Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:4

Jätkäsaarenkallio ja Hietasaari

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus

Jätkäsaarenkallio ja Hietasaari

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2009

Tekstin toimitus Pia Sjöroos, Hanna Pikkarainen
Valokuvat ja piirrokset: Kaupunkisuunnitteluvirasto, Länsistama-projekti ellei toisin mainita

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sanna Kumpulainen
Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 011/2009

Paino: Edita Prima Oy 2009

ISSN 0787-9024
ISBN 978-952-223-409-4 (nid)
ISBN 978-952-223-410-0 (PDF)

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

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

Asemakaava koskee:
20. kaupunginosan (Länsisatama) vesialuetta

Kaavan nimi:
Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava ja asemakaavan muutos

Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto
Vireilletulosta ilmoittaminen: 10.3.2005
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 7.2.2008, muutettu 11.12.2008
Kaupunkisuunnitteluvirasto: muutettu 23.3.2009
Kaupunginhallitus, muutettu 25.5.2009
Kaupunginvaltuusto: 3.6.2009
Tullut voimaan: 7.8.2009

Alueen sijainti:
Alue sijaitsee pääosin Länsisataman kaupunginosassa, Jätkäsaaressa sekä pieneltä osin Kampin kaupunginosassa. Alue rajautuu koillisessa Ruoholahdenrantaan rajautuviin kortteleihin ja idässä mereen Hietalahdessa. Luoteessa alueen rajana on Ruoholahden toteutetut asuinkorttelit. Lounaassa alueen rajaus kulkee Jätkäsaaren osayleiskaavan mukaista Länsisatamankadun linjausta myöten.

Sisältö

1 Tiivistelmä ... 6

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen sisältö ... 6
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmistelun vaiheet ... 6
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteutus ... 7

2 Lähtökohdat ... 8

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ... 9
Maakuntakaava ... 10
Yleiskaava ... 10
Asemakaavat ... 12
Rakennusjärjestys ... 12
Kiinteistörekisteri ... 12
Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökset ... 13
Pohjakartta ... 13
Maanomistus ... 13
Alueen yleiskuvaus ... 14
Alueen historia ja rakennettu ympäristö ... 14
Palvelut ... 20
Liikenne ... 21
Pysäköinti ... 22
Julkinen liikenne ... 22
Luonnonympäristö ... 23
Suojelukohteet ... 24
Yhdyskuntatekninen huolto ... 26
Keskeiset ympäristötekijät ... 26
Ympäristöhäiriöt ... 29

3 Tavoitteet ... 35

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva ... 35
Kestävän kehityksen mukainen liikenneratkaisu ... 37

4 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kuvaus ... 39

Yleisperustelu ja -kuvaus ... 39
Mitoitus ... 40
Asuinrakennusten korttelialueet (AK ja AKS) ... 41
Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (AL) ... 44
Hotellirakennusten korttelialueet (KL-1) ... 45
Toimitilarakennusten korttelialueet (KTY) ... 46

Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YO, YU) ... 46
Lähipalvelurakennusten korttelialueet (PL) ... 48
Autopaikkojen korttelialueet (LPA, LPA-1) ... 49
Kadut ja aukiot ... 50
Puistoalueet (VP) ... 52
Mechelininkadun ympäristön suunnittelu, Länsilinkki ... 54
Liikenne ... 55
Julkiset palvelut ... 63
Luonnonympäristö ... 67
Suojelukohteet ... 67
Yhdyskuntatekninen huolto ... 67
Maaperän pilaantuneisuus ja rakennettavuus ... 70
Meluntorjunta ... 71
Nimistö ... 74

5 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset ... 77

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön ... 77
Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen ... 80
Vaikutukset luontoon, maisemaan ja kaupunkikuvaan ... 81
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen ... 81
Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin ... 81
Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset ... 82

6 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset ... 85

Rakentamisaikataulu ... 85
Toteuttamis- ja soveltamisohjeet ... 85
Toteutuksen seuranta ... 85

7 Suunnittelun vaiheet ... 88

Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus ... 88
Viranomaisyhteistyö ... 88
Esitetyt mielipiteet ... 88
Muistutukset ja lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset ... 88

8 Käsittelyvaiheet ... 90

Liitteet ... 91

1 Tiivistelmä

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen sisältö

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

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

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

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

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

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

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen valmistelun vaiheet

Kaavoitustyö on käynnistetty Helsingin kaupungin aloitteesta.

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

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

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

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

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

Asemakaava-alueen rajaus. Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto

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

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

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

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

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

Kaupunkisuunnitteluvirasto muutti 23.3.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Kaupunginhallitus muutti 25.5.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteutus

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

2 Lähtökohdat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Asemakaavan muutosta koskevat seuraavat, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

- Uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Riittävien alueiden varaaminen jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä verkostojen jatkuvuuden edistäminen.
- Riittävän suuren etäisyyden jättäminen haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille.
- Alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön.
- Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.
- Melusta aiheutuvan haitan ehkäiseminen ja jo olemassa olevien haittojen vähentäminen.
- Riittävän meluntorjunnan varmistaminen, kun uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja sijoitetaan melualueille.
- Olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaaminen sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen.
- Vapaa-ajan alueita yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuuden turvaaminen ja yhtenäisen kokonaisuuden muodostaminen vapaa-ajan alueista.

Helsingin seudun erityiskysymykset:

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

Asemakaavan muutos ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava

8.11.2006 vahvistetussa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on taajama-aluetta.

Yleiskaava

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

Jätkäsaaren alueelle on laadittu osayleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.6.2006. Osayleiskaavassa kaava-alue on pääosin kerrostalovaltaista sekoittunutta kaupunkirakennetta palveluineen ja työpaikkoineen. Keskellä on suuri puisto. Matkustajasataman toimintaa jatketaan Jätkäsaaren ja Hernesaaren ranta-alueilla. Osayleiskaava sai lainvoiman 18.8.2006.

Jätkäsaari Uudenmaan maakuntakaavassa.

Jätkäsaari Helsingin yleiskaavassa 2002. Vier. sivu: Jätkäsaaren osayleiskaava

Ruoholahti
Ruoholahti
W-
PL/TP
AK
V
TP
AK
AK
PL/TP
sr
sr
AK
PL / TP
V
PL / TP
+10
PY
A
A
V
PY
+7
Länsisalama
V
AK
AK
VU
LS
sr
A
+10
LS / TP
Lauttasaarensilta
A
V
PY
PY
W

Asemakaavat

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

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

10.2004 vahvistettu asemakaavan muutos nro 11030.

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

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

Hietalahdenrannan katualueella on voimassa 21.2.1997 vahvistettu asemakaavan muutos nro 10295.

Satama-alueen raideliikennettä koskee 30.8.1968 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 6000.

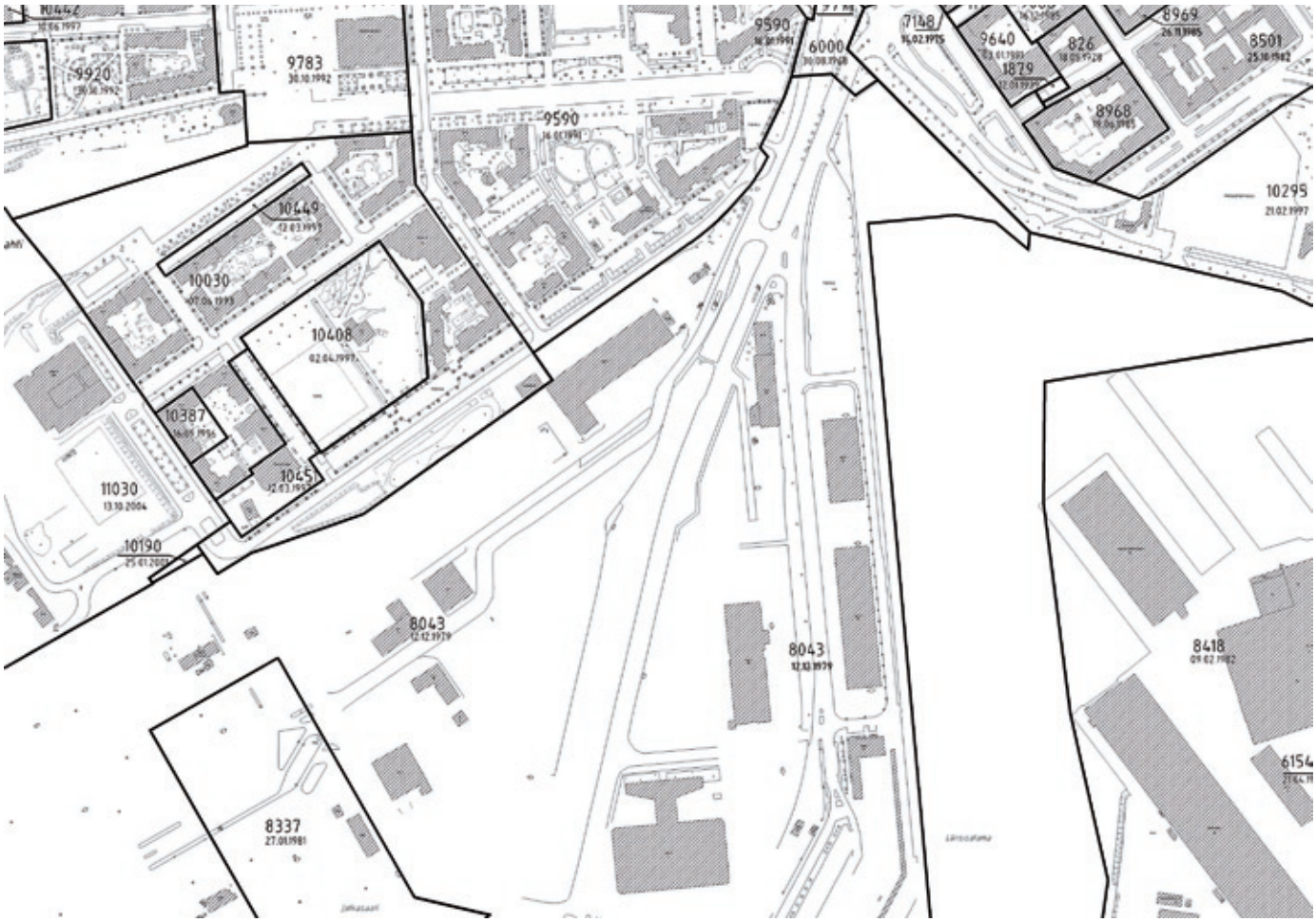
Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 7.6.2000.

Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Alueella voimassa olevat asemakaavat



Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökset

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

Lisäksi lautakunta päätti yksimielisesti antaa seuraavat jatkosuunnittelua koskevat ohjeet:

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

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

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

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 20.12.2007 hyväksyä Mechelininkadun eteläpään liikennejärjestelyt (piir. nro 5628-3).

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

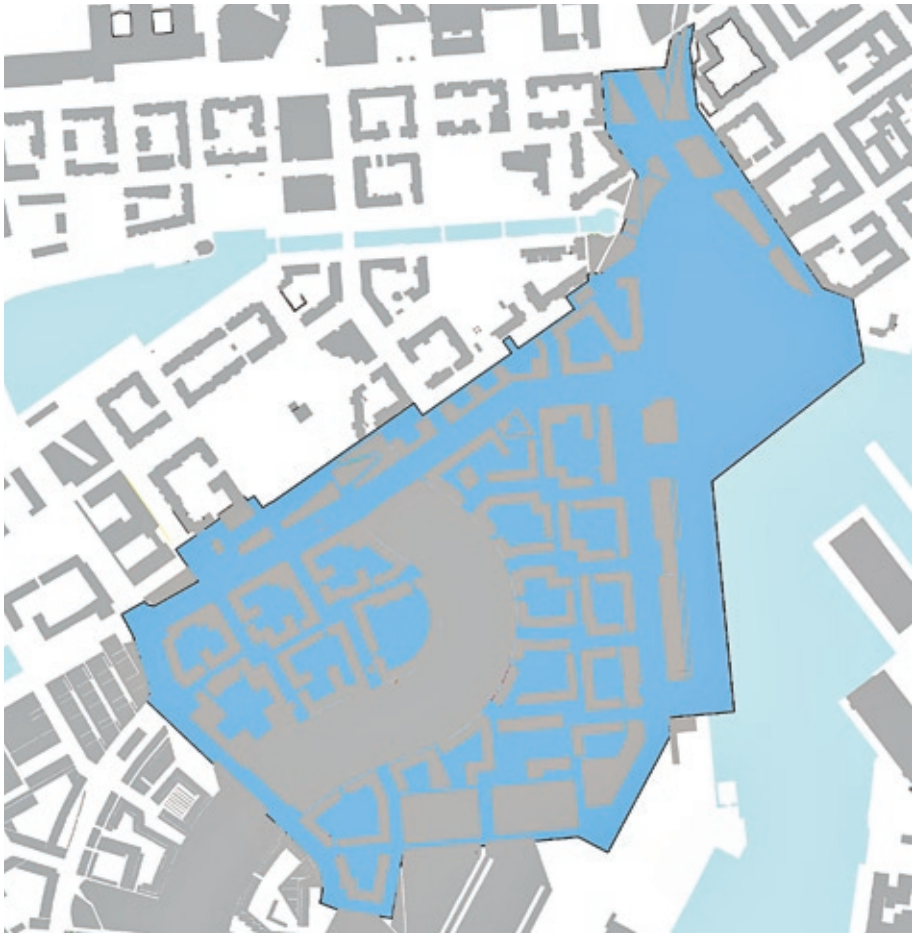
Pohjakartta

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

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa asemakaava-alueen maan.

Asemakaava-alueen rajaus



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

Alueen yleiskuvaus

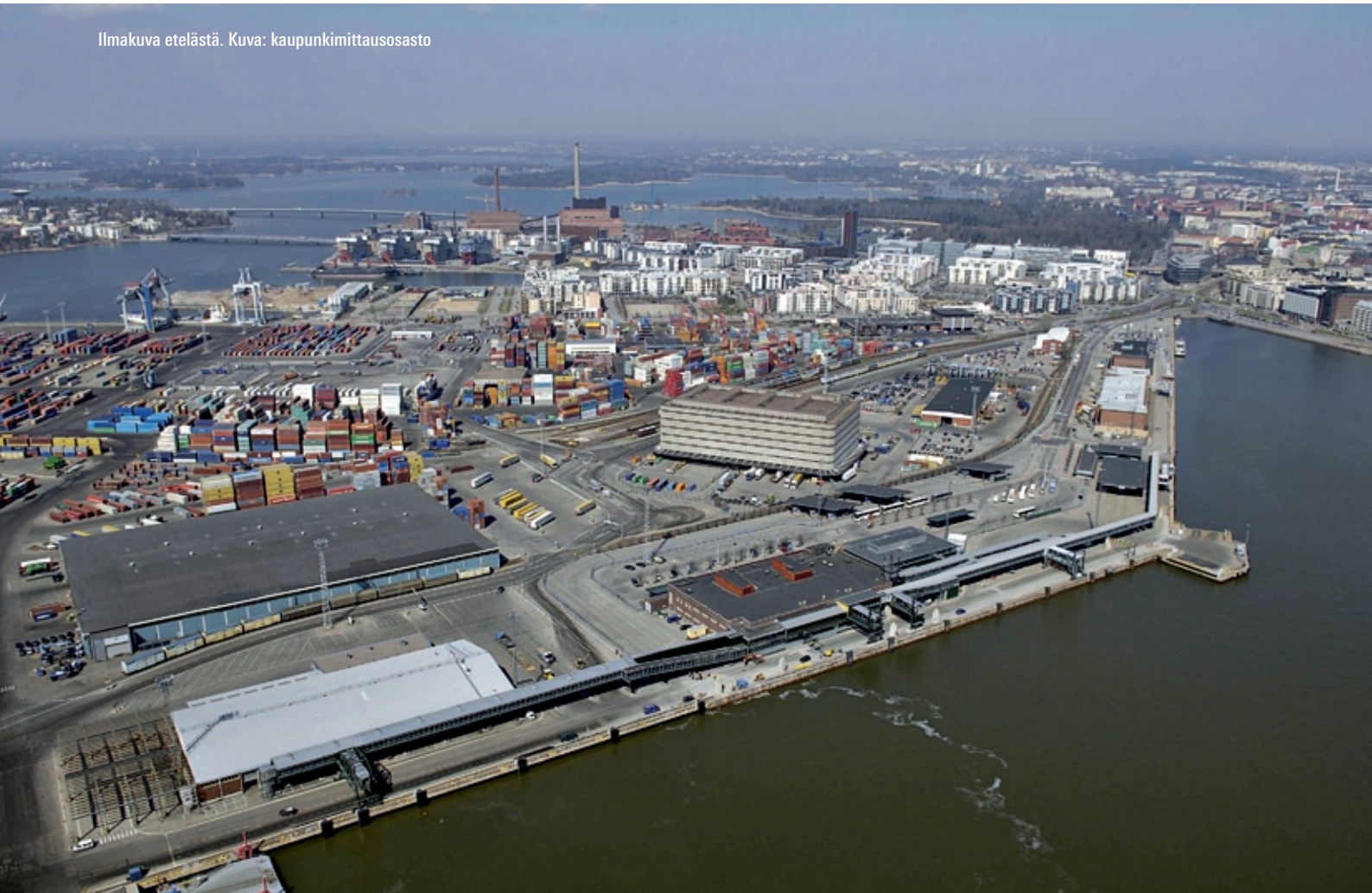
Jätkäsaaressa sijaitsevalla kaava-alueella on tähän saakka toiminut pääosa Helsingin tavarasatamasta, joka on siirtynyt Vuosaareen 24.11.2008. Alueella jatkaa toimintaansa toinen matkustajasatama. Valtaosa alueesta on tavarasatamaan kuulunutta asfalttipintaista kenttää, jolla on varastoitu kontteja suorakulmaisissa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

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

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

Alueen historia ja rakennettu ympäristö

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



Ilmakuva etelästä. Kuva: kaupunkimittausosasto

Rantaviivan muutoksia.
Kaavio: Kiinteistöviraston Geotekninen osasto

1900-luvun alussa Jätkäsaaresta kaavailtiin huvilayhdyskuntaa. Helsingin kantakaupunkia kiertävä rautatie rakennettiin Katajanokan satamaan 1890-luvulla. Radan rakentamisen jälkeen Hietalahden pohjukassa ollutta satamaa laajennettiin 1913 alkaen Jätkäsaareen ja liikennöinti rautatietä pitkin alkoi 1916. Saarten kalliot louhittiin tasaisiksi ja saaret yhdistettiin toisiinsa täytemaalla. Täytöt ulottuvat nykyään enimmillään yli kilometrin päähän luonnollisesta rantaviivasta. Nykyisen Jätkäsaaren maaperä on pääosin täytemaata.

