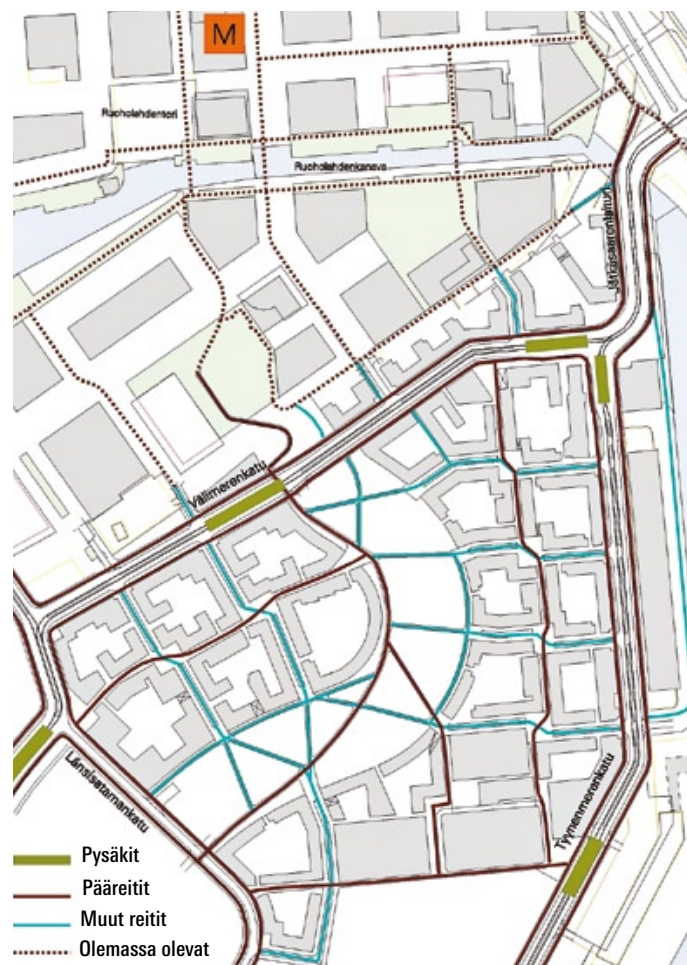
Koska makasiinien L2 ja L3 väli suljetaan uudisrakennuksella, nostetaan kadun korkeusasemaa rakennusten kohdalla rankkasateiden tarvitsemien tulvareittien muodostamiseksi.

Jätkäsaaren ja nykyisen Ruoholahden väliin jää kävelykuja Hyväntoivonpuiston koillispuolelle, luoteispuolella kevyt liikenne ohjataan Välimerenkadun varteen.

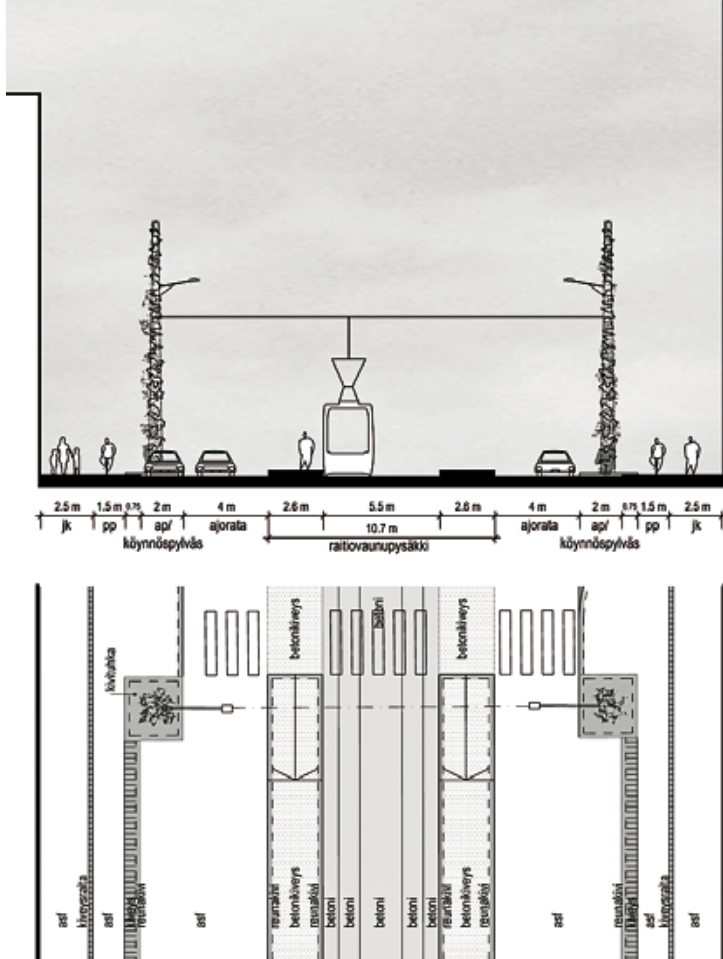
Katujen korkeusasemat ovat alimmillaan Jätkäsaarenlaiturin rantaraitin alueella +2,5 sekä varsinaisilla ajoradoilla Tyynenmerenkadun ja Juutinraumankadun risteyksen pohjoispuolella, Tyynenmerenkadun ja Rionkadun risteysalueella ja Välimerenkadun ja Länsisatamankadun risteysalueella kussakin noin +3,0.



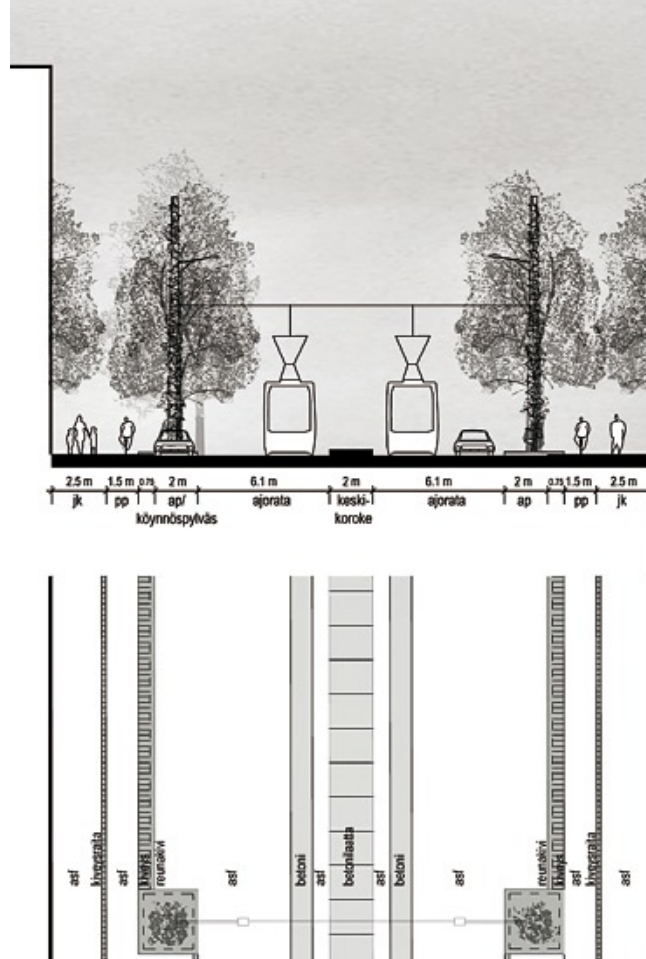
Jätkäsaaren liikennemäärät, autoja / vrk. Musta: Koko Jätkäsaari ja keskustatunnelli rakennettu. Punainen: Ei keskustatunnellia.



Jätkäsaaren jalankulku ja pyöräily.



Pääkatujen mitoitus, LOCI Maisema-arkkitehdit.



Maantasokerroksen alimmat lattiakorkeudet ovat noin +3,5. Saukonpaaden koulutontille ollaan tekemässä asema-kaavan muutosta, jossa otetaan huomioon edellä mainittujen korkeuslukemien lisäksi myös rakennetun Messipojankujan alin korkeusasema +2,9.

Pyöräily

Asemakaavaehdotusta laadittaessa tutkittiin kaupunkisuunnittelulautakunnan kehotuksesta kahta vaihtoehtoa kokoojkatujen pyöräilyliikennettä varten. Vaihtoehdossa 1 pyöräiliikenne on yksisuuntaisena pyörätienä jalankulkureitin vieressä. Vaihtoehdossa 2 yksisuuntaiset polkupyöräkaistat on sijoitettu ajoväylän yhteyteen.

Vaikka pyöräiliikenne on ajoväylän yhteydessä sujuvampaa, pyöräkaistat jalankulun vieressä on turvallisempi ratkaisu, koska alueella on päädytty kadunvarsi-pysäköintiin. Lisäksi vaihtoehto on turvallisempi yli 12-vuotiaalle lapselle, joka ei saa enää ajaa jalkakäytävällä. Lapset ovat tärkeä teema koko Jätkäsaaren alueen suunnittelussa, joten liikennemat-

kaisussa korostetaan lasten kannalta turvallisia ratkaisuja. Lisäksi pyörätie jalkakäytävän yhteydessä jatkaa kaupungissa jo omaksuttua logiikkaa. Helsinkiä on arvosteltu liian monien erilaisten ratkaisujen käytöstä pyöräteillä.

Vaihtoehtotarkastelua varten kartoitettiin kokemuksia myös niistä Euroopan maista, joissa pyöräilyn asema liikenne-
muotona on vahvempi kuin Suomessa. Hollannin suunnitteluohjeet eivät liikenneturvallisuussyistä suosittele pyöräkaistoja, mikäli niiden vieressä on pysäköintiä. Vanhoissa pyöräilykulttuurikaupungeissa, kuten Kööpenhaminassa ja Amsterdamissa, pyöräkaistat ovat olleet lä-
hinnä tilapäisratkaisuja.

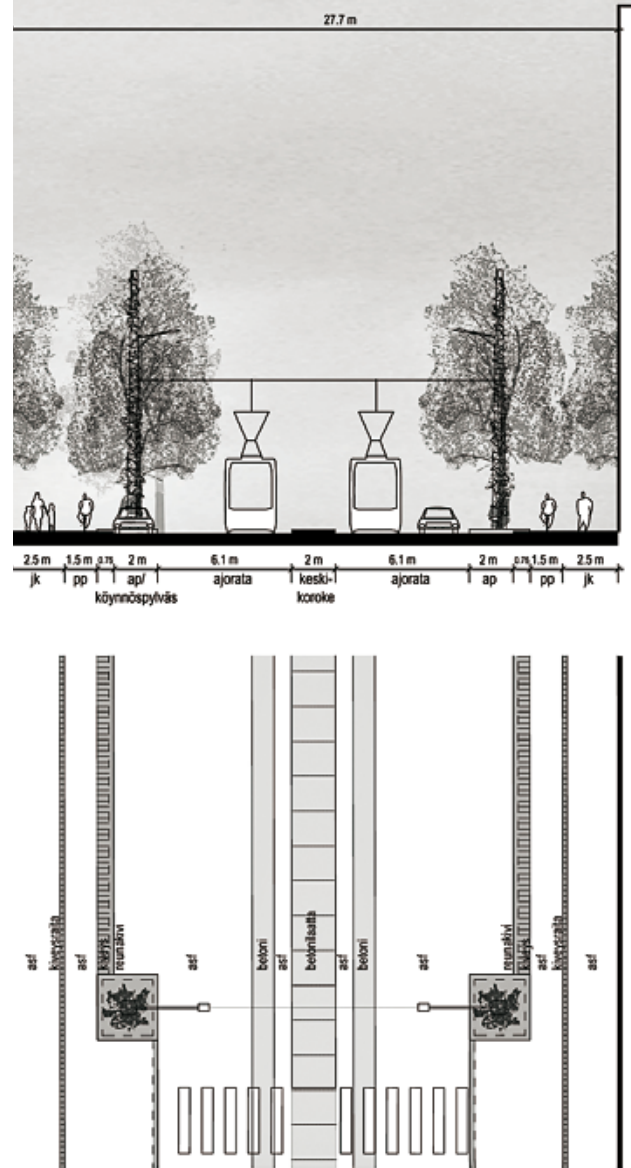
Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymä asemakaavaehdotus on vaihtoehdon 1 mukainen, missä pyöräily on jalkakäytävän yhteydessä.

Joukkoliikenne

Jätkäsaaren kaavoituksessa on alusta alkaen ollut tavoitteena mahdollisimman hyvä joukkoliikenne. Liikennelaitoksen kanssa on selvitetty Jätkäsaaren alueen tulevia joukkoliikennejärjestelyjä. Mukana oli sekä busseihin että raitiovaunuihin perustuvia vaihtoehtoja. Loppuvaiheessa oli mukana kolme linjavaihtoehtoa, joista parhaimmaksi osoittautui vaihtoehto 2, joka on keskustayhteyksiä ja metroliaityntää tukeva raitioliikennevaihtoehto. Vaihtoehto 1 oli bussiliikenteeseen perustuva vaihtoehto ja vaihtoehto 3 useisiin raitioliikenneyhteyksiin perustuva vaihtoehto.

Vaihtoehdot esiteltiin sekä joukkoliikenne- että kaupunkisuunnittelulautakunnalle alkukesästä 2007. Lautakunnissa päätettiin, että valmistelua jatketaan vaihtoehdon 2 mukaan. Hyväksytyssä vaihtoehdossa raitiolinjat 6 ja 9 jatkavat Jätkäsaaren keskustan suunnasta ja raitiolinja 8 jatkaa Ruoholahdesta joko Jätkäsaareen tai Salmisaareen.

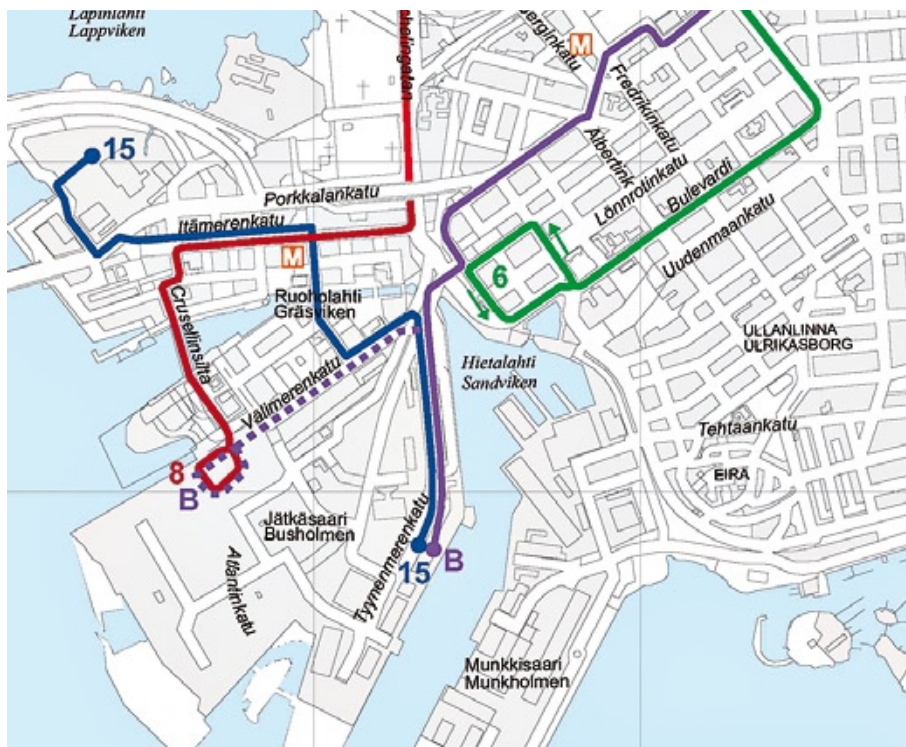
Joukkoliikennejärjestelyjen vaiheita rakentamista on valmisteltu yhdessä liikennelaitoksen kanssa. Koska sekä alueelle jäävä matkustajasatama että ensimmäiset rakennushankkeet keskittyvät alueen itälaidalle, on alueen ensimmäinen raitiovaunulinja ajateltu tuoda Tyynenmerenkadulle. Tämä raitiovaunuyhteys kulkee suoraan Ruoholahdenkatua Kamppiin ja edelleen rautatieasemalle. Jätkäsaaren päätepysäkki sijaitsee en-



Pyöräily autokaistan yhteydessä tutkittiin ratkaisuvaihtoehtona (vaihtoehto 2), mutta suunnitelmassa päädyttiin turvallisempaan ratkaisuun pyöräily ja jalkakäytävän yhteydessä, kuvat: LOCI Maisema-arkkitehdit.

Jätkäsaaren joukkoliikenne on suunniteltu hoidettavan raitiovaunuilla.





Jätkäsaaren joukkoliikenne vuonna n. 2015.

simmaisessa vaiheessa Länsiterminaalin läheisyydessä.

Raitiotiet sijaitsevat Jätkäsaaren kokoojakatujen keskellä omilla kaistoillaan. Pysäkit on sijoitettu keskeisesti siten, että kävelyetäisyys asunnoista ja työpaikoilta ei ylitä 300 metriä. Kaavassa on osoitettu liiketilaa pysäkkien läheisyyteen. Teknisen huollon verkoston suunnittelussa on otettu huomioon raitiotien rakenteiden aiheuttamat rajoitteet. Raitioteiden ja puiden alle ei voida sijoittaa johtoja.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.12.2007 palauttaa asemakaavaehdotuksen (nro 11750) uudelleen valmisteltavaksi siten, että raitiovaunuliikenne sijoitetaan koko alueella omalle kaistalleen. Päätös koski Välimerenkatua, joka tässä asemakaavaehdotuksessa (nro 11770) on levennetty välillä Laivapojan­katu–Hyväntoivonpuisto siten, että raitiovaunuliikenteelle on omat kaistat koko kadun pituudella.

Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan yksin omalla autolla ajamiselle vaihtoehtoisten kulku- ja toimintatapojen edistämistä ja rohkaisemista siten, että henkilöautoliikenne sekä siitä aiheutuvat haitat vähenevät.

Asemakaavatyön yhteydessä on selvitetty, mitä liikkumisen ohjauksen keinoja erityisesti Jätkäsaarella voitaisiin soveltaa. Tällaisia asemakaavassa toteutettuja toimenpiteitä ovat mm: jalankulkua ja pyöräilyä suosivat katuverkon suunnitteluratkaisut ja korkeatasoinen joukkoliikenne pysäkkiratkaisuineen. Monia toimenpiteitä suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa, kuten yhteiskäyttöauton käytömahdollisuutta ja Ruoholahden metroaseman pyörien liityntäpysäköintiä. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen informaatiotarjonta ja pysäkipalvelut ovat myös jatkosuunnittelussa tärkeitä.

Yhteiskäyttöautoille varataan loogisesti samasta kohtaa korttelin reunasta 1-2 pysäköintiruutua tarpeen mukaan. Yhteiskäyttöauton on laskettu olevan kotitalouksille kannattavampaa kuin oman auton omistaminen, jos ajaa alle 15 000 km vuodessa.

Pysäköinti

Asemakaavassa autopaikkojen määrät lukuun ottamatta asukas­pysäköintiä on määriteltävä kaupunkisuunnittelulautakun-

nan vuonna 1994 hyväksymien ohjeiden mukaisesti.

Alueen autopaikkaveloitusta on asemakaavassa tarkistettu lausuntojen pohjalta. Entinen asukas pysäköintivelvoite 1 autopaikka / 115 k-m² on muutettu muotoon vähintään 1 autopaikka / 125 k-m², joka on sama kuin muualla keskusta-alueella. Vuokra-asuntotuotannon osalta sallitaan toteuttaa 20 % vähemmän autopaikkoja kuin mitä laskentaohjeet edellyttävät.

Lähes kaikilla kaduilla on vieras- ja asiointipysäköintiä kadun molemmin puolin. Asukas- ja työmatkapysäköinti on lähes kokonaan maanalaisissa laitoksissa. Alueella oleva kallioresurssi hyödynnetään noin 900 autopaikan pysäköintiin, joka palvelee ennen kaikkea Jätkäsäarenkallion asukkaiden pysäköintitarvetta. Ajoyhteys laitokseen on Välimerenkadulta.

Hietasaareassa autopaikat sijaitsevat kortteleiden pihakansien alaisissa pysäköintilaitoksissa ja Hyväntoivonpuiston kokoojakatuun liittyvissä puistokannen alaisissa pysäköintilaitoksissa. Osa Juutinraumankadun, Suezinkadun, Kap Hornin kadun, Rionkadun, Livornonkadun ja Malagankadun kadunvarsipysäköinnistä on osoitettu autopaikkojen korttelialueiksi (LPA) kaupungin vuokra-asuntoja varten.

Yhteiskäyttöautojärjestelmä Ruotsissa.



Yhteiskäyttöautoille on tarkoitus varata autopaikkoja 1-2 korttelia kohti.





Pihakansien ja rakennusten alla sijaitsevat pysäköintitilat, kadunvarsipysäköinti ja kalliopysäköintilaitos.

KL-1- ja KTY-korttelialueilla pysäköinti sijoitetaan omalle tontille, rakennusten kellarikerrokseen, lukuunottamatta korttelin 20803 omalla tontilla sijaitsevia kadunvarsipaikkoja.

Kortteleissa 20007 ja 20019, nykyisen Laivapojoankadun varren pysäköintipaikat säilyvät osittain. Nykyinen pysäköintilaitos säilyy entisellään. Alueen noin 220 autopaikasta noin 100 poistetaan, jotta yhteys Jätkäsaareen suunnitellusta Hyväntoivonpuistosta on mahdollisimman katkeamaton Ruoholahden Selkämerenpuistoon. Uudet korvattavat paikat on pyritty löytämään niiltä Ruoholahden alueilta, joista on tullut asukaspalautetta pysäköintipaikkojen vähydestä. Poistuvat paikat on esitetty korvattavaksi osittain laajentamalla pysäköintivyöhykettä sen luoteisosassa. Uusista autopaikoista Ruoholahden alueella on tehty kaupunkisuunnittelulautakunnan 14.2.2008 hyväksymä asemakaavan muutosehdotus nro 11748.

Jätkäsaarella kaikki pysäköinti tulee olemaan maksullista.

Asemakaavassa on Välimerenkadulta alkava maanalainen huoltokatu, josta ajetaan kalliopysäköintilaitokseen, kunnallistekniikan työtukikohtaan ja jäteasemalle. Pysäköintilaitos palvelee pääasiassa Jätkäsaarenkallion alueen asukas-pysäköintiä. Työtukikohta on kaupungin käyttöä varten ja se varustetaan yhteisväestönsuojaksi. Pysäköintilaitokseen, väestönsuojaan ja alueellisen jätteenkeräykseen liittymisestä sovitaan tontin luovutuksen yhteydessä. Maanalaisista tiloista on hissi-, porras- ja kuiluyhteyksiä maanpäällisiin rakennuksiin.

Pysäköinti sijoitetaan Jätkäsaarella pääosin maan alle.



Huoltoliikenne

Jätkäsaareen rakennetaan alueellinen jätteen putkikeräysjärjestelmä. Ratkaisu vähentää huomattavasti jäteautoliikennettä asutuskortteleissa. Jäteasema sijaitsee maanalaisen huoltokadun varrella. Keskitetty keräysjärjestelmä vähentää jätekuljetusten määrää yli 90 % perinteiseen järjestelmään verrattuna. Alkuvuosien ajaksi jäteasema sijoitetaan tarvittaessa väliaikaisiin, maanpäällisiin tiloihin.

Pienten liiketilojen ja toimistotilojen huolto tapahtuu pääosin katualueilta ja pienten elintarvikeliikkeiden huolto suunnitellaan tarkemmin rakennustapaohjeiden laadinnan yhteydessä.

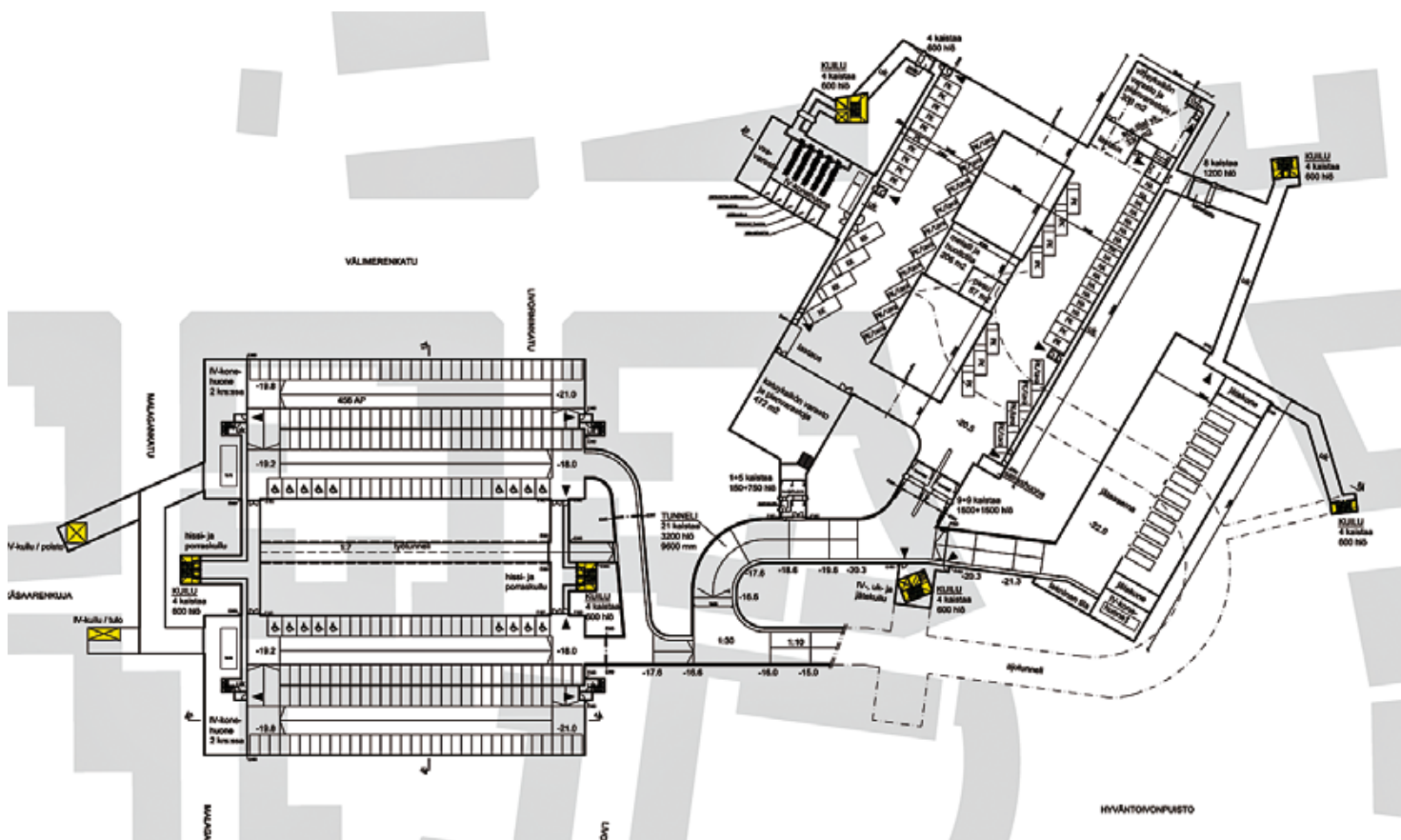
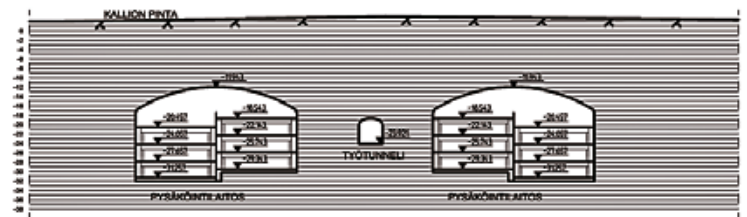
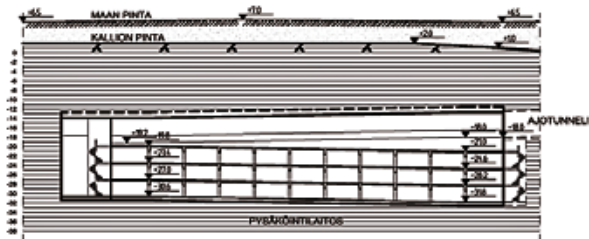
Korttelin 20007 hotellin huoltoajoyhteyks on Laivapojankadulta. Lisäksi Jätkäsaarenlaiturilta sallitaan saattoliikenne suuntaisliittymänä.

Tontin 20803/1 hotellin huolto järjestetään omalla tontilla, kellarin kautta. Tontteilla 20803/2 ja 3 Sonckin makasiinien huolto järjestetään tontin 3 eteläpäästä. Hotellin saattoliikennettä varten on varattu sekä auto- että linja-autopaikkoja kadun varten.



Jätteen putkikeräysjärjestelmän toimintaperiaate, kuva: Envac Oy.

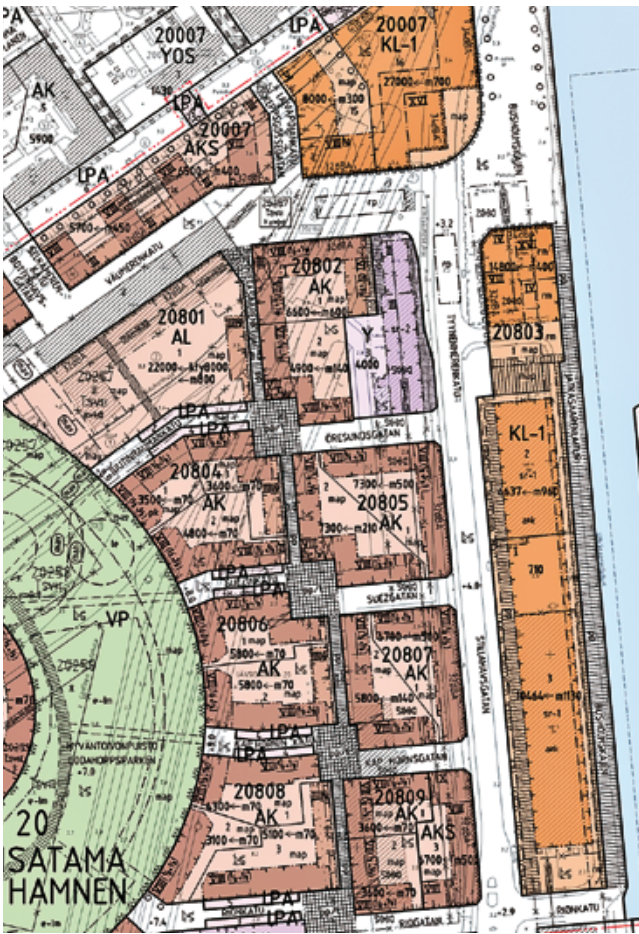
Suunniteltu kalliotila, jossa sijaitsevat jäteasema, HKR:n työtukikohta sekä pysäköintilaitos. Kuva: Kalliosuunnittelu Oy.



Kuva: Kaupunkisuunnitteluvirasto, Liikennesuunnitteluosasto.



Korttelit 20007 ja 20803 asemakaavassa.



Päiväkotien huolto tapahtuu katuaukioilta tai tonttikaduilta huoltoyhteyksistä laaditun karttapiirroksen mukaisesti. Päiväkotien lähelle tonttikaduille varataan tila saattoliikenteelle. Koululle ja Hietasaaren päiväkodille suunnitellaan yhteinen huoltoyhteys koulutontille.

Julkiset palvelut

Koulut

Jätkäsaaren asemakaava-salveella on osoitettu paikka peruskoululle. Koulu sijaitsee Hietasaaren alueella liikuntapuis-ton vieressä ja on kooltaan 8000 k-m². Lisäksi opetustoimintaa tulee lastenta-loon, joihin sijoittuu peruskoulun alku-opetusta ja päiväkotitoimintaa. Lastenta-lon kerrosala on 3000 k-m². Lastentalo sijaitsee bunkke-rin kanssa samassa korttelissa, sen poh-joispuolella.

Koulun sisäliikuntatilat on tarkoitus sijoittaa viereiseen Bunkkeriin rakennettavaan liikuntakeskukseen ja ulkoliikuntapaikat koulun eteläpuolelle kaavoitettavaan liikuntapuistoon.

Päivähoito

Vakiintuneeksi lapsimääräksi asemakaava-alueella on arvioitu 9 % asukasmäärästä eli 570 alle kouluikäistä lasta, joista 1–6-vuotiaita olisi yhteensä 485. Tilapäiseksi lapsimäärän huipuksi arvioidaan 14 % asukasmäärästä, jolloin aloitusalueella olisi enimmillään 890 alle kouluikäistä lasta. Päivähoitopaikkojen tarpeeksi alueella arvioidaan muodostuvan 64 %, pysyvien hoitopaikkojen tarve on 310. Päiväkotipaikkojen tarpeeksi arvioidaan 90 % päivähoitopaikoista, jolloin pysyvien päiväkotipaikkojen tarve on 280.

Tilapäistä tarvetta palvelevat päiväkotipaikat voivat olla kahden ryhmän yksiköitä, joista voidaan helposti luopua tai joiden käyttötarkoitusta voidaan muuttaa esimerkiksi sosiaalitoimen asunnoiksi asuntorakentamisen yhteydessä.

Pysyviä päiväkoteja tulee lastentalo mukaan lukien neljä. Tilapäisiä päiväkoteja tarvitaan yksi. Lisäksi varaudutaan ryhmäperhepäiväkoteihin.

Pysyvät päiväkodit aloitusalueella

- 1 x 4 ryhmän yksikkö, lastentalossa
- 1 x 5 ryhmän yksikkö, oma tontti
- 2 x 3 ryhmän yksikköä, korttelissa (yhdelleskelle yksikölle varattu 750 k-m²)

Asukastilat

Erilaiset harrastus- ja kulttuuriyhteisöjen ylläpitämien vapaa-ajan toimitilojen lisäksi varataan asukastiloja asukkaiden omaehtoista toimintaa varten. Asukastilat on mahdollista sijoittaa rakennuksiin tonttien yhteisinä Hietasaarenkujan ja Jätkäsaarenkujan aukoiden varrelle. Tilojen käyttö ja luonne on tarkoitus toteutusvaiheessa ideoida yhteistyössä alueen asukkaiden kanssa.

Liikuntapalvelut

Bunkkeriin, alueen suurimpaan rakennukseen, esitetään erilaisten liikuntapalvelujen, palloilutilojen ja liikuntasalien sekä uimahallin sijoittamista. Uimahallista on kaavailtu usean altaan vesiliikuntakeskusta, joka palvelisi kaikkia eteläisiä kaupunginosia. Bunkkeriin tulee erilaisia palloilu- ja tanssisaleja, kuntosali sekä tiloja



Peruskoulut asemakaava-alueella.

Päiväkodit asemakaava-alueella.





Bunkkeri: liikunta- ja nuorisotoimen sekä kirjaston tilat asemakaava-alueella.

Liike- ja myymälätilat katutasossa asemakaava-alueella.



taistelu-urheilulajeille. Liikuntakeskus liittyy luontevasti rakennuksen eteläpuolelle suunniteltuun liikuntapuistoon. Bunkkerin liikuntakeskuksen yhteyteen kaavailaan lisäksi nuorisosiiankeskuksen tiloja, joka osaltaan käyttäisivät myös liikuntatiloja. Rakennukseen on suunniteltu sijoitettavaksi kirjastonkin tiloja ja näiden lisäksi Bunkkerissa on tilaa myös ulos vuokrattavaksi, esimerkiksi hyvinvointi- ja terveyspalveluiden käyttöön.

Kirjasto

Jätkäsaaren osayleiskaava-alueella on kirjaston sijainnille kolme vaihtoehtoa. Yhtenä vaihtoehtona on tällä asemakaava-alueella sijaitseva Bunkkeri. Muut vaihtoehdot ovat toisen asemakaavavaiheen koulu ja keskuskortteli.

Pelastustoimi

Alueen pohjoisosaan, vanhaan ns. huutokonttorin rakennukseen sijoittuu Jätkäsaaren pelastusasema. Tontille voi sijoittaa myös pelastusajoneuvojen polttoaineenjakelupisteen, alueella käy ajoittain säiliöauto täyttämässä polttoainesäiliön. Huutokonttorin rakennus oli aikaisemmassa käytössään sataman huoltorakennus. Ensimmäisessä kerroksessa sijaitsi ajoneuvotiloja, joten uusi käyttö pelastusasemana sopii luontevasti vanhalle rakennukselle. Pelastusaseman sijoittaminen Huutokonttoriin on kaupunkirakenteen sekoittuneiden toimintojen tavoitteiden mukainen. Toiminnallaan pelastusasema on myös turvaamassa uutta kaupunginosaa.

Kaupalliset palvelut

Jätkäsaaren kaupallisten palveluiden mitoituksen lähtökohtana on alueella asuvan väestön ostovoima sekä alueelle sijoittuvien työpaikkojen luomat tarpeet. Kaupunginosa, joka toimii aktiivisesti kantakaupungin reuna-alueiden tavoin, ylläpitää monenlaista toimintaa. Kaupallisten palveluiden mitoittamista ja rakennetta on tutkittu alueen väestön ja muiden kuluttajaryhmien ostovoima-analyysillä. Hyvä palvelutaso saavutetaan, kun peruspalveluista 60–90 % saadaan omalta alueelta. Erikoispalveluissa ostovoiman siirtymät keskusta ovat suurempia, mutta oma alue voi tavoittaa 10–30 % ostovoimasta. Kauppaan ja ravitsemispalveluihin kohdistuvasta Jätkäsaaren asukkaiden ostovoimasta lasketaan jäävän noin

40 % alueelle ja suurin osa ostovoimasta siirtyy Helsingin keskusta.

Länsisataman matkustajamäärät ovat korkeat ja määrä on ollut tasaisesti kasvussa. Lähinnä Viroon suuntautuva matkailu tuo vuositason sataman kautta tällä hetkellä 3 miljoonaa matkustajaa. Näistä suuri osa on risteilymatkustajia, jotka pistäytyvät maissa kaupunkilomalla yhden vuorokauden ajan. Päiväkävijöistä voidaan laskea noin 500 000 matkustajan saapuvan Helsinkiin Länsisataman kautta. Päivässä matkailijoita on keskimäärin 1 400 henkeä. Määrä kasvaa vuositason noin 3 %, jolloin vuoteen 2020 mennessä matkailijoita tulee olemaan noin 2 400

henkeä päivässä. Hernesaarta kehitetään risteilysatamaksi.

Asemakaava-alueen länsipuolelle sijoittuvaan keskuskortteliin on tarkoitus rakentaa kaksi suurta päivittäistavaramarkettia, suurimpia erikoiskauppoja sekä osa julkisista palveluista. Koko Jätkäsaaressa asuva väestö edellyttää kaupallisten palveluiden tilaa 35 000 k-m². Yhteensä paikallisen väestön, matkailijoiden ja työpaikkojen edellyttämä kaupallisten palveluiden tilantarve on noin 56 000 k-m². Matkailu tulee olemaan merkittävä alueen toimintoja leimaava tekijä. Tutkimuksen mukaan virolaisen matkailijan kulutuksesta kolmannes kohdistuu ravit-

semispalveluihin ja loput vähittäiskauppaan. Matkailijat tarvitsevat erilaisia palvelutiloja noin 8 000 k-m², jotka sijoittuvat lähinnä terminaalialueen pohjoispuolelle Tyynenmerenkadun varteen. Suurin yksittäinen turistien palvelemiseen osoitettu liikekerrosala 3 000 k-m² on korttelissa 20812.

Asemakaava-alueella liiketilat sijoittuvat pääosin kokoojakatujen varsille katu- tasoon, rakennusoikeutta liiketiloille on varattu yhteensä 18 190 k-m².

Merenrannassa alueen itäreunalla on varattu kolme tonttia hotelleille, yksi sijoitettavaksi vanhaan makasiiniin, kaksi muuta uudisrakennuksiin.



Luonnonympäristö

Vihreää luontoa ei Jätkäsaareissa ennestään ole. Asemakaava-alueen sydämeen rakennetaan uuden kaupunginosapuiston ensimmäinen osa. Puiston paikalla on nyt asfalttikenttää. Puistolle rakennetaan uusi topografia, jolloin saadaan istutettaville puille ja muulle kasvustolle puhdas kasvualusta. Puistossa maanpintaa nostetaan nykyisestä noin +3 tasosta korkeimmillaan noin tasoon +10.

Länsisatamankadulle ja Jätkäsaaren laiturin pohjoisosaan istutetaan puurit, muutoin puita on katualueilla vain puiston kohdalla ja Sonckin makasiinien edustalla sekä Länsilinkin aukiolla.

Suojelukohteet

Lars Sonckin suunnittelemat satamamakasiinit L2 ja L3 on suojeltu jo vuoden 1979 asemakaavassa merkinnällä ark. Rakennuksille on nyt merkitty suojelumääräys sr-1.

Lars Sonckin suunnittelema entinen sataman hallintorakennus Ruoholahden rajalla sekä Huutokonttori on merkitty suojelumääräyksellä sr-2.

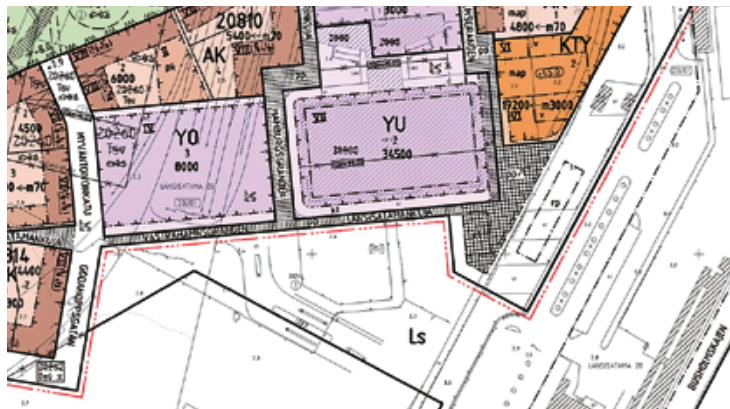
Puhelinkioski sataman hallintorakennuksen vieressä säilytetään ja kunnostetaan mahdollisuuksien mukaan siten, että sen käyttötarkoitusta voidaan muuttaa esimerkiksi taideprojektiksi tai vastaavaan muuhun käyttöön.

Yhdyskuntatekninen huolto

Vesihuolto

Ruoholahden nykyiseen asuinalueeseen liittyvä osa voidaan liittää nykyisiin vesihuollon verkostoihin pienin muutoksin. Muuta aluetta varten tarvitaan uusi verkosto, mutta nykyistä verkostoa voidaan käyttää rakentamisen alkuvaiheessa hyväksi. Nykyinen satamassa sijaitseva jätevedenpumppaamo joudutaan korvaamaan tehokkaammalla. Samalla se siirretään uuteen paikkaan ja paineviemäri johdetaan Hernesaareissa sopivampaan viettoviemäriin.





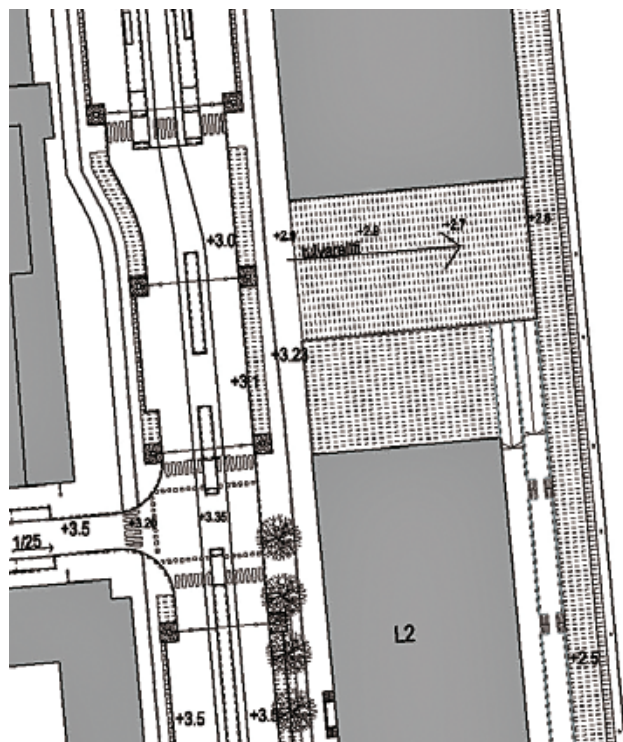
Asemakaavassa on varattu jätevedenpumppaamolle tila Bunkkerin eteläpuolelta et-merkinnällä.

Kuivatus

Tontin 20803/1 eteläosaan on varattu tulvareitti, jolla ei saa estää pintaveden virtausta kadulta merelle. Tällainen virtausreitti saattaa olla tarpeellinen kovimpien rankkasateiden aikaan kun katualueen sadevesiviemäreiden välityskyky ei riitä tai jos runsas vesi on huuhtonut niihin poikkeuksellisen paljon kasvijätteitä, maa-ainesta tai roskia. Alueen muut tulvareitit sijaitsevat kaduilla ja raiteilla.

Rakennettava sadevesiviemäriverkosto vaatii uusia purkupisteitä. Johtojen rakentaminen nykyisten raskasrakenteisten laiturirakenteiden läpi merivedenpinnan alapuolella on hankalaa ja kallista. Sadevesiviemäreiden korkeusasema pyritään pääsääntöisesti sijoittamaan merivedenpinnan yläpuolelle, mutta purkupisteen tulisi sijaita sen verran syvällä, että talvikaudella jääkansi olisi purkupisteen kohdalla mahdollisimman samanlainen kuin muualla vesialueella. Välimerenkadun länsipäässä sadevesiviemärointi sovitaan Saukonpaaden asemakaava-alueen rakentamiseen ja pohjoispuolella liitytään nykyiseen sadevesiviemäriverkostoon.

Hyväntoivonpuisto sijaitsee alueen korkeimmalla kohdalla ja sen pintakuivatus ja sadevesiviemärointi suunnitellaan puiston suunnittelun yhteydessä. Tonttikatujen sadevesiviemäroinnissä on varauduttu ottamaan vastaan puiston kuivatusvesiä. Hulevesien imeyttäminen puistoalueella ei ole suotavaa, jotta vesien virtausten mukana ei tapahtuisi hallitsematonta haitta-aineiden virtausta.



Tulvareitti tontin 20803/1 eteläosassa, kuva katuympäristösuunnitelma, LO-CI Maisema-arkkitehdit Oy.



Energiahuolto

Alue sijaitsee 1 km etäisyydellä Salmisaaren voimalaitoksesta, sähköasemasta ja kaukojäähdytyskeskuksesta. Liittyminen kaukolämpöverkoston ja kaukojäähdytysverkoston rakennetaan sekä Länsisa-tamankadun että Jätkäsaarenlaiturin suunnista. Kaikki rakennukset on mahdollista liittää kaukolämpö-verkoston. Länsisatamankadun ja Tyynenmerenkadun läheisyydessä sijaitsevat toimitila- ja palvelurakennukset, hotelli, liikuntakeskus, koulu, satamaterminaalili ja osa asuinrakennuksista on mahdollista liittää kaukojäähdytysverkoston. Kaukojäähdytyksen ulottaminen tonttikatujen varsilla sijaitseviin asuinrakennuksiin selvitetään tapauskohtaisesti tonttien suunnittelun yhteydessä.

Alue ei tarvitse omaa sähköasemaa. Sähkönsiirtoverkkoa Salmisaaren ja Punavuoren sähköasemilta vahvistetaan merkittävästi ja jakeluverkosto rakennetaan kokonaan uudestaan. Alueelle sijoitetaan noin 14 sähkömuuntamo, jotka sijoitetaan pääasiassa rakennusten yhteyteen tai maanalaisiin tiloihin, esimerkiksi pysäköintilaitoksiin. Mikäli muuntamo ja joudutaan sijoittamaan ulkotiloihin, ne tulee sovittaa muihin rakenteisiin. Raitioiteiden rakentamiseen on varauduttu varaamalla tila sähkönsyöttöasemalle kortteliin 20017.

Alueelle sijoitetaan noin 40–45 sähköjakokaappia. Lisäksi tietoliikennettä ja liikennevaloja varten tarvitaan omia kaappeja. Tätä varten AK- ja KTY-kortteli-alueiden tonteille varataan asemakaavas-

sa kullekin yksi kadulle avautuva, ovellinen tila yhdyskuntateknisen huollon ja kokaappeja varten. Tavoitteena on, ettei kaappeja sijoiteta kaduille tai aukioille.

Jätehuolto

Jätkäsaarenkallion maanalaisen pysäköintilaitoksen yhteyteen on suunniteltu myös kalliotilaan sijoituvia huoltotiloja. Näitä ovat rakennusviraston varikko ja jäteasema.

Jätteen putkikeräysjärjestelmää käytämällä voidaan jäteautoliikenne lopettaa tonttikaduilla lähes kokonaan ja jätehuoneiden rakentamistarve vähenee merkittävästi. Putkikeräysjärjestelmällä huoltoliikenne asuinkortteleissa putoaa perinteiseen keräystapaan verrattuna alle kymmenesosaan. Jäteasema tarvitsee oman poistoilmakanavan, jossa on tehokas äänenvaimennus ja poistoilman suodatus. Lisäksi laitoksen keräysputkistolle tulee varata tila katu-, puisto- ja korttelialueilla. Järjestelmällä voidaan kerätä kuiva- (eli seka-), bio-, keräyskartonki- ja paperijätteet. Keräyskartongin keräysvelvollisuus koskee vähintään 20 huoneiston kiinteistöjä. Metallin, lasin, pahvin ym. keräys järjestetään perinteisellä tavalla. Vuodessa asemakaava-alueelta kertyvä jätemäärä on noin 2220 t eli noin 357 täyttä kuorma-autollista. Jäteasema tulee palvelemaan koko Jätkäsaaren aluetta. Matkusta-jasataman lähistölle on merkitty paikka, johon voidaan tarvittaessa sijoittaa alueellisen jätteenkeräyksen syväkeräysastioita.



Kuvat: Esimerkkejä Ruotsissa toteutetuista jätteen putkikeräysjärjestelmistä.

Tietoliikenne

Alueen suunnittelussa on varauduttu nykyaikaisen tietoliikenneverkoston rakentamiseen.

Väestönsuojelu

Kalliotiloja voidaan varustaa väestönsuojiksi, jotka kattavat suojatarpeen lähes koko kaava-alueella lukuun ottamatta hotellikortteleita. Koulun ja bunkkerin tontit ulottuvat niukasti tavoitteellisen 250 m suojaetäisyyden alueelle, mutta kortteli 20812 jää sen ulkopuolelle.

Maaperän pilaantuneisuus ja rakennettavuus

Maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus

Maaperän pilaantuneisuus joudutaan ottamaan huomioon koko asemakaava-alueella. Maaperän puhdistamista ja hyötykäyttöä koskeva kiinteistöviraston laati-



Kallioväestönsuoja ja sisäänkäyntien 250 metrin piiri.

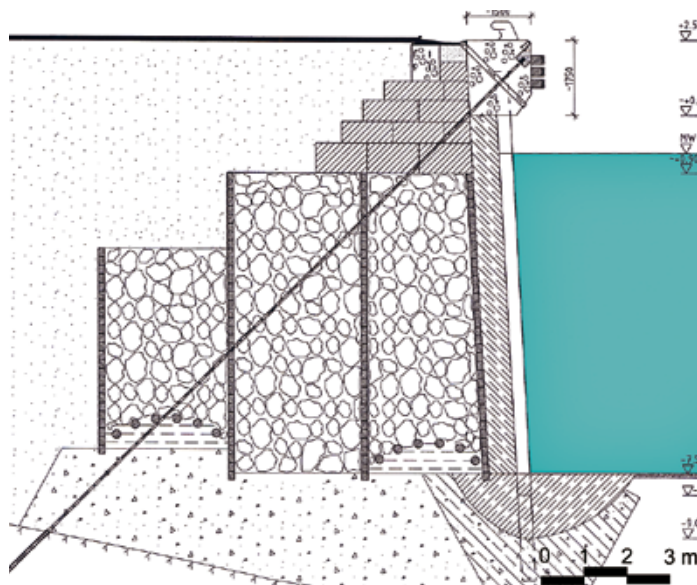
Kuva: kalliosuunnittelu Oy.

ma ympäristölupahakemus on tullut viireille Uu-denmaan ympäristökeskukseen kesällä 2008. Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren alueelle on laadittu kohdekohtaiseen riskinarviointiin perustuva yleissuunnitelma pilaantuneen maan puhdistamisesta ja hyötykäytöstä. Riskinarvioinnissa on käsitteellisellä mallilla tunnistettu altistujat ja altistumisreitit. Merkittävimpien haitta-aineiden kulkeutumisesta on arvioitu mm. laskennallisesti, liukoisuuskokeilla sekä pohjavesinäytteiden tulosten perusteella. Hyötykäytön riskeistä arvioitiin lisäksi mereen kulkeutuvien haitta-aineiden määrää ja kuormituksen merkitystä.

Riskinarviointiin perustuvien kunnostuksen yleisperiaatteiden mukaan alueelta poistetaan kaikki maanalaisten tilojen ja esim. johtolinjojen kaivun edellyttämät massat rakentamisen vaatimaan tasoon. Asuinrakennusten kohdalta poistetaan vähintään 1,5 metrin syvyydeltä maamassat, joiden hiilivetypitoisuudet ylittävät riskinarviointiperusteiset tavoitearvot (100 mg/kg bensiinijakeelle ja 500 mg/kg keskitisille). Mahdolliset ongelmajätteeksi luokitellut pilaantuneet maat poistetaan pohjavesipinnan yläpuolta. Rakennusten kohtia lukuun ottamatta kaikkialle tulee puhdas vähintään puolen metrin paksuinen pintakerros tai puhdas rakennekerros. Orgaanisia haitta-aineita (PCB, PAH, haituvat aineet) sisältävät maat poistetaan yli 1,5 metrin syvyydeltä, jos niiden pitoisuudet ovat suurempia kuin valtioneuvoston asetuksen 214/2007 alemmat ohjearvot. Alueelta mahdollisesti havaittavat muut haitta-aineet edellyttävät riskinarvioinnin päivittämistä.

Pääosalla asemakaava-aluetta maanpintaa nostetaan jopa useita metrejä, mikä mahdollistaa pilaantuneen maa-aineksen eristämisen täyttökerrosten alle.

Asemakaava-alueen eteläpuolella sijaitsevan entisen kaatopaikka-alueen kunnostaminen on teknisen toteutettavuuden ja riskienhallinnan kannalta edullista tehdä yhtenä kokonaisuutena. Kaatopaikka on tarkoitus kunnostaa osittaisella massanvaihdolla ja eristämällä. Kaatopaikkakaasujen keräämiseksi on suunniteltu toteutettavaksi kaasunkeräysjärjestelmä. Liikuntapuiston alueella kaatopaikkakaasujen muodostuminen jatkuu edelleen ja eristerakenteiden lisäksi tarvitaan huokoskaasun keräys- ja käsitte-



Jätkäsaaren itäreunan pystylaiturin rakenne. Vanhat laiturit pyritään jättämään rakenteineen muistumiksi vanhasta satamatoiminnasta. Kuva: Helsingin Sataman tyyppipiirustus.

lyjärjestelmä. Jätetäytön määrä kaatopaikka-alueella on huomattava ja jätteen poistaminen olisi myös maanrakennusteknisesti lähes mahdoton tehtävä. Kaatopaikka-alueen kunnostaminen eristämällä lisätynä kaatopaikkakaasujen hallitulla keräysjärjestelmällä on tämänhetkisen käsityksen mukaan toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Kaatopaikan laajuutta tarkennetaan käynnissä olevan suunnittelun aikana. Mikäli kaatopaikan reuna-alue ulottuu asemakaava-alueelle, kunnostetaan se muun kaatopaikan yhteydessä.

Viheralueelta varataan alueita rakennustoiminnasta tulevan hyötykäyttökelpoiseksi todetun pilaantuneen maan sijoittamiseen. Maa-ainekset eristetään viherakenteista, jotta haitta-aineet eivät kerry kasveihin. Asuinalueen julkisuuskuvan ja yleisen varovaisuusperiaatteen takia päiväkotien leikkipaikkoja ei sijoiteta pilaantuneiden maa-ainesten sijoituskohdille, vaikka riskiä useiden metrien maakerrosten alla sijaitsevien metalliyhdisteiden joutumisesta leikkimaalle ei olisikaan.

Pohjarakentaminen

Alueella käytetään pääasiallisena perustamistapana maanvaraista perustamista luonnonmaan tai kallion varaan tai maanvaraista perustamista vahvistetun täytemaan varaan. Osaksi joudutaan käyttämään paa-luperustusta, täyteen laadun

perusteella lyöntipaalaus vaikuttaa käytökelpoiselta. Pohjarakennuskus-tannukset ovat noin 35–200 euroa kerrosneliömetriltä riippuen kerrosten lukumäärästä. Edullisimmat rakennuspaikat sijaitsevat Hietasaaren ja Jätkäsaaren kohdilla ja kalleimmat rakennuspaikat saarten välisessä painanteessa. Kunnallistekniikka voidaan rakentaa maanvaraisesti. Hyväntoivonpuiston itäisimmässä osan maaperän kerrosrakenne ja pohjanvahvistustarve selvitetään jatkosuunnittelun aikana kun ratapihatoiminnot ovat päättyneet.

Rantarakenteet

Jätkäsaarenlaiturin nykyiset rantamuurit ovat käyttökelpoisia. Ne on vahvistettu 1975–1994 ankkuroidulla teräsponsittisella, jonka tausta on betonoitu. Alkuperäinen hirsiarkkurakenne on rakennettu 1920-luvulla. Vahvistus on tuettu maa- ja kallioankkureilla, jotka ulottuvat osin mäkasiinirakennusten L2 ja L3 alle.

Meluntorjunta

Asemakaava-alueelle on tehty useita meluselvityksiä ja meluntorjuntasuunnitelmia eri suunnitteluvaiheissa ja tarkentaen. Melulähteet ovat autot, raitiotie, laivat, helikopterit ja matkustajasataman huolto. Kaavasunnittelun lähtö-

kohtana on matkustajasataman jääminen alueelle ja sen kehittäminen pääasiassa nykyisen terminaalin eteläpuolella ja Hernesaaren puolella. Korttelirakenteen suunnittelussa on pidetty tärkeänä rajoittaa kokoojakatujen ja matkustajasataman melun leviämistä asuntoalueelle ja Hyvääntoivonpuistoon.

Ajoneuvoliikenne aiheuttaa meluhaittaa kokoojakatujen varsilla. Rakennuskorttelit on suljettu katujen suuntaan ja niiden pihoiille liikenteen äänet eivät juuri yllä. Liikuntapuiston pohjoisosaan leviää melua sekä Valtamerenkadulta että Länsisatamankadulta. Koulun lähistöllä keskiäänitaso on 45–50 dB, joka on alle ohjearvotason 55 dB.

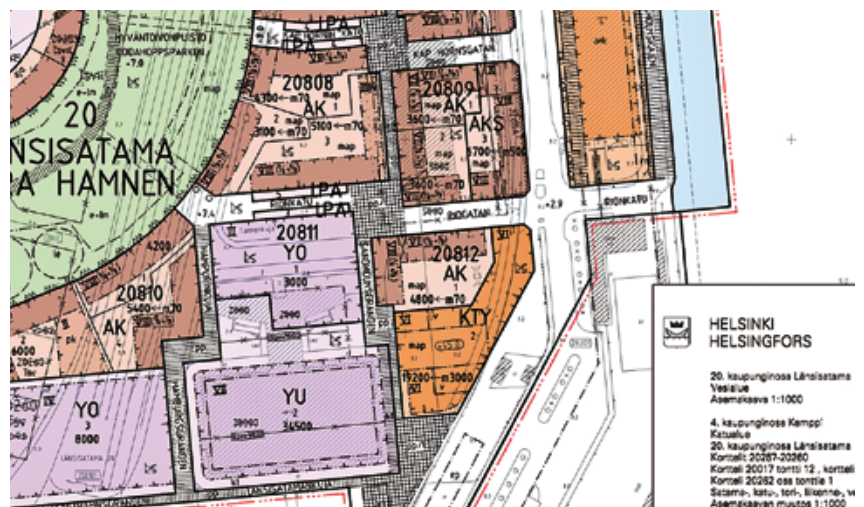
Matkustajasataman pohjoisin reittiliikenteen laivapaikka LJ3 sijaitsee korttelin 20812 kohdalla siten, että peräportti on etelässä ja aluksen keula makasiinin L3 ja korttelin 20809 kohdalla. Päiväaikaan matkustajasataman laivat eivät aiheuta merkittävää meluhaittaa. Ainoastaan korttelin 20809 kadun puoleisella osalla laiva- ja satamamelu ylittää 60 dB(A) katusosassa sekä päivällä että yöllä. Laivamelua on tarkasteltu myös kattotasolla 22 m korkeudessa, jossa laivamelu ylittää 55 dB kortteleiden 20812 ja 20809 sataman puoleisilla osilla päivällä ja yöllä. Melualueella sijaitsevan asuinrakennuksen osalta meluntorjunta on huomioitu kaavamääräyksissä.

Matkustajasatamassa yöpyvä alue aiheuttaa melua sataman lähistöllä, mikäli apukonetta käytetään. Kortteleiden sisäpihoille melu ei yllä, mutta lähimpien kortteleiden ylimmissä kerroksissa parvekkeet tulee sijoittaa suojaiselle puolelle. Sataman puoleisten seinärakenteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon laivakoneen äänen taajuusalue, joka poikkeaa liikennemelun taajuusalueesta. Satamaan suuntautuvassa seinärakenteessa voidaan tarvittaessa käyttää kivrakenteista ulkoseinää, sisäpuolista lisälevyverhousta, erillisiä ikkunakarmeja, raskai-

ta ja suuremmalla ilmvälillä varustettuja ikkunalaseja ja kaksinkertaisia parvekeovia. Korttelissa 20809, Tyynenmerenkadun puolella on asuinrakennuksen oltava tyypiltään sivukäytävätaalo tai akustisilta ominaisuuksiltaan vastaava ratkaisu.

Koneellinen ilmanvaihto rakennetaan kaikkiin uusiin kerrostaloihin ja ilmanvaihdokeet aiheuttavat jonkin verran ääntä. Tyynenmerenkadun alueella voidaan tuuloilman jäähdytyksessä käyttää kaukojäähdytystä, mikä vähentää kiinteistökohtaisten jäähdytyskoneiden käyttöä, niiden meluhaittaa ja vähentää tarvetta järjestää läpivetoa huoneistoon ikkunoita avaamalla. Crusellinsillan ja Saukonpaaden asemakaava-alueen kautta rakennetaan toinen kaukojäähdytysjohto alueelle. Kaukojäähdytystä voidaan tarvittaessa käyttää myös Jätkäsaarenkallion asuin-kortteleissa ja myöhemmin kaavoitettavissa liike- ja palvelukortteleissa.

Korttelit 20812 ja 20809 asemakaavassa.





Sataman aiheuttama melu päivällä. Kuva: Akukon Oy.



Sataman aiheuttama melu yöllä. Kuva: Akukon Oy.



Sataman ja liikenteen aiheuttama melu päivällä. Kuva: Akukon Oy.



Sataman ja liikenteen aiheuttama melu yöllä. Kuva: Akukon Oy.



Jätkäsaaren katujen nimet ovat pääosin muistumia Satamatoiminnasta.

Nimistö

Nimistötoimikunnan päätöksen mukaan (7.6.2006) asemakaava-alueen uudet pääkadut ovat Välimerenkatu (Medelhavsgatan) ja Tyyntenmerenkatu (Stilla-havsgatan).

Välimerenkadun poikkikadut ovat Malagankatu (Malagagatan) ja Livornonkatu (Livornogatan).

Tyyntenmerenkadun poikkikadut ovat Juutinraumankatu (Öresundsgatan), Suezinkatu (Suezgatan), Kap Hornin katu (Kap Hornsgatan) ja Rionkatu (Riogatan).

Nimistössä jo ennestään esiintyvä Länsisatamankatu (Västrahamnsgränden) jatkuu asemakaava-alueen länsireunassa. Sen poikkikatu on Hyväntoivonkatu (Godahoppsgatan).

Aluetta kaarevalinjaisena halkaiseva puisto on Hyväntoivonpuisto (Godahoppsparken).

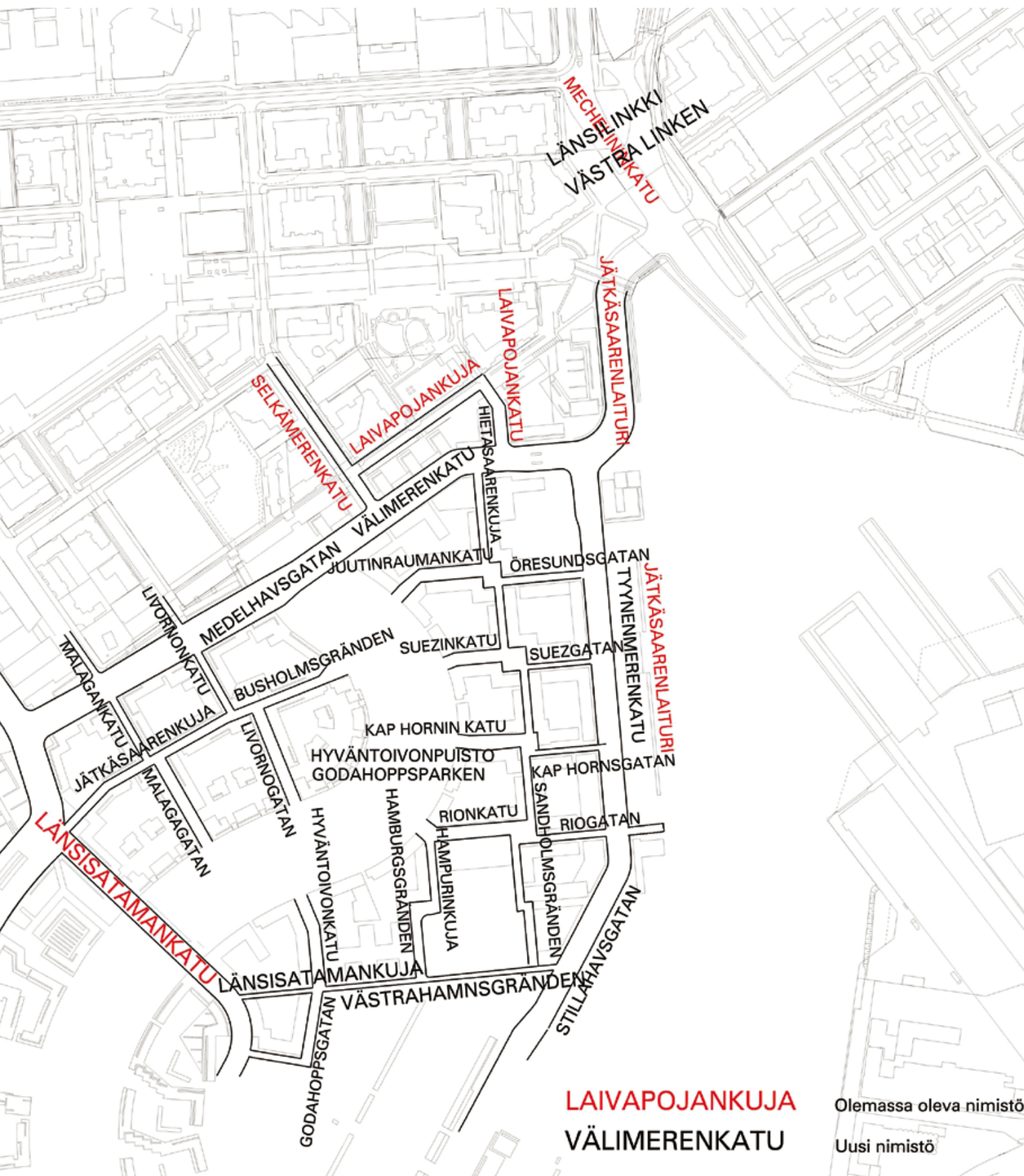
Alueen kevyen liikenteen kujat ovat Hampurinkuja (Hamburgsgränden), Jätkäsaarenkuja (Busholmsgränden) Hieta-saarenkuja (Sandholmsgränden) ja Länsisatamankuja (Västrahamnsgränden).

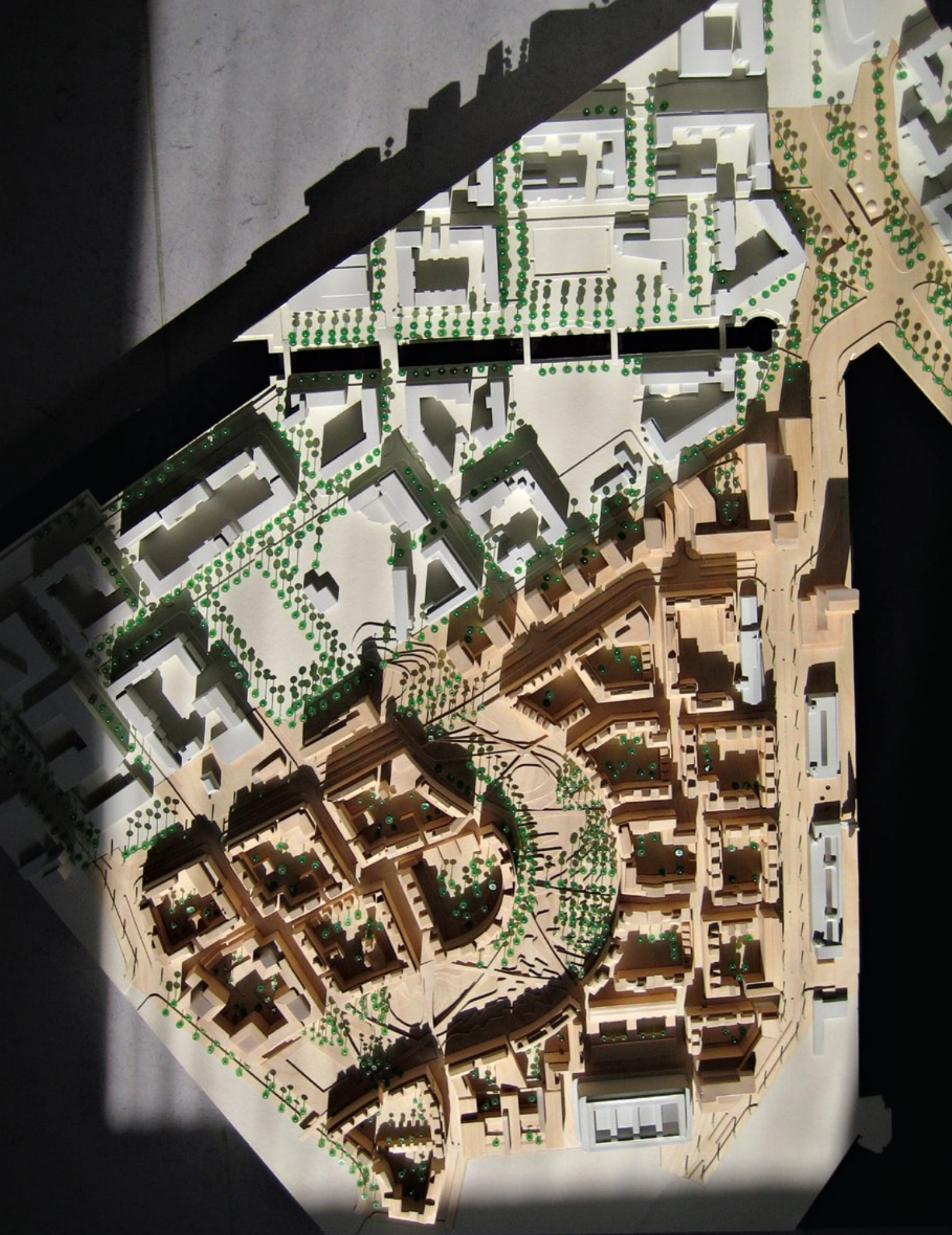
Nimistötoimikunnan perusteluna ovat Helsingin Sataman kauppamerenkululle tärkeät reitit, paikat ja kaupungit sekä alueelle täyttömaan alle piiloon jääneiden saarten nimet.

Nimistötoimikunnan päätöksen mukaan (12.12.2007) Mechelininkadun eteläpään katuaukio on Länsilinkki (Västra Linken). Perusteluna on nimi Länsisataman kaupunginosan mukaan.



Mechelininkadun eteläpään sijoittuva Länsilinkki saa nimensä Länsisataman kaupunginosan mukaan.





Asemakaava-alueen pienoismalli. Asemakaava-alue on mallissa erotettu puiselle pohjalle, nykyiset olemassa olevat alueet ja säilyvät rakennukset vaalealla.

5 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavan toteuttaminen muuttaa alueen kokonaan entisestä. Aidattu ja ulkopuolisilta suljettu tavarasatama muuttuu toiminnalliseksi ja rakenteelliseksi osaksi Helsingin kantakaupunkia. Asuinkerrosalan merkittävä lisäys alueella vahvistaa kantakaupunkia toiminnallisesti. Asemakaavan muutoksessa on otettu huomioon kantakaupunkimaisen rakenteen ja mittakaavan jatkuminen Jätkäsaaressa.

Alueen rakentuminen vahvistaa myös Ruoholahden asemaa osana kantakaupunkia. Ruoholahden asuinalue jatkuu Jätkäsaaren asuinalueena. Mechelininkadun uusien liikenne- ja ympäristöjärjestelyjen myötä sekä Ruoholahti että Jätkäsaari ovat toiminnallisesti paremmin yhteydessä kantakaupunkiin. Myös Ruoholahden viheralueet täydentyvät Hyvääntoivonpuiston toteuduttua.

Satamamiljö, joka on ollut luonnollinen osa merenrantakaupunkia ja vaikuttanut kantakaupungin henkeen merkittävästi, poistuu miltei kokonaan. Vastaava kehitys on ollut meneillään jo pitkään Euroopan suurissa satamakaupungeissa.

Kantakaupunki on suosittua asuinaluetta. Jätkäsaari täydentää merkittävästi Helsingin kantakaupunkia osana merelisiä asuinalueita. Se tarjoaa turvallisen asuin ympäristön lähellä keskustaa myös lapsiperheille.

Asemakaava-alueesta ja liittymisestä lähiympäristöön on laadittu pienoismalli mittakaavaan 1:1000. Pienoismallin avulla voidaan arvioida muodostuvaa kaupunkirakennetta ja sen suhdetta ole-massa olevaan ympäristöön.

Kaavan toteuttaminen vaikuttaa rakennettuun ympäristöön lisäksi siten, et-

tä sataman toimintaan liittyneitä halleja ja pienempiä rakennuksia puretaan. Käyttökelpoiset rakennukset säilytetään ja niille etsitään uusi käyttö. Arvokkaimmat rakennukset suojellaan asemakaavalla. Bunkkeri toimii alueellisena maamerkinä ja on samalla yksi toiminnallisista keskuksista.

Ilmastomuutoksen vaikutusten hallinta ja energiansäästö-rakentaminen

Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava-alue on ensimmäinen ja rakennus-oikeudeltaan suurin Jätkäsaaren uusista asemakaavoista. Jätkäsaaren mittakaavassa se on "sisämaakaava", sillä ainoa rantakaistale on 90 vuotta sitten rakennettu osa Hietalahden rantaa ja tulevat kaava-alueet suojaavat sitä Lauttasäärensalmen suunnasta. Kaavaa suunniteltaessa on muistettu mahdollinen meren pinnan kohoaminen ja muutokset sateiden rankkuudessa ja toistuvuudessa. Tuulisuuden vaikutuksia on tutkittu tuulitunnelikokeella ja kokeen tulosten perusteella arvioitiin myös pakkasen vaikutusta viihtyisyyteen.

Asemakaava mahdollistaa matala-energiarakentamisen. Kaupungilla on maanomistajana mahdollisuus vaikuttaa rakentamisen tapaan tontinluovutus-ehtoilla. Lisäksi asemakaavaan on lisätty määräys, joka sallii tuuligeneraattori- ja aurinkopaneelirakenteiden tai muiden energiaa tuottavien ratkaisujen integroimista rakennuksiin.

Asemakaavaluonnoksen käsittelyn yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakunta kehotti kaupunkisuunnitteluvirastoa selvittämään energiansäästö-rakentamista.

Rakentamiseen ja asumiseen liittyvis-sä ilmastokysymyksissä energian tuotanto ja sen käytöllä on keskeinen sija.

Suomi on liittynyt sopimuksiin, sitoutunut tavoitteisiin ja asia on siirtynyt maankäytön ja rakentamisen ohjauksen kautta myös käytännön tasolle. Eräänä tavoitteena on tiiviimpi yhdyskuntarakenne, joka vähentää liikkumistarvetta.

Maakunta- ja yleiskaavatasoilla on päädytty siirtämään tavarasatama kaupungin laidalle ja muuttamaan keskeisesti kaupunkirakenteessa sijaitseva alue asunto- ja työpaikka-alueeksi. Samanlaisesti on varauduttu metroradan jatkamiseen aluetta sivuten lännen suuntaan ja autotunnelin rakentamiseen helpottamaan liikennöintiä alueelta idän suuntaan. Merkittävimmät päätökset alueen liikennetarpeen energiatalouden osalta on tehty tässä vaiheessa.

Asemakaavassa ei ole erityisiä kritee-

reja rakennusten lämmöneristävyyden tai lämpöenergian tuotantotavan suhteen. Lämmöneristävyys ei ole sillä tavalla paikkakohtainen ominaispiirre kuin ääneneristävyys. Sitä ohjataan rakentamismääräyksillä (RakMK). Rakennuksen muodolla on jonkin verran vaikutusta energiatalouteen kuten myös ikkunapinta-alalla. Asemakaavassa näitä ohjataan rakennustaiteellisessa ja kaupunkikuvalisessa tarkoituksessa eikä energiataloudellisessa.

Jotta asuntojen ostajilla, omistajilla ja käyttäjillä olisi parempi mahdollisuus verrata eri tuottajien asunto-tuotantoa myös energiatalouden kannalta, on valmisteltu valtakunnallinen energiatodistusjärjestelmä (voimaan 1.1.2008), jolla osaltaan tuodaan EU:n energiatehokkuusdirektiivi

vi suomalaiseen rakentamis-käytäntöön. Valmistelun yhteydessä on tarkistettu rakennuksen lämmöneristykseen, sisäilman, ilmanvaihdon ja energiatehokkuuden rakentamismääräykset ja mm. rakennuksen energiankulutuksen ja lämmitystehotarpeen laskentaohje. Ympäristöministeriö on ilmoittanut tavoitteekseen lisätä energian säästöä vielä 30–40 % kiristämällä määräyksiä vuoden 2010 alusta alkaen. Tehokain kannuste on kuitenkin rakentamisen ja käytön aikainen taloudellinen säästö.

Rakentamisen ohjauksessa edetään kohti matalaenergiarakentamista. Vain tällä tavalla EU:n energiatehokkuusdirektiivi ja kansainväliset sopimukset kasvihuonekaasujen vähentämiseksi saavutetaan. Rakennuksen lämmöneristävyyden

Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto.



ja vaipan tiiviyn merkitys on noin 85 % koko rakennuksen lämpöenergiasta. Toiseksi tärkein asia on ottaa talteen jäteilman energiasisältö ilmanvaihtolaitteistossa. Kolmanneksi tärkein asia on varsinaisen lämpöenergian tuotantotapa. Useiden asiantuntija-artikkeleiden mukaan tavoitteet kasvihuonekaasujen päästöjen tasosta voidaan Suomen mittakaavassa kuitenkin saavuttaa vain ydinvoiman ja tuulienergian lisärakentamisella.

Jätkäsaari sijaitsee Salmisaaren voimalaitoksen sähköaseman ja kaukojäähdytyskeskuksen läheisyydessä, jolloin energian siirron hukka on vähäistä. Kolmoistuotannossa voidaan suuressa mittakaavassa tuottaa tehokkaasti lämmön ja sähkön lisäksi myös jäähdytysenergiaa. Tänä päivänä erilaiset laitteet tuot-

tavat niin paljon lämpöenergiaa, että se riittää asukkaan ja työntekijän tuottaman lämmön ohella rakennuksen peruslämmön ylläpitämiseen suuren osan vuotta. Tämä edellyttää rakennuksen vaipan hyvää lämmöneristävyttä ja jäteilman lämmön talteenottoa. Tällöin myös jäähdytysenergian kysyntä kasvaa huomattavasti, millä on hyvin suuri merkitys energian käytön tehokkuuden ja tuotannon haittojen kannalta.

Tällä hetkellä tilanne on lainsäädäntöön perustuvan viranomaisohjauksen osalta erilainen kuin esimerkiksi Viikin ekorakentamisen suunnittelun aikana 1990-luvulla. Viikkiä rakennettaessa on löydetty soveltamiskelpoista tekniikkaa ja rakentamisen ohjaustapoja. Jätkäsaaressa voidaan käyttää esimerkiksi aurinko-

lämpökeräimiä tai -sähkökennoja. Maalämmöllä voidaan ratkaista vain yksittäisten rakennusten lämmitystarve eikä se pärjää lämpötehon osalta uudelle asuntoalueelle rakennettavalle kaukolämpöverkostolle. Myös jäähdytys kannattaa ratkaista aluekohtaisesti eikä kiinteistö- tai huoneistokohtaisesti kompressori- tai lämpöpumpputekniikalla. Myöhemmissä rantakortteleissa voidaan harkita esimerkiksi merivedenpinnan alapuolelle täytemaahan asennettavia putkistoja huoneistojen viilennyksessä. Kaupungin uusien merenrantakohteiden suunnittelun ja rakentamisen tueksi kehitetään tällä rantarakentamisen ohjeistoa. Tutkimus- ja kehittämistarve on edelleen melko suuri.

Rakennusalan yritykset ja julkisyhteisöt ovat myös huomanneet trendin ra-



kennusten energian käytön suhteen ja käynnistäneet omia ohjelmiaan. Helsingin kaupunki allekirjoitti vuonna 2007 uuden energiatehokkuussopimuksen, jolla tavoitellaan 9 % energian säästöä 9 vuoden jaksolla sekä sitoudutaan energiatehokkuuden edistämiseen ja tiedottamiseen. Noin 80 % kaupungin käyttämästä energiasta kuluu rakennuksissa.

Suomessa vuosittain rakennettava uudistuotanto on 1-2 % rakennuskannasta. Myös peruskorjausten yhteydessä tehtävillä ratkaisuilla vaikutetaan energian käyttöön. Kiinteistöissä käytettävän energian osuus on 30 % Suomen kokonaisenergiankulutuksesta ja 40 % tästä kuluu lämmitykseen.

Jätkäsaarella kaupunki voi vaikuttaa rakentamisen energiakustannuksiin esimerkiksi ulkovalaistuksen toteutus- ja käyttötavoilla, liikuntakeskuksen peruskorjauksen ratkaisuilla ja muulla liikunta- paikkarakentamisella, maa-ainesten käsittelytavoilla jne. Kaupunki voi maanomistajana säädellä millä ehdoilla tontteja luovutetaan rakentamiseen.

Energian jakeluverkostoja ei voida kuitenkaan rakentaa kevyemmin, vaikka yleinen tarve olisikin kokonaiskulutuksen vähentäminen. Rakentamistavan määrää hetkellinen kulutus.

Asukkaiden tarpeilla ja totumuksilla on merkitystä energia-asioissa. Lämpimän veden käytön vähentäminen ja matalampi sisälämpötila vaikuttaa ostoenergian määrään. Jätkäsaaren kaupunkirakentamisen näyttelysisällöllä on mahdollista tiedottaa elintapojen vaikutuksesta energiansäästötoimenpiteissä.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Jätkäsaaren ja muiden kantakaupungin ranta-alueiden rakentaminen aiheuttaa merkittäviä muutoksia Helsingin julkiseen liikenteeseen. Raitiovaunureittejä jatketaan näille uusille alueille tai mahdol-

lisesti voidaan perustaa kokonaan uusia reittejä. Julkisen liikenteen tarjontaa on tavoitteena parantaa kokonaisuutena.

Kävelyreitti matkustajasatamasta Ruoholahden metroasemalle lyhenee merkittävästi. Uusia kävely- ja pyöräteitä rakennetaan. Mechelininkadun alittava kevyen liikenteen reitti parantaa yhteyksiä Jätkäsaaresta ja Ruoholahdesta keskustan suuntaan.

Jätkäsaaren tuottama ajoneuvoliikenne tulee tavarasataman poistuttua aluksi vähenevään ja rakentamisen edistyessä se vähitellen taas kasvaa nykyistä liikennemäärää suuremmaksi. Toisaalta, jos vastaava kerrosala raken-

nettaisiin väljemmin ja kauemmas keskustasta, olisi henkilöautoliikenteen lisäys huomattavasti suurempi. Vuosaaren satamahanke ja ympäristöraportissa (Helsingin kaupungin ympäristökeskus 2005) on arvioitu, että mikäli Länsisatamaa ja Sörnäisten satamaa ei siirrettäisi pois kantakaupungista ja vastaava määrä asuntoja rakennettaisiin muualle, ajo-kilometrejä kertyisi seudulla vuodessa noin 73 miljoonaa enemmän.

Mikäli keskustatunnelia ei rakenneta, kasvaa Länsisatamankadun ja Crusellinsillan liikenne ja vastaavasti Jätkäsaarenlaiturin liikenne pienenee näille kaduille edellä esitetyistä liikennemääristä.



Asemakaava mahdollistaa energiakeräimien integroimisen rakennuksiin.

Mechelininkadun ja Jätkäsaarenlaiturin risteys selkiytyy. Tämän kaavan toteutumisen aikana liikennemäärät eivät nouse yhtä suuriksi kuin tavarasatama ollessa vielä toiminnassa.

Alueelle rakennetaan uusi ja nykyainen kunnallistekniikka, johon naapurialueiden on mahdollista liittyä.

Vaikutukset luontoon, maisemaan ja kaupunkikuvaan

Asemakaavan toteutuessa uutta puistoa rakennetaan yhteensä 6,5 ha ja puiston maaperää nostetaan nykyisen asfalttipinnan tasosta täyttämällä korkeimmillaan lähelle alkuperäisten saarien korkeustasoa.

Luonnonolosuhteista merkittävin on tuulisuus: avomereltä asti tuulella on avoimet etenemisreitit. Tiivis rakentaminen helpottaa alueen tuulisuusolosuhteita.

Hietalahden altaan maisemassa rakentamisen aiheuttama muutos on merkittävä: avoin satamakenttä poistuu ja tilalle tulee kaupunkimainen julkisivu. Muistumina vanhasta jäävät Lars Sonckin suunnittelemaat makasiinit ja rantalaiturit kaupunkijulkisivun edessä. Avoimet näkymät merelle vaihtuvat kantakaupunkimaiseen maisemaan. Tärkeimmät, pitkät näkymät keskustan suunnasta merelle säilyvät.

Jätkäsaaren portti muodostuu kahdesta muuta rakentamista selvästi korkeammasta tornista. Ne toimivat myös katunäkymän päätteinä, kun katsotaan Mechelininkatua Marian sairaalalta etelään tai kun katsotaan Tyynenmerenkatua bunkkerilta pohjoiseen.

Väliaikainen kaupunkijulkisivu lounaaseen syntyy siihen asti, kun rakentaminen etenee Jätkäsaaren muille osalle.

Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen

Jätkäsaaren osayleiskaavan laatimisen yhteydessä on varsin laajasti selvitetty

ympäristöterveydellisiä vaikutuksia. Selvityksiä on asemakaavaa laadittaessa täydennetty.

Suunnittelun yhteydessä tehtiin selvitys laivamelusta, ulkoseinien seinärakenteista ja ääneneristävyydestä. Asemakaavan muutoksessa noudatetaan selvityksen ohjeita. Laivojen meluhaittaa, joka aiheutuu pääasiassa satamassa yöpyvien laivojen omavaraisesta energiantuotannosta, on tarkasteltu täydentävin mittauksin ja selvityksin. Akustiikan konsultti laati menetelmän laivamelun äänieristysluvun määrittämiseksi ja äänieristystarpeen arvioimiseksi sekä antoi suosituksia julkisivun rakennemuotoista. Asumisviihtyvyys ei ole ongelmallista asuinkortteleiden sisä- eikä ulkotiloissa laivamelun takia.

Autoliikenne aiheuttaa meluhaittaa noin 30 metrin etäisyydelle puistoissa sekä kokoojakatujen varrella sijaitsevilla julkisivuilla. Autoliikennemelun torjumiseen riittävät normaalit rakennusratkaisut, sillä liikennemäärät ja ajonopeudet ovat alhaisia.

Vakiintuneen suunnittelutavan mukaan pysäköintitontin ja asuinrakennuksen rakennusalan välisen etäisyyden tulisi olla vähintään 8 metriä, jotta ajoneuvojen pakokaasuhaitat eivät aiheuttaisi viihtyisyys- tai terveyshaittaa sisätiloissa. Tämä perustuu rakentamismääräyksiin D2 Rakennusten sisäilmasto ja ilmanvaihto, jossa ohjataan sijoittamaan ulkoilmalaitteet siten, että rakennukseen tuleva ulkoilma on mahdollisimman puhdasta ja että ulkoilmaa ei saa ottaa ilmanlaatua heikentävän rakenteen tai rakennusosan kautta. Koska alueen asuinrakennuksiin rakennetaan koneellinen ilmanvaihto, ei rakennusten liikenneväylien tai pysäköintialueiden puoleisilta julkisivuilta ole tarvetta ottaa ulkoilmaa. Mikäli rakennuksen ilmanvaihtojärjestelmä sallii, voidaan tuuletusikkunoita pitää henkilökohtaisten tottumusten mukaan auki silloin, kun ulkoilma on hyvälaatuista.

Länsisataman matkustajasataman linjaliikenteen ja risteilyalusliikenteen kaasu- ja lämpöpäästöt eivät aiheuta terveyshaittaa tai merkittävää viihtyvyyshaittaa. Pakokaasujen yhdisteiden pitoisuudet jäävät päästö- ja leviämismalliselvitysten perusteella pieniksi. Pakokaasujen hajua on alueella odotettavissa. Selvän häiritsevän hajun määrä vuotuisesta kokonaisajasta jää kuitenkin VTT:n suositusta pienemmäksi. Talvikaudella hajuhaittaa ei selvityksen mukaan ole, sillä pika-alusten ja risteilyalusten puuttuminen vähentää haittaa merkittävästi.

Pilaantunut maaperän kunnostetaan asemakaavan maankäytön edellyttämään tasoon. Kunnostustoimilla kuten masanvaihdoilla, eristämällä ja rakennusten koneellisesti tuuletettavilla alapohjilla poistetaan maaperän pilaantuneisuudesta mahdollisesti aiheutuvat terveysriskit. Helsingin kaupunki on perustanut Jätkäsaaren seurantaryhmän, jonka tehtävänä on ohjata ja valvoa ruoppauksia ja täyttöjä sekä pilaantuneiden maiden kunnostusta ja hyötykäyttöä Jätkäsaaren alueella. Kaupungin edustajien lisäksi ryhmään osallistuvat Uudenmaan ympäristökeskuksen ja Länsi-Suomen ympäristölupaviraston edustajat.

Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Kantakaupungin asuinalueet saavat uutta elinvoimaa ja vahvistuvat asukasluvun kasvaessa ja Helsingin ydinkeskuksen palvelut saavat lähietäisyydellä uusia käyttäjiä. Kaupunkirakenteen muutos vaikuttaa myös myönteisen mielikuvan syntymiseen alueesta.

Kaupunkirakenteen eheytyminen, palvelujen ja joukkoliikennedyhteyksien lisääntyminen parantaa myös ympäröivien alueiden asukkaiden toimintamahdollisuuksia. Nykyiset kantakaupungin asuk-

kaat saavat uusia palveluja Jätkäsaaresta. Muun muassa liikunta-, puisto- ja lähivirkistysaluetarjonta lisääntyy, kun talletusvaraston liikuntahalli ja Hyväntoivonpuisto rakennetaan.

Ruoholahden reuna-alueiden asukkaille kaavan toteutuminen on suuri muutos. Vaikka asukkaiden toimintamahdollisuuden paranevatkin, kokonaisen kaupunginosan rakentaminen ennen avoimemman maisemaan on kuitenkin erityisesti sosiaalisiin oloihin vaikuttava tekijä.

Kantakaupunkimaisessa ympäristössä ovat ominaisia asukkaiden ja alueen käyttäjien liikkumisen monimuotoisuus ja liikennevälineiden vaihtoehtoiset valintamahdollisuudet. Katuseurallisuus eli yhteinen läsnäolo monien tuntemattomien ihmisten kanssa samassa tilassa, tunne osallisuudesta vilkkaassa elämänmenossa keskellä kasvotonta, mutta värikästä väkijoukkoa on urbaania. Urbania on suvaitsevaisuus ja vaihtoehtojen olemassaolo. Kaupunkimaisessa rakenteessa pääosassa on asumisen, työn, vapaa-ajan ja liikkeen sekoittuminen.

Asemakaavan muutoksen toteutuksesta kantakaupunkiin rakentuu alue, joka on tasa-arvoinen ja esteetön kaikkien ikä- ja käyttäjäryhmien kannalta.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kun tavarasatamatoiminnot siirtyvät Vuosaareen, Jätkäsaari jää tyhjäksi, laajaksi ja tasaiseksi asfalttikentäksi. Jätkäsaaren muuttaminen asuin- ja toimitila-alueeksi edellyttää kunnallistekniikan rakentamista samassa tahdissa. Viihtyisän asuin- ja työpaikkaympäristön aikaansaamiseksi täyttö- ja viheralueet on rakennettava jo varhaisessa vaiheessa, koska niiden merkitys on keskeinen.

Helsingin yleiskaavaluonnoksen 2002 yhdyskuntataloudellisten vaikutusten selvityksen mukaan Jätkäsaaren osayleiskaava-alue kuuluu hintaluokkaan ”kallis”, koska rakentamisen hintaa nostavat

lähinnä alueen esirakentamisesta (ruoppaus, täytöt ja tiivistys) ja pilaantuneen maaperän kunnostamisesta aiheutuvat kustannukset.

Kaupungin talouteen kohdistuvien rakennuskustannusten osalta Jätkäsaaren osayleiskaava-aluetta voidaan kuitenkin kuvata keskihintaiseksi koska kaupunkiin kohdistuvien kustannusten osuus rakentamisen kokonaiskustannuksista on edellä mainitun selvityksen mukaan keskimäärin 330 €/km².

Jätkäsaaren aloitusalueen keskimääräisiä kustannuksia nostavat peruskoulun rakentaminen ja liikuntakeskuksen saneeraus, jotka ovat molemmat kalliita kaupungin rahoittamia hankkeita. Ne palvelevat koko Jätkäsaaren aluetta.

Kalliopysäköintilaitoksen, maanalaisen huoltotukikohdan ja jätteenkeräysjärjestelmän rakentaminen ovat koko Jätkäsaaren aluetta palvelevia etupainotteisia investointeja. Pysäköintilaitoksen sisustaminen voidaan tehdä pysäköinti- ja väestönsuojatarpeen edellyttämässä tahdissa. Jätteenkeräyksessä voidaan alkuvaiheessa hyödyntää esimerkiksi tilapäisiä siirrettäviä jätekatoksia, mutta keräysputkisto ja jätekeskus tulee ottaa käyttöön parin vuoden kuluessa ensimmäisten kortteleiden valmistumisesta.

Toiminnallisen ja taloudellisen vertailun perusteella asemakaavassa on esitetty toteutettavaksi Jätkäsaarenkallion asuinkortteleiden pysäköinti kalliotilassa ja samaa ajoyhteyttä hyödynnetään myös rakennusviraston maanalaisen työtukikohdan ja jäteaseman liikennöintiin. Tässä vaihtoehdossa eri toimintojen tilatarve voidaan ratkaista, sillä työtukikohdalle ja jäteasemalle ei ole maanpäällisiä tontteja. Vertailun suunnitelmaan sisältyy 932 autopaikkaa, joiden kustannus on noin 36.500 euroa autopaikkaa kohti. Pysäköinnin kokonaispinta-ala on 31.800 m². Pysäköinnin kustantavat asunto- ja kiinteistöyhtiöt. Valitun vaihtoehdon huonona puolena voidaan pitää hankkeen suur-

ta laajuutta ja kokonaishintaa. Jotta se olisi myös käytännössä edullisempi vaihtoehto, tulee kaikki maanalaiset toiminnot toteuttaa.

Aloitusalueella maaperän puhdistamisen ja pohjarakentamisen lisäkustannukset ovat koko Jätkäsaaren alueen keskiarvoa pienempiä.

Kerrosneliometriä kohden kaupungin kustannukset ovat noin 410 euroa/k-m²(alv 0%), kun kokonaiskerrosala 419.000 k-m². Laajempaa aluetta palvelevan koulun ja bunkkerin kustannukset ovat 90 miljoonaa euroa eli 52 % kokonaiskustannuksista. Jos koulun ja bunkkerin kustannuksia ei laskettaisi tälle asemakaava-alueelle, olisivat kaupungin kustannukset noin 195 euroa/k-m².

Arvio kaupungille tulevista kustannuksista Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava-alueella, ei sisällä arvonlisäveroa:

Kunnallistekniikka	
Mechelininkadun eritasoliittymän kadut, sillat ja aukiot	11,0 milj.€
Kadut, aukiot, raitit, ulkovalaistus	8,0 milj. €
Puistoalueet ja niiden sijainti	5,1 milj.
Vesihuolto ja aluekuivatus	5,8 milj. €
Kaukolämpö ja kaukojäähdytys	3,3 milj.
Sähkönjakeluverkko	3,4 milj. €
Raitiotiet, pysäkit ja sähkönsyöttöasema	7,4 milj. €
Palvelurakentaminen	
Kunnallistekniikan työtukikohta, kalliotila	13,8 milj. €
Päiväkodit	5,6 milj. €
Lastentalo	8,4 milj. €
Koulu	20,8 milj. €
Liikuntakeskus, kirjasto- ja nuorisotilat	70,0 milj. €
Yleistasaustäytöt	1,8 milj. €€
Pilaantuneen maaperän kunnostaminen	7,8 milj. €
Yhteensä (alv 0%, hintataso 2/2008, rakennuskustannusindeksi 112,5, 2005=100)	172,2 milj .
Muiden toimijoiden kustannuksia	
Kalliopysäköintilaitos 932 ap.	34,0 milj. €
Yhteisväestönsuoja 5.600 sp.	4,7 milj. €
Jäteasema, kalliotila 2.050 h-m ²	8,6 milj. €
Yhteensä	47,3 milj. €



6 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset

Rakentamisaikataulu

Alueen toteuttaminen on edellyttänyt tarvarasatamatoimintojen siirtymistä Vuosaaren uuteen satamaan loppuvuonna 2008, jolloin on alkanut rakentamisen valmistelu satamaradan purkamisella ja maaperän kunnostuksella sekä tarvittavilla täyttötöillä. Alueen rakentaminen tapahtuu vaiheittain vuosina 2009–2017. Viereisessä kuvassa on esitetty arviot asemakaava-alueen toteutumisjärjestyksestä ja aikataulusta.

Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Alueelle on laadittu katu ympäristösuunnitelma katupiirustusten pohjaksi. Alueelle tullaan laatimaan korttelikohtaiset rakentamistapaohjeet.

Toteutuksen seuranta

Talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämistoimistossa on toteutusta varten Länsisatama-projekti. Myös kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston Länsisatama-projekti osallistuu aktiivisesti toteutuksen koordinointiin.

Kaupunkirakentamisnäyttely

Jätkäsaaren ensimmäisten kortteleiden valmistumisen yhteyteen (alkaen noin 2010) suunnitellaan kaupunkirakentamisnäyttelyä.

Näyttelyssä tullaan esittelemään uutta rakennettua kaupunkiympäristöä. Rakentamisnäyttely on laaja kokonaisuus, jonka ytimen muodostaa toteutuva kaupunkirakenne. Lisäksi siihen kytkeytyy näyttelyjä ja tapahtumia sekä kokonaisuuden markkinointi. Rakentamisnäyttely on osa Jätkäsaaren laajempaa markkinointistrategiaa.

Kansainväliset esimerkit osoittavat, että merkittäviin aluerakentamishankkeisiin liitettyillä näyttely- ja tapahtumakokonaisuuksilla on mahdollista vaikuttaa positiivisesti sekä uusien alueiden paikalliseen markkinointiin, että näyttelyä isännöivien kaupunkien kansainväliseen maineeseen.

Helsingillä on selkeä pyrkimys kohottaa imagoaan tasokkaaseen kaupunkirakentamiseen panostavana kaupunkina. Valmisteilla olevassa Helsingin arkkitehtuuripoliittisessa ohjelmassa todetaan muun muassa seuraavaa: "...ohjelma palauttaa Helsingin arkkitehtuurin kansainvälisen kilpailun kärkeen." (s. 8) "Helsinki pyrkii maailman tietoyhteiskunnan, kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin johtavaksi keskuksiksi." (s. 49).

Kaupunkirakentaminen ymmärretään tässä siis laajaksi asiakokonaisuudeksi, joka sisältää suunnittelun ja toteutuksen kaikki osa-alueet. Toinen rinnakkainen päämäärä on yleinen rakentamisen laadun kohottaminen käsittäen kaikki kaupunkirakentamisen osa-alueet kaupunkisuunnittelusta infrastruktuuriin ja asunnoista viheralueisiin. Tämän päämäärän toteutumisella olisi vaikutusta sekä Helsingin, että koko Suomen rakentamiskulttuuriin.

Ajatus hyödyntää Jätkäsaaren rakentamisen ensimmäistä vaihetta kaupunkirakentamisen innovaatioiden "testilaboratoriona" ja laadukkaan rakentamisen mallialueena on syntynyt näistä lähtökohdista. Rakentamisnäyttelyn teemoiksi on valittu mm. asuntotarjonnan monipuolisuuden ja kaupunkiympäristön monimuotoisuuden kehittäminen. Jätkäsaaresta tulee asuntovaltainen alue ja sen suunnittelu ja rakentaminen tarjoavat hyvän mahdollisuuden tutkia kaupunkimai-



Kaupunkirakentamisnäyttely Saksassa.

sen asumisen eri ulottuvuuksia. Lisäksi näyttelytapahtuman teemoihin kuuluvat kaupunkialueiden kestävä kehitys ja energiatehokkuuden parantaminen sekä alueen sitominen kansainväliseen kontekstiin eli kansainvälisesti kiinnostavien ratkaisujen esittely.

Rakentamisnäyttelyllä on kolme kohderyhmää, joiden kiinnostuksenkohteet ja lähestymistavat erityisesti huomioidaan rakentamisnäyttelyn suunnittelussa.

1. Nykyiset ja tulevat asukkaat, sekä Helsingistä toimitiloja hakevat yritykset.
2. Kotimaiset ja ulkomaiset matkailijat, joiden mielikuvaa Helsingistä arkkitehtuurikaupunkina pyritään kohottamaan.
3. Koti- ja ulkomaiset rakentamisen opiskelijat sekä ammattilaiset.

Infokeskus

Info-keskuksen tärkein tehtävä on Jätkäsaaren suunnittelun ja rakentamisen esittely. Keskukseen ydin on päivittyvä näyttely, jossa esitellään suunnitelmien ja rakentamisen edistymistä. Keskukseen toinen olennainen osa on varattu vaihtuville näyttelyille, joissa voissa voidaan esitellä vaikka arkkitehtuurikilpailujen tuloksia tai muita ajankohtaisia suunnitelmia.

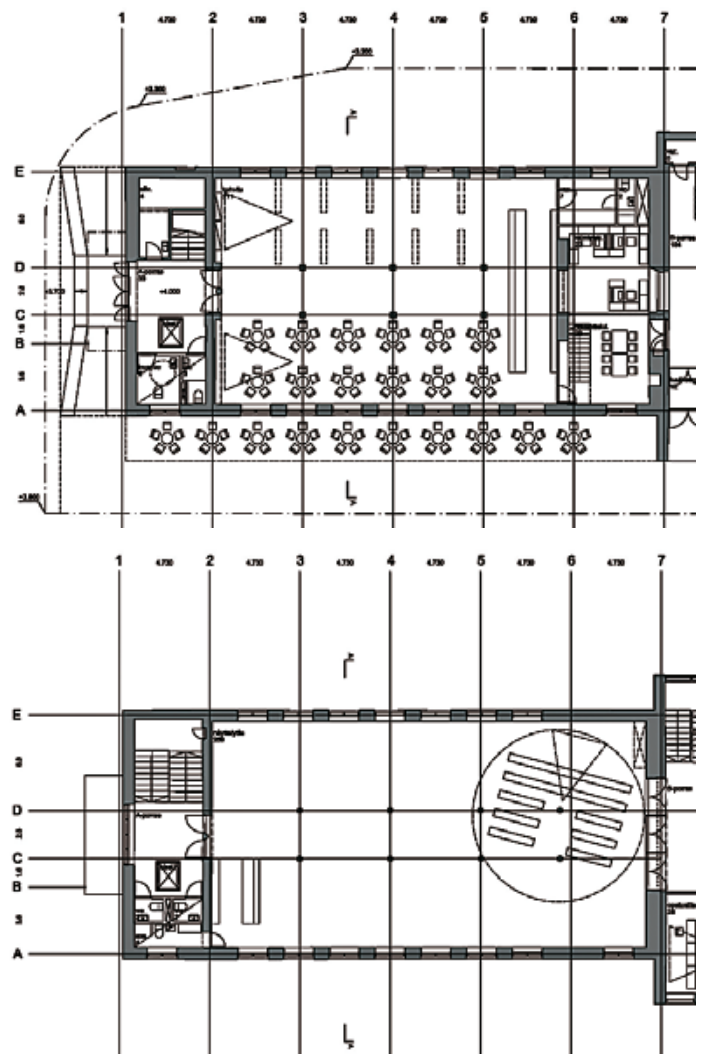
Näyttelytiloja tukemassa rakennuksessa tulisi olla kahvila tai pieni ravintola sekä pieni myymälä, jossa jaetaan ja myydään esittely- ja julkaisumateriaalia sekä mahdollisesti Jätkäsaareen ja Helsinkiin liittyviä matkamuistoja. Infokeskus toimii samalla rakentamisnäyttelyn tapahtumien keskuksena. Tätä käyttöä varten rakennukseen varataan tila



Huutokonttorin vanhan osan toisen kerroksen sali.
Alh.. Huutokonttorin vanhempaan, kaksikerroksiseen osaan on suunniteltu Jötkäsaaren rakentamisen info-keskusta. Kuvat luonnosvaiheesta Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen Oy.

luento- ja keskustelutilaisuuksia varten noin 50 hengelle.

Info-keskus on suunniteltu toteutettavaksi ns. Huutokonttoriin, joka sijaitsee asemakaava-alueen pohjoisosassa, korttelissa 20802. Rakennus on palvellut sataman henkilökunnan sosiaaliloina tavarasataman alueelta poistumiseen saakka. Talo on rakennettu kahdessa vaiheessa 1930- ja 1950-luvuilla. Infokeskus on suunnitteilla vanhempaan osaan.



7 Suunnittelun vaiheet

Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päivätty 10.3.2005). Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuoden 2006 kaavoituskatsauksessa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Yleisötilaisuuksien muistiot on luettavissa kaupunkisuunnitteluviraston kotisivuilta.

Ruoholahti-Jätkäsaari-seuran aloitteesta tehtiin keväällä 2005 yhdessä asukkaiden kanssa Ruoholahdessa kahtena iltana kävelyretki, johon halukkaat saivat osallistua ja kertoa mielipiteitään toteutetuista ratkaisuista. Lisäksi yhteistyössä nuorisosiainkeskuksen kanssa Ruoholahdessa asuvat lapset ja nuoret nimesivät Ruoholahdesta mielestään viihtyisiä ja ikäviä kohtia ja arvioivat muutenkin aluetta lasten näkökulmasta. Näiden kokoon-tumisten tarkoituksena oli evästää suunnittelijoita Jätkäsaaren suunnittelussa.

Asemakaavan muutosluonnos ja se-lostusluonnos ovat olleet nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa 21.2.–7.3.2007. Osallisille lähetettiin asemakaavan muutosluonnoksen nähtävillä oloa koskeva kirje (päivätty 14.2.2007). Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 26.2.2007. Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksyi asemakaavan muutosluonnoksen 12.4.2007.

Valmisteilla oleva asemakaava asetettiin uudelleen nähtäville 12.–23.11.2007. Uusi yleisötilaisuus pidettiin 21.11.2007. Lisäksi suunnitelmia on esitelty kaupunginosayhdistysten kokouksissa ja keskustelutilaisuuksissa.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin Energian, pelastuslaitoksen, Hel-

singin kaupungin ympäristökeskuksen, rakennusviraston, talous- ja suunnittelutoimiston, liikennelaitoksen, liikuntaviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, kaupunginmuseon, rakennusvalvontaviraston, Turvatekniikan keskuksen sekä Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa.

Helsingin kaupungin palveluhallintokuntien välinen seminaari Jätkäsaaren suunnittelusta on pidetty keskimäärin puolen vuoden välein ja tarvittaessa useammin. Ympäristön häiriötekijöiden tutkimuksia on tarkennettu ja päiväkotien tarpeesta on käyty myös erillisiä keskusteluja sosiaaliviraston edustajien kanssa.

Viranomaisten kannanotot on huomioitu asemakaavaehdotuksen valmistelussa.

Esitetyt mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja ensimmäisestä kaavaluonnoksesta saadut mielipiteet (34 kpl), on käsitelty asemakaavaluonnoksen käsittelyn yhteydessä 12.4.2007. Puheenaiheita olivat muun muassa liikennekysymykset, päiväkotien huolto ja sisääntulon tornit, joista saatiin sekä positiivista että negatiivista palautetta.

Erityisesti Jätkäsaaren pohjoisosaan tulevan uuden hotellitontin vuoksi valmisteilla oleva asemakaava asetettiin uudelleen nähtäville 12.–23.11.2007 samoihin paikkoihin kuin edellinen luonnos keväällä. Asiasta pidettiin myös yleisötilaisuus 21.11.2007. Kirjallisia mielipiteitä saatiin yhteensä 20 kpl. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Mechelininkadun eteläpään suunnitelmista saapui sekä puoltavia että vastustavia mielipiteitä. Mechelininkadun alittava kevyen liikenteen yhteys on ollut suunnitelmassa jo osayleiskaavavaiheessa. Mechelininkadun eteläpää ei kuitenkaan voida jättää ennalleen, koska nyt kaavoitetaan alkuosaa uudesta noin 15000 asukkaan kaupunkialueesta, jonka liikennejärjestelyjen sujuvuus on turvattava ja myös uudet raitiovaunulinjat rakennettava.

Tontin 20007/15 hotellirakennusta (VI–VIII kerrosta) ja sisääntulon yhteyteen suunniteltuja tornirakennuksia, joista toinen on edellä mainitulla hotellitontilla, pidettiin joidenkin mielipiteiden mukaan liian korkeina. Hotellirakennusta on madallettu kaavaehdotukseen, mutta torneista todettiin, että ne on suunniteltu yhdeksi Jätkäsaaren identiteettiteki-jäksi ja niiden korkeuksia on jo madallettu luonnosvaiheen jälkeen.

Lisäksi suunnitelmaa on kritisoitu liian kaupunkimaisesta ja tiiviistä rakentamisesta, riittämättömistä puistoalueista, matkustajasataman liikenteen tuomista ongelmista, koirapuiston aiheuttamista häiriöistä sekä pysäköintipaikkojen vähyttä, liiallisesta raitiolinjojen määrästä ja sijainnista asuntokaduilla. Toisissa kannanotoissa toivottiin, että raitiotieliikenne-ratkaisusta pidetään kiinni. Lisäksi toivottiin, että suunnitelmat toteutettaisiin korkeatasoisina ja kaupunkimaisuutta pidettiin hyvänä. Lisäksi otettiin kantaa alueen liittymisestä keskustatunneliin.

Kannanotot on huomioitu asemakaavaehdotuksen valmistelussa.

Muistutukset ja lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 25.4.–26.5.2008. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa kiinteistölautakunta, yleisten töiden lautakunta, satamalautakunta, ympäristölautakunta, pelastuslautakunta, liikuntalautakunta, talous- ja suunnittelukeskus, Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy, Helsingin Vesi, opetusvirasto, sosiaalivirasto, kaupunginmuseon johtokunta sekä Uudenmaan ympäristökeskus. Ehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Lausunnoissa todettiin, että rakentamisen tarkka koordinointi, pysäköinti- ja jätehuoltojärjestelmän hallinta ja toteuttamisen koordinointi ovat jatkossa olennaisia tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kustannuksia lisäävät pysäköinti- ja muut kaavaratkaisut ovat haaste kohtuu-

hintaishelle asuntotuotannolle ja riski toteutukselle aikataulussa. Samoin pienet KTY-tonttien ja kokoojakatujen varsien liikeltilojen totetumista kaavan mukaan pidettiin kyseenalaisena. Lausuntojen mukaan kaavamääräysten väljentäminen voisi parantaa tilannetta.

Pysäköintikysymykset olivat esillä useassa lausunnossa. Todettiin, että pysäköintiratkaisuista Jätkäsaarenkallion puolella tulee päättää vasta selvitysten valmistuttua. Autopaikkavelvoitetta ehdotettiin tarkistettavaksi asuintotuotannon osalta.

Asemakaavaa ehdotettiin päivitettäväksi jo käynnissä olevien suunnitteluhankkeiden mukaan. Lisäksi lausunnoissa käsiteltiin sataman ja pelastuslaitoksen toiminnan varmistamista, pelastusreittejä, Mechlininkadun liittymän toimivuutta, ympäristöhaittojen torjuntaa, rakentamisaikaisten ympäristövaikutusten huomioimista sekä ilmastomuutoksen vaikutusten hallitsemisen arviointia.

Lausuntojen johdosta tehdyt muutokset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 11.12.2008 muuttaa asemakaavan muutos-ehdotusta lausuntojen johdosta seuraavasti:

Alueen asukaspysäköintinormia on muutettu. Entinen asukaspysäköintivelvoite 1 ap/115 k-m² on kaavaehdotuksessa muutettu muotoon vähintään 1 ap/125 k-m² ja vuokra-asuntojen osalta sallitaan 20 % vähemmän autopaikkoja kuin mitä normi osoittaa.

Asuntojen keskipinta-alaa koskeva määräys on muutettu siten, että se on vähintään 75 m² eikä määräys koske vuokra-asuntotuotantoa.

Korttelissa 20007 sijaitseva hotellitoiminnan korttelialueen kerrosala kasvaa 25000 neliömetristä 35000 neliömetriin. Lisäksi alue jaetaan tontinvaraajan toiveiden mukaisesti kahdeksi tontiksi 15 ja 16, koska hotellihanke on tarkoitus toteuttaa kahdessa vaiheessa. Kerrosalan lisääntyessä Välimerenkadulla kerroskorkeus muuttuu 7:stä 8:ksi. Tornin osalta määräystä muutetaan niin, että suurin sallittu kerros-luku on 16. Entinen määräys koski vesika-ton ylintä sallittua korkotasoa +54.0, mikä tarkoittaa noin 15 kerrosta. Muutokset on tarkoitus toteuttaa Välimerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin puolella, jotta niistä on mahdollisimman vähän haittaa pohjois-puolella sijaitsevalle asuinkerrostalon asuk-kaille. Hotellitornin kerroksen enimmäis-pinta-alaksi on muutettu 500 m², määräys koskee myös tonttia 20803/1.

Huutokonttoriin tontille 20802/3 on tulossa pelastusasema ja asemakaavaa on muutettu pelastuslaitoksen suunnitelmien mukaan. Tontin pinta-ala kasvaa hieman. Lisäksi muutoksia on tehty ympäröivillä katualueilla pelastuslaitoksen toimintaedellytysten varmistamiseksi.

Kortteli 20801 muutetaan asuin-, lii-ke- ja toimistorakennusten korttelialu-eeksi. Edellisessä ehdotuksessa kortte-lissa oli erilliset tontit toimitilarakennus-ten ja asuinkerrostalojen korttelialueille. Samalla korttelin kerrosala kasvaa 20200 neliömetristä 22000 neliömetriin. Kortte-lissa on tarkoitus järjestää kilpailu Sitran toimesta energiatehokkaasta toimisto- ja asuinrakentamisesta.

Tontin 20811/2 (Bunkkeri) osalta on lisätty määräyksiin merkintä, joka sallii muidenkin palvelu- ja toimitilojen sijoit-tamisen YU-korttelialueelle.

Tontit 20007/12 ja 14, 20019/5 sekä 20809/3 on muutettu asuntolakäyttöön kaavamerkinnällä AKS.

Varaus toiselle maanalaisen huoltoka-dun ajoyhteydelle on poistettu, sillä jatko-suunnitelmissa sitä ei pidetty välttämät-tömänä. Lisäksi asemakaavaan on tar-kistettu huoltotunnelin ja kalliotilan mui-ta merkintoja, maanalaisten pysäköinti-laitosten rajauksia sekä kuilujen sijainte-ja. Hietasaaren puolelle kaavaan on lisät-ty maanalaisia, pysäköintilaitosten välisiä ajoyhteyksiä koskeva määräys sekä mää-räys, jolla varmistetaan pysäköintilaitos-ten kantavien rakenteiden riittävyys puis-ton ja istutettavien korttelipihojen sekä pelastusteiden kannalta.

Asemakaavaan on lisätty määräys, joka sallii tuuligeneraattori- ja aurinkopaneelira-kenteiden tai muiden energiaa tuottavien ratkaisujen integroimisen rakennuksiin.

Muut tarkistukset

Lisäksi asemakaavan muutosehdotusta on tarkistettu seuraavasti:

Tontilla 20803/1 kerrosalaa on tarkistettu tontinvaraussuunnitelmien mukaisesti. Kerrosalan kasvu on 4800 km² (10000 k-m²:stä 14800 k-m²:iin). Lisäksi tornin korkeutta kos-kevaa määräystä on muutettu vastaamaan korttelin 20007 tornin määräystä.

Tonteilla 20803/2,3 (Sonckin makasii-nit) tonttien rajoja ja kaavamääräyksiä on tarkistettu vastaamaan rakennusten ny-kyisiä suunnitelmia.

Hyväntoivonpuiston osalta kaava-määräyksiä on tarkistettu tämänhetkis-ten suunnitelmien mukaan yhteistyössä

rakennusviraston kanssa.

Tontin 20811/2 (Bunkkeri) määräyksiä on tarkistettu hankesuunnitelmien mukai-siksi. Tonttiin liittynyt pysäköintilaitos on poistettu kaavasta. Bunkkerin pysäköinti tullaan järjestämään asemakaava-alueen eteläpuolella urheilupuiston yhteydessä. Kerros-luku on muutettu 6:sta 7:ään, mikä mahdollistaa katolle rakentamisen.

Hietasaaren tonttikatujen Juutinrau-mankatu, Suezinkatu, Kap Hornin katu ja Rionkatu välillä Hietasaarenkuja – Hyvän-toivonpuisto asukaspysäköintiä koskeva määräys on muutettu siten, että kadut on uudessa asemakaavaehdotuksessa mer-kitty osittain LPA-korttelialueiksi. Jalan-kulku on rasitteena LPA-tontilla.

Kerrosaloja ja pinta-aloja on tarkistettu miltei kaikkien korttelialueiden osalta. Ka-tusuunnitelmien edetessä katualueen ra-joja on tarkistettu. Lisäksi on tehty mui-ta teknisiä tarkistuksia. Asemakaavase-lostusta on täydennetty asemakaavakart-taan tehtyjen tarkistusten perusteella.

Kokonaiskerrosala kasvoi muutosten myötä 15541 k-m². Muutos kohdistui lä-hinnä hotellikerrosalan kasvuun. Muutok-set olivat olennaisia, joten ehdotus asetet-tiin uudelleen nähtäville 9.1–9.2.2009.

Ehdotuksesta antoivat lausuntonsa kiin-teistövirasto, talous- ja suunnittelukeskus, rakennusvirasto, Helsingin Satama, Helsingin ympäristökeskus, Helsingin Vesi, Hel-singin Energia, sosiaalivirasto, pelastuslai-tos ja liikuntalautakunta sekä Uudenmaan ympäristökeskus. Kaupunginmuseo ilmoiti-ti, ettei asiasta ole lausuttavaa. Asemakaa-vaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Lausunnoissa käsiteltiin lähinnä jo ai-emmissa lausunnoissa esille tulleita asi-oita kuten kalliotilojen rakentamisen kor-keita kustannuksia ja vaihtoehtoisten ratkaisujen mahdollistamista, asuntojen keskipinta-alaa, pysäköintinormia, sata-man toimintamahdollisuuksien turvaa-mista ja matalaenergiarakentamista se-kä meluntorjuntaan liittyviä kysymyksiä.

Asemakaava- ja asemakaavan muu-tosehdotusta ei muutettu lausuntojen johdosta, mutta kaavamääräyksiin teh-tiin joitakin tarkennuksia, joiden johdosta kaupunkisuunnitteluvirasto muutti ase-makaavan muutosehdotusta 23.3.2009.

Kaupunginhallitus päätti 25.5.2009 muuttaa asemakaavan muutosehdotusta siten, että seuraava määräys poistetaan: "AK- ja AL-korttelialueilla asuntojen kes-kikoon on oltava vähintään 75 m². Mää-räys ei koske vuokra-asuntotuotantoa."

8 Käsittelyvaiheet

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 7.2.2008 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 11770 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Päätös syntyi äänestyksen jälkeen:

Merkittiin, että keskustelun kuluessa jäsen Puoskari jäsen Helistön kannattamana ehdotti, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että alueen asukas-pysäköinnin pysäköintinormi palautetaan normista 1 autopaikka / 115 k-m² normiin 1 autopaikka / 150 k-m² ja että alueen pyörätiet sijoitetaan omille kaistoilleen ajoneuvoliikenteen yhteyteen.

Suoritetussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5 (Lahti, Palmroth-Leino, Salonen, Sandbacka, Anttila) – 4 (Helistö, Alku, Buttler, Puoskari).

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 11.12.2008 lähettää 7.2.2008 päivätyn ja 11.12.2008 muutetun asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 11770 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä, ja esittää etteivät annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin.

Merkittiin, että lautakunta hyväksyi yksimielisesti jäsen Palmroth-Leinon jäsen Helistön kannattamana tekemän seuraavan ehdotuksen.

Tonttien autopaikkamääräyksiä koskevasta asemakaavamääräyksestä:

”Jos tontilla on kaupungin vuokra-asuntoja, voidaan niiden osalta toteuttaa autopaikkoja 20 % määräyksiä vähemmän”, poistetaan sana kaupungin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto muutti 23.3.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Kaupunginhallitus muutti 25.5.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Helsingissä 25.5.2009

Anneli Lahti

Tekijät

Pia Sjöroos, Hanna Pikkarainen

Nimike

JÄTKÄSAARENKALLIO JA HIETASAARI – ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN
MUUTOKSEN SELOSTUS

Sarjan nimike

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:4

Sarjanumero	2009:4	Julkaisuaika	23.3.2009
Sivuja	90	Liitteitä	8
ISBN	978-952-223-409-4 (nid) 978-952-223-410-0 (pdf)	ISSN	0787-9024
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Tähän teksti...

Asiasanat

HELSINKI,



JÄTKÄSAAREN ALOITUSALUE ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Suunnittelualue

Jätkäsaari sijaitsee Länsisatamassa. Asemakaavan suunnittelualuetta rajaavat Ruoholahti, Mechelininkatu, osayleiskaavan mukainen Länsisatamankadun linjaus ja meri. Asemakaava-alueen pinta-ala on 37,3 hehtaaria, josta maa- aluetta 33,3 ha ja vesialuetta 4 ha.

Nykytilanne

Alue on pääosin tavarasatamakäytössä. Itä- laidalla toimii matkustajasatama, joka jää alueel- le.

Mitä alueelle suunnitellaan

Jätkäsaaren satama- ja varastoalue rakenne- taan asuin- ja työpaikka-alueeksi sen jälkeen, kun satamatoiminnot ovat siirtyneet Vuosaa- reen. Asemakaavan tavoitteena on kantakau- punkimainen, merihenkinen ja viihtyisä meren- rantakaupunginosa.

Aloite

Asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa maa- ja vesialueet.

Kaavatilanne

Voimassa olevissa asemakaavoissa alueet on määritelty pääosin satama-, varasto- ja liikenne- alueiksi. Osa vesialueesta on asemakaavoitta- matonta.

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty asuin- ja työpaikka-alueeksi.

Osayleiskaava

Jätkäsaaren kokonaisrakenteesta on laadittu osayleiskaava, joka hyväksyttiin ehdotuksena kaupunkisuunnittelulautakunnassa 25.11.2004. Valtuuston päätettäväksi osayleiskaavan on määrä mennä syksyllä 2005.

Osayleiskaavassa asemakaava-alueelle esite- tään rakentamista 356 000 - 396 000 kerrosne- liömetriä, josta 220 000 - 244 000 on asuntoja ja 87 000 - 96 000 palvelu- ja toimitiloja. Säilyviä rakennuksia on yhteensä 56 000 kerrosne- liömetriä.

Tehdyt selvitykset

Suunnittelualuetta koskevia selvityksiä:

- Maaperän haitta-aineselvitykset v. 2000 - 2004
- Meluselvitykset v. 2002 ja 2004
- Laivojen päästöjen leviämismalliselvitykset v. 1999 ja 2002
- Hajun ja hajuhaitan kartoitus v. 2001
- Kaatopaikka-alueen alustava kunnostus- suunnittelu ja riskinarvio v. 2002
- Geotekninen rakennettavuusselvitys v. 2002
- Kappaletavaravaraston muutostöiden esi- suunnitelmat v. 1990, 1992, 2001 ja 2002

Vaikutusten arviointi

Kaupunkisuunnitteluvirasto on jo arvioinut yleis- kaava 2002:n ja Jätkäsaaren osayleiskaavoituk- sen yhteydessä kaavan toteuttamisen vaikutuk- sia yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, naapurikaupunginosaan, maisemaan, liikenteeseen, teknisen huollon järjestämiseen, yhdyskuntatalouteen, terveyteen, sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin osittain asemakaavoitusta vastaavalla tarkkuu-





della. Näitä arviointeja tullaan tarkentamaan ja syventämään tarvittavilta osin.

Kaavan valmisteluun osallistuminen

Aloitusvaihe

Mielipiteet suunnittelun lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tulee esittää viimeistään 8.4.2005.

Keskustelutilaisuus on 29.3. klo 18–20 Kanavakeskuksessa, Selkämerenkatu 10. Kaavan valmistelija on tavattavissa kaupunkisuunnitteluvirastossa sopimuksen mukaan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä 21.3.–8.4.:

- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs
- Punavuoren kirjastossa, Bulevardi 46
- Ruoholahden lastenkirjastossa, Santakatu 6
- Kanavakeskuksessa, Selkämerenkatu 10
- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä nyt!").

Valmisteluvaihe

Huhti - toukokuussa kerätään eri osallistumismenetelmillä (esim. työpaja, arviointikävelyt) Ruoholahden ja muiden lähialueiden asukkaiden kokemuksia ja näkemyksiä Ruoholahden toimivuudesta ja viihtyisyydestä sekä kehittämisideoita Jätkäsaaren suunnittelussa huomioitavaksi.

Asemakaavaluonnos laaditaan vuoden 2005 aikana. Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto laitetaan esille loppuvuodesta kaupunkisuunnitteluvirastoon, Kanavakeskukseseen ja Ruoholahden kirjastoon. Osallisilla on mahdollisuus esittää mielipiteensä ja asiasta järjestetään keskustelutilaisuus. Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö järjestetään erillisin neuvotteluin. Tavoitteena on, että asemakaavaluonnos menee kaupunkisuunnittelulautakunnan käsiteltäväksi alkuvuodesta 2006.

Ehdotusvaihe

Kaavaluonnoksen ja saadun palautteen pohjalta valmistellaan kaavaehdotus. Tavoitteena on, että ehdotus esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle syksyllä 2006.

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

Tavoitteena on, että kaavaehdotus on kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston käsiteltävänä alkuvuonna 2007.

Ketkä ovat osallisia

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- Helsingin kaupunginosayhdistysten Liitto ry HELKA, Eteläiset kaupunginosat, Kampin kaupunginosayhdistys, Lauttasaari - Seura, Munkkisaari - Hernesaariseura, Pro Eira, Punavuoriseura, Ruohojahti - Jätkäsaari seura, Töölö - Seura, Jätkäsaari seura, Autoliitto, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry, Helsingin kauppakamari, Helsingin polkupyöräilijät ry, Helsingin Yrittäjät, Kynnys ry, Invalidiliitto, Mannerheimin lastensuojeluliitto ry, Suomen arkkitehtiliitto ry SAFA, Suomen liikenneliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: Helsingin Energia, Helsingin Satama, Helsingin Vesi, kaupunginkirjasto, kulttuuriasiainkeskus, liikennelaitos, liikuntavirasto, nuorisosiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslaitos, rakennusvalvontavirasto, rakennusviraston katu- ja puisto-osasto, kiinteistöviraston tonttiosasto, sosiaalivirasto, terveyskeskus, ympäristökeskus,
- muut asiantuntijaviranomaiset: Helsingin seurakuntayhtymä, Merenkulkulaitos, Rajavartiolaitos, Ratahallintokeskus, Tulli, Uudenmaan ympäristökeskus.

Mistä saa tietoa

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan

- kirjeillä osallisille (suunnittelualueeseen rajoituvien kortteleiden asunto-osakeyhtiöiden kirjeet lähetetään isännöitsijöille, joiden toivotaan toimittavan tiedon osakkaille ja asukkaille)
- Ruoholahden Sanomissa





- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä nyt")
- Helsingin kaavoituskatsauksessa.

Asemakaavaehdotuksen julkisesta nähtävillä-olosta tiedotetaan kuulutuksella, joka julkaistaan Helsingin kaupungin virallisissa tiedotuslehdissä (Helsingin Sanomat, HBL, Uutispäivä Demari, Kansan Uutiset ja Alueuutiset) sekä viraston Internet-sivuilla (www.hel.fi/ksv).

Mielipiteet

Suunnittelusta voi antaa mielipiteensä suullisesti kaavan valmistelijalle. Kirjalliset mielipiteet tulee toimittaa osoitteeseen:

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

tai faksi 169 4445

tai sähköposti kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Kaavaa valmistelevat

projektipäällikkö Matti Kaijansinkko
puhelin 169 4211
sähköposti matti.kaijansinkko@ksv.hel.fi

arkkitehti Marjut Kivelä
puhelin 169 4226
sähköposti marjut.kivela@ksv.hel.fi

arkkitehti Kirsi Rantama
puhelin 169 4213
sähköposti kirsi.rantama@ksv.hel.fi

liikennesuunnittelija DI Kaisa Lahti
puhelin 169 3529
sähköposti kaisa.lahti@ksv.hel.fi

maisema-arkkitehti Maria Jaakkola-Kivinen
puhelin 169 4267
sähköposti maria.jaakkola-kivinen@ksv.hel.fi

DI Jukka Tarkkala
puhelin 169 4338
sähköposti jukka.tarkkala@ksv.hel.fi



Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	Täyttämispvm	09.01.2009
	20. Länsisatama, Vesialue, asemakaava, 4. Kamppi, Katualue, 20.		
Kaavan nimi	Länsisatama, korttelit 20257-20260, kortteli 20017 tontti 12, kortteli 20019 tontti 1, kortteli 20262 osa tonttia 1, satama-, katu-, tori-, liikenne-, vesi- ja suojaviheralueet, asemakaavan muutos 1:1000 (muodostuvat uudet korttelit 2		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	07.02.2008
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	10.03.2005
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	09111770
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	37,5844	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	2,8100
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	6,4310	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	34,7744

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	37,5844	100,0	419171	1,12	3,0581	329521
A yhteensä	10,2743	27,3	267900	2,61	10,2743	267900
P yhteensä	0,0600	0,2	300	0,50	0,0600	300
Y yhteensä	2,4714	6,6	50800	2,06	2,4714	50800
C yhteensä						
K yhteensä	2,9170	7,8	99301	3,40	2,9170	99301
T yhteensä					-5,1900	-35100
V yhteensä	4,7854	12,7	400	0,01	4,7854	400
R yhteensä						
L yhteensä	13,1389	35,0	470	0,00	-14,2100	-54080
E yhteensä					-0,8600	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	3,9374	10,5			2,8100	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	6,4310	17,1		6,4310	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	4	21421	1	4000

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	37,5844	100,0	419171	1,12	3,0581	329521
A yhteensä	10,2743	27,3	267900	2,61	10,2743	267900
AK	8,7526	85,2	221500	2,53	8,7526	221500
AL	0,7112	6,9	22000	3,09	0,7112	22000
AKS	0,8105	7,9	24400	3,01	0,8105	24400
P yhteensä	0,0600	0,2	300	0,50	0,0600	300
PL	0,0600	100,0	300	0,50	0,0600	300
Y yhteensä	2,4714	6,6	50800	2,06	2,4714	50800
Y	0,3185	12,9	4000	1,26	0,3185	4000
YL	0,3384	13,7	1300	0,38	0,3384	1300
YO	0,9558	38,7	11000	1,15	0,9558	11000
YU	0,8587	34,7	34500	4,02	0,8587	34500
C yhteensä						
K yhteensä	2,9170	7,8	99301	3,40	2,9170	99301
KTY	0,6200	21,3	32400	5,23	0,6200	32400
KL-1	2,2970	78,7	66901	2,91	2,2970	66901
T yhteensä					-5,1900	-35100
T/kem					-0,6800	-4100
TSV					-4,5100	-31000
V yhteensä	4,7854	12,7	400	0,01	4,7854	400
VP	4,7854	100,0	400	0,01	4,7854	400
R yhteensä						
L yhteensä	13,1389	35,0	470	0,00	-14,2100	-54080
Kadut	12,5679	95,7	470	0,00	8,4700	470
LS					-22,4800	-54550
LPA	0,5710	4,3			-0,2000	
E yhteensä					-0,8600	
EV					-0,8600	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	3,9374	10,5			2,8100	
W	3,9374	100,0			2,8100	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	6,4310	17,1		6,4310	
mav	2,4192	37,6		2,4192	
mah	0,5852	9,1		0,5852	
map	3,4266	53,3		3,4266	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	4	21421	1	4000
Asemakaava	4	21421	1	4000



Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava ja asemakaavan muutos, selostus, liite 3.

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

AKS

Erityisasumisen korttelialue.

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

PL

Lähipalvelurakennusten korttelialue.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

YL

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.

YO

Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

YU

Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

KL-1

Hotellirakennusten korttelialue.

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

VP

Puisto.

LPA

Autopaikkojen korttelialue.

LPA-1

Autopaikkojen korttelialue, jolle saa sijoittaa pysäköintitalon.

W

Vesialue.

...

3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

+

Kaupunginosan raja.

—

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

— · — · —

Osa-alueen raja.

— — — —

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

—

Ohjeellinen tontin raja.

x x

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

2.0
LAN
20007
2

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

Ohjeellinen tontin numero.

RIONKATU

Kadun, katuaukion, tai puiston nimi.

4500

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

← m400

Luku osoittaa kerrosneliömetreinä kuinka paljon kadunvarsirakennuksen ensimmäisestä (I) kerroksesta vähintään on varattava liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi.

kty8000

Luku ilmoittaa kerrosneliömetreinä neliömäärän, joka enintään saadaan varata toimistotilaksi.

IV

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

III, a ½

Alleviivattu luku osoittaa ehdottomasti käytettävän kerrosluvun tai muun määräyksen.

VII (½ + ½)

Sulkeissa oleva ensimmäinen murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta tulee rakennuksen toiseksi ylimmässä kerroksessa enintään käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi ja toinen murtoluku osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta tulee rakennuksen ylimmässä kerroksessa enintään käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi. Kaksi ylintä kerrosta on pääosin vedettävä sisään julkisivulinjasta. Ullakkoa ei saa rakentaa.

III (½)

Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta ylimmässä kerroksessa tulee enintään käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Murtoluvun osoittama ylin kerros on pääosin vedettävä sisään julkisivulinjasta. Ullakkoa ei saa rakentaa.

+10.0

Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.

+7.0

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.

pk

Rakennusala.

lii

Rakennusala, jolle saa sijoittaa lasten päiväkodin ensimmäiseen ja toiseen kerrokseen.

lii

Rakennusala, jolle saa sijoittaa enintään 150 kerrosalaneliömetrin suuruisen liiketilan.

kah

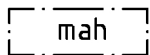
Kahvilan rakennusala, jonka ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa liike-, myymälä-, näyttely tai muita asiakaspalvelutiloja. Kerrosala saa olla enintään 400m². Julkisivu kadulle tulee käsitellä näyteikkunajulkisivuna. Rakennuksen huolto on järjestettävä viereisen pysäköintilaitoksen kautta.

yl

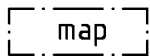
Rakennusala, jolla olevaan rakennukseen saa sijoittaa ravintola-, näyttely-, julkisia lähipalvelutiloja tai muita asiakaspalvelutiloja.

mav

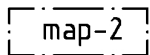
Maanalainen väestönsuoja-, pysäköintilaitos- ja yhdyskuntateknisen huollon tila joka sijaitsee tasovälillä +0...-33 suojavyöhykkeineen. Pysäköintilaitoksen ja yhdyskuntateknisen huollon tilojen jäteilma tulee korttelialueella johtaa ylimmän kattokorkeuden yläpuolelle. Ilmanvaihtolaitteiden keskiäänitaso ei saa 25m etäisyydellä laitteesta ylittää 45dB(A). Kalliotilojen läheisyydessä ei saa kaivaa tai louhia siten, että siitä aiheutuu haittaa kalliotiloille.



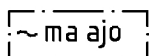
Osittain korttelialueiden alla oleva maanalainen yleiseen käyttöön tarkoitettu huoltokatu ja sen aputiloja. Katu on otettava huomioon korttelialueiden perustusrakenteissa. Alueelle saa rakentaa myös muiden maanalaisten tilojen käytäviä.



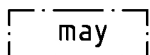
Maanalainen pysäköintilaitos. Alueelle saa sijoittaa lisäksi muutoin maanpinnan alapuolelle rakennettavaksi sallittuja tiloja ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja.



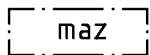
Maanalainen pysäköintilaitos, joka sijaitsee tasovälillä +0...-50 suojavyöhykkeineen. Pysäköintilaitoksen jäteilma tulee korttelialueella johtaa ylimmän kattokorkeuden yläpuolelle. Ilmanvaihtolaitteiden keskiäänitaso ei saa 25m etäisyydellä laitteesta ylittää 45dBA. Kalliotilojen läheisyydessä ei saa kaivaa tai louhia siten, että siitä aiheutuu haittaa kalliotiloille.



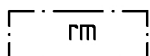
Sijainniltaan ohjeellinen, maanalainen ajoyhteys pysäköintilaitosten välillä.



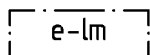
Alueen osa, johon saa sijoittaa porras-, hissi-, teknisen huollon- ja ilmanvaihtokuilun maanalaisista tiloista. Mikäli samalla rakennusosalalla on useampia merkintöjä tulee kuilurakenteet yhdistää tähän toiseen rakennukseen.



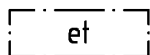
Alueen osa, johon saa sijoittaa teknisen huollon ja ilmanvaihtokuilun maanalaisista tiloista.



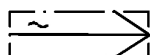
Alueella tulee ylläpitää rantamuurin ankkuroinnin rakenteita eikä niitä saa heikentää tai vahingoittaa muulla rakentamisella.



Alueen osa, jolle saa sijoittaa pilaantuneita maa-aineksia ympäristöluvan mukaisesti.



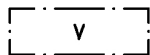
Alueen osa, jolle saa sijoittaa yhdyskuntateknisen huollon laitteita ja jätteen syväkeräysastioita.



Maanalaisiin tiloihin johtava sijainniltaan ohjeellinen ajoluiska.



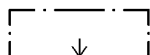
Rakennukseen jätettävä sijainniltaan ohjeellinen kulkuaukko, joka on varustettava portilla.



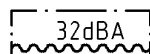
Valokatteinen tila.



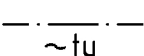
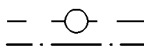
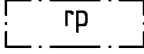
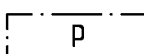
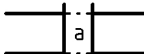
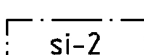
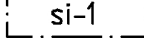
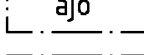
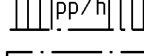
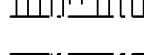
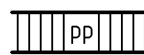
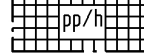
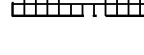
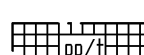
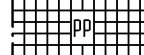
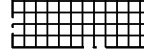
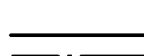
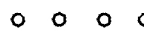
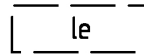
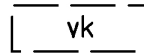
Rakennukseen jätettävä aukko. Roomalainen numero osoittaa aukon vähimmäiskorkeuden.



Nuoli osoittaa rakennusalan sen sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.



Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden autoliikenteen melua vastaan on oltava vähintään lukeman osoittamalla tasolla dBA.



Ohjeellinen pelikenttä.

Leikkialueeksi, erityisesti päiväkotikäyttöön varattu ohjeellinen alueen osa.

Istutettava alueen osa.

Istutettava puuriivi.

Katu.

Aukiona oleva katualueen osa.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu aukiona oleva katualueen osa.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu aukiona oleva katualueen osa, jolla tontille ajo on sallittu.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu aukiona oleva katualueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.

Jalankululle varattu katu.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.

Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.

Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.

Ajoyhteys.

Silta. Siltan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeistelyä. Hyvän-toivonpuistoon liittyvien siltojen yhteydessä tulee olla portaat sekä Välimerenkadun että Länsisatamankadun tasolle.

Silta. Mechelininkadun silta tulee suunnitella ympäristötaiteellisenä kokonaisuutena Länsilinkin kaupunkitilan kanssa, siltan rakenteiden ja kaiteiden tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia ja kaiteiden tulee mahdollisuuksien mukaan toimia meluesteenä.

Kadun alittava kevyen liikenteen yhteys.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Pysäköimispaikka.

Raitiovaunupysäkki.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Tulvareittiä varten varattu alueen osa. Alueelle ei saa sijoittaa veden virtausta estäviä rakenteita.

Suojeltava rakennus. Rakennus on rakennustaiteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti arvokas. Rakennusta ei saa purkaa eikä siihen saa tehdä sellaisia korjaus- tai muutostöitä, jotka heikentävät sen rakennustaiteellista, kaupunkikuvallista tai historiallista arvoa tai muuttavat arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Olemassa olevat porrashuoneet tulee säilyttää mahdollisimman alkuperäisinä. Tontilla 20803/3 sijaitseva kiinteästi rakennukseen liittyvä nosturi on osa rakennuksen historiallista arvoa ja se on säilytettävä. Nosturiin saa lisätä sen ulkoasuun soveltuvia, turvallisuuden takia välttämättömiä rakenteita.

Suojeltava rakennus. Kaupunkikuvallisesti, historiallisesti ja arkkitehtuuriltaan kerrostunut arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutostöitä, jotka heikentävät sen rakennustaiteellista, kaupunkikuvallista tai historiallista arvoa tai muuttavat arkkitehtuurin ominaispiirteitä.



Suojeltava kohde. Puhelinkioski tulee säilyttää ja kunnostaa mahdollisuuksien mukaan ulkonäöltään alkuperäistä asua vastaavaksi kuitenkin siten, että sen käyttötarkoitusta voidaan muuttaa esimerkiksi mainostarkoituksiin tai vastaavaan muuhun käyttöön.

Jätehuoneet tulee sijoittaa rakennukseen tai pysäköintihalliin. Jätteen putkikuljetusjärjestelmän keräyspisteitä saa sijoittaa myös pihamaalle.

Katolle sijoitettavien teknisten tilojen ja laitteiden tulee sopia koko rakennuksen ulkonäköön.

Tuuligeneraattorien, aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energian keräämien integroiminen rakennuksiin on sallittua.

Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Tontin rajaseinässä saa olla ikkunoita ja muita aukkoja, jollei naapuritontilla ole tällä kohdalla rakennusalaa.

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä leikki- tai oleskelualueina on istutettava puin ja pensain.

Pysäköintitiloissa on oltava koneellinen ilmanvaihto. Jäteilmahormit tulee sijoittaa rakennuksiin. Hormit ja poistumistiet saa rakentaa kerrosalan lisäksi. Ilmanvaihtolaitteiden melutaso ei saa 25m etäisyydellä laitteesta ylittää 45dB(A).

map- merkityissä pysäköintilaitoksissa tulee kansirakenteiden kantavuutta ja korkeustasoa määriteltäessä ottaa erityisesti huomioon puiston ja pihan puuistutuksiin tarvittavan kasvualustan paksuus ja paino sekä pelastustoiminnan vaatimukset.

Maanalaisissa autohalleissa ei tarvitse rakentaa tontin rajaseiniä. Jos rajaseiniä ei rakenneta, tulee paloteknisiä ratkaisuja

suunnitellessa käsitellä korttelia yhtenä kokonaisuutena riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi.

Tontin 20811/2 liikuntarakennukseen saa rakentaa katon yläpuolelle ulottuvan yleisen jätevesipumppaamon tuuletusputken.

Muuntamot tulee sijoittaa kortteleissa 20007, 20801, 20802, 20804-20814 autohallien yhteyteen ja kortteleissa 20019, 20800, 20815-20820 pihan alle tai muuhun häiriötä aiheuttamattomaan paikkaan tai tontin 20017/14 etmerkitylle rakennusalalle.

AK- ja KTY- korttelialueiden tonteille tulee varata kullekin yksi vähintään 1.2 m syvä, 1.8 m leveä ja 2.2 m korkea kadun suuntaan avautuva ovellinen tila yhdyskuntateknisen huollon jakokaappeja varten.

Tontti 20812/2 on toteutettava ennen kuin tontti 20812/1 voidaan toteuttaa.

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

Tontille 20802/3 saa sijoittaa polttoaineen jakelupisteen omaa tarvetta varten.

AK-, AKS- ja AL-korttelialueita koskee lisäksi:

- Rakennusten katutasossa saa olla liike-, toimisto-, harraste- ja kokoontumistiloja sekä sosiaalisia palvelutiloja.

- Jätkäsaarenlaiturin, Väliamerenkadun, Tyyne-merenkadun ja Länsisatamankadun varrella olevat maantasokerrokset tulee varata liike-, myymälä-, näyttely- ja muiksi asiakaspalvelutiloiksi koko julkisivun pituudelta lukuun ottamatta porrashuoneiden sisäänkäyntejä.

- Porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan saa rakentaa maantasokerrokseen kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi edellyttäen, että tämä lisää porrashuoneiden viihtyisyyttä.

- Asukkaiden varastot ja yhteistilat kuten säilytystilat, pesutuvat, kuivaushuoneet, saunat ja harrastetilat lukuun ottamatta jätehuoneita saa rakentaa kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

- Harraste- ja kokoontumistilat saa rakentaa tonttien yhteisiksi Hietasaarenkujan ja Jätkäsaarenkujan aukoiden varrelle.

- Asukkaiden käyttöön on rakennettava riittävät varasto- ja jätehuoltotilat ja vähintään seuraavat yhteistilat:

- Talopesula 1kpl/tontti ja kuivaustilat 10 m²/20 asuntoa.
- Harraste- ja kokoontumistiloja 1,5% asuntoalasta.

- Jätkäsaarenlaiturin, Väliamerenkadun, Tyyne-merenkadun ja Länsisatamankadun varrella tulee toisen kerroksen kerroskorkeuden olla vähintään 3,6 m ja se saadaan rakentaa joko toimistotiloiksi tai asunnoiksi.

- Ylimmän vesikaton tulee olla muodoltaan loiva, vino kattomuoto.

- Rakennusten ylimpiin kerroksiin liittyville edellisen kerroksen katonosille on rakennettava kattoterasseja.

- Kattoterasseille saa rakentaa katoksia ja pergoloita.

- Parvekkeet saavat olla vain osittain rakennusrungon ulkopuolella. Jätkäsaarenlaiturin, Välimerenkadun, Tyynenmerenkadun ja Länsisatamankadun varrella olevat kadunpuoleiset parvekkeet on lasitettava.

- Rakennusten julkisivujen on oltava pääosiltaan paikalla muurattuja ja rapattuja. Julkisivuissa on käytettävä värejä riittävien kontrastien aikaansaamiseksi.

- Porrashuoneesta tulee olla yhteys sekä kadulle että pihalle. Suoraan katualueelle avautuvien porrashuoneiden ulko-ovet on suunniteltava vähintään 0.9 m syvennykseen.

- Asunnon lattian tulee olla asuntojen pääikkunoiden kohdalla vähintään metrin kadun tai puiston maantasoa korkeammalla.

- Asuntokohtaisen pihatason tulee olla vähintään 0.4 m rakennusten yhteisen pihatason, katutason tai puiston tason yläpuolella.

- Kortteleiden 20809 ja 20812 asuinhuoneistojen seinärakenteiden suunnittelussa on otettava huomioon myös laivaliikenteen melu. Korttelissa 20809 Tyynenmerenkadun puolelle on rakennettava sivukäytävä tai akustisilta ominaisuuksiltaan vastaava ratkaisu. Sivukäytävän saa rakentaa kerrosalan lisäksi.

- Kortteleiden 20809 ja 20812 ulkoilma tulee ottaa rakennuksen sellaisesta osasta, jossa auto- ja laivaliikenteen päästöt eivät aiheuta hajuhahtausta.

- Tontteille 20804/1-2, 20807/1-2, 20808/1-2, 20813/1-2 ja 20818/4 saa johtaa maanalaista pysäköintilaitoksesta porras- ja hissiyhteyden, hätäpoistumistien sekä sijoittaa rakennusosalle ilmanvaihtokuilun, jossa jäteilma tulee johtaa ylimmän kattokorkeuden yläpuolelle.

- Pihamaalla olevia tonttien välisiä rajoja ei saa aidata. Niillä tontteilla, joiden pihamaat rajautuvat toisiinsa, leikki- ja oleskelutilat on rakennettava tonttien yhteisiksi. Pihat on jäsenneltävä pintamateriaalein, istutuksin, kalustein ja valaistuksen avulla viihtyisiksi leikki- ja ulko-oleskelutiloiksi. Jokaiselle sisäpihalle tulee olla vähintään yksi esteetön yhteys katualueelta ulkotilassa. Istutuksissa ei saa käyttää pihatason yläpuolelle kohoavia istutusaltaita.

- Korttelipihoille johtavat pelastustiet sekä muut esteettömät kulkuaukot on rajattava katutilasta teräsrakenteisin portein.

- Jätkäsaarenkujalle ja Hietasaaren kujalle rajautuville tontteille II ja II1/2-kerroksisten rakennusten edustalle on rakennettava 3.2 metriä korkea, metallirakenteinen pergola,

johon kaupunki kiinnittää katuvalaisimet. Pergolan yhteyteen on sijoitettava istutuksia. Rakennusalan ulkopuolelle ei saa rakentaa muita kevyitä rakennelmia eikä katoksia.

AL-korttelia 20801 koskee lisäksi:

- Välimerenkadua ja Hyväntoivonpuistoa rajaavien rakennusten suurin sallittu kerrosluku on VIII (1/2+1/3) ja Juutinraumankadua rajaavien rakennusten VII (1/2+1/3). Sulkeissa oleva ensimmäinen murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta tulee rakennuksen toiseksi ylimmässä kerroksessa enintään käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi ja toinen murtoluku osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta tulee rakennuksen ylimmässä kerroksessa enintään käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi. Kaksi ylintä kerrosta on pääosin vedettävä sisään julkisivulinjasta. Ullakkoa ei saa rakentaa.

- Rakennukset on sijoitettava kortteliin siten, että asukkaille muodostuu riittävän kokoinen yhteinen viherpiha.

- On huolehdittava, että korttelissa on asianmukainen pelastusreitti Juutinraumankadulta joko jalankulkuyhteyden kautta tai rakennuksessa sijaitsevan, portilla varustetun kulkuaukon kautta.

- Korttelin ääneneristävyyksivaatimus koskee asuin-, kokoontumis- ja opetustiloja.

KL-1-korttelialueita koskee lisäksi:

- Tontilla 20803/2 hotellille osoitetun kerrosalan saa käyttää myös toimistotiloina.

- Tonteilla 20007/15 ja 20803/1 rakennuksen korkeimmassa osassa kerrosalaa saa olla kerrostasoa kohden enintään 500m².

- Tontin rajaseinässä saa olla aukkoja.

- Tontille 20007/15 on rakennettava kattopuutarha sen rakennusalan kohdalle, jonka vesikaton ylimmäksi korkeudeksi on määrätty +10.0.

- Tonttien katualueisiin liittyvien julkisten ulkotilojen pintamateriaaleina on käytettävä samoja tai vastaavan laatutason mukaisia paikalle soveltuvia materiaaleja kuin viereisillä katualueiden aukioilla on käytetty.

- Tontilla 20803/2 ja 3 rakennusten ja Jätkäsaarenlaiturin välinen tasoero on rakennettava siten, että rakennusten taso ja rantapromenadi liittyvät luontevasti toisiinsa. Katu- ja rakennuksen tason välillä on oltava riittävä määrä sekä esteettömiä että porrasyhteyksiä.

- Tontin 20803/2 ajoluiska kellarikerrokseen on rasisitteena tontilla 20803/1.

KTY- korttelialueita koskee lisäksi:

- Rakennuksiin saa rakentaa tiloja toimistoja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuutta ja julkisia palveluja varten sekä lisäksi koontumis-, koulutus-, näyttely-, liikunta- ja vapaa-ajan sekä vastaavan toiminnan tiloja. Ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa liike-, myymälä-, näyttely- tai muita asiakaspalvelutiloja.

-Tontille saa sijoittaa enintään 200 m² saunatiloja kattokerrokseen kerrosalan lisäksi.

-Työhuoneita saadaan sijoittaa sellaisiin osittain maanalaisiin tiloihin, joihin saadaan riittävästi päivänvaloa.

-Teknisiä tiloja ei saa sijoittaa ylimmän kerroksen yläpuolelle.

YU- korttelialuetta koskee lisäksi:

- Alueelle saa sijoittaa muita palvelu- ja toimitiloja.

- Tontilla 2081 1/2 rakennuksen pohjoispuoleinen osa tonttia on istutettava puistomaiseksi, ja siellä tulee olla yleinen kevyen liikenteen yhteys Hampurinkujalta Hietasaarenkujalle.

- Tontille saa sijoittaa uima-altaan ulkotilaan.

Katu- ja puistoaluetta koskee lisäksi:

- Julkiset ulkotilat rakennuksineen, rakenteineen ja kalusteineen on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina, muotoiluun ja materiaaleiltaan korkealaatuisina sekä aikaa kestävinä ja satamamiljööseen soveltuvina. Ympäristötaide on integroitava osaksi muuta julkisen ympäristön toiminnallisia ja rakenteellisia aiheita.

- Kahvilat, kioskit ja maanalaisista tiloista johdavat hissi- ja porrasyhteydet on suunniteltava luontevaksi osaksi ympäristöään ja detaloitava jalankulkijan mittakaavaan sopiviksi.

- Kevyen liikenteen reitit on toteutettava esteettöminä kaikkien käyttäjäryhmien kannalta. Mikäli pääreitit poikkeavat esteettömistä reiteistä, on huolehdittava, että vaihtoehtoinen esteetön reitti on selkeä ja helposti hahmotettavissa.

- Katujen ja aukioiden pintamateriaalien on oltava laadukkaita, luonnonkiveä on käytettävä rantareittien ja aukioiden pintamateriaalina sekä alueiden tai toimintojen rajauksissa.

- Jätkäsaarenlaiturin ja siihen liittyvien aukioiden tulee jatkaa Hietalahdenrannan kaupunkikuvallista laatutasoa. Olemassa olevat laiturirakenteet on säilytettävä.

- Kokoojakaduille tulee sijoittaa kadun molemmin puolin köynnösristikoppylvää, joihin voidaan integroida valaistus ja raitiovaunujen

ajojohtojen kannattimet. Tonttikaduilla tulee olla viherportteja tai muita vastaavia rakenteita jäsentämässä kadun eri jaksoja ja saapumista puistoon sekä rajoittamassa ajoliikennettä.

- Valaistuksen tulee korostaa reitistöjä ja erilaisia toiminta-alueita, edistää turvallisuuden tunnetta ja sopia kaupunkikuvaan. Valaisinkalusteen muotoiluun ja valon värientoon on oltava korkeatasoinen ja kantakaupungin kaupunkikuvaan sopiva.

- Pysäköintilaitoksen sisäänajot tukimuureineen Välimerenkadulla ja Länsisatamankadulla on suunniteltava alueen kokoojakatujen kaupunkikuvan korkeaan laatutasoon sopiviksi. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota puistomiljöön ja ramppien rakenteiden yhteensovittamiseen. Tukimuurien tulee olla luonnonkivipintaisia ja niihin liittyvät alueet ja luiskat puistomaisesti istutettuja.

- Mechelininkadun kevyen liikenteen alitus on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena aukiona, joka on valoisa ja avara. Aukio on sovitettava ilmeeltään ympäröivään olemassa olevaan ja tulevaan kaupunkirakenteeseen. Aukiolle tulee suunnitella luonnonkivetyksen katupinnan lisäksi ilmeeltään urbaaneja vihersaarekkeitä. Liikennejärjestelyihin liittyvät rakenteet, tukimuurit ja kaiteet on toteutettava korkeatasoisista materiaaleista ja ne on käsiteltävä siten, että ne muodostavat mielenkiintoista tilaa erityisesti jalankulkijan mittakaavassa. Istutettavaksi merkityt alueet on toteutettava vehreän puistomaisina.

- Hyväntoivonpuisto on suunniteltava eri ikäisiä kaupunkilaisia palvelevaksi merelliseksi puistoksi, joka on osa koko Jätkäsaaren keskuisuutta. Sen tulee olla ilmeeltään moderni ja omaperäinen. Pitkät näkymät puiston yli on turvattava. Puiston toimintojen on oltava luonteva osa kokonaisuutta sekä visuaalisesti että maisemallisesti. On toivottavaa, että puistoalueen erilaisia toimintoja kuten leikkialueita käsitellään ympäristö- ja maataiteen keinoin. Puistoalueelle ei saa sijoittaa erillisiä mainosrakenteita.

LPA-korttelialueita koskee lisäksi:

- LPA- korttelialueiden läpi on johdettava yleisen jalankulun yhteys. Alueelle saa rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia johtoja ja laitteita. Alue on rakennettava katumaiseksi.

- LPA-korttelialueet 20801/2 ja 20804/4 on on osoitettava tontin 20802/2 autopaikoiksi.

- LPA-korttelialueet 20804/5 ja 20806/3 on on osoitettava tontin 20805/2 autopaikoiksi.

- LPA-korttelialueet 20806/4 ja 20808/4 on on osoitettava tontin 20807/2 autopaikoiksi.

- LPA-korttelialueet 20808/5 ja 20811/3 on on osoitettava tontin 20808/3 autopaikoiksi.

Tonttien autopaikkamääräykset:

Asuinkerrostalot	1 ap / 125 k-m2
Opiskelija-asuntolat	1 ap/ 240 k-m2
Muut asuntolat	1 ap/ 300 k-m2
Toimistot, enintään	1 ap / 350 k-m2
Myymälät, enintään	1 ap / 120 k-m2
Teollisuus, enintään	1 ap / 200 k-m2
Koulut enintään	1 ap / 800 k-m2
Sisäliikuntatilat, enintään	1 ap / 100 k-m2
Muut julkiset tilat, enintään	1 ap / 350 k-m2
Hotellit enintään	1 ap / 350 k-m2

Jos tontilla on vuokra-asuntoja, voidaan niiden osalta toteuttaa autopaikkoja 20% määräksi vähemmän.

Jokaista tonttia varten tulee osoittaa yksi pysäköintipaikka, joka on varattu liikuntaesteisille.

Autopaikkojen ja ajoyhteyksien sijoittaminen AK-, AKS- ja AL -korttelialueilla:

- Autopaikat on sijoitettava pysäköintilaitoksiin, ellei muita paikkoja ole erikseen asemakaavassa osoitettu. Autopaikkoja ei saa sijoittaa piha-alueille.

- Ajoyhteydet korttelialueiden alla oleviin pysäköintilaitoksiin on järjestettävä rakennusten kautta.

- Tontin 20802/2 ajoluiskan kautta saadaan järjestää pihakannen tai katualueen alainen yhteys tontille 20802/1, kortteliin 20801 ja puiston alla olevaan pysäköintilaitokseen.

- Tontin 20805/2 ajoluiskan kautta saadaan järjestää pihakannen tai katualueen alainen yhteys tontille 20805/1, kortteliin 20804 ja puiston alla olevaan pysäköintilaitokseen.

- Tontin 20807/2 ajoluiskan kautta saadaan järjestää pihakannen tai katualueen alainen yhteys tontille 20807/1, kortteliin 20806 ja puiston alla olevaan pysäköintilaitokseen.

- Tontin 20809/3 ajoluiskan kautta saadaan järjestää pihakannen tai katualueen alainen yhteys tonteille 20809/1 ja 2 sekä kortteliin 20808 ja puiston alla olevaan pysäköintilaitokseen.

Autopaikkojen sijoittaminen muilla korttelialueilla:

- KL-1- ja KTY- korttelialueilla autopaikat on sijoitettava maanalaisiin tiloihin. Autopaikkoja ei saa sijoittaa piha-alueelle muualle kuin erikseen asemakaavassa osoitetulle pysäköintipaikalle tontilla 20803/3.

- YU- korttelialueella autopaikkoja ei saa sijoittaa piha-alueelle.

Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.



JÄTKÄSAARENKALLION JA HIETASAAREN ASEMAKAAVA

JA ASEMAKAAVANMUUTOS

HAVAINNEKUVA

11.12. 2008



Jätkäsaari, selvityksiä ja suunnitelmia

Vesistötäytöt:

- 1) Selvitys Jätkäsaaren kärjen täytön vaikutuksista vesistön tilaan ja kalastukseen. Kala- ja vesitutkimus Oy 31.3.1999
- 2) Ruoholahden, Jätkäsaaren ja Munkki-
saaren kärkien sedimenttien ympäristö-
hygieeninen selvitys. Vesihydro 22.4.1999.
- 3) Jätkäsaaren - Lauttasaaren merenalaisten
töiden vaikutukset merialueella. Juha Sarkkula
ja Minna Kuusisto, Suomen ympäristökeskus,
Jorma Koponen YVA Oy 23.4.1999
- 4) Lausunto Jätkäsaaren rannan täytön
vesistövaikutuksista. Jorma Koponen, Suomen
Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy
24.8.2000
- 5) Selvitys Jätkäsaaren kärjen täytön
vaikutuksista vesistön tilaan ja kalastukseen.
Kala- ja vesitutkimus Oy 24.8.2000
- 6) Jätkäsaaren meritäyttöjen vaikutukset
merialueelle, YVA Oy, Suomen ympäristö-
keskus, 2.9.2002

Geotekniikka:

- 7) Geo 3953 10.10.1980, pohjatutkimuksia
- 8) Geotekninen rakennettavuusselvitys.
Saukonpaaden kaava-alue. Geotekninen osasto
24.10.2001 GEO 10136.
- 9) Jätkäsaaren rakennettavuusselvitys. GEO
10209 15.3.2002
- 10) Pudotustiivistys Saukonpaaden täyttö-
alueella. Jari Viljanen, Osmo Korhonen. Geotek-
ninen osasto, julkaisu 85/2002 joulukuu 2002.
- 11) Jätkäsaaren kallioresurssiselvitys. GEO
10471. 20.10.2003
- 12) Jätkäsaaren pysäköintilaitoksen ja
huoltokadun porakonekairaukset. GEO 10962
2005.

Liikenne ja pysäköinti:

- 13) Silta Hietalahden yli Munkkisaaresta
Jätkäsaareen. Jouko Salonen Oy ja Ins.tsto
Heimo Kakko Oy 14.2.1990
- 14) Kallioon rakennettujen pysäköintilaitosten
tilaratkaisut ja rakennuskustannukset. Ksv:n
julkaisu 1991:1, Maa ja Vesi Oy Simo Rapeli
- 15) Pysäköintimuodon vaikutus kustannuksiin,
case Ruoholahti, Vesihydro 1998
- 16) Maanalaiset pysäköintitilat kaupunkien
keskustoissa: vaikutusten arviointi. Kimmo

Rönkä, Heimo Rintamäki, Juha Vehmas ja Kari
Rauhala. Lyyli-raporttisarja 7 8.3.1999

- 17) Kantakaupungin rantaprojektit,
pysäköintilaitosten vaiheittainrakentamisselvitys,
arkkitehtitoimisto V-P Tuominen Oy, 29.11.1999
- 18) Kantakaupungin uudet ranta-alueet,
asuinkortteleiden pysäköintiselvitys. Ksv:n
julkaisu 2000:8 18.5.2000
- 19) Jätkäsaaren joukkoliikenneselvitys,
Helsingin kaupungin liikennelaitos 14.5.2001
- 20) Jätkäsaaren kalliotilat. Kalliosuunnittelu
Oy, työ 430. 16.12.2005
- 21) Liikkumisen ohjauksen soveltuvuus
Jätkäsaareen. Helsingin kaupunkisuunnittelu-
viraston asemakaavaosaston selvityksiä 2006:1.
- 22) Jätkäsaaren maanalaiset tilat. Pysäköinti,
väestönsuojat, kunnallistekniikan työtukikohta,
yhdyskuntajätteiden keräysasema ja huoltokatu.
Kalliosuunnittelu Oy, työ 430. 2.9.2008.

Julkinen ulkotila:

- 23) Mechelininkadun julkisen ulkotilan
ympäristösuunnitelma Itämerenkadun ja
Jätkäsaarenlaiturin välillä. Arkkitehtuuritoimisto
B&M Oy, WSP Finland Oy. 8.6.2007
- 24) Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren
asemakaavan julkisen ulkotilan katu ympäristö-
suunnitelma. LOCI maisema-arkkitehdit Oy,
FINNMAP Infra Oy. 2008.
- 25) Hyväntoivonpuiston suunnitelmaluonnos.
HKR/KPO, VSU Arkkitehtuuri ja
viheralue-suunnittelu Oy. 18.3.2008
- 26) Hyväntoivonpuiston pohjoisosa.
Pysäköinti- ja liiketilojen viitesuunnitelma.
HKR/KPO, VSU Arkkitehtuuri ja viheralue-
suunnittelu Oy. 2.12.2008.

Ympäristöhygieniä ja -terveys:

- 27) Ympäristömelumittaus Länsisatamassa
15.9.1992. Suomen Akustiikkakeskus Oy TR
1490-2, lokakuu 1992
- 28) Arvio Kværner Masa-Yards Oy:n Munkki-
saaren telakkatoiminnasta aiheutuvista ilman
liuotainainepitoisuuksista. Ilmatieteen laitos,
Ilmanlaatuosasto 28.10.1994
- 29) Konttinosturin melu. Melutason arviointi
Saukonpaadessa. Insinööritoimisto Akukon Oy
108/2 26.9.1995
- 30) Melumittaukset Länsisatamassa. Ins. tsto
Paavo Ristola Oy 10470 9.10.1995

- 31) Saukonpaaden alueen turvallisuusselvitys. Osa 1. onnettomuuksien tunnistaminen. Risto Lautkaski, ENE6/15/97 VTT Energia 22.12.1997
- 32) Saukonpaaden alueen turvallisuusselvitys. Osa 2. seuraustarkastelut ja maankäyttö. Risto Lautkaski, ENE6/3/98 VTT Energia 22.12.1997
- 33) Vaarallisten aineiden onnettomuuksiin varautuminen. Kaupunginjohtajan asettaman kemikaalionnettomuustyöryhmän loppuraportti 30.9.1999
- 34) Helsingin Länsiterminaalin rikkidioksidi-, typenoksidi-, hiilimonoksidi- ja hiukkaspäästöjen leviämisselvitys. Ilmatieteen laitos 15.12.1999
- 35) Jätkäsaaren alustavat maaperähygieniset tutkimukset. Geologian tutkimuskeskus 29.3.2000.
- 36) Jätkäsaaren (Länsisataman) maaperähygieniset tutkimukset lisäanalyysin täydennettynä. Geologian tutkimuskeskus, Etelä-Suomen aluetoimisto 20.6.2000
- 37) Helsingin Satama, Länsiterminaal, Ympäristömeluselvitys, Akukon Oy nro 982 12/2000 29.12.2000
- 38) Jätkäsaaren maaperän toinen pilaantuneisuustutkimus ja kunnostuksen jatkotoimenpidesuosituks. Y 6356.00 SCC Viatek 26.1.2001
- 39) Hajun ja hajuhaitan kartoittaminen Jätkäsaarella. VTT Kemiantekniikka, Prosessit ja Ympäristö KET945/01 2.10.2001
- 40) AutoExpress 2, melupäästö- ja melutasomittaukset. Helsingin satama, Akukon Oy 1256-1. 3.1.2002
- 41) Jätkäsaaren riskinarvio. Esko Rossi Oy 16.1.2002
- 42) Jätkäsaaren (Länsisatama) kolmannet lisätutkimukset sekä riskinarviointiin perustuva alustava kunnostussuunnitelma. SCC Viatek G6061 23.5.2002
- 43) Jätkäsaari ja Länsisatama, Ympäristömeluselvitys, Insinööritoimisto Akukon Oy nro 1307-1 11/2002 14.11.2002
- 44) Jätkäsaari ja Länsisatama, Ympäristömelusuunnitelma, Insinööritoimisto Akukon Oy nro 1307-2 11/2002 14.11.2002
- 45) Jätkäsaaren maankäytön suunnittelu, Helsingin Länsisataman matkustajalaivojen päästövaikutusten arviointi leviämislaskelmin, Ilmatieteen laitos 1.10.2002
- 46) Länsisataman matkustajasataman ympäristömeluselvitys, melutilanne vuoden 2002 lopussa. Helsingin satama, Akukon Oy 1466-1. 27.2.2003.
- 47) Pilaantuneen maaperän kunnostusvaihtoehtojen tarkastelu ja periaatesuunnitelma. Tutkimusraportti. Neljännet lisätutkimukset. Jätkäsaari (Länsisatama), entisen kaatopaikan alue, Helsinki. Golder Associates Oy 22-3288 14.7.2003.
- 48) Saukonpaaden kaava-alue ja Tamma-saarenlaituri. Ympäristömelu vuoden 2008 jälkeen. Akukon Oy 1444-2.1 2.9.2003
- 49) Jätkäsaaren (Länsisataman) 4. maaperän pilaantuneisuustutkimukset. Osa-alue: saaren reuna. SCC Viatek 82102820 29.8.2003
- 50) Länsisataman ympäristömeluselvitys, matkustajasataman melu 2003. Helsingin satama, Akukon Oy 1466-3.2. 31.8.2003.
- 51) Jätkäsaaren 5. pilaantuneisuustutkimukset (osa-alueet saaren reunat 2 ja 4, ranta 1 ja entinen kaatopaikka). SCC Viatek Oy 82106068. 7.4.2004
- 52) Jätkäsaaren 6. tutkimukset: huokoskaasu ja pohjavesi (kaatopaikan alue). Golder Associates Oy 04-3848. 28.12.2004
- 53) Jätkäsaaren 6. tutkimukset: sedimenttitutkimukset. Golder Associates Oy 04-3848. 27.12.2004
- 54) Jätkäsaaren osayleiskaava. Meluselvityksen päivitys. Insinööritoimisto Akukon Oy 1910-01. 31.12.2004.
- 55) Kaatopaikka-alueen huokoskaasu- ja pohjaveden jatkoseuranta. WSP Finland Oy. Pitkäaikaisseuranta, raportoitu viimeksi 23.1.2008.
- 56) Jätkäsaaren aloitusalueen maaperän pilaantuneisuustutkimukset. Suomen IP-Tekniikka Oy H21603. 19.12.2005
- 57) Selvitys seinärakenteista laivamelun piirissä Jätkäsaarella. Insinööritoimisto Akukon Oy 2110. 31.12.2005
- 58) Maaperän pilaantuneisuuden riskinarviointin ja kunnostamisen periaatesuunnitelman päivitys sekä kustannusarvio Jätkäsaaren ensimmäiselle asemakaava-alueelle. WSP Environmental. luonnos 14.2.2007
- 59) Jätkäsaaren pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelyn ja sijoittamisen periaatesuunnitelma. Ramboll Finland Oy, Golder Associates Oy. 27.5.2007
- 60) Jätkäsaaren aloitusasemakaava-alueen ja Saukonpaaden asemakaava-alueen jätehuollon

yleissuunnitelma. Pöyry Environment Oy.
7.5.2007

61) Helsingin Länsisataman matkustaja-laivojen hajupäästöjen arviointi leviämismallilaskelmin. Ilmatieteen laitos, Nablabs Oy, VTT Prosessit. 3.5.2007

62) Jätkäsaaren aloitusalue. Mechelininkadun risteysalue ja Länsisataman lisätutkimuspisteet. Kv/tonttiosasto, Ramboll Finland Oy. 26.10.2007.

63) Jätkäsaaren ja Saukonpaaden alueen jätehuoltosuunnitelman tarkistaminen. Helsingin talous- ja suunnittelukeskus, Kasui Oy. 30.11.2007

64) Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava-alueen pilaantuneen maan kunnostuksen ja hyötykäytön yleissuunnitelma. Ramboll Finland Oy 17.6.2008.

65) Länsisatama, sedimenttien sijoitus-suunnittelun esiselvitys. Helsingin Satama, Ramboll Finland Oy. Keskeneräinen 2008

Rakennukset ja rakenteet:

66) Raportti Jätkäsaaren talletusvaraston soveltuvuudesta pysäköintilaitokseksi. Ins.tsto Jouko Salonen Oy 15.3.1990

67) Länsisataman talletusvarasto, selvitys varaston soveltuvuudesta liikunnan keskuksesi. Reijo Jallinoja, Ins.tsto Bertel Ekengren Oy ja Ins.tsto Reijo Patronen Oy 1992

68) Rakennusten alimmat rakentamisen korkotasot. Muistio 14.2.2001 pidetystä kokouksesta, 27.2.2001, Anna-Maija Pajukallio

69) Munkkisaaren tukikohta. Siirto Jätkäsaareen. Varastorakennus L2. Soveltuvuusarviointi. rakennusvirasto, arkkitehtuuriosasto 26.6.2001

70) Länsisataman talletusvarasto Bunkkeri, muutos liikunta- opetus- ja kirjastotiloiksi. Esisuunnitelma. Pro-Ark Oy 13.9.2001

71) Länsiterminaaliin liittyvien pysäköintitilojen ja rakennusviraston työtukikohdan toteuttaminen Länsisataman Bunkkeriin. Hanke-esittely. Rakennusvirasto/arkkitehtuuriosasto 22.4.2002

72) Jätkäsaarenlaituri. Laitureiden kunto- ja rakenneselvitys. Helsingin Satama. 6.10.2006.

73) Länsisataman tallennusvarasto bunkkerin muutos liikunta- ja nuorisotiloiksi, PRO-ARK Oy, 20.4.2007

Ilmasto-olosuhteet:

74) Ohjeita tuulisuuden huomioon ottamiseksi Jätkäsaareen suunniteltavaa asuinalueita varten -lausunto. VTT/tuotteet ja tuotanto 12.03.2002.

75) Jätkäsaaren kaavoitus. Tuulisuuden sekä pakkasen ja tuulen yhteisvaikutusten kartoitus. WSP Suunnittelukortes Oy, Teknillinen korkeakoulu. 29.3.2006.

Yhdyskuntatekniikka ja muut:

76) Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia. Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:1 18.5.2000 Erkki Korhonen, Maria Lindblom, Annukka Lindroos, Jon Maury, Pasi Mäenpää, Mikael Sundman, Timo Vuolanto

77) Jätkäsaaren ja Saukonpaaden kaupunkivalaistuksen periaatteet. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2006:5. WSP LT-Konsultit Oy ja arkkitehtuuritoimisto B&M.

78) Länsiterminaali 2020, yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelma. Helsingin satama, FINNMAP Infra Oy, Insinööritoimisto Tauno Nissinen Oy. 31.8.2006

79) Länsisataman sähköverkon vetäytymissuunnitelma. Helsingin satama, Insinööritoimisto Tauno Nissinen Oy. 17.11.2006

80) Jätkäsaaren aloitusasemakaava-alueen vesihuollon yleissuunnitelma. Ramboll Finland Oy. 25.5.2007

81) Länsisataman kunnallistekniikan vetäytymissuunnitelma. Helsingin satama, FINNMAP Infra Oy. 21.12.2007

82) Jätkäsaaren yhteiskäyttötunnelin teknis-taloudellinen selvitys. HKR/KPO, Ramboll Finland Oy. Luonnos 12.12.2008.



0 100 200 300 400 m

- nykyinen vesijohto
- rakennettava vesijohto
- nykyinen jätevesiviemäri
- rakennettava jätevesiviemäri + pmo
- nykyinen sadevesiviemäri
- rakennettava sadevesiviemäri
- ratiotien rakenteiden varaus

JÄTKÄSAARENKALLION JA HIETASAAREN ASEMAKAAVA Vesihuolto



- nykyinen sähkökaapeli 10 kV
- rakennettava sähkökaapeli 10 kV ja muuntamo
- nykyinen kaukolämpöjohto
- rakennettava kaukolämpöjohto
- nykyinen kaukojäähdytysjohto
- rakennettava kaukojäähdytysjohto
- rakennettava jätekeräysputki
- ratioiden rakenteiden varaus

JÄTKÄSAARENKALLION JA HIETASAAREN ASEMAKAAVA Energia- ja jätehuolto

1:4000 (A3) Ksv/JTa 2.4.2008