

KALASATAMAN POHJOISOSAN SUUNNITTELUPERIAATTEIDEN TARKISTUS

KAUPUNKISUUNNITTELUKUNTA 5.5.2011



KALASATAMAN POHJOISOSASSA TARKISTETAAN SUUNNITTELUPERIAATTEITA JA JATKOSSA TUTKITAAN:

- 1 Sörnäistentunnelin rakentamisen edellytyksiä ja sen vaikutuksia maankäyttöön**
- 2 Hermannin rantatien muuttamista luonteeltaan alueelliseksi kokoojakaduksi**
- 3 Rakentamisalueen rajan tarkentamista Hermannin rantapuistoon maaperätutkimusten mukaiseksi**
- 4 Asuinrakentamisen mahdollisuuksien lisäämistä Kalasataman pohjoisosassa**
- 5 Hermannin rantapuiston kehittämistä virkistys- ja viheralueeksi sekä toiminnalliseksi kaupunkitilaksi**

KALASATAMAN POHJOISOSAN SUUNNITTELUPERIAATTEIDEN TARKISTUS

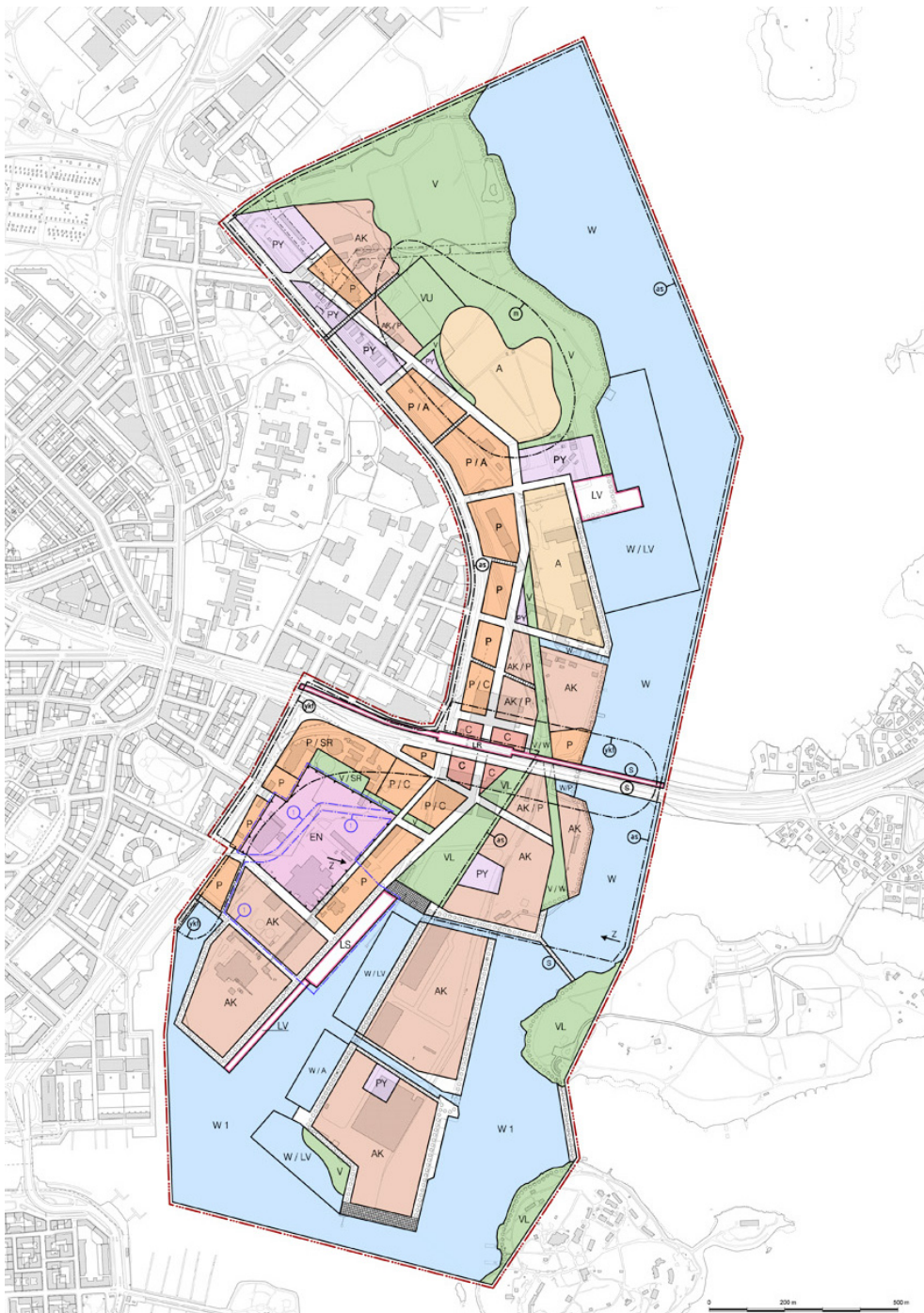
Yleistä

Kalasadaman pohjoisosan suunnitteluperiaatteiden tarkistusten ensisijaisena tavoitteena on huomioida Sörnäistentunnelin merkittävät maankäytölliset ja liikenteelliset vaikutukset Kalasadaman pohjoisoosaan. Lisäksi Hermannin rantapuiston maaperän tarkemmissa tutkimuksissa on ilmennyt tarve tarkistaa sille osayleiskaavassa merkityn asuinalueen sijaintia ja tehokkuutta.

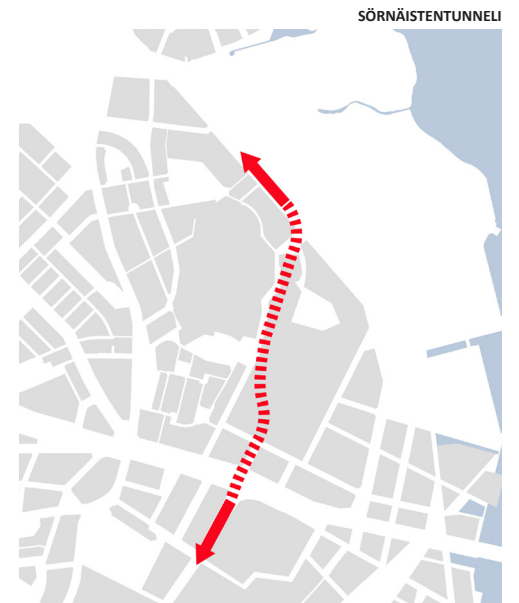
Kalasadaman pohjoisosan tarkennetut suunnitteluperiaatteet täsmentävät osayleiskaavaan merkittyjen pääkäyttötarkoitusten tulkintaa ja mahdollistavat Sörnäistentun-

nelin tuoman asuinrakentamismahdollisuuksien kasvattamisen, uudet liikenteelliset ratkaisut ja pohjatutkimusten paremman huomioon ottamisen. Tarkistettujen suunnitteluperiaatteiden tarkoituksena on tarkentaa alueellisia kokonaisratkaisuja ja ohjata osaltaan tulevaa asemakaavoitusta ja rakentamista.

Alueen pinta-ala on kokonaisuudessaan 73 ha, josta puistoa on 32 ha.



KALASATAMAN OSAYLEISKAAVA NRO 11650 (tullut voimaan 14.3.2008)



Alueen yleiskuvaus

Alue on teollisuus- ja satamaympäristöä. Ranta-alueella on tukkukauppaa ja elintarviketeollisuuden toimintaa palvelevia teollisuus- ja varistorakennuksia. Alueella on myös luonteeltaan tilapäistä rakennus- ja venehuoltoon erikoistunutta toimintaa ja niihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia. Pohjoisosassa sijaitsee Kyläsaaren entinen jätteenpolttolaitos, jonka tiloissa toimii nykyisin kierrätyskeskuksen myymälä. Lisäksi pohjoisosassa on Helsingin kaupungin rakennusviraston varikkoalue.

