

Hakaniemenrannan ja Merihaan ympäristön suunnitteluperiaatteet suunnitteluohjelma

Kslk 28.10.2014

Diaarinumero: HEL 2013 - 002028

Hankenumero: 1611_1



**Hakaniemenrannan ja Merihaan ympäristön suunnitteluperiaatteet
-Suunnitteluohjelma**

Sisällysluettelo

Tiivistelmä

1. Suunnittelualue

- 1.1. Suunnittelualueen rajaus
- 1.2. Suunnittelualueen kuvaus

2. Suunnittelun lähtökohdat

- 2.1. Kaupunkirakenteellinen asema
- 2.2. Alueen historia
- 2.3. Kaavatilanne
- 2.4. Alueen ja ympäristön nykytilanne
- 2.5. Muita lähtökohtia ja selvityksiä

3. Suunnittelun tavoitteet

- 3.1. Helsingin strategiaohjelma
- 3.2. Kotikaupunkina Helsinki Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma 2012
- 3.3. Helsingin uusi yleiskaava

4. Suunnitteluperiaatteet

- 4.1. Kaupunkirakenne
- 4.2. Asuminen
- 4.3. Mitoitus
- 4.4. Työpaikat ja palvelut
- 4.5. Virkistys
- 4.6. Liikenne
- 4.7. Kaupunkikuva
- 4.8. Ilmastonmuutos ja ekologia

5. Suunnittelun vaiheet

- 5.1. Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus
- 5.2. Viranomaisyhteistyö
- 5.3. Vaikutusten arviointi

6. Suunnitteluaiakataulu

Tiivistelmä

Hakaniemen sillan alueen ja Merihaan ympäristön suunnitteluperiaatteiden tutkiminen on tullut ajankohtaiseksi Hakaniemen sillan uusimisen yhteydessä. Vapautuville ramppialueille on mahdollista suunnitella täydennysrakentamista, joka muuttaa Sörnäisten rantatien luonteen väylämäisestä ympäristöstä kaupunkibulevardiksi. Samalla Sörnäisten rantatien aluetta tulee tarkastella laajempänä kokonaisuutena.

Uuden Hakaniemen sillan myötä tulee mahdolliseksi Merihaan - Hakaniemen välisen alueen järkevä ja tehokas kaupunkirakenteen tiivistäminen. Tavoitteena on tiivistää aluetta siten, että Merihaka liittyy ympäröivään kaupunkirakenteeseen nykyistä saumattomammin sekä Hakaniemen suuntaan, että pohjoisessa Kalasataman suuntaan. Sörnäisten rantatie muutetaan bulevardiksi, jossa on käveltävää katu ympäristöä. Keskustatunnelille ja raitioliikenteelle jätetään tarpeelliset tilavaraukset.

Uutta rakentamista osoitetaan Merihaan länsireunaan ja sen pohjoispuolelle sekä Hakaniemenrantaan. Uutta kerrosalaa on alustavissa luonnoksissa osoitettavissa noin 150 000 k-m².

Maaperän paikoin huono rakennettavuus, pilaantuneet maat ja runsas kunnallistekniikka alueella tuottavat kustannuksia, joiden kattamiseksi riittävän tehokas rakentaminen vastaa.

Sörnäisten rantatie on Helsingin vilkkaimmin liikennöityjä katuja. Sen aiheuttama melu ja ilman epäpuhtaudet tuovat erityisiä haasteita maankäytön suunnittelulle. Alueen ympäristön kohentaminen on suunnittelun keskeinen lähtökohta. Tavoitteena on sijoittaa alueelle asumista, näiden raja-arvojen puitteissa. Alueen suunnittelu vaatii huolellista suunnittelua ja yksityiskohtaisia ratkaisuja, jotta asuminen alueella mahdollistuu.

Suunnittelu jatkuu suunnitteluperiaatteiden pohjalta asemakaavaluonnoksen laatimisena. Seuraavassa vaiheessa selvitetään alueen teknistaloudelliset ja ympäristöterveydelliset lähtökohdat. Jatkosuunnittelussa selvitetään maankäytön vaikutuksia ja suunnitelmia kehitetään selvitysten tulosten pohjalta.



1. SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue sijoittuu Sörnäisten ja Kallion kaupunginosaan. Alueen länsipuolelle sijoittuva Hakaniementori on keskisen alueen liikenteellinen ja toiminnallinen keskus. Suunnittelualueen itäpuolella rakentuva Kalasataman alue on merkittävä uusi kantakaupungin laajentumisalue, jossa vuoteen 2030 mennessä olisi asuntoja 20 000 ihmiselle ja noin 8 000 työpaikkaa.



Suunnittelualueen sijainti kaupunkirakenteessa

1.1 Suunnittelualueen rajaus

Suunnitteluperiaatteet koskevat Hakaniemenrannan ja Merihaan ympäristön alueita. Suunnittelualueeseen kuuluvat Hakaniemenrannan katualueet, Hakaniemen sillan alue, vesialuetta sekä Siltaavuorenrannan katualuetta. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluvat Hakaniemen sillan ramppialueet Merihaan länsipuolella, Merihaan ja Sörnäisten rantatien väliset alueet, Merihaan pysäköintilaitokset tonteilla 4 ja 15 sekä tontti 3, jossa nykyisin sijaitsee HOAS:n asuinkerrostalo. Merihaan pohjoispuolella suunnittelualueeseen kuuluvat Pannukakkupuisto sekä toteutumattomat Väinö Vähäkallion puisto ja Miina Sillanpään aukio.



Suunnittelualue

1.2 Suunnittelualan kuvaus

Suunnittelualue on noin 17 ha. Vilhonvuoren alueella asukkaita on noin 7 000 ja työpaikkoja 6 700.

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



Hakaniemen silta on tekniikaltaan ollut edistyksellinen, mutta nyt auttamatta elinkaarensa päässä. Siltaan tehdään enää ylläpitäviä korjauksia ja uuden sillan rakentaminen on aloitettava viimeistään 10 vuoden kuluttua.

Hakaniemenrannan alue on tällä hetkellä suurimmalta osin jäsentymätöntä pysäköintialuetta. Rakennettu ranta ulottuu opetusviraston rakennuksen länsireunaan.



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



Siltavuorensalmeen sijoittuu kolme huvivenesatamaa. Hakaniemen sillan taakse sijoittuva satama on moottorivenesatama. Kruunuhaan Pohjoisrantaan, suunnittelualueen reunaan sijoittuu Helsingin kaupallisen veneliikenteen tukisatama.

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Kaupunkirakenteellinen asema

Suunnittelualue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, Hakaniemen metroasema ja Hämeentien linja-autoliikenne liikennöivät Hakaniementorin kautta. Alueen rantaan rajautuvat osat liittyvät kantakaupungin jalankulun ja pyöräilyn rantareittiin.

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

Tulevan Kalasataman alueen myötä suunnittelualue sijoittuu tiiviimmin osaksi kantakaupunkia, kun keskustan painopiste siirtyy pohjoisemmaksi.

2.2 Alueen historia

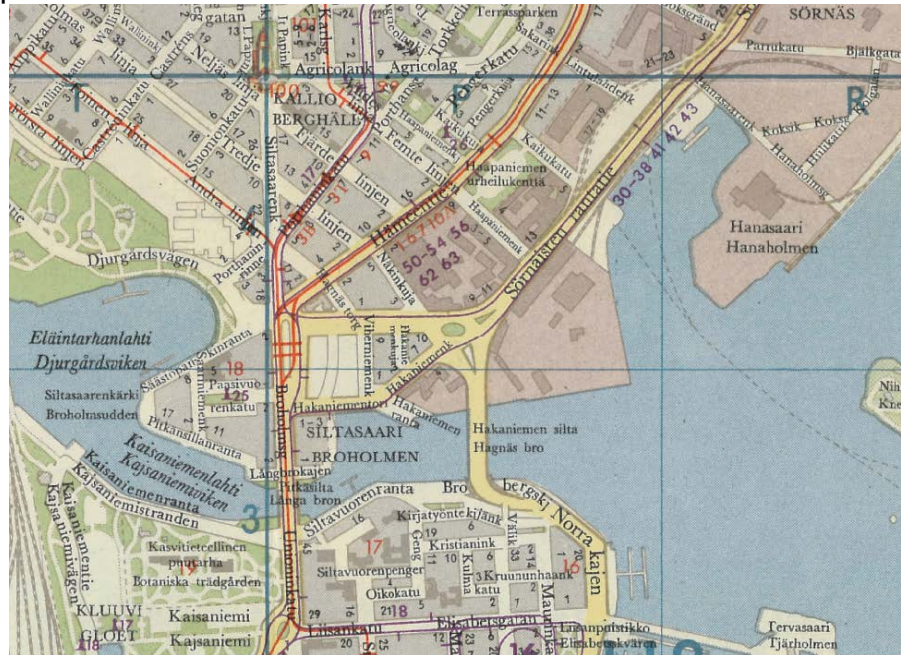
Pitkäsillan pohjoispuolista osaa alettiin rakentaa 1820-luvulta alkaen. 1800-luvun lopussa voimakas teollistuminen toi alueelle useita tehtaita. Hakaniemen itäisintä osaa käytettiin teollisuuden tarvitsemaan satamatoimintaan. Sörnäisten rannassa kulki satamarata vielä 1950-luvulle asti.



Kartta vuodelta 1937

Hakaniemen silta on rakennettu 1960-luvun alkupuolella helpottamaan Helsingin niemelle idästä saapuvan autoliikenteen kasvua. Siltaa suunniteltaessa alueella oli teollisuutta, jonka kuljetuksen jouduttaisi kuljettamaan suunniteltavan sillan alitse. Raaka-

aineiden merikuljetusten varmistamiseksi silta rakennettiin tarpeeksi korkeaksi.



Kartta vuodelta 1962

Merihaka on rakennettu yhtenä kokonaisuutena 1970-luvun kaavoitussuunnitelman tuloksena. Alueen rakentaminen perustuu Erik Kråkströmin suunnitelmaan vuodelta 1964. Yhtenäisen kokonaisuuden hallitsevat elementit ovat 14-kerroksiset asuinkerrostalot sekä alueen varsinainen maamerkki 18-kerroksinen toimistotalo.



Erik Kråkströmin suunnitelma Merihaasta

2.3 Kaavutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

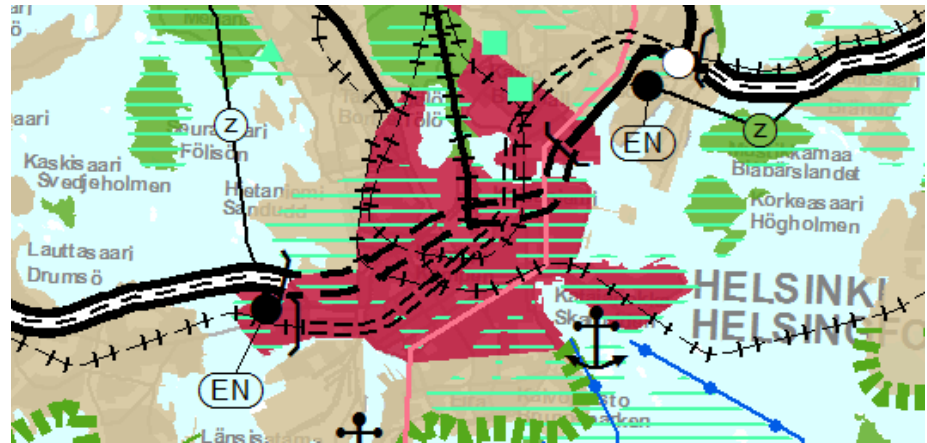
Helsingin seudun alueidenkäytön erityistavoitteet edellyttävät, että riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.

Alueiden käytössä:

- on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- on ehkäistävä melusta, värinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja
- uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.
- on otettava huomioon viranomaisten selvitysten mukaiset tulvavaara-alueet ja pyrittävä ehkäisemään tulviin liittyvät riskit. Uutta rakentamista ei tule sijoittaa tulvavaara-alueille. Tästä voidaan poiketa vain, jos tarve- ja vaikutus selvityksiin perustuen osoitetaan, että tulvariskit pystytään hallitsemaan ja että rakentaminen on lisäksi kestävä kehityksen mukaista.
- on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin
- tulee edistää kaukolämmön käyttöedellytyksiä
- haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on jätettävä riittävän suuri etäisyys.
- on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

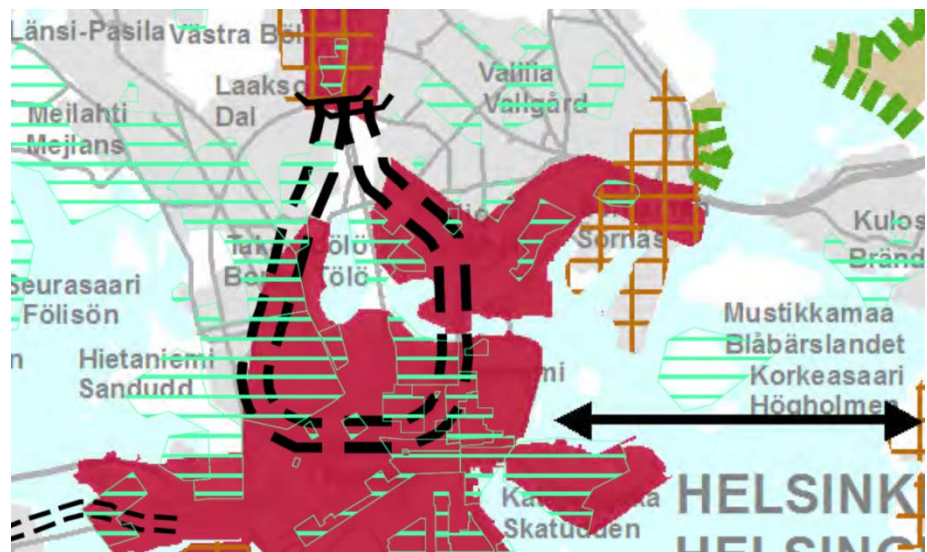
Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa alue on pääosin keskustatoimintojen aluetta. Lisäksi alueen läpi kulkee keskustatunnelin varaus suuaukkoineen. Uudenmaan maakuntavaltuusto on 20.3.2013 hyväksynyt Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, jossa alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi.



Ote Uudenmaan Maakuntakaavasta

Suunnittelualueen rajalla Sörnäisissä sijaitsevat Elannon ja Osuustukkukaupan (OTK) monumentaaliset punatiiliset hallintorakennukset ja niihin liittyvät elintarviketeollisuuden tuotantolaitokset, jotka kuvastavat osuusliikkeiden asemaa ja toimintaa 1900-luvulla. Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen -alue sisältyy ympäristöministeriön ja Museoviraston inventoinnissa (RKY 2009) määritellyyn valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön



Ote Uudenmaan 2. vaiheen Maakuntakaavasta

Yleiskaava

Yleiskaava 2002:ssa alue on pääosin kerrostalovaltaista aluetta ja viheraluetta. Sörnäisten rantatie on merkitty yleiskaavassa pääkatuna, lisäksi yleiskaavaan on merkitty varaus keskustatunnelille pääliikenneverkon maanalaisena osuutena.

Hakaniemenranta ja Kruunuaari pohjoiset osat on merkitty yleiskaavassa osaksi kävelykeskustaa. Merihaka on Yleiskaava

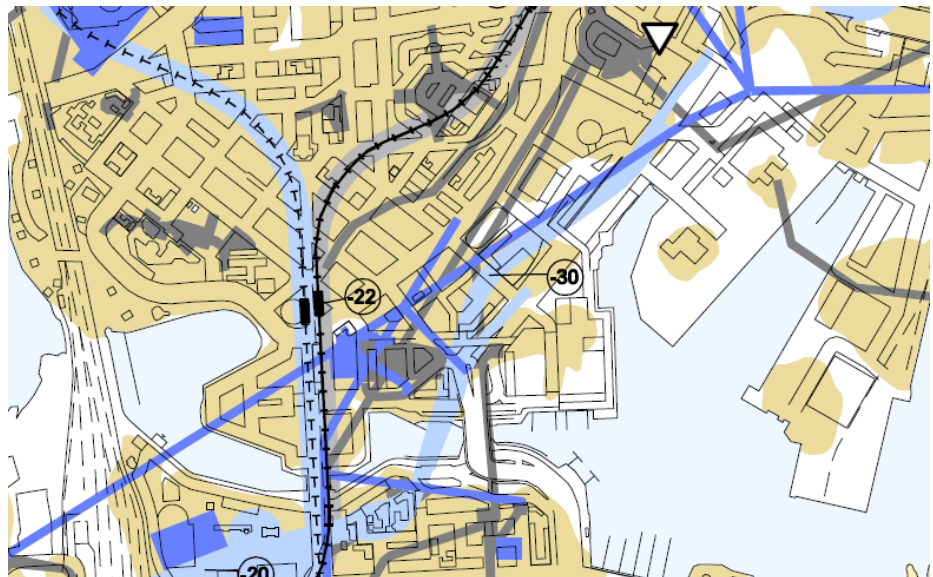
2002:ssa merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurikannalta merkittäväksi kohteeksi.



Ote Helsingin Yleiskaavasta 2002

Maanalainen yleiskaava

Helsingin maanalainen yleiskaava nro 11830/2 on tullut alueella voimaan 10.6.2011. Maanalaisessa yleiskaavassa on suunnittelualueella olemassa olevan Merihaan kalliosuojan ja yhteiskäyttötunnelin lisäksi varaukset Salmisaaren ja Suvilahden väliselle teknisen huollon tunneille sekä Keskustatunnelille. Suunnittelussa tulee huomioida maanalaisen yleiskaavan mukaiset tilavaraukset.

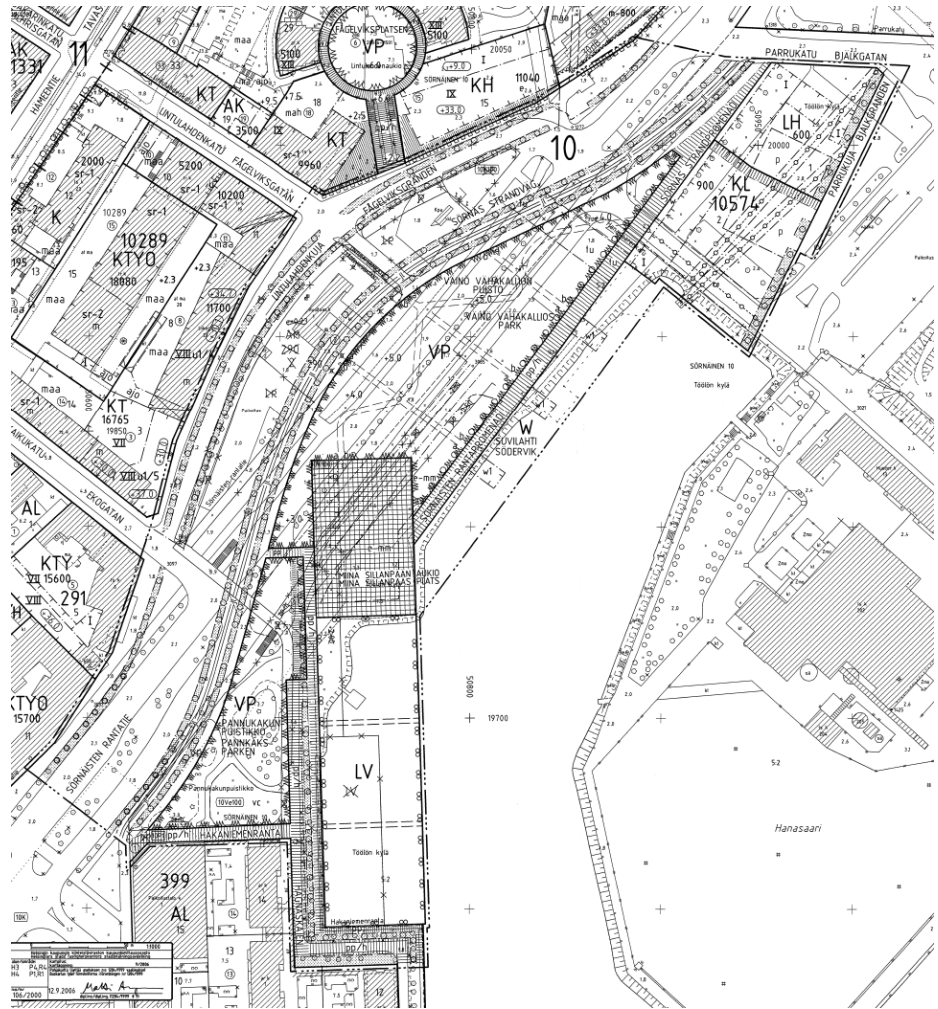


Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta

Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja. Kaavoissa alue on pääosin katualuetta. Lisäksi se sisältää puistoaluetta sekä Meri-

haassa pysäköintilaitoksia sekä asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta.



Asemakaava 10960 vuodelta 2001

2.4 Alueen ja ympäristön nykytilanne

Kaupunkikuva

Alueen kaupunkikuvaa hallitsee Sörnäisten rantatien liikenneväylä, joka halkaisee kaupunkirakenteen ja erottaa Merihaan sekä Suviлахden rannan muusta kaupunkirakenteesta.

Hakaniemen silta on Siltavuorensalmen ylittävä autoliikenteen silta, joka aikoinaan rakennettiin riittävän korkeana turvaamaan Hakaniemen teollisuuden raaka-aine kuljetukset.

Alueella korostuu Helsingin merellisyys, joka kuuluu olennaisena osana kaupungin identiteettiin. Merihaan ja Kruununhaan yhtenäiset eri aikakausilta peräisin olevat rannan julkisivut ovat Helsingille tunnusomaisia. Ne rajaavat Siltavuoren salmea pohjoisesta ja etelästä muodostaen omaleimaisen kaupunkitilan.

Maaperä ja rakennettavuus

Suunnittelualue on lähes kokonaan täyttömaata. Täytön alla on savialueita. Savialueiden laajuutta ei toistaiseksi tunneta riittävän tarkasti.

Ranta-alueet ovat noin tasolla +1,8...+2,3, mikä edellyttää maanpinnan nostamista. Nostaminen saattaa aiheuttaa painumia ja nykyisten teknisten huollon verkkojen vaurioitumisriskin.

Sörnäisten rantatien kaakkoispuolella, Hanasaaren eteläpuolella, on rakennettavuudeltaan heikkoa maapohjaa, joka on osin täytetty stabiloiduilla merisedimenteillä.

Rakentaminen edellyttäne monin paikoin tavanomaista kalliimman paalutustyyppin käyttämistä, jotta nykyiset täytöt voidaan läpäistä vaurioittamatta olemassa olevaa rakennuskantaa.

Alue on ollut teollisuuden ja liikenteen vaikutuspiirissä pitkään ja sen maaperää ja rantoja on täytetty sekalaisella aineksella. Aiemman käytön, täyttöhistorian sekä alueelta ja lähistöltä tehtyjen maaperän pilaantuneisuustutkimusten perusteella on todennäköistä, että suunnittelualueella esiintyy merkittävää maaperän pilaantuneisuutta.

Merialueet ja täytöt

Hakaniemen nykyisen sillan molemmin puolin vesisyvyys on noin 5... 7 metriä. Merenpohja on savea 5...10 metrin paksuudelta. Hakaniemenrannan täydennysrakentaminen edellyttää merialueella tehtäviä täyttöjä. Täyttöjen arvioitu paksuus on 10 ...20 metriä. Paksun täyttöpenkereen läpäisy edellyttäne tavanomaista kalliimman paalutustyyppin käyttämistä.

Merialueen sedimentit ovat olleet haitta-ainekuormituksen kohteena pitkään. Alustavissa selvityksissä on todettu ruoppaus- ja läjityskriteerit ylittäviä pitoisuuksia haitta-aineita, minkä vuoksi täyttöjen alta poistettavien ruoppausmassojen sijoittamiseen muualle, kuin merialueelle, tulee varautua.

Liikenteen päästöt

Sörnäisten rantatien vuorokausiliikenne on noin 45 000 autoa vuorokaudessa. Tie aiheuttaa tällä hetkellä merkittävän estevaikutuksen kaupunkirakenteen ja Suvilahden rannan väliin.

Suunnittelualueella on liikennettä melko paljon ja liikenne aiheuttaa meluhaittoja ja heikentää ilmanlaatua. Näihin päästöihin voidaan vaikuttaa parhaiten vaikuttamalla liikennemäärin, sekä liikenen-

teen sujuvuuteen. Rakennussuunnittelulla voidaan vaikuttaa siihen, miten ihmiset alueella altistuvat päästöille.

Alue tuleekin suunnitella siten että melulle asetetut ohje-arvot täyttyvät. Meluhaittoja voidaan estää riittävällä rakennussuunnittelulla ja suojaamalla oleskelu alueita esimerkiksi rakennusten sijoittelulla.

Liikenne aiheuttaa myös ilmanlaadun heikkenemistä. Suunnittelussa tuleekin huomioida ilmanlaadulle asetetut raja-arvot. Raja-arvot koskevat niin sisä- kuin oleskelutiloja. Sisätilojen ilmanlaatu voidaan taata suunnittelemalla huoneistojen ilmavaihto siten että raja-arvot eivät ylitä. Ulkotiloissa ilmalaatuun voidaan vaikuttaa suunnittelemalla katurakenne siten että se on riittävän tuulettuva. Tällöin ilmanlaatu ei pääse huonontumaan siten että raja-arvot ylittyisivät.

Suunnittelussa tulee myös ottaa huomioon että edellä mainitut ohje- ja raja-arvot koskevat myös vaiheittain toteuttamista. Tämä tarkoittaa sitä että aiemmin rakentuvalla osalla tulee taata se että asetetut ohje- ja raja-arvot eivät ylitä.

TeknistaLOUDelliset lähtökohdat

Kaupunkirakenteellisen historiansa ja sijaintinsa takia suunnittelualueesta on muodostunut kantakaupunkia laajasti palvelevien yhdyskuntateknisen huollon verkostojen solmupiste. Katualueilla ja niiden reunavyöhykkeillä sijaitsee runsaasti suurikokoisia verkostoja. Nykyisen sillan alapuolella sijaitseva olemassa oleva viemäri-veden pumppaamo ei voi jäädä nykyiselle paikalle. Pumppaamon tilalle on suunniteltava ja toteutettava korvaavat järjestelyt.

Merivesitulvilta suojautumisen kannalta alueen kadut sijaitsevat tyypillisesti metrin luokkaa nykyisten korkeustasosuositusten alapuolella.

Suunnittelualue sivuaa pohjoisessa Hanasaaren energiahuoltoaluetta, jossa sijaitsevat mm. Hanasaaren B-voimalaitos ja huippulämpökeskus, kivihiilen avovarasto, polttoöljyn varasto, satama sekä sähköasema. Hanasaaren voimalaitos on käyttämiensä kemikaalien perusteella luokiteltu suuronnettomuusvaaraa aiheuttavaksi nk. Seveso-laitokseksi, jonka ympäristössä tapahtuvassa maankäytön suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota riittäviin turvaetäisyyksiin. Laitokselle on määrätty 0,5 km konsultointivyöhyke, jolla on noudatettava erityistä lausuntomenettelyä. Helsingin Energian kehitysohjelman mukaiset tulevaisuuden vaihtoehdot ovat joko Hanasaaren voimalaitostojen lakkauttaminen Vuosaaren toteutettavan uuden voimalaitoksen myötä tai laajamittaiseen 40 % biopolttoon siirtyminen Hanasaareissa. Päätös on määrä tehdä vuonna 2015. Osa alueesta pysyy joka tapa-

uksessa energiahuollon käytössä ja erittäin merkittävänä yhdyskuntateknisten verkostojen solmukohtana.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueen. Lisäksi Merihaan alueella maanomistaja on Merihaan huolto Oy.

2.5 Muita lähtökohtia ja selvityksiä

Hakaniemen silta

Hakaniemen sillan rakentamisvaihtoehtoja selvitettiin vuonna 2004 yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Selvityksessä tutkittiin Keskusta-tunnelin suuaukon ja ajoramppien vaikutusta kaupunkirakenteeseen, sillan sijaintiin ja syntyvään katuverkkoon.

Keskustatunneli

Keskustatunnelin suunniteltu itäpään suuaukko sijaitsee Merihaan ja Hakaniemen välissä Sörnäisten rantatiellä. Keskustatunnelin asema-kaavaehdotus hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2007, mutta kaavoitus on keskeytetty kaupungin hallituksen päätöksellä vuonna 2008.

Raitiotieverkosto

Suunnitelmassa varaudutaan Kalasataman raitiotiehen sekä Kruunuvuorenranta–Sompasaari–Keskusta-raitiotiehen Hakaniemen kautta.

Suunnittelussa otetaan huomioon alueen välittömään läheisyyteen suunniteltu Sörnäisten tunneli.

3. SUUNNITTELUN TAVOITTEET

3.1 Helsingin strategiaohjelma

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Helsingin strategiaohjelman, jossa esitetään kaupungin keskeiset tavoitteet ja kehittämiskohteet sekä tärkeimmät toimenpiteet valtuustokaudelle 2013–2016. Strategiaohjelman tavoitteet, toimenpiteet ja kehittämiskohteet ohjaavat myös Hakaniemenrannan ja Merihaan ympäristön suunnittelua ja tulevaisuutta.

Alueen suunnittelun periaatteet tukevat seuraavia kaupungin strategiaohjelman tavoitteita:

Meri-Helsinki tarjoaa elämyksiä kaupunkilaisille ja matkailijoille sekä liiketoimintamahdollisuuksia yrityksille.

Alueen rannat otetaan paremmin kaupunkilaisten käyttöön. Rantojen hyödyntäminen paremmin virkistyskäytössä ja rakentamisessa on suunnittelun keskeinen tavoite. Rantoja kiertävän reitin varrelle sijoitetaan palveluja ja virkistystoimintaa.

Kaupunginosat kehittyvät eloisina ja houkuttelevina

Uusista alueista rakentuu toimintoiltaan ja rakennetulta ympäristöltään persoonallisia sekä asukasrakenteeltaan monipuolisia kaupunginosia

Keskeisenä lähtökohtana on pyrkimys sijoittaa suunnittelualueelle mahdollisimman paljon asuntokerrosalaa. Rajoittavina tekijöinä ovat kuitenkin Sörnäisten rantatien liikenteen aiheuttamat ympäristöhäiriöt sekä täydennettävien tonttien olemassa oleva rakenne. Yleisperiaatteena on sijoittaa toimistorakentamista niille alueille, jossa asuinrakentaminen ei ole mahdollista. Käytännössä tämä tarkoittaa Sörnäisten rantatien reunavyöhykettä. Asuntorakentamisen määrän lisäämiseksi toimistorakennusvyöhykkeen rinnalla tutkitaan myös asumisen ja toimitilan yhdistävien hybridirakennusten sijoittamista Sörnäisten rantatien varteen.

Kaupunkirakenteen eheytyminen parantaa saavutettavuutta ja sujuvuutta

Toiminnallista eheyttä vahvistetaan sekä rakentamalla uusia kaupunginosia että tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikenneyhteyksien varteen. Kehitetään kaupunginosa-keskuksista monitoimintaisia ja viihtyisiä sijoittamalla asumista, palveluita ja työpaikkoja limittäin.

Uuden Hakaniemen sillan myötä tulee Merihaan - Hakaniemen välisen alueen järkevä ja tehokas kaupunkirakenteen tiivistäminen mahdolliseksi. Keskeisenä tavoitteena on tiivistää aluetta siten, että Merihaka liittyy ympäröivään kaupunkirakenteeseen nykyistä tiiviimmin sekä Hakaniemen suuntaan, että pohjoisessa Kalasataman suuntaan. Sörnäisten rantatie muutetaan bulevardiksi, jossa on käveltävää katu-ympäristöä. Keskustatunnelille ja raitioliikenteelle jätetään tarpeelliset tilavaraukset.

Kaupungin toiminta on kestäväää, vaikuttavaa ja tehokasta

Ympäristökriteerien käyttöä lisätään ja resurssitehokkuutta parannetaan. Kaupunki sopeutuu ilmastonmuutokseen. Vastuullisen energiapolitiikan tärkein työkalu on energiansäästö.

Alue rakentuu metroaseman läheisyyteen hyödyntäen suurelta osin olemassa olevia yhdyskuntateknisiä verkostoja. Alueesta suunnitellaan mahdollisimman autoriippumaton ja joukkoliikennettä sekä pyöräilyä priorisoidaan.

3.2 Kotikaupunkina Helsinki Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma 2012

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelmassa Helsinki asettaa tavoitteekseen, että 30 prosenttia asuinrakentamisesta toteutetaan täydennysrakentamisena. Täydennysrakentamisen avulla pyritään vahvistamaan vanhojen alueiden väestöpohjaa ja monipuolistamaan väestörakennetta ja siten turvaamaan alueiden palvelutaso. Täydennysrakentamisessa noudatetaan kestävän kehityksen ja energiatehokkuuden periaatteita ja se toteutetaan ensisijaisesti joukkoliikenneyhteyksien tuntumassa. Kaupunkirakenteen tiivistämisen tulee olla kaavoituksellisesti, kaupunkikuvallisesti ja taloudellisesti perusteltua.

3.3 Helsingin uusi yleiskaava

Helsingin uusi yleiskaava on valmisteilla. Yleiskaavan työohjelma hyväksyttiin vuonna 2012 ja yleiskaavan visiosta päätettiin syksyllä 2013. Yleiskaavan vision pohjana on nopean väestönkasvun suunnite, jonka mukaan Helsinki kasvaa vuoteen 2050 mennessä 860 000 asukkaan kaupungiksi. Kaupunki tiivistyy ja kantakaupunkialue laajenee.

Alueen rooli asumisen visiossa alue sijoittuu kaupunginosakokonaisuuden tiivistymisytimen reunalle, joka on luonteeltaan monipuolinen ja sekoittunut, toiminnallinen keskus. Lisäksi alue on osa kantakaupunkia.

Elinkeinojen ja keskusten visiossa alue on kantakaupunkia, joka on Helsingin keskeistä elinkeinoaluetta sekä tuottavuuden huippu-alueita.

Valmistelussa olevan yleiskaavan tavoitteeksi on asetettu urbaanin kantakaupungin laajentaminen sekä kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvan verkostokaupungin kehittäminen. Keskustan laajenemisalueella, Kehä I:n sisäpuolella sijaitsevat moottoriväylät ovat keskeisessä roolissa tämän tavoitteen saavuttamisessa. Merkittävimmät maankäytön kehittämisedellytykset on mahdollista löytää nykyisin liikenteelle ja liikenteen lievealueille varatuilta alueilta.

4. SUUNNITTELUPERIAATTEET

Tausta ja yleistavoitteet

Alue kytkee nyt hajanaisen kaupunkirakenteen yhdeksi kokonaisuudeksi.

Hakaniemen ympäröivät alueet ovat luonteeltaan korkealla tehokkuudella rakennettua kantakaupunkia. Lähialueilta poistuvat teollisuuden ja sataman toiminnat, ja niiden tilalle rakennettavat asuin- ja toimistoalueet, muuttavat myös Merihaan ja Hakaniemen alueen luonnetta ja tarpeita. Kalasataman ja Pasilan alueiden valmistuttua kantakaupungin painopiste siirtyy pohjoisemmaksi, Hakaniemen ja Kallion alueen rooli keskustamaisena alueena korostuu. Suunnitelman tavoitteena on vastata kantakaupungin laajentumiseen tulevaisuudessa.

Nykyisen Sörnäisten rantatien luonne väylämäisenä, kaupunkirakennetta erottavana elementtinä, muutetaan kaupunkibulevardiksi.

Hakaniemen uuden sillan rakentaminen on aloitettava viimeistään 10 vuoden kuluttua.

Suunnittelussa otetaan huomioon ympäristön rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne.

4.1 Kaupunkirakenne

1. Hakaniemenrannasta ja Merihaan ympäristöstä suunnitellaan osa kantakaupunkia. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuvaa kehitetään houkuttelevaksi osaksi kantakaupunkia.

Merihaan alue liitetään Hakaniemen kaupunkirakenteeseen vapautuvien ramppialueiden myötä. Kalasataman alue kytetään Suvilahden ja Merihaan rantojen kautta osaksi kantakaupunkia täydennysrakentamalla Merihaan pohjoispuolen alue.

Hakaniemenrannan alueen väljää kaupunkirakennetta tiivistetään. Kallion kaupunginosa kytkeytyy Suvilahden rantaan.

Samalla alueen julkisten ulkotilojen laatua parannetaan.

4.2 Mitoitus

2. Aluetta suunnitellaan noin 2 500 asukkaalle. Asuinkerrosala tavoite on n. 100 000 k-m². Lisäksi alueelle suunnitellaan toimitila-, palvelu- ja liikerakentamista.

4.3 Asuminen

3. Aluetta suunnitellaan pääosin asumiseen.
4. Asuminen liittyy viihtyisään ja korkeatasoiseen pihaympäristöön. Pihat suunnitellaan kansipihoina.

4.4 Työpaikat ja palvelut

5. Työpaikkarakentaminen sijoittuu Sörnäisten rantatien varteen. Tavoitteena on, että työpaikkarakentamista ja asumista voidaan yhdistää hybridikortteleissa.
6. Hakaniemenrannan täydennysrakentaminen on luonteeltaan julkista.
7. Julkiset ja kaupalliset palvelut sijoittuvat pääosin rakennusten kivijalkakerrokseen.
8. Merellisten palveluiden vaatimat varaukset otetaan huomioon suunnittelussa.

4.5 Virkistys

9. Helsingin seudullinen Rantareitti huomioidaan suunnittelussa. Alueen rannat säilyvät julkisina.

Seudullisen merkityksen lisäksi ranta on osa laajempaa kanta-kaupunkia kiertävää rantakävelyreittiä ja tärkeä osa kantakaupungin muuten pinta-alaltaan suhteellisen pieniä virkistysalueita. Reitin varrelle kehitetään erilaisia toiminnallisia paikkoja ja merellisiä julkisia kaupunkitiloja.

Ranta liitetään entistä paremmin osaksi kaupunkirakennetta. Julkisten, myös ei kaupallisten tilojen, ja kaupallisten palveluiden sijoittuminen kivijalkakerrokseen antaa mahdollisuuden kehittää ranta-alueita eläväksi oleskelu- ja kohtaamispaikoiksi, joissa voidaan viettää aikaa. Samalla kun yhteys rakennusten pohjakerrokseen on oleellista alueen julkisten ulkotilojen kehittämisessä, myös yhteys veteen ja veden äärelle pääsy on virkistyskäytön kannalta tärkeää.

Helsingin etelärantoja kiertäviä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ja tiloja parannetaan ja rantavyöhykkeelle järjestetään viihtyisiä ja helposti kuljettava promenadialue hiljaista kävelyä ja maiseman katsomista varten, sekä sujuva pyöräreitti. Rantavyöhykkeelle luodaan myös mahdollisuuksia kaupunkikulttuurin omaehtoiseen kokemiseen, tekemiseen ja esittämiseen.

Rannan tuntumassa on identiteetiltään ja kulttuurihistorialtaan eri aikakausilla rakentuneita kaupunginosia, merkittäviä julkisia rakennuksia ja muita kohteita sekä puistoja. Alueen kehittämisen lähtökohtana on tietoisuus olevasta ympäristöstä ja kulttuurihistoriasta samalla kun tuodaan uusi kerros alueen ilmeeseen. Tavoitteena hyödyntää alueen olemassa olevaa identiteettiä ja erityispiirteitä siten, että luodaan omaleimaista ympäristöä.

10. 10960 asemakaavassa osoitettu Väinö Vähäkallion puisto rajataan suunnitelmassa uudelleen tiiviimpänä kaupunkipuistona Suvilahden rantaan. Sörnäisten rantatien uuden linjauksen ja puiston väliin sijoittuvat rakennusmassat suojaavat liikenteen haittavaikutuksilta ja parantavat puiston käytettävyyttä.
11. 10960 asemakaavassa osoitettu Miina Sillanpään aukio säilyy nykyisellä paikallaan.

4.6 Liikenne

12. Uusi silta suunnitellaan siten, että se liittyy katuverkkoon tasossa Siltavuorensalmen molemmin puolin.
13. Suunnittelussa huomioidaan keskustatunnelin itäpään varaus Sörnäisten rantatiellä.
14. Suunnittelussa varaudutaan raitiotieverkon laajentumiseen Kalasataman suuntaan sekä Kruunuvuorenranta-Sompasaari-Keskusta raitiotien linjausvaihtoehtoon Hakaniemen kautta.
15. Suunnittelussa huomioidaan 10960 asemakaavassa osoitettu Sörnäisten rantatien uusi linjaus.
16. Alueen pysäköinti suunnitellaan rakenteellisena ja keskitettynä. Suunnittelussa varaudutaan yhteiskäyttöautopaikkoihin ja tutkitaan vuorottaispysäköintiä.
17. Jalankulun ja pyöräilyn verkoston vahvistaminen.

Kevyen liikenteen yhteyksien tulee jatkua sujuvasti Kruunuhaasta Merihakaan ja Hakaniemeen.

4.7 Kaupunkikuva

18. Suvilahden ympäristö muuttuu rakentamisen myötä merkittävästi. Rakennusten ympäröivä lahti muodostuu urbaaniksi sisälahdeksi, jota kiertävät rakennetut puistot.

19. Jalankulun ja pyöräilyn reitit täydentyvät. Hakaniemen silta, Sörnäisten rantatie, Hakaniemenranta ja Hakaniemenkatu ovat osa pyöräilyn pääverkkoa.

20. Sörnäisten rantatie on autoliikenteen mitoitukseltaan pääkatu.

Alueen rakennus- ja kulttuurihistorialliset ominaispiirteet säilytetään ja niitä vahvistetaan.

Alueen hajanainen kaupunkikuva eheytyy kokonaisuudeksi. Sörnäisten rantatien väylämäinen ympäristö muutetaan katu-ympäristöksi.

Näkymäsektoreita ja näköaloja, kuten esimerkiksi Torkkelinmäeltä merelle ja Merihaan ja Kruununhaan asunnoista merelle vaalitaan.

4.8 Teknitalouden suunnittelu ja ympäristöterveydelliset lähtökohdat

21. Savialueiden laajuus, alueellinen vakavuus ja pohjanvahvistustarve edellyttävät selvittämistä ja huomioon ottamista rakentamisen teknisten edellytysten ja taloudellisen toteutuskelpoisuuden varmistamiseksi.

22. Teknisen huollon verkostojen toiminnan ja rakenteiden turvaaminen ja yhteensovittaminen on varmistettava jatkosuunnittelussa.

23. Maaperän pilaantuneisuus selvitetään riittävän turvallisuuden ja terveellisyyden varmistamisen ja taloudellisen toteutuskelpoisuuden kannalta.

24. Merialueiden ruoppaus- ja täyttötarpeet selvitetään jatkosuunnittelussa.

25. Hanasaaren energiahuoltotoimintojen normaalitoiminnan ja poikkeustilanteiden vaikutukset otetaan huomioon suunnittelussa. Suunnittelussa noudatetaan Seveso-laitoksille sovellettavaa menettelyä.

Suunnittelu- ja selvitystyössä määritetään alueen toteuttamisen edellyttämät kokonaisinvestoinnit, sekä arvioidaan kaupungille alueelta saatavat tulot. Haastavista pohjaolosuhteista, olemassa olevista rakenteista ja järjestelmistä, tunneliyhteyksien varauksista sekä muista alueen toteuttamisen reunaehdoista ja rajoitteista aiheutuu kaupungille merkittäviä kustannuksia. Näiden kattamiseksi voidaan olettaa alueen taloudellisen toteutettavuuden edellyttävän merkittävää rakentamisen tehokkuutta. Tuloja kaupungille kertyy maan arvon noususta pääosin rakennusoikeuden myynnin ja vuokraamisen kautta.

4.9 Kaavatalous

26. Alueen suunnittelun pohjaksi laadittujen teknistaloudellisten selvitysten pohjalta laaditaan rakentamisen kustannusarvio, joka otetaan huomioon alueen suunnittelussa. Tavoitteena on, että alueen rakentaminen on kaavataloudellisesti kannattavaa haastavista lähtökohdista huolimatta.

Suunnittelussa otetaan huomioon rakentamisen kustannukset. Sillan sijoittumisessa huomioidaan hyvän tonttimaan muodostuminen. Alueesta suunnitellaan houkutteleva ja kiinnostava, osa merellistä Helsinkiä.

4.10 Ilmastonmuutos ja ekologia

27. Kantakaupungin täydennysrakentaminen tiiviisti vastaa ilmastomuutoksen torjunnan tavoitteita.

5. SUUNNITTELUN VAIHEET

5.1 Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Suunnitteluperiaatteiden osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tullut vireille 12.9.2014.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 12.9.-13.10.2014.

Suunnitteluperiaatteiden asukastapahtuma pidettiin Laiturilla 1.10.2014. Asukastapahtumassa esille nousi ennen kaikkea Silta-vuorensalmen rantojen kehittäminen aktiivisempaan käyttöön. Täydennysrakentamiseen suhtauduttiin positiivisesti ja nähtiin, että sen kautta on mahdollista saada alueelle uusia palveluita sekä kaupallisia yrittäjiä. Silta vaihtoehdon ohella esitettiin tutkittavaksi myös tunneli vaihtoehtoa.

Vuorovaikutusraportissa on esitetty vastineet saapuneisiin mielipiteisiin ja ennakkolausuntoihin.

5.2 Viranomaisyhteistyö

Suunnittelutyön edetessä tehdään yhteistyötä kaupungin hallintokuntien sekä ELY -keskuksen kanssa.

Hanketta esiteltiin ELY -keskukselle 15.10.2014.

5.3 Vaikutusten arviointi

Kaupunkisuunnitteluviraston asiantuntijat arvioivat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kaavan toteuttamisen vaikutuksia ihmisten elinoloihin, kaupunkikuvaan, maisemaan, talouteen, kulttuuriperintöön, liikenteeseen ja ympäristöön.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Selvitetään alueen rakentamisen vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinkeinoihin. Arvioidaan virkistysalueiden riittävyys, palveluiden saavutettavuus sekä alueen rakentamisen vaikutukset palveluihin.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Selvitetään rakentamisen aiheuttamia muutoksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin ympäristöihin.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Selvitetään teknisen huollon verkostojen muutostarpeet alueella. Selvitetään maaperän pilaantuneisuus, kunnostustarve, vaikutukset alueen maankäyttöön sekä alueen toteuttamisen kustannukset kaupungille.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntateknisen teknisen huollon järjestämiseen

Selvitetään ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen vaikutukset kantakaupungin ja lähialueiden katu- ja kevyen liikenteen verkoon. Selvitetään joukkoliikennejärjestelmän vaikutukset ja ympäröivien alueiden rakenteeseen ja kaupunkikuvaan. Selvitetään pysäköintiratkaisujen vaikutukset alueen maankäyttöön ja kaupunkikuvaan.

Vaikutukset ympäristöön

Selvitetään tehtävien täyttöjen vaikutukset veden vaihtuvuuteen.

Suunnitteluaiakataulu

Kaupunkisuunnitteluvirasto laatii alueelle suunnitteluperiaatteet tämän osallistumis- ja arviointisuunnitelman ajatusten sekä kaupunkilaisilta, viranomaisilta ja asiantuntijoilta saadun palautteen pohjalta.

Ehdotus periaatteista esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle lokakuussa 2014.

Teknistoloudelliset selvitykset laaditaan vuoden 2015 aikana.

Lautakunnan puoltamien suunnitteluperiaatteiden pohjalta laaditaan asemakaavaluonnos, joka asetetaan nähtäville 2016.

Luonnoksen jälkeen laaditaan asemakaavaehdotus, jonka lautakunta voi hyväksyä keväällä 2017.