Oikealla: Jätkäsaaren ja Hietasaaren välinen vesialue ennen alueen täyttämistä.
Alla: Jätkäsaari vapaa-ajankäytössä 1900-luvun alussa.
Kuvat: Kaupunginmuseo

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

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

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

Laivapojanaukion vanha hallintorakennus ja betoninen puhelinkoppi.

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

Näkymä Sillilaiturilta kohti Mechelininkadun risteysaluetta.

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

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

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

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

Sataman talletusvarasto "bunkkeri". Kuva: Kaupunkimittausosasto.

Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto

Tavarasataman junaliikenne lisäsi Mechelininkadun ruuhkia.

Mechelininkatu väistelee kaava-alueella rautatiekiskoja.
Ortokuva: kaupunkimittausosasto

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

Asemakaava-alueen halkaisee leveimmillään yhdeksän kiskoparia. Satamaraide kulkee myös asemakaava-alueen itärannalla, huutokonttorin itäpuolella ja jatkuu alueelta pohjoiseen Tullaajankujan suuntaisesti, ylittäen Mechelininkadun samassa tasossa muun liikenteen kanssa. Rata jatkuu alueelta pohjoiseen kohti keskustaa, muodostaen kaupunkirakenteeseen kuilumaisen kulkuyhteyden. Tavarasatama käytti junarataa satama-alueella. Tämä pahensi Mechelininkadun ruuhkia junan peruuttaessa raiteelta toiselle Mechelininkadun risteysalueen kautta. Ruuhkia samassa risteyksessä on aiheuttanut myös tavarasataman rekkaliikenne. Mechelininkatu on kaava-alueen osalla jäsentymätön, autokaistat mutkittelevat satamaradan vuoksi. Viheralueita kadun molemmin puolin leimaa väliaikaisuuden tuntu. Mechelininkadun risteyksessä on junarataan liittyvä ohjainkoppi.

Palvelut

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

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

Lähimmät päiväkodit sijaitsevat Ruoholahdessa. Laivapojankadun reunassa on väliaikainen koirapuisto.

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

Ylhäällä: Sataman ruokala Huutokonttorin kolmannessa kerroksessa. Oikealla: ylhäällä: Sataman huoltorakennus eli Huutokonttori Alhaalla: Tällä hetkellä Jätkäsaaren lähimmät palvelut sijoittuvat Ruoholahden puolelle. Kuva: Kaupunkimittausosasto, Helsinki

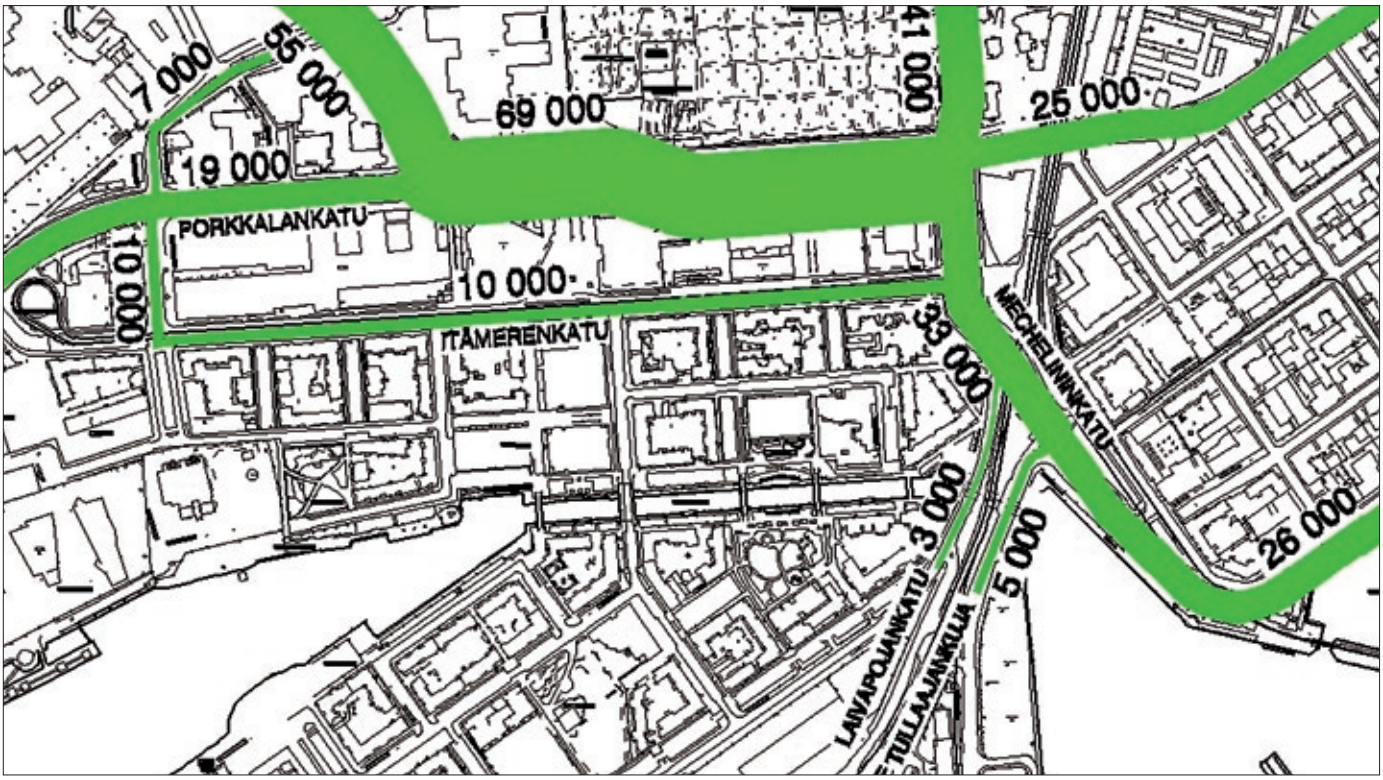
Liikenne

Jätkäsaari liittyy ympäröivään katuverkkoon Mechelininkadun kautta. Tullaajankujalta on yhteys sekä tavara- että matkustajasatamaan ja Laivapojankadulta Saukonpaateen sekä tavarasatamaan. Laivapojankadulta on yhteys myös Ruoholahteen Selkämerenkadun kautta. Helsingin rautatieasemalta tuleva ratayhteys haarautuu Ruoholahdenrannassa Jätkäsaaren satamaan ja telakalle Munkkisaareen. Ylittäessään Mechelininkatua tavarasataman junaliikenne on ruuhkauttanut osaltaan kadun ajoneuvoliikennettä. Rautatiekuljetukset ovat tavarasataman muuton myötä loppuneet.

Jätkäsaaren ajoneuvoliikenteestä suuri osa on ollut raskasta liikennettä. Sataman lisäksi alueelle ovat tuoneet raskasta liikennettä Saukonpaadessa sijaitsevat yritykset. Laivapojankadun liikenteestä yli 50 % ja Tullaajankujan liikenteestä noin 15 % on ollut kuorma- ja rekka-autoja.

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

Nykyiset liikennevirrat, autoja arkipäivänä.



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

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

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

Pysäköinti

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

Julkinen liikenne

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

Luonnontilaiskartta, nykyiset rakennukset ja rantaviiva sekä asemakaava-alue.

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

Luonnonympäristö

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

Asemakaava-alue sataman asfalttikenttänä. Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto

Makasiini L2.

Suojelukohteet

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

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

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

Makasiini L3, taustalla L2.

Huutokonttorin vanha osa vuodelta 1937.

Sataman vanha hallintorakennus.

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

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

Laivapojanaukion betoninen puhelinkoppi on 1920–1930-luvulta.

Bunkkeri.

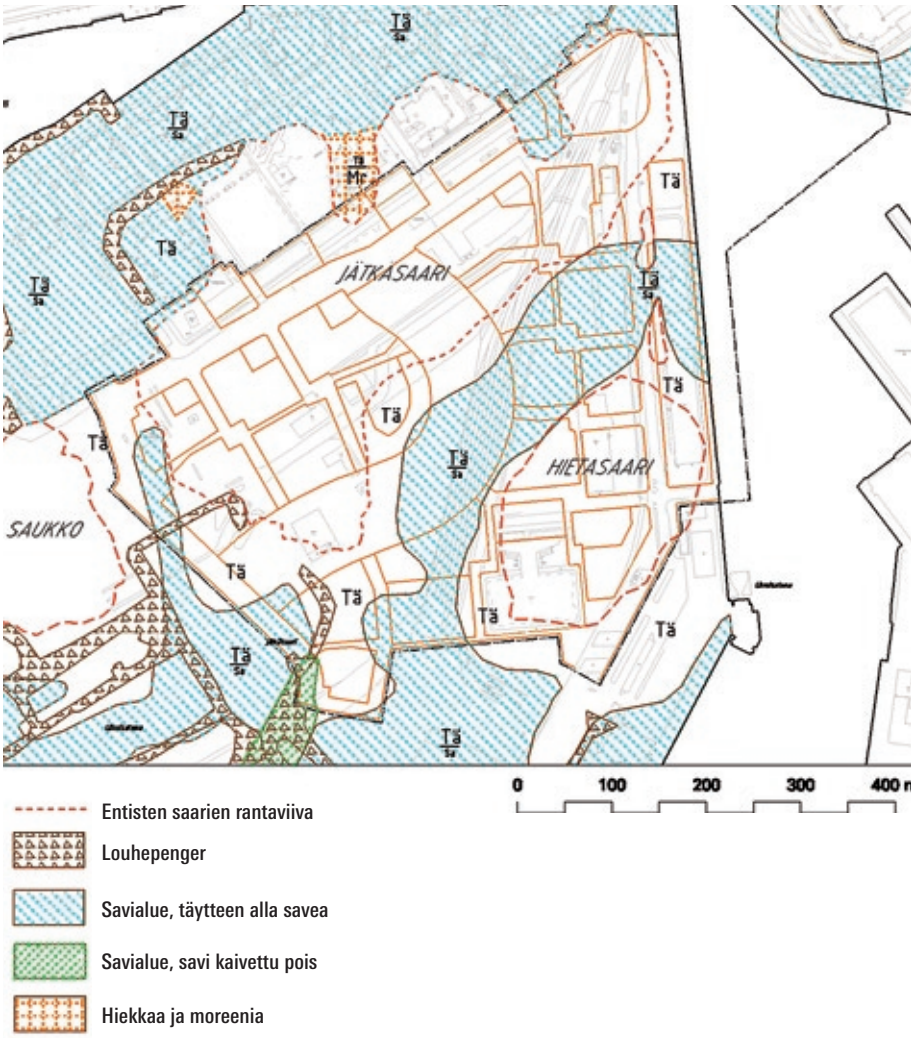
Yhdyskuntatekninen huolto

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

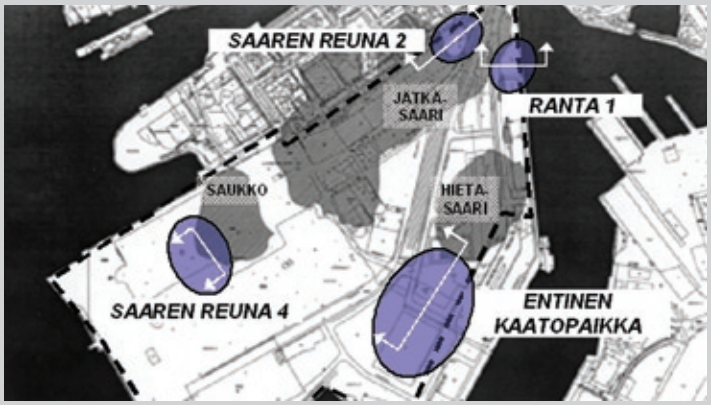
Keskeiset ympäristötekijät

Maaperän ja merialueiden rakennettavuus

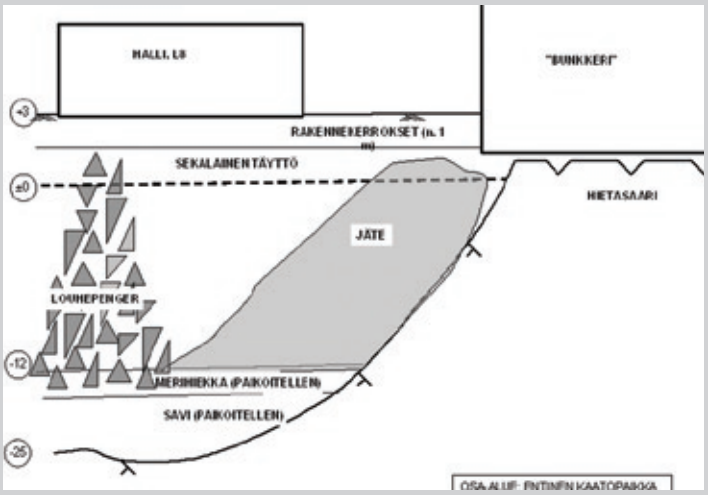
Alueen rakennettavuus on perustamisen kannalta vaihteleva. Vanhojen saarien kohdalla luonnonmaakerrokset ja louhittu kalliopohja ovat lähellä maanpintaa ja rakennettavuus hyvä. Näillä alueilla maan- tai kallionvarainen perustaminen on yleensä mahdollista. Suurelta osin joudutaan kuitenkin käyttämään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



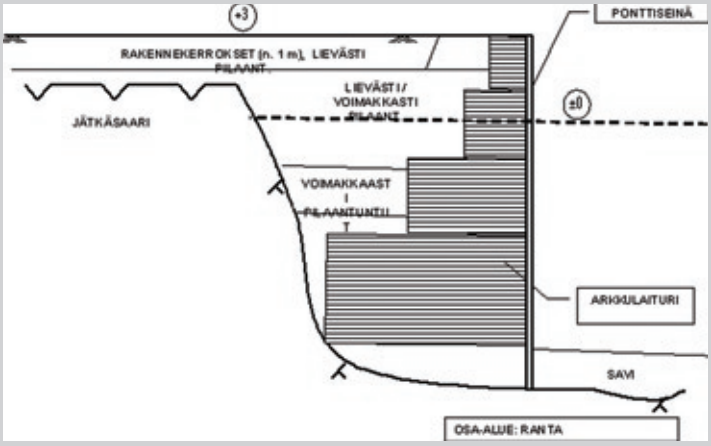
Maaperän haitta-ainetutkimukset ja yleispiirteinen arvio metalleilla pilaantuneesta pintamaakerroksesta.



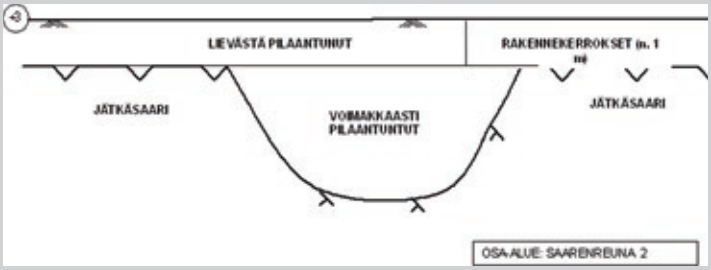
Leikkauskuvien sijaintikaavio.



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



Jätkäsaarenlaiturin pilantuneet maakerrokset, leikkaus: "ranta 1" .



Pilantuneet maakerrokset leikkaus "saaren reuna 2".

Periaatepiirrokset pilaantuneista maa-alueista.
Kuvat: SCC Viatec Oy, 2002

Maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus ja tutkimukset

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

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

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

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

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

tuneeksi todetuilla entisillä ranta-alueilla.

Jätkäsaaren alueella merkittävin pilaantunut alue on entinen 1940-luvulle asti käytössä ollut kaatopaikka, jonka pohjoisreunan arvioidaan mahdollisesti ulottuvan asemakaava-alueen eteläosaan kortteleihin 20810 ja 20814. Alueen maaperän on todettu pilaantuneen metalleilla ja orgaanisilla yhdisteillä usean metrin syvyyteen. Yhtenäisiä selkeästi pilaantuneita alueita on asemakaava-alueella todettu myös Välimerenkadun itäpäässä ja Tyynenmerenkadun pohjoispäässä sekä korttelin 20810 alueella. Asemakaava-alueen keskiosassa puiston, Livornonkadun ja Jätkäsaarenkujan alueella on todettu suurehkoja metallipitoisuuksia. Poikkeuksellisen suuria metallipitoisuuksia, sinkkiä noin 250 g/kg ja lyijyä noin 10 000 mg/kg on todettu tulevalla Länsisatamankadun katualueella puiston itäpuolella.

Pohjavettä on tutkittu havaintoputkista. Pohjavedessä on havaittavissa pintavesille, etenkin merivedelle tyypillisiä alkuaineita ja niiden yhdisteitä kuten kloridia, natriumia, rautaa ja mangaania talousvesinormit ylittäviä pitoisuuksia. Maaperän haitta-aineista pohjavedessä on todettu talousveden laatuvaatimukset ylittäviä metallipitoisuuksia. Pohjavedessä todetut öljy- ja PAH -pitoisuudet ovat olleet hyvin pieniä. Perusselvitysten jälkeen on siirrytty pidempiaikaiseen pohjaveden ja huokoskaasun seurantaan kaatopaikalla ja sen reuna-alueilla. Huokoskaasuputkista seurataan kaatopaikkakaasujen ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden esiintymistä. Huokoskaasussa on havaittu metaania ja kohonneita hiilidioksidipitoisuuksia kesäaikaan. Suurimmat pitoisuudet esiintyvät kaatopaikka-alueella asemakaava-alueen ulkopuolella.

Maanpinnan ja rakentamisen korkeustasot

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

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

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

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

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

Asemakaava-alueella suunniteltu maanpinnan korkeustaso ylittää tason +2,75 lukuun ottamatta Jätkäsaarenlaiturin laiturialuetta ja suojeltujen makasiinirakennusten itäpuolta. Tontin itäosan suunnittelussa on otettava huomioon mahdollisuus meriveden korkeaan tasoon. Uudisrakentaminen suunnitellaan siten, että meriveden pinta voi nousta tasolle +2,75 ilman että se aiheuttaa haittaa rakenteille, viihtyvyydelle tai terveydelle.

Ympäristöhäiriöt

Päästöt ilmaan

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

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

ohjearvotasojen alapuolelle. Myös häiritsevä hajuhaitta jää suositustasoa vähäisemmäksi.

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

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

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

Mallinnuksen perusteella selkeää tunnistettavaa laivojen pakokaasujen hajua esiintyy asemakaavan muutosalueella, mutta hajusta ei aiheutuisi kohtuutonta haittaa. Telakka-alueella käytetään mm. maaleja, joiden liuottimet aiheuttavat toisinaan lievää hajua Hietasaaren pohjoisosassa. Maalihaju ei ylitä ohjearvoja. Myös tämän häiritsevän hajun haitta on vähäinen. Hajun esiintyminen tulee kuitenkin ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

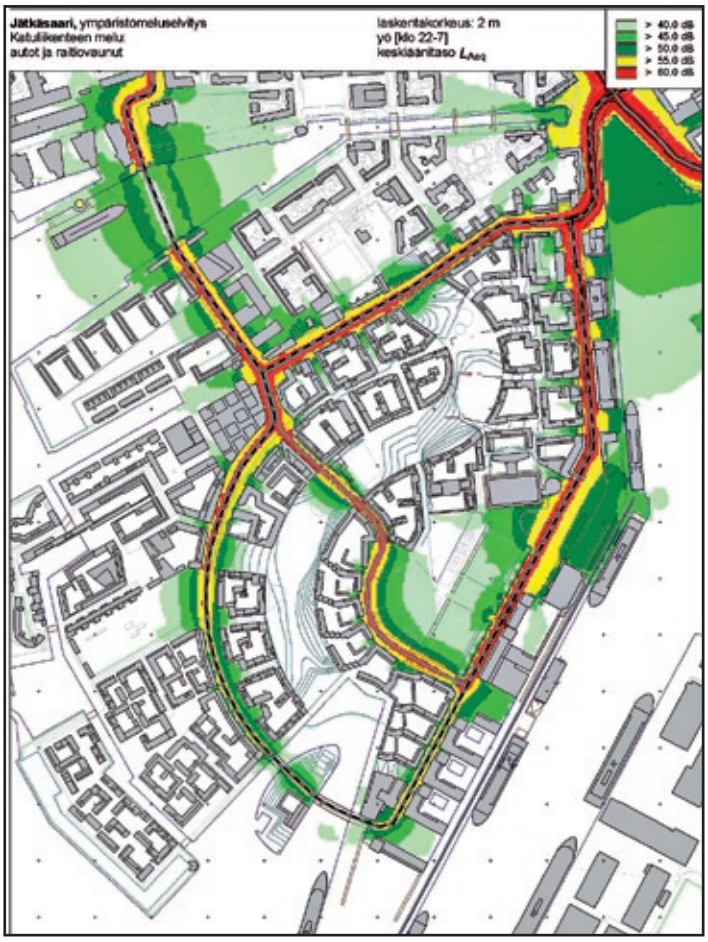
Melu

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

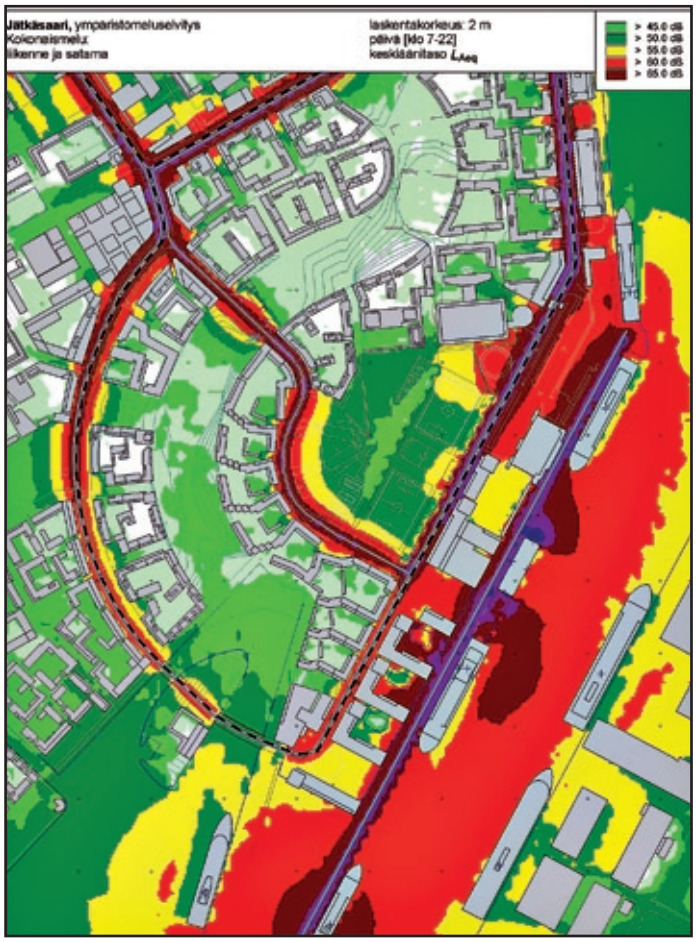
Kesäaikana laivapaikkojen tarve on suurin ja nykyistä asutusta lähinnä sijaitsevat Hietalahden laituripaikat ovat käytössä. Talviaikana apukoneita käytetään eniten, koska energian tarve on silloin suurinta. Apukoneen käytön on todettu häiritsevän osaa ympäristön asukkaista. Mikäli satamassa yöpyvä laiva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

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

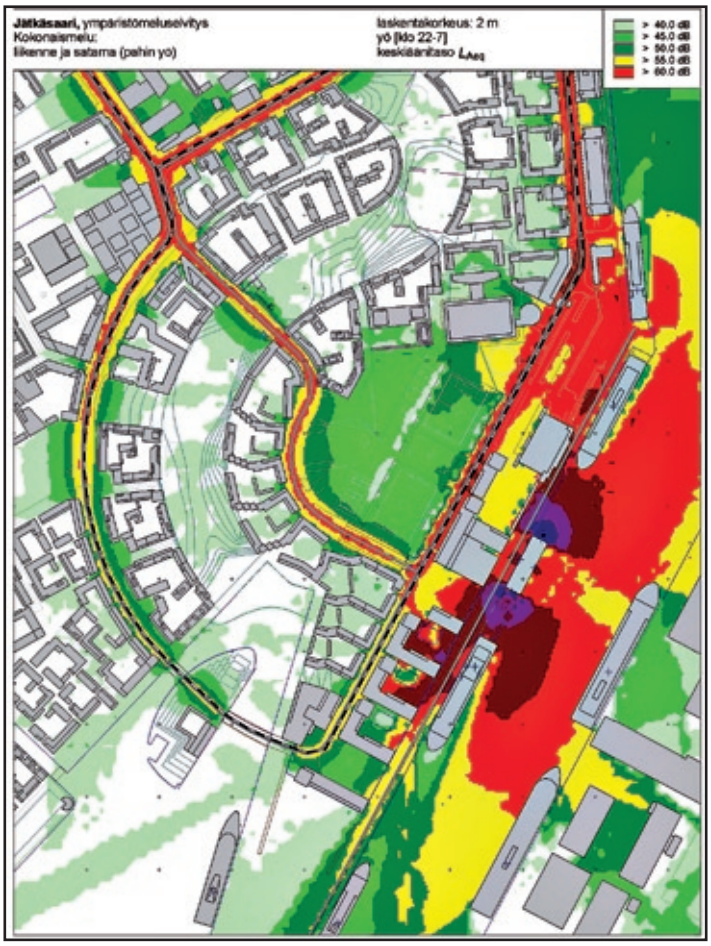
Katuliikenteen melu päivällä. Kuva: Akukon Oy



Katuliikenteen melu yöllä. Kuva: Akukon Oy



Kokonaismelu, satama ja liikenne. Kuva: Akukon Oy



Kokonaismelu, satama ja liikenne yöllä. Kuva: Akukon Oy

Näkymä avomerelle, Jätkäsaaresta etelään kohti Pihlajasaarta.

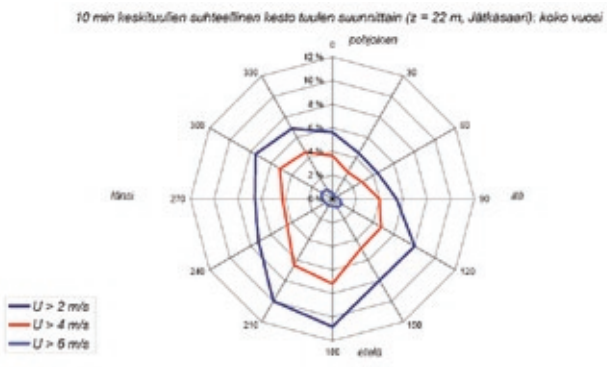
Tuulisuus

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

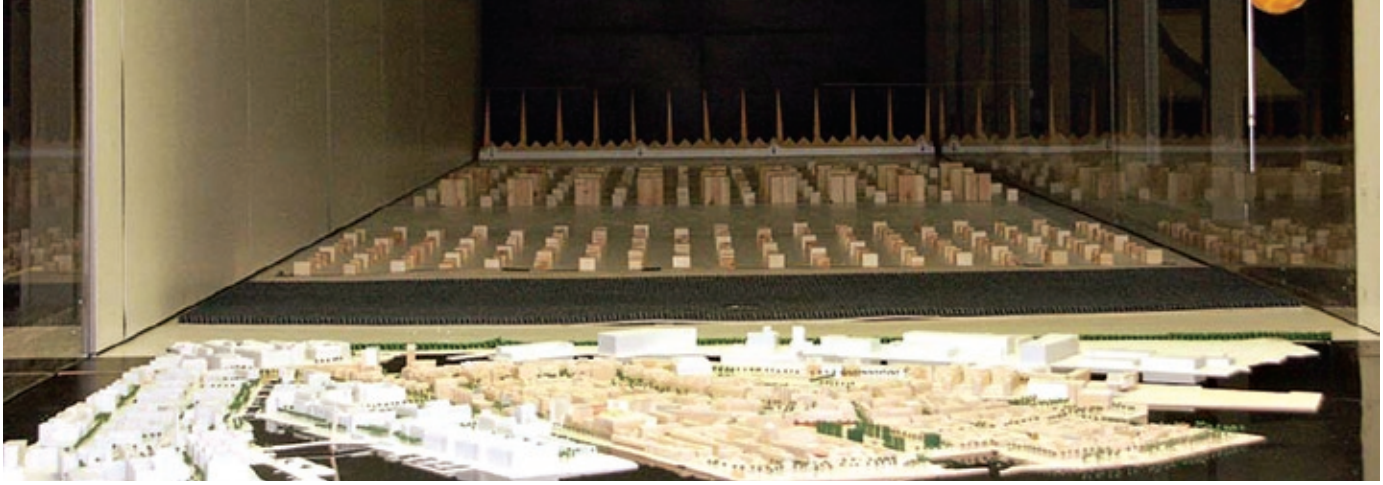
Katutason olosuhteiden lisäksi on selvitetty talojen kattotason olosuhteita kolmesta talosta kattoterassien suunnittelua varten. Kattotasolla yli 10 m/s puuskatuulia esiintyy noin 100-kertainen määrä katutasoon verrattuna.

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

Tuulisuuskartoituksessa tutkittiin myös tuulen ja pakkasen yhteisvaikutuksia, jotka Jätkäsaaressa aiheuttavat ankaria olosuhteita.



Muunnoskertoimilla johdettu tuuliruusu 10 min keskituulille Jätkäsaaressa, korkeudessa z=22m (vuodet 1992–2004).



Pienoismalli tuulitunnelikokeessa. Kuva: WSP Suunnittelukortes Oy

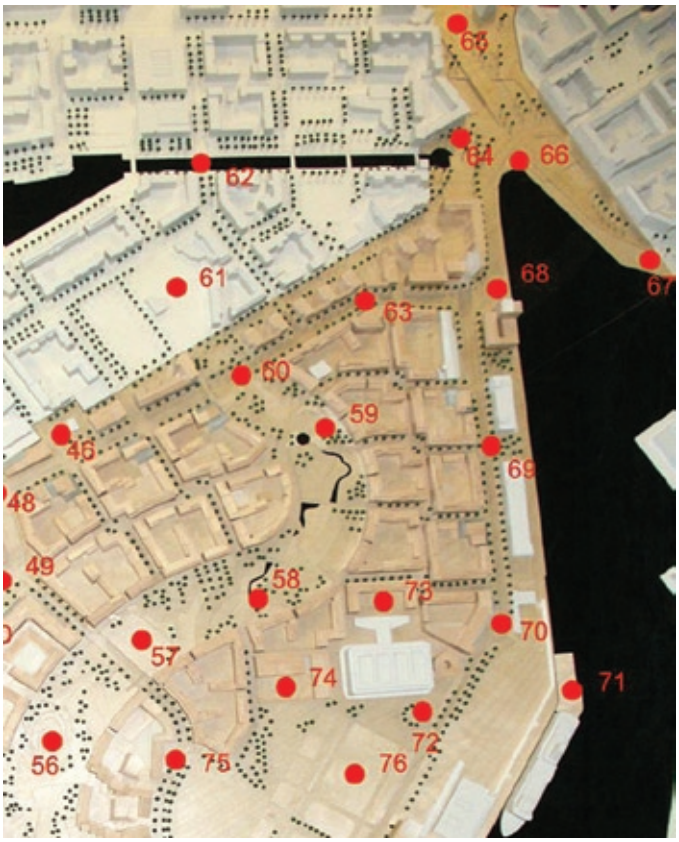
ne on valmistunut meren puolelle. Keskeneräisen alueen reunat ovat luonnollisesti alttiimpia.

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

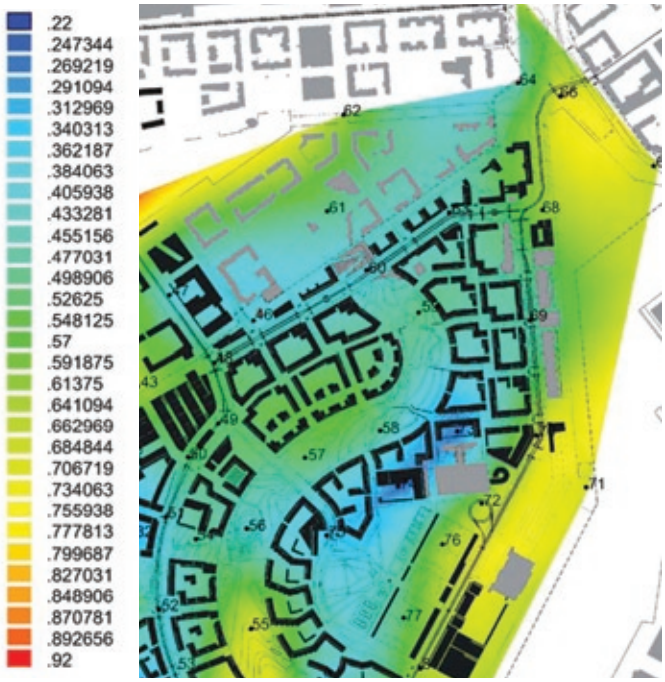
Nykyinen kaupunkirakenne suojaa aluetta pohjoisen, koillisen ja idän suunnan tuulilta. Hietalahden rannassa on kuitenkin tuulinen paikka Jätkäsaarenlaiturin ja Tyynenmerenkadun alueella. Pohjoisesta Mechelininkadulta ja rautatielinjaa pitkin tuuli puhaltaa risteysalueelle. Tuuliongelmia esiintyy yleisesti suurten erillisten rakennusten ympärillä ja pitkillä suorilla kaduilla, joiden varrella on tiiviisti suuria rakennuksia. Katutilan ja rakennusten suunnittelussa vältetään sellaisia ratkaisuja, jotka lisäävät tuulen pyörteisyyttä.

Asemakaava-alue on tuulisuuden kannalta samanlainen kuin nykyinen Ruoholahden tai Hietalahden alue, mutta myöhemmin kaavoitettavilla ranta-alueilla olosuhteet ovat jonkin verran ankarammat. Rantakaistaleen julkisivulla olosuhdekuormitus on likimain kolminkertainen suojan puolen julkisivuihin nähden. Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren alueella ei edellytetä sään ankaruuden takia erikoisrakenteita.

Tuulitunnelikokeen mittauspisteet asemakaava-alueella.
Kuva: WSP Suunnittelukortes Oy



Keskituulen suhde referenssipisteen keskituuleen, maksimi, kaikki tuulensuunnat.
Kuva: WSP Suunnittelukortes Oy



Asemakaavan havainnekuva.

3 Tavoitteet

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

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

Kantakaupungin laajennus

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

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

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

Lapsiperheet ja vanhukset kantakaupungissa

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

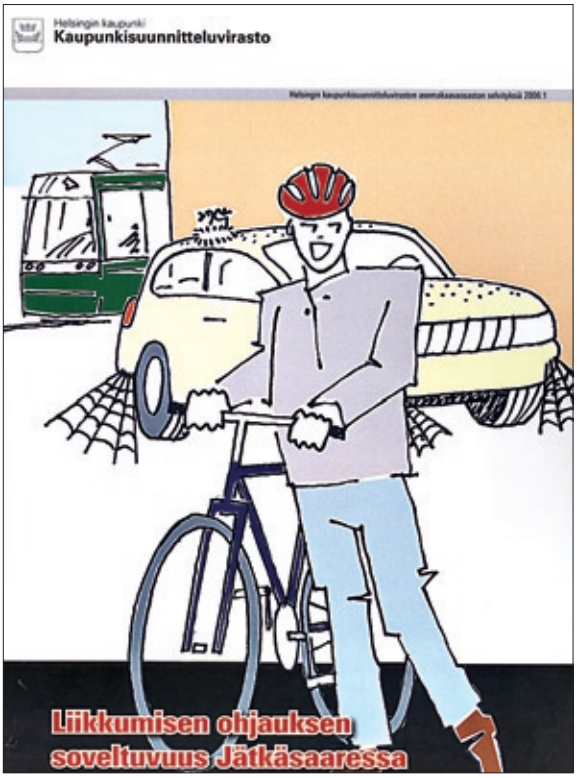
Tämän asemakaavan tavoitteena on rakentaa kaupunginosa, joka on houkuttelева lapsiperheille. Tavoitteena on lisätä perheasuntojen tarjontaa kantakaupungissa.

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

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

Muistumia tavarasatamasta

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



Ylhäällä: Vanha maalaus Jätkäsaaren satamasta.
Keskellä: Jätkäsaaren satama 1950-luvulla.
Kuvat: Kaupunginmuseo
Alhaalla: Selvitys liikkumisen ohjauksen soveltuvuudesta Jätkäsaaressa

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

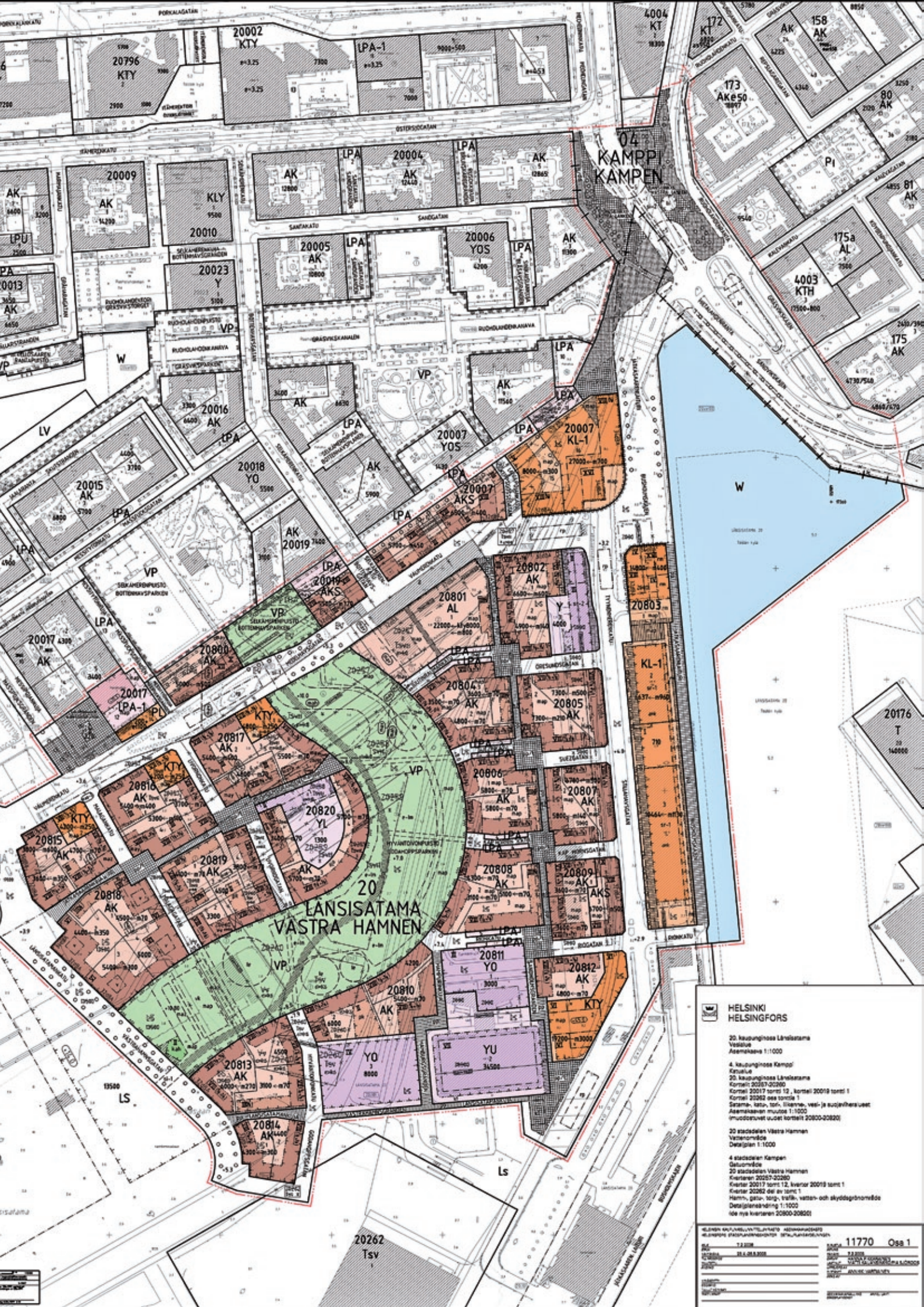
Kestävän kehityksen mukainen liikenneratkaisu

Osana Jätkäsaaren suunnittelua on laadittu selvitys liikkumisen ohjauksen soveltuvuudesta Jätkäsaaressa. Selvityksen mukaan merkittävimpiä liikkumispalveluita ovat:

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

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

Alueella suositaan mahdollisuuksien mukaan vuoroittaispysäköintiä. Jätkäsaareen keskeisesti sijoittuva, noin 900 auton kalliopysäköintilaitos palvelee sekä alueen asukas- että työmatkapysäköintiä. Tarvittavaa kokonaispaikkamäärää voidaan vuoroittaiskäytössä pienentää ja autopaikkojen käyttö saadaan tehokkaaksi.


20 LÄNSISATAMA
VÄSTRA HAMNEN
04 KAMPPI
KAMPEN
HELSINKI
HELSINGFORS
20. kaupunginosa Länsisatama
Vestlige
Asemakaava 1:1000
4. kaupunginosa Kamppi
Kampen
20. kaupunginosa Länsisatama
Korttelit 20257-20260
Korttelit 20017 tontti 12 , korttelit 20019 tontti 1
Korttelit 20262 osa tontilla 1
Satama-, katu-, tori-, liikenne-, vesi- ja suojavihera-alueet
Asemakaavan muutos 1:1000
(muodostuvat uudet korttelit 20800-20820)
20 stadsdelen Västra Hamnen
Vattenområde
Detaljplan 1:1000
4 stadsdelen Kampen
Gatuområde
20 stadsdelen Västra Hamnen
Kvarteren 20257-20260
Kvarter 20017 tomt 12, kvarter 20019 tomt 1
Kvarter 20262 del av tomt 1
Hamn-, gatu-, torg-, trafik-, vatten- och skyddsgrönområde
Detaljplaneändring 1:1000
(de nya kvarteren 20800-20820)
11770
Osa 1

4 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kuvaus

Yleisperustelu ja -kuvaus

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

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

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

Kaupunkimaiset, katulinjaan rakennetut korttelit ovat tunnusomaisia Jätkäsaarelle. Alueen silhuetti säilytetään Helsingin kantakaupungille tyypillisesti melko tasakorkuisena. Korkeimmat rakennukset, kaksi hotellitornia, jotka ovat alueen korkeimmat rakennukset, toimivat sisääntuloportteina alueen koilliskulmassa. Bunkkeri ja sen viereen rakennettava toimitilarakennus ovat asemakaava-alueen eteläosan korkeimpia rakennuksia ja suojaavat asuinaluetta sataman melulta. Asuinkorttelien ratkaisuja etsittiin muun muassa keväällä 2006 pidetyllä arkkitehtuurikutsukilpailulla, jonka useampia ehdotuksia on käytetty kortteliratkaisujen pohjana.

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

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

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

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

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

Osa-alueet

Asemakaava-alue voidaan jakaa kuuteen osa-alueeseen:
1. Mechelininkadun alue
2. Ruoholahden reuna ja Jätkäsaarenlaituri
3. Hietasaari (Tyynenmerenkadun ja Hyväntoivonpuiston välissä)
4. Jätkäsaarenkallio (Välimerenkadun ja Hyväntoivonpuiston välissä)
5. Hyväntoivonpuisto (keskeinen kaupunginosapuisto)
6. Hietalahti

Mitoitus

Muutosalueen pinta-ala on 37,6 hehtaaria, josta maa-aluetta on 33,7 ha ja vesialuetta 3,9 hehtaaria. Alueesta lähes neljä hehtaaria on Mechelininkadun katualuetta, jossa lähinnä muutetaan liikennejärjestelyjä.

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

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

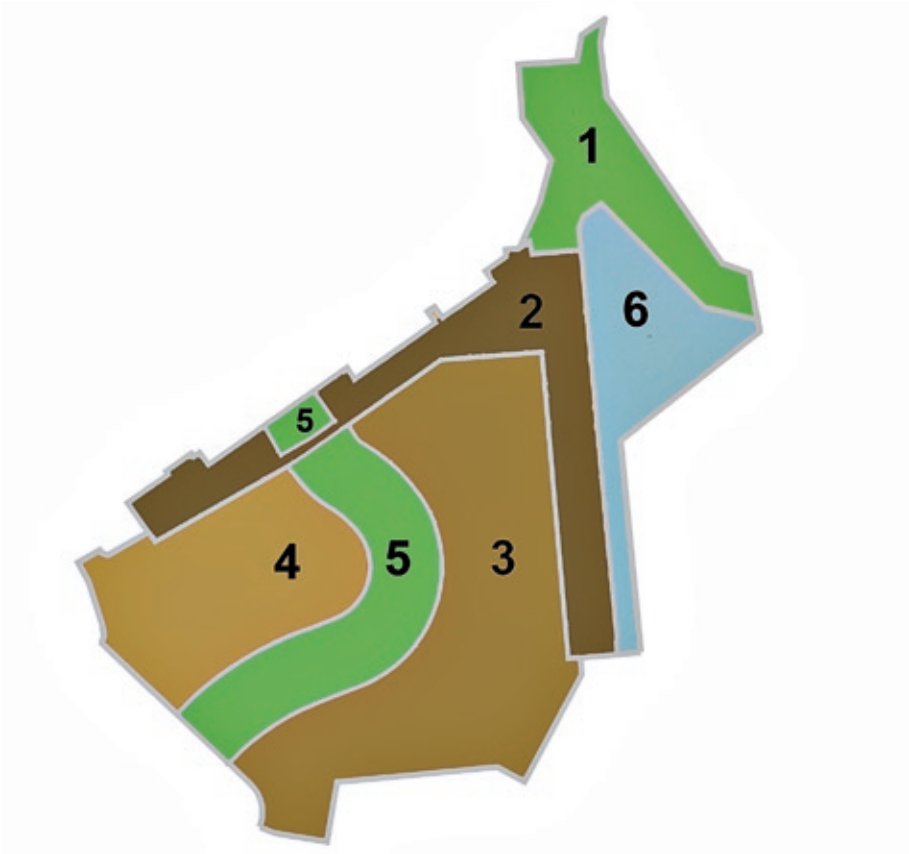
Kaavaehdotuksen aluetehokkuus e = 1,27.

Kerrosalan jakautuminen osa-alueittain:

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

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

Asuinrakennusten korttelialueiden keskimääräinen tehokkuus on e = 2,5.



Asuinrakennusten korttelialueet (AK ja AKS)

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

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

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

Ylhäällä: AK-kortteleita asemakaavassa.
Alhaalla: Hietasaaren kävelykuja, Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Oy, kaupunkisuunnitteluviraston järjestämän korttelikilpailun 1. palkinto.

Puistonäkymä Jätkäsaaren kallioille, Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Oy, kaupunkisuunnitteluviraston järjestämän korttelikilpailun 1. palkinto.

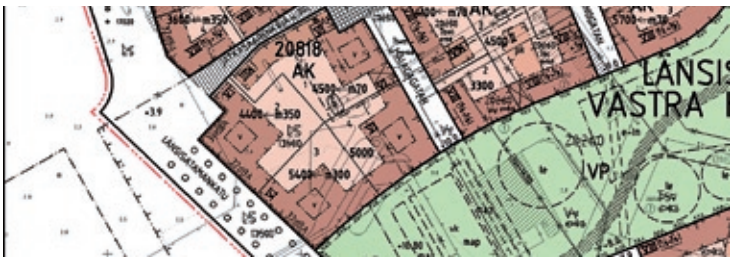
siä asuntoratkaisuja kerrostalorakentamiseen ja samalla vältetään kerrostalojen laatikkomaisuutta. Kantakaupungissa rakennetaan jatkuvasti normaaleista asunnoista poikkeavia ullakkoasuntoja vanhoihin asuinrakennuksiin. Jätkäsaaressa ne toteutetaan jo muun rakentamisen yhteydessä. Kerrostalorakentamisen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

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

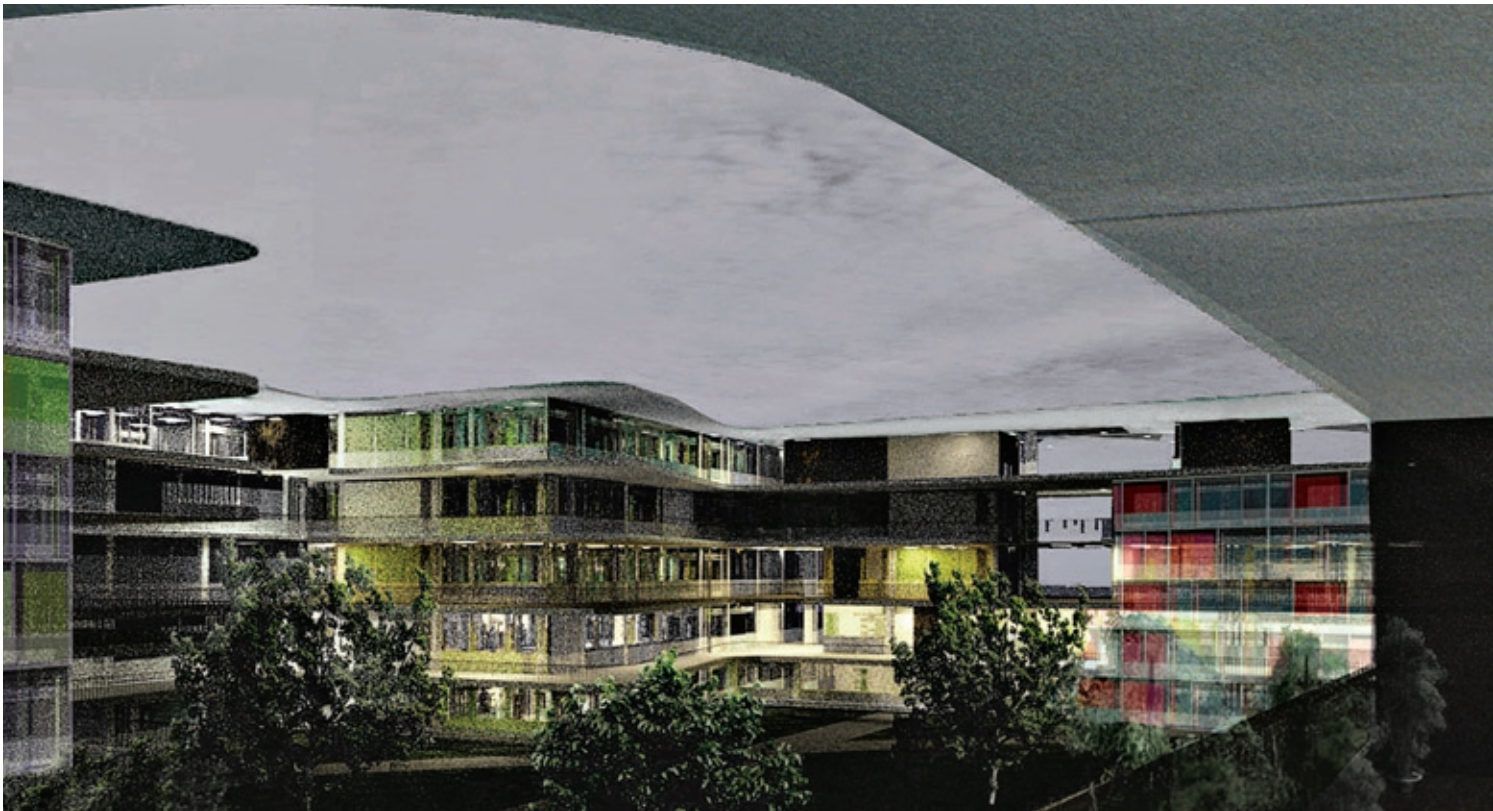
Kortteleissa 20007 ja 20019 erityisasumisen korttelialueella, Välimerenkadun luoteisreunalla korttelirakenne muodostuu pistetaloista ja niitä yhdistävistä kolmekerroksisista osista. Matalammat osat jättävät väljyyttä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen päin.

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

Hietasaaren pihakuva, Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Py, korttelikilpailun 1. palkinto



Ylhäällä: "Koti kaupungissa", Arkkitehtitoimisto K2S Oy, ehdotus korttelikilpailuun.
Vasemmalla: Kortteli 20818 asemakaavassa.
Alhaalla: "Koti kaupungissa", Arkkitehtitoimisto K2S Oy, ehdotus korttelikilpailuun.



"L'Atalante"", Arkkitehdit Frondelius, Keppom Salmenperä Oy, kaupunkisuunnitteluviraston järjestämän korttelikilpailun 2. palkinto.

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

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

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

Alueen päiväkodit kortteleissa 20819 ja 20810 integroituvat pihasiipenä osaksi asuinkerrostaloa ja Tontilla 20804/1 on varaus tilapäiselle päiväkodille asuinrakennuksen yhteydessä.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (AL)

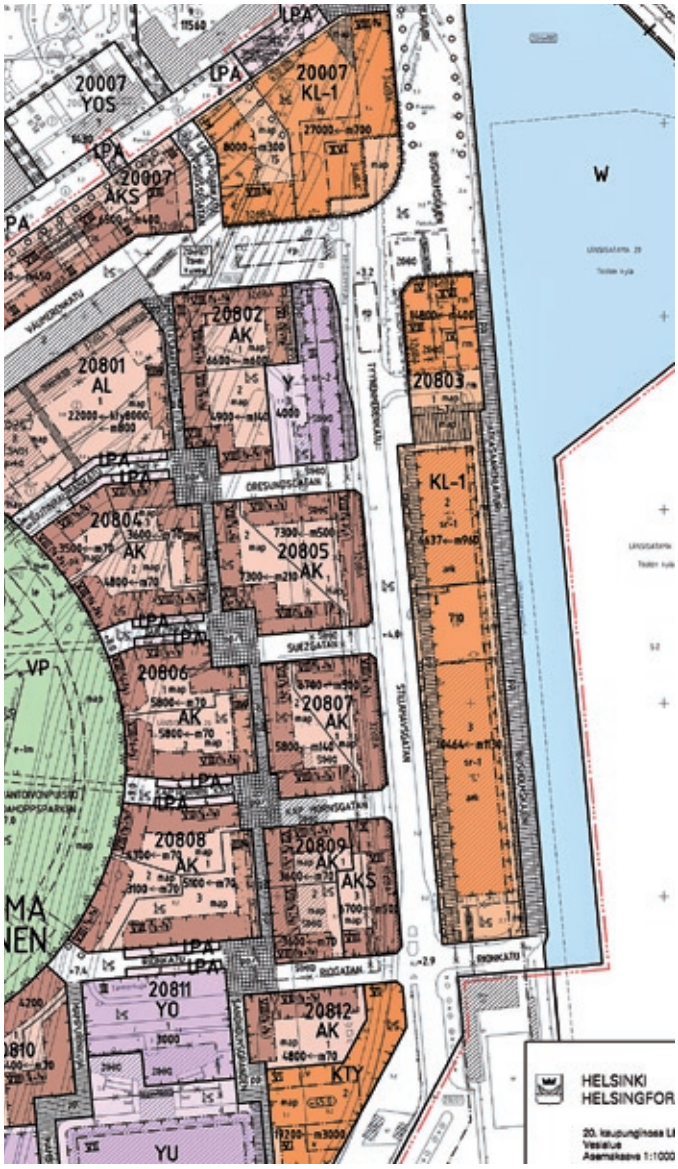
Korttelissa 20801 tullaan järjestämään kilpailu energiatehokkaasta rakentamisesta ja arkkitehtuurista. Korttelin eri toiminnat voivat integroitua yhteen, korttelin sisäiseen rakenteeseen haetaan kilpailun avulla uusia ratkaisuja. Katuja ja puistoa rajaavien julkisivujen kerroskorkeudet on määritelty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

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

Päiväkodit (pk) kortteleissa 20819 ja 20810.

AL-kortteli asemakaavassa.

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



Hotellitontit asemakaavassa (KL-1).

Hotellirakennusten korttelialueet (KL-1)

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

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

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

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

haan. Ilmanvaihtokonehuoneet rakenteineen sijoitetaan siten, että kattonäkymä on hallittu. Rakennukseen kiinteästi liittyvä nosturi ja alkuperäiset porrashuoneet suojellaan asemakaavassa.

Toimitilarakennusten korttelialueet (KTY)

Länsisataman kaupunginosan suuret toimistotalot on keskitetty Ruoholahteen ja Salmisaareen. Jätkäsaaressa laajimmat toimistokorttelit ovat sataman läheisyydessä ja rajoittavat myös laivamelun leviämistä asuin- ja virkistysalueelle.

Bunkkerin itäpuolelle kortteliin 20812 on sijoitettu toimitilarakennus. Korkea rakennus toimii myös suo-jaavana muurina sataman melua vastaan. Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen sijoitetaan 3 000 k-m² liiketiloja.

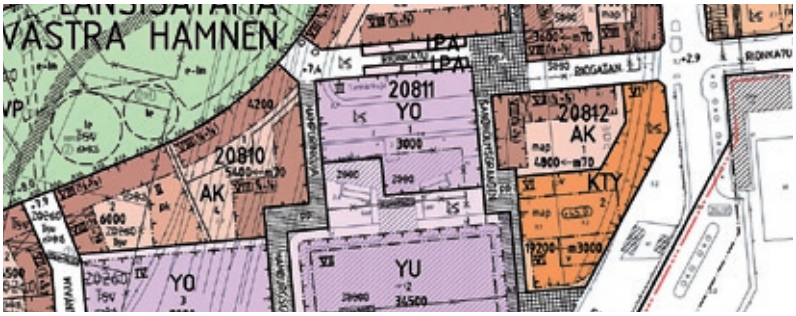
Kantakaupungissa toiminnot ovat sekoittuneita. Asuinkorttelien varjoisimmissa kulmissa kortteleissa 20815–20817 on korttelialueet noin 4200–4800 k-m² suuruisille toimitilarakennuksille.

Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YO, YU)

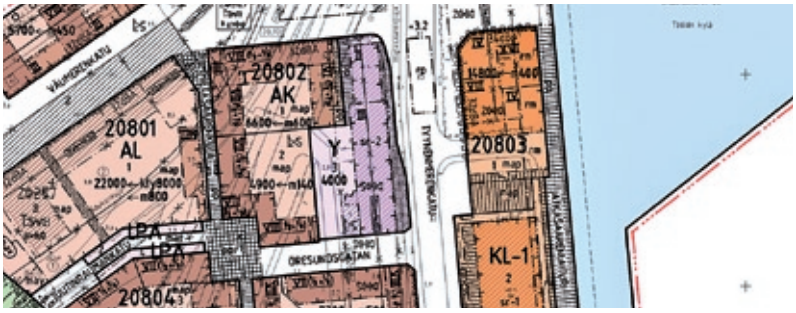
Huutokonttori korttelissa 20802 on osoitettu julkisen rakennuksen (Y) merkinnällä. Vanhaan 1930-luvulla rakennettuun osaan suunnitellaan Jätkäsaaren suunnittelua ja rakentamista esittelevää informaatiokeskusta. 1950-luvun kolmikerroksiseen osaan on tulossa Jätkäsaaren pelastusasema.

Korttelin 20820 matala osa on osoitettu isolle, viiden ryhmän päiväkodille (YL). Korttelin piha-alueesta suuri osa kuuluu päiväkodin tonttiin. Muut alueen päiväkodit ovat asuinrakennusten korttelialueilla.

Toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) Välimerenkadun varrella asuinkortteleiden varjoisimmissa kulmissa.



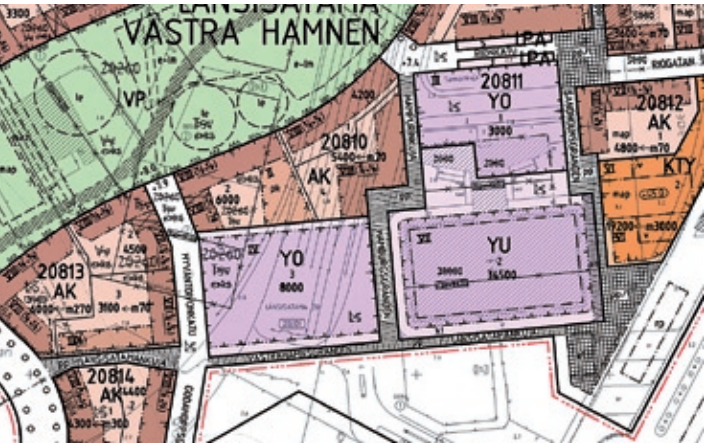
Toimitilarakennus korttelissa 20812 (KTY) toimii Bunkkerin kanssa asuntoalueen melumuurina.



Huutokonttori korttelissa 20802 omalla tontillaan merkinnällä (Y).

Huutokonttorin vanhan osan sisäänkäynti rakennuksen pohjoispäädyssä.

Korttelissa 20820 on oma tontti päiväkodille (YL).



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

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

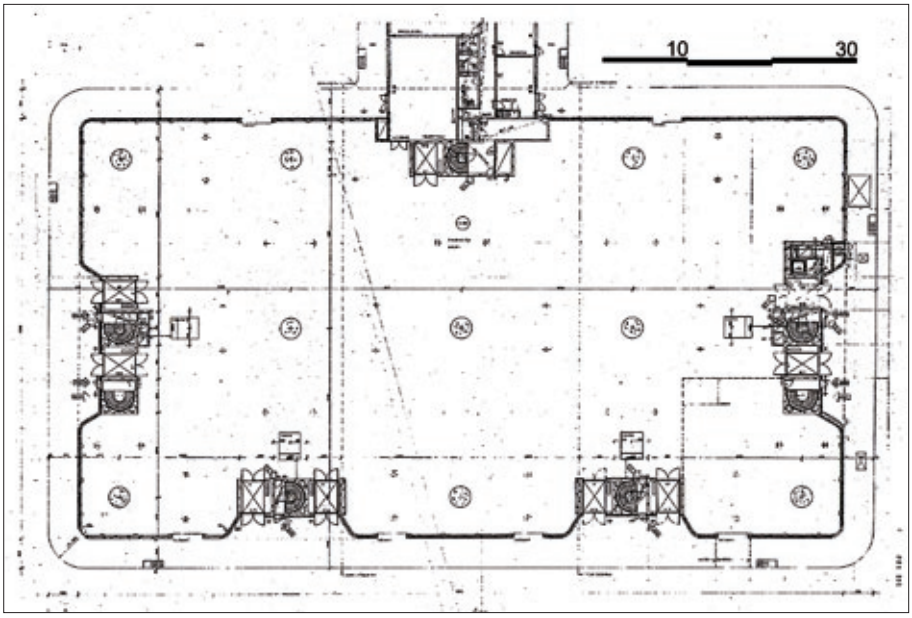
Sataman talletusvarasto, Bunkkeri on osoitettu liikunta- ja nuorisotiloiksi. Rakennukseen voidaan sijoittaa mm. isokokoinen uimahalli, tanssi-, taistelu-urheilu- ja kuntosalitiloja sekä palloilu- ja voimistelusaleja. Rakennuksessa on tilaa myös kirjastolle sekä nuorisotiloille, jotka voivat käsittää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

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

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

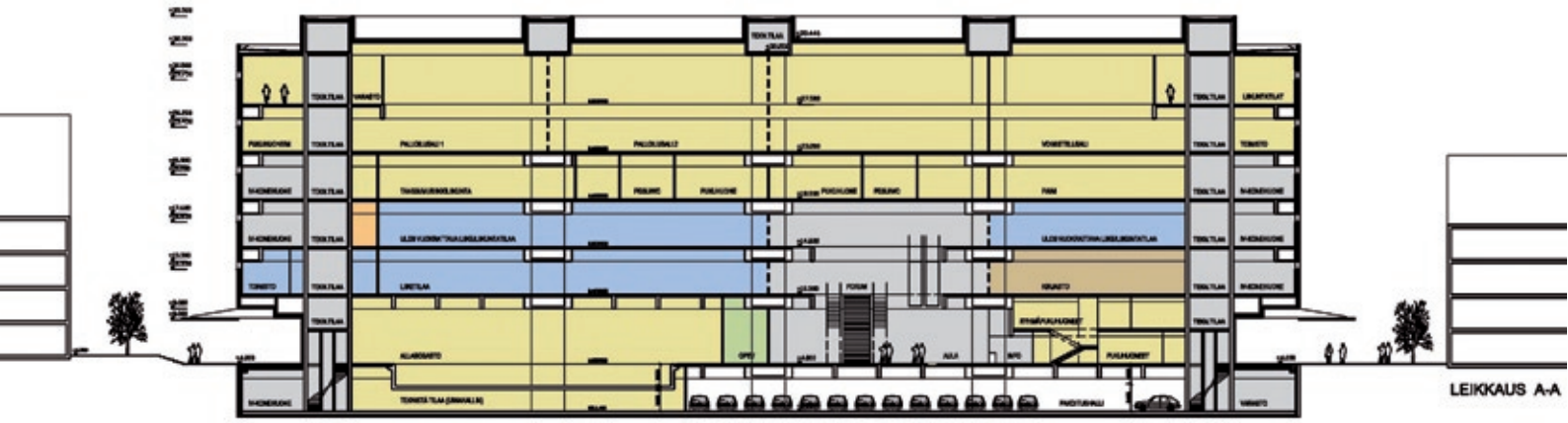
Lähipalvelurakennusten korttelialueet (PL)

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



Bunkkerin ensimmäisen kerroksen pohjapiirustus, Arkkitehti Luukkonen, 1970.

Bunkkerin tarveselvitys, leikkaus, PES-Arkkitehdit Oy.



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

Autopaikkojen korttelialueet (LPA, LPA-1)

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

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

Laivapojanaukio, katuympäristösuunnitelman perspektiivikuva, LOCI Maisema-arkkitehdit.

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

Kadut ja aukiot

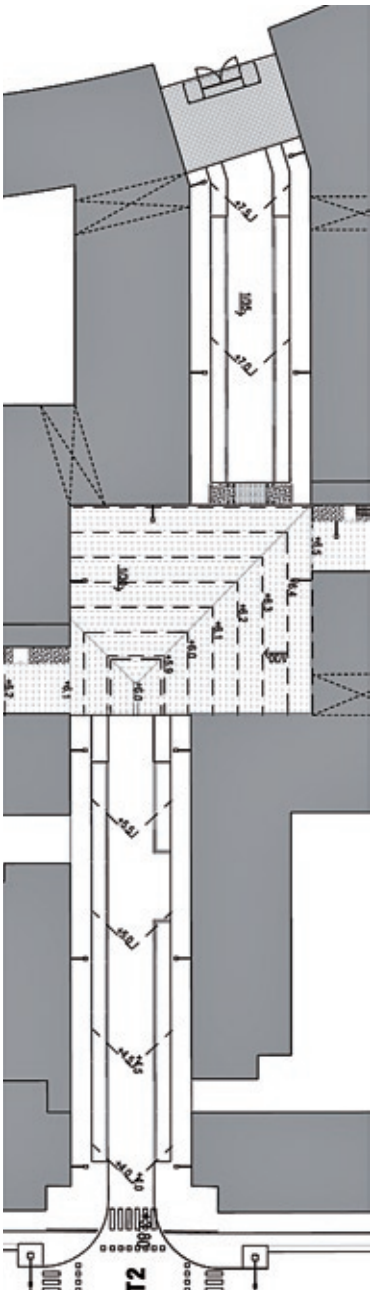
Jätkäsaaressa julkiset tilat muodostuvat tiiviin korttelirakenteen rajaamista katutiloista ja aukioista, jotka ovat luonteeltaan kaupunkimaisia. Kaupunkikuvallisissa ratkaisuissa lähtökohtana on keskustaan liittyvien vanhojen asuinalueiden henki, meren läheisyys ja satama-alueen muistumat. Pintamateriaaleina käytetään kantakaupungille tyypillisesti asfalttia, luonnonkiveä käytetään aukiopintoihin, jalankulkukaduille ja rajauksiin.

Alueen pääkadut ovat bulevardikadun moderneja sovelluksia, niitä reunustavat köynnösistutetut ristikkopylväät, jotka toimivat samalla sekä raitiovaunuliikenteen ajojohtojen kannatinpylväinä että valaisinpylväinä. Tonttikadut päättyvät puiston reunalle kevyen liikenteen jatkuessa puiston läpi. Tonttikadut ovat ilmeeltään ja leveydeltään pelkistettyjä kantakaupungin sivukatuja ilman puuistutuksia. Metallirakenteiset viherportit jäsentävät kadun eri jaksoja ja saapumista puistoon sekä rajoittavat ajoliikennettä. Jäsennystä korostetaan luonnonkivipinnalla.

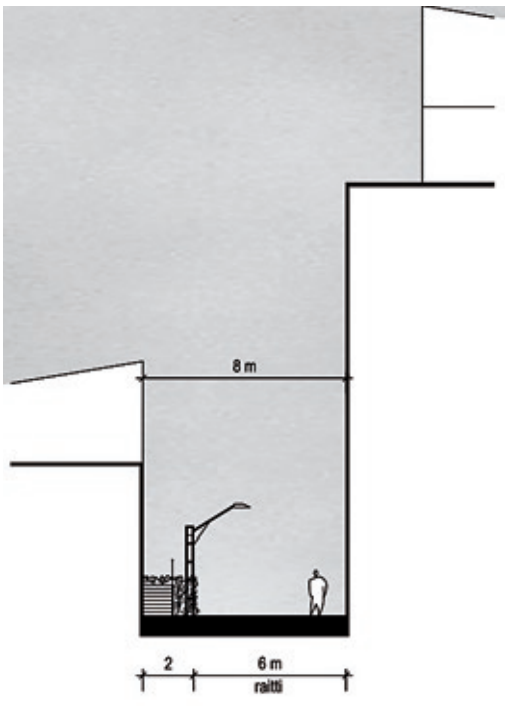
Jätkäsaaren tonttikatujen puistoportit, LOCI Maisema-arkkitehdit.

Tonttikatuja yhdistävät kävelykujat, LOCI Maisema-arkkitehdit.

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



Vasemmalla: Tonttikatuja jäsentävät katuauikot ja puistoon liittyvät metallirakenteiset viherportit.
Oikealla: Tonttikatuja yhdistävät pienimittakaavaiset kevyenliikenteen kujat, LOCI Maisema-arkkitehdit.



Puisto asemakaavassa (VP).

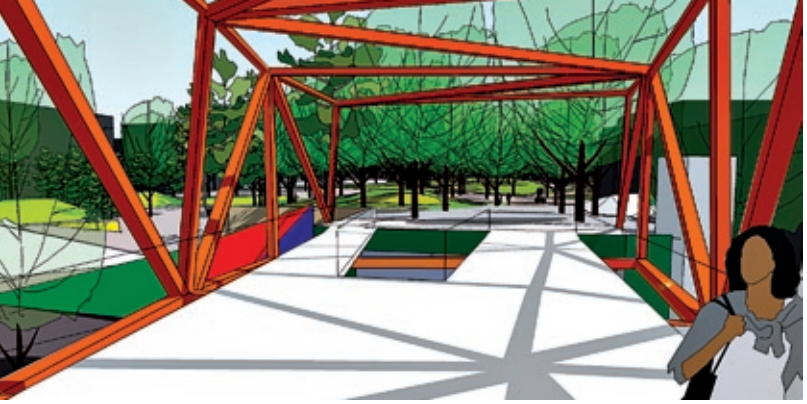
Hyväntoivonpuiston haveinnekuva, VSU arkkitehtuuri ja viheraluesuunnittelu Oy.

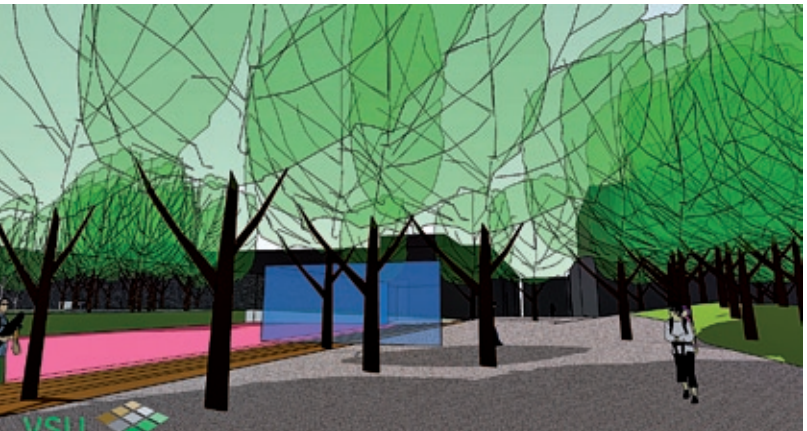
Puistoalueet (VP)

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

Hyväntoivonpuisto yhdistää Ruoholahden asuinkorttelit rantaan osayleiskaava-alueen eteläpäässä ja on samalla Jätkäsaaren yksi tärkeistä tunnistettavuustekijöistä. Puiston läpi on linjattu nopea, esteetön pääreitti, joka johtaa alueen muihin puistoihin ja meren rantaan. Puisto on rytmitetty maisematilojen sarjaksi. Sen läpi avautuu pitkiä näkymiä. Maastonmuotoilu on veistoksellista. Puisto on kaavailtu kauttaaltaan nostettavaksi täyttömailla nykyistä maanpinnan tasoa noin 1–7 metriä korkeammalle. Korkeimmillaan puisto on asemakaavan rajalla kohdassa, jossa kevyen liikenteen pääreitti ylittää Länsisatamankadun. Maanpinnan korotuksessa käytetään myös asuintonteilta poistettavia lievästi esimerkiksi metalleilla pilaantuneita maa-aineksia, jotka voidaan luotettavasti sijoittaa eristettyinä paksujen maatäytteiden sisään.

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



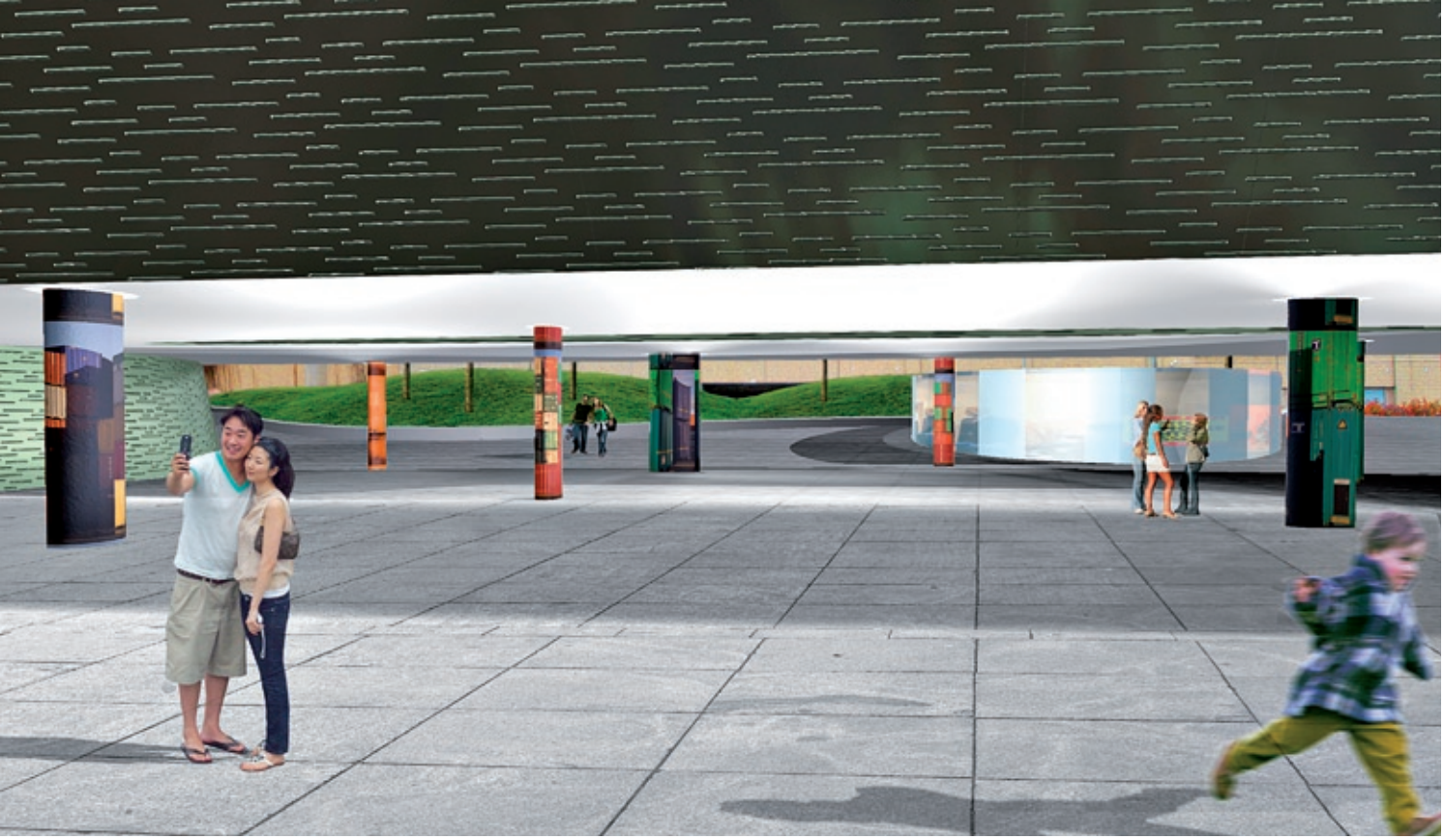


Hyväntoivonpuiston perspektiivikuvia, VSU arkkitehtuuri ja viheraluesuunnittelu Oy.

en varaus katutason liiketilalle ja kahvilalle puiston tasossa.

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

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



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

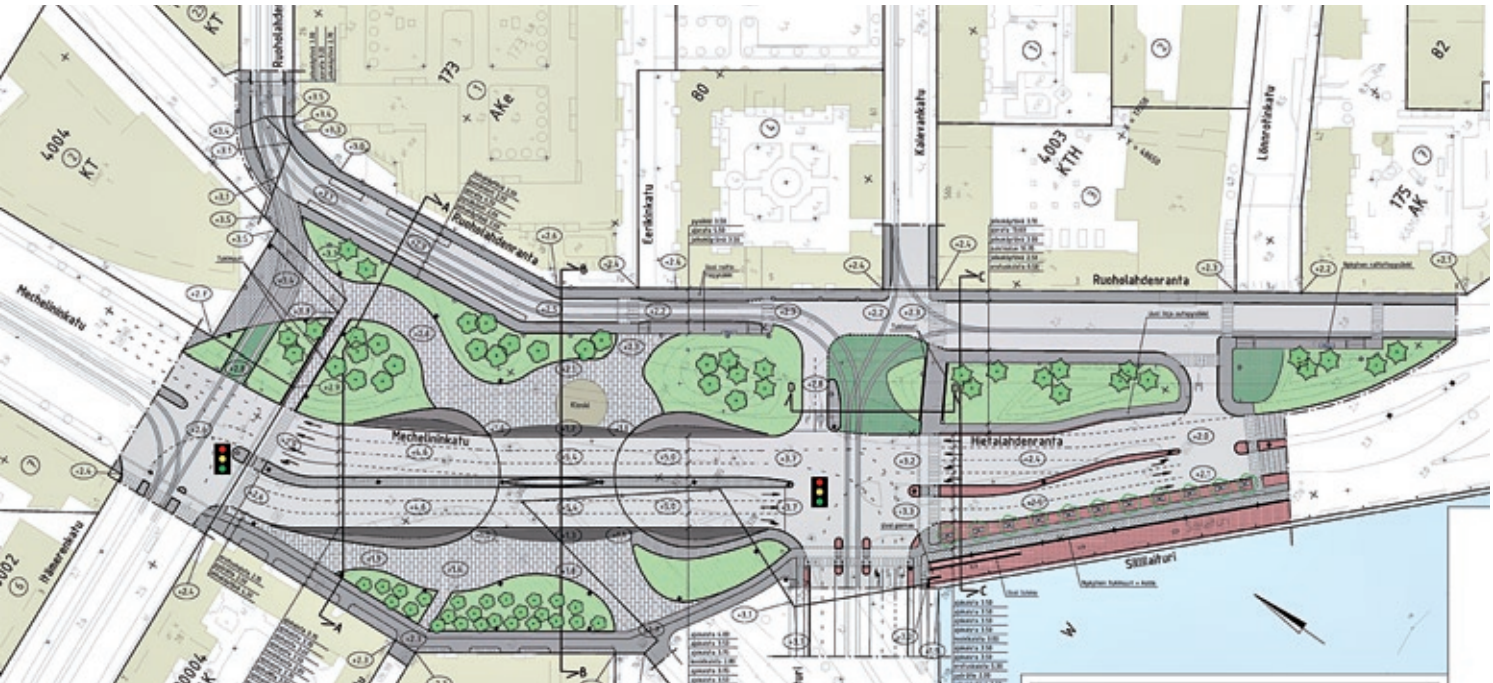
Mechelininkadun ympäristön suunnittelu, Länsilinkki

Mechelininkadun ympäristö Jätkäsaaren sekä Ruoholahden kohdalla kuuluu asemakaava-alueeseen ja on tärkeä saumakohta kantakaupungin osa-alueiden hahmottamisessa. Tämänhetkinen väliaikaisen tuntuinen miljöö muutetaan kutsuvaksi ja helppokulkuiseksi kaupunkitilaksi. Alue käsittää noin 3,8 hehtaarin suuruisen liikennealueen. Alueesta on laadittu erillinen suunnitelma, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi lokakuussa 2007. Suunnitelman mukaan kevyt liikenne alittaa Mechelininkadun leveänä, aukiomaisena yhteytenä. Kadun tasausta nostetaan nykyisestään noin metrillä, jotta kevyen liikenteen yhteydestä saadaan esteetön. Alikulku on suunniteltu mahdollisimman ilmavaksi, valoisaksi ja turvallisen tuntuiseksi. Länsilinkillä on myös varaus kioskille. Ajoneuvoliikenteen silta, sen kaiteet ja tukimuurit sekä alikulku toteutetaan ympäristötaiteellisena kokonaisuutena.

Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta parannetaan poistamalla toinen Jätkäsaaren liittymistä ja kadun linjausta muutetaan sujuvammaksi. Ratkaisuilla pyritään myös vähentämään liikenteen melu- ja hiukkashaittoja kaupunkiympäristössä.

Suunnitelmassa on otettu huomioon Jätkäsaareen tulevat raitiotiet. Uusien linjojen rakentamiseen Jätkäsaaresta Ruoholahdenkadulle ja edelleen Kampin keskukseen varaudutaan. Ainakin alkuvaiheessa kiskot Kalevankadulle ja Hietalahdenrannan suuntaan säilytetään. Mechelininkadun alueelle on suunniteltu vihervyöhykkeitä, joille istutetaan lehti- ja havupuita. Rakennusvirasto on käynnistänyt Mechelininkadun alueen suunnitte-

Mechelininkadun eteläpään katusuunnitelma, Ramboll Oy.



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

Liikenne

Jätkäsaaren suurimmat liikennemäärät tulevat olemaan asemakaava-alueella sijaitsevalla Jätkäsaarenlaiturilla. Kun koko Jätkäsaari on rakennettu, Jätkäsaarenlaiturille tulee liikenne-ennusteen mukaan noin 20 000 autoa vuorokaudessa. Saukonpaadesta Ruoholahteen rakennettavaa Crusellinsiltaa tulee käyttämään noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Mikäli Keskustatunneli rakennetaan, osa Mechelininkadun nykyisestä liikenteestä siirtyy Keskustatunneliin, joten tunnelin rakentaminen helpottaa Jätkäsaaren liikenteen suuntautumista itään ja pohjoiseen. Ennen Keskustatunnelin rakentamista alueen liikenne suuntautuu enemmän Crusellinsillan kautta ympäröivään katuverkkoon.

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

Katuverkko ja kevyen liikenteen reitit

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

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

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

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

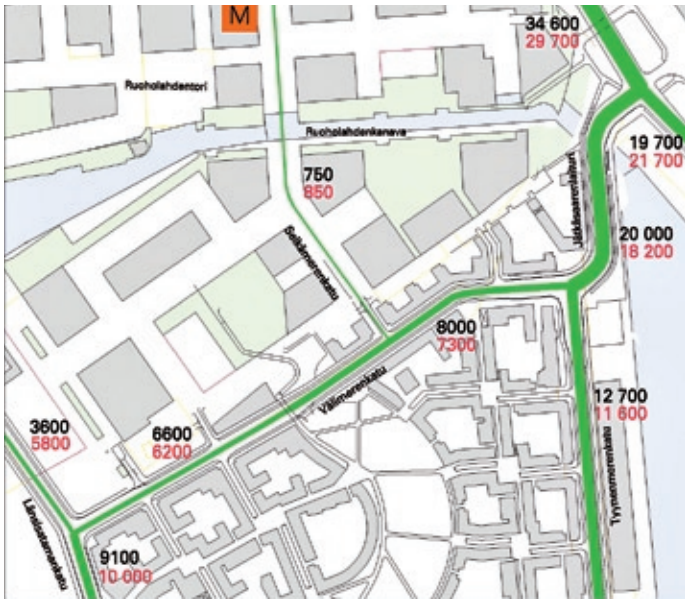
Katujen korkeusasema on suunniteltu huomioon ottaen seuraavat tekijät:

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

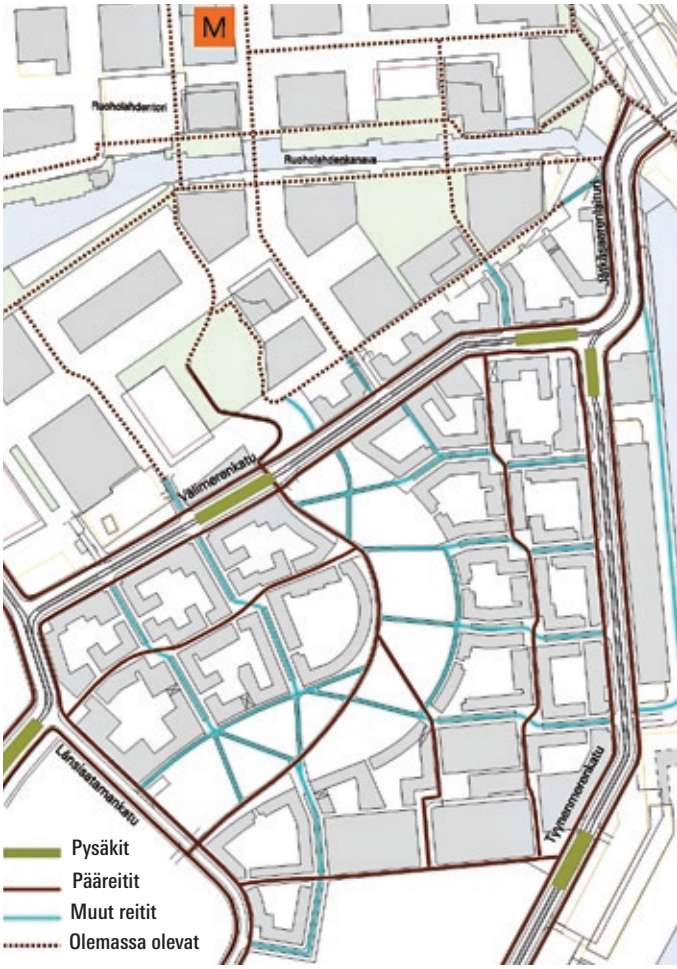
Koska makasiinien L2 ja L3 väli suljetaan uudisrakennuksella, nostetaan kadun korkeusasemaa rakennusten kohdalla rankkasateiden tarvitsemien tulvareittien muodostamiseksi.

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

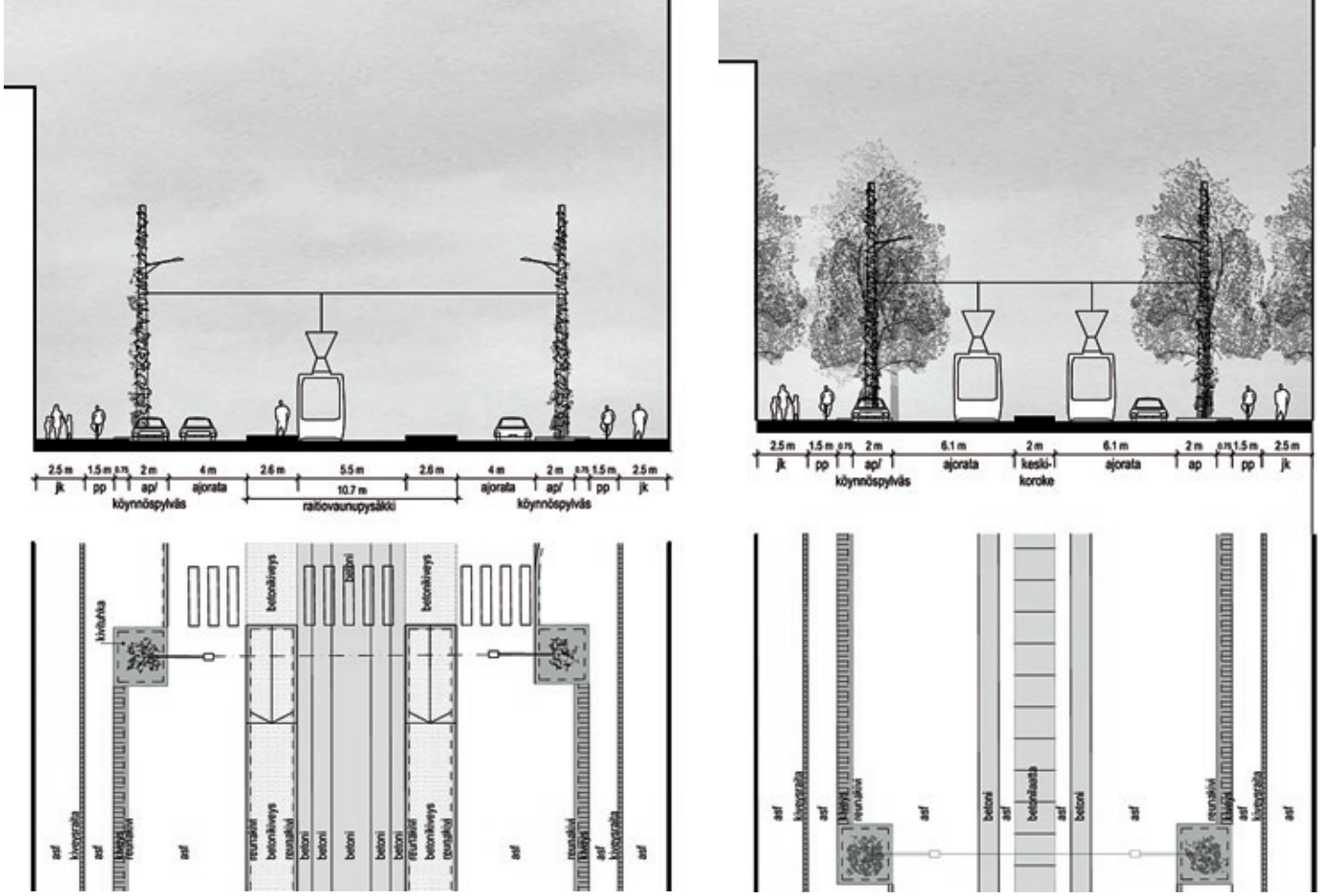
Katujen korkeusasemat ovat alimmillaan Jätkäsaarenlaiturin rantaraitin alueella +2,5 sekä varsinaisilla ajoradoilla Tyynenmerenkadun ja Juutinraumankadun risteyksen pohjoispuolella, Tyynenmerenkadun ja Rionkadun risteysalueella ja Välimerenkadun ja Länsisatamankadun risteysalueella kussakin noin +3,0.



Jätkäsaaren liikennemäärät, autoja / vrk. Musta: Koko Jätkäsaari ja keskustatunneli rakennettu. Punainen: Ei keskustatunnelia.



Jätkäsaaren jalankulku ja pyöräily.



Pääkatujen mitoitus, LOCI Maisema-arkkitehdit.

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

Pyöräily

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

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

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

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

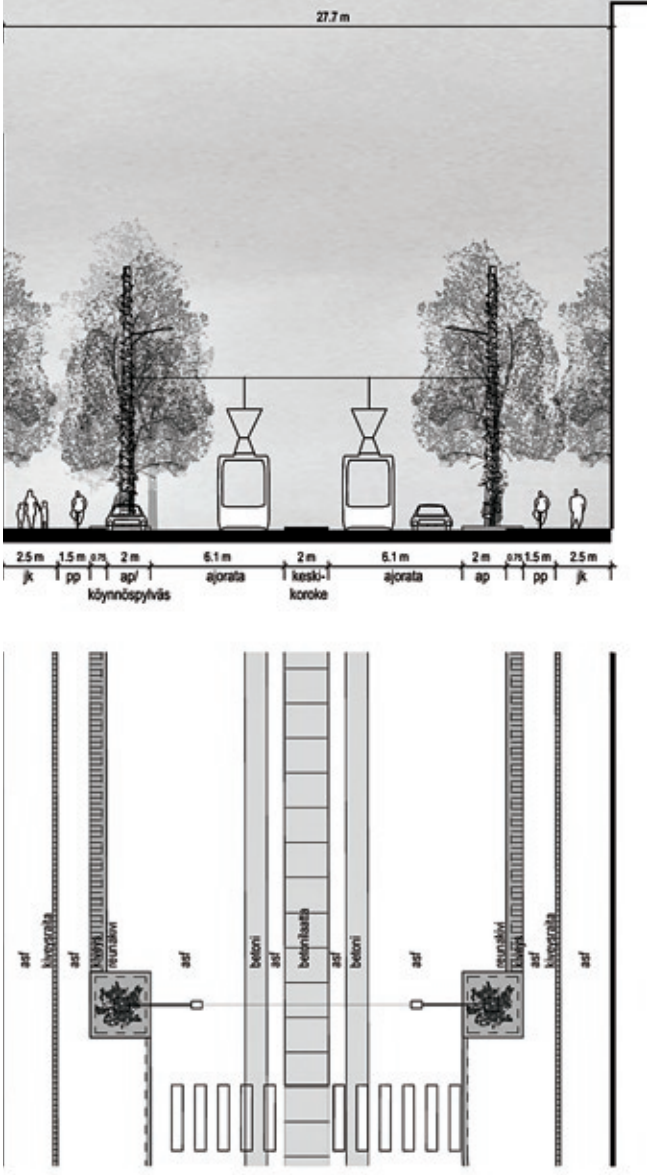
Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymä asemakaavaehdotus on vaihtoehdon 1 mukainen, missä pyöräily on jalkakäytävän yhteydessä.

Joukkoliikenne

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

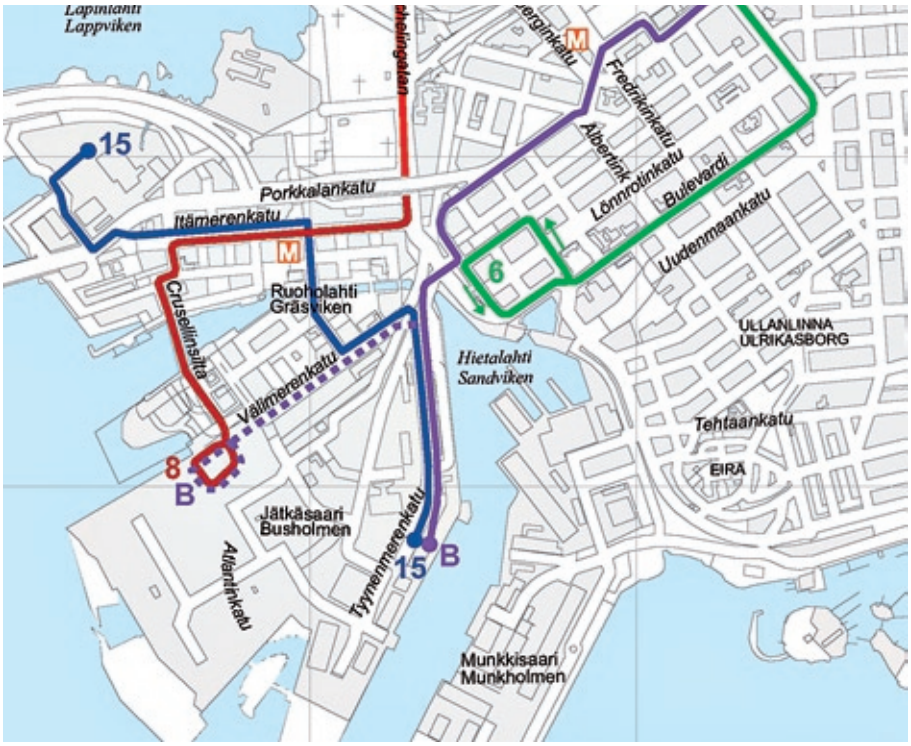
Vaihtoehdot esiteltiin sekä joukkoliikenne- että kaupunkisuunnittelulautakunnalle alkukesästä 2007. Lautakunnissa päätettiin, että valmistelua jatketaan vaihtoehdon 2 mukaan. Hyväksytyssä vaihtoehdossa raitiolinjat 6 ja 9 jatkavat Jätkäsaareen keskustan suunnasta ja raitiolinja 8 jatkaa Ruoholahdesta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

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



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

Jätkäsaaren joukkoliikenne on suunniteltu hoidettavan raitiovaunuilla.



Jätkäsaaren joukkoliikenne vuonna n. 2015.

simmäisessä vaiheessa Länsiterminaalin läheisyydessä.

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

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

Liikkumisen ohjaus

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

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

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

Pysäköinti

Asemakaavassa autopaikkojen määrät lukuun ottamatta asukaspysäköintiä on määritelty kaupunkisuunnittelulautakun-

nan vuonna 1994 hyväksymien ohjeiden mukaisesti.

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

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

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

Yhteiskäyttöautoille on tarkoitus varata autopaikkoja 1-2 korttelia kohti.

Yhteiskäyttöautojärjestelmä Ruotsissa.

Pihakansien ja rakennusten alla sijaitsevat pysäköintitilat, kadunvarsipysäköinti ja kalliopysäköintilaitos.

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

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

Jätkäsaaressa kaikki pysäköinti tulee olemaan maksullista.

Asemakaavassa on Välimerenkadulta alkava maanalainen huoltokatu, josta ajetaan kalliopysäköintilai-tokseen, kunnallistekniikan työtukikohtaan ja jäteasemalle. Pysäköintilaitos palvelee pääasiassa Jät-käsaarenkallion alueen asukaspysäköintiä. Työtukikohta on kaupungin käyttöä varten ja se varustetaan yhteisväestönsuojaksi. Pysäköintilaitokseen, väestönsuojaan ja alueellisen jätteenkeräykseen liittymises-tä sovitaan tontin luovutuksen yhteydessä. Maanalaisista tiloista on hissi-, porras- ja kuiluyhteyksiä maanpäällisiin rakennuksiin.

Pysäköinti sijoitetaan Jätkäsaaressa pääosin maan alle.

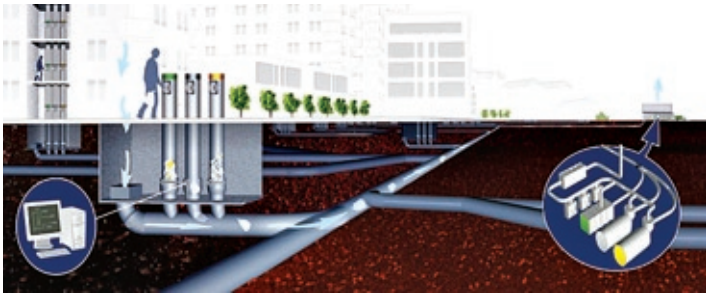
Huoltoliikenne

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

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

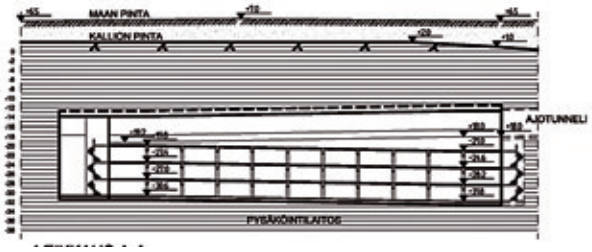
Korttelin 20007 hotellin huoltoajoyhteys on Laivapojankadulta. Lisäksi Jätkäsaarenlaiturilta sallitaan saattoliikenne suuntaisliittymänä.

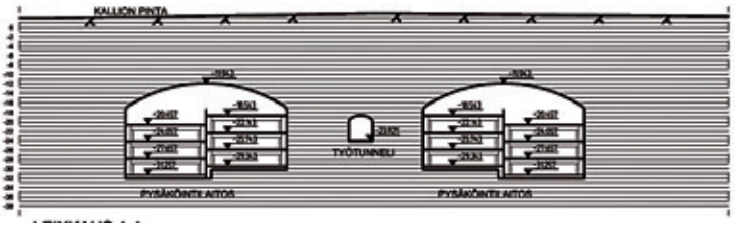
Tontin 20803/1 hotellin huolto järjestetään omalla tontilla, kellarin kautta. Tonteilla 20803/2 ja 3 Sonckin makasiinien huolto järjestetään tontin 3 eteläpäästä. Hotellin saattoliikennettä varten on varattu sekä auto- että linja-autopaikkoja kadun varteen.

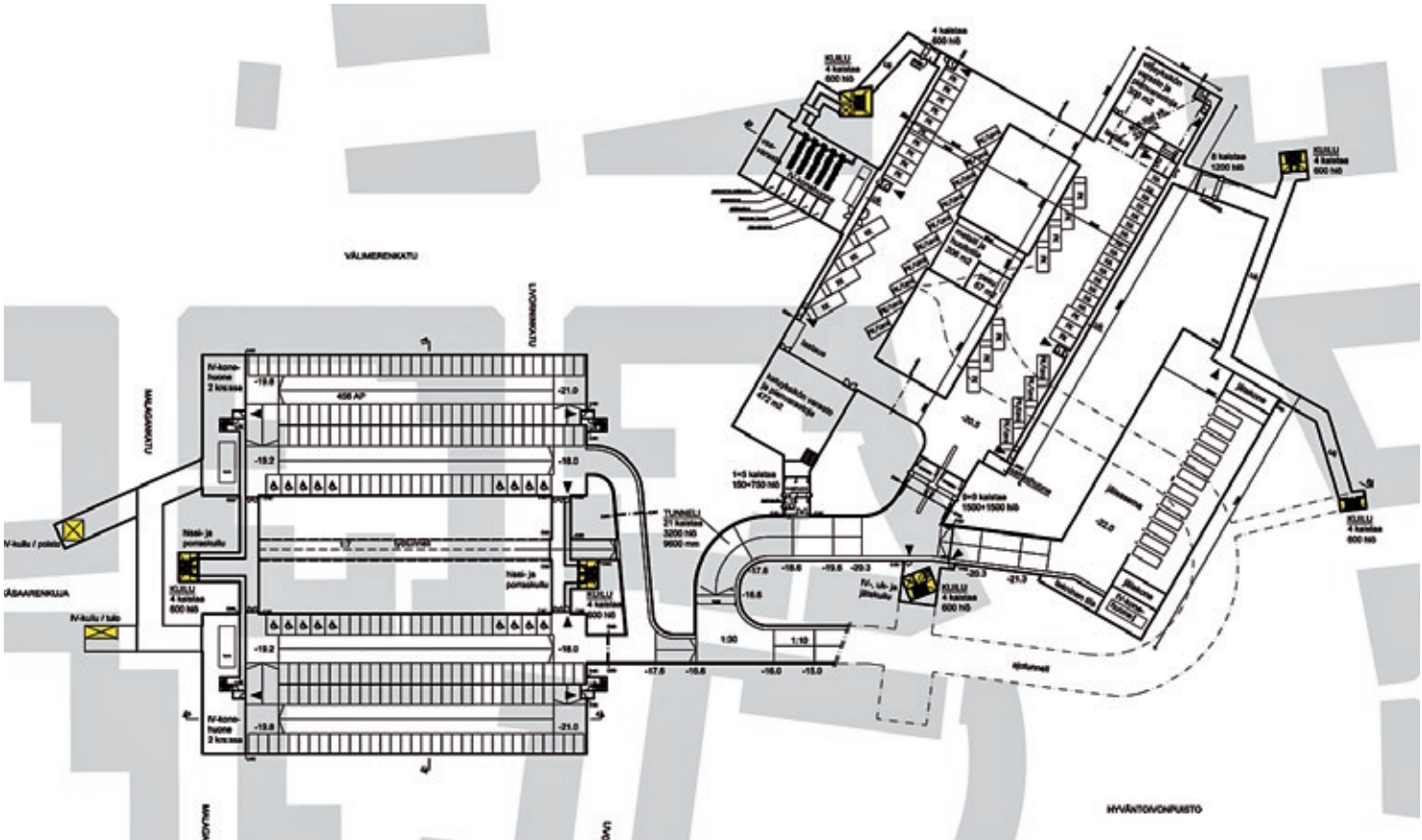


Jätteen putkikeräysjärjestelmän toimintaperiaate. Kuva: Envac Oy

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







Korttelit 20007 ja 20803 asemakaavassa.

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

Julkiset palvelut

Koulut

Jätkäsaaren asemakaava-salueella on osoitettu paikka peruskoululle. Koulu sijaitsee Hietasaaren alueella liikuntapuiston vieressä ja on kooltaan 8000 k-m². Lisäksi opetustoimintaa tulee lastentaloon, joihin sijoittuu peruskoulun alkuopetusta ja päiväkotitoimintaa. Lastentalon kerrosala on
3000 k-m². Lastentalo sijaitsee bunkkerin kanssa samassa korttelissa, sen pohjoispuolella.

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

Päivähoito

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

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

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

Pysyvät päiväkodit aloitusalueella

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

Asukastilat

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

Liikuntapalvelut

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

Peruskoulut asemakaava-alueella.

Päiväkodit asemakaava-alueella.

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

Liike- ja myymälätilat katutasossa asemakaava-alueella.

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

Kirjasto

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

Pelastustoimi

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

Kaupalliset palvelut

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

40 % alueelle ja suurin osa ostovoimasta siirtyy Helsingin keskustaan.

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

Asemakaava-alueen länsipuolelle sijoittuvaan keskuskortteliin on tarkoitus rakentaa kaksi suurta päivittäistavaramarkettia, suurimpia erikoiskauppoja sekä osa julkisista palveluista. Koko Jätkäsaaressa asuva väestö edellyttää kaupallisten palveluiden tilaa 35 000 k-m². Yhteensä paikallisen väestön, matkailijoiden ja työpaikkojen edellyttämä kaupallisten palveluiden tilantarve on noin 56 000 k-m².

Matkailu tulee olemaan merkittävä alueen toimintoja leimaava tekijä. Tutkimuksen mukaan virolaisen matkailijan kulutuksesta kolmannes kohdistuu ravitsemispalveluihin ja loput vähittäiskauppaan. Matkailijat tarvitsevat erilaisia palvelutiloja noin 8 000 k-m², jotka sijoittuvat lähinnä terminaalialueen pohjoispuolelle Tyynenmerenkadun varteen. Suurin yksittäinen turistien palvelemiseen osoitettu liikekerrosala 3 000 k-m² on korttelissa 20812.

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

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

Luonnonympäristö

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

Länsisatamankadulle ja Jätkäsaarenlaiturin pohjoisosaan istutetaan puurivit, muutoin puita on katualueilla vain puiston kohdalla ja Sonckin makasiinien edustalla sekä Länsilinkin aukiolla.

Suojelukohteet

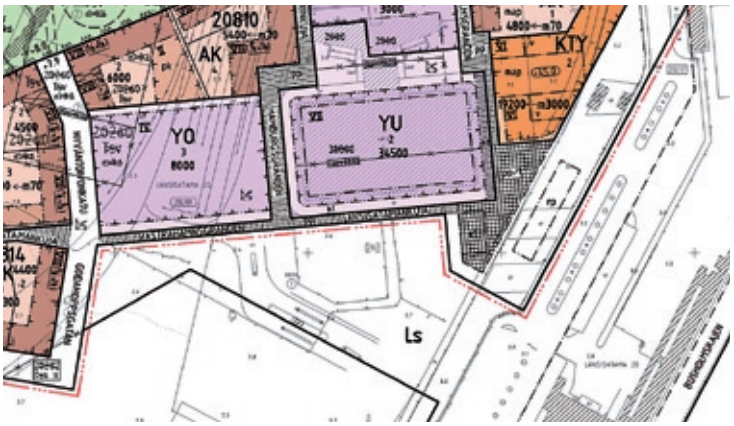
Lars Sonckin suunnittelemat satamamakasiinit L2 ja L3 on suojeltu jo vuoden 1979 asemakaavassa merkinnällä ark. Rakennuksille on nyt merkitty suojelumääräys sr-1.

Lars Sonckin suunnittelema entinen sataman hallintorakennus Ruoholahden rajalla sekä Huutokonttori on merkitty suojelumääräyksellä sr-2.
Puhelinkioski sataman hallintorakennuksen vieressä säilytetään ja kunnostetaan mahdollisuuksien mukaan siten, että sen käyttötarkoitusta voidaan muuttaa esimerkiksi taideprojektiksi tai vastaavaan muuhun käyttöön.

Yhdyskuntatekninen huolto

Vesihuolto

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



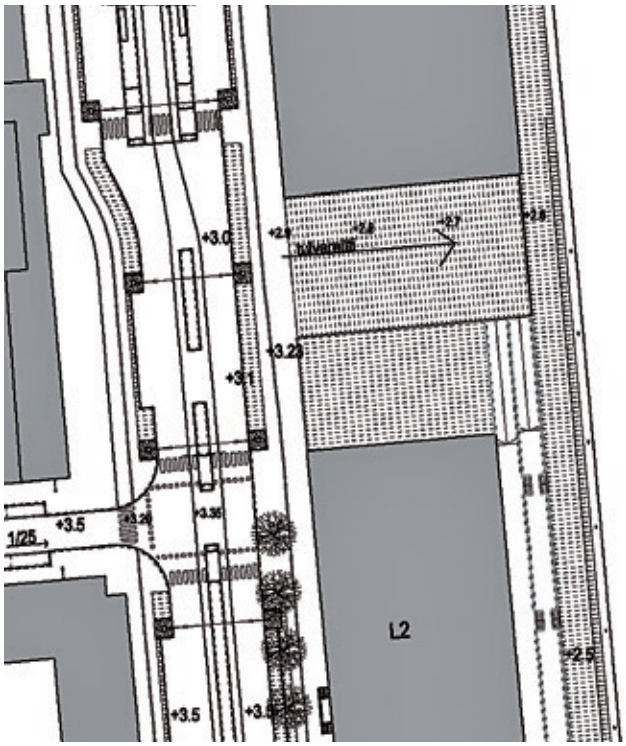
Asemakaavassa on varattu jätevedenpumppaamolle tila Bunkkerin eteläpuolelta et-merkinnällä.

Kuivatus

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

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

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



Tulvareitti tontin 20803/1 eteläosassa, LOCI Maisema-arkkitehdit Oy.

Energiahuolto

Alue sijaitsee 1 km etäisyydellä Salmisaaren voimalaitoksesta, sähköasemasta ja kaukojäähdytyskes-kuksesta. Liittyminen kaukolämpöverkostoon ja kaukojäähdytysverkostoon rakennetaan sekä Länsisa-tamankadun että Jätkäsaarenlaiturin suunnista. Kaikki rakennukset on mahdollista liittää kaukolämpö-verkostoon. Länsisatamankadun ja Tyynenmerenkadun läheisyydessä sijaitsevat toimitila- ja palvelura-kennukset, hotellit, liikuntakeskus, koulu, satamaterminaali ja osa asuinrakennuksista on mahdollista liit-tää kaukojäähdytysverkostoon. Kaukojäähdytyksen ulottaminen tonttikatujen varsilla sijaitseviin asuinra-kennuksiin selvitetään tapauskohtaisesti tonttien suunnittelun yhteydessä.

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

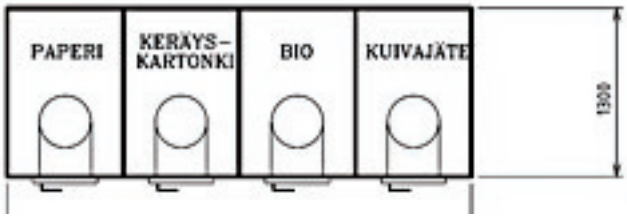
Alueelle sijoitetaan noin 40–45 sähkönjakokaappia. Lisäksi tietoliikennettä ja liikennevaloja varten tarvitaan omia kaappeja. Tätä varten AK- ja KTY-korttelialueiden tonteille varataan asemakaavassa kullekin yksi kadulle avautuva, ovellinen tila yhdyskuntateknisen huollon jakokaappeja varten. Tavoitteena on, ettei kaappeja sijoiteta kaduille tai aukioille.

Jätehuolto

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

Jätteen putkikeräysjärjestelmää käyttämällä voidaan jäteautoliikenne lopettaa tonttikaduilla lähes kokonaan ja jätehuoneiden rakentamistarve vähenee merkittävästi. Putkikeräysjärjestelmällä huoltoliikenne asuinkortteleissa putoaa perinteiseen keräystapaan verrattuna alle kymmenesosaan. Jäteasema tarvitsee oman poistoilmakanavan, jossa on tehokas äänenvaimennus ja poistoilman suodatus. Lisäksi laitoksen keräysputkistolle tulee varata tila katu-, puisto- ja korttelialueilla. Järjestelmällä voidaan kerätä kuiva- (eli seka-), bio-, keräyskartonki- ja paperijätteet. Keräyskartongin keräysvelvollisuus koskee vähintään 20 huoneiston kiinteistöjä. Metallin, lasin, pahvin ym. keräys järjestetään perinteisellä tavalla. Vuodessa asemakaava-alueelta kertyvä jätemäärä on noin 2 220 t eli noin 357 täyttä kuorma-autollista. Jäteasema tulee palvelemaan koko Jätkäsaaren aluetta. Matkusta-jasataman lähistölle on merkitty paikka, johon voidaan tarvittaessa sijoittaa alueellisen jätteenkeräyksen syväkeräysastioita.

Esimerkkejä Ruotsissa toteutetuista jätteen putkikeräysjärjestelmistä.



Tietoliikenne

Alueen suunnittelussa on varauduttu nykyaikaisen tietoliikenneverkoston rakentamiseen.

Väestönsuojelu

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

Maaperän pilaantuneisuus ja rakennettavuus

Maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus

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

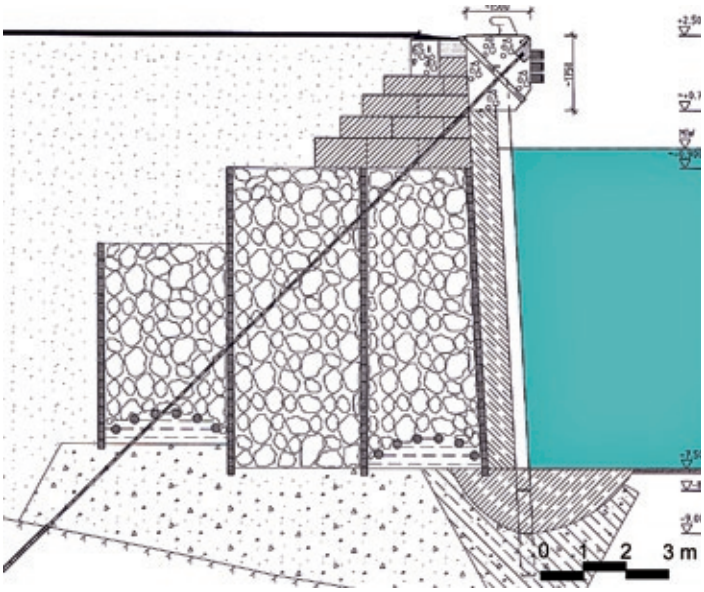
Kallioväestönsuoja ja sisäänkäyntien 250 metrin piiri.
Kuva: Kalliosuunnittelu Oy

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

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

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

Asemakaava-alueen eteläpuolella sijaitsevan entisen kaatopaikka-alueen kunnostaminen on teknisen toteutettavuuden ja riskienhallinnan kannalta edullista tehdä yhtenä kokonaisuutena. Kaatopaikka on tarkoitus kunnostaa osittaisella massanvaihdolla ja eristämällä. Kaatopaikkakaasujen keräämiseksi on suunniteltu toteutettavaksi kaasunkeräysjärjestelmä. Liikuntapuiston alueella kaatopaikkakaasujen muodostuminen jatkuu edelleen ja eristerakenteiden lisäksi tarvitaan huokoskaasun keräys- ja käsittelyjärjestelmä. Jätetäytön määrä kaatopaikka-alueella on huomattava ja jätteen poistaminen olisi myös maanrakennusteknisesti lähes mahdoton tehtävä. Kaatopaikka-alueen kunnostaminen eristämällä lisättynä kaatopaikkakaasujen hallitulla keräysjärjestelmällä on tämänhetkisen käsityksen mukaan toteuttamiskelpoisin ratkaisu. Kaatopaikan laajuutta tarkennetaan käynnissä olevan suunnittelun aikana. Mikäli kaatopaikan reuna-alue ulottuu asemakaava-alueelle, kunnostetaan se muun kaatopaikan yhteydessä.



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

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

Pohjarakentaminen

Alueella käytetään pääasiallisena perustamistapana maanvaraista perustamista luonnonmaan tai kallion varaan tai maanvaraista perustamista vahvistetun täytemaan varaan. Osaksi joudutaan käyttämään paa-luperustusta, täytteen laadun perusteella lyöntipaalutus vaikuttaa käyttökelpoiselta. Pohjarakennuskus-tannukset ovat noin 35–200 euroa kerrosneliömetriltä riippuen kerrosten lukumäärästä. Edullisimmat ra-kennuspaikat sijaitsevat Hietasaaren ja Jätkäsaaren kohdilla ja kalleimmat rakennuspaikat saarten väli-sessä painanteessa. Kunnallistekniikka voidaan rakentaa maanvaraisesti. Hyväntoivonpuiston itäisim-mässä osan maaperän kerrosrakenne ja pohjanvahvistustarve selvitetään jatkosuunnittelun aikana kun ratapihatoiminnot ovat päättyneet.

Rantarakenteet

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

Meluntorjunta

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

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

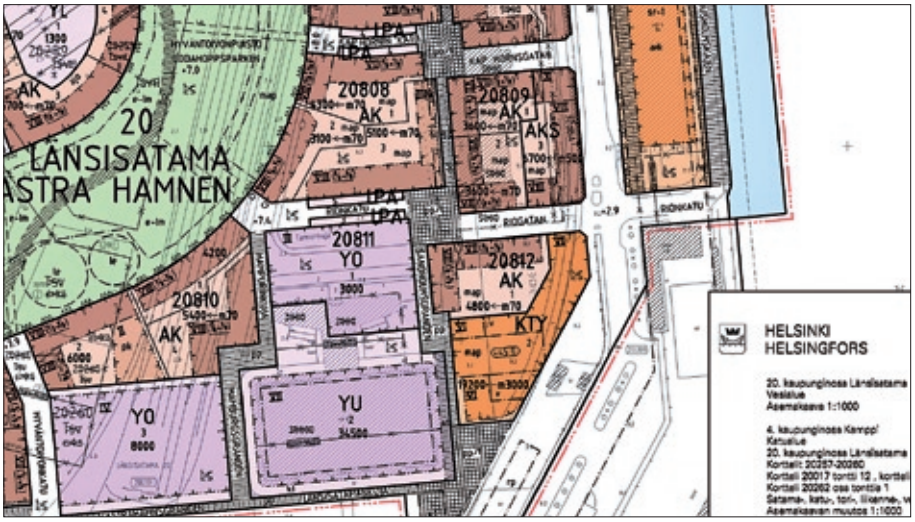
Ajoneuvoliikenne aiheuttaa meluhaittaa kokoojakatujen varsilla. Rakennuskorttelit on suljettu katujen suuntaan ja niiden pihoille liikenteen äänet eivät juuri yllä. Liikuntapuiston pohjoisosaan leviää melua sekä Valtamerenkadulta että Länsisatamankadulta. Koulun lähistöllä keskiäänitaso on 45–50 dB,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

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

Matkustajasatamassa yöpyvä alus aiheuttaa melua sataman lähistöllä, mikäli apukonetta käytetään. Kortteleiden sisäpihoille melu ei yllä, mutta lähimpien kortteleiden ylimmissä kerroksissa parvekkeet tulee sijoittaa suojaiselle puolelle. Sataman puoleisten seinärakenteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon laivakoneen äänen taajuusalue, joka poikkeaa liikennemelun taajuusalueesta. Satamaan suuntautuvassa seinärakenteessa voidaan tarvittaessa käyttää kivirakenteista ulkoseinää, sisäpuolista lisälevyverhousta, erillisiä ikkunakarmeja, raskaita ja suuremmalla ilmavälillä varustettuja ikkunalaseja ja kaksinkertaisia parvekeovia. Korttelissa 20809, Tyynenmerenkadun puolella on asuinrakennuksen oltava tyypiltään sivukäytävätalo tai akustisilta ominaisuuksiltaan vastaava ratkaisu.

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

Korttelit 20812 ja 20809 asemakaavassa.



Sataman aiheuttama melu päivällä. Kuva: Akukon Oy

Sataman aiheuttama melu yöllä. Kuva: Akukon Oy

Sataman ja liikenteen aiheuttama melu päivällä. Kuva: Akukon Oy

Sataman ja liikenteen aiheuttama melu yöllä. Kuva: Akukon Oy

Jätkäsaaren katujen nimet ovat pääosin muistumia Satamatoiminnasta.

Nimistö

Nimistötoimikunnan päätöksen mukaan (7.6.2006) asemakaava-alueen uudet pääkadut ovat Välimerenkatu (Medelhavsgatan) ja Tyynenmerenkatu (Stillahavsgatan).

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

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

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

Aluetta kaarevalinjaisena halkaiseva puisto on Hyväntoivonpuisto (Godahoppsparken).

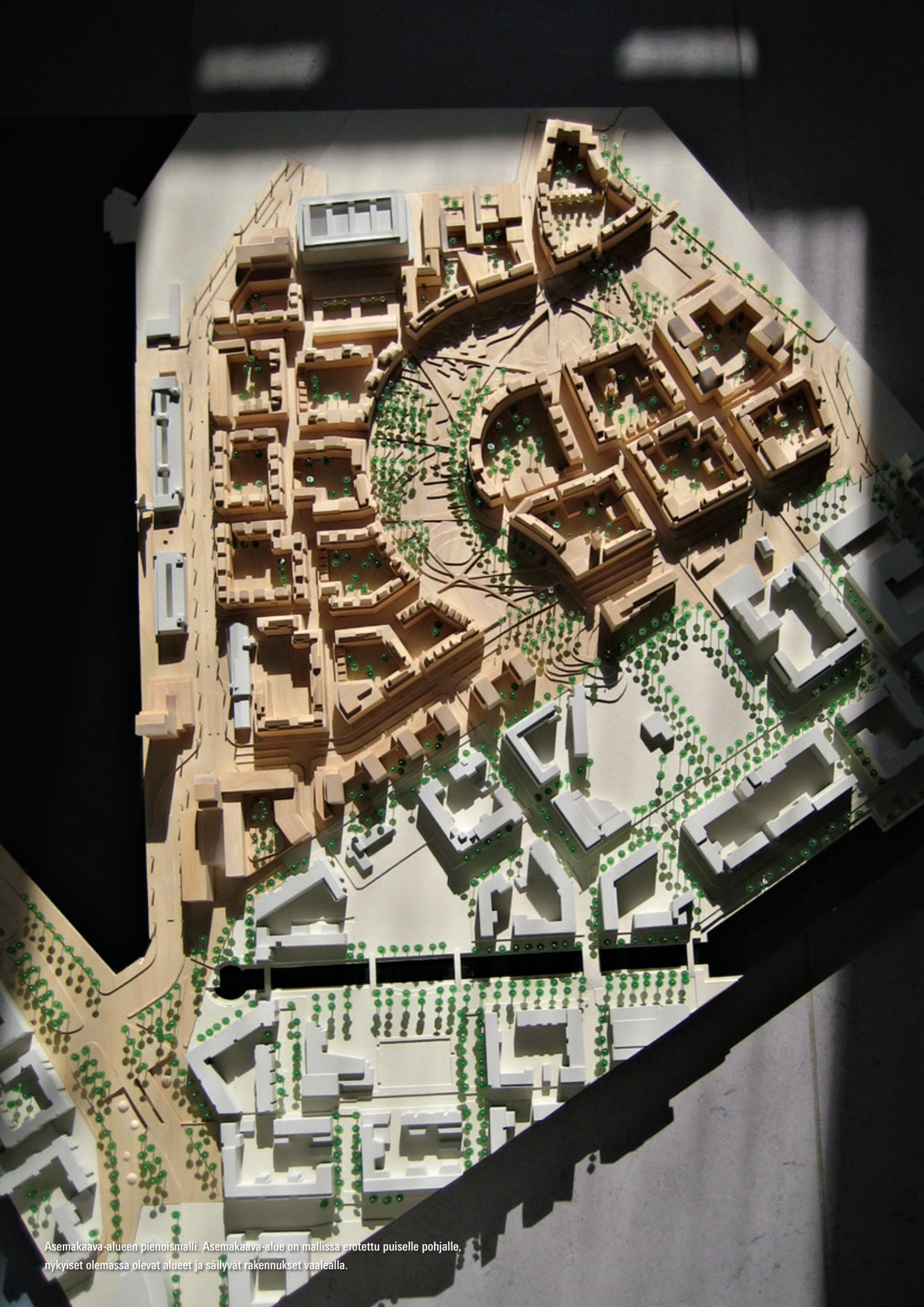
Alueen kevyen liikenteen kujat ovat Hampurinkuja (Hamburgsgränden), Jätkäsaarenkuja (Busholmsgränden) Hietasaarenkuja (Sandholmsgränden) ja Länsisatamankuja (Västrahamnsgränden).

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

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

Mechelininkadun eteläpäähän sijoittuva Länsilinkki saa nimensä Länsisataman kaupunginosan mukaan.

LÄNSILINKKI
VÄSTRA LINKEN
MECHELINKATU
JÄTKÄSAARENLAITURI
LAIVAPOJANKATU
LAIVAPOJANKUJA
SELKÄMERENKATU
HIETASAARENKUJA
VÄLIMERENKATU
MEDELHAVSGATAN
JUUTINRAUMANKATU
ÖRESUNDSGATAN
TYYNENMERENKATU
JÄTKÄSAARENLAITURI
LIVORNONKATU
MALAGANKATU
BUSHOLMSGRÄNDEN
SUEZINKATU
SUEZGATAN
JÄTKÄSAARENKUJA
KAP HORNIN KATU
HYVÄNTOIVONPUISTO
GODAHOPPSPARKEN
KAP HORNSGATAN
LIVORNOGATAN
MALAGAGATAN
HAMBURGSGRÄNDEN
RIONKATU
SANDHOLMSGRÄNDEN
RIOGATAN
LÄNSISATAMANKATU
HYVÄNTOIVONKATU
HAMPURINKUJA
LÄNSISATAMANKUJA
VÄSTRAHAMNSGRÄNDEN
STILLAHAVSGATAN
GODAHOPPSGATAN
LAIVAPOJANKUJA
Olemassa oleva nimistö
VÄLIMERENKATU
Uusi nimistö



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

5 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

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

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

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

Kantakaupunki on suosittua asuinaluetta. Jätkäsaari täydentää merkittävästi Helsingin kantakaupunkia osana merellisiä asuinalueita. Se tarjoaa turvallisen asuinympäristön lähellä keskustaa myös lapsiperheille.

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

Kaavan toteuttaminen vaikuttaa rakennettuun ympäristöön lisäksi siten, että sataman toimintaan liittyneitä halleja ja pienempiä rakennuksia puretaan. Käyttökelpoiset rakennukset säilytetään ja niille etsitään uusi käyttö. Arvokkaimmat rakennukset suojellaan asemakaavalla. Bunkkeri toimii alueellisena maamerkkinä ja on samalla yksi toiminnallisista keskuksista.

Ilmastonmuutoksen vaikutusten hallinta ja energiansäästörakentaminen

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

Asemakaava mahdollistaa matalaenergiarakentamisen. Kaupungilla on maanomistajana mahdollisuus vaikuttