



13.11.2013

Kaj/14

§ 395

Länsisataman, Jätkäsaaren satama- ja vesialueiden asemakaavan muuttaminen (nro 12020, Saukonlaituri itä)

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) satama- ja vesialueiden asemakaavan muutosehdotuksen 9.12.2010 päivätyn ja 15.10.2013 muutetun piirustuksen nro 12020 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein. Asemakaavan muutoksella muodostuvat uudet korttelit nro 20062 ja 20071.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 kartta, päivätty 9.12.2010, muutettu 15.10.2013, tarkistettu 17.10.2013, liite vaihdettu (korjattu karttalehtimerkinnot)
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 selostus, päivätty 9.12.2010, muutettu 15.10.2013, päivitetty Kslk:n 15.10.2013 päätöksen mukaiseksi
- 3 Tehdyt muutokset
- 4 Havainnekuva 15.10.2013
- 5 Vuorovaikutusraportti 10.6.2010, täydennetty 9.12.2010 ja 15.10.2013 sekä keskustelutilaisuuden muistio 28.10.2008
- 6 Osa päätöshistoriaa 28.10.2013

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 5
Liite 6

Helsingin seudun



13.11.2013

Kaj/14

ympäristöpalvelut-
kuntayhtymä/Vesihuolto
Helen Sähköverkko Oy

Päätösehdotus

Kaupunginvaltuusto päättäne hyväksyä 20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) satama- ja vesialueiden asemakaavan muutosehdotuksen 9.12.2010 päivätyn ja 15.10.2013 muutetun piirustuksen nro 12020 mukaisena ja asemakaavaselistuksesta ilmenevin perustein. Asemakaavan muutoksella muodostuvat uudet korttelit nro 20062 ja 20071.

Tiivistelmä

Saukonlaituri on läntisin osa Jätkäsaaren uutta asuinalueetta meren äärellä. Saukonlaiturin asemakaava on kaavaprosessin aikana jaettu kahteen kaava-alueeseen läntisen osan maaperän rakennettavuushaasteiden vuoksi. Itäinen alue on aikataulullisesti mahdollista toteuttaa nopeammin. Saukonlaituri itä -asemakaavan muutos mahdollistaa osaltaan vanhan tavarasatamakäytössä olleen konttikenttäalueen muuttamisen asuin- ja työpaikka-alueeksi. Muutosehdotuksessa osoitetaan rakennusoikeutta asumiselle yhteensä 16 090 k-m² ja liiketiloille 5 710 k-m². Kokonaiskerrosala on 21 800 k-m².

Kaavan toteutuksesta aiheutuu kaupungille noin 6,2 milj. euron kustannukset (yhteensä noin 285 euroa/k-m²). Sisämaan rakennusalueisiin verrattuna rakentamisen kustannustasoa voidaan pitää kalliina, mutta entisten täyttöalueiden olosuhteisiin ei kaikilta osin voida vaikuttaa, kun alueen halutaan rakentuvan.

Esittelijä

Alue sijaitsee Länsisataman kaupunginosassa, Jätkäsaarella. Aluetta rajaavat pohjoisessa Saukonpaaden satama-allas sekä lännessä, idässä ja etelässä Jätkäsaaren seuraavaksi asemakaavoitettavat alueet. Kaupunki omistaa kaavaehdotuksen maan.

Helsingin Yleiskaava 2002:ssa alue on asuin- ja työpaikka-alueita. Jätkäsaaren osayleiskaavassa alue on pääosin asuntovaltaista, sekoittunutta kaupunkirakennetta palveluineen ja työpaikkoineen. Nyt laadittu asemakaavan muutos on yleiskaavan ja osayleiskaavan mukainen.

Alueella pääosin voimassa olevan asemakaavan nro 8043 mukaan alue on satama-alueita ja satamatoimintaa palvelevien



varastorakennusten korttelialuetta. Lisäksi alueella on pieneltä osin voimassa asemakaava nro 8337.

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty Helsingin kaupungin aloitteesta.

Saukonlaiturin (tuolloin käytetty nimeä "Saukonranta") asemakaavan osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.

Asemakaavan muutosehdotukseen nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 21.1.–21.2.2011. Muistutuksia ei esitetty.

Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa kaupunginmuseo, kiinteistölautakunta, liikuntalautakunta, opetusvirasto, pelastuslautakunta, sosiaalivirasto, talous- ja suunnittelukeskus, yleisten töiden lautakunta, ympäristökeskus, Helsingin Satama -liikelaitos, Helsingin Energia -liikelaitos ja Helen Sähköverkko Oy sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymän (HSY) vesihuolto.

Lausunnoissa esitettiin erityisesti rakennettavuuteen ja kustannuksiin kohdistuvia huomautuksia ja ehdotettiin asemakaavaa jaettavaksi kahtia. Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus jaettiin kahteen erilliseen kaavaehdotukseen: Saukonlaituri itä ja Saukonlaituri länsi. Länsiosan kaavaehdotus on tarkoitus tuoda lautakunnan käsittelyyn loppuvuonna 2013.

Asemakaavan muutoksen osalta lausunnot on otettu huomioon niin, että veneallas- ja siltamerkinnyt korttelin KTY-1 edustalta on poistettu kaavasta, vanhan laiturin kunnostussuunnitelmia on tarkennettu ja kaava-alueen selvityksiä rakennettavuudesta ja pohjarakentamisesta on täydennetty.

Esityslistan liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät lausunnoista sekä niiden vastineet laajemmin.

Ehdotusta on lisäksi tarkistettu tontinvarausta hakeneiden toimijoiden viitesuunnitelman johdosta. AKS-korttelissa rakennusaloja, sisäänkäynti- ja kerroslukuja ja pysäköintiratkaisua on muutettu viitesuunnitelman mukaan, samoin meluntorjuntaa ja pelastusajoa koskevia merkintöjä on tarkennettu. Muutokset ilmenevät esityslistan liitteestä tehdyt muutokset.

Lisäksi kaavaan on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa.



Muutokset eivät ole olennaisia, joten asemakaavan muutosehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen mukainen. Lautakunnan käsitellessä 9.12.2010 asemakaavan muutosehdotusta, suoritettiin asian käsittelyn yhteydessä äänestys, jossa esittelijän ehdotus voitti äänin 6 - 3.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 kartta, päivätty 9.12.2010, muutettu 15.10.2013, tarkistettu 17.10.2013, liite vaihdettu (korjattu karttalehtimerkinnot)
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 selostus, päivätty 9.12.2010, muutettu 15.10.2013, päivitetty Kslk:n 15.10.2013 päätöksen mukaiseksi
- 3 Tehdyt muutokset
- 4 Havainnekuva 15.10.2013
- 5 Vuorovaikutusraportti 10.6.2010, täydennetty 9.12.2010 ja 15.10.2013 sekä keskustelutilaisuuden muistio 28.10.2008
- 6 Osa päätöshistoriaa 28.10.2013

Oheismateriaali

- 1 Ilmakuva

Otteet

Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 5
Liite 6

Helsingin seudun
ympäristöpalvelut-
kuntayhtymä/Vesihuolto
Helen Sähköverkko Oy

Tiedoksi

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/hallintokeskus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



13.11.2013

Kaj/14

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistölautakunta
Rakennuslautakunta
Liikuntalautakunta
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristökeskus
Kaupunginmuseo
Talous- ja suunnittelukeskus
Helsingin Energia -liikelaitos
Helsingin Satama -liikelaitos
Sosiaali- ja terveystoimisto
Opetusvirasto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 04.11.2013 § 1139

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättäneen hyväksyä 20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) satama- ja vesialueiden asemakaavan muutosehdotuksen 9.12.2010 päivätyn ja 15.10.2013 muutetun piirustuksen nro 12020 mukaisena ja asemakaavaselistuksesta ilmenevin perustein. Asemakaavan muutoksella muodostuvat uudet korttelit nro 20062 ja 20071.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 15.10.2013 § 329

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Ksv 0838_1, Jätkäsaari, karttaruutu 571494 c, d ja 571495 a, b

Päätös



Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 9.12.2010 päivätyn ja 15.10.2013 muutetun 20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) satama- ja vesialueita (muodostuvat uudet korttelit 20062 ja 20071) koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä, ja esittää etteivät annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin. Muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Pia Sjöroos, arkkitehti, puhelin: 310 37281
pia.sjoroos(a)hel.fi
Susanna Hantula, Insinööri, maaperän pilaantuneisuus, puhelin: 310 37254
susanna.hantula(a)hel.fi
Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, palo- ja pelastusturvallisuus, puhelin: 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi
Anna Nervola, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37135
anna.nervola(a)hel.fi
Lauri Sipilä, diplomi-insinööri, maaperä ja rakennettavuus, puhelin: 310 37094
lauri.sipila(a)hel.fi

Rahoitusjohtaja 24.1.2012

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Yleistä

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että Saukonlaiturin asemakaava-alueen toteutus aloitetaan kaava-alueen koillispuolelta aikaisintaan vuonna 2014 ja toteutus etenee lounaaseen uudelle täyttöalueelle pari vuotta myöhemmin. Asemakaavan valmistelu on edennyt kaupunkisuunnitteluvirastossa talous- ja suunnittelukeskuksen Länsisataman aluerakentamisprojektin ja kaupunkisuunnitteluviraston Länsisatamaprojektin kesken sovitun tavoiteaikataulun mukaisesti. Lisätäyttöalueen rakentaminen on aloitettu kuluvana vuonna.

Kanava-alue

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty kanavat ja kanava-allas, jotka sijoittuvat lähes kokonaan nykyiselle maa-alueelle. Kanavat erottavat kaava-alueen länsiosan saareksi, joka yhdistetään silloilla mantereeseen. Vesiaihe tukee kaavoitustavoitteiden mukaisesti vetovoimaisen merellisen kantakaupungin jatkeen syntymistä.



Kanava-alueen toteuttaminen esitetyn kaltaisena on sen sijaan erittäin ongelmallista. Asemakaavaehdotuksen laatimisvaiheessa kanava-alueen todelliset pohjaolosuhteet eivät ole olleet tiedossa. Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen on tehty geoteknisiä ja ympäristöhygieenisia selvityksiä, jotka osoittavat että kanava-alueen keskeinen kanava-allas sijoittuu alueelle, joka on täytetty louhetukipenkereiden ympäröimään altaaseen sekalaisella aineksella jättämällä savikerros täytön alle. Yhtenäisen savikerroksen paksuus on enimmillään 11 metriä. Tutkimusohjelman mukaisesta n. 140 kairauspisteestä on tehty n. 100 ja kairaukset jatkuvat syksyn ajan.

Savikerroksen johdosta kanavarakenteen toteuttaminen edellyttää täydellistä tai osittaista massanvaihtoa, sillä varmuus sortumaa vastaan ei muutoin ole riittävä (varmuuskerroin on alimmillaan 1,6 kun sen tulee olla vähintään 2,0). Osittaisella massanvaihdolla tasoon -12 tai -10 saakka saavutetaan riittävä varmuus sortumista vastaan, mutta kaikki kanavan läheisyyteen rakennettavat rakenteet on perustettava tukipaalutuksen varaan sekä tason +1,0 yläpuolelle tehtävä maatäyttö on tehtävä paalulaatalle alueellisen stabiiliteetin turvaamiseksi. Tasoon -10,0 tehtävä massanvaihto edellyttää lisäksi tyytymistä matalampaan vesisyvyyteen.

Savikerroksen yläpuolella oleva pilaantunut täyttöaine on niinkään ongelmallinen. Poistettavissa maa-aineksissa on kanava-altaan alueella n. 123 000 tonnia pilaantunutta maa-ainesta, jonka joukossa on runsaasti sekalaista rakennusjätettä. Poistettavien pilaantuneiden massojen hyötykäyttö lähialueilla tehtävissä täytöissä on epätodennäköistä. Märkien rakennusjätettä sisältävien pilaantuneiden massojen käsittelykustannukset vaihtelevat suuresti, minkä johdosta kustannusarviossa on syytä soveltaa kalleinta yksikköhintaa.

Laadittujen selvitysten mukaan kanava-alueen rakentamiskustannukset ovat 20,1 - 28,0 milj. €, josta pohjanvahvistustöiden osuus on vaihtoehdosta riippuen 1,4 - 3,6 milj. € ja pilaantuneiden massojen käsittelyn osuus 5,0 - 7,0 milj. €. Ongelmallisista pohjaolosuhteista aiheutuva lisäkustannus on näin ollen 6,4 - 10,6 milj. €, mikä merkitsee kaikkien kanavan viereisten asuintonttien yhteenlaskettuun kerrosalaan 38 780 kem² kohdennettuna lisäkustannusta 165 - 273 €/kem².

Edellä kuvatuista syistä asemakaavaehdotuksen mukaista kanavaa ei voida pitää toteuttamiskelpoisena. Jatkossa asemakaavaa tulee kehittää asemakaavaehdotuksen mukaisessa hengessä ottamalla huomioon myös kanavan rantarakenteiden toteutus- ja ylläpitovastuu samoin kuin rakennusten julkisivujen huolto erityisesti silloin kun rakennusten seinälinja ulotetaan vesirajaan saakka.

Saukonlaituri (luoteinen laituriranta)



Saukonlaiturin osalta asemakaavaehdotuksessa lähdetään siitä, että 1920-luvulta ja eri aikoina rakentunut laituri suojellaan kaavassa kokonaisuudessaan muistumana vanhasta tavarasatamatoiminnasta. Asemakaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä laiturirakenteen säilymisen teknisiä edellytyksiä ei ole otettu huomioon eikä selvitetty mikä nykyisen laiturirakenteen ja sen tukirakenteiden kunto on.

Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen tehdyssä selvityksessä todetaan mm., että puupaaluilla vinopaalutetun laiturirakenteen taakse rakennettavien rakennusten tukipaalaus todennäköisesti katkaisee vinopaaluja ja siten vaarantaa laiturirakenteen stabiiliteetin. Vanha vinopaalutettu rakenne on herkkä pysyville ja lyhytaikaisille kuormitusmuutoksille sellaisenaankin.

Mikäli rakennusalueen rajaa ei siirretä laiturirakenteesta kauemmaksi, vanhan vinopaalutetun laiturirakenteen paikalleen jättäminen on merkittävä riski. Rakennusalojen rajoja olisi siirrettävä vähintään kymmenen metriä. Vaihtoehtoisesti laiturirakenne on purettava n. 116 metrin pituudelta ja korvattava uudella.

Asemakaava-alueen koilliskulmauksessa Saukonlaiturin rantaan on kaavaan merkitty KTY-1 -tontti veneiden korkeasäilytysvarastohankkeen tarvetta silmällä pitäen. Veneiden siirto korkeavarastosta veteen ja vedestä takaisin varastoon tehdään trukilla. Asemakaavaehdotuksessa on merkinnät vesialueen (w) ja sen yli johtavan sillan (s-1) rakentamiseksi varastorakennukseen ulottuvana altaana, joka toimisi vesillelaskupaikkana. Tästä poiketen laituriranta tulee rakentaa suorana, jolloin asemakaavaehdotuksen mukainen veneensiiroallas ja sen ylittävä silta ovat tarpeettomia. Veneallas/silta -ratkaisu on lisäkustannus eikä sen toteuttaminen kuulu kaupungin eikä mahdollisen venevarastoyrittäjän intresseihin. Venevaraston kannalta suora laituriranta on toimivin, kaupungin kannalta taloudellisin, eikä aiheuta hukkainvestointeja, mikäli tontin käyttötarkoitus mahdollisesti muuttuu.

KTY-1 –tonttia numero 20062/1 koskeva Saukonkadun puoleista julkisivua koskee määräys, jonka mukaan veneiden korkeasäilytysrakennuksen tulee avautua Saukonkadulle koko julkisivun korkuisin lasiseinin. Määräys on syytä muuttaa yleispätevämmäksi ottaen huomioon tontin mahdollinen käyttötarkoituksen muuttuminen.

Pysäköinti

Ns. avoimien kortteleiden eli kortteleiden 20064 ja 20065 pysäköinti järjestetään ko. kortteleiden alueella kannenalaisena. Kumpaankin kortteliin on vain yksi pysäköinnin ajoyhteys ja kummassakin korttelissa on kolme tonttia. Korttelin 20064 yhteenlaskettu kerrosala on 13 700



kem2 ja korttelin 20065 kerrosala 15 300 kem2 . Kortteleiden tontit tulevat todennäköisesti jaettavaksi useamman toteuttajan kesken. Toteuttamisen kannalta tonttien sitominen korttelikohtaisesti yhteen pysäköintijärjestelyllä aiheuttaa rakentamisaikaisia ja myös pysyviä vaikeuksia, sillä eri tonttien toteuttajilla on yleensä toisistaan poikkeavat suunnittelutavoitteet ja aikataulut.

Pysäköintipaikkojen sijoittamista on selvitetty laaditussa avoimien kortteleiden viitesuunnitelmassa. Sen mukaan tarvittavan autopaikkamäärän sijoittaminen korttelialueille 20064 ja 20065 toteutuu ainoastaan kaksikerroksisessa vaihtoehdossa, joka luonnollisesti johtaa korkeaan autopaikkakustannukseen.

Asemakaava-alueen itäisellä osalla kortteliin 20067 on kaavassa esitetty pysäköintilaitos, joka palvelisi lähikortteleiden pysäköintiä. Asemakaavaehdotuksen mukainen rakennusala viittaa siihen, että pysäköintilaitos tulisi toteuttaa ympyränmuotoisena.

Ympyränmuotoisessa pysäköintilaitoksessa autopaikan hinta on laaditun selvityksen mukaan 31 500 - 36 000 € (i=115,1) ramppijärjestelystä riippuen. Ympyränmuotoisen pysäköintilaitoksen haittapuolena on tehottomuus verrattuna suorakaiteen muotoiseen laitokseen, mikä nostaa autopaikan hintaa. Ympyränmuotoista pysäköintilaitosta ei käytännössä myöskään ole mahdollista toteuttaa vaiheittain, mikä sen sijaan tulisi kyseeseen rakentamalla kaksi tai useampi yhteen ajoramppiin tukeutuva suorakaiteen muotoinen laitos.

Kivijalkaliiketilat

Jätkäsaari on erinomainen tilaisuus toteuttaa toimiva ja elävä keskustan yhteydessä oleva asuin- ja työpaikka-alue. Sijainti saarella kuitenkin rajoittaa ulkopuolisen ostovoiman elävöittävää vaikutusta. Saukon-laiturin kaava-alueen asiakaskunta muodostuu lähes yksinomaan lähialueen asukkaista. Syksyllä 2011 valmistuneen kaupallisen selvityksen mukaan Jätkäsaaren suunnitellut kokonaisvolyymit näyttävät vaativan myös ulkopuolisen ostovoiman hyödyntämistä.

Saukonlaiturin asemakaava-alueen kaupalliset palvelut tukeutuvat voimakkaaseen keskuksen, minkä johdosta keskuksen ja kivijalkatarjonnan suhde on harkittava tarkoin. Ylimiöitus johtaa elävän katutason sijasta päinvastaiseen lopputulokseen, rapauttaa kaupunkikuvaa ja viihtyvyyttä sekä luo taloudellista kuormaa toteutettaville asunnoille ja muille toimitiloille.

Saukonlaiturin asemakaavaehdotuksessa on merkitty varattavaksi liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi vähintään 3 830 kem2. Ottamalla huomioon, että päivittäistavarakaupan palvelut



keskittyvät myöhemmin kaavoitettavaan kaupalliseen keskukseen ja erikoisliikkeet toimivat parhaiten kaupallisissa keskuksissa, volyyymiä on pidettävä liian suurena. Liiketilat on lisäksi merkitty kaava-alueelle toisistaan erilleen, jolloin niiden kesken ei synny toisiaan tukevaa kaupallista synergiaa. Parhaimmat edellytykset liiketilöiden kannattavuudelle syntyy pääkatujen varsille edellyttäen että myös asiakaspysäköinti on sujuvaa.

Yhteenveto

Talous- ja suunnittelukeskus esittää lausuntonaan, että Saukonlaiturin asemakaava-alue tulee jakaa kahteen osaan. Läntisellä osalla on selvitettävä tarkemmin kanava-alueen rakennettavuusolosuhteet, Saukonlaiturin rakennetekniset kysymykset, otettava huomioon kaupallisten palveluiden mitoituksista saatu tuorein tieto sekä tarkennettava kortteleiden 20064 ja 20065 toteutettavuus erityisesti pysäköinti huomioon ottaen pyrkimällä kaavan hengen mukaiseen ja taloudellisesti mahdolliseen toteutusratkaisuun.

Asemakaava-alueen itäisellä osalla on huomattavasti paremmat toteuttamisvalmiudet. Jatkossa siinä tulee keskittyä KTY-1 –korttelin (veneiden korkeasäilytysvarasto) osalta rantarakenteen toteuttamiseen sekä jatkaa pysäköintilaitoksen taloudellisen toteutusratkaisun hakemista.

Lisätiedot

Laitinen Timo, projektinjohtaja, puhelin: 310 36114
timo.laitinen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 08.11.2011 § 606

Pöydälle 25.10.2011 § 578

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Saukonlaiturin asemakaavan länsiosa rakentuu kanavan ympärille. Kaavaratkaisu on yleisten alueiden osalta kallis rakentaa ja ylläpitää, koska perustamisolosuhteet ovat vaikeat ja esillä olevaan kaavaehdotukseen sisältyy runsaasti rantarakenteita ja siltoja.

Kustannusten vähentämiseksi rakennusvirasto esittää kanavan uudelleen linjaamista siten, että kalliin rantarakentamisen määrä vähenee. Osa kanavan rakenteista tulee toteuttaa siihen rajoittuvien kiinteistöjen rakenteina siten, että niiden suunnittelu, toteutus ja ylläpito



kuuluvat kiinteistölle. Venehotellin edustalle merkittyjen silta- ja kanavarakenteiden kustannukset tulee vastaavasti osoittaa venehotellin kiinteistölle, sillä ne palvelevat sen toimintaa.

Rakennusvirasto katsoo, että perustamisolosuhteiden kannalta hankalimmalla massanvaihtoalueella tulisi tutkia tehokkaampaa rakentamista, jotta kustannukset kerrosneliometriä kohden putoaisivat.

Pilaantuneiden maiden käsittelykustannusten kohoamiseen tulee varautua tutkimusten ja puhdistustyön edetessä. Riskinä on, että myös rakentamiskustannukset nousevat tämän hetkisiä arvioita suuremmaksi suunnittelutyön edetessä.

Vaihtoehtona rakennusvirasto ehdottaa tutkittavaksi kanavan alueen kaavoittamista puistoalueena. Ratkaisu parantaisi Poseidoninpuiston ja Tritoninpuiston yhteiskäytettävyyttä sekä antaisi paremman tuulen- suojan lähikortteleille. Yleisten alueiden rakentamiskustannukset pienenisivät merkittävästi.

Saukonlaituri on pienilmastoltaan tuulinen ranta. Ranta-alueella tulee olla riittävästi viheralueita, joille voidaan istuttaa suojaavaa kasvillisuutta. Poseidoninpuisto ja Tritoninpuisto ovat molemmat kapeita ja pieniä. Ne eivät muodosta riittävää tuulensuojaa rantaan. Erityisesti Tritoninpuisto niemenkärjessä on pienilmastoltaan niin tuulinen ja karu, että sen rakentaminen viheralueeksi on haasteellista ja kallista.

Poseidoninpuistoon ja Tritoninpuistoon rajautuvat asuinrakennukset on sijoitettu kiinni puistoon. Rakennusten ja puiston välissä tulee olla tonttiin kuuluva maa-alue, jotta rakennusten julkisivujen huolto- ja korjaustyöt voidaan tehdä tontilta käsin ilman, että puistoalue vahingoittuu.

Joidenkin asuinrakennuksien sisäänkäynti avautuu suoraan katualueelle. Rakennusten sisäänkäyntien esteettömyysvaatimusten mukaiset rakenteet on sijoitettava tonttien puolelle.

Kantakaupunkiin kuuluvassa tehokkaasti rakennetussa umpikorttelien kaupunginosassa autopaikkanormin on syytä olla väljempi, koska asuinalueen suunnittelu on perustunut tehokkaaseen raidejoukkoliikenteeseen.

Asemakaavaselostuksessa on maininta, että jalankulku ja pyöräily erotetaan toisistaan tasoerolla. Muualla kuin ajoradan yhteydessä tätä ratkaisua ei tule käyttää.

Mikäli yleisten alueiden rakentamiselle kaavasta aiheutuvia kustannuksia ei pystytä esillä olevan asemakaavaehdotuksen



puitteissa pienentämään osoittamalla niitä perustettaville asunto- ja kiinteistöyhtiöille tai kaavaratkaisua olennaisesti muuttamalla, rakennusvirasto suosittaa asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen palauttamista uudelleen valmisteluun. Kaava-alue tulee toteuttaa yhtenä kokonaisuutena.

Jotta yleisten alueiden toteutus- ja ylläpitokustannuksista saadaan parempi kuva, rakennusvirasto suosittaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista, tarkempaa kaavan vaikutusten arviointia.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin ehdoin.

Käsittely

08.11.2011 Ehdotuksen mukaan

Haapanen Jaakko:

Esityksen muutos: Lisätään seuraava uusi 9 kappale:
Kantakaupunkiin kuuluvassa tehokkaasti rakennetussa umpikorttelien kaupunginosassa autopaikkainormin on syytä olla väljempi, koska asuinalueen suunnittelu on perustunut tehokkaaseen raidejoukkoliikenteeseen.

Esityksen muutos: Poistetaan kappaleen 10 toinen virke.

Esityksen muutos: Lisätään kappaleen 11 loppuun seuraava uusi virke:
Kaava-alue tulee toteuttaa yhtenä kokonaisuutena.

25.10.2011 Pöydälle

Esittelijä

va. kaupunginarkkitehti
Jaakko Haapanen

Lisätiedot

Jaakko Haapanen, va. kaupunginarkkitehti, puhelin: 310 38607
jaakko.haapanen(a)hel.fi
Jylhänlehto Marko, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi
Kiiskinen Anu, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi
Lahti Juha, projektinjohtaja, puhelin: 310 38561
juha.lahti(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 20.10.2011 § 506

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Kiinteistökartta G2 P3 ja R3



Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Länsisataman Jätkäsaaren Saukonlaiturin alueen asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12020 seuraavan lausunnon:

Kaavaehdotuksesta yleisesti

Saukonlaiturin kaava-alue sijoittuu Jätkäsaaren uuden asuin- ja toimitila-alueen länsiosaan erinomaiselle paikalle meren ja kantakaupungin läheisyyteen. Asemakaavan muutos mahdollistaa asuinrakentamista yhteensä 124 170 k-m², liiketiloja 9 140 k-m² ja julkista rakentamista 10 000 k-m². Kaava-alueelle on osoitettu myös erillinen maanpäällinen pysäköintilaitos, jonka rakennusoikeus on 23 700 k-m².

Kaupunkisuunnittelulautakunnan kirje on kokonaisuudessaan liitteenä nro 1.

Kaavakartta määräyksineen on liitteenä nro 2.

Maanomistus- ja hallinta

Kaavaehdotus käsittää yhteensä noin 20,6841 ha suuruisen alueen Länsisataman kaupunginosan Jätkäsaaren alueella. Kaavamutoksen käsittämä alue on kokonaan kaupungin suorassa omistuksessa ja hallinnassa.

Kaupunginhallitus päätti 10.8.2009 (848 §) varanta Rotav Oy:lle kaavamutosalueelta noin 6 000 m²:n suuruisen alueen veneiden korkeasäilytys- ja huoltohallin suunnittelua varten 31.12.2011 saakka. Kaavaehdotuksen alueelta ei ole tehty muita varauksia

Asuinrakennusten (AK, A ja AP) korttelit

Kaavamutosehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asuntoalueen rakentamiselle. Kaavamutoksessa asuntorakentamiseen esitetyt asuinkerrostalo (AK)- ja asuinpientalo (AP)- sekä muut asuntotontit (A) ovat kuitenkin rakennettavuudeltaan pääosin varsin haastavia.

Suuri osa kaavamutoksen alueelle sijoittuvista asuntorakentamiseen tarkoitetuista tonteista soveltuu sijaintinsa ja rakentamiskustannustensa puolesta erinomaisesti luovutettavaksi sääntelemättömään omistusasuntotuotantoon. Tällaisia tontteja ovat ainakin meren ja kanavan välittömään läheisyyteen sijoittuvat kortteleiden nrot 20056–20061 ja 20064–20065 sekä 20068 asunto- ja asuinkerrostalotontit. Tontit lienee syytä luovuttaa myymällä laatu- tai



hintakilpailulla kaupungin maanmyyntitulojen lisäämiseksi. Tämä vastaa myös kaupungin maanluovutuksessa noudattamaan käytäntöä, jossa arvoltaan korkeimmaksi arvioidut tontit luovutetaan myymällä.

Kortteliin nro 20071 osoitetut erityisasumisen tontit (AKS) soveltuvat erinomaisesti esimerkiksi nuoriso- ja opiskelija-asunnoille. Nämä tontit toteutettaisiin mitä ilmeisimmin valtion tukemana tuotantona, joten kaavaratkaisu tukee tältä osin MA-ohjelmassa asetettujen rahoitus- ja hallintamuotojakaumatavoitteiden toteutumista. Myös kortteleiden nrot 20066 ja 20070 tontit soveltunevat valtion tukemaan vuokra-asuntotuotantoon ja ns. välimuodon tuotantoon. Kaava-alueella jäätäneen kuitenkin jonkin verran 20 %:n valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon tavoitteesta. Tavoitteen toteutumista tarkastellaan kuitenkin koko Jätkäsaaren projektialueella, joten tämä ei liene ongelma. Jätkäsaaren tulevilla kaava-alueilla tulee kuitenkin huolehtia, että laadittavat kaavat luovat edellytyksiä myös kohtuuhintaiselle valtion tukemalle vuokra-asuntotuotannolle sekä välimuodon asuntotuotannolle.

Useiden asuinkerrostalokortteleiden ja erityisesti korttelin nro 20061 rakennusmassat ovat hyvin polveilevia. Polveilevat rakennusmassat lisäävät rakennusten vaipan määrää, joka puolestaan luo todennäköisesti merkittäviä haasteita A-energiatehokkuusluokan saavuttamiselle, jota kaupunki edellyttää tontinluovutuksessa. Polveileva rakennusmassa lisää myös rakentamiskustannuksia. Kortteliin nro 20061 sijoittuvien tonttien luovuttamista esimerkiksi laatukilpailulla voitaisiin harkita toteutuskelpoisten ratkaisujen löytämiseksi. Lisäksi Saukonlaiturin alueella voitaisiin kokeilla kumppanuuskaavoitusta ainakin osalla tonteista. Tällaisia tontteja voisivat olla esimerkiksi kortteleihin nrot 20066, 20070 sekä 20071 sijoittuvat asuinkerrostalotontit.

Kortteliin nro 20059 sijoittuvat ns. kaupunkipientalotontit (17 kpl) tulevat olemaan toteutettavuudeltaan vaikeita. Tontit rajoittuvat suoraan kanavaan, jolloin kanavan tukimuurirakenteet tulevat olemaan tonteilla ja tukimuurit ovat osa tonteille rakennettavien rakennusten perustuksia. Mikäli muurirakenteiden toteuttaminen kuuluu tonttien rakentajan velvoitteisiin, tulee tämä nostamaan tonttien rakentamiskustannuksia merkittävästi. Lisäksi tonttien suuri rakennusoikeus johtanee suuriin ja hyvin kalliisiin asuntoihin, mikä hidastaneen tonttien rakentamista. Tontteihin liittyviä kustannuspaineita helpottaa maanpäällinen pysäköinti, joka on osoitettu järjestettäväksi viereiselle kaikkia kaupunkipientalotontteja yhteisesti palvelevalle autopaikkatontille (LPA). Lisäksi tonttien erinomainen sijainti helpottanee isojenkin asuntojen myyntiä.



Korttelin nro 20059 kaupunkipientalotonttien rakentamiseen liittyvistä haasteista ja tonttien välisistä yhteisjärjestelyistä johtuen on todennäköistä, etteivät tontit sovellu ainakaan tavanomaiseen ryhmärakentamiseen ja tontit toteutettaneen yhtiömuotoisena rakentamisena. Tonttien luovutuksessa voitaneen pyrkiä hyödyntämään kevään 2010 aikana järjestetyn Town-house -arkkitehtuurikilpailun tuloksia tai tonteilla voidaan järjestää erillinen laatukilpailu kaupunkikuvallisen laadun varmistamiseksi.

Pysäköintiratkaisut

Asemakaavan muutosehdotuksessa esitetyt tonttien pysäköintiratkaisut perustuvat valtaosin kortteleihin rakennettaviin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin sekä kortteliin nro 20067 sijoitettavaan noin 620 autopaikan (23 700 k-m²) maanpäälliseen pysäköintilaitokseen, joka palvelee asuinkerrostalokortteleita nrot 20061, 20066, 20070 ja 20071.

Kaavamääräysten mukaan autopaikkoja voidaan toteuttaa 15 % vähemmän, jos tontilla on kaupungin vuokra-asuntoja. Kaavamääräystä ei kuitenkaan pidä rajoittaa vain kaupungin toteuttamiin vuokra-asuntoihin, vaan määräyksen tulisi koskea kaikkia valtion tukemia vuokra-asuntoja riippumatta siitä, minkä tahon toteuttamia asunnot ovat. Tontin toteuttajataholla ei voi olla maankäytöllisesti ratkaisevaa merkitystä velvoiteautopaikkamäärien suhteen.

Kaavaehdotuksen pysäköintiratkaisut ovat monelta osin hyvin vaikeita. Esimerkiksi kanavaan rajoittuvien asuinkerrostalokortteleiden nrot 20058, 20064-20065 ja 20068 maanalaiset pysäköintilaitokset on rakennettava ainakin osin vedenpinnan tason alapuolelle. Pysäköintilaitosten asianmukainen toteuttaminen edellyttäne tällöin tavanomaisesta poikkeavia kustannuksia lisääviä rakennusteknisiä ratkaisuja.

Kortteliin nro 20067 osoitettua maanpäällistä pysäköintilaitosta voitaneen pitää lähtökohtaisesti kannatettavana. Pysäköintilaitoksen pyöreä muoto saattanee johtaa laitoksen tehokkuuden alenemiseen, joka saattaa nostaa pysäköintipaikan kustannuksia. Lisäksi kustannuksia saattaa nostaa pysäköintilaitokselle todennäköisesti asetettavat korkeat kaupunkikuvalliset vaatimukset. Mikäli po. pysäköintilaitokseen sijoitettavan autopaikan hinta nousee hyvin lähelle kannenalaisen pysäköinnin hintaa, maanpäällinen pysäköintilaitos ei, ainakaan nykyisessä muodossaan ja laajuudessaan, ole välttämättä tarkoituksenmukaisin ratkaisu.

Mikäli korttelin nro 20067 yhteispysäköintilaitoksen autopaikkojen kustannus nousee lähelle kannenalaisen pysäköinnin kustannuksia,



kaavan jatkosuunnittelussa voitaisiin tutkia ratkaisua, jossa esimerkiksi asuinkerrostalokortteleiden nrot 20064-20065, 20066, 20068, 20071 ja mahdollisesti myös korttelin nro 20070 autopaikat sijoitettaisiin osittain tai kokonaan Poseidoninpuiston alle rakennettavaan yhteispysäköintilaitokseen. Tällöin korttelin nro 20067 maanpäällisen pysäköintilaitoksen tontti voitaisiin tutkia muutetavaksi osittain tai kokonaan asumiseen. Kyseinen LPA-1 -tontti sijoittuu hyvälle paikalle meren läheisyyteen, ja tontin muuttaminen asuntokäyttöön olisi kaupungin kannalta todennäköisesti kokonaistaloudellisesti edullinen ratkaisu. Mikäli mainitulle tontille voitaisiin sijoittaa asuntorakentamista esimerkiksi 10 000 k-m² ja tontti päätetään myydä, tontista voitaisiin saada myyntituloja karkeasti arvioiden noin 10 - 12 miljoonaa euroa.

Puistonalaisen pysäköintilaitoksen johdosta kanavaan rajoittuvien, kortteleihin nrot 20064, 20065 ja 20068 sijoittuvien tonttien rakentaminen todennäköisesti helpottuisi, kun rakennusteknisesti haastavista pysäköintilaitoksista voitaisiin ainakin osittain luopua. Ratkaisu vähentäisi todennäköisesti merkittävästi myös ajoneuvoliikennettä kapeahkolla Bahamankadulla. Ajo Poseidoninpuiston alaiseen laitokseen voitaisiin tutkia järjestettäväksi Atlantinkadulta, joka on alueen kokoojakuu.

Edellä esitettyyn puistonlaiseen pysäköintilaitosratkaisuun liittyisi todennäköisesti myös haasteita, joten ratkaisun toteutuskelpoisuus ja kustannusvaikutukset tulisi tutkia tarkkaan. Esimerkiksi puistonalaisen pysäköintilaitoksen vaiheittaisen rakentamisen olisi hyvä olla mahdollista, jotta välttyttäisiin merkittävilta etupainotteisilta investoinneilta. Lisäksi ratkaisun kustannusvaikutuksia tulee verrata tämän hetken suunnitelmien mukaisten ratkaisujen kustannuksiin. Samalla tulee ratkaista myös korttelin nro 20061 pysäköinti, joka on tämän hetken suunnitelmissa osoitettu korttelin nro 20067 maanpäälliseen pysäköintilaitokseen. Korttelin nro 20061 pysäköinti voitaisiin tutkia järjestettäväksi joko korttelin sisällä tai kortteliin nro 20067 rakennettavaan maanpäälliseen, mutta nykyistä suunnitelmaa huomattavasti pienempään, pysäköintilaitokseen, johon voitaisiin samalla sijoittaa kortteliin nro 20067 mahdollisesti kaavoitettavien asuntotonttien autopaikat.

Kortteleiden pysäköintiratkaisujen jatkosuunnittelussa tulee huolehtia siitä, että kortteleiden tontit ovat rakennettavissa mahdollisimman itsenäisinä kokonaisuuksina. Useiden suurien tonttien ja kortteleiden liittäminen rakennusteknisesti ja toiminnallisesti yhteen vaikeuttaa tonttien tulevaa toteutusta sekä toteutuksen koordinoitua. Tämä saattaisi johtaa siihen, että tontteja joudutaan luovuttamaan suurina kokonaisuuksina vain muutamalle toteuttajalle. Tällä olisi



todennäköisesti alueen rakentumista hidastava vaikutus ja myös negatiivinen vaikutus tonteista saataviin maanmyyntituloihin.

Liike- ja toimitilat sekä palvelurakennusten tontit

Saukonlaiturin asemakaavaehdotuksessa on merkitty varattavaksi liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi vähintään 3 830 k-m². Ottamalla huomioon, että päivittäistavarakaupan palvelut keskittynevät myöhemmin kaavoitettavaan kaupalliseen keskuksen ja että erikoisliikkeet toimivat parhaiten kaupallisissa keskuksissa, kaavaehdotuksessa esitettyä liiketilojen volyyymiä voidaan pitää liian suurena. Liiketilat on lisäksi merkitty kaava-alueelle toisistaan erilleen, jolloin niiden kesken ei synny toisiaan tukevaa kaupallista synergiaa. Parhaimmat edellytykset liiketilojen kannattavuudelle syntyy pääkatujen varsille edellyttäen, että myös asiakaspysäköinti on sujuvaa.

Kaava-alueen pohjoisosaan on osoitettu toimistorakennusten korttelialue kaavamerkinnällä KTY-1. Kaavamääräysten mukaan tontille saa rakentaa myös veneiden korkeasäilytysrakennuksen. Tontin rakennusoikeus on 5 000 k-m². Kyseinen suunniteltu tontti on edellä mainituin tavoin varattu Rotav Oy:lle. Tontinvaraajalla on vastaavantyyppinen veneiden korkeasäilytysrakennus käytössä Inkon kunnassa. Keskeiselle paikalle sijoittuva veneiden korkeasäilytyskeskus edistää Helsingin imagoa merellisenä kaupunkina.

Kaavaehdotuksessa on lisäksi osoitettu muodostettavaksi neljä palvelurakennusten (P) tonttia (tontit 20055/1, 20063/1, 20072/1 ja 20073/1). Tontit mahdollistavat esimerkiksi kahvila- ja muiden palveluiden sijoittumisen alueelle ja ne täydentävät alueen muuta toimitilatarjontaa. Kiinteistötoimen kokemuksen mukaan tällaisille tonteille voi kuitenkin olla vaikea löytää hankkeita, koska alue ei välttämättä houkuttele asiakaskuntaa (palveluiden käyttäjiä) ympärivuotisesti. Kaavamerkintä (P) on kuitenkin varsin joustava ja mahdollistaa erilaisia palveluja, joka puolestaan osaltaan helpottanee toteutuskelpoisten hankkeiden löytämistä tonteille. On kuitenkin pidettävä todennäköisenä, etteivät ainakaan kaikki palvelurakennusten tontit rakennu alueen muun rakentamisen aikataulussa.

Yleisten rakennusten tontit (YO, YS)

Kaavaehdotuksessa on osoitettu muodostettavaksi opetustoimintaa palveleva tontti (YO)20069/1 (9 000 k-m²) sekä sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palveleva tontti 20066/2 (1 000 k-m²). YO-tontille on suunniteltu sijoitettavaksi Jätkäsaaren toinen peruskoulu sekä lastentalo ja päiväkotit. YS-tontille on puolestaan suunniteltu sijoitettavaksi sosiaaliviraston nuorisokoti.



Mainitut tontit ovat sijainniltaan hyviä, ja mahdollisuus YO-tontin vaiheittaiseen toteutukseen mahdollistaa tontin joustavan rakentamisen alueen oppilas- ja päivähoitopaikkatarpeen mukaan. Kiinteistöviraston tilakeskus tulee vastaamaan tonttien rakennuttamisesta.

Maaperä ja tonttien sekä yleisten alueiden rakennettavuus

Kaava-alue on rakennettavuudeltaan monilta osin hyvin haastava, koska rakentaminen sijoittuu suurelta osin täyttömaalle, jonka seassa on louhetta sekä rakennusjätettä. Tonttien rakentamisessa jouduttaneenkin suurelta osin käyttämään perustamistapana porapaalutusta, joka lisännee rakentamisen perustamiskustannuksia merkittävästi. Asuinkerrostalokortteleihin nrot 20058, 20064, 20065 ja 20068 osoitetuissa maanalaisissa pysäköintilaitoksissa joudutaan käyttämään vesitiiviitä rakenteita, mikäli pysäköintilaitokset sijoittuvat tulvarajan alle. Tämä nostanee merkittävästi autopaikkojen toteutuskustannuksia. Maanalaisten (pysäköinti)tilojen sisäänajoramppien kynnysten olisi mahdollisuuksien mukaan oltava tulvamääräyksissä säädetyn lattiataason yläpuolella.

Asemakaavan muutosehdotuksessa on osoitettu suojelluksi Saukonlaiturin laituri- ja tukirakenteet ulottuvat kuitenkin asuinkerrostalokorttelin nro 20061 alueelle siten, että korttelin rakentaminen aiheuttaisi merkittäviä vaurioita laiturin rakenteisiin. Näin ollen on todennäköistä, että korttelin nro 20061 rajoja joudutaan siirtämään, mikäli vanha laituri halutaan säilyttää. Lisäksi hyödynnettäessä sataman maa- ja rantarakenteita asuinkortteleiden rakentamisessa on huomioitava satamarakentamisen puutteelliset käyttöikä tarkastelut sekä asuinalueita pienemmät varmuudet alueellisessa stabiiliteetissa.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty kanavat ja kanava-allas, jotka sijoittuvat lähes kokonaan nykyiselle maa-alueelle. Kanavat erottavat kaava-alueen länsiosan saareksi, joka yhdistetään silloilla mantereeseen. Vesiaihe tukee kaavoitustavoitteiden mukaisesti vetovoimaisen merellisen kantakaupungin jatkeen syntymistä.

Kanava-alueen toteuttaminen esitetyn kaltaisena on sen sijaan erittäin ongelmallista. Asemakaavaehdotuksen laatimisvaiheessa kanava-alueen todelliset pohjaolosuhteet eivät ole olleet tiedossa. Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen on laadittu geoteknisiä ja ympäristöhygieenisia selvityksiä, jotka osoittavat, että kanava-alueen keskeinen kanava-allas sijoittuu alueelle, joka on täytetty louhetukipenkereiden ympäröimään altaaseen sekalaisella aineksella jättämällä savikerros täytön alle. Yhtenäisen savikerroksen paksuus on enimmillään 11 metriä. Tutkimusohjelman mukaisesta n. 140



kairauspisteestä on tehty n. 100, ja kairaukset jatkuvat syksyn ajan.

Savikerroksen johdosta kanavarakenteen toteuttaminen edellyttää täydellistä tai osittaista massanvaihtoa, sillä varmuus sortumaa vastaan ei muutoin ole riittävä (varmuuskerroin on alimmillaan 1,6 kun sen tulee olla vähintään 2,0). Osittaisella massanvaihdolla tasoon -12 tai -10 saakka saavutetaan riittävä varmuus sortumista vastaan, mutta kaikki kanavan läheisyyteen rakennettavat rakenteet on perustettava tukipaalutuksen varaan sekä tason +1,0 yläpuolelle tehtävä maatayttö on tehtävä paalulaatalla alueellisen stabiliteetin turvaamiseksi. Tasoon -10,0 tehtävä massanvaihto edellyttää lisäksi tyytymistä matalampaan vesisyvyyteen.

Savikerroksen yläpuolella oleva pilaantunut täyttöainne on niinikään ongelmallinen. Poistettavissa maa-aineksissa on kanava-altaan alueella n. 123 000 tonnia pilaantunutta maa-ainesta, jonka joukossa on runsaasti sekalaista rakennusjätettä. Poistettavien pilaantuneiden massojen hyötykäyttö lähialueilla tehtävissä täytöissä on epätodennäköistä. Märkien rakennusjätettä sisältävien pilaantuneiden massojen käsittelykustannukset vaihtelevat suuresti, minkä johdosta kustannusarviossa on syytä soveltaa kalleinta yksikköhintaa.

Laadittujen selvitysten mukaan kanava-alueen rakentamiskustannukset ovat 20,1 . . . 28,0 milj. euroa, josta pohjanvahvistustöiden osuus on vaihtoehdosta riippuen 1,4 . . . 3,6 milj. euroa ja pilaantuneiden massojen käsittelyn osuus 5,0 . . . 7,0 milj. euroa. Ongelmallisista pohjaolosuhteista aiheutuva lisäkustannus on näin ollen 6,4 . . . 10,6 milj. euroa.

Edellä kuvatuista syistä asemakaavaehdotuksen mukaista kanavaa ei voida pitää sellaisenaan toteuttamiskelpoisena. Jatkossa ko. alueen suunnittelua tulee kehittää asemakaavaehdotuksen mukaisessa hengessä ottamalla huomioon myös kanavan rantarakenteiden toteutus- ja ylläpitovastuut sekä kanavaan rajoittuvien rakennusten julkisivujen huolto.

Kaavamuutosalueen tonttien luovutus edellyttää selkeiden ja kattavien rakentamis- ja perustamistapaohjeiden laatimista ennen luovutusta. Ohjeet on sisällytettävä tonttien luovutusta koskeviin kilpailuohjelmiin ja tonttien luovutusehtoihin. Laadittavissa ohjeissa on selkeästi määriteltävä esimerkiksi, miltä osin rantamuurien ja -rakenteiden toteuttaminen ja ylläpito kuuluu tonttien toteuttajien vastuulle ja miltä osin kyse on puolestaan yleisten alueiden rakentamisesta. Lisäksi ohjeissa tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdollisesti meren läheisyyteen rakennettavien maanalaisten pysäköintilaitosten toteutuksen ohjeistamiseen, jotta mahdollisilta ongelmilta (esim.



vesitiiveys) välttään. Kanavaan rajoittuvien tonttien luovutuksen edellytyksenä on, että kanavan rakentamisesta ja toteutusaikatausta on riittävä selvyys. Kanavaan rajoittuvat tontit lienee syytä rakentaa ennen kanavan rakentamista.

Kaava-alueen jakaminen

Edellä selostetut kaava-alueen rakennettavuuteen liittyvät haasteet sekä maaperätutkimusten keskeneräisyys huomioon ottaen voitaisiin pitää perusteltuna, että kaavamutoksen jatkokäsittelyssä kaava-alue jaettaisiin kahdeksi eri kaava-alueeksi. Kaava-alueen läntisellä osalla tulee selvittää tarkemmin kanava-alueen rakennettavuusolosuhteet ja Saukonlaituriin ja sen tukirakenteisiin liittyvät rakennustekniset kysymykset. Kaava-alueen itäisten kortteleiden (korttelit nrot 20065-20067, 20070 ja 20071) erottaminen omaksi kaava-alueekseen nopeuttaisi todennäköisesti näiden kortteleiden toteuttamista, koska niihin ei liity samankaltaisia rakennusteknisiä haasteita kuin kaava-alueen läntisiin osiin.

Muita huomioita kaavaehdotuksesta

Asuinkerrostalojen korttelia nro 20061 koskeva kaavamääräys, jonka mukaan kattopinnat, joita ei toteuteta terasseina, on toteutettava viherkattoina, pitäisi poistaa tai veloitetta tulisi ainakin lieventää. Viherkattojen rakentamisesta ei ole laajamittaista kokemusta Suomen ilmasto-olosuhteissa ja niihin saattaa liittyä rakennusteknisiä ja paloturvallisuusriskejä, joiden huomioiminen voi olla vaikeaa. Viherkattojen rakentamista vaikeuttanee myös Jätkäsaaren sijoittuminen meren äärelle.

Kaavamääräysten mukaan jätteiden putkikeräysjärjestelmän keräyspisteet tulee sijoittaa rakennuksiin. Tonttiosaston kokemuksen mukaan määräys saattaa kuitenkin johtaa joillakin paikoin erittäin vaikeisiin ja kalliisiin teknisiin ratkaisuihin. Syöttöpisteiden sijoittaminen rakennuksiin ei aina välttämättä ole edes teknisesti realistista. Syöttöpisteitä tulisikin olla mahdollista sijoittaa myös kortteleiden piha-alueille ja mainittu kaavamääräys tulisi siten poistaa.

Useita kortteleita palvelevan yhteispysäköintilaitoksen rakentamista ja hallinnointia varten tulee perustaa pysäköintiyhtiö, mikäli laitosta ei toteuteta Jätkäsaaren kallion alueelle rakennettavaa kalliopysäköintilaitosta varten perustettavan yhtiön toimesta.

Lopuksi

Nyt puheena oleva kaavamutosehdotus luo edellytykset viihtyisän ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen asuinalueen toteuttamiselle. Kiinteistölautakunnan mielestä kaavamutosehdotuksen



suunnitteluratkaisut ovat kuitenkin vielä osin keskeneräisiä. Erityisesti ehdotettujen pysäköintiratkaisujen ja esitetyn kanavan toteutuskelpoisuuteen ja kustannuksiin tulee kaavaehdotuksen jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Lisäksi erittäin korkeista kaupunkikuvallisista laatuavoitteista johtuen tonttien ja yleisten alueiden rakentamiskustannukset muodostunevat todennäköisesti hyvin korkeiksi, joten jatkossa tulisi kiinnittää erityistä huomiota myös kaava- ja tonttitaloudellisiin seikkoihin. Tavanomaista korkeammat rakentamiskustannukset ja tavanomaisesta poikkeavat rakennustekniset ratkaisut hidastanevat alueen rakentamista, heikentävät kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollisuuksia ja laskevat tonttien arvoa.

Alueen rakentaminen tulee todennäköisesti edellyttämään eri hankkeiden tarkkaa koordinoitua ja esimerkiksi yleisten alueiden ja tonttien suunnitelmien ja rakentamisen laajamittaista yhteensovittamista. Alue onkin toteutettavuudeltaan hyvin vaikea, joka saattaa hidastaa alueen rakentamista. Kaavaselostuksessa esitetty rakentamisaikataulu (alue rakennettu vuoteen 2017 mennessä) lieneekin hyvin optimistinen. Kaava-alueen toteutuksen edistämiseksi kaava-alue olisi todennäköisesti tarkoituksenmukaista jakaa kahdeksi kaava-alueeksi, jolloin nykyisen kaava-alueen itäisiä kortteleita voitaisiin päästä rakentamaan vuoden 2014 aikana.

Kiinteistölautakunta puoltaa kaavamuutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyn huomioon edellyttäen, että lausunnossa esille nostettuihin epäkohtiin löydetään tarkoituksenmukaiset ratkaisut.

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Sami Haapanen, kehittämislakimies, puhelin: 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi