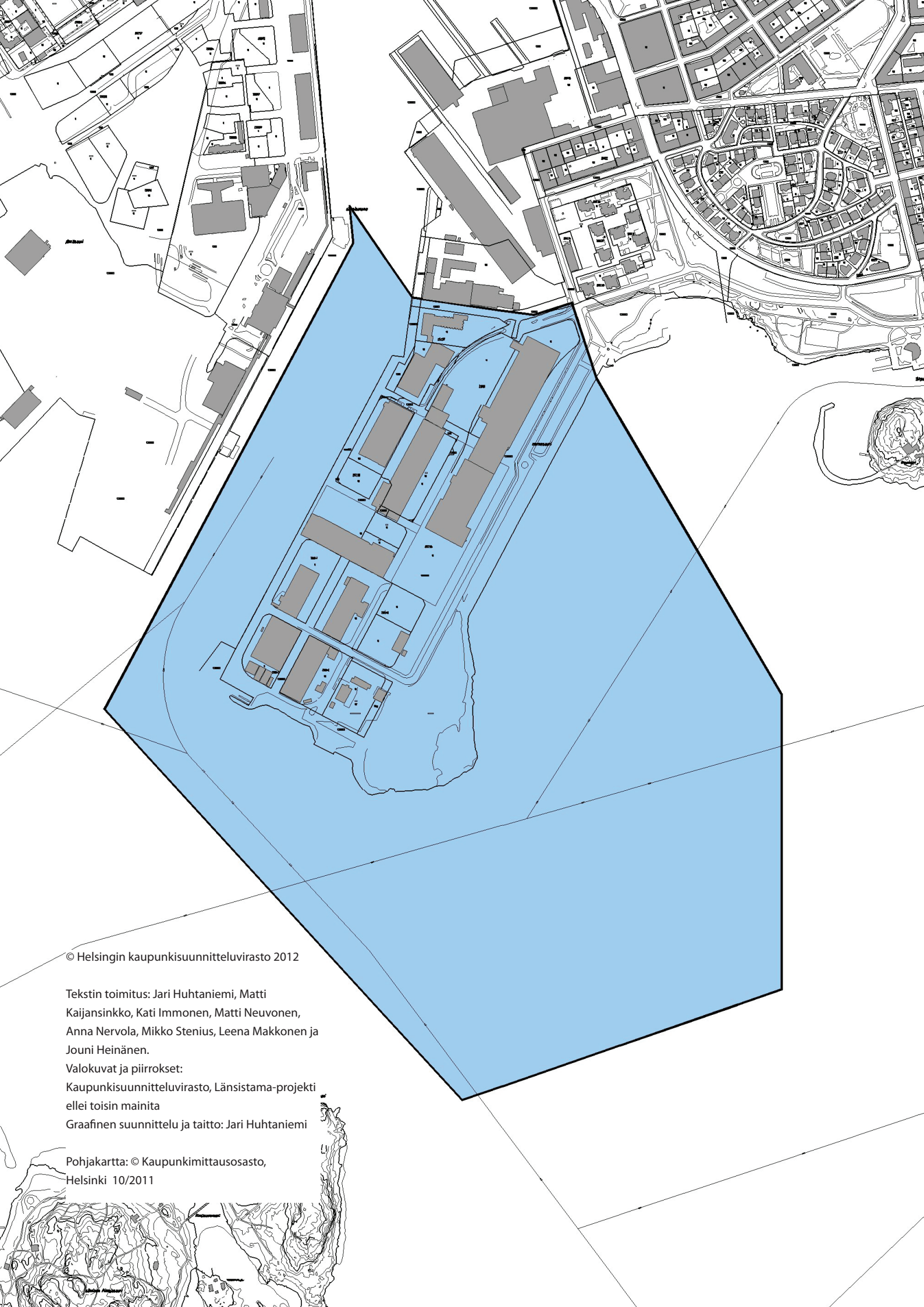


Hernesaaren osayleiskaava

selostus 7.2.2012





© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2012

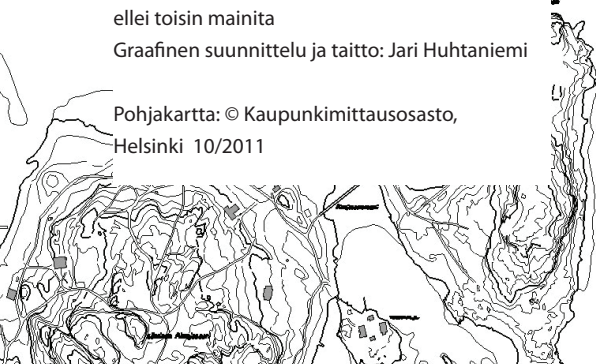
Tekstin toimitus: Jari Huhtaniemi, Matti
Kaijansinkko, Kati Immonen, Matti Neuvonen,
Anna Nervola, Mikko Stenius, Leena Makkonen ja
Jouni Heinänen.

Valokuvat ja piirrokset:

Kaupunkisuunnitteluvirasto, Länsistama-projekti
ellei toisin mainita

Graafinen suunnittelu ja taitto: Jari Huhtaniemi

Pohjakartta: © Kaupunkimittaustulosasto,
Helsinki 10/2011



HERNESAAREN OSAYLEISKAAVA NRO 12099
7.2.2012 EHDOTUKSEN SELOSTUS

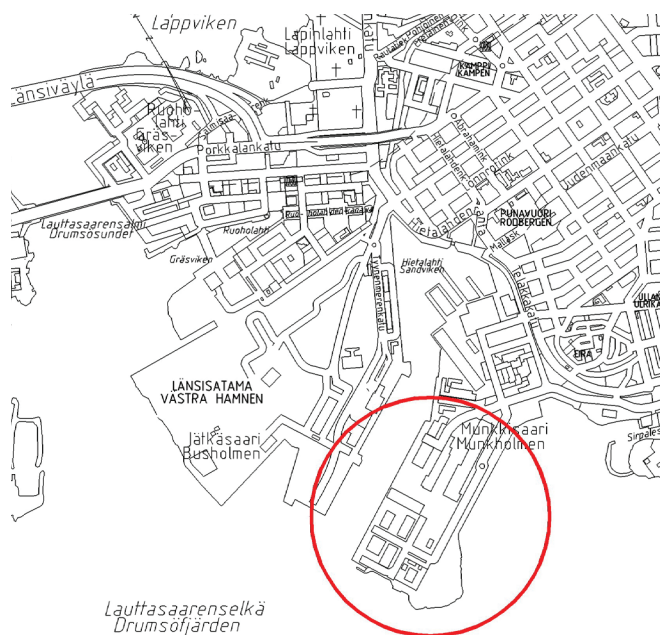
Osayleiskaava koskee:
Helsingin kaupungin
20. kaupunginosa Länsisatama
53. kaupunginosa Ulkosaaret

Kaavan nimi:
Hernesaaren osayleiskaava
Hankenumero: 0836
HEL 2011-003791, (Kslk dnro 2005-407)

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 15.11.2006
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 28.2.2012
Nähtävilläolo (MRL 65 §):
Kaupunkisuunnittelulautakunta:
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:
Osayleiskaava-alue sijaitsee Helsingin kantakaupungin eteläisellä ranta-alueella Eiran ja Ullanlinnan länsipuolella. Alue rajautuu pohjoisessa Matalasalmenkujaan ja Laivakatuun ja muilta osin mereen.



LIITTEET

Sijaintikartta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osayleiskaavan tarkistettu luonnos

Havainnekuva

Ote maakuntakaavasta

Ote Yleiskaava 2002:sta

Archtech Helsinki Shipyard -telakan vuokra-alue -kartta

Täyttö- ja kaivu kartta

Hernesaaren liikennesuunnitelmaluonnos

Hernesaaren katujen poikkileikkaukset

Vesihuollon yleissuunnitelma

Energiahuollon yleissuunnitelma (kaukolämpö, kaukojäähdytys ja kaasu)

Sähköverkon yleissuunnitelma

Tietoliikenteen yleissuunnitelma

Maaperäkartta

Merensyvyyskartta

ERILLISET LIITTEET

Fordin talo, rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli, 18.4.2011

Valtion viljavarasto, rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli, 18.4.2011

Fordin talon kulttuurikäyttöselvitys, Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli, 20.12.2011

Hernesaaren osayleiskaavan kaupallisten palveluiden mitoitus ja sijoittelu kaupunkirakenteeseen, Santasalo, 31.10.2011

Asumisen profiili Länsisataman alueella, kaupunkisuunnitteluvirasto, tutkimustoimisto, 18.11.2011

Helikopterikentän yleissuunnitelma, PES-Arkkitehdit Oy, 9.1.2012

Vesihuollon yleissuunnitelma, kaupunkisuunnitteluvirasto 2011

Hernesaaren osayleiskaava-alueen maaperän haitta-ainetutkimusten yhteenveto ja alustava riskinarviointi, Finnish Consulting Group Oy, 1.12.2010

Hernesaaren osayleiskaava-alueen aallokkotarkastelu, Ilmatieteenlaitos, 2012

Hernesaaren osayleiskaava-alueen sedimenttitutkimukset, Finnish Consulting Group Oy, 2012

Hernesaaren osayleiskaava-alueen virtausmalliselvitys, Suomen ympäristövaikutusten arviointikeskus Oy, 30.6.2011

Hernesaaren osayleiskaava-alueen ympäristömeluselvitys, Insinööritoimisto Akukon Oy, 11/2011

Hernesaaren osayleiskaava-alueen tuulisuuskartoitus, WSP Finland Oy, 2012

Hernesaaren osayleiskaava-alueen täyttö- ja pohjarakennetarkastelu, Finnish Consulting Group Oy, 2012

Hernesaaren osayleiskaava-alueen meriluontoon liittyvät selvitykset 2010, Alleco Oy, 05/2011

Hernesaaren osayleiskaavaluonnoksen mukaisten vesistötöiden vaikutus alueen pohjaeläimistöön ja Vantaanjoen kalaväylään, Kala- ja vesitutkimuskeskus Oy, 05/2011

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA AINEISTOSTA

Hernesaaren väestöennuste, Helsingin kaupungin tietokeskus, 15.11.2011

Helsingin Länsisataman matkustajalaivojen hajupäästöjen leviämismallilaskelmat, Ilmatieteenlaitos, 30.5.2007

Helsingin Länsisataman matkustajalaivojen päästövaikutusten arviointi leviämismallilaskelmin, Ilmatieteenlaitos, 1.10.2002

Julkisivun äänieristys laivamelua vastaan, Mitoitusmenettely, TL-Akustiikka, 2011-07

Jätkäsaaren osayleiskaava: laivamelu ja rakennusten ulkoseinien äänieristys, Laivamelun äänieristysluku ja eristyksen arviointimenettely, Insinööritoimisto Akukon Oy 30.12.2005

Jätkäsaaren osayleiskaava: laivamelu ja rakennusten ulkoseinien äänieristys, Julkisivurakenteiden äänieristyksen toteuttaminen, Insinööritoimisto Akukon Oy 30.12.2005

Hernesaari, Ympäristömeluselvitys, Insinööritoimisto Akukon Oy 10/2008

Hernesaari, Helikopterimelun mittaukset, Insinööritoimisto Akukon Oy 11/2008

Hernesaari, Ympäristömelun jatkoselvitys kevät 2009, Insinööritoimisto Akukon Oy 8/2009

Hernesaari, Ympäristömeluselvitys, päivitys 2010, Insinööritoimisto Akukon Oy 12/2010

Hernesaari, Ympäristömeluselvitys 2010, täydentävät melutarkastelut, Insinööritoimisto Akukon Oy 12/2010

Hernesaaren osayleiskaava-alueen alustava täyttö- ja pohjarakennussuunnitelma, FCG Planeko Oy 29.8.2008

Hernesaari, Kvaerner Masa Yards Oy, Ympäristötekniikan perusselvitys, WSP Environmental Oy 04/2005

Hernesaaren osayleiskaava-alue, Maaperän haitta-aineiden tutkimusraportti, lisätutkimukset ja yhteenveto aiemmista tutkimuksista, Finnish Consulting Group Oy 5.5.2008

Hernesaaren osayleiskaava-alue, Maaperän haitta-aineiden tutkimusraportti, lisätutkimukset ja yhteenveto aiemmista tutkimuksista, Finnish Consulting Group 27.1.2009

Helsingin Satama, Länsisataman haraus- ja syvyyssiedot, 2010

Helsingin länsisataman matkustajalaivojen hajupäästöjen leviämismallilaskelmat, Ilmatieteenlaitos 3.5.2007

http://www.itameriportaali.fi/fi/tietoa/yleiskuvaus/veden_liikkeet/vedenkorkeus/fi_FI/vedenkorkeusvaihtelu/, 25.11.2011

http://www.itameriportaali.fi/fi/tietoa/yleiskuvaus/veden_liikkeet/aallot/fi_FI/aaltoennatyksia/, 25.11.2011

YHTEYSHENKILÖT KAAVAN VALMISTELUSSA:

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

projektipäällikkö Matti Kaijansinkko
arkkitehti Jari Huhtaniemi
diplomi-insinööri Anna Nervola (liikennesuunnittelu)
insinööri Kati Immonen (teknistaloudellinen suunnittelu)
diplomi-insinööri Matti Neuvonen (meluvaikutukset)
arkkitehti Leena Makkonen (rakennussuojelu)
yleiskaavasuunnittelija Anne Karlsson (kaupalliset selvitykset)
vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen
suunnitteluavustaja Tiina Mikkola Tikkanen
suunnitteluavustaja Annikki Vartiainen

Helsingin satama:	tekninen johtaja Aarno Ahti
Liikuntavirasto:	suunnittelupäällikkö Antti Salaterä
Opetusvirasto:	johtava arkkitehti Kaisa Nuikkinen
Sosiaalivirasto:	erityisasiantuntija Inkeri Rehtilä
Kaupunginmuseo:	tutkija Sari Saresto
Rakennusvalvontavirasto:	arkkitehti Pirkka Hellman
Rakennusvirasto:	toimistopäällikkö Jussi Luomanen
Ympäristökeskus:	ympäristötutkimuspäällikkö Päivi Kippo-Edlund

Näkymä Ursinin kallioilta, KSV ja Tietoa Oy



Sisältö

1 Tiivistelmä	8
Osayleiskaavan muutoksen sisältö	8
Osayleiskaavan valmistelun vaiheet	9
2 Lähtökohdat	10
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	10
Maakuntakaava	12
Yleiskaava ja maanalainen yleiskaava	12
Asemakaavat	13
Rakennusjärjestys	13
Kiinteistörekisteri	13
Rakennuskiellot	13
Muut suunnitelmat ja päätökset	13
Maanomistus	14
Alueen yleiskuvaus	17
Rakennettu ympäristö	17
Palvelut ja työpaikat	18
Luonnonympäristö	19
Maaperä ja vesialueiden pohjaolosuhteet	21
Ympäristöhäiriöt	22
3 Tavoitteet	24
4 Osayleiskaavan kuvaus	26
Yleisperustelu ja -kuvaus	27
Vesialue (W)	34
Vesiliikenne	35
Mitoitus	35
Työpaikat ja kaupalliset palvelut	35
Julkiset palvelut	35
Liikenne	39
Luonnonympäristö	42
Suojelukohteet	42
Yhdyskuntatekninen huolto	43
Alueellinen korkotaso	47
Tuulisuus	49
Aallokko	49
Ympäristöterveys	50
Kaavatalous	50
Nimistö	53

5 Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset	54
Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja viheralueverkostoon.....	54
Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja siluettiin sekä kulttuuriperintöön	55
Vaikutukset liikenteeseen	56
Vaikutukset yhdyskuntateknisen huollon järjestämiseen ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset	56
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen	57
Vaikutukset ilmastonmuutoksen hallintaan ja energiansäästö- rakentamiseen	57
Vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin	57
6 Hernesaaren toteuttaminen	59
7 Suunnittelun vaiheet.....	60
Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus.....	60
Viranomaisyhteistyö	61
Osayleiskaavaratkaisun eri vaihtoehdot.....	64
8. Käsittelyvaiheet.....	68
Kuvailulehti.....	70

1 Tiivistelmä

Lentokuva Vallas Oy 2009



Osayleiskaavan muutoksen sisältö

Osayleiskaava mahdollistaa asumisen, työpaikkojen sekä vapaa-aikaan ja matkailuun liittyvien palveluiden sijoittamisen Hernesaareen. Risteilylaivoille on osoitettu kahden nykyisen laituri paikan lisäksi yksi uusi laituri paikka. Helikopterikentälle on osoitettu uudelle täyttömaalle pysyvä sijainti. Lisäksi alueelle on sijoitettu kaksi venesatamaa: purjevenesatama ja vesiuurheilukeskus. Venesatamien yhteydessä on vapaa-aikaan ja veneilyyn liittyvän kaupan ja toiminnan keskittymä. Hernesaaren itärantaan rakennetaan Merisataman ja Eiranrannan jatkeeksi rantapuisto, jonka pinta-ala on noin



6 hehtaaria. Laivakadun länsipuolella Fordin talo, Munkkisaaren teollisuustalo ja viljasii-
lot säilytetään.

Osayleiskaava-alueen nykyisen maa-alueen pinta-ala on noin 33 hehtaaria. Luonnoksen mukaan merialueille tehtäviä lisä-
töitä on noin 11 hehtaaria. Asuntoraken-
tamisen kerrosalatatavoite on noin 210 000
k-m², joka vastaa noin 5 100 asukasta. Työ-
paikka- ja palvelukerrosalatatavoite on noin
190 000 k-m², joka vastaa noin 3 800 työ-
paikkaa.

Alueelle etsitään uusia ja omaperäi-
siä kaupunkiasumisen ratkaisuja. Niitä voi-
vat olla kerrostalojen lisäksi kaupunkipien-
talot ja -rivitalot ja kerrostalon ja pientalon

asumISRatkaisujen yhdistelmät. Tavoitteena
on, että alueesta tulee palvelutarjonnaltaan
elinvoimainen osa Helsingin merellistä kan-
takaupunkia.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on
pääosin työpaikka-, teollisuus-, toimisto- ja
satamatoimintojen aluetta. Asuminen ei ole
yleiskaavan mukainen toiminto josta syystä
osayleiskaavan laadinta alueelle on tarpeen.
Osayleiskaava on oikeusvaikutteinen ja tu-
lee korvaamaan alueellaan voimassa olevan
yleiskaava 2002:den. Helsinki-puiston raja-
usta tarkistetaan seuraavan yleiskaavan yh-
teydessä helikopterilentopaikan osalta.

Osayleiskaavan valmistelun vaiheet

Kaavoitustyö on käynnistetty Helsingin kau-
pungin aloitteesta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on jär-
jestetty liitteenä olevan osallistumis- ja ar-
viointisuunnitelman mukaisesti. Kaava-
muutoksen valmisteluun liittyen asemakaa-
vaosastolle on saapunut osallistumis- ja ar-
viointisuunnitelmasta, luonnoksesta ja tar-
kistetusta luonnoksesta yhteensä 65 mieli-
pidettä.

2 Lähtökohdat



Skyfoto 2011

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Osayleiskaavaa koskee seitsemän erityistavoitetta:

–Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien kehittämismahdollisuudet.

–Alueiden käytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle.

–Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen. Lentoasemien ympäristön maankäytössä tulee ottaa



huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset. Uusia lentoasemia suunniteltaessa ja olemassa olevia kehitettäessä tulee ottaa huomioon asutus ja muut melulle herkäät toiminnot. Alueidenkäytössä on turvattava lentoliikenteen nykyisten varalaskupaikkojen ja lennonvarmistusjärjestelmien kehittämismahdollisuudet sekä sotilasilmailun tarpeet.

–Uusia huomattavia asuin-, työpaikkatai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralliseen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

–Varataan riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistetään verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

–Yleis- ja asemakaavoituksessa on va-

rauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

–Alueiden käytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.

Osayleiskaavan muutosta koskee erityisesti Helsingin seutua koskevat ja 1.3.2009 voimaan tulleet seuraavat erityistavoitteet:

–Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.

–Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle.

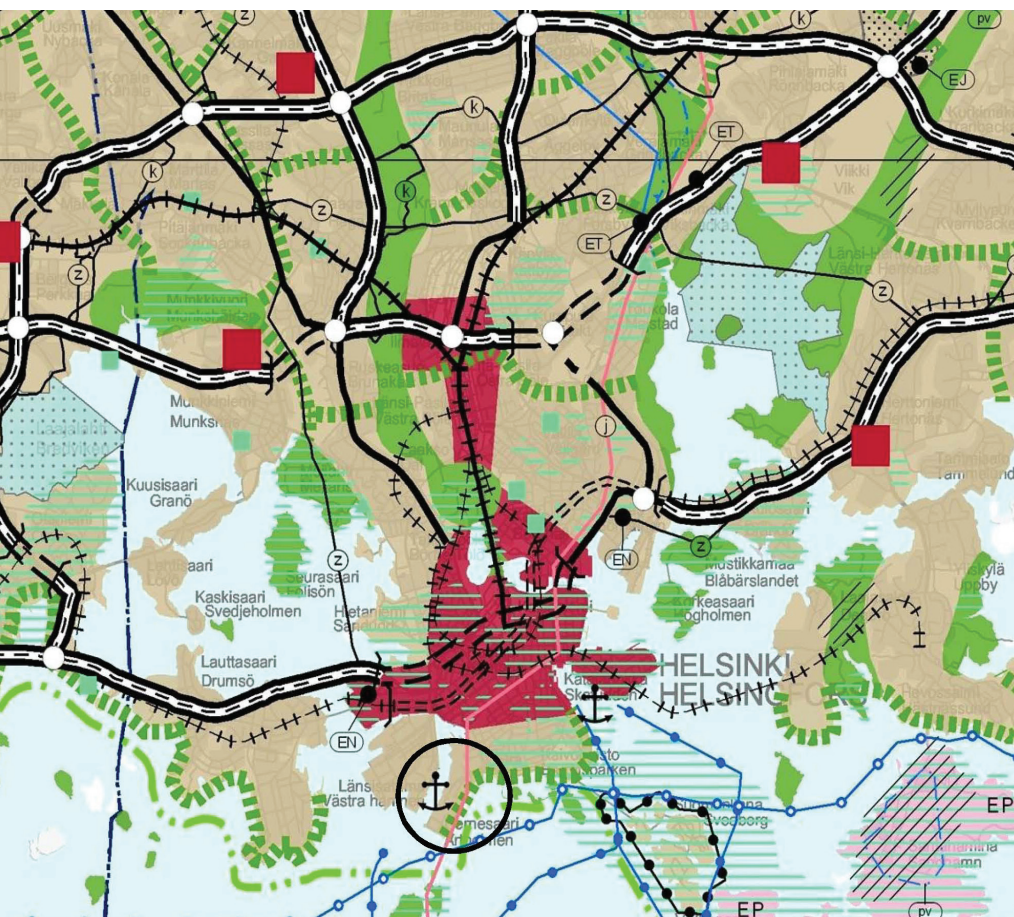
–Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet ja

niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.

Myrskyihin, rankkasateisiin ja tulviin varautumista käsitellään selostuksen kohdissa merenpinnan korkeus ja meriveden aaltoilu, tuulisuus sekä yhdyskuntatekninen huolto. Meluntorjuntaa käsitellään kappaleessa ympäristöhäiriöt. Satama- ja lentoliikennettä käsitellään kappaleessa yleisperustelu ja -kuvaus ja liikenne.

Osayleiskaavan muutos ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Kaavaa muutetaan alueella, jolla asuntotuotannolla on hyvät edellytykset toteutua sekä valmiiksi rakennetun katu ympäristön, palveluverkon että rakentamisvalmiuden osalta. Kaava-alue sijoittuu raitioliikenteen palvelualueelle. Liikenteen melun torjumiseksi on kaavoituksen yhteydessä laadittu meluselvitys.

Maakuntakaava



Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta.

Jätkäsaaren ja Hernesaaren välinen vesialue on varattu satamakäyttöön. Kaavassa on osoitettu rantaviivan suuntainen viherysteystarve Hernesaaren eteläkärjestä Kaivopuiston kautta kohti Eteläsatamaa. Pihlajasaaren ja Hernesaaren väliin on merkitty veneväylä. Hernesaaren eteläpuolella kulkee pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhykkeen raja. Suunnittelualueen itäpuoleisella merialueella on jätevesien purkutunneli.

Helikopterikenttä on jätetty maakuntakaavassa ilman erillismerkintää. Uuden-

maan liitto käsitteli helikopterikentän merkitsemistä maakuntakaavaan Hernesaaren osayleiskaavan luonnosta koskevassa 29.6.2010 antamassaan lausunnossa seuraavasti:

”Maakuntakaavassa Hernesaaren ei ole osoitettu helikopterikenttää eikä helikopterikysymystä ole aiheena käsitelty maakuntakaavassa. Kaavan laadintavaiheessa helikopterikentän sijaintiratkaisu oli auki, eikä toiminnon sitomista silloiseen sijaintipaikkaansa nähty perusteltuna ratkaisuna. Helikopterikentän maa-alatarve on pieni ja maakuntakaava mahdollistaa muidenkin sijaintipaikkojen osoittamisen. Taajamatoimintojen alueisiin sisältyy useita muitakin taloudellisesti merkittäviä ja ympäröivään maankäyttöön vaikuttavia toimintoja, joiden si-

joittuminen on tarkoituksenmukaisinta ratkaista vaikutusten arvioinnin perusteella yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Maakuntakaavan vahvistamispäätöksessään ympäristöministeriö on katsonut, että maakuntakaava on voitu laatia siten, ettei siinä ole osoitettu helikopterikenttää. Helikopterikentän osoittaminen Hernesaaren edustalle osayleiskaavaluonnoksen mukaisesti ei edellä esitetystä syystä ole ristiriidassa maakuntakaavan kanssa.

Uudenmaan maakuntakaavan uudistamien on vireillä. Uudistamisen pääpaino on aluerakenteen ja liikenteen kysymyksissä, jolloin voidaan tarkastella helikopteriliikennettä. Päätös maakuntakaavan sisältämisestä aihealueista tehdään vuoden 2011 alussa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien yhdistyessä. Tavoitteena on, että maakuntakaava hyväksytään vuoden 2012 loppuun mennessä.”

Yleiskaava ja maanalainen yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on pääosin työpaikka-, teollisuus-, toimisto- ja satamatointojen aluetta.

Aluetta kehitetään tuotannon ja varastoinnin, palvelujen, toimitilojen sekä sataman käyttöön. Lisäksi alueelle saa rakentaa tiloja julkisten palvelujen, yhdyskuntateknisen huollon, virkistys- ja liikenteen käyttöön.

Alueen eteläkärkeen on varattu hallinnon ja julkisten palvelujen alue. Aluetta kehitetään hallinnon, julkisten palvelujen, korkeakoulutuksen ja ympäristöhaittoja aiheuttamattomien toimitilojen, asumisen ja virkistys- ja alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Alueen kaakon ja lounaan puoleisille rannoille on osoitettu puistoalueet. Kaakon puoleinen rantapuisto on osa Helsinki-puistoa. Keskustan kulttuuripuistoa ja alueellisia kaupunkipuistoja kehitetään monipuolisina

toiminta-, kohtaamis-, kulttuuri- ja luonto-ympäristöinä. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä.

Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa (kaupunginvaltuusto 8.12.2010, tullut kaava-alueella voimaan 10.6.2011) alueen kaakoisosassa on merkintä nykyiset rakennetut maanalaiset tilat.

Asemakaavat

Alueella ovat voimassa asemakaavat n:o 10800 / 14.11.2001 (Kvsto), 10683 / 24.3.1999 (Kvsto), 6154 / 21.4.1970 (Sis.as.min.), 8775 / 23.12.1983 (Sis.as.min.), 4940 / 26.5.1961 (Sis.as.min.), 8761 / 16.3.1984 (Ympäristö-min.) ja 8418 / 9.2.1982 (Sis.as.min.).

Kaavojen mukaan alue määritetty pääosin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiksi, satama-, rautatie- ja katualueiksi ja puistoalueiksi.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

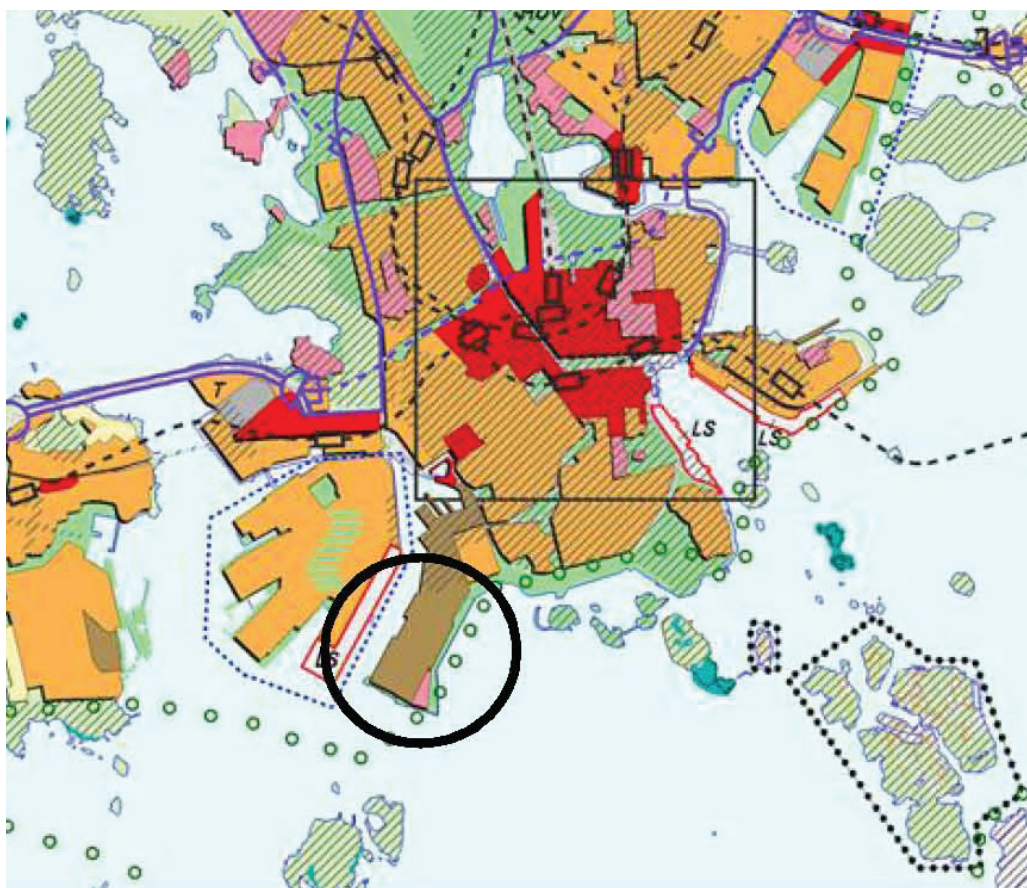
Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Rakennuskiellot

Kaupunginhallitus on 9.1.2012 päättänyt määrätä alueen rakennuskieltoon osayleiskaavan laatimista varten viideksi vuodeksi maankäyttö- ja rakennuslain 38§:n 1 momentin perusteella.

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto n:o 11947, joka on voimassa 25.02.2012 asti. Rakennuskielto koskee 20. kaupunginosaa (Länsisatama), Munkkisaaren osa-alueen kortteleita 20235, 20240-20243, tontteja 20181/3, 20236/6, katu-, rautatie-, satama- ja puistoalueita.



Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 3.4.2008 Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelman. Päätös syntyi äänestyksen jälkeen.

Jäsen Helistö jäsen Puoskarin kannattamana teki seuraavan palautusehdotuksen: "Asia palautetaan uudelleenvalmisteltavaksi siten, että helikopterikentälle etsitään uusi sijoituspaikka Hernesaaren ulkopuolelta."

Suoritetussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5 (Lahti, Loukoila, Palmroth-Leino, Sandbacka, Anttila) –3 (Helistö, Alku, Puoskari).

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 10.12.2009 Hernesaaren osayleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi.

Samalla kaupunkisuunnittelulautakun-

ta päätti hyväksyä seuraavat jatkosuunnitteluohjeet:

Kasvavalle risteilyalusliikenteelle osoitettava lisäkapasiteetti siirretään mahdollisimman lähelle olemassa olevia laituripaikkoja niin, että lisälaiturin toteuttaminen ei ole sidoksissa helikopterikentän toteuttamiseen. Nämä jätetään asemakaavoilla erikseen ratkaistavaksi.

Edellä olevasta johtuen venesataman ulostuloväylä suuntautuisi lähtökohtaisesti etelä – itäsuuntaan.

Kilpurijehdukselle ja veneilylle taataan alueella mahdollisimman hyvät olosuhteet myös jatkossa.

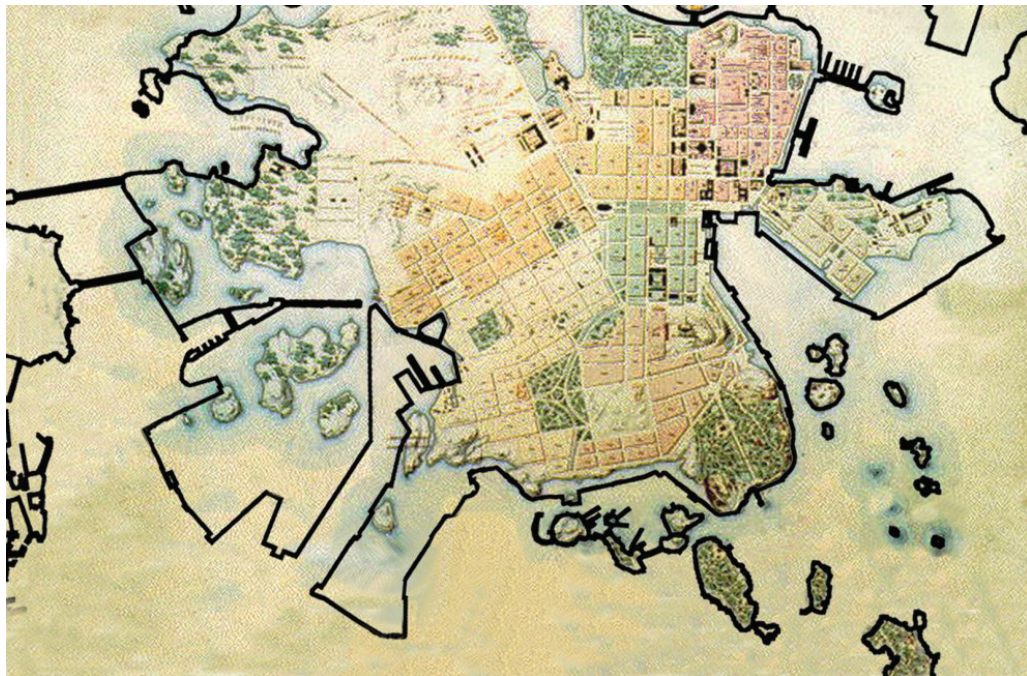
Alueen pohjoisosassa selvitetään mahdollisuudet toteuttaa kaavaluonnosta korkeampaakin rakentamista.

Siilojen säilyttämiseksi alueella niiden

Hernesaari 1937



Kantakaupungin täytöt



Fordin talo ja viljasiilot





Risteilyvieraat Hernesaassa 2011



Laivalohkon työstö Suurlohkohallissa 2011



Hernesaaren väliaikainen vesibussilaituri 2011



maa-alueita Hernesaaren pohjois- ja keski-osissa. Vuokralaisella on oikeus saada pidentettyä vuokra-aikaa enintään 31.12.2018 saakka.

Alueen yleiskuvaus

Hernesaari on ollut vuosikymmeniä telakka- ja satamakäytössä. Ympäristö on jäsentymätön ja rosainen. Suuret telakkahallit hallitsevat kaupunkikuvaa. Laivanrakennus halleissa loppui vuonna 2006 mutta jatkunee vuodesta 2011 Acrtech Helsinki Shipyard Oy:n vuokra-alueella aina vuoteen 2017 asti. Alueen länsirannalla sijaitsee kaksi risteilyalusten laituripaikkaa. Risteilyalukset ankkuroivat Hernesaaren länsireunalla kesäkuukausina. Hernesaaren eteläosassa sijaitsevat he-

likopterikenttä, lumenkaatopaikka ja veneiden huoltotoimintaa.

Hernesaaren maanpinnan korkeusaset ovat 2–3 metriä merenpinnan yläpuolella. Maanpinta on päällystetty asfaltilla itärantaa lukuun ottamatta. Eteläkärjessä on väliaikainen maanlajitusalue.

Itärannalta avautuvat näkymät meren yli kohti Suomenlinnaa.

Rakennettu ympäristö

Alueen kaupunkikuvaa hallitsevat suurimitakaavaiset peltivuoratut hallirakennukset. Hernesaari liittyy ympäröivään katuverkkoon Laivakadun ja Hernesaarenrannan kautta. Alueen katujen liikenne on vähäistä. Hernesaarenrannassa ja Laivakadulla on

pysäköintipaikkoja katujen varsilla. Suurimmat liikennemäärät ovat Hernesaarenrannassa, noin 3 200 autoa arkivuorokautena. Telakan toiminta ja risteilijäsatama tuo alueelle myös raskasta liikennettä.

Osayleiskaava-alueen ja koko eteläisen Helsingin ajoneuvoliikenteen pääyhteys pohjoiseen kulkee Telakkakadun kautta. Yhteys länteen päin on Eiranranta-katua pitkin Merikadulle ja Merisatamanrantaan. Hernesaaresta kulkee kaksi bussilinjaa, 14B Meilahteen ja 16 Hakaniemen kautta Herttoniemen metroasemalle. Lisäksi osayleiskaava-alueen läheisyyteen, Tehtaankadun päähän, liikennöi raitiolinja 1A.

Kesäisin Hernesaaren risteilysataman toiminta lisää liikennettä alueella. Helsingissä käy vuosittain keskimäärin 300 risteilyalus-

Fordin talo 1946



ta. Risteilymatkustajien määrä ja alusten koko on kasvanut vuosittain. Hernesaassa vieraili vuonna 2011 noin 300 000 risteilyvierasta. Kaikki yli 230 metriä pitkät risteilyalukset ohjataan Hernesaareen. Suurimpiin aluksiin mahtuu 2 000–3 000 matkustajaa. Hernesaaren risteilylaituriin mahtuu kaksi 300 metriä pitkää alusta yhtä aikaa. Yleensä risteilyvieraat tekevät ohjatun päiväkierroksen linja-autoilla, joita saatetaan tarvita jopa 60 laivaa kohden. Risteilymatkustajia palveleva alue on aidattu ja sen pinta-ala on noin 2,1 hehtaaria. Alueella on matkamuistomyymälöitä ja muuta pienimuotoista palvelutoimintaa. Risteilyliikennettä on toukokuusta syyskuuhun. Risteilyalukset ovat toistaiseksi tehneet päivävierailuita eivätkä ole yöpyneet Hernesaassa.

Hernesaaren kärjessä on helikopterikenttä, josta on reittiyhteys Tallinnaan. Helikopterikentälle on valmistunut vuonna 2008 väliaikainen matkustajaterminaali.

Asemakaavat määrittävät Hernesaaren itärannan puistoalueeksi, jossa kulkee ja-lankulku- ja pyöräilyreitti.

Kulttuurihistoriallisesti mielenkiintoisimmat säilyneet rakennukset ovat entinen Fordin tehdasrakennus 1940-luvulta ja Valtion viljavarastoksi 1950-luvulla suunniteltu rakennuskokonaisuus.

Entinen Fordin talo, Henry Fordin katu 6

Sota-aikana, vuonna 1943 aloitettiin Hernesaassa Fordin uuden kokoonpanolinjan rakentaminen. Se valmistui vuonna 1945. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Gunnar Nordström. Kookas kalkkihiekkatiilinen rakennus on edustava esimerkki aikakauden teollisuusarkkitehtuurista. Rakennuksen pitkiä julkisivuja jäsentävät pilasterit, joiden välissä on korkeat ruudutetut ikkunat. Useat yksityiskohdat, kuten vaneriseinäiset sisätilat, kertovat korkeatasoisesta suunnittelusta.

Fordin toiminta jatkui Hernesaassa aina vuoteen 1997 asti. Sen jälkeen rakennuksessa on ollut monia erilaisia toimijoita.

Valtion viljavarasto, Laivakatu 3

Valtion viljavaraston käyttöön suunniteltu rakennuskokonaisuus sijaitsee Laivakatu 3:ssa. Sen ovat suunnitelleet vuonna 1953 arkkitehdit Aili ja Niilo Pulkka. Rakennuksen huomiota herättävin osa on kymmenkerroksinen, +43.8 korkeuteen kohoava viljasiilorakennus. Sen sisällä on 32 siiloa. Siiloosaa jatkaa länteen matalampi viisikerroksinen varasto- ja konttoriosa. Siihen liittyy kolmikerroksinen asunto-osa, jossa on ollut kahdessa kerroksessa neljä asuntoa. Siilo-osan kaarevat seinät ovat maalattua betonia, konttori-, varasto- ja asunto-osa ovat julkisivuiltaan kalkkihiekkatiiltä. Arkkitehtuuri on tarkoituksenmukaista ja asiallista modernismia.

Teollisuushallit

Telakan monumentaalisia halleja on alueella useampia. Arkkitehtitoimisto Gripenberg & Co on suunnitellut nykyisen Aker Yardsin käytössä olevia profiloidulla muovipinnoitettulla teräspellillä vuorattuja halleja Pihlajasaarenkadun molemmiin puoliin (suurlohkohalli, kombihalli) 1990-luvulla. Saaren autoteollisuuteen liittyvästä menneisyydestä kertoo myös Oy Volvo-Auto Ab:n toimintaa varten rakennetut tilat Hernematalankatu 3:ssa (Hernesaarenkatu 11).

Munkkisaaren teollisuustalo

Arkkitehtitoimisto Matti Hakala suunnitteli kiinteistöosakeyhtiö Matalasalmenkatu 9 A vuonna 1965. Rakennuksessa on viisi kerrosta ja se on tyypillinen esimerkki 1960-luvulle tavanomaisesta toimisto- ja toimitila-arkkitehtuurista. Rakennus suunniteltiin teollisuus- ja varastokäyttöön. Kerrokset jätettiin avoimiksi ja muunneltaviksi tiloiksi.

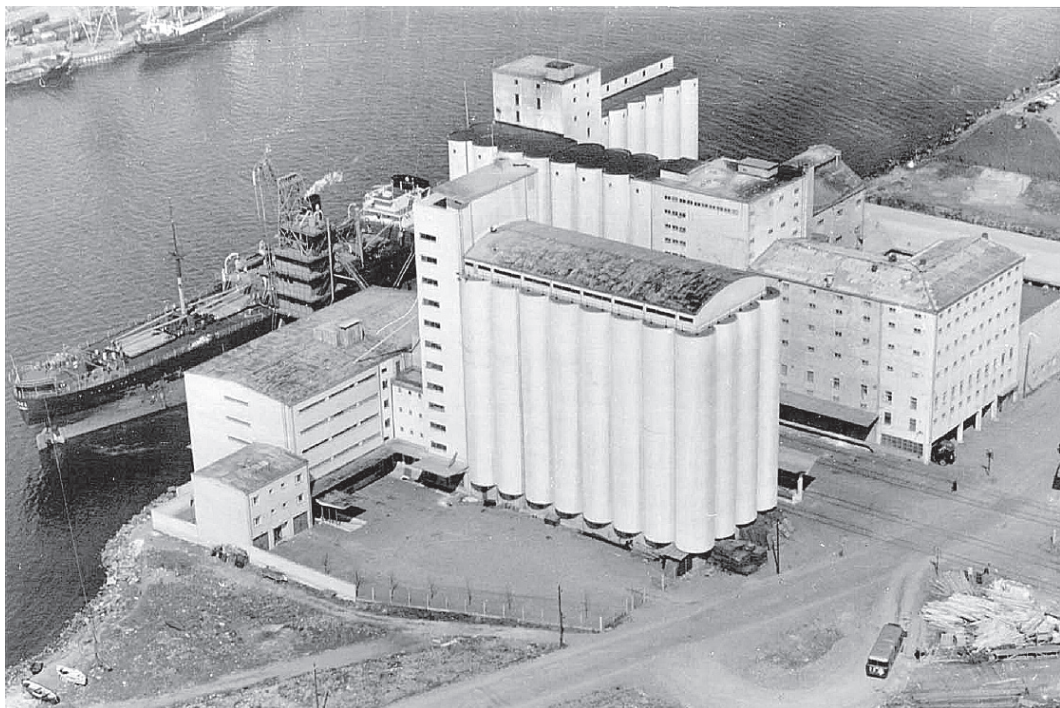
Palvelut ja työpaikat

Munkkisaaren osa-alueella on työpaikkoja noin 1500. Eniten työpaikkoja on teollisuudessa sekä informaation ja viestinnän toimialoilla. Alue on hieman laajempi kuin Hernesaaren osayleiskaava-alue.

Alueen lähimmät päivittäistavaramyymälät ovat Punavuoressa, jossa on yksi ison supermarket -kokoluokan päivittäistavaramyymälä sekä useita pienempiä myymälöitä. Myös Ullanlinnan myymäläverkko muodostuu pienistä yksiköistä. Eirassa ei ole lainkaan päivittäistavarakaupan palveluja.

Jääkentäsäätiö ja Helsingin Jäähalliylläpitävät Hernesaaren Jäähallissa kahta täysimittaista ja yhtä puolikasta jääkaukaloa pääasiassa jääkiekkojunioreiden harjoituskäyttöön.

Hernesaaren rantaan rakennettiin 2011 väliaikaiset veneiden laskuluiskat, vesibussilaituri ja tapahtumatori vapaa-ajan toimijoiden ja matkailijoiden käyttöön. Rannassa myös kaksi padel -tenniskenttää, joille osoitetaan jatkosuunnittelussa uusi sijainti alueella.



Luonnonympäristö

Maisema

Helsingin rannikko on vyöhykkeinen ja jakautuu suurmaisemassa avomerivyöhykkeeseen, ulkosaaristoon, selkävesien ja sisälahtien vyöhykkeisiin. Hernesaari sijaitsee suurmaisemassa selkävesien vyöhykkeen ja ulkosaariston rajalla. Näkymät jatkuvat avarassa maisemassa horisonttiin saakka ja olosuhteet ovat ulkosaariston kaltaiset. Kaakossa ulappanäkymän kiintopisteenä on Harmajan majakka. Eteläkärjestä on kapea näkymä Melkin ja Pihlajasaarten välistä lounaaseen ja avomerelle. Lanteen ja luoteeseen avautuu sisäsaaristonäkymä, jota rajaavat Lauttasaaren eteläosa ja Melkki. Pohjoiseen ja koilliseen avautuvaa maisemaa hallitsee näkymä telakalle, Eiranrantaan ja Eiraan. Hernesaaren länsirannan puoleinen satama-allas rajautuu Jätkäsaaren matkustajasataman rakennuksiin. Hietalahdelle avautuu kapea näkymä telakka-hallien sivuitse. Itäpuolella hämmöttää Suomenlinnan silhuetti.

Hernesaari kuuluu kaupunkimaisemas-

sa Lauttasaarenselän ja Suomenlinnan selän maisemakokonaisuuksiin. Hernesaaren kärki ja Pihlajasaaret muodostavat näille rajan, jotka ovat näkymiltään ja tiloiltaan erilaiset: Suomenlinnan selkä on avoin ulkosaaristoon päin, kun taas Lauttasaarenselällä lähisaaret sulkevat vesialueen yhtenäisemmäksi tilaksi. Maisema jakautuu urbaaniin merenranta-julkisivuun ja virkistysaarten ketjuun.

Lauttasaarenselän puolella Hernesaari on osa Salmisaaren, Ruoholahden ja Jätkäsaaren muodostamaa kaupunkijulkisivua. Se on suurimittakaavainen entisten satama-alueiden ja teollisuus- ja toimitilarakennusten muodostama rintama. Merisataman kaupunkijulkisivu on meren suunnasta virkistysaarten, venesatamien ja ilmeikkäiden fasadien vuoksi pehmeämpi ja kerroksellinen. Hernesaari sijoittuu näiden kahden erilaisen perspektiivin taitekohtaan.

Hernesaaren rakennukset sulkevat näkymiä. Kaupunkikuvaa hallitsevat suuret teollisuushallit ja suoraviivainen täyttöranta. Pinnanmuodoltaan alue on kauttaaltaan tasaita kenttää. Itä- ja eteläranta ovat viimeiste-

mättömiä kivilouhepenkkoja. Länsiranta rajautuu pystylaiturirakenteella mereen.

Luontoarvot

Osayleiskaava-alueen ympäristö on täysin rakennettua ja ihmisen muuttamaa: alkuperäisen luonnon elementtejä ei ole säilynyt. Vanha rantaviiva ja alkuperäisten saarten pinnanmuodot ovat kadonneet rakentamisen ja täyttöjen alle.

Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmän mukaan Hernesaaren alueella ei ole suojeltavia kohteita tai havaintoja suojeltavista lajeista. Alueelta on vuonna 1991 tehty kasvillisuusinventointi.

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry:n ja Suomen luonnonsuojeluliiton mukaan Hernesaaren luontoarvoja ovat alueen rikkaruohokentät ja niillä ruokailevat hyönteislajit ja mm. rikkaruohokentillä talvehtiva vuorihemppo (*Carduelis flavirostri*). Laji esiintyy kaupungin luontotietojärjestelmän mukaan Arabianrannassa, Kyläsaarenrannassa, Suomenlinnassa ja Vuosaaren täyttömäellä. Havaintojen mukaan laji ruokailee



Hernesaassa ja sen lähin pesimäalue sijaitsee Suomenlinnassa.

Pinnanmuodot ja vesisyvyys

Alue on topografialtaan hyvin tasaista, maanpinnan korkeustaso vaihtelee välillä +0,9–3,3. Pääosalla alueesta maanpinta on tasolla +2,2–2,6. Maanpinta on muokattu yhdistämällä täytoiilla manner ja entiset saaret sekä louhimalla saaret tasaisiksi. Suurin osa maa-alasta on eri vaiheissa 1940-luvulta lähtien tehtyjä laajoja meritäyttöjä.

Hernesaaren eteläkärjen ja Pihlajasaaren välissä meren vesisyvyys on rantojen lähellä noin 8 metriä ja Länsisatamaan johtavalla laivaväylällä noin 10–13 metriä. Hernesaaren ja Jätkäsaaren välisen vesialueen syvyys on 8–11 metriä, Hernesaaren risteilylaiturien kohdalla syvyys on noin 9,5 metriä. Hernesaaren ja Sirpalesaaren välisellä vesialueella vesisyvyys on noin 15 metriä lukuun ottamatta paria selännettä, joiden kohdalla vesisyvyys on noin 9 metriä. Yksi tällainen selänne on noin 400 metrin etäisyydellä Hernesaaren rannasta.

Merenpinnan korkeus ja meriveden aaltoilu

Tärkeimmät merenpinnan korkeuteen vai-

kuttavat lyhyen aikavälin tekijät ovat ilmanpaine, tuulet ja meriveden virtaukset. Yksin ilmanpaineen vaihtelu voi aiheuttaa useiden kymmenien senttimetrien vedenkorkeusvaihtelun Hernesaaren alueella.

Ilmastomuutoksesta aiheutuvaan merenpinnan pysyvään nousuun varautumisessa noudatetaan seuraavia ohjeistuksia:

a) Ylimmät vedenkorkeudet ja sortumariskit ranta-alueille rakennettaessa – Suositus alimmista rakentamiskorkeuksista, ympäristöopas no: 52 / Maa- ja metsätalousministeriö ja ympäristöministeriö

b) Helsingin kaupungin tulvastrategia / Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2010:1

Ohjeistuksissa oletetaan Helsingin edustalla kerran 200 vuoden aikana saavutettavaksi vedenkorkeudeksi +2,25. Lukemassa on yhden metrin varaus ilmastomuutoksen merenpintaa kohottavalle vaikutukselle. Alimpia rakentamiskorkeuksia määritettäessä lisätään em. korkeustasoon rakennuspaikka-kohtainen aaltoiluvara.

Alueen nykyinen korkeustaso ei kaikkialta osin vastaa ohjeistuksia. Uuden osayleis-

kaavan korkotason suunnittelussa on lähtökohtana ollut, että ne ovat ohjeistusten mukaisia.

Hernesaassa eteläis- ja kaakkoistuulet ovat merkittävimmät aaltoilun aiheuttajat. Helsingin edustalla suurin mitattu merkitsevä aallonkorkeus on 5,2 metriä (2001), jolloin korkein yksittäinen aalto oli noin 9 metriä korkea. Sekä itä- että länsituuli voivat kasvattaa näin korkeita aaltoja, mutta korkeammiksi ne eivät juuri kasva Suomenlahden pitkänomaisen muodon vuoksi. Hernesaaren itäranta on suojaton mereltä tulevalle aallokolle. Vesialueen syvyys rannan edustalla on yli 10 metriä. Aallot eivät murru vesialueella, kuten tapahtuu matalammilla rannoilla ja saattavat suotuisissa olosuhteissa lyödä toistuvasti rantavallin ylitse. Tällaisessa tilanteessa syntyy aaltojakin korkeampia roiskeita, jotka voivat kulkeutua myrskytuullessa kymmenien metrien päähän rannasta.

Tuulisuus

Hernesaari on alttiina etenkin mereltä puhaltaville eteläisille sekä lounaisille ja kaakkoisille tuulille. Alue on tasaista ja sijainti merenrannalla edellyttää tuulisuuden selvittämistä kaavasunnitteluvaiheessa. Tuulisuus ja alueelliset tuuliolot ovat merkittäviä



viihtyvyystekijöitä suunnittelualueella, mutta Hernesaaren sijainti tuo yhtenä kysymyksenä myös ulkotilojen turvallisuuden tarkastelun piiriin. Lapinlahden sillalla sijaitsevan sääaseman mittaustuloksia on hyödynnetty Hernesaaren tuoliolosuhteiden arvioinnissa.

Yhdyskuntatekninen huolto

Alue on nykyisin yhdyskuntateknisen huollon verkostojen piirissä ja alueella on verratun runsaasti vesihuollon, energihuollon ja tietoliikenteen edellyttämiä verkostoja.

Alueen pääviemäri, 500-700 mm sekaviemäri, sijaitsee Matalasalmenkujalla ja Laivakadun itäosalla. Niemen keskellä, teollisuustonttien välissä, sijaitsevat lounais-koillis – suuntaiset viemärit ja vesijohdot. Myös molemmilla ranta-alueilla on vesihuolto; vesijohtoja, jätevesiviemäreitä, paineviemäreitä ja hulevesiviemäreitä. Hernesaaren kärjen edustan merialueella sijaitsee lounais-koillis – suuntainen yksityinen vesijohto ja paineellinen viemäri, jotka johtavat Läntiseen Pihlajasaareen. Lisäksi osayleiskaava-alueella, Hernesaaren itä- ja eteläpuolen merialueella sijaitsee Lauttasaari-Munkisaari – paineviemäri ja idänpuoleisella merialueella Viikinmäen puhdistettujen jätevesien purkutunneli. Jätevesien purkutun-

ni on kalliotunneli, joka on noin tasolla – 80.

Energiahuollon verkostoista alueella on kaukolämpöjohtoja, kaasujohtoja ja matala- ja keskijännitteisiä sähkökaapeleita. Lisäksi alueella on tietoliikennekaapeleita.

Maaperä ja vesialueiden pohjaolosuhteet

Alueen vanhat täytöt ja merenpohja

Osayleiskaava-alueen keskivaiheilla on ollut saari, Hernesaari, sekä alueen eteläkärjessä Hernesaarenkari, jotka on tasattu ja yhdistetty mantereeseen täyttämällä vesialuetta. Koko alueen pintamaa on täyttömaata. Vesialueiden täyttäminen on tapahtunut pääosin ajamalla louheesta merenpohjaan reunapenkereitä ja täyttämällä sitten reunapenkereiden väliin muodostuneet "altaat" ylijäämämassoilla. Täyttöihin on käytetty kiviä kitkamaita, huonolaatuisia massoja sekä paikoin rakennusjätettä. Varsinkin täyttöaltaisii on tehty täyttöjä myös liejuja savikerrosten päälle. Täyttökerroksen paksuus alueella vaihtelee ja on vanhojen saarien kohdalla 1–3 metriä ja täytettyjen vesialueiden kohdalla enimmillään yli 15 metriä.

Vanhojen saarien Hernesaaren ja Hernesaarenkarin kohdalla täytön alapuolella on kitkamaata. Vesialueille tehtyjen täyttöjen alle on paikoin jäänyt savea. Saven yläpinta on noin 15–20 metrin syvyydellä nykyisestä maanpinnasta.

Merenpohjassa olevan savikerroksen paksuuden on arvioitu olevan Hernesaaren itärannalla 2-10 metriä, Hernesaaren kaakkoispuolella 2-6 metriä ja lounaispuolella 2-8 metriä.

Merenpohjaan kerrostuvien sedimenttien näkökulmasta merenpohja alueella on tyypiltään lähinnä eroosiopohjaa. Eroosiopohjalle ei tapahdu hiekkaa hienomman aineksen pysyvää kerrostumista. Syvemmällä vesialueella esiintyy myös kulkeutumispohjaa, jolla ainesta kerrostuu ajoittain mutta kerrostuminen ei ole pysyvää. Kulkeutuminen johtuu tuulen ja esimerkiksi alueella liikkuvien laivojen potkurivirtojen aiheuttamista virtauksista.

Maaperän ja merenpohjan rakennettavuus

Alueen maaperän rakennettavuusolosuhteet vaihtelevat suuresti johtuen alueen täyttöhistoriasta. Pääosa alueesta on mereen tehty täyttömaata. Ainoastaan vanho-

jen saarien, Hernesaaren ja Hernesaarenkarin kohdilla maaperä on rakennettavuudeltaan hyvää ja alueilla on mahdollista rakentaa maanvaraisesti. Edellä mainittujen alueiden ulkopuolella mereen aiemmin tehdyillä täyttöalueilla maaperä on sen sijaan rakennettavuudeltaan vaihtelevaa. Alueelle on tyypillisiä merenpohjaan tehdyt louhepenkereet, joiden väliin muodostuneet altaat on täytetty sekalaisella maa-aineksella, kivisillä kitkamailla, huonolaatuisilla massoilla sekä paikoin rakennusjätteellä. Näillä alueilla rakennusten perustaminen on vaativaa johtuen sekä täyttömateriaalin alla on paikoin olevasta savikerroksesta että pohjaolosuhteiden vaihtelusta kantavasta pohjamaasta/louhepenkereestä sekalaiseen rakennusjätetäyttöön. Lisäksi alueella on vanhojen rakennusten perustusrakenteita, jotka tuovat lisävaikeutta uusien rakennusten ja rakenteiden perustamisen suunnitteluun ja toteutukseen. Rakennukset joudutaan rakentamaan paaluperusteisina, mutta täyttöaineiden vaihtelevat ominaisuudet ja välissä olevat louhepenkereet asettavat perustamisen suunnittelulle, käytettävälle paalutyypeille ja perustamisen toteutukselle suuret vaatimukset. Rantarakenteet voidaan pääsääntöisesti perustaa täytteenvaraisesti, mutta rantatäyttöä tehtäessä on kiinnitettävä erityisesti huomiota nykyisen rantapenkereen vakavuuteen. Yhdyskuntateknisen huollon verkostot voidaan pääsääntöisesti perustaa täytteenvaraisesti.

Ympäristöhäiriöt

Maaperän ja merenpohjan sedimenttien pilaantuneisuus

Osayleiskaava-alueella on tutkittu maaperän pilaantuneisuutta useita tutkimuskierroksia vuodesta 1994 alkaen. Alueen maaperä on täyttömaata ja täyttöaineiden mukana sekä teollisen toiminnan myötä maaperään on joutunut maaperää pilaavia aineita. Yhteenveto kaikista maaperätutkimuksista on esitetty raportissa Maaperätutkimusten yhteenveto ja alustava riskitarkastelu.

musten yhteenveto ja alustava riskitarkastelu.

Tutkimuksia on tehty yhteensä 193 pisteessä (tiheys 1/1 400 m²). Öljyhiilivedyillä, polyaromaattisilla hiilivedyillä tai metalleilla pilaantuneita maa-alueita on paikoin koko Hernesaaren alueella. Sen sijaan merkittävää haihtuvien hiilivetyjen tai PCB-yhdisteiden aiheuttamaa pilaantumista ei ole todettu. Pilaantuneen maaperän on tutkimuksissa havaittu olevan pääosin syvyydellä 1–5 metriä. Syvimmillään haitta-aineita havaittiin noin 7 metrin syvyydessä maanpinnasta.

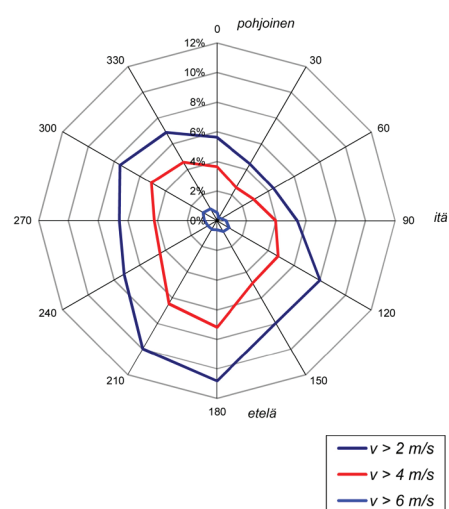
Osayleiskaava-alueen merenpohjan sedimenttien haitta-ainepitoisuuksia on tutkittu vuosina 2009 ja 2011. Yhteenveto tutkimustuloksista on esitetty raportissa Hernesaaren osayleiskaava-alueen sedimenttitutkimukset. Tehdyissä haitta-ainetutkimuksissa havaittiin merenpohjan pintakerroksessa paikoin PCB- ja metallipitoisuuksia, jotka edellyttävät ruoppausmassan läjityskelpoisuuden arviointia tapauskohtaisesti erikseen (haitta-ainepitoisuus läjityskriteeritasojen 1 ja 2 välissä). Sedimentissä havaittiin paikoin myös polyaromaattisten hiilivetyjen ja tributyylitinan pitoisuuksia, joiden mukaan ruoppausmassat ovat pääsääntöisesti meriläjitykseen soveltumattomia (haitta-ainepitoisuus yli läjityskriteeritason 2).

Melu

Ajoneuvoliikenne aiheuttaa melua alueen kokoojakadun varressa lähinnä alueen pohjoisosassa. Tämän lisäksi melua aiheutuu pääasiassa satamatoiminnasta sekä helikopteriliikenteestä.

Satamatoiminta on vilkkainta Jätkäsaaren matkustajasataman puolella, mistä operoidaan säännöllinen linjaliikenne Tallinaan. Hernesaaren puolella satamatoiminta on vilkasta lähinnä kesäaikaan, jolloin Hernesaaren länsipuolella sijaitsevilla laituri- paikoilla vieraillee risteilyaluksia. Apukoneita käyttävät yöpyvät matkustaja-alukset aiheuttavat laivojen merkittävimmän meluhaitan, toistaiseksi risteilyalukset eivät ole kuitenkaan yöpyneet Hernesaassa. Apu-

Hernesaaren tuulisuustulokset



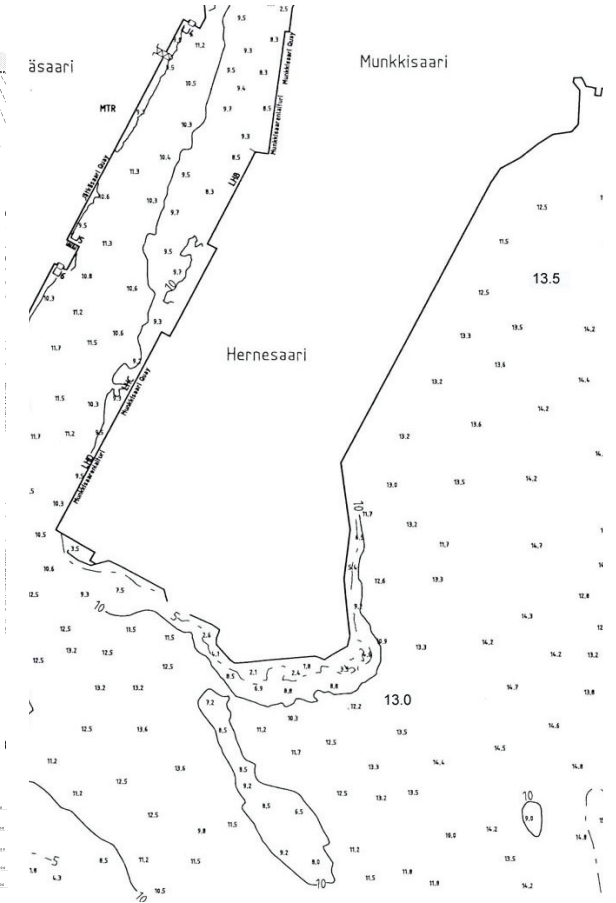
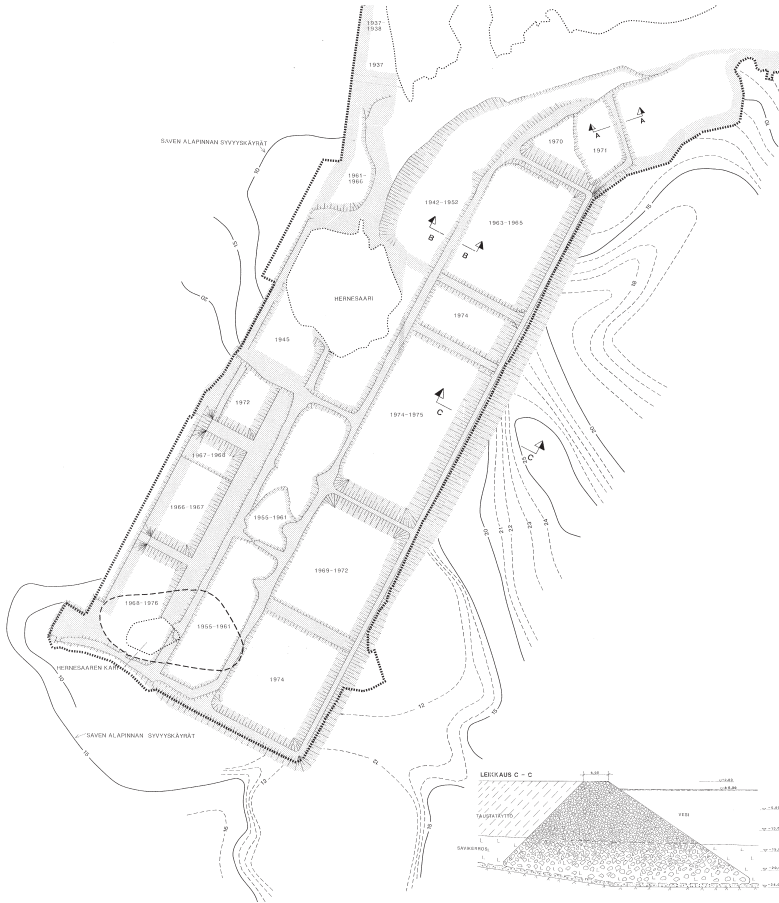
10 minuutin keskituulien esiintyminen (z=22 metriä, Lauttasaaren selkä), koko vuosi

koneiden melu on yleensä luonteeltaan pienitaajuisia, minkä vuoksi melun kulkeutuminen sisätiloihin tulee kiinnittää erityistä huomiota suunniteltaessa asuinalueita sataman läheisyyteen.

Hernesaaren eteläkärjessä sijaitsevan helikopterilentopaikan toiminnan merkittävin melu aiheutuu Tallinaan suuntautuvasta reittiliikenteestä. Lisäksi kenttää voidaan vähäisemmissä määrin käyttää hätä-, pelastus-, potilas-, sairaankuljetus- ja viranomaislentoihin sekä koulutus-, huolto-, työ- ja tilauslentoihin. Voimakkaimmin melu kantautuu ympäristöön helikopterien nousu- ja laskeutumisvaiheissa. Maassa tapahtuvan tyhjäkäynnin aikana kenttää vierustavat rakennukset estävät osittain melun leviämistä ympäristöönsä. Yöaikaan kenttää voidaan käyttää ainoastaan hätä- ja pelastuslentoihin.

Ilma- ja hajupäästöt

Jätkäsaaren matkustajasataman ja Hernesaaren risteilylaiturien aluksista aiheutuu ilma- ja hajupäästöjä osayleiskaava-alueelle.

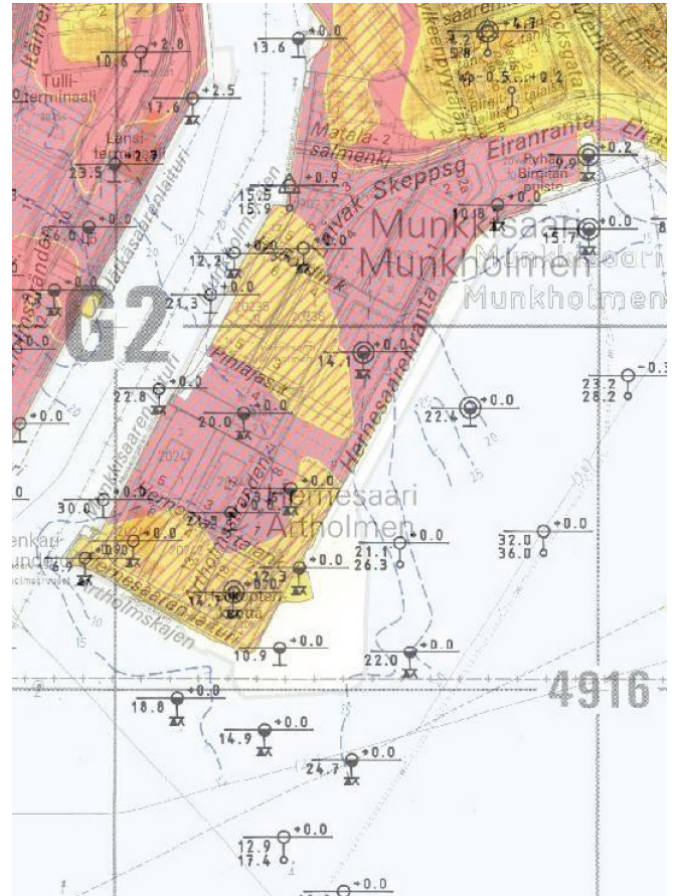


Täytöt ja pengerrykset

Merensyvyys

Nykyiset liikennemäärät (ajoneuvoa/vuorokausi)

Geokartta



3 Tavoitteet



Osayleiskaavan tavoitteena on liittää alue rakenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti osaksi kantakaupunkia. Rantapuisto, risteilymatkailu, helikopteritoiminta, vesiurheilu- ja kulttuurikeskus edistävät elinvoimaisen palvelurakenteen muodostumista meren ympäröimälle asuinalueelle.

Tavoitteena on tehdä monipuolisia ja omaleimaisia asutuskortteleita. Hernesaaressa pyritään rakentamisen laatuun, joka mielletään korkeatasoiseksi asuntojen koosta, toteutustavasta, hallintamuodosta ja hinnoista riippumatta. Tärkeä osa hyvää asumista on myös lähiympäristön laatu sekä rakennusten yleisten tilojen viihtyisyys.

Asuminen

Tavoitteena on tehdä kerrostaloasumisesta

houkuttelevaa pientalossa asumiseen verrattuna. Laadukkailla asuntoalueilla taataan monipuolinen väestö- ja asuntorakenne, jossa painotetaan asumismuotojen moninaisuutta, runsautta ja uudentyyppisiä kaupunkiasumisen muotoja.

Työpaikkarakenne ja palvelut

Aluetta kehitetään työpaikkarakenteeltaan monipuolisena keskustan laajenemisalueena, jonka erityispiirteinä ovat vapaa-aikaan ja matkailuun liittyvät elinkeinot. Alueen eteläosaan varataan tilaa vapaa-aikaan ja veneilyyn liittyvän kaupan ja toiminnan keskittymälle.

Alueelle osoitetaan julkisten palvelujen tilat kuten päiväkodit ja alkuopetuskoulu alueen sisäisen tarpeen mukaan, mutta alu-

eella luodaan edellytyksiä seudun mittakaavassa toimivien palveluiden sijoittumiselle kuten kulttuuri- ja vesiurheilukeskukselle.

Kaupallisten palveluiden osalta tavoitellaan toimivia lähipalveluja, jotka ovat alueen tuleva väestömäärä huomioiden mahdollisia.

Liikenne

Alueen joukkoliikennematkaisu perustuu raitiotieyhteyteen, joka kulkee Hernesaaresta Telakkakadun ja Bulevardin kautta keskustaan. Hernesaareen suunnitellaan sujuvat ja esteettömät jalankulun ja pyöräilyn reitit. Lisäksi jatkossa tutkitaan mahdollisuuksia vesibussiverkoston kehittämiseksi.



Virkistys

Hernesaaren itärannalle rakennetaan korkeatasoinen rantapuisto, joka laajentaa Merisatamanrannan suosittua kävelyaluetta. Puisto tarjoaa alueen asukkaille, kaupunkilaisille ja risteilymatkustajille monipuolisia virkistysmahdollisuuksia.

Venesatamat

Hernesaaren rakennetaan purjevenesatama ja vesiurheilukeskus, jonka toiminnan päätavoite on purjehduskisojen järjestäminen ja harrastustoiminnan esittely ja koulutus.

Risteilysatama

Tavoitteena on vahvistaa Helsingin vetovoimaisuutta risteilymatkailukohteena. Sata-

ma-alueelle osoitetaan lisää laituritilaa, jolloin Hernesaassa voi vierailla samanaikaisesti kolme risteilyalusta. Alueelle varataan tilaa matkailuun liittyville palveluille. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä kehitetään keskustan ja risteilysataman välillä.

Helikopterikenttä

Helikopterikenttä siirretään lentotoiminnan turvallisen järjestämisen ja toiminnan aiheuttamien meluvaikutusten johdosta riittäväälle ja mahdollisimman häiriöttömälle etäisyydelle asumisesta, virkistysalueista ja lentotoiminnan fyysisistä esteistä.

Yhdyskuntateknisen huollon erityisjärjestelyt

Jatkosuunnittelun tavoitteena on tutkia mahdollisuutta rakentaa alueelle jätteen putkikuljetusjärjestelmä. Lisäksi tavoitteena on osoittaa kantakaupunkialuetta palveleva lumen merivastaanottoa paikka alueen eteläosaan.

Rakennussuojelu

Tavoitteena on, että alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävät rakennukset, entinen Fordin tehdasrakennus ja Valtion viljavarausto säilyvät alueen teollisesta menneisyydestä kertovina rakennuksina, alueen maa-merkkeinä ja kaupunginosan elävänä osana tarkoituksenmukaisessa ja rakennusten ominaisluonteeseen soveltuvassa käytössä.

4 Osayleiskaavan kuvaus



Jätkäsaari ja Hernesaari, osayleiskaavojen havainnekuvat



KSV ja Tietoa Oy

Yleisperustelu ja -kuvaus

Osayleiskaavan kaupunkirakenteen selkärangana on kaarevalinjainen pohjois-eteläsuuntainen kokoojakatu alueen keskellä. Kadun itäpuolelle jää kolme "asuinkylää", veneilyyn liittyvän kaupan "merikylä", vesiurheilukeskus ja helikopterikenttä. Länsipuolelle jäävät olemassa olevat rakennukset, risteilyterminaali uudisrakennuksineen, venesatama ja uusi risteilylaituri. Asuinkylien itäpuolelle merenrantaan rakennetaan noin 6 hehtaarin puisto. Uutta täyttöä tarvitaan noin 11 hehtaaria uuden risteilylaiturin, helikopterikentän ja vesiurheilukeskuksen rakentamiseksi.

Helikopterikentän ja risteilysataman aiheuttama melu on vaikuttanut suunnitteluratkaisuun. Asuinkylien länsireuna rakennetaan mahdollisimman umpinaisena. Rakennusten päädyt on mahdollista suunnata kohti satama-aluetta, jolloin korttelien parvekkeet, terassit ja piha-alueet avataan itään kohti merinäkyviä. Asemakaavoituksessa tulee lisäksi kiinnittää huomiota rakenteiden ääneneristävyyteen.

Kaupunkikuva ja suojelukohteet

Jätkäsaari tulee näkymään Hernesaaren takana aluetta idästä tarkasteltuna. Rakentaminen tulee luomaan uuden urbaanin merenrantajulkisivun Suomenlinnan- ja Lautasaarenselän suuntaan. Asuinrakennusten kerrosluku on keskimäärin Helsingin kanta-kaupungille tyypillinen 6–7 kerrosta. Lisäksi kesäkuukausina alueella vierailevat jopa 60 metriä korkeat risteily-alukset tuovat oman urbaanin lisänsä alueen kaupunkikuvaan.

Korttelirakenne on tiivis ja kaupunkimainen. Rakennukset rajaavat katutilaa. Korttelien ylimmät kerrokset ovat vaihtelevia kattoterasseineen ja pergoloineen. Vallitsevat ilmasto-olot ja meriveden aaltoilu estävät rantaviivaan rakentamisen. Vedenrajaan rakentamista voidaan harkita esimerkiksi kanavien varsilla tai aallonmurtajien suojassa.

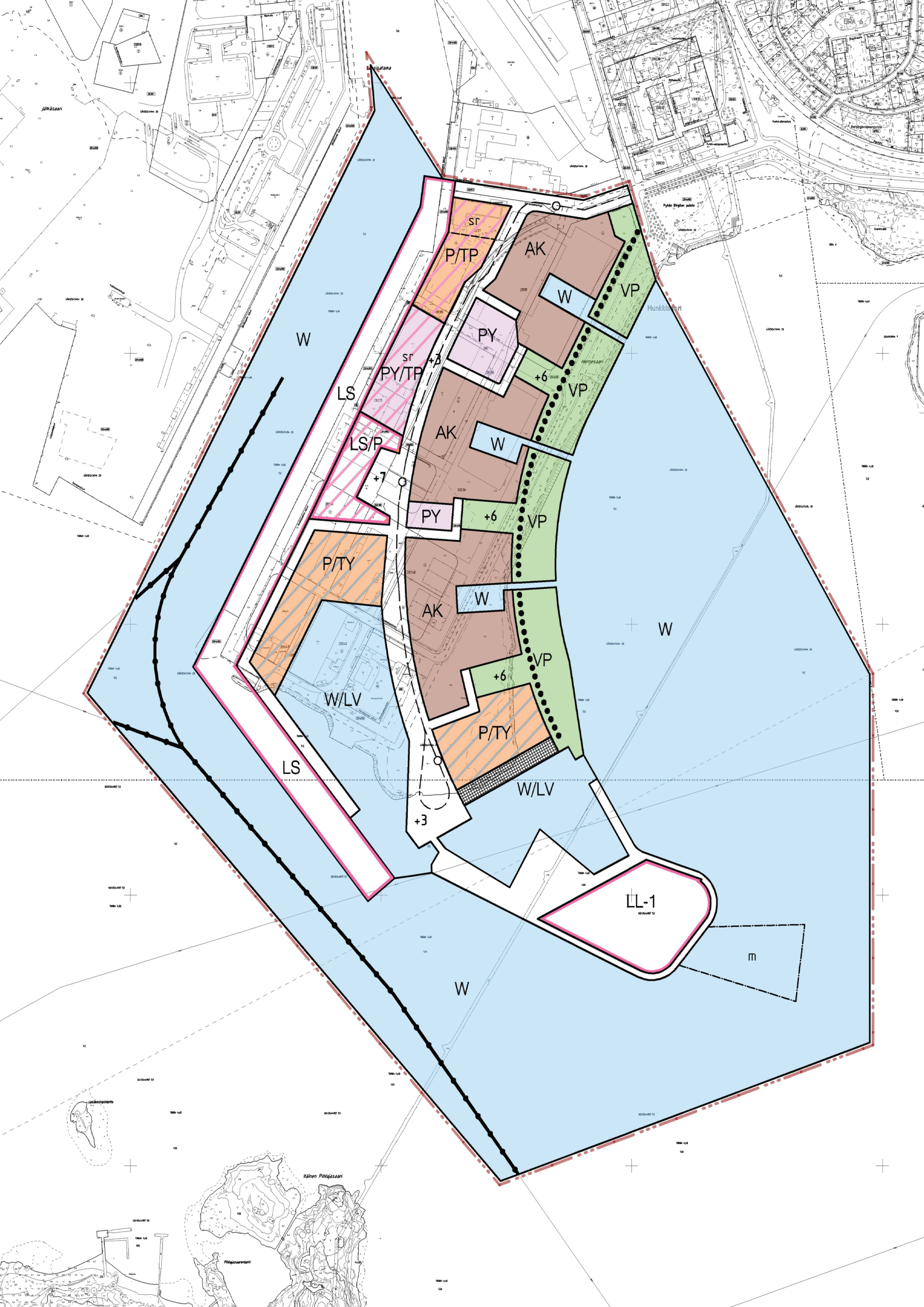
Suojelukohteiksi on merkitty Fordin tehdastalo sekä viljasiilorakennus. Ilman suojelumerkintää jää Helsingin käsityö- ja teollisuusyhdistyksen talo, jota ei ole kuitenkaan tarkoitus purkaa.

Kerrostalovaltainen asuntoalue (AK)

Alueelle tutkitaan vaihtoehtoisia kaupunkiasumisen malleja. Perinteisten kerrostalojen lisäksi kyseeseen voisivat tulla esimerkiksi kaupunkipientalot ja -rivitalot ja kerrostalon ja pientalon yhdistelmät. Kaupunki on teettänyt selvityksen Kerrostalojen kehittäminen Helsingissä (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2008:6). Selvityksen tuloksia tullaan hyödyntämään Hernesaaren suunnittelussa. Myös erityisasumiselle ja senioriasumiselle varataan tiloja.

Merelle avautuvat näkymät ovat merkittävä suunnittelua ohjaava tekijä. Alueen pitkänomainen muoto ja kolmelle puolelle avautuva meri tekevät mahdolliseksi merinäköalan melkein kaikista asunnoista. Lisäksi veneet ja laivat tuovat merihenkisyyttä kaupunkikuvaan.

Asunto-alueet muodostuvat kolmesta asuinkylästä, jotka toteutetaan erillisinä asemakaava-alueina. Kunkin asuinkylän keskelle rakennetaan vesiallas, jolla on kanavayhteys mereen. Allas toimii myös venesatamana. Asuintalot voidaan rakentaa alaan eteläpuolelta vesirajaan kiinni, jolloin





KSV ja Tietoa Oy

rakennuksen pohjakerrokseen on haluttu saada mahdollista rakentaa venetalleja. Asunto-alueiden väliin on suunniteltu viheralueet, joille osoitetaan leikkialueita ja pelikenttiä. Altaiden ympärille osoitetaan jatkosuunnitelussa kauppoja ja ravintoloita.

Pohjoiseen asuinkylään esitetään asuinkerrostaloja, joiden rakentamiskorkeus täydentää kaupunkikuvallisesti lähiympäristön rakennuksia. Korkeimman siilon ylin räystäs on tasossa +48,5. Alueen pohjoispuolella sijaitseva sininen telakkahalli nousee tasolle +44,5. Alueen maantaso pysyy pääosin noin tasolla +3. Pysäköinti sijoitetaan asuinkorttelien pihakansien alle ja maanpäällisiin pysäköintitaloihin, jotka liitetään osaksi

muuta rakentamista. Alueelle sijoittuu päivittäistavarakauppa. Alueen eteläpuolella olevalle julkisten palvelujen ja hallinnon alueelle sijoittuvat peruskoulun kaksi alinta luokkaa ja alueen suurin päiväkotikoulu sekä pelikenttä.

Keskimmäinen asuinkylä on tyypiltään helsinkiläisten kantakaupunkikorttelien alue. Alueen länsireunaan kohdistuu satama-alueen meluvaikutuksia siinä määrin, että kortteliratkaisuissa tulee välttää länteen päin aukeavia päähuonetiloja. Asuinrakennusten päädyt on mahdollista sijoittaa kohti risteilysatamaa, jolloin asunnot avautuvat etelään ja itään. Alueen eteläpuolella on varaus julkisille palveluille ja hallinnolle.

Eteläisen asuinkylän länsi- ja eteläreunaan kohdistuu satama-alueen ja helikopterikentän meluvaikutuksia.

Korttelipuistot

Asuinkylän välissä sijaitsevat kolme pienimittakaavaista puistoaluetta ovat varsinaista rantapuistoa suojaisempia. Niille voidaan sijoittaa oleskelupaikkoja, leikkipaikkoja ja pieniä pelikenttiä.

Risteilyliikenteen satama-alue (LS)

Risteilyliikenteen satamassa on laituripaikkoja yhtäaikaaisesti kolmelle risteilylaivalle. Pietariin on valmistunut kesällä 2008 uusi risteilylaivojen satama, jonka seitsemän lai-

- AK** Kerrostalovaltainen asuntoalue. Asemakaavassa rakennusten pohjakerroksiin voidaan osoittaa liike-, työ- ja palvelutiloja.
- PY** Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.
- PY/TP** Julkisten palvelujen ja hallinnon alue sekä työpaikka-alue. Alue varataan ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten. Asemakaavassa rakennuksiin saa sijoittaa myös liiketiloja.
- P/TP** Palvelujen ja hallinnon alue sekä työpaikka-alue. Alue varataan ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten. Asemakaavassa rakennuksiin saa sijoittaa myös liiketiloja.

- P/TY** Palvelujen ja hallinnon alue sekä teollisuusalue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. Alue varataan pääasiassa veneilyyn ja vapaa-aikaan liittyvän kaupan suuryksikön ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman veneiden rakentamis-, korjaus- ja varastointitoiminnan tarpeisiin.
- LS** Risteilyliikenteen satama-alue. Alue varataan liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja varten. Aluetta voidaan käyttää veneiden talvisäilytykseen satamatoiminnan sen mahdollistaessa.
- LS/P** Risteilyliikenteen satama-alue sekä julkisten ja yksityisten palvelujen ja hallinnon alue. Alue varataan liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja varten. Asemakaavassa alueelle voidaan osoittaa liike-, työ- ja palvelutiloja.

- LL-1** Helikopterikenttä. Alue varataan liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja varten.
- VP** Puisto.
- W** Vesialue, jolle saa rakentaa siltoja ja satamatoiminnan kannalta tarpeellisia rakenteita.
- W/LV** Venesatama-alue.
- Katualue.**
- Tori.**



turipaikan kapasiteetti on kaksi miljoonaa matkustajaa kesäkaudessa. Osa Pietariin suuntaavista laivoista vierailee myös Helsingissä, joten risteilyvierailujen määrä kasvaa tulevaisuudessa. Jatkossa selvitetään maasähkön tarjoamista vieraileville risteilylaivoille ja laituri-alueiden käyttöä veneiden talvisäilytykseen.

Risteilylaiturin rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu noin 26 miljoonaa euroa. Kustannusarvio pitää sisällään merialueen ruoppauksen, täytön ja rantarakenteet, terminaalirakennuksen rakennuskustannuksia ei ole arvioitu osayleiskaavasunnittelun yhteydessä.

Risteilyliikenteen satama-alue sekä julkisten ja yksityisten palvelujen ja hallinnon alue (LS/P)

Alueelle tulevaa risteilyliikennettä palvelee matkustajaterminaalirakennus, jossa on passintarkastus- ja tullitoimintoja sekä laivojen henkilökuntaa ja matkustajia palvelevia toimintoja. Terminaalirakennuksen yhteyteen on mahdollista rakentaa hotelli- ja kongressikeskus. Hernesaaren ja Jätkäsaaren matkustajaterminaalit olisi mahdollis-

ta yhdistää esimerkiksi köysiratayhteydellä, jonka tulisi sijaita noin 65 metrin korkeudessa. Sataman jalankulku-, bussi- ja huoltoliikenne otetaan huomioon koko alueen suunnittelussa.

Helikopterikenttä (LL-1)

Helikopteriliikenteen aiheuttaman melun ja lentotoiminnan toimintaolosuhteiden varmistamisen vuoksi kenttä on siirretty Hernesaaren kaakkoispuolelle mereen tehtävälle täytölle. Sijoituspaikkaan ja vaatimuksiin liittyvät tarkemmat tiedot on esitetty raportissa Helikopterikentän yleissuunnitelma. Sijaintipaikkaratkaisuun on oleellisesti vaikuttanut vapaiden lentosektoreiden turvaaminen. Lentotoiminnan turvallisuuden varmistaminen edellyttää laskeutumisalueen itäpuolelle mereen tehtävää noin metrin syvyydessä olevaa madallustäyttöä, joka estää isojen alusten ja purjevereiden pääsyn itäiselle lentosektorille. Läntisen lentosektorin turvaamisen varmistamiseksi alueelle ei saa rakentaa korkeita esteitä kuten rakennuksia. Terminaali- ja huoltorakennus suojaa asuinalueita helikopterin lähtövalmisteluista aiheutuvalta melulta.

Helikopterikentän rakentaminen mereen tehtävälle uudelle täyttöalueelle edellyttää maa-ainesmäärien ja rakennustoimenpiteiden osalta merkittäviä toimia ja rakennuskustannuksia alueella. Helikopterikentän ja madallustäytön rakennuskustannuksiksi on arvioitu noin 83 miljoonaa euroa. Tarkempi kustannuserittely on esitetty selostuksen kohdassa Talous.

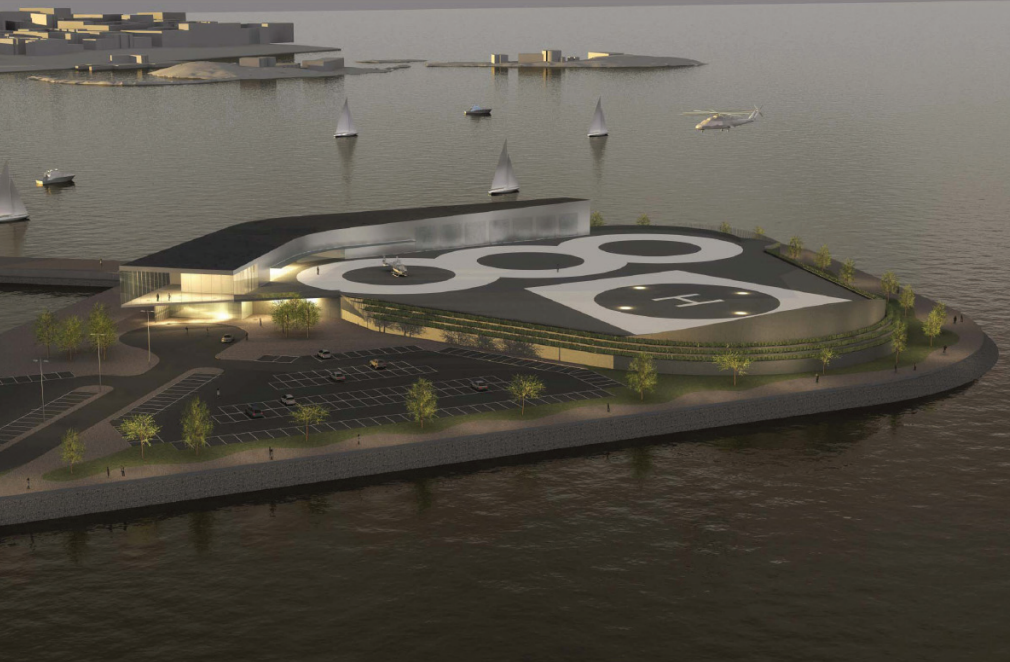
Puisto (VP)

Hernesaaren itäreunaan on suunniteltu noin 750 metriä pitkä ja 70 metriä leveä rantapuisto. Länsireunaltaan asuntoalueisiin rajoittuvan puiston maanpinta nousee loivasti meren pinnasta rakennusten tasolle kuuden metrin korkeuteen. Pohjoispäässään puisto liittyy suoraan Eiranrannan Pyhän Birgitan puistoon ja etelässä Hernesaaren vesiturhuksen rantatasanteeseen.

Rakennusrivin reunaan, korkeustasolle +6, on linjattu rantapromenadi, jolla kulkee esteetön jalankulun ja pyöräilyn virkistysreitti. Rantapromenadista on suunniteltu tilallisesti väljä, kovapintainen ja aukiomainen istuskelu- ja kohtaamispaikka. Lähem-



- 1 ASUINKYLÄ JA VESIALLAS
- 2 RANTAPUISTO
- 3 MERIKYLÄ
- 4 VESIURHEILUKESKUS
- 5 HELIKOPTERIKENTTÄ
- 6 PURJEVENESATAMA
- 7 VENEIDEN HUOLTO JA SÄILYTYS, LIIKUNTATILOJA
- 8 RISTEILYTERMINAALI JA HOTELLI
- 9 RISTEILYLAIVAPAIKKA
- 10 FORDIN TALO
- 11 MUNKKISAAREN TEOLLISUUSTALO
- 12 VALTION VILJAVARASTO
- 13 KOULU JA PÄIVÄKOTI
- 13 PÄIVÄKOTI



Helikopterikenttä, PES arkkitehdit



Purjevenesatama/ KSV ja Tietoa Oy

Keskimmäinen asuinkorttelialue/ KSV ja Tietoa Oy





pänä rantaviivaa kulkee rinnakkainen jalankulun reitti, joka sijoittuu noin 3 metrin korkeustasolle, suojaan korkeimmilta aalloilta. Rantareitin varrelle suunnitellaan istuskelpaikoja. Asuinkyläiden altaiden reunoilta pääsee rantapuistoon kanavan reunassa kulkevaa, rantapromenadin alittavaa yhteyttä pitkin. Kevyen liikenteen reitit kulkevat kanavien yli siltoja pitkin.

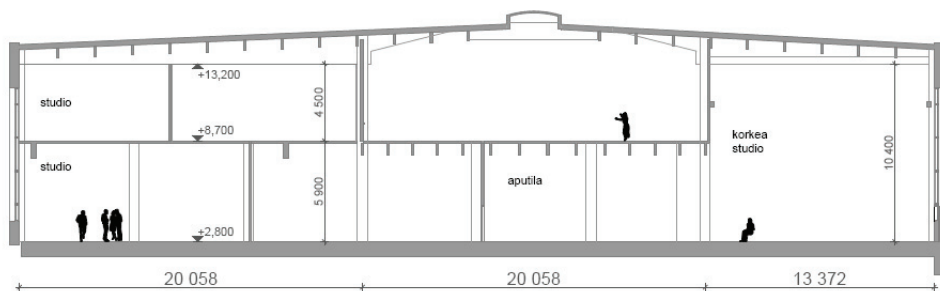
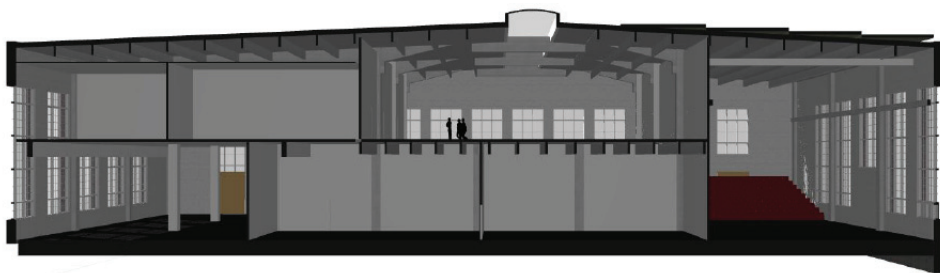
Rantapuisto tarjoaa monipuolisia merellisiä toimintamahdollisuuksia. Eteläisimpään osaan voidaan toteuttaa maanpintaa muotoilemalla maastokatsomo, näköalatasanne

ja siihen upotettava kahvilarakennus ulkoterrasseineen. Rantaviivaan on suunniteltu ympärivuotista saunakeskusta ja uimalaa, jossa voi uida turvallisesti avomerellisessä maisemassa. Uimalan läheisyyteen voidaan sijoittaa kahvila- tai kioskirakennuksia. Pohjoisimpaan osaan voidaan rakentaa tapahtuma-aukio pelikenttineen.

Rantapuisto sijoittuu Kaivopuistosta alkavan kantakaupungin etelärannan puistoketjun ja jalankulkuympäristön läntiseksi jatkeeksi. Rantapuisto on lisäksi oleellinen osa Yleiskaava 2002:ssa määriteltyä Helsin-

kipuistona kehitettävää viheraluekokonaisuutta. Merellinen, kaupunkirakenteeseen kiinteästi liittyvä ja helposti saavutettava rantapuisto muodostuu toimintoineen tärkeäksi vierailukohteeksi matkailijoille ja kaupunkilaisille.

Hernesaareen tulee rakennettua puistoa yhteensä noin 6,4 ha, eli noin 12,4 m² asukasta kohden. Puistojen määrä vastaa määrää Jätkäsaaren osayleiskaava-alueella. Hernesaaren alueen virkistysaluetarjontaa täydentävät kantakaupungin etelärannan puistot, Jätkäsaaren Hyväntoivonpuisto



ja liikuntapuisto sekä Pihlajasaarten ja Uuni-
saarten virkistysalueet.

Rantapuiston toteuttamisen kustannuk-
siksi on arvioitu 33 miljoonaa euroa. Kus-
tannuksiin olennaisesti vaikuttavat etelä-
osan meritäyttö ruoppauksineen sekä kort-
telialueisiin rajautuvan länsireunan tason +6
toteuttaminen. Tarkempi kustannuserittely
on esitetty selostuksen kohdassa Talous.

Vesialue (W)

Osayleiskaava-suunnitelma sisältää merialu-
een täyttöjä Hernesaaren etelä- ja kaakkois-
puolella. Täytöt on suunniteltu siten, ettei-
vät ne ulotu Pihlajasaaren koillispuolella si-
jaitsevalle laivaväylälle. Väylän syvyys on 9,8
metriä. Hernesaaren ja Pihlajasaaren välissä
kulkevia itä-länsisuuntaisia veneilyn runko-
väyliä tulee siirtää siten, että merialueen täy-

tön ja helikopterikentän lentosektorin edel-
lyttämän suoja-alueen vaatima tila otetaan
huomioon. Väyliä minimisyydyt ovat 1,8
ja 2,4 metriä. Liikuntavirasto suunnittelee ja
siirtää veneväylät merialueen täytön etelä-
puolelle ennen meritäytön toteutusta.

Helikopterikentän lentotoiminnan tur-
vallisuuden varmistamiseksi helikopteriken-
tän itäpuoleiselle vesialueelle on osoitettu
sijainti madallustäytölle. Madallustäyttö on
noin yhden metrin syvyydessä sijaitseva ve-
denalainen täyttöalue, jonka tarkoituksena
on estää suurten alusten ja purjevereiden
mastoja pääsy lentosektorille.

Asuinkortteleiden sisään osoitettujen ve-
sialtaiden toteuttaminen edellyttää nykyi-
sen maa-alueen kaivua. Samalla tulee pois-
kaivettaviksi pilaantuneita maa-aineksia,
jotka muutoin voisivat mahdollisesti jäädä
paikoilleen. Vesialtaat sijaitsevat osin alueil-
la, joilla on nykyisen täyttöaineksen alapuo-
lella olevan saven vuoksi paikoin vakavuus-
ongelmia. Vesialtaiden rakentamisen kus-
tannukseksi on arvioitu yhteensä noin 27
miljoonaa euroa. Vesialtaiden kustannukset
vaihtelevat eri altain kesken.

Venesatama-alue (W/LV)

Vesiturheilukeskus

Helsingin lähivedet ovat erinomaiset kilpa-
purjehdukseen. Lisäksi avoimet meriselän-
teet, suotuisat tuulet ja kohtuullinen aallok-
ko lähellä kaupungin keskustaa tekevät Hel-
singistä yhden maailman parhaista purjeh-
duskilpailupaikoista. Vesiturheilukeskuksen
tavoitteena on toimia vesiturheilun koulu-
tuskentruksena ja isoien kansallisten ja kan-
sainvälisten arvokilpailuiden järjestelypaik-
kana. Keskuksesta järjestetään alan opetus-
ta, valmennusta ja junioritoimintaa. Siellä
on mahdollista tutustua esimerkiksi surffa-
ukseen ja muihin mereen liittyviin pääasi-
assa moottorittomiin harrastuksiin. Satama-
altaan laiturien yhteenlaskettu pituustarve
on noin 1 000 metriä. Tasaista kenttää sata-
ma-altaan ympärille varataan noin 3 hehta-
ria veneluokkien säilytystä ja kisojen kalus-
toa varten.

Purjevenesatama

Purjevenesatama on mitoitettu noin 500 venepaikalle. Vierasesataman paikat sisältyvät tähän lukuun. Koillisnurkkaan varataan laituritilaa vesibusseille. Purjevenesataman toiminnan edellyttämät tilat, purjehdusseurojen toimitilat ja ravintolat, sijoitetaan viereisen korotetun kokoojakadun alle. Kadun alapuolisten tilojen toteuttamisen vuoksi kunnallistekniikkaa ei voida sijoittaa Laivakadulle, vaan se sijoitetaan venesataman laiturialueelle rantabulevardin alle.

Purjevenesataman sisääntuloaukko vaatii mitoituksen ja aallonmurtajaratkaisun tarkempaa suunnittelua myöhemmässä suunnittelussa.

Purjevenesataman toteuttaminen edellyttää nykyisen maa-alueen kaivua ja pilaantuneiden maa-ainesten kunnostustoimia. Venesataman rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu noin 15 miljoonaa euroa. Venesatama-altaan itäreunassa Laivakadun kohdalla on täytön alapuolisen saven vuoksi merkittävä vakavuusongelma. Rantarakenteen rakennustapa tulee ratkaista jatkosuunnittelussa.

Vesiliikenne

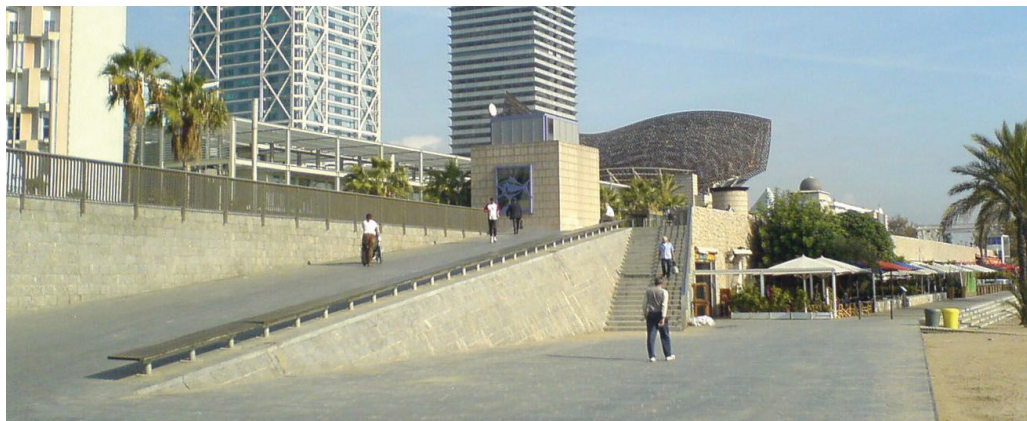
Vesibussiliikenteelle varataan laituripaikkoja. Vesiliikenneyhteyksien lisääminen on jatkossa tarpeen, koska lähialueiden asukasmäärä tulee kasvamaan huomattavasti.

Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY)

Pohjoiselle PY-tontille sijoitetaan koulun ja leikkipuiston yhteyteen yksi viiden ryhmän päiväkotia. Kerrostalojen alakertaan sijoitetaan yksi kolmen ryhmän päiväkotia. Lasten kerhotoiminnan tilatarpeet arvioidaan jatkosuunnittelussa.

Julkisten palvelujen ja hallinnon alue sekä työpaikka-alue (PY/TP)

Fordin talo suojellaan ja sen kulttuurikäytönmahdollisuuksia selvittää jatkosuunnitte-



lussa. Talon eteläpuolelle on mahdollista sijoittaa lisärakennus.

Palvelujen ja hallinnon alue sekä työpaikka-alue (P/TP)

Valtion viljavarasto suojellaan ja sen käyttö viljan varastointiin jatkuu toistaiseksi. Munkkisaaren teollisuustalo säilytetään toimitilakäytössä.

Palvelujen ja hallinnon alue sekä teollisuusalue (P/TY)

Vesiuurheilukeskuksen pohjoispuolelle kaavailaan veneilyyn ja siihen liittyvän elinkeinotoiminnan keskittymää, merikylää. Purjevenesataman länsipuolelle on mahdollista rakentaa tarvittavat hallirakennukset veneiden huoltoon ja säilytykseen. Hallirakennuksiin on mahdollista sijoittaa myös liikunta- ja teollisuustilaa.

Mitoitus

Muutosalueen nykyinen maapinta-ala on 33 hehtaaria ja lisättävien meritäyttöjen pinta-ala on 11 hehtaaria.

Alueen asuntokerrosala on 210 000 k-m², joka vastaa noin 5 100 asukasta. Työpaikka- ja palvelukerrosalaa on 190 000 k-m², eli noin 3 800 työpaikkaa. Säilytettäväksi arvioidun rakennusten kerrosala on noin 47 000 k-m², joka sisältyy edelliseen lukuun.

Työpaikat ja kaupalliset palvelut

Olemassa olevat toimitilarakennukset pohjoisessa alueen länsireunalla säilytetään ja ne on varattu palvelujen ja hallinnon alueeksi sekä työpaikka-alueeksi. Palveluiden painopisteet muodostuvat Hernesaaren pohjoisosaan ja eteläosan venesatamien yhteyteen.

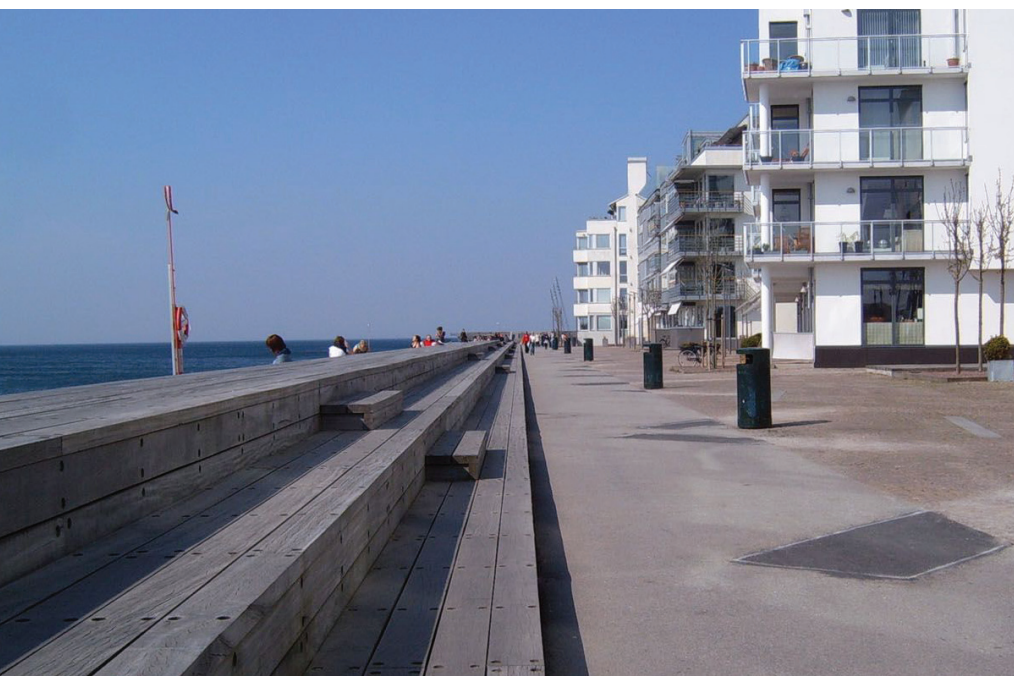
Alueelle tulevat normaalit päivittäispalvelut sekä lisäksi veneilyä ja matkailua palvelevia toimintoja. Liiketilat rakennetaan katujen, aukoiden ja altain yhteyteen rakennusten maantasokerroksiin. Vähittäiskaupan liiketilatarpeen on arvioitu olevan alueen ennakkoidun asukasmäärän ja sen synnyttämän ostovoiman perusteella noin 8000 k-m². Tästä päivittäistavarakaupan palveluita on noin 3500 k-m². Tämän lisäksi muille kaupallisille palveluille ja ravintoloille on arvioitu muodostuvan kysyntää noin 8700 k-m²:lle. Liiketilojen lisäksi kysyntää on pienimuotoisille yritys- ja toimistotiloille. Laskettaessa alueen väestön ostovoimaa ja kulutustasoa on oletettu, että alueelle muuttaa keskimääräistä varakkaampaa väestöä. Samoin laskelmaan on arvioitu muiden merenranta-alueiden (Eira-Punavuori-Munkkisaari-Ullanlinna) ostovoiman muodostama Hernesaaren kohdistuva kysyntä liiketiloille. (Santasalo 2011.)

Julkiset palvelut

Hernesaaren sijoittuvat palvelut tulevat täydentämään kaupungin palveluverkkoa.



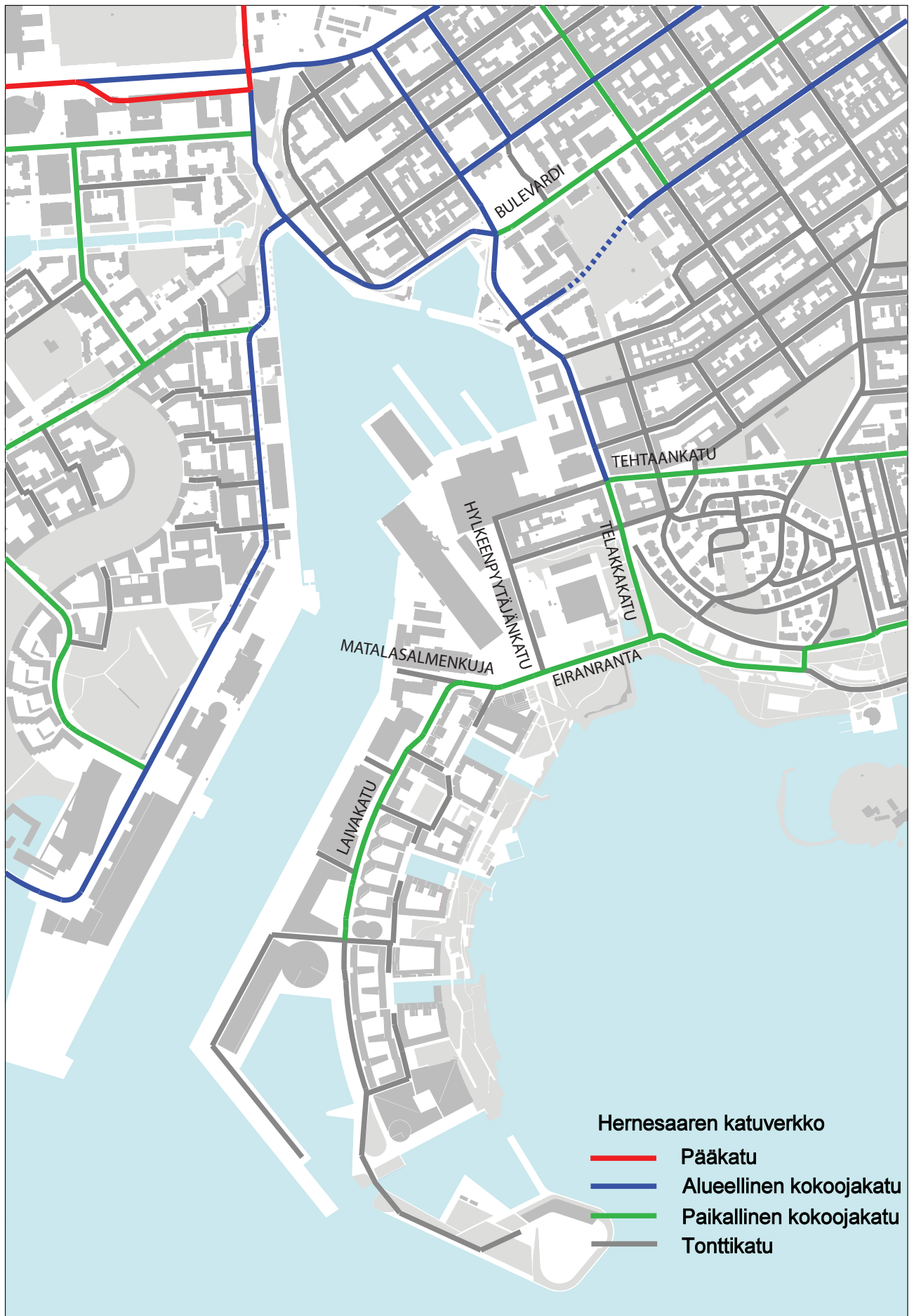
Asuinkortteleiden välinen aukio, Venetsia 2010



Rantakatu, Malmö 2009



Rantapuisto, Lissabon 2009
Katukalusteita, Valencia 2009





Tavoitteena on turvata sujuvilla joukkoliikenne - ja kevyen liikenteen yhteyksillä palvelujen saavutettavuus eteläisellä alueella ja kantakaupunkiin. Julkisten palvelujen mitoitus Hernesaassa perustuu palveluhallintokuntien alustaviin arvioihin rakentamisen ja väestöennusteen pohjalta vuosille 2020-45. Noin 5 000 asukkaan palvelujen tarve ja hankkeet tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut

Terveyspalvelut tukeutuvat kantakaupungin terveyspalveluihin. Hernesaaren väestöpohja ei edellytä omaa terveysasemaa. Sosiaaliviraston järjestämisvastuulla olevia palveluja voidaan tuottaa kaupungin omina, ostoina, kumppanuussopimuksin tai yksityisinä. Hernesaaren lapsiperheiden kotipalvelun ja varhaisen tuen, perheneuvolan ja lastensuojelun palvelut tullaan järjestämään osana eteläisen alueen palveluja. Aikuisten ja ikääntyvien palvelut tukeutuvat

myös olemassa olevaan palveluverkkoon. Hernesaassa tavoitteena on ympäristön ja asumisen esteettömyys. Suunnittelussa varaudutaan itsenäisen toimeentulon mahdollistaman erityisasumisen sijoittumiseen asuntokortteleihin.

Päivähoidon palvelut

Päivähoitopalvelut muodostuvat päiväkotihoidosta, perhepäivähoidosta, leikkitoiminnan kerhoista, leikkipuistojen avoimesta toiminnasta, kotihoitoon ja yksityisen hoidon tuesta sekä yksityisen päivähoitoon valvonnasta. Hernesaari kuuluu Kallio-Ullanlinna-Vironniemi päivähoitoalueeseen. Päivähoidon ja tilojen tarvetta Hernesaassa arvioidaan suunnittelun edetessä osana päivähoitoon palveluverkkoa. Päivähoitoalueella päivähoitoon tarve on keskimääräistä suurempi suhteessa alle kouluikäiseen väestöön. Hernesaaren vuosien 2020-45 rakentamis- ja väestöennusteen mukaan päivähoitoon palvelujen suurin tarve ajoittuisi vuoden 2030

paikkeille. Ennusteen perusteella laskennalliseksi päivähoitoon tarpeeksi Hernesaassa voidaan arvioida noin 130-260 päivähoitopaikkaa 60 %:n kattavuudella. Suunnittelussa varaudutaan kahden PY-tontilla sijaitsevan päiväkodin tarpeeseen, joiden kummankin laajuudeksi arvioidaan 1 200-1 500 k-m². ja ulkotilat 1 700-2 500 m². Leikkipuisto- ja kerhotoiminnan mitoituksena käytetään noin 250-300 m². huomioiden lasten vapaan liikkumisen mahdollistamat ulkotilat puistossa.

Asukas- ja leikkipuistot

Alueelle varataan tila asukaspuistolle, joka on kooltaan noin 4 000 m². Puisto pyritään sijoittamaan keskeisesti siten, että sen saavutettavuus jalan on turvallinen. Suunnittelun edetessä selvitetään mahdollisuuksia sijoittaa asukaspuisto esimerkiksi yhteishankkeeseen, jossa on koulu, päiväkoti-, leikkipuisto- ja kerhotoimintaa sekä nuorisotoimien piste.



Raitiotieyhteydet



Hernesaaren rantareitti

Nuorisotoiminta

Alueelle ei osoiteta omaa nuorisotaloa. Suunnittelun edetessä selvitetään mahdollisuuksia lastentalo/nuorisotalo-yhdistelmään sosiaaliviraston ja nuorisosiainkeskuksen yhteishankkeena.

Koulut

Hernesaaren alueella varaudutaan päiväkodin palveluiden yhteyteen sijoitettavaan alkuopetuskouluun. Palvelutarve tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä, kun alueelle on laadittu ikäluokkakohtainen ennuste. Koulun yhteyteen rakennetaan ympärivuotiseen käyttöön tarkoitettu ulkokenntä.

Liikenne

Alueen katuverkko on suunniteltu liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen sujuvaa kulkua korostaen. Alueen läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkee paikallinen kokoojakatu, joka yhdistää alueen Eiranrannan ja Hylkeenpyytäjänkadun kautta nykyiseen katu-

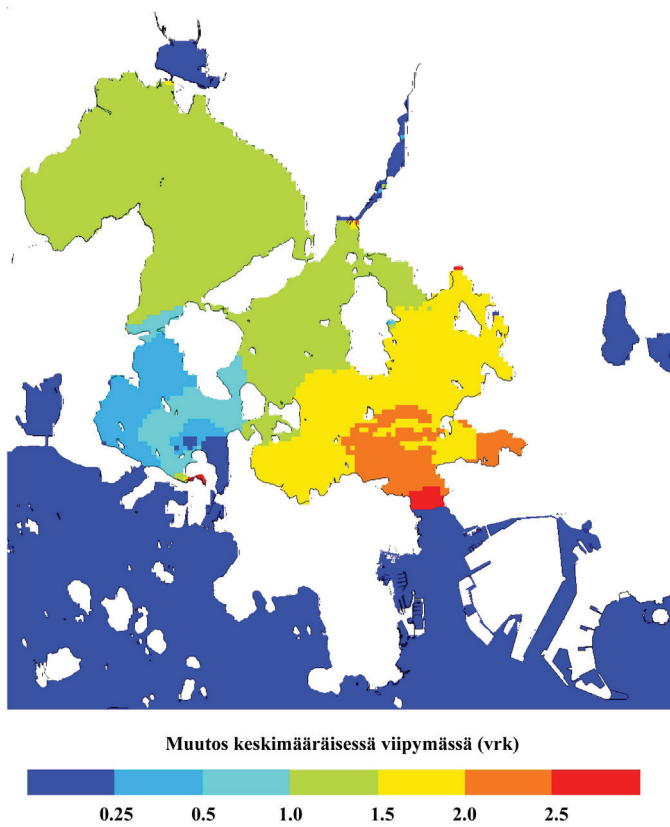
verkkoon. Kokoojakadun kautta liikenne ohjautuu alueen tonttikaduille.

Raitioliikenteelle varataan kokoojakadulla oma ajoneuvoliikenteestä erotettu kaista ja alueen eteläosaan mitoitetaan raitiovaunun kääntöpaikka. Tonttikadulla raitiotie kulkee muun liikenteen kanssa samalla ajo-kaistalla liikennemäärän ollessa vähäinen. Raitiotieyhteys rakennetaan Eiranrannan ja Telakkakadun kautta Bulevardille. Hernesaaren on tulossa kolme pysäkkiä. Hernesaaren suunnitellut toiminnot sijaitsevat enintään 300 metrin etäisyydellä lähimmästä pysäkestä. Helikopterikentältä kävelymatka lähimmälle pysäkillä on kuitenkin noin 460 m. Hernesaaren pohjoisosan osalta tutkitaan tarpeita ja mahdollisuuksia väliaikaiselle raitiotien kääntöpaikalle, jolloin Telakkakadun ja Eiranrannan osuus raitiotiestä voitaisiin ottaa käyttöön ennen raitiotien valmistumista Hernesaaren eteläiseen kärkeen. Lopullisen kääntöpaikan valmistuttua väliaikaisen kääntöpaikan tila otettaisiin muuhun käyttöön.

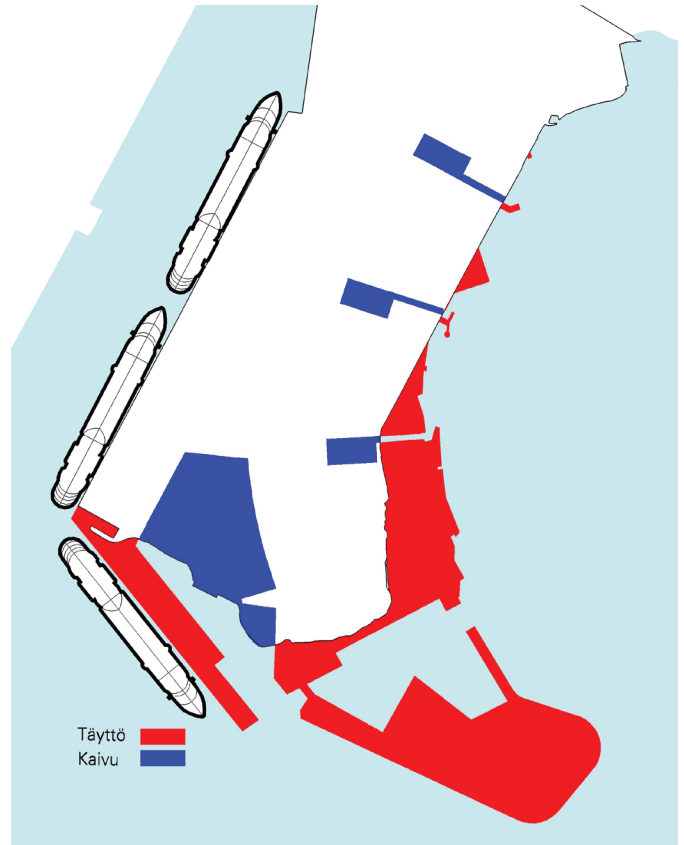
Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksen mukainen maankäyttö lisää liikennettä alueella noin 7 700 autolla arkivuorokaudessa. Liikenteestä noin kaksi kolmasosaa suuntautuu Telakkakatua pohjoiseen ja yksi kolmasosa Eiranrantaa itään. Liikenteen lisäys Etelä-Helsingin tonttikaduilla on ennusteen mukaisesti vähäistä.

Telakkakadun liikennejärjestelyt suunnitellaan uudestaan raitiotieyhteyden ja Telakkarannan asemakaava-alueen johdosta. Telakkakadun liikennejärjestelyitä selkeytetään, mutta Telakkakadun kapasiteettia ei pystytä lisäämään, sillä Telakkakatu rajautuu olemassa oleviin rakennuksiin ja entisen telakkaradan tila varataan raitioliikenteen käyttöön sujuvan joukkoliikenneyhteyden takaamiseksi. Telakkakadun ja Tehtaankadun liittymään on suunniteltu liikennevalot, jotka toteutetaan väliaikaisin järjestelyin keväällä 2012.

Risteilijäsataman toiminta tuo kesäisin kokoojakadulle ja Hernesaaren länsipuolen tonttikaduille myös raskasta liikennet-

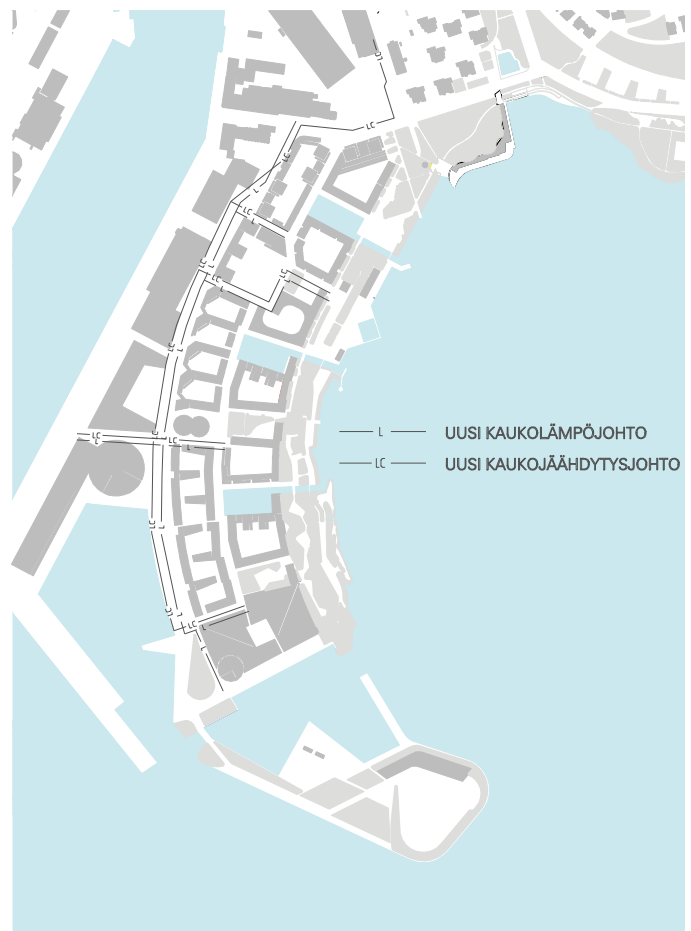


Virtausselvitys 2011
Vesihuoltoverkosto



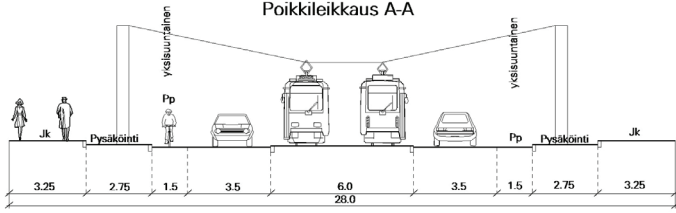
Täytöt ja kaivuut

Kaukolämpö- ja kaukojäähdytysverkosto



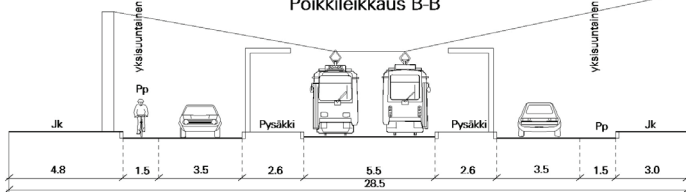
Paikallinen kokooajakatu

Poikkileikkaus A-A



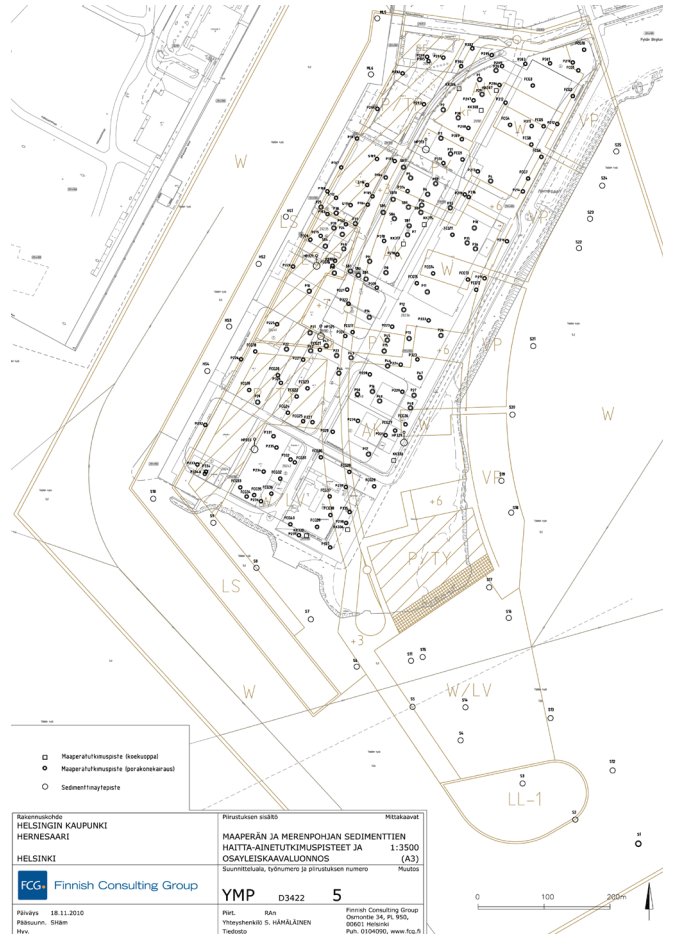
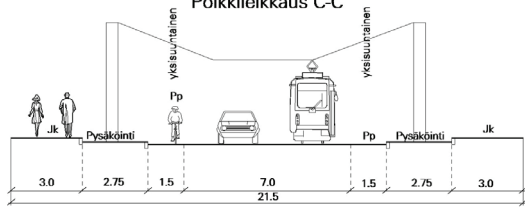
Raitiovaunupysäkki

Poikkileikkaus B-B



Tonttikatu

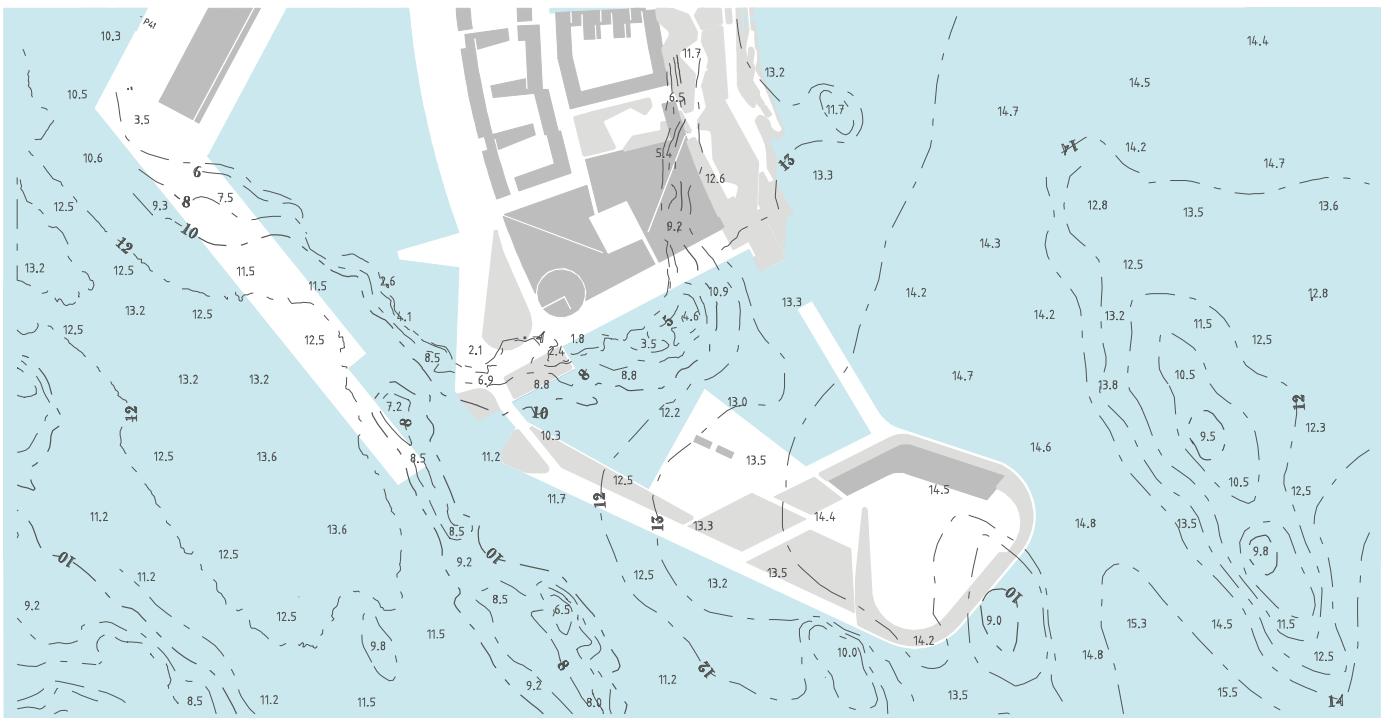
Poikkileikkaus C-C

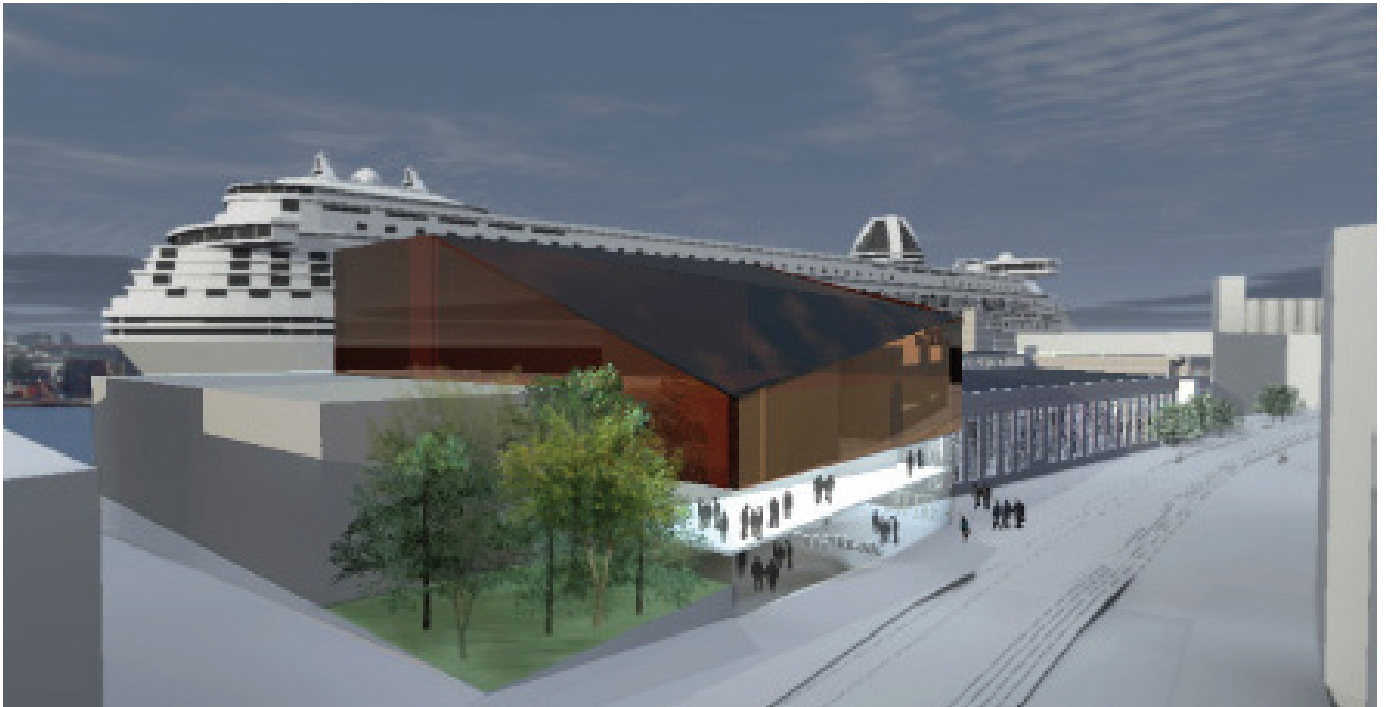


Katualueiden poikkileikkauksia

Maaperän ja merenpohjan haitta-ainetutkimuspisteet 2011

Eteläosan täyttöalueen nykyiset vesivyvytykset





tä. Myös alueelle sijoittuva lumen merivassaanottopaikka aiheuttaa raskasta liikennettä. Asuinalueen tonttikaduilla raskaan liikenteen määrä tulee olemaan vähäistä, sillä jätehuolto suunnitellaan järjestettävän imukeräysjärjestelmällä.

Asukkaiden ja työpaikkojen pysäköintipaikat rakennetaan pääosin maanalaisina. Asukaspysäköinnin osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2007 hyväksymää laskentaohjetta 1 ap / 115 k-m². Muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä ohjeita. Purjevenesataman toiminnan edellyttämä pysäköinti sijoitetaan viereiseen pysäköintilaitokseen. Kadunvarsille tulee lyhytaikaista maksullista asiointi- ja vieraspysäköintiä.

Hernesaaren jalankulun ja pyöräilyn reitit suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi. Kokoojakadulle on suunniteltu pyöräkaistat ja itäiseen rantapuistoon jalankulun ja pyöräilyn virkistysreitti. Telakkakadun uudistamisen myötä pyöräilyn pääreittinä toimivalle kadulle suunnitellaan pyöräkaistat, mikä mahdollistaa sujuvan pyöräyhteyden Her-

nesaaresta myös pohjoisen suuntaan.

Asemakaavoituksen yhteydessä alueen pelastus- ja huoltoreitit suunnitellaan tarkemmin. Pelastusreiteinä toimivat katu-yhteyksien lisäksi itärannan puiston sekä asuinkortteleiden keskellä kulkevat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet.

Luonnonympäristö

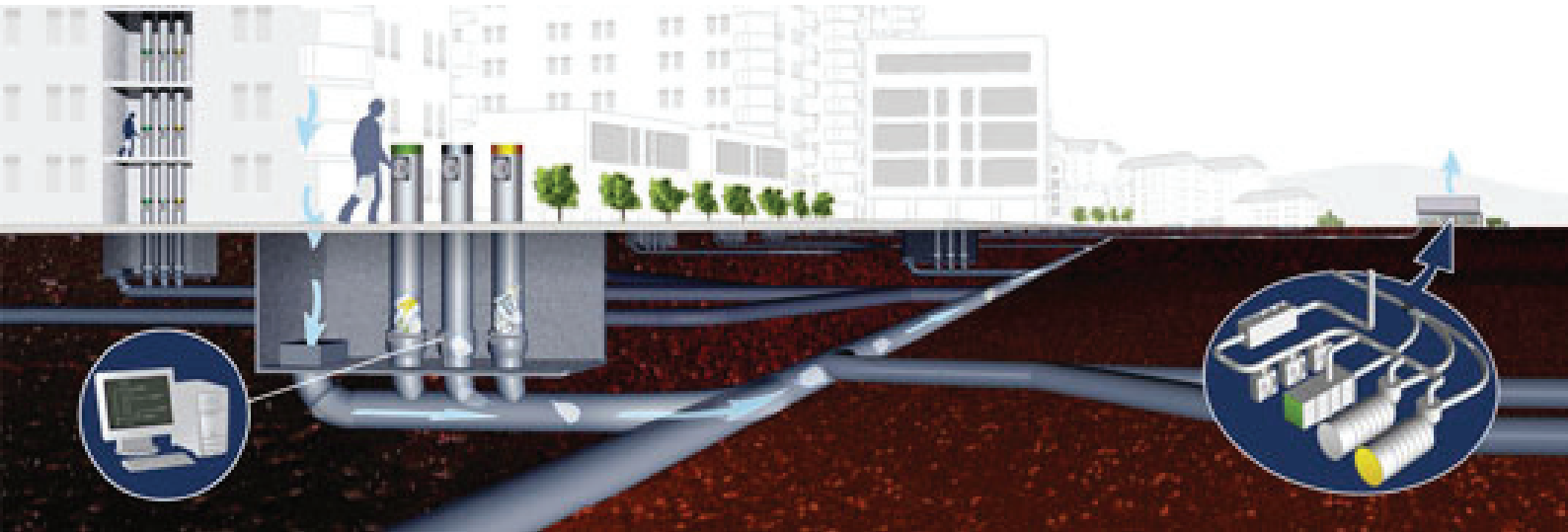
Hernesaaren rannasta ja Eiran-rannasta avautuu avomerimaisema, jota tuleva rantapuiston ja helikopterikentän meritäyttö rajaa länsipuolella. Tavoitteena on, että alueen toiminnot mahdollistaen merialuetta täytetään mahdollisimman pieneltä pinta-alalta kuitenkin siten, että suunnitelmassa huomioidaan ilmailua, merenkulkua ja asuinalueiden ja virkistysalueiden meluarvoja koskevat määräykset. Rantapuistoon suunnitellaan puistosuunnittelun yhteydessä saaristolle tyypillistä kasvillisuutta, mikä osaltaan edistää lajien monimuotoisuutta Hernesaarella.

Suojelukohteet

Fordin entinen tehdasrakennus (Henry Fordin katu 6, 1946, Gunnar Nordström) rakennettiin jatkosodan ja sitä seuranneen pulakauden aikana. Poikkeusoloista huolimatta rakennukseen ja sen arkkitehtuuriin panostettiin paljon. Tehdasrakennus oli aikansa edistyneimpiä. Se oli tuotantoteknisesti tehokas ja työntekijöiden tarpeet otettiin ratkaisuihin huomioon.

Rakennuksen alkuperäinen ominaisluonne on edelleen tallella, vaikka siinä on vuosikymmenten kuluessa tehty lukuisia, suuriakin muutoksia. Tehdasrakennuksen ulkoisen hahmon on vuonna 1965 tehdyn laajennuksen jälkeisessä asussa. Sisätilat ovat nykyisellään vain osittain aktiivisessa käytössä. Osa tiloista on jaettu tilapäisillä väliseinämillä pienempiin osiin eri käyttäjille.

Fordin tehdasrakennus suojellaan osayleiskaavassa sen arkkitehtonisten, kaupunkikuvallisten ja historiallisten arvojen perusteella. Sen käytöstä kulttuurirakennuksena on laadittu selvitys. Mahdollisuutena on nähty, että rakennuksesta syntyisi Kaapelitehtaan tapaan toimiva kokonai-



suus. Rakennuksen luonne ja erityisesti sen suuret hallitilat soveltuisivat hyvin esiintymistilaksi. Tulevaa käyttöä suunniteltaessa rakennuksen kadonneita ominaispiirteitä, kuten tilojen avoimuutta ja valoisuutta voidaan palauttaa.

Valtion viljavaraston rakennuttama Helsingin satamavarasto (Laivakatu 3, 1953; 1955, Aili ja Niilo Pulkka) kuuluu koko Suomen kattavaan viljan varmuusvarastojen verkostoon. Se oli valmistuessaan ensimmäinen rannikolle sijoittuva varastoyksikkö. Kokonaisuus koostuu korkeista siilosta elevaattoritorneineen, tasovarastosta ja asuinrakennuksesta sekä 1970-luvulla toteutusta purkauslaajennuksesta. Siilojen sekä elevaattoritornin arkkitehtoniset arvot ovat säilyneet verrattain hyvin, samoin asuinrakennuksessa on säilynyt paljon alkuperäistä. Viljan varastointi jatkuu siiloissa edelleen, myös asuinrakennus on alkuperäisessä käytössään. Kylmä tasovarasto on 1980-luvulla muutettu vuokrattaviksi toimistotiloiksi ja samalla sen alkuperäisasu on muuttunut huomattavasti. Purkauslaajennus ei edusta samaa arkkitehtonista laatua kuin muut alkuperäiseen kokonaisuuteen kuuluvat rakennukset. Se ei ole enää viljavaraston käytössä.

Siilorakennuksella on merkitystä alu-

een maamerkinä ja porttirakennuksena. Viljavaraston rakennusryhmä suojellaan osayleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaana kohteena. Siilojen käyttö alkupe-
räisessä tarkoituksessaan tulee jatkumaan toistaiseksi. Osayleiskaavan mukainen rakentaminen lähiympäristössä ei estä siilojen nykyistä käyttöä. Mikäli alkuperäiskäyttö lakkaisi, rakennuskokonaisuudelle etsitään uusi tarkoituksenmukainen ja sen ominaisluonteeseen soveltuva käyttö.

Yhdyskuntatekninen huolto

Nykyinen yhdyskuntatekninen huolto, vesihuolto, energiahuolto ja tietoliikenne, jää pois käytöstä lähes kokonaan. Alueelle rakennetaan uudet vesihuolto-, energiahuolto- ja tietoliikenneverkostot. Verkostojen linjat on esitetty liitekartoissa.

Alueen vesijohtoverkosto kuuluu Ilmalan painepiiriin ja painetaso on noin 62 mvp (metriä vesipatsasta). Käyttöveden toimintavarmuuden turvaamiseksi verkostoon rakennetaan alueen sisäinen rengasyhteys. Siivokatu- ja haaralinjat liittyvät pääkadulla sijaitsevaan runkojohtoon. Vesijohtoverkosto liitetään nykyiseen verkostoon alueen pohjoispuolella Eiranrannassa. Alue tullaan liittämään jakeluvarmuuden turvaamiseksi nykyiseen verkostoon myös toisesta suunnas-

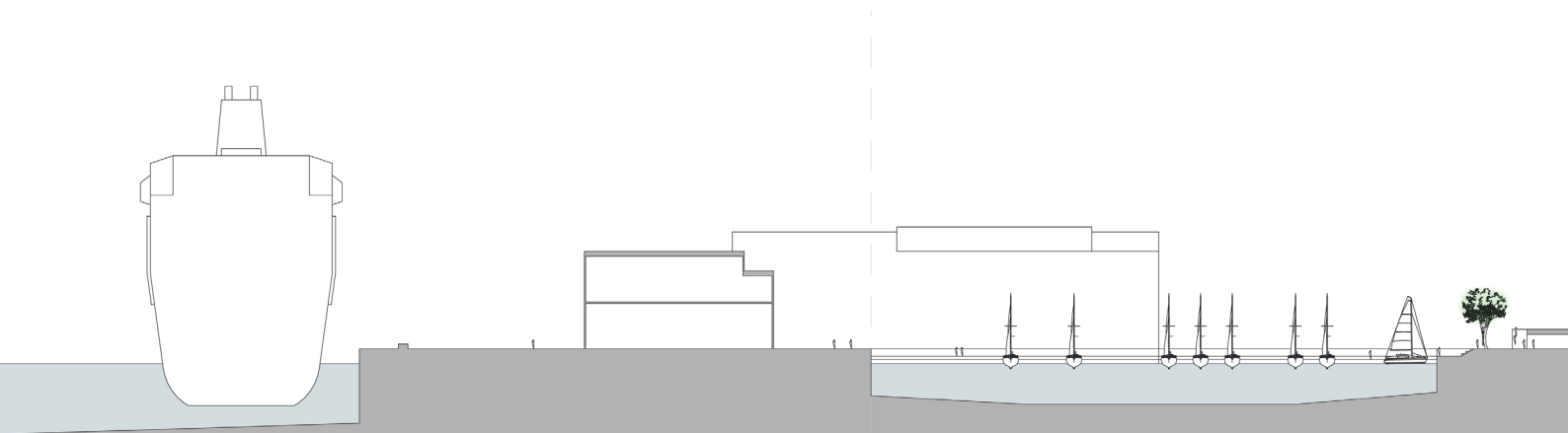
ta.

Jätevesiviemärointi perustuu vietto- ja paineviemärointiin. Alueelle tulee neljä jätevedenpumppaamo. Viemärijärjestelmä liitetään nykyiseen verkostoon alueen pohjoispuolella Eiranrannassa, melko lähellä vesijohtoverkoston liitoskohtaa. Nykyisen Lauttasaari-Munkkisaari -paineviemärin linjasta siirretään helikopterikentän siirtämisen edellyttämien uusien täyttöjen vuoksi. Uusi linjaus kiertää täytöt itäpuolelta.

Hulevesien johtamisessa käytetään pääasiassa hulevesiviemärointiä. Hulevedet johdetaan pääosin rannoille. Kortteleissa sijaitseviin vesialtisiin ohjataan lähinnä korttelin sisäisten alueiden hulevedet. Hulevedet pääkadun pohjoisosasta ja osasta pohjoisia kortteleita liitetään nykyiseen verkostoon Eiranrannassa. Uuden vesihuoltoverkon kokonaispituus on n. 4 km.

Itärannan viheralueilla on mahdollista johtaa hulevesiä myös viherpainanteissa ja järjestää luonnonmukaista sadevesien imeytystä ja varastointia.

Hernesaaren osayleiskaava-alue kuuluu Punavuoren sähköaseman jakelualueeseen. Muutosalueen keskijännitejakeluverkko on rakentunut 70-luvulta lähtien. Nykyisen jakeluverkon siirtokapasiteetti on vajaa



10 MVA.

Osayleiskaava-alueen sähköjakeluverkko uusiutuu kokonaan rakentamisen aikataulussa. Uuden keskijänniteverkon kaapelipituudeksi arvioidaan 8 – 10 km. Uusi muutosalueen sähköverkko rakennetaan ennalta putkitettuun katurakenteeseen. Alueen sähköjakelu vaatii 10 - 15 jakelumuuntamoaa liittymisjännitteestä (keskijännite- vai pienjänniteliittymä) riippuen.

Alueen keskijännitejakeluverkko silmuroidaan kahden sähköaseman jakelualueisiin. Helen Sähköverkko rakentaa muutosalueelta yhdyskaapeloinnin Kasarmitorin sähköaseman jakelualueeseen. Yhdyskaapeloinnin kaapelipituus Laivasillankadulle saakka on vajaa 4 km, kaivureittinä noin 2,0 km. Osayleiskaava-alueen arvioitu huipputeho on luokkaa 7 - 10 MVA.

Arviossa on mukana 1,5 – 2 MVA osuudella laivojen maasähkötarve. Yli 2 MVA maasähkötarve tulee vaatimaan uuden keskijänniteyhteyden rakentamisen satama-alueelle Punavuoren sähköasemalta saakka. Laivojen maasähkötarve jakeluverkossa mitoitetaan huipputehon mukaan. Sähkön siirtotarpeeksi on oletettu 3 - 4 MW/laiva, jolloin laivojen (3 kpl) yhteinen siirtokapasiteettitarve on suurempi kuin koko osayleiskaava-alueen tarve yhteensä. Laivasähkön tarve otetaan huomioon jakeluverkon suunnitelmissa ja mahdollisesti katuihin tehtävissä putkituksissa, mutta investointipäätös tehdään vasta sähkösuunnitelmien ja tilausten perusteella. Punavuoressa sähköasematasolla on muuntokapasiteettia valmiina myös laivasähköä varten.

Sähköverkkojen lisäksi myös muut alueen uudet energiahuoltoverkostot ja tietoliikenneverkostot sijoitetaan pääsääntöisesti vesihuoltoverkoston kanssa samoi-

hin kaivantoihin.

Jätehuolto suunnitellaan järjestettävän imukeräysjärjestelmällä. Alueen eteläosaan sijoitetaan lumen merivastaanottoaika.

Maaperän ja merenpohjan rakennettavuus ja puhtaus sekä massatalous

Maa-alueen rakennettavuus

Täyttöhistoriasta johtuen alue on vaativa pohjarakennuskohde. Alueella sijaitsee louhepenkereitä, joiden väliin jäävät altaat on täytetty sekalaisella maa-aineksella. Täytetty altaat sijaitsevat osin alkuperäisen savikerroksen päällä, jolloin uutta suunniteltaessa on tarkasteltava alueellista vakavuutta. Alueellinen vakavuus on arvioitu olevan riski ainakin pääkadun eteläosassa pienvenesataman kohdalla sekä korttelialueille tulevien vesialtaiden osalla, koska täytön alle on jäänyt savikerroksia. Vakavuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota myös rantapuiston mereen tehtävien täyttöjen osalla. Nykyisen rantapenkereen vakavuus on varmistettava rannan täyttötöiden yhteydessä. Alueella tehtävät kaivut ja täytöt tulee tehdä suunnitelmallisesti erikseen laadittavien kaivu, ruoppaus- ja täyttösuunnitelmien mukaisesti.

Pohjarakennesuunnitelman mukaan osa rakennuksista on perustettavissa maanvaraisesti, suuremmalta osin rakennukset on perustettava paalujen varaan. Sekalaisesta täyttömateriaalista ja louheesta johtuen alue on erittäin vaativa paalutuskohde.

Kunnallistekniikka on perustettavissa täytteenvaraisesti.

Merialueen rakennettavuus

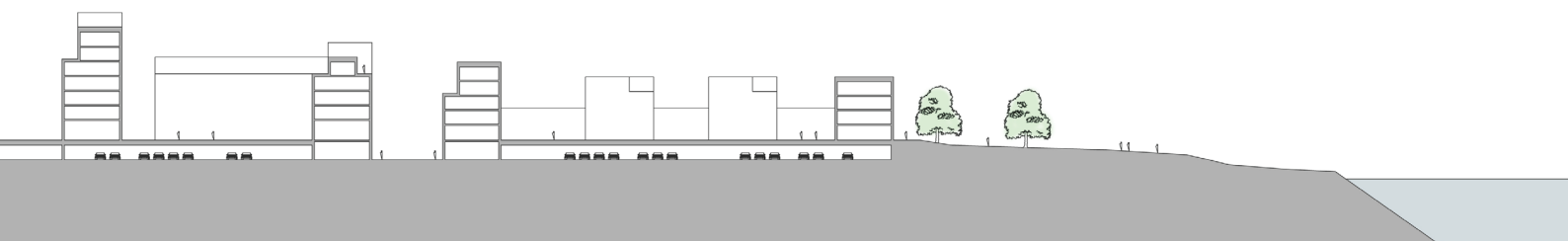
Ennen merialueella tehtäviä täyttöjä merenpohjassa oleva pehmeä aines on ruopattava. Nykyisen rantapenkereen vakavuus on varmistettava ruoppaus- ja täyttötöiden yhteydessä. Alueella tehtävät ruoppaukset ja täytöt tulee tehdä suunnitelmallisesti erikseen laadittavien ruoppaus- ja täyttösuunnitelmien mukaisesti. Ruoppausmassoja syntyy alueella noin 1,3 miljoonaa m³ (ktr). Luku sisältää pehmeitä savia noin 1 miljoonaa m³ ja haitta-ainepitoisia sedimenttejä noin 0,3 miljoonaa m³. Tarkemmat ruoppausmäärien jakaantumiset eri alueiden kesken on esitetty jäljempänä kappaleessa Täytöt ja kaivu.

Maaperän ja sedimenttien kunnostaminen

Alueen maaperässä on tehdyissä maaperän haitta-ainetutkimuksissa havaittu haitta-aineita lähes koko alueella. Alueella on maa-aineksia, joiden haitta-ainepitoisuus ylittää alemman ohjearvopitoisuuden (Valtioneuvoston asetus 214/2007) yhteensä noin 152 000 m³ (ktr).

Osayleiskaavan mukaisten vesialtaiden ja purjevenesataman toteuttaminen kaivamalla nykyiselle maa-alueelle edellyttää pilaantuneen maa-aineksen poistoa. Kaava-alueen itäreunan kolmen vesialtaan kohdalla poistettavaksi tulee yhteensä noin 3 000 m³ (ktr) pilaantuneita maa-aineksia. Purjevenesataman kohdalla poiskaivettavaksi tulee noin 45 000 m³ (ktr) pilaantuneita maa-aineksia.

Alueelle on laadittu alustava riskinarviointi, jossa tarkasteltiin alueen maaperässä esiintyvistä haitta-aineista muodostuvaa riskiä alueen suunnitellussa käytössä. Alueen kaavoitustyön jatkuessa alueen tutkimus-



Länsi-itäsuuntainen alueen leikkauskuva

Purjevenesatama, Barcelona 2009





Pelastusreitit



Kaupalliset palvelut

pisteverkkoa tullaan tihentämään etenkin alueilla, joilla haitta-aineille altistumisen tai haitta-aineiden kulkeutumisen kautta aiheutua riskiä alueen tulevalle käytölle. Lisäksi kustannusvaikutusten tarkentamiseksi lisätutkimuksia tarvitaan alueilla, joilla maa-aineksia kaivetaan rakentamisen vuoksi. Ennen alueen toteuttamista alueen maaperässä oleville haitta-aineille määritetään kunnostustasot riskinarvioinnin perusteella. Arviointi perustuu muun muassa alueen tulevaan käyttöön, haitta-aineiden ominaisuuksiin sekä esimerkiksi erillisiin käsittely- tai eristyssuunnitelmiin. Ympäristölupaviranomainen määrää riskinarviointiin perustuvat kunnostustasot ympäristöluvassa. Kunnostettavaksi tulevan maa-aineksen määrään vaikuttaa myös rakentamisen vuoksi poiskaivettavan aineksen määrä.

Jatkosuunnittelussa pyritään ratkaisuun, jossa alueella syntyviä pilaantuneita maa-aineksia tai meriläjäytystä kelpaamattomia merisedimenttejä sijoitetaan alueelle tehtäviin täyttöihin. Alustavasti on tutkittu, että esimerkiksi helikopterikentän laskeutumis-

alueelle, vedenpinnan yläpuoliseen täyttöön olisi mahdollista sijoittaa noin 52 000 m³ (rtr) pilaantuneita massoja. Helikopterikentän hyötykäyttötilavuus ei riitä kaikkien alueella syntyvien pilaantuneiden maa-ainesten sijoittamiseen.

Merenpohjan paikoin haitta-ainepitoisuuksia sisältävä sedimenttikerros tullaan poistamaan ennen sedimenttikerroksen alla olevan rakennusteknisin perustein poistettavan pehmeän aineksen ruoppaamista. Sedimenttien sijoituspaikka arvioidaan sedimenttien ruoppaus- ja läjitysohjeen (ympäristöopas 117/2004) mukaisesti. Alueella tehtyjen tutkimusten tulosten mukaan osa sedimenteistä voidaan läjittää merialueelle ja osa joudutaan sijoittamaan maalle.

Pilaantuneen sedimentin (haitta-ainepitoisuus ylittää läjityskriteeritason 1) määräksi on arvioitu noin 260 000 m³ (ktr). Suurimmat osuudet sisältyvät helikopterikentän ja kilpavenesataman alueeseen, noin 140 000 m³ ja rantapuiston alueeseen, noin 70 000 m³. Helikopterikentän itäpuolisen madalustätöiden alueella pilaantuneita ruoppatta-

via sedimenttejä on arvioitu olevan noin 12 000 m³.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tehdään lisätutkimuksia pilaantuneen sedimentin määräarvion tarkentamiseksi.

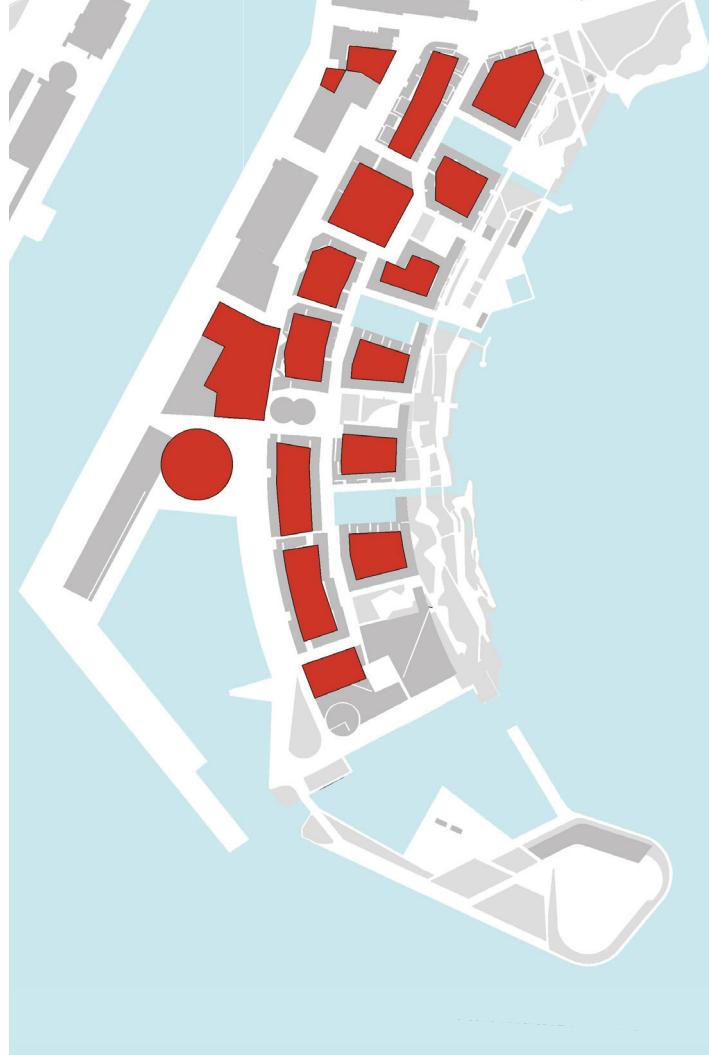
Täytöt ja kaivu

Osayleiskaavaehdotusta laadittaessa on tarkennettu maaperän ja merenpohjan geoteknisiin ominaisuuksiin liittyviä tietoja, tutkittu alueen rakennettavuutta ja tehty yleissuunnitelma maa- ja merialueiden täyttö- ja perustamis- ja rakentamistavoista. Lisäksi on tehty alustava suunnitelma alueen yleistasauksesta.

Alueen toteuttaminen edellyttää merenpohjan ruoppausta, pilaantuneen maaperän kaivua, haitta-ainepitoisten sedimenttien ruoppausta, nykyisen maa-alueen kaivua sekä mereen tehtäviä täyttöjä ja nykyiselle maa-alueelle tehtäviä korkeustason nostavia täyttöjä. Nykyisen maapohjan vakavuus on varmistettava kaikissa työvaiheissa kaivu-, ruoppaus- ja täyttötyöiden yhtey-



Julkiset palvelut



Pysäköintilaitokset

dessä. Alueella tehtävät kaivut, ruoppaukset ja täytöt tulee tehdä suunnitelmallisesti erikseen laadittavien kaivu, ruoppaus- ja täyttösuunnitelmien mukaisesti. Toteuttamistapoja, täyttö- ja ruoppausmääriä sekä kustannuksia on arvioitu erillisessä raportissa Hernesaaren täyttö- ja pohjarakennetarkastelu.

Yleistäyttö maa-alueella on tehtävä tiivistämiskelpoisilla kitkamailla rakennettavaksi tulevilla alueilla, puistoalueilla voidaan käyttää huonolaatuisempiakin maa-aineksia. Helikopterikentän madallustäytön merenpuoleinen ympäristäytön osa on tehtävä louheesta, madallustäytön suojan puoleisella osalla voidaan harkita myös muiden täyttömateriaalien käyttöä ympäristäytössä. Madallustäytön keskiosalla voidaan käyttää heikkolaatuisiakin maa-aineksia. Käytetäessä madallustäytössä muita täyttömateriaaleja kuin louhetta, pintaosa on eroosiosuojattava karkealla maa-aineksella.

Merenpohjan ruoppaus

1,3 miljoonaa m³ (ktr), joka sisältää 0,3 mil-

joonaa m³ haitta-ainepitoisia sedimenttejä Merialueen täytöt

3,2 miljoonaa m³ (ktr)

Nykyisen maa-alueen täytöt

0,2 miljoonaa m³ (ktr)

Nykyisen maa-alueen yleiskaivu

0,3 miljoonaa m³ (ktr)

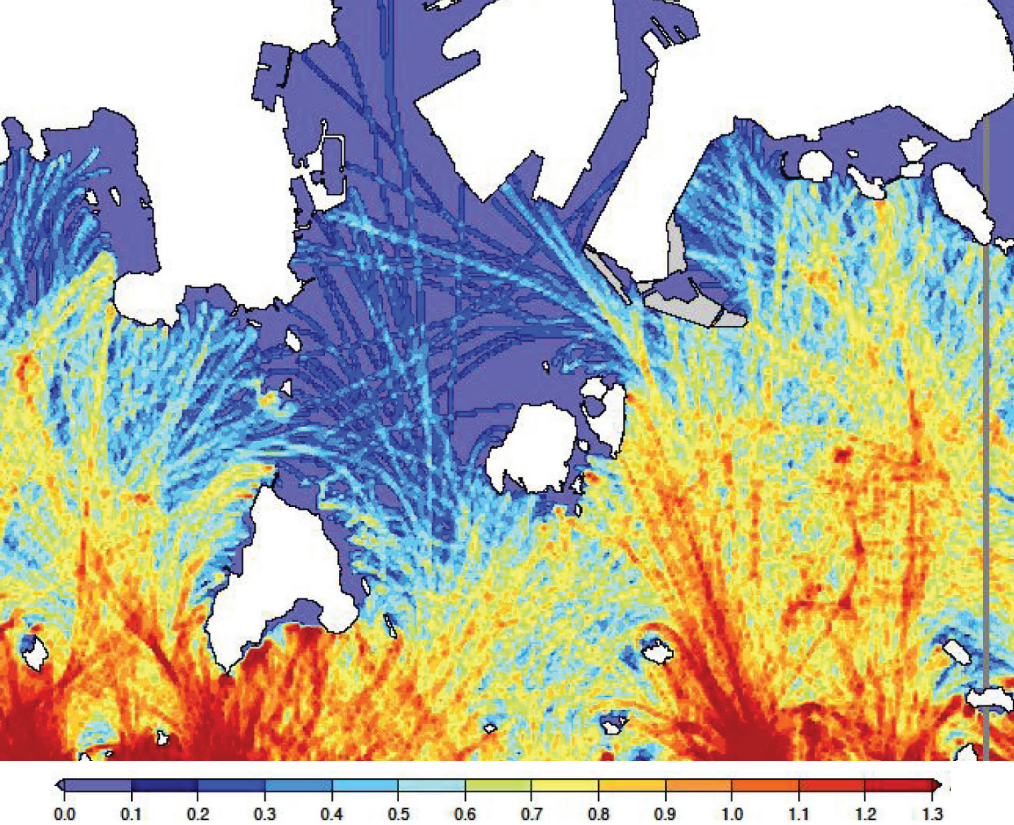
Suurimmat ruoppausmäärät sisältyvät helikopterikentän ja kilpavenesataman alueeseen, noin 600 000 m³ ja rantapuiston alueeseen, noin 250 000 m³. Helikopterikentän itäpuolisen madallustäytön alueella ruoppausarve on noin 50 000 m³. Haitta-ainepitoisten sedimenttien määrät eivät sisälly edellä mainittuihin lukuihin. Merialueen täyttömääristä suurimmat osuudet ovat helikopterikentällä ja kilpavenesatamalla, noin 2 miljoonaa m³ ja rantapuistolla, 0,75 miljoonaa m³ sekä risteilijälaiturilla, 0,3 miljoonaa m³. Madallustäytön vaatima maa-ainemäärä on noin 0,15 miljoonaa m³.

Suunnitelman mukaista nykyisen maa-alueen kaivua tehdään pienvenesatamassa 150 000 m³ (ktr) sekä itärannan vesialtais-

sa 50 000 m³ (ktr) ja kortteleissa 100 000 m³ (ktr). Vesialtaiden kaivusta johtuen tulee kaivettaviksi pilaantuneita maa-aineksia yhteensä noin 48 000 m³ (ktr). Jatkosuunnittelussa pyritään ratkaisuun, jossa alueella syntyviä pilaantuneita maa-aineksia tai meriläjitykseen kelpaamattomia merisedimenttejä sijoitetaan alueelle tehtäviin täyttöihin. Alustavasti on tutkittu, että esimerkiksi helikopterikentän laskeutumisalueelle, vedenpinnan yläpuoliseen täyttöön olisi mahdollista sijoittaa noin 52 000 m³ (rtr) pilaantuneita massoja.. Hyötykäyttötilavuus ei riitä kaikkien alueella syntyvien pilaantuneiden maa-ainesten sijoittamiseen.

Alueellinen korkotaso

Osayleiskaavassa on otettu huomioon sekä merenpinnan noususta aiheutuvat tulvat että paikallisten rankkasateiden aiheuttamat tulvat. Alueellinen korkotaso katualueilla on uuden toteutettavan alueen osalta vähintään tasolla +3. Ainoastaan länsirannan olemassa olevalla ja nykyisessä käytös-



Aallokko selvitys 2011 (aallonkorkeus metreinä)



Venetallit, Venetsia 2010

sään säilyvällä risteilijälaiturialueella korkotaso jää alle tason +3 ollen +2,2...+2,8. Tällä alueella on myös säilytettäviä rakennuksia, joiden ympäristössä nykyinen korkotaso säilytetään.

Hernesaaren pääkatu nousee etelää kohden kuljettaessa ollen korkeimmillaan noin tasolla +7 risteilijäterminaalien kohdalla, jonka jälkeen katutaso laskee raitiovaunun kääntöpaikalla noin tasoon +3. Itäosan rantapuisto on suunniteltu länteen päin portaittain nousevaksi ja korttelialueen reunassa rantapuiston korkeusasema on suunniteltu tasolle noin +6. Helikopterikentän laskeutumis- ja operointitaso on suunniteltu korkotasoon +8, muualla uudella täyttöalueella korkotaso on noin +3. Helikopterikentän itäpuolinen madallustäyttö on noin tasolla -0,5...1,0.

Varautumista merenpinnan ennustettuun nousuun ja aaltoiluolosuhteita on kuvattu tarkemmin kohdassa aallokko.

Alueellisen korkotason määrittämisellä vaikutetaan alueen täyttö- ja kaivutarpeeseen sekä kaivettavaksi tulevan pilaantuneen maa-aineksen määrään ja tarvittaviin geoteknisiin ratkaisuihin. Lisäksi otetaan huomioon mahdollinen merenpinnan nousu ja aaltoilun vaikutus sekä varmistetaan alueellisen kuivatuksen ja kunnallistekniikan järjestelmien toimivuus. Jatkosuunnittelussa, erityisesti alueen massatasapainoon vaikuttavien suunnitteluratkaisujen tarkentuessa, on myös alueellisia korkotasoja täsmennettävä tarpeen mukaan.

Tuulisuus

Osayleiskaavan laadinnan yhteydessä on laadittu Hernesaaren tuulisuuskartoitus, jossa hyödynnettiin Lapinlahden sillan sääaseman tuulitietoja sekä tehtiin mittauksia tuulitunnelissa tehdyillä pienoismallikokeilla. Tuulisuuskartoituksen kaikki tulokset on esitetty liiteraportissa Hernesaaren kaavotus, tuulisuuskartoitus

Tuulitunnelikokeessa tehtiin mittauksia 16 pisteessä. Mittausten perusteella korttelialueiden tuuliolosuhteet ovat asumisen

kannalta kohtuulliset. Suunnittelualueen tuulisimmassa pisteessä katutasossa tunnin keskituuli >5 m/s 6 % ajasta ja on sama kuin Jätkäsaaren vastaava maksimi.

Kokonaisuudessaan osayleiskaavasunnitelma on tuulisuuden suhteen hyväksyttävä, eli vaarallisen kovia puuskatuulia ei esiinny katutasossa liian usein. Hernesaari sijaitsee etelä-pohjoissuunnassa, jolloin rakennuskanta pienentää alueen kokonaistuulisuutta vallitsevissa etelä- ja lounaistuulissa.

Alueen jatkosuunnittelussa tulee yksittäisinä tarkastelukohteina ottaa huomioon raitiovaunun kääntöpaikan sekä helikopterikentälle johtava sillan ja terminaalien ja parkkipaikan välisen kulkuyhteyden tuuliolosuhteet. Kääntöpaikan pysäkkirakenteet ja niiden sijainti on suunniteltava siten, että pysäkillä syntyy tuulelta suojaavia rakenteita. Sillan ja kulkuyhteyden suunnittelussa tulee arvioida suojaavien rakenteiden tarkempi tarve ja toteutustapa.

Paikallisia tuulioloja tulee arvioida ja tarvittaessa ratkaista myös erilaisten ulkoilma-toimintojen, kuten uimapaikan, kahviloiden, terassien ja muiden oleskelualueiden suunnittelussa. Tuulisimpien kohtien osalta on paikoin tarpeen kiinnittää huomiota myös rakennusten kulkuaukkojen olosuhteisiin, jotta kulku olisi mahdollisimman ongelmaton. Suunnittelun edetessä on varmistettava myös esimerkiksi helikopterikentän pysäköintialueen ja terminaalirakennuksen välisten jalankulkuolosuhteiden turvaaminen..

Aallokko

Osayleiskaavaratkaisussa on otettu huomioon sekä merenpinnan noususta aiheutuvat tulvat että paikalliset aaltoiluolosuhteet. Osayleiskaavatyön yhteydessä tehtiin aallokkotarkastelu alueen korkotason suunnittelussa huomioon otettavan aaltoiluvaran määrittämiseksi. Lisäksi kartoitettiin alueen tarkemmassa suunnittelussa ratkaistavat vesiliikenteen kannalta ongelmalliset kohdat.

Hernesaaren alueella vaikuttavat sekä

vaimentunut avomeren aallokko että paikallisen tuulen kehittämä aallokko. Avomeriaalloista etenkin etelästä ja kaakko-etelästä tulevien aaltojen vaikutus Hernesaaren eteläosassa on merkittävä. Kovimmat alueelle saapuvat aallot tulevat rantaan uuden täyttöalueen eteläreunassa. Täyttöalue suojaaa alueen itärantaa suurimmilta avomerialloilta.

Jatkosuunnittelussa voidaan ehkäistä aalloista syntyviä roiskeita ja aaltojen heijastumisesta johtuvia suurimpia aaltoja kiinnittämällä huomiota rannan rakentamisratkaisuihin. Tämä on tarpeellista ottaa huomioon etenkin Hernesaaren eteläosien suunnittelussa.

Yleisesti ottaen alueelle suunniteltu rakentamistaso, jossa katualueen korkotaso on vähintään +3, on aallokkotarkastelun perusteella arvioitu olevan riittävän merenpinnan ennustetun nousun ja aaltoiluvaran kannalta.

Aallokkotarkastelussa havaittu jatkosuunnittelua erityisesti vaativa kohde on venesataman kulkuaukko. Jatkosuunnittelussa kulkuaukko on tarpeen mitoittaa ja varustaa aallonmurtajaratkaisuilla siten, että veneiden säilyttäminen vesialtaassa on mahdollista.

Virtausolosuhteet

Osayleiskaavan täyttöjen vaikutuksia Seurasaarenselän, Lehtisaarenselän ja Laajalahden vedenvaihtuvuuteen tarkasteltiin matemaattisen mallin pohjalta. Hernesaaren täyttöjen vaikutuksia arvioitiin yhdessä Jätkäsaaren ja Koivusaaren suunniteltujen ja jo toteutettujen täyttöjen kanssa.

Mallintamisen ja arvioinnin perusteella yksistään Hernesaaren vaikutukset pohjoisten vesialueiden vedenvaihtuvuuteen oli suuruusluokkaa 1-2 %. Prosenttien suuruusluokkaa olevat muutokset pitoisuuksissa ovat niin pieniä, että niitä on hankala erottaa luonnollisesta vaihtelusta. Myös mallintamiseen liittyvät epävarmuudet ovat prosenttien suuruusluokkaa.

Suunnitelman mukaisten vesialtaiden vedenvaihtuvuustarkastelujen perusteella itäreunan vesialtaissa ja meriurheilukeskuk- sen vesialtaassa veden viipymä on hyvällä tasolla. Sen sijaan venesataman altaassa ve- den viipymä on liian pitkä ja jatkosuunnit- telussa tulee tarkastella vedenvaihtuvuutta lisäävän rummun sijoittamista altaan poh- joisosaan.

Ympäristöterveys

Melu

Hernesaaren alustavaa suunnitelmaa on tarkasteltu melun kannalta erillisessä ym- päristömeluselvityksessä, jota on päivitet- ty suunnittelun edetessä. Selvityksessä ar- vioitiin ajoneuvo-, laiva- ja helikopterime- lua Hernesaaren suunniteltavalla uudel- la asuinalueella. Selvityksen pohjana käy- tettiin alustavasti suunniteltua kaupunkira- kennemallia, jossa helikopterikenttä oli siir- retty aallonmurtajan kärkeen ja risteilijöille esitetty yksi uusi laituripaikka Hernesaaren länsireunalle. Heti selvityksen alussa tehtiin tarvittavat melupäästömittaukset Tallinnan reittiliikenteessä käytetylle uudelle helikop- terityypille.

Selvityksen mukaan katuliikenne on ta- valliseen tapaan päiväaikana tärkein ja voi- makkain melun aiheuttaja katujen varsilla. Suurimman haasteen alueen suunnittelul- le asuinkäyttöön aiheuttaa kuitenkin laiva- liikenteen ja helikopteritoiminnan edellyt- tämät meluntorjuntatoimet.

Satamatoiminnan aiheuttama melu on erityisesti yöaikana merkittävää alueen ko- ko länsireunassa. Laivapaikkoja lähimmäk- si suunniteltujen asuinkortteleiden kohdal- la keskiäänitaso ylittää yöaikana 55 dB, mikä on selvästi melutason ulko-ohjearvoa suu- rempi sekä vanhoilla (50dB) että uusilla (45 dB) alueilla ja edellyttää siten riittävää me- luntorjuntaa. Asuinkorttelien länsireunasta riittävän korkealla ja umpinaisella rakenta- misella voidaan merkittävästi suojata asuin- kortteleiden itäpuolisia alueita laivamelul-

ta ja korttelipihoilla päästään alustavien sel- vitysten mukaan pääosin alle 45 dB ohjear- von. Länsireunan asuinrakennusten julkisi- vujen äänieristysvaatimus tulee tällöin aset- taa tavanomaista korkeammaksi laivamelun pienitaajaisuudesta johtuen.

Alueen eteläosien suunnittelussa tulee huomioida helikopterikentän meluvaiku- tus. Valtaosa helikopterin kokonaismelusta eli keskiääni-tasosta syntyy helikopterin ol- lessa maassa taikka nousussa tai laskussa lä- hellä maanpintaa. Vaikka helikopterin me- lu on heikointa tyhjäkäynnin aikana kentäl- lä, sen osuus keskiäänitasosta on suurinta, koska tyhjäkäynnin ajallinen kesto on huo- mattavasti nousua tai laskua pidempi. Tämä mahdollistaa melun leviämisen rajoittamis- ta käyttäen hyväksi kentän lähellä olevien rakennusten sijoittelua ja muita meluestei- nä toimivia rakenteita kentän ja suojattavan kohteen välissä. Meluntorjuntatoimien käyt- töä rajoittaa mm. helikopterikentän edellyt- tämät vapaat lentosektorit ja muut lento- turvallisuuteen liittyvät seikat. Pihlajasaaren suuntaan leviävää melua ei pystytä oleelli- sesti torjumaan meluesteillä. Eteläisimpien asuinkortteleiden ylimmissä kerroksissa he- likopterimelun päiväajan keskiäänitaso ylit- tää 55 dB ulko-ohjearvon, mutta asuinkort- teleiden ulko-oleskelualueilla on mahdol- lista päästä alle ohjearvon. Helikopterime- lun spektri ei aiheuta asuntojen äänieristyk- selle erityisiä vaatimuksia. Myöskään eni- määnsäänitasot eivät muodostu mitoittavak- si tekijäksi, koska lentotoimintaa ei sallita yöaikaan. Itäisen Pihlajasaaren rannassa helikopteriliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso on suurimmillaan noin 58 dB, mutta valtaosalla Pihlajasaarta alle ohjear- von 55 dB.

Ilma- ja hajupäästöt

Länsisataman matkustajalaivojen päästö- ja hajuselvitysten ja ilmanlaatumittausten pe- rusteella on arvioitu, että ilmanlaadun ohje- ja raja-arvot eivät ylity osayleiskaava-alueel- la. On kuitenkin mahdollista, että epäsuoi- tuisissa olosuhteissa lyhytaikaisia korkeam-

piakin pitoisuuksia alueella esiintyy. Tulevai- suudessa laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus tulee vähentämään pakoka- supitoisuuksia ja hajua. Myös laivoissa yleis- tyvät katalysaattorit ja maasähkömahdolli- suus tulevat vaikuttamaan päästöjä vähen- tävästi. Jatkosuunnittelussa on mahdollis- ta esimerkiksi talojen ilmanottoaukkojen si- joittamisella vähentää päästövaikutuksia.

Telakan ympäristöluvan mukaisen toi- minnan ei arvioida kohdistavan suunnit- telualueelle merkittäviä ilmanlaatuvaiku- tuksia. Ympäristöluvan mukainen toiminta mahdollistaa tämän hetkistä huomattavas- ti suuremman tuotantomäärän

Kaavatalous

Hernesaaren toteuttamisen kaupungille kohdistuvista kustannuksista suuri osa syn- tyy alueelle suunnitelluista helikopteriken- tän, risteilijälaiturin ja rantapuiston täyttöis- tä, täyttöjä edeltävistä merenpohjan peh- meiden aineiden ja haitta-ainepitoisten se- dimenttien ruoppauksista, meriläjäytykseen soveltumattomien sedimenttien käsittelys- tä sekä rantarakenteista. Edellä mainittujen kustannusten perusteet on esitetty raportis- sa Hernesaaren osayleiskaava-alueen täyt- tö- ja pohjarakennetarkastelu. Kustannuk- sia syntyy myös yhdyskuntateknisen huol- lon verkoston rakentamisesta sekä yleisten alueiden, kuten katujen ja puistojen raken- tamisesta.

Maarakennuskustannukset

122 miljoonaa €

Rantarakenteet

60 miljoonaa €

Liikennealueiden erityiskustannukset

8 miljoonaa €

Kunnallistekniikan rakentamiskustannukset

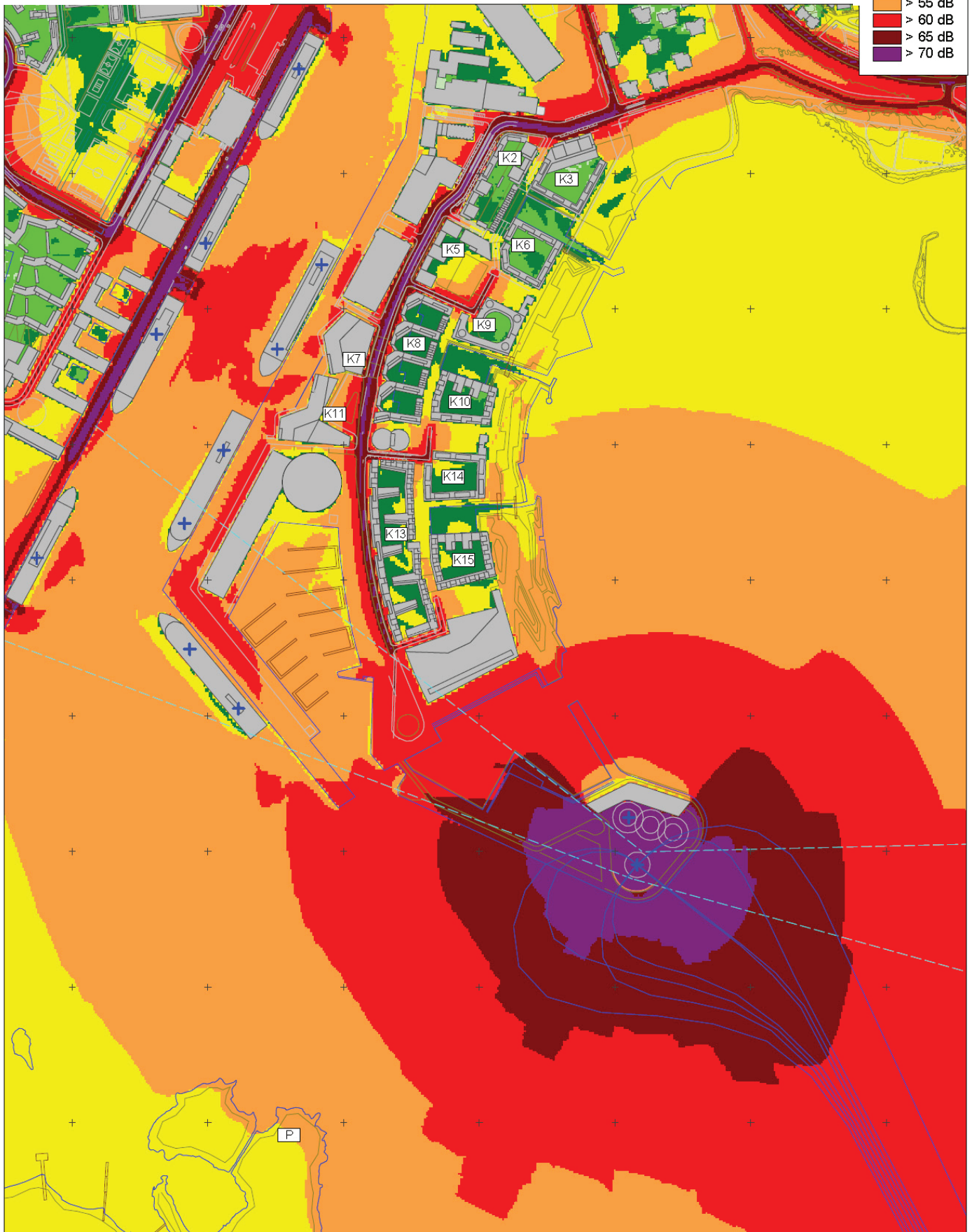
7 miljoonaa €

Katujen ja yleisten alueiden rakentamiskus- tannukset

7 miljoonaa €

yhteensä

204 miljoonaa € (alv 0%)





Rantarakenteiden kustannuksiin sisältyy luiskien rakentamiskustannukset, risteilijälaiturin kustannukset, vesialtaiden ja venesatamien laiturimuurikustannukset, helikopterikentälle vievän nostosillan kustannukset sekä muita erilaisten rantarakenteiden kustannuksia. Liikennealueiden erityiskustannuksiin sisältyy pääkadun silta, helikopterikentän tukimuuri sekä pääkadun tukimuurit. Maarakennuskustannuksiin sisältyy pilaantuneiden sedimenttien ruoppaus ja mereen kelpaamattomien sedimenttien käsittely ja loppusijoitus rannalla, pehmeiden maiden ruoppaus, yleistäyttö nykyisillä maa- ja merialueilla sekä yleiskaivu.

Kustannukset eivät sisällä raitiotien, yleisten rakennusten, kuten koulun ja venesatamaa palvelevien rakennusten eikä risteilijäterminaalien rakentamiskustannuksia. Kokonaiskustannusarvio perustuu arvioon, että valtaosa haitta-aineita sisältävästä maa-aineksesta voidaan jättää paikoilleen. Kustannukset sisältävät kuitenkin nykyiselle maa-alueelle kaivettavien vesialtaiden kohdalla olevien pilaantuneiden maiden kunnostuskustannukset. Jos alueelta poistettaisiin kaikki alemman ohjearvon ylittävät haitta-ainepitoiset maa-ainekset, olisi tästä koituva lisäkustannus arviolta noin 16 miljoonaa euroa.

Kokonaissumma jakautuu merkittävimpien toimintojen osalta seuraavasti:

helikopterikenttä ja kilpavenesatama
80 miljoonaa €
madallustäyttö
3 miljoonaa €
risteilijälaituri
28 miljoonaa €
rantapuisto
33 miljoonaa €
itäreunan vesialtaat (3 kpl)
24 miljoonaa €
pienvenesatama
15 miljoonaa €
kadut, yleiset alueet ja kunnallistekniikka
14 miljoonaa €

Kaupungin investointina aluetta tarkasteltaessa yhtenä tunnuslukuna voidaan pitää kustannusta / uusi kerrosneliömetri. Hernesaaren alueelle on arvioitu tulevan uutta kerrosalaa yhteensä 353 000 k-m³. Alueen toteuttamisen kustannusarvio on noin 580 euroa/k-m².

Kaupungille rakennusoikeuden myynnistä, kiinteistöveroista ja tontinvuokrauksesta saatavat välittömät tulot voidaan arvioida olevan tarkastelussa oletetun inves-

tointiajanjakson, vuosien 2017–2027, aikana luokkaa 130-140 Me (na) riippuen kaavoitettavan asunto- ja liiketilojen toteutustavasta ja maankäyttömallista, rakentamiskaksotuksesta sekä maanluovutuksen toteuttamisperiaatteista. Edellä esitetyssä arviossa on oletettu, että alueelle toteutetaan monimuotoista asuntojakaumaa ja säänneltyä asuntotuotantoa..

Perustamisen lisäkustannukset

Alueelle laaditussa pohjarakennetarkastelussa on arvioitu koko alueen rakennusten porapaalutuksen lisäkustannuksen maanvaraiseen perustamiseen verrattuna olevan noin 55 miljoonaa euroa. Tarkastelussa on esitetty porapaaluperustamisen lisäkustannus maanvaraiseen perustamiseen nähden kortteleittain. Mikäli tarkemman suunnittelun ja tutkimusten perusteella osalla alueesta voidaan käyttää teräsbetonisia lyöntipaaluja porapaalujen sijaan tai hyödyntää vanhoja perustuksia uusien rakennusten perustusrakenteissa, voidaan perustamiskustannuksiin saada huomattavia korttelikohtaisia säästöjä. Perustamisen lisäkustannukset tulevat rakennuttajien maksettaviksi.

Erityiskustannukset

Alueen erityiskustannuksia ovat esimerkiksi itäpuolen vesialtaiden eteläreunalla sijaitsevat talon rungonsisäiset venepaikat sekä pihakansien alla sijaitsevat autopaidat. Osayleiskaavaan laaditun kustannustarkastelun pohjalta arvioitu korttelikohtaisen kannen alapuolisen autopaidan hinta on noin 40 000-50 000 euroa. Rakennusrungon sisäisen venepaidan hinnaksi arvioidaan noin 110 000-120 000 euroa.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 14.10.2009 esittää Hernesaaren tulevalle pääkadulle nimeä Laivakatu. Hernesaaren nimistön alustaviksi aihepiireiksi sovittiin seuraavat henkilöt ja heidän elämäntyönsä: kirjailija, kuvittaja, taidemaalari, professori Tove Jansson (1914 - 2001), arkkitehti, arkkitehtuurin professori, akateemikko Reima Pietilä (1923 - 1993) sekä taidemaalari, Suomen Akatemian jäsen Sam Vanni (1908 - 1992). Tove Janssonin nimi on hyväksytty vietäväksi ns. nimipankkiin ensimmäisen kerran 11.3.2002. Sam Vannin muistamista on käsitelty Töölönlahden eteläosan asemakaavan nimikysymysten yhteydessä 2.3.1998.

5 Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset



Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja viheralueverkostoon

Hernesaaren rakentuminen on osa Helsingin merellisen olemuksen muutosprosessia. Perinteinen satama- ja teollisuustoimintojen sekä kantakaupungin asuinalueiden rinnakkaiselo väistyy. Hernesaaren luonne muuttuu asuin- ja virkistysaluepainotteiseksi.

Osayleiskaava-alueen rakentuminen eheyttää yhdyskuntarakennetta. Hernesaaren rakentaminen yhdessä Jätkäsaaren rakennettavan kaupunginosan kanssa tulee liittämään vanhat teollisuus- ja satamakäytössä olleet ranta-alueet saumattomasti

osaksi kantakaupunkia. Näin kantakaupungin asumisen, työpaikkojen, palveluiden sekä virkistysmahdollisuuksien tarjonta monipuolistuu.

Teollisuus- ja varastotoiminnan poistussa alueelta Helsingin eteläinen rantasiluetti muuttuu. Suuret telakkatoimintaa palveleet hallirakennukset puretaan ja paikalle rakennetaan merellinen asumiseen painotettu kaupunginosa. Säilyvät rakennukset jättävät muistuman vanhasta toiminnasta, vaikka käyttötarkoitus muuttuisikin. Kaivopuistosta alkavaa kantakaupungin etelärannan puistoketjua jatketaan alueen itäpuolella. Näin virkistysalueverkosto rantoja kiertävine reitteineen tulee täydentymään.

Helsingin seutua kehitetään kansainvä-

lisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena. Alueen länsiosalle sijoittuva satamatoimintoja palveleva alue laajentaa Länsisataman matkustajaliikenteen toimintamahdollisuuksia. Helikopterikentän sijoittaminen Hernesaaren kärkeen tukee tätä tavoitetta. Helikopterikenttä mahdollistaa nopean yhteyden Tallinnaan. Alueen pohjoispuolelle jää telakkatoimintaa.

Hernesaareen on suunniteltu raitiotieyhteys keskusta. Yhteyden myötä Hernesaaren asema kaupunkirakenteessa muuttuu keskeisemmäksi. Uudelle alueelle muuttavat asukkaat vahvistavat lähialueella olemassa olevien sekä uusien julkisten ja kaupallisten palveluiden kysyntää.

Viheralueverkosto täydentyy uudella



rantapuistolla. Se edustaa Helsingistä tois-
taiseksi puuttuvaa avomerimaisemaan liit-
tyvää laajaa rakennettua viheraluetta. Uu-
si puisto monipuolistaa ja parantaa kanta-
kaupungin asukkaiden virkistysaluetarjon-
taa. Kantakaupungin rantoja kiertävä kevy-
en liikenteen reitti täydentyy vaihtoehtoyh-
teydellä.

Hernesaaren uusi asuinalue sijoittuu Hel-
sinki-puiston eteläisimmän, avomereen ja
ulkosaaristoon liittyvän osa-alueen reunal-
le ja liittyy rantapuiston välityksellä Helsinki-
puistoon. Uusi rantapuisto tukee Helsinki-
puiston keskeisiä teemoja: siitä tulee merel-
linen, kaupunkirakenteeseen kiinteästi liit-
tyvä ja helposti saavutettava kohde. Toimin-
toineen se muodostaa tärkeän vierailukoh-
teen matkailijoille ja kaupunkilaisille. Ranta-

puistosta tulee Helsinki-puistossa kulkevan
kantakaupungin rantareitin eteläinen toi-
minnallinen pääte. Helsinki-puiston rajausta
helikopterikentän osalta tarkistetaan seu-
raavan yleiskaavan yhteydessä.

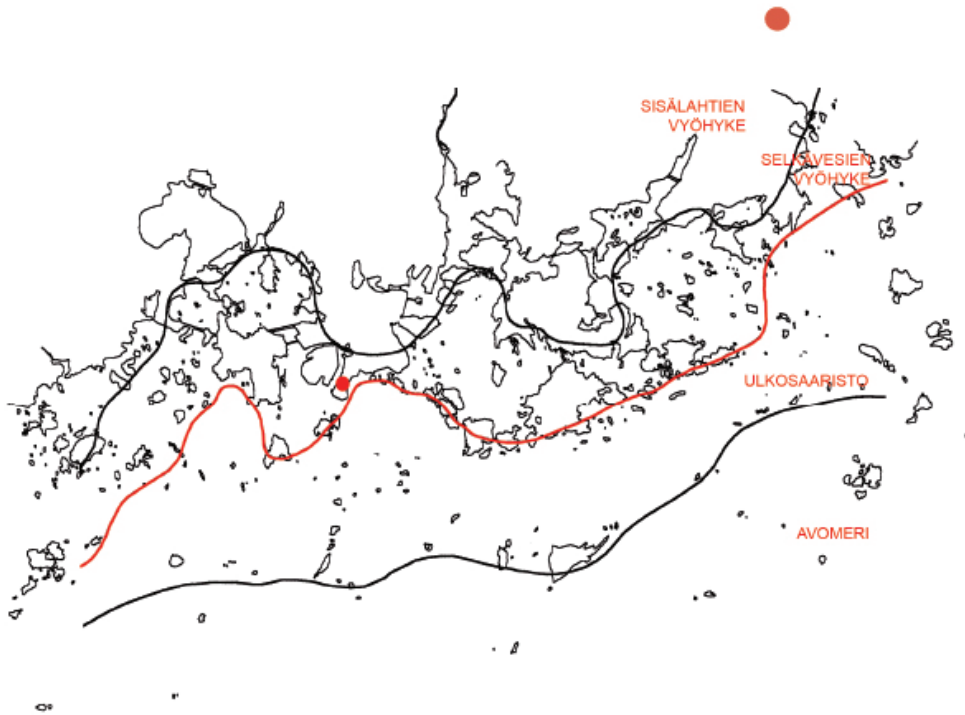
Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja siluettiin sekä kulttuuriperintöön

Rakennetut rannat tulevat näkymään hyvin
avomerelle ja ulkosaaristovyöhykkeelle. Nä-
kymät Lauttasaaresta ja eteläisistä kaupun-
ginosista erityisesti Merisataman suunnas-
ta tulevat oleellisesti muuttumaan. Osaylei-
skaava-alueen rakentaminen tulee vaikutta-
maan näkymiin myös Suomenlinnasta kat-
sottuna. Rakentaminen on keskimäärin ny-

kyisiä halleja matalampaa, mutta Hernesaa-
ren maanpinnan perustason nostaminen
useilla metreillä näkyy alueen profilissa.

Rantapuisto alueen itäreunalla peh-
mentää kaupunkijulkisivua verrattuna ny-
kyiseen verraten puuttomaan maisemaan.
Lauttasaaresta, Pihlajasaaresta, Suomenlin-
nan länsireunalta ja merisatamasta tarkas-
teltuna Hernesaassa tehtävillä meritäytöil-
lä, merelle kurottuvalla aallonmurtajalla ja
helikopterikentän meluesteeksi rakennet-
tavalla pengerryksellä on huomattava mai-
semallinen vaikutus. Rakennettu kaupunki-
julkisivu siirtyy osittain nykyisten avoimien
näkyvien paikalle. Hernesaaren rakentu-
minen on osa Helsingin merellisen olemuk-
sen muutosprosessia. Rakentumisen myötä
kantakaupunkimainen maisema laajenee ja

HERNESAARI AVOMEREN ÄÄRELLÄ



Hernesaari muuttuu kantakaupungin sivussa sijainneesta ulokkeesta tilallisesti kiinteäksi osaksi kantakaupunkia.

Alueella sijaitsevat Fordin entinen tehdasrakennus (Henry Fordin katu 6) ja Valtion viljavaraston rakennuttama Helsingin sata-mavarasto (Laivakatu 3) suojelemaan alueen maamerkkeinä, Hernesaaren teollisesta historiasta kertovina ja arkkitehtonisesti ja arvokkaina rakennuksina sekä toiminnaltaan alueen luonnetta rikastavana osana.

Vaikutukset luontoon ja alueen maa- ja kallioperään

Hernesaaren osayleiskaavaa toteutettaessa maanpinnan nostamisen ja maamassojen vaihdon myötä rikkaruohokentät tulevat katoamaan, mutta muutos tulee kestäväksi pitkään. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tutkitaan mahdollisuutta luoda rantapuiston eteläosiin saaristovyöhykkeelle

tyypillistä ympäristöä. Rakennettavan rantapuiston rantaviivasta tulee nykyistä rantaviivaa vaihtelevampi ja osin luonnonmukaisemmin käsitelty, mikä osaltaan edistää ympäristön monimuotoisuutta Hernesaaressa.

Hernesaaren rakentaminen ei vaikuta suoraan Pihlajasaarten luonnonympäristöön, mutta kasvava käyttöpaine lisää saarten kuormitusta. Tämä tulee jatkossa ottaa huomioon Pihlajasaarten kehittämisessä.

Hernesaaren meritäyttöjen vaikutus keskimääräisiin veden viipymiin Seurasaaren- selällä ja Laajalahdella on vähäinen ja mahtuu luonnollisten veden virtausvaihtelujen piiriin. Ruoppaus- ja täyttötöiden aiheuttama veden samentuminen on työn aikaista eikä sillä ole pysyvää vaikutusta meriympäristöön.

Osayleiskaavan mukaisella rakentamisella ei valtaosaltaan ole vaikutusta luonnonmukaiseen maa- ja kallioperään johtu-

en alueen täyttöhistoriasta.

Vaikutukset liikenteeseen

Osayleiskaava tuottaa lisää liikennettä 7 700 ajoneuvolla vuorokaudessa. Liikenne-ennusteen mukaan liikenne suuntautuu alueen kokoojakaduille, Telakkakadulle ja Eiranrantaan. Liikenteen lisääntyminen alueen tonttikaduilla on vähäistä. Liikenteen lisäys heikentää liikenteen sujuvuutta ruuhka-aikaan Telakkakadulla. Telakkakadun kapasiteettia ei pystytä lisäämään, sillä Telakkakatu rajautuu olemassa oleviin rakennuksiin ja entisen telakkaradan tila varataan raitioliikenteen käyttöön sujuvan joukkoliikenneyhteyden takaamiseksi.

Joukkoliikenteen palvelutaso paranee, kun Telakkakadulle saadaan raitiotieyhteys. Uusi raitiolinja palvelee Hernesaaren lisäksi nykyisiä asukkaita Etelä-Helsingin länsiosassa.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet paranevat. Hernesaaren tulee uusia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä alueen kokoojakadulle ja rantapuistoon. Hernesaaren jalankulun ja pyöräilyn yhteydet täydentävät Helsingin rantoja kiertävää reittiä. Telakkakadun uudistamisen myötä pohjoisesta Mechelininkadulta tuleva pääreitti voidaan jatkaa Telakkakatua pitkin katkeamattomana Eiranrantaan.

Pysäköintiratkaisu on kantakaupunkimainen: Vieraspysäköinti tapahtuu kadunvarsilla, asukas- ja työmatkaympäristö maanpäällisissä pysäköintilaitoksissa ja kannelalaisissa tiloissa.

Vaikutukset yhdyskuntateknisen huollon järjestämiseen ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Osayleiskaavan mukainen rakentaminen edellyttää teknisen huollon verkostojen uudelleen suunnittelua ja rakentamista alueelle.

Osayleiskaavalla on merkittäviä vaikutuksia

tuksia yhdyskuntateknisen huollon järjestämiskäytännöihin. Huvivenesataman viereisen rantabulevardin viereen pääkadun alle suunnitellut maanalaiset liiketilat asettavat reunaehdot yhdyskuntateknisen huollon toteuttamiselle; liiketiloiden on suunniteltu ulottuvan kadun toisella puolella olevien kerrostalojen perustuksiin. Näiltä osin jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin. Lisäksi alueen keskivaiheille, mahdollisesti osin pääkadun alle, sijoittuu maanalainen pysäköintilaitos. Myös pysäköintilaitoksen korkeustasojen ja yhdyskuntateknisen huollon tilavaatimusten yhteensovittamiseen on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota.

Maaperän esirakentaminen ja pilaantuneen maaperän kunnostaminen, meritäytöt sekä alueen yleistasausten korottaminen sekä puistojen, katujen, julkisten rakennusten ja teknisen huollon verkostojen rakentaminen edellyttävät merkittävää yhdyskuntataloudellista investointia.

Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen

Osayleiskaava-alueella ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen vaikuttavia seikkoja ovat maaperän pilaantuneisuus sekä katuliikenteen, helikopteriliikenteen ja Länsisataman laivaliikenteen aiheuttama melu. Osayleiskaava luo edellytykset ihmisten terveys- ja turvallisuusvaikutusten huomioimiselle asemakaavoituksessa, muussa jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa siten, että niille asetettavat vaatimukset täyttyvät.

Vaikutukset ilmastomuutoksen hallintaan ja energiansäästö- rakentamiseen

Osayleiskaava mahdollistaa kantakaupungin yhdyskuntarakenteen tiivistämisen. Hernesaaren rakennetaan tiivis kaupunginosa, jossa joukkoliikenne perustuu raitiolinjaan.

Osayleiskaavassa tullaan ottamaan huo-

HELSINGIN RANTOJEN MAISEMATILAT



mioon merenpinnan korkeuden ja aaltoilun vaikutukset rakentamistasoihin ja kuivatukseen. Hernesaaren rakentamisessa on varauduttava voimakkaisiin tuuliin ja sateisiin. Rantapuisto toimii osaltaan suojavyöhykkeenä etelänpuoleisille tuulille ja aalloille.

Osayleiskaava mahdollistaa matalaenergiarakentamisen.

Vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin

Rantapuiston, katutilojen ja asumisen tuominen veden ääreen, purjevenesatama sekä vesiturheilukeskus tulevat antamaan kaupunkilaisille mahdollisuuden käyttää merta sekä toisaalta ne luovat puitteet elävän kaupunkitilan syntymiselle.

Alue tukeutuu osittain lähistön olemassa oleviin peruspalveluihin. Näin se myös takaa palveluiden jatkumisen lähialueilla. Merkittävä osa Hernesaaren kaupallisista palveluis-



ta tulee sijoittumaan pohjoisimpaan kortteliin alueen sisään tulon yhteyteen. Hyvät päivittäispalvelut vähentävät asukkaiden tarvetta asioida kauempana. Erikoiskaupan osalta suurin osa asiointimatkoista kohdistuu kuitenkin Helsingin keskustaan. Hernesaari tarjoaa houkuttelevia paikkoja ravin-

tola- ja palvelukeskittymille, joissa merellinen ympäristö tarjoaa lisäarvoa palvelukonaisuuteen. Purjevenesatama, vesiurheilukeskus, hotelli sekä mahdolliset kulttuuripalvelut tuovat kävijöitä ja asiakkaita myös alueen ulkopuolelta.

Paikallinen ilmasto alueella on tuulinen

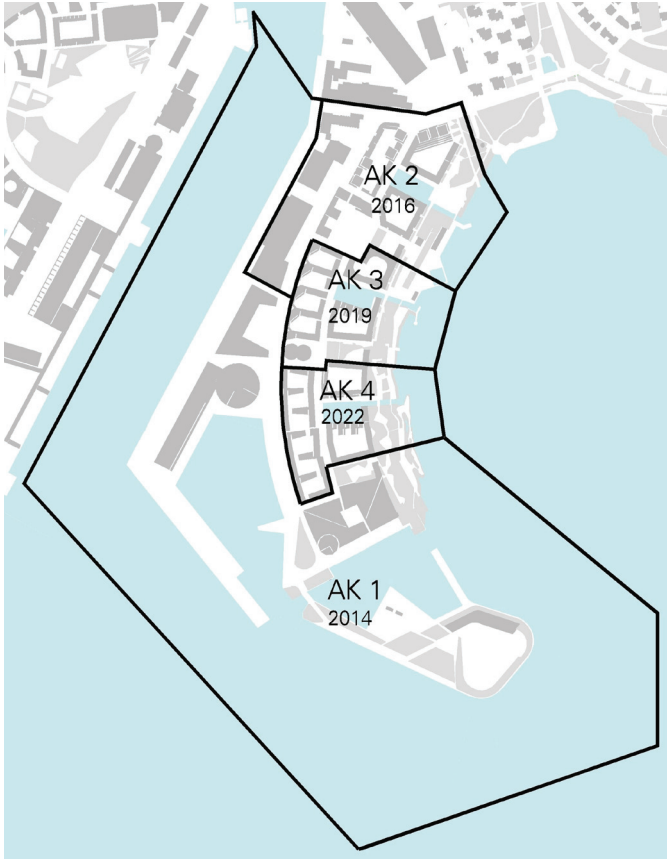
ja kostea. Rakennusten koossa ja sijoittelussa sekä viheralueiden suunnittelussa tullaan erityisesti kiinnittämään huomiota ilmasto-olosuhteisiin ja alueen viihtyisyyteen.

Alueelle sijoittuvasta väestöstä, toiminnoista ja näiden luonteeseen liitetystä mielikuvista muodostuu ajan kuluessa kaupunginosan sosiaalinen profiili. Alueen tavoitteeksi on asetettu monipuolinen väestörakenne, joka on urbaanin kaupunginosan keskeisin sosiaalinen piirre.

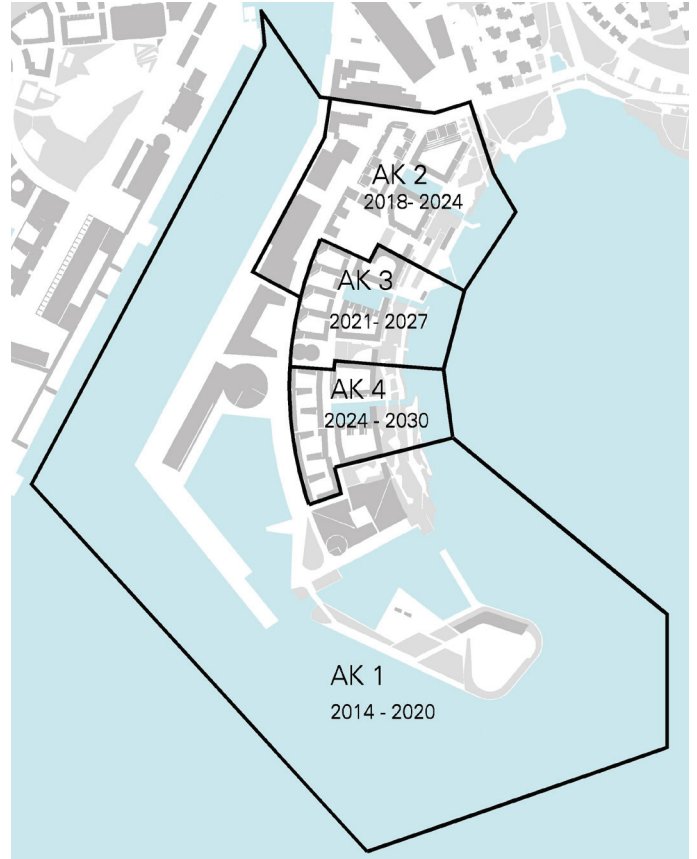
Hernesaarella on rakennettua puistopinta-alaa noin 12,4 m² asukasta kohden, mikä on vähemmän kuin koko Helsingin alueella keskimäärin (n. 33,7 m²/asukas, 1.1.2008). Eteläisessä suurpiirissä rakennettua puistoa on keskimäärin noin 19,5 m² asukasta kohden ja virkistysalueita kaikkiaan noin 33,7 m²/asukas. Hernesaaren merelliseen luonteeseen kuuluu kuitenkin myös asuinkylän vesialtaiden ja ympäröivän merimaiseman avoin tila ja mahdollisuus täydentää virkistysaluetarjontaa käyttämällä merialueita virkistykseen.



6 Hernesaaren toteuttaminen



Kaavoitusaikataulu



Toteutusaikataulu

Toteuttamisen aikataulu

Archtech Helsinki Shipyard -telakalla on vuokrasopimus vuoden 2017 loppuun asti. Tavoitteena on, että tällöin on kaavallinen valmius aloittaa Hernesaaren alueen rakentaminen.

Alueen esirakentaminen voidaan aloittaa osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen kun tarvittavat täyttö- ja ympäristöluvut on myönnetty.

Näkymä Suomenlinnasta, KSV ja Tietoa Oy



7 Suunnittelun vaiheet



Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaava-osaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 15.11.2006).

Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuoden 2006 kaavoituskatsauksessa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Sitä sekä kaavan lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin yleisötilaisuudessa 22.11.2006.

Suunnitteluohjelman sisällöstä ja alustavasta maankäyttökaaviosta pidettiin asukastilaisuus 26.2.2008.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi suunnitteluohjelman 3.4.2008 jatko-suunnittelun pohjaksi.

Osayleiskaavaluonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 10.6.2009.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi osayleiskaavaluonnoksen 10.12.2009 jatko-suunnittelun pohjaksi.

Osallisille lähetettiin osayleiskaavan tarkistettu luonnos (kirje päiväty 28.11.2011).

Tarkistetusta luonnoksesta pidettiin keskustelutilaisuus 14.12.2011.

Vuorovaikutus

Osayleiskaavatyön aloitusvaiheessa, vuoden 2006 lopulla, järjestettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa käsittelevä yleisötilaisuus. Suunnittelun etenemistä esiteltiin alueen asukkaille myös Eteläiset kaupunginosat ry:n sekä Pro Eiran järjestämissä tilaisuuksissa keväällä 2007.

Osayleiskaavatyön pohjaksi tilattiin kolmelta arkkitehtitoimistolta ideasuunnitelmia alueen maankäytöstä. Näiden asiantuntijatoimistojen lisäksi tilattiin Lasten ja nuorten arkkitehtuurikoulu Arkilta oma ideasuunnitelma ja osayleiskaava-alueen naapuruston asukkaiden muodostama ryhmä laati kaupunkisuunnitteluviraston tuella oman ideasuunnitelman. Myös toinen, omaehtoisesti toiminut asukasryhmä laati oman ideasuunnitelmansa. Kaikki kuusi ideasuunnitelmaa esiteltiin tiedotusvälineille ja osallisilla on ollut mahdollisuus tutustua suunnitelmiin näyttelyissä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Cafe Carusellissa Merisatamassa sekä Sanomatalon käytävägalleriassa. Ideasuunnitelmat olivat esillä myös viraston nettisivuilla ja niiden kommentointia varten perustettiin oma keskustelupalsta. Ideasuunnitelmia esiteltiin myös avoimessa asukastilaisuudessa syyskuussa 2007. Suunnitelmista saadusta palautteesta laadittiin yhteenveto jatkotyötä varten.

Osayleiskaavaluonnos ja selostusluonnos olivat nähtävillä mielipiteiden esittämis-

tä varten kaupunkisuunnitteluvirastossa ja Laiturin näyttelytiloissa 1.6.–18.6.2009 sekä viraston internet-sivuilla. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 10.6.2009.

Työn edistymisestä tiedotetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti päivälehdissä sekä kirjeitse alueen maanomistajille, alueella toimiville yrityksille, asukkaita edustaville yhdistyksille, muille seuroille ja yhdistyksille sekä osayleiskaava-alueeseen kuuluville tai siihen rajautuvien kortteleiden asuinkiinteistöille ja -osakeyhtiöille.

Projektin kotisivuja päivitetään ja niille tuodaan uutta suunnitteluaineistoa suunnittelun eri vaiheissa. Myös vuorovaikutustilaisuuksien keskustelut kootaan projektisivuille.

Esitetyt mielipiteet

Kaavamutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse kaavoituksen eri vaiheissa yhteensä 65 mielipidettä. Mielipiteistä 18 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Suunnitteluohjelmasta ja maankäyttökaaviosta koski 9 mielipidettä. Kesäkuussa 2009 nähtävillä olleesta asemakaavan muutosluonnoksesta on lähetetty 27 mielipidettä ja joulukuussa 2011 nähtävillä olleesta tarkistetusta luonnoksesta jätettiin 11 mielipidettä.

Saadut mielipiteet kohdistuivat rakentamisen määrään, maisemaan ja kaupunkiku-



vaan, helikopterikentän ja risteilysataman sijaintiin ja ympäristövaikutuksiin, purjevenesatamaan, vesiurheilukeskukseen, liikenteeseen ja pysäköintiin, osallistumiseen ja vuorovaikutukseen, päätöksen tekoon ja aikatauluun sekä palveluiden, puistojen ja virkistysalueiden määrään ja laatuun.

Lisäksi mielipiteitä on esitetty Hernesaarta koskevasta osayleiskaavaluonnoksesta 10.6.2009 järjestetyssä keskustelutilaisuudessa. Keskustelutilaisuuteen osallistui noin 40 henkilöä. Tarkistettua luonnosta koskevassa 14.12.2011 järjestettyyn keskustelutilaisuuteen osallistui noin 15 henkilöä.

Keskusteluissa korostuivat seuraavat teemat: helikopterikentän sijoittaminen Hernesaaren ja meritäyttöjen suunta ja laajuus, risteily-sataman eteläisin laituripaikka, liikenteen lisääntyminen alueella, rantapuiston luonne ja laajuus ja vesiurheilukeskus purjevenesatamaineen. Asukasmielipiteissä eniten esillä oleva vastustuksen aihe on maa- ja merialueille tulevat täytöt, jotka mantereelta tarkasteltuna muuttavat nykyistä maisemaa. Helikopteritoiminnan ja risteilysataman meluvaikutuksia pidetään Hernesaaren ja lähialueiden asukkaita häiritsevänä. Helikopterikenttä esitettiin poistettavaksi suunnittelualueelta. Rakentamisen määrää pidetään suurena, koska se lisää liikennettä Telakkakadulla ja Merisatamarannassa. Lisäksi liikennettä toivotaan ohjattavan jatkossa STX:n telakka-alueen kautta keskusta. Korkeiden rakennuksien raken-

tamista alueelle vastustetaan ja muutokin kaupunkisiluetin maatayttöineen esittää muodostuvan liian korkeaksi. Puisto- ja virkistysalueita pidetään riittämättöminä ja osassa mielipiteitä niiden toivotaan jatkuvan yhtenäisinä Hernesaaren eteläkärkeen.

Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että rakentamistehokkuus, palvelut, liikennemäärät ja pysäköintiratkaisut yhdessä muodostavat edellytykset matkailuun ja vapaa-aikaan liittyville toiminnoille sekä vetovoimaisen asuinalueen toteuttamiselle. Risteilylaiturin paikka on siirretty nykyisten risteilylaitureiden läheisyyteen, korkea rakentaminen on poistettu kaavamääräyksistä, Pihlajasaaren ja meritäytön etäisyyttä on kasvatettu ja puiston pinta-alaa on lisätty. Kevyen liikenteen reitti on ulotettu helikopterikentän ympäri sekä länsirantaan. Fordin talosta on laadittu kulttuurikäyttöselvitys ja veneiden varastointi sekä liikuntamahdollisuudet on huomioitu suunnittelussa.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaistyötä Helsingin kaupungin hallintokeskuksen, talous- ja suunnittelukeskuksen, kiinteistöviraston, ympäristökeskuksen, rakennusviraston, liikuntaviraston, opetusviraston, sosiaaliviraston, terveyskeskuksen, kulttuurikeskuksen, matkailu- ja kongressitoimiston, kaupunginmuse-

on, rakennusvalvontaviraston, pelastuslaitoksen, Helsingin seudun ympäristöpalveluiden, Helsingin sataman, Helsingin kaupungin liikennelaitos-liikelaitoksen, Helsingin Energia liikelaitoksen, Valtion taidemuseon, Suomen merivartioston, Merenkululaitoksen, Helsingin seudun liikenteen, Liikenneturvallisuusvirasto Trafin ilmailun, Finnavian, Helsingin poliisilaitoksen, Ympäristöministeriön, Työ- ja elinkeinoministeriön, Matkailun edistämiskeskuksen, Etelä-Suomen huoltorykmentin esikunnan, rajavartiolaitoksen, Liikenneviraston, Uudenmaanliiton sekä Uudenmaan elinkeino-, ympäristö- ja liikennekeskuksen kanssa.

Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämä aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 1.2.2008.

Viranomaisten kannanotot ja luonnoksesta pyydytyt lausunnot kohdistuivat helikopterikentän, sataman ja telakan toiminnan sekä maaperän ja merenpohjan rakentamisen ympäristövaikutuksiin, tulvariskeihin, helikopterikentän sijoittamisvaihtoehtoihin sekä lentoliikenteen ja merenkulun turvallisuuteen. Huomiota kiinnitettiin myös lumenvastaanottoaikkien ja veneiden talvisäilytyksen sijoittamiseen, vesialtaisiin, veneväyliin, joukkoliikennematkaisuihin, pysäköintiin, yleiseen turvallisuuteen, risteilymatkailun erityistarpeisiin, venesatamaan, rantarakentamiseen ja alueellisiin liikenneyhteyksiin. Lisäksi otettiin kantaa kohutuhintaiseen asuntotuotantoon, hallinta-



Asukkaiden viitesuunnitelma 2007



Konsulttien viitesuunnitelmat 2007

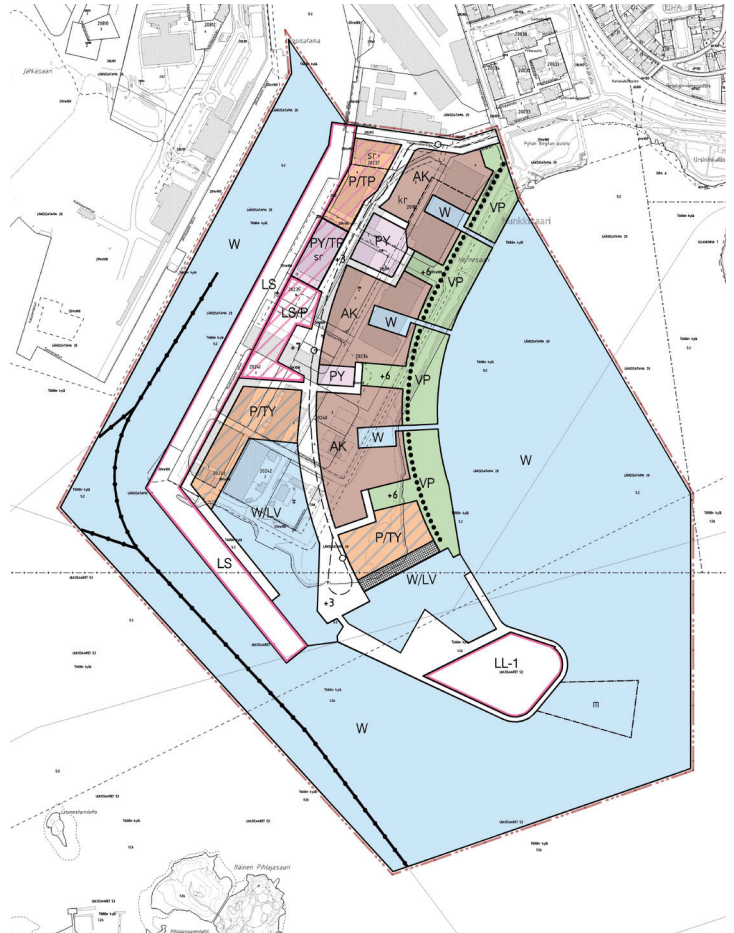
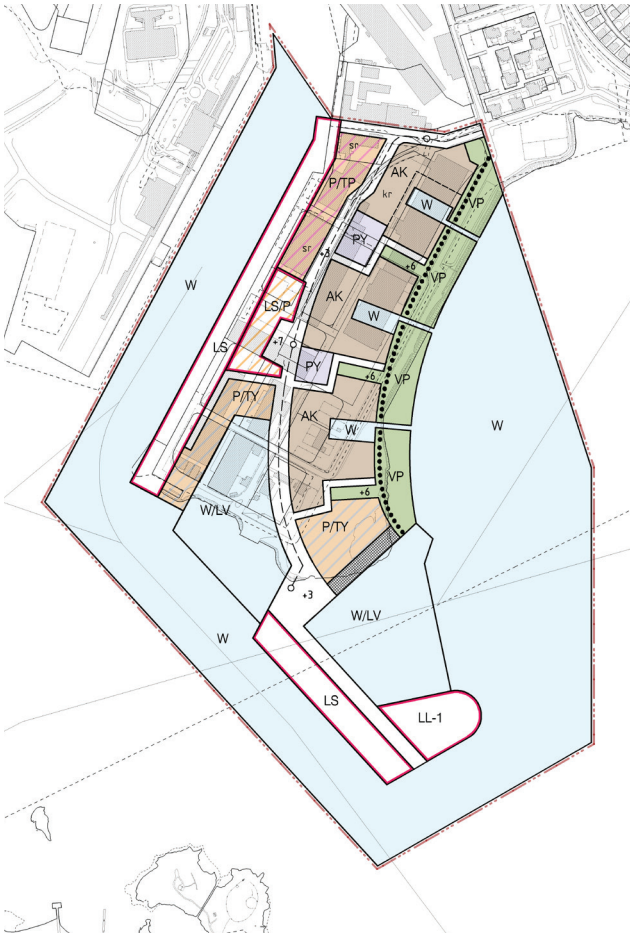
muotojen monipuolisuuteen, rakennussuojeluun, julkisiin palveluihin ja niiden sijoittamiseen, vaihtoehtoiseen energiantuotantoon, maakuntakaavaan, yleiskaavaan sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Kannanotot on kaavoitustyössä otettu huomioon siten, että esitetyt ympäristövaikutus-, helikopterikenttä- ja rakennushistoriaselvitykset on laadittu. Toimintojen ja rakennusten sijoittelussa on tutkittu vaihtoehtoisia ratkaisuja ottaen huomioon toimintojen ympäristövaikutukset. Helikopterikenttä on mitoitettu siten että se täyttää ilmailumääräysten vaatimukset. Nykyisiin laivaväyliin ei ole tehty muutosehdotuksia mutta nykyisten veneväylien siirto otetaan huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä. Satama-alue on mitoitettu sataman laatiman viitesuunnitelman mukaisesti. Fordin talo ja viljasiilot on määrätty suojeltaviksi rakennuksiksi ja venesatamien yhteyteen on varattu alueita veneilyyn liittyviin toimintoihin.

Hernesaaren osayleiskaavan luonnoksesta on pyydetty lausunnot Uudenmaanliitolta, Uudenmaan ympäristökeskukselta sekä Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta. Helikopterikentän suunnittelua koskeva lausunto pyydettiin Trafín ilmailulta Hernesaaren osayleiskaavan tarkistetun luonnoksen mukaisesta suunnitteluratkaisusta.

Uudenmaanliitto kiinnitti 29.6.2010 antamassaan lausunnossaan huomion helikopterikenttään ja veneväylään. Maakuntakaavassa ei ole osoitettu helikopterikenttää Hernesaaren edustalle, koska maakuntakaava on laadittu siten, ettei siinä ole osoitettu helikopterikenttää. Uudenmaanliiton mukaan helikopterikentän osoittaminen Hernesaaren edustalle ei ole siten ristiriidassa maakuntakaavan kanssa. Helikopterikentän melukäyrät ja kentän täytön vuoksi siirrettävä veneväylä tulee esittää osayleiskaavakartassa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen 15.4.2010 antaman lausunnon mukaan suunnitelma toteuttaa asuin- ja palvelurakentamisen osalta hyvin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita



yhdyskuntarakenteen eheyttämisen, elinympäristön laadun parantamisen ja joukko liikenteen hyödyntämisen varmistamisen kannalta katsottuna. Helikopterikentän toiminnan pysyvälle osoittamiselle ei ole esitetty perusteluja ja helikopteriliikenteen melu ei sovi asutuksen ja virkistysalueiden läheisyyteen. Meluhaittoja tulee tarkastella monipuolisesti ja niiden vaikutusten vähentämiseksi tulee julkisivujen ääneneristävyyteen ja toteutuksen valvontaan kiinnittää huomiota. Suunnitellut täytöt ja ruoppaukset vaativat vesilain mukaisen luvan ja pohjasedimentin pilaantuneisuus ja meriläjituskelpoisuus ruoppausalueilla on selvitetävä. Tulvariskin vaikutusta rakentamiseen ja rakenteisiin tulee selvittää. Ympäristövaikutusten arvioinnin tarpeellisuus on syytä

selvittää ympäristövaikutuksiltaan merkittävästi haitallisten liikennehankkeiden yhteydessä.

Helsingin ympäristökeskus kiinnitti 31.3.2010 antamassaan lausunnossaan huomion helikopteri-, risteily- ja ajoneuvo liikenteen aiheuttamiin melu- ja savuhaittoihin. Alue tulee suunnitella siten, että nykyisten toimintojen ympäristölupaehtojen täyttyminen on mahdollista. Ympäristöluvan mukaisella maksimiliikennemäärällä helikopteriliikenteen melu alittaa asuinkorttelien piha-alueilla ohjearvotason. Päiväaikainen ohjearvo ylittyy kuitenkin Hernesaaren itärannalle sijoittuvan puiston eteläosissa sekä Pihlajasaaren koillisosassa. Helikopterikentän toiminnasta aiheutuva melutaso saa olla ulkona ympäristön asuinalu-

eilla, virkistysalueilla sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla päiväaikaan kello 7.00–22.00 enintään 55 dB. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota äänieristykseen, parvekkeiden melusuojaukseen ja muihin meluntorjuntaratkaisuihin. Meluselvitysten mukaan suunniteltu maankäyttö ei mahdollista sataman nykyisen ympäristöluvan mukaista toimintaa ja ympäristölupa saattaa myöhemmin rajoittaa laivojen yöpymistä. Lisäksi tulee tarkemmin arvioida laivapäästöjen vaikutusta alueen korttelien ilmanlaatuun. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää, onko telakan toimintoilla suunnittelualueen melu- tai ilmanlaatuilanteeseen sellaisia vaikutuksia, jotka tulisi ottaa huomioon alueen suunnittelussa. Kookajakadun varsi ei sovellu koulujen, leikki-



puistojen ja päiväkotien toimipisteiden sijoituspaikaksi. Suunnitellut hyvät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet mahdollistavat oman auton käyttötarpeen minimoinnin ja autopaikkamäärän suunnittelussa lähtökohdaksi tulisi ottaa enintään kantakaupunkinormin mukainen mitoitus. Kaavamääräyksiin tulisi jo osayleiskaavatasolta lähtien ohjata aurinkosähkön ja -lämmön sekä tuulivoiman käyttöön sallimalla niiden vaatimat rakenteet korttelialueilla. Alimman rakentamiskorkeuden tulee perustua riittäviin selvityksiin tulvavaarasta ottaen huomioon tiedossa olevat merivedennousua koskevat ennusteet.

Tarkistetun luonnoksen mukainen suunnitteluratkaisu sai lentoturvallisuutta valvovalta 29.8.2011 Liikenneturvallisuusvirasto Trafi Ilmailulta myönteisen lausunnon. PES arkkitehteiltä ja Finnacialta tilatussa helikopterikentän toiminnallisessa selvityksessä tutkittiin mitoitusta lentosektoreille ja laivaväylille sekä kentälle ja sitä palveleville rakennuksille. Trafien lausunnon mukaan selvi-

tyksen helikopterilentopaikan suunnittelu on tehty ilmailumääräyksiä noudattaen.

Osayleiskaavaratkaisun eri vaihtoehdot

Osayleiskaavatyön pohjaksi tilattiin kolmelta arkkitehtitoimistolta vaihtoehtoisia ideasuunnitelmia alueen maankäytöstä jonka jälkeen toimintojen sijoittamista alueelle on tutkittu vaihtoehtoisten maankäyttökaavioiden avulla.

10.12.2009 kaupunkisuunnittelulautakunta antoi jatkosuunnitteluohjeita 17.9.2009 päivätylle Hernesaaren osayleiskaavan luonnokselle. Jatkosuunnitteluohjeet on otettu huomioon siten, että uusi risteilylaituri on merkitty nykyisen laituri-alueen yhteyteen eikä sen toteuttaminen ole sidoksissa helikopterikentän toteuttamiseen. Venesatamien ulostuloväylät suuntautuvat etelään ja itään.

Kilpapurjehdukselle ja veneilylle on mahdollistettu hyvät olosuhteet. Alueelle

on merkitty kaksi venesatamaa ja niiden yhteyteen alueita, jotka soveltuvat purjehduskilpailuiden järjestämiseen, veneiden säilytykseen ja huoltoon.

Alueen pohjoisosassa on selvitetty mahdollisuudet toteuttaa kaavaluonnosta korkeampaa rakentamista. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 13.12.2011 suosituksen koskien korkeaa rakentamista Helsingissä. Suosituksen mukaan Hernesaaren pohjoisosa kuuluu vyöhykkeeseen, jossa ympäristöään korkeampi rakentaminen (max noin 16 krs) on mahdollista tapauskohtaisen edellytysten ja vaikutusten arvioinnin jälkeen, mikäli rakennus on perusteltu osa korttelirakennetta tai aluetta. Kaupunkikuvallisen tarkastelun perusteella alueelle ei esitetä ympäristöään korkeampaa rakentamista.

Valtion viljavaraston siilot on merkitty suojeltavaksi osayleiskaavassa ja tarkemmat suojelutavoitteet määritellään asemakaavoituksen yhteydessä.

Suhteessa osayleiskaavaluonnokseen



ehdotuksessa asuinkerrosalan määrää on nostettu 190 000 k-m2:sta 210 000 k-m2:een ja vastaavasti asukasmäärä on noussut 4 600:sta 5 100:aan. Muun kerrosalan määrään määrää on nostettu 80 000 k-m2:sta 190 000 k-m2:een ja vastaavasti työpaikkamäärä on noussut 2 000:sta 3 800:aan. Alueen pohjoisosan ympäristöään selkeästi korkeampia rakennuksia koskeva kaavamääräys 'osa-alue, jolle asemakaavassa voidaan osoittaa enintään 16-kerrosta korkeita rakennuksia' on poistettu. Kolmas risteilylaivalaituri on siirretty länsirannalle Munkkisaaren laiturin laiturialueen jatkeeksi. Helikopterikentän täyttöaluetta on siirretty noin 100 metriä itään ja lentoturvallisuuden varmistamiseksi kentän itäpuolelle on osoitettu keinotekoinen matalikko.

Helikopterikentän sijaintivaihtoehdot

Hernesaaren osayleiskaavaluonnosta koskevista mielipiteissä esitettiin helikopterikentän poistamista suunnitelmasta sekä useita vaihtoehtoisia sijaintiehdotuksia Her-

nesaaren lisäksi. Helikopteritoiminto sisältyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.4.2008 hyväksymään Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelmaan. Helikopterikentän sijoitusta on esitetty Hernesaaren ohella Jätkäsaareen, Lauttasaareen, Koivusaareen, Malmin lentokentälle ja Vuosaareen.

Helikopterikentän saavutettavuus edellyttää sen sijoittamista kantakaupungin välittömään läheisyyteen. Lentoturvallisuus, kenttää varten tarvittavan maa- tai vesialueen laajuus ja lentotoiminnasta aiheutuva melu asettavat kuitenkin käytännössä merkittäviä rajoitteita ja vaatimuksia kentän sijainnille ja lähiympäristölle.

Lentoturvallisuuteen liittyviä erityisvaatimuksia kentän lähiympäristön suhteen ovat esimerkiksi lentosektorit, joiden tulee mahdollistaa esteetön lähestyminen kentälle kahdesta vastakkaisesta ilmansuunnasta. Lentosektorien esteettömyyteen vaikuttavat esimerkiksi sektorien läheisyydessä olevat rakennukset ja laiva- ja veneväylät.

Lentotoiminnan aiheuttaman melun

johdosta helikopterikenttä tulee sijoittaa riittävälle etäisyydelle melulle herkästä toiminnasta kuten asumisesta ja virkistysalueista. Tämän lisäksi kentän läheisyyteen tulevien asuinkorttelien massoitellulla ja yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla tulee varmistaa riittävä meluntorjunta. Jo rakennettujen asuinalueiden osalta ei lentotoiminnan meluvaikutuksia ja meluntorjuntatarpeita pystytä juurikaan ottamaan suunnittelussa huomioon, mistä syystä kentältä operoitaessa tulee välttää rakennetun kaupunkialueen yli tapahtuvaa lentoa. Lentokentän pääasialliseksi kaavailtuun lentosuuntaan nähden Hernesaaren kärki tarjoaa mahdollisimman vähän häiriötä aiheuttavan lentoreitin suoraan merialueelle. Liikentotoiminnan lisäksi kenttä on tarpeellinen yleiselle turvallisuudelle.

Helikopterikentän nykyinen sijainti Hernesaaressa rajaisi asumisen varsin pienelle maa-alueelle osayleiskaava-alueen pohjoisosaan helikopterikentän meluvaikutusten vuoksi.

Helikopteriliikenteen aiheuttamien meluvaikutusten vuoksi kenttä on tarkistettuna osayleiskaavaluonnoksessa siirretty noin 500 metrin etäisyydelle suunnitellusta asumisesta ja virkistysalueista. Toiminta on sijoitettu noin viiden hehtaarin kokoiselle mereen tehtävälle täyttönimelle alueen kaakkoisosaan. Suunniteltua merialueen täyttöä on mahdollista hyödyntää sijoittamalla sen yhteyteen vesiurheilukeskus. Nykyiset laivaväylät on mahdollista säilyttää ja mereen tehtävä täyttö on sijoitettu ympäristöään matalammalle merialueelle. Kentän läheisyyteen rakennetaan melun leviämistä estäviä rakenteita ja rakennuksia, kuten terminaali-, halli- ja huoltotiloja. Kentän etäisyys keskustasta on 4 kilometriä, joka vastaa noin 13 minuutin matka-aikaa autolla. Otettaessa huomioon lentokentän sijaintipaikan vaatimusten ja vaikutusten kokonaisuus Hernesaaren osayleiskaavassa esitetty sijainti on alustavien tarkasteluiden perusteella arvioitu parhaaksi ja toteuttamiskelpoisimmaksi vaihtoehdoksi esitetyistä vaihtoehdoista sijainneista. Alustavan tarkastelun perusteella tarkempaa vaikutusten arviointia ei ole tarpeen tehdä.

Jätkäsaaressa on hyväksytty osayleiskaava ja kaksi asemakaavaa. Lisäksi Jätkäsaaressa on vireillä viisi asemakaavaa. Helikopterikentän sijoittaminen Jätkäsaareen kaavailun satama-alueen eteläkärkeen edellyttäisi uutta osayleiskaavaa alueelle. Helikopterikentän lähestymislentosektori tulisi sijoittaa laivaväyliä itäpuolelle. Lentosektori ristettäisi tällöin nykyisiä laivaväyliä ja edellyttäisi laivaväyliä huomattavia siirtoja etelään matalille merialueille Pihlajasaaren välittömään läheisyyteen. Kentän etäisyys keskustasta olisi 3,8 kilometriä, joka vastaa noin 13 minuutin matka-aikaa autolla. Edellä mainituista syistä noin 500 metrin pituinen lisätäyttö mereen olisi todennäköisesti toteuttamiskelvoton ratkaisu.

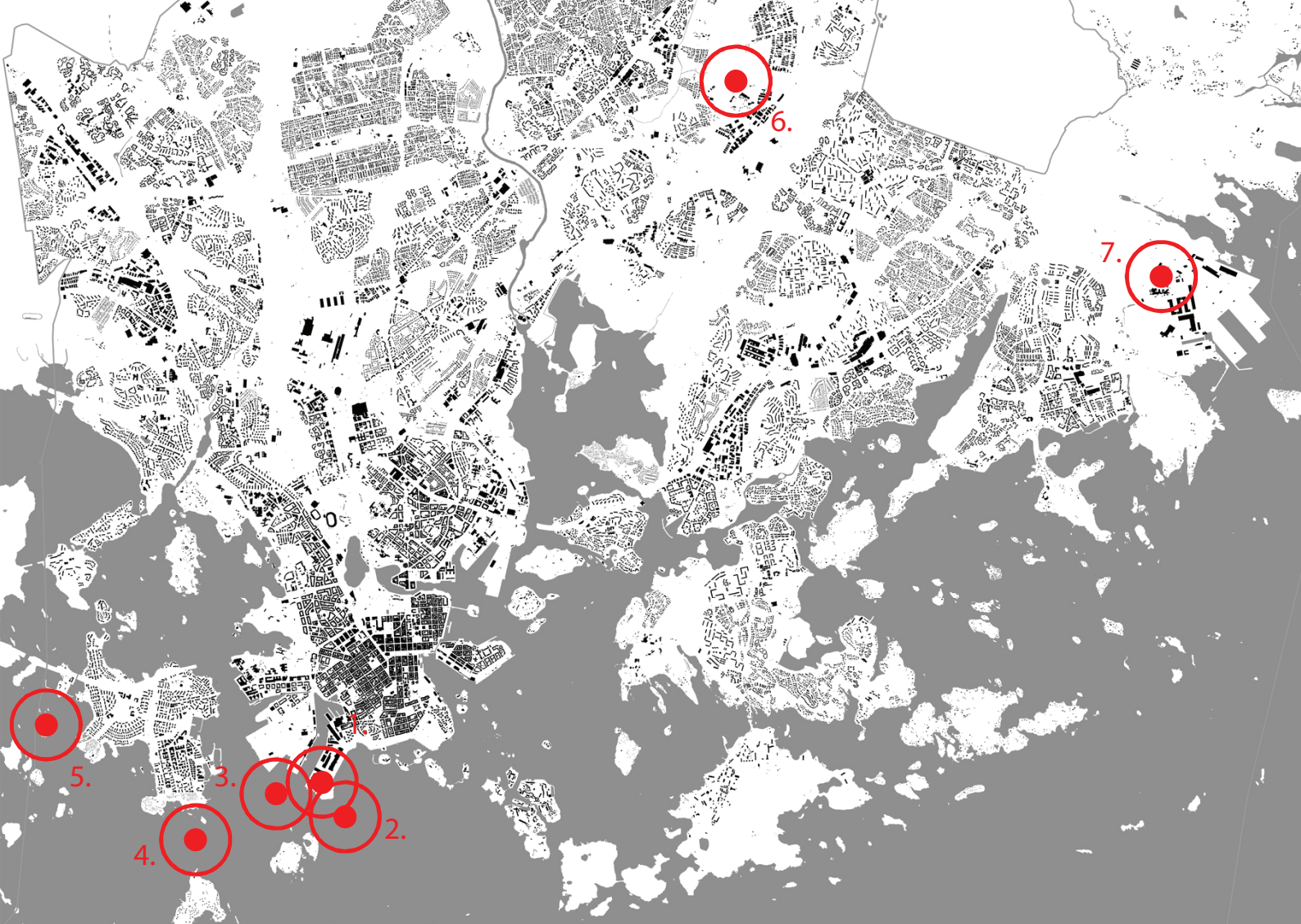
Lauttasaaren eteläkärjessä arviolta Ulkohatun luodolle ulottuva meri-täyttö mahdollistaisi helikopterikentän meluvaikutusalueen riittävän etäisyyden Lauttasaaren Vattuniemen ulkoilupuistosta. Meluvaikutus-alue ulottuisi kuitenkin Melkin pohjoisosiin. Katuyhteys helikopterikentälle tulisi ulottaa asemakaavoitetun puiston läpi. Lauttasaaren eteläkärki on lisäksi merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, jota kehitetään siten, että alueen arvot ja ominaisuudet säilyvät. Kentän etäisyys keskustasta olisi 5,5 kilometriä, joka

vastaa noin 16 minuutin matka-aikaa autolla. Helikopterikenttä toimintona ei olisi alueen kehitystavoitteiden mukainen.

Helikopterikentän sijoittaminen Koivusaaren eteläpuoleiselle merialueelle ulottaisi kentän sijainnin Tiirasaaren läheisyyteen, jotta helikopterikentän meluvaikutusalue olisi riittävän etäällä Koivusaaren tulesta asuinalueesta. Lisäksi Koivusaaren eteläkärki on luonnonsuojelualue. Käärme- ja luotojen virkistysaluekokonaisuus ja Tiirasaaren, Mäntysaaren ja Niittysaarten loma-asuinalueet jäisivät helikopterikentän tai lentoreitin meluvaikutusalueen piiriin. Kentän etäisyys keskustasta olisi 7 kilometriä, joka vastaa noin 15 minuutin matka-aikaa autolla. Virkistys- ja asuinalueita ei olisi todennäköisesti riittävässä määrin mahdollista suojata helikopterikentän meluvaikutuksilta.

Helikopterikenttätöiminnot Malmilla rajoittaisivat pitkällä aikavälillä maankäytön suunnittelua laajalla alueella, sillä helikopterikentän lentoreitti kuljisi rakennetun kaupunkialueen yli altistaen useita asuinalueita meluvaikutuksille. Lisäksi Malmin lentokenttä on etäällä keskustasta, 15 kilometrin etäisyys vastaa noin 20 minuutin ajoaikaa. Malmin lentokentän supistaminen helikopteritukikohdaksi tarkoittaisi ensisijaisesti toimimista rajavartiolaitoksen tukikohtana eikä ratkaisu poistaisi tarvetta osoittaa helikopterikenttä keskustan tuntumaan.

Vuosaaren satamakeskuksen maankäyttö on osoitettu 9.10.2009 voimaantulleissa asemakaavan muutoksissa. Kaavoissa ei ole varauduttu helikopterikentän sijoittamiseen. Satamakeskuksen suunnittelun yhteydessä on selvitetty Malmilla toimivan pelastushelikopterikentän sijoittamista sataman yhteyteen. Sopivaa paikkaa ei löydetty. Lisäksi helikopteriliikenteen vaikutuksia tulisi tarkemmin selvittää sataman lähialueilla sijaitsevien luonnonsuojelualueiden, virkistysalueiden ja loma-asutuksen suhteen. Vuosaaressa kentän 17 kilometrin etäisyys keskustasta vastaisi noin 25 minuutin ajoaikaa. Aivan kuten Malmi myös Vuosaaren satama helikopterikentän sijaintipaikkana on etäällä keskustasta. Kansainvälisen helikopteriliikenteen luonteen kannalta kentän saavutettavuus ei ole tyydyttävä.

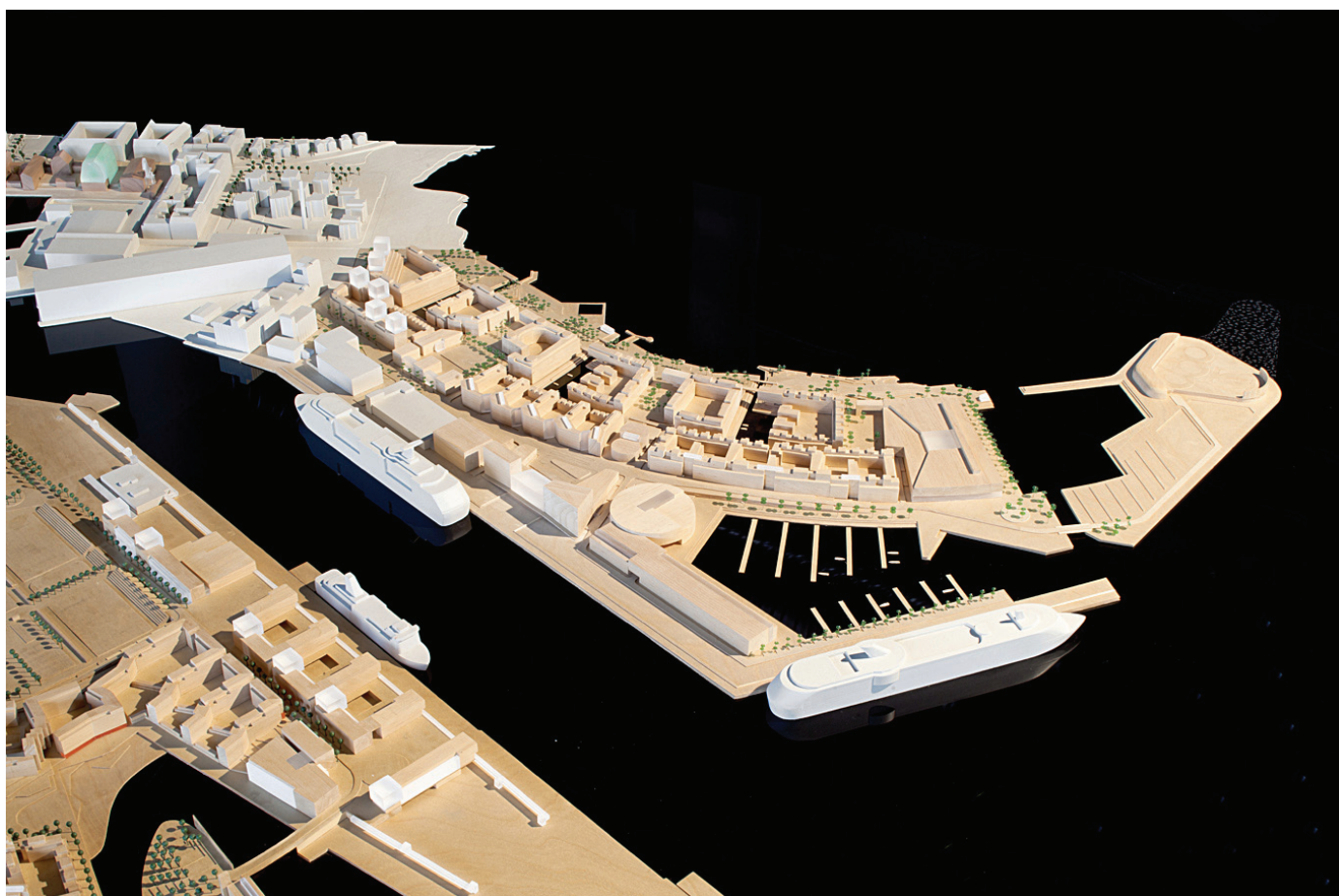


TARKASTELLUT
SIJAINIVAIHTOEHDOT
HELIKOPTERIKENTÄLLE:

1. Hernesaari,
nykyinen sijainti
2. Hernesaari,
osayleiskaavan mukainen ratkaisu
3. Jätkäsaari
4. Lauttasaari
5. Koivusaari
6. Malmin lentokenttä
7. Vuosaaren satama

8. Käsittelyvaiheet

Hernesaaren pienoismalli,
valokuva Jussi Tiainen



Hernesaaren osayleiskaavaehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 7.2.2012. Kaupunkisuunnittelulautakunta jätti asian pöydälle ja päätti 28.2.2012 puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä.

Samalla lautakunta päätti lisätä seuraavat jatkosuunnittelua ohjaavat ponnet:

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää helikopterikentän taloudellisia toteuttamisedellytyksiä nykytiedon valossa epätodennäköisinä, eikä kenttä vaikuta julkisena investointina kannattavalta. Kentän varaus on kuitenkin perusteltua säilyttää yleiskaavassa, sillä varauksen suora vaikutus rajoittuu Hernesaaren eteläkärjen merikeskukseen, eikä kentän varauksen poistaminen täten muuttaisi muilta osin hernaaren kaavoituksen kokonaisuutta. Asemakaavoituksen yhteydessä on syytä toteuttaa nykyistä tarkemmin helikopterikentän kustannus - hyöty -tarkastelu sekä arvioida tässä yhteydessä myös kentän vaikutuksia lähialueen kaavoitukseen. Helikopterikentän mahdollisesta toteutuksesta päätetään myöhemmin erikseen.

Jatkosuunnittelun edetessä pyritään kaikin keinoin löytämään viljan varastoinnille kokonaistaloudellisesti Hernesaaren viljasiiloja parempi sijoituspaikka. Hernesaaren viljasiilojen osalta tulee varmistaa mahdollisuus niiden kehittämiseen taloudellis-toiminnallisesti järkevämpään käyttöön.

Käsittely

Vastaehdotus:

Lasse Männistö: Lisätään päätöksen yhteyteen seuraava lautakunnan ponsi ohjaamaan alueen jatkosuunnittelua: Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää helikopterikentän taloudellisia toteuttamisedellytyksiä nykytiedon valossa epätodennäköisinä, eikä kenttä vaikuta julkisena investointina kannattavalta. Kentän varaus on kuitenkin perusteltua säilyttää yleiskaavassa, sillä varauksen suora vaikutus rajoittuu hernaaren eteläkärjen merikeskukseen, eikä kentän varauksen poistaminen täten muuttaisi muilta osin hernaaren kaavoituksen kokonaisuutta. Asemakaavoituksen yhteydessä on syytä toteuttaa nykyistä tarkemmin helikopterikentän kustannus - hyöty -tarkastelu sekä arvioida tässä yhteydessä myös kentän vaikutuksia lähialueen kaavoitukseen. Helikopterikentän mahdollisesta toteutuksesta päätetään myöhemmin erikseen.

Kannattajat: Stefan Johansson

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi vastaehdotuksen yksimielisesti äänestyksestä.

Vastaehdotus:

Lasse Männistö: Lisätään päätöksen yhteyteen seuraava lautakunnan ponsi ohjaamaan alueen jatkosuunnittelua: Jatkosuunnittelun edetessä pyritään kaikin keinoin löytämään viljan varastoinnille kokonaistaloudellisesti Hernesaaren viljasiiloja parempi sijoituspaikka. Hernesaaren viljasiilojen osalta tulee varmistaa mahdollisuus niiden kehittäminen taloudellis-toiminnallisesti järkevämpään käyttöön.

Kannattajat: Osmo Soininvaara

1. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Jatkosuunnittelun edetessä pyritään kaikin keinoin löytämään viljan varastoinnille kokonaistaloudellisesti Hernesaaren viljasiiloja parempi sijoituspaikka. Hernesaaren viljasiilojen osalta tulee varmistaa mahdollisuus niiden kehittäminen taloudellis-toiminnallisesti järkevämpään käyttöön.

Jaa-äännet: 2: Tuula Palaste-Eerola, Heli Puura

Ei-äännet: 7: Stefan Johansson, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Matti Niemi, Elina Palmroth-Leino, Osmo Soininvaara, Sampo Villanen

Lautakunta hyväksyi tehdyn vastaehdotuksen.

Helsingissä 28.2.2012

Olavi Veltheim

Tekijät

Matti Kaijansinkko, Jari Huhtaniemi, Anna Nervola, Kati Immonen, Matti Neuvonen, Mikko Stenius, Leena Makkonen, Anne Karlsson, Jouni Heinänen, Tiina Tikkanen ja Annikki Vartiainen

Nimike

HERNESAAREN OSAYLEISKAAVA

Sarjan nimike

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTON ASEMAKAAVAOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjanumero	2011:8	Julkaisu-aika	28.11.2011
Sivuja	71	Liitteitä	16
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Hernesaaren osayleiskaava mahdollistaa asumisen, työpaikkojen ja vapaa-aikaan ja matkailuun liittyvien palveluiden sijoittamisen Hernesaareen. Risteilylaivoille on osoitettu kahden nykyisen laituri paikan lisäksi yksi uusi laituri paikka. Helikopterikentälle on osoitettu uudelle täyttömaalle pysyvä sijainti. Lisäksi alueelle on sijoitettu kaksi venesatamaa; purjehdys satama ja vesiuurheilukeskus. Venesatamien yhteydessä on vapaa-aikaan ja veneilyyn liittyvän kaupan ja toiminnan keskittymä. Hernesaaren itärintaan rakennetaan puisto, jonka pinta-ala on noin 6 ha. Laivakadun länsipuolella Fordin talo, Munkkisaaren teollisuustalo ja viljasiilot säilytetään.

Osayleiskaava-alueen nykyisen maa-alueen pinta-ala on noin 33 ha. Luonnoksen mukaan merialueille tehtäviä lisätäyttöjä on noin 11 hehtaaria. Asuntorakentamisen kerrosalatalavoite on noin 210 000 k-m², joka vastaa noin 5 100 asukasta. Työpaikka- ja palvelukerrosalatalavoite on noin 190 000 k-m², joka vastaa noin 3 800 työpaikkaa.

Alueelle etsitään uusia ja omaperäisiä kaupunkiasumisen ratkaisuja. Niitä voivat olla kerrostalojen lisäksi kaupunkipientalot ja -rivitalot ja kerrostalon ja pientalon asumisratkaisujen yhdistelmät. Tavoitteena on, että alueesta tulee elinvoimainen ja viihtyisä osa Helsingin kantakaupunkia.

Asiasanat

HELSINKI, KAUPUNKISUUNNITTELU, ASEMAKAAVOITUS, LÄNSISATAMA, HERNESAARI, KANTAKAUPUNKI, KERROSTALOT, ASUMINEN, ASUNNOT, TOIMIPAIKAT, TYÖPAIKAT, PUISTO



Lasten ja nuorten viitesuunnitelma Hernesaaresta, Lasten ja nuorten arkkitehtuurikoulu Arkki 2007