Suurimaksi osaksi alue on entistä vesialuetta, joka on täytetty. Alue on pinnanmuodoiltaan alavaa ja tasaista. Vain luonnolliseen topografiaan kuuluneet kolme saarta (Verkkosaaret ja Kyläsaari) ovat tarjonneet hyvät perustamisolosuhteet. Rantaviivaa muutosalueella on n. 1,6 km.

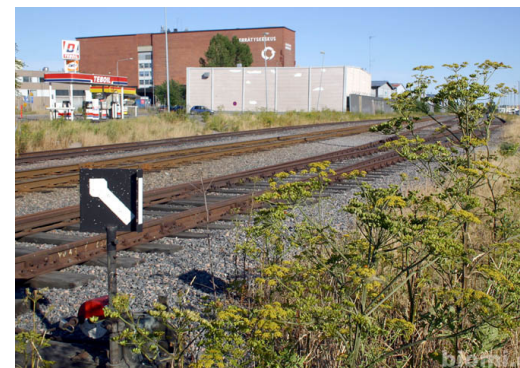
Alue suuntautuu avaraan maisemaan. Pitkät näkymät päättyvät Viikin suojelualueisiin ja Arabianrannan asuinalueeseen. Pohjoisosan puisto liittyy saumattomasti Arabianrannan maisemapuistoihin ja edelleen Viikin vehreisiin virkistysalueisiin.

Alueen maaperä on suurelta osin mereen paksun savikerroksen päälle tehtyä täyttöä. Alueen täyttö on tehty pitkän ajan kuluessa sekalaisella aineksella. Myös Kyläsaarella toimineen polttolaitoksen tuhkaa ja kuonaa on käytetty täyttöihin ja maanrakentamiseen.

Maaperän pilaantuneisuus ja huono rakennettavuus aiheuttavat alueelle erityisen suunnittelutarpeen.



VANHANKAUPUNGIN SELKÄ



KYLÄSAARI



KALASATAMA

Kalasadaman osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet



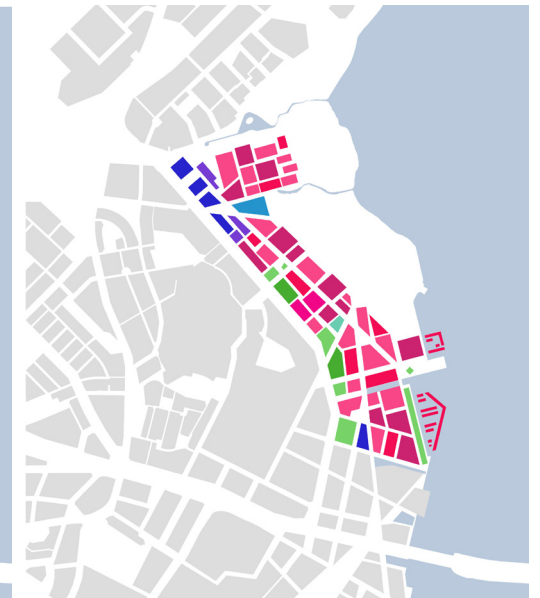
LIITTYMINEN KATUVERKKOON JA NÄKYMÄAKSELEIHIIN



VIHERYHTYEDET



INTERGOIMINEN KAUPUNKIRAKENTEeseen



MONIMUOTOISUUS

Kalasadaman osayleiskaava osoittaa lähinnä kaupunkirakenteen, alueen pääkäytötarkoitukset ja havainnekuvassa hahmotellut rakentamisen määrät. Yleiskaava mahdollistaa monenlaisia toteutustapoja.

Pyrkimyksenä on liittää uusi alue kiinteästi ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja kaupunkimaiseen. Kalasadaman suunnittelussa korostetaan täydennysrakentamisen periaatteita ja huolehditaan pitkien näkymien ja katuyhteyksien säilymisestä alueen läpi merelliseen maisemaan sekä kaupunkiin. Jatkuva katuverkko, jossa ei ole umpikujia, korostaa urbaanisuutta ja siihen

liittyvää vapautta vaihtoehtoisten reittien valinnassa.

Eri osa-alueita suunniteltaessa korostetaan monimuotoisuutta ja erilaisuutta sekä pyritään toteuttamaan monipuolisia asumisen ja toimitilarakentamisen vaihtoehtoja sekä mahdollisuuksien mukaan niiden yhdistelmiä.

Kalasadaman rannat ovat kaikille avoimia virkistysalueita. Asutuksen ja vesialueiden välisessä saumassa kiertävä rantareitti täydentää kaupungin päävirkistysreitistöä ja takaa riittävän ja jatkuvan väylän erilaisille

kevyen liikenteen liikkumismuodoille.

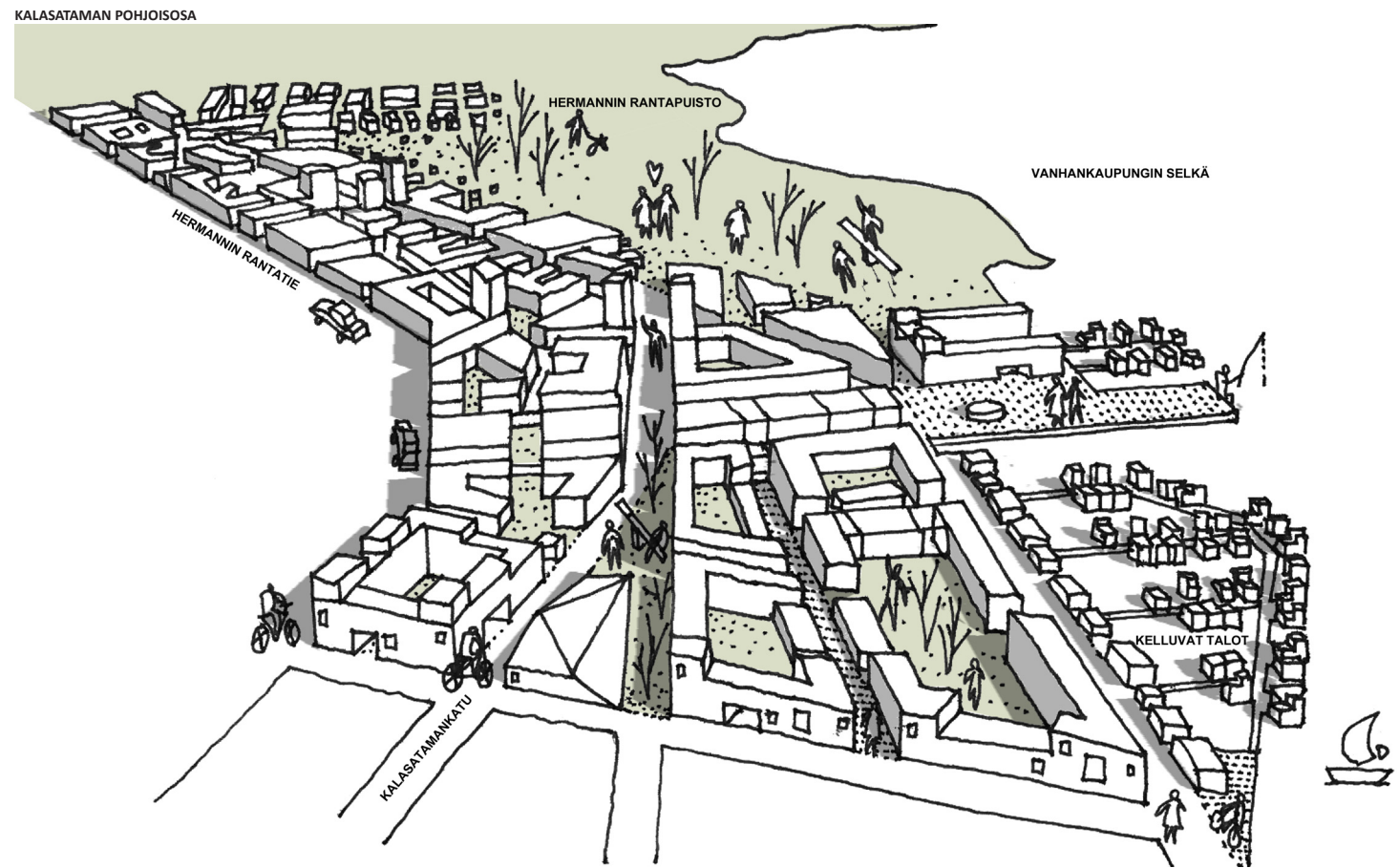
Nämä osayleiskaavan yhteydessä määritellyt yleiset suunnitteluperiaatteet säilyvät myös jatkossa ja niitä sovelletaan rinnakkain tarkistettujen suunnitteluperiaatteiden kanssa.

1. Sörnäistentunnelin rakentamisen edellytykset ja sen vaikutukset

Kalasataman rakentuminen lisää alueen pääkatujen liikennettä siinä määrin, että nykyinen katuverkko ei ole riittävä Kalasataman tulevan keskuksen läheisyydessä. Pääkatuliikenteen sujuvuus on varmistettu Sörnäisten ja Hermannin rantateiden välisellä liikennetunneliyhteydellä. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt 15.9.2005 Sörnäisten ja Hermannin rantateiden liittymän (liikennetunnelin) liikennesuunnitelman. Samassa yhteydessä on tutkittu myös vaihtoehtoinen, pidempi tunneliratkaisu, jonka jatkosuunnittelua ei tuolloin ole kuitenkaan pidetty kustannussyistä perusteltuna.

Liikennetunnelin ja Kalasataman keskuksen jatkosuunnittelun yhteydessä on todettu, että metroaseman rakentamisen myötä lyhyemmän tunnelin toteuttamiskelpoisuus on hankaloitunut huomattavasti. Tunnelin kustannusennuste on noussut yli kolminkertaiseksi alkuperäisestä arviosta.

Pidemmällä tunnelilla onkin arvioitu saavutettavan merkittävää etua paitsi liikenteellisesti myös Kalasataman pohjoispuolisten alueiden maankäytölle. Pääkadun katkaiseva vaikutus vanhan ja uuden kaupunkirakenteen välillä poistuu ja merellisyys korostuu. Kalasataman keskeisimpiä suunnittelun lähtökohtia on ollut vanhan kaupunkirakenteen liittäminen takaisin merenrantaan. Tunnelin rakentamisen myötä tämä tavoite voimistuu.



2. Hermannin rantatien muuttaminen luonteeltaan alueelliseksi kokoojakaduksi

Hermannin rantatien liikennemäärä vähenee merkittävästi, vaikka se säilyy pääkatuverkon osana. Hermannin rantatie muutetaan luonteeltaan alueelliseksi kokoojakaduksi ja vehreäksi bulevardiksi. Alueelle luodaan hierarkkinen ja selkeä katuverkko sekä hyvät julkisen liikenteen toimintaedellytykset ja sujuvat pyöräilyreitit.

Hermannin rantatie on pääkatuverkon osa, mutta luonteeltaan **alueellinen kokoojakatu** ja sujuva joukkoliikenteen yhteys. Kadulle sijoitetaan sekä bussiliikennettä että raitiolinja, jotka palvelevat Kalasataman pohjoisosan ja Hermannin asukkaiden lisäksi merkittävässä määrin myös muita matkustajia laajasti koillisille alueille.

Kalasatamankatu on **paikallinen kokoojakatu**. Se kulkee tiiviin korttelirakenteen läpi ja on luonteeltaan vaihteleva. Sitä rytmittävät korttelirakenteen sisälle syntyvä katuaukiot ja vaihtelevat kaupunkitilat.

Hermannin rantatieltä johtavat alueelle tasaisin välein sijoitetut **pistokadut**, jotka myös toimivat paikallisen kokoojakatuverkon osana.

Katujen ja puistoraittien linjaukset muodostavat johdonmukaiset ja selkeät pyöräilyreitit.



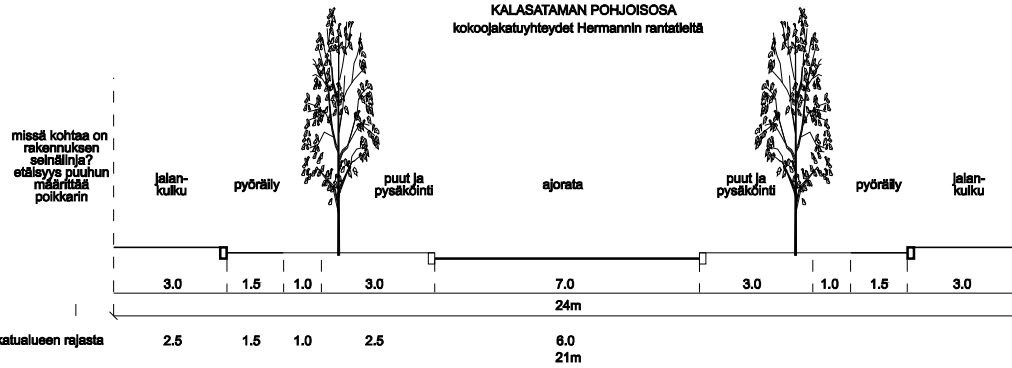
SÖRNÄISTENTUNNELI



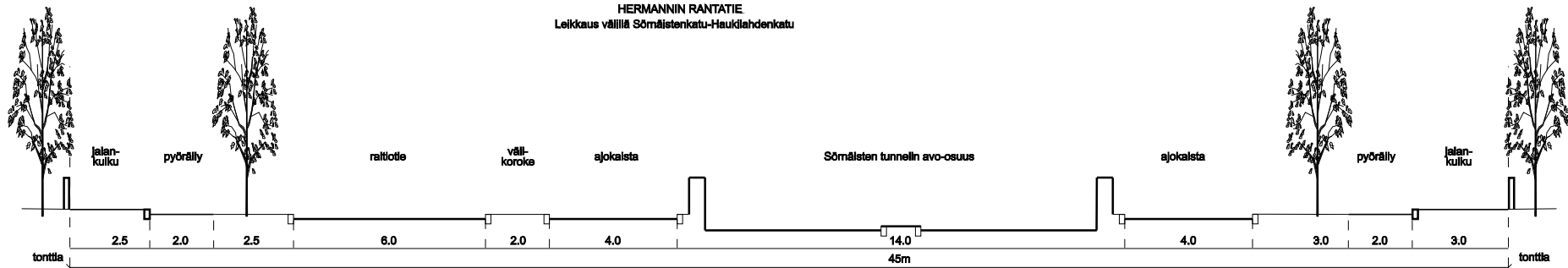
JULKISEN LIIKENTEEN REITIT KALASATAMAN POHJOISOSASSA



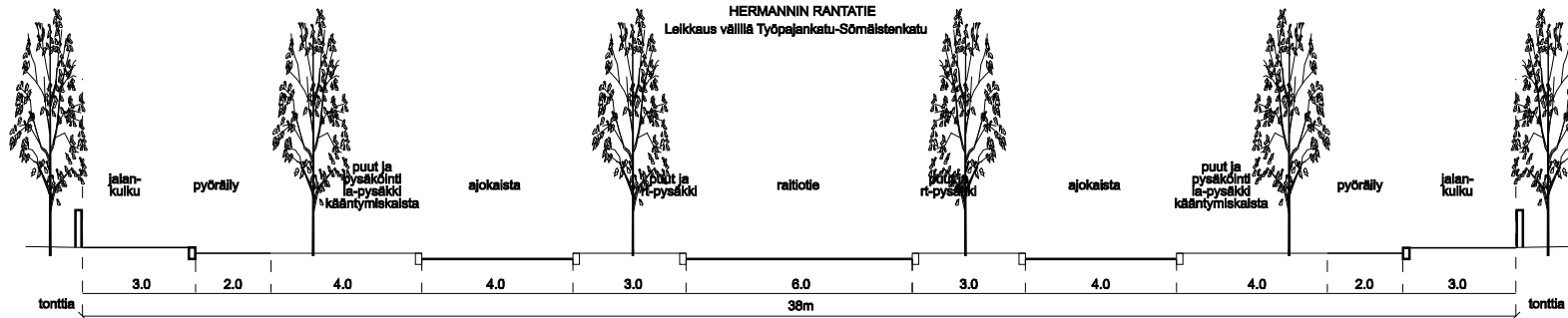
KALASATAMAN POHJOISOSA
kokoajakatuhyteydet Hermannin rantatietä



HERMANNIN RANTATIE
Leikkaus välillä Sörmäläntie-Haukiahdenkatu



HERMANNIN RANTATIE
Leikkaus välillä Työpajankatu-Sörmäläntie



la-pysäkin kohdalla	2.5	1.5	2.5	3.0	3.5
kääntymiskaista	3.0	2.0	1.0	3.5	3.5

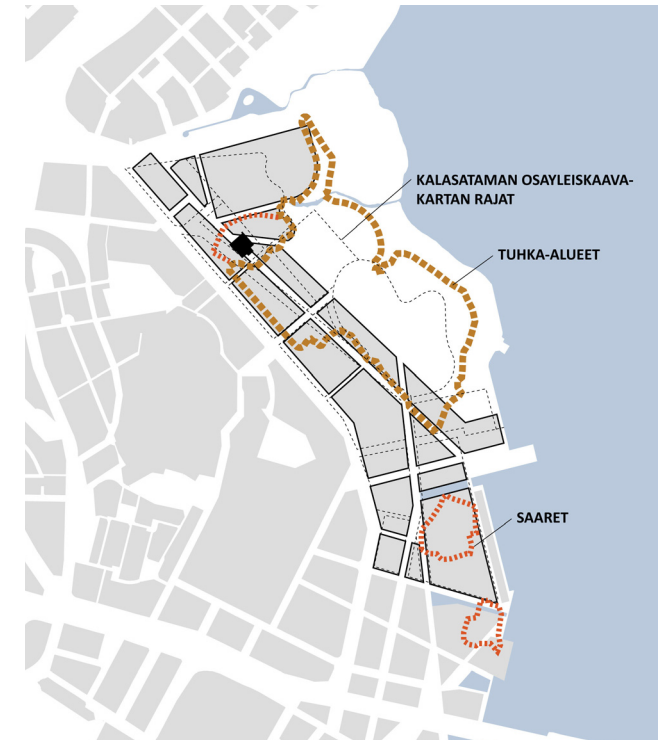
3. Rakentamisalueen rajan tarkentaminen Hermannin rantapuistoon maaperätutkimusten mukaiseksi



VANHAT SAARET TÄYTÖN ALLA



MAAPERÄN HAASTEET



UUSI MAHDOLLINEN RAKENNE

Hermannin rantapuiston reunan rakentamisessa huomioidaan maaperän tarkemat tutkimukset ja rakentaminen pyritään osoittamaan mahdollisuuksien mukaan optimaalisille alueille. Rantapuiston reunaa kehitetään kaupunkimaisina kortteli-alueina ja rakentamisella pyritään luomaan vahva identiteetti Vanhankaupunginselälle näkyvään kaukomaisemaan.

Alueen geoteknisten ominaisuuksien perustella on tarkasteltu alustavasti kannat-

tavan rakentamisen rajausta. Geoteknisten lisätutkimusten perustella laaditaan tarkentava esirakentamisen yleissuunnitelma. Maaperän pilaantuneisuutta selvitetään täydentävin maaperä- ja pohjavesitutkimuksin ja riskitarkasteluin etenkin asuinrakentamiskelpoisuuden määrittämiseksi.

Rakennettavien kortteleiden sijainti suunnitellaan kustannuksiltaan ja rakennettavuudeltaan optimaalisille alueille. Koska rakentamisen kustannukset ovat tuhka-

alueiden päällä korkeat, pyritään rakennettävien alueiden koko pitämään maltillisena ja niiden tehokkuustavoitteet riittävinä.

Kalasataman rakentaminen siirtää kantakaupungin reunaa yhä idemmäksi. Tiivis rakentaminen reunalla luo selkeän rajan rakennetun ja rakentamattoman kaupungin välille. Tavoitteena on luoda kaukomaisemasta erottuva vahva identiteetti rakentamalla alue riittävällä intensiteetillä.

4. Asuinrakentamisen mahdollisuuksien lisääminen Kalasataman pohjoisosassa



MAHDOLLISET UUDET KERROSALAT OSA-ALUEITTAIN

Asuinrakentamisen ja toimitilarakentamisen suhdetta Hermannin rantatien varrella tutkitaan. Hermannin rantatien varren suunnittelussa pyritään painottamaan asuinrakentamisen mahdollisuuksia.

Kalasataman osayleiskaavassa Hermannin rantatie on pääkatu, jonka vuorokauden ajoneuvomääräksi vuonna 2025 on arvioitu 41 000 ajoneuvoa. Näin suuri liikennemäärä ei mahdollista asumisen sijoittamista kadun välittömään läheisyyteen.

Läpiajoliikenteen ohjautuessa pääasiallisesti Sörnäistentunneliin, liikenteen melu ja päästöhaitat Hermannin rantatiellä vähenevät merkittävästi ja kadunvarren raken-

tamisessa voidaan painottaa aikaisempaa enemmän asumiseen. Osayleiskaava ja suunnitteluperiaatteet mahdollistavat paremmin toiminnallisesti sekoittuneiden korttelien rakentamisen, jotka tarjoavat tilaa niin asumiselle, työlle, kaupalle kuin kulttuurillekin. Toimitilarakentaminen Kalasatamassa keskittyy Kalasataman keskuksen läheisyyteen.

Hermannin rantatien muuttuminen kokoojakatutyypiseksi luo uusia asuinrakentamisen mahdollisuuksia myös Hermannin puolelle, jolloin Kalasataman ja Hermannin kaupunkirakenteellinen liittyminen toisiinsa korostuu ja Kalasataman houkuttelevuus asuinalueena kasvaa.

Osayleiskaavassa esitetty kokonaiskerrosalan jakautuminen eri toimintojen kesken:

Toiminto	Kerrosala	Mahdollinen %-osuus Kalasataman kokonaiskerrosalasta
Asuminen	720.000 k-m ²	55 %
Toimitilat	535.000 k-m ²	42 %
Palvelut	45.000 k-m ²	3 %
Yhteensä	1.300.000 k-m ²	100 %

Kokonaiskerrosalan jakautuminen tarkennettujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti eri toimintojen kesken:

Toiminto	Kerrosala	Mahdollinen %-osuus Kalasataman kokonaiskerrosalasta
Asuminen	720.000 - 1.000.000 k-m ²	50 % - 70 %
Toimitilat	390.000 - 535.000 k-m ²	27 % - 37 %
Palvelut	45.000 k-m ²	3 %
Yhteensä	1.435.000 k-m ²	100 %

Mikäli Sörnäistentunnelin mahdollistama asuntorakentamisen potentiaali käytetään kokonaan, Kalasatamaan rakennettava kokonaiskerrosala kasvaa n. 10 %.

5. Hermannin rantapuiston kehittäminen virkistys- ja viheralueeksi sekä toiminnalliseksi kaupunkitilaksi

Hermannin rantapuistoa kehitetään laajana, maisemaltaan avoimena, merellisenä ja kaupunkimaisena virkistysaluekokonaisuutena. Rantapuisto asettuu saumattomasti pohjoispuolellaan sijaitsevan Toukolan-Arabianrannan puistoketjun ja sen rantareittien jatkeeksi.

Puistoa kehitetään toiminnallisena julkisena ulkotilana. Urheilu- ja liikuntakenttien lisäksi selvitetään mahdollisuutta rakentaa alueelle kokoava tapahtumakenttä. Rantapuisto täydentää ja monipuolistaa Helsingipuiston palvelutarjontaa. Koko Vanhankaupunginlahden länsiranta muodostaa Helsingipuiston kannalta erittäin merkittävän laajan, yhtenäisen ja suoraan kaupunkirakenteeseen liittyvän viheraluekokonaisuuden.

Suunnittelussa painotetaan Helsingipuiston sekä rannan kävely- ja pyöräilyreittien jatkuvuutta ja puistoalueen luontevaa liittymistä asuinkorttelien reunaan. Lisäksi tutkitaan miten alavan alueen tulvariskiін voidaan varautua suunnittelulla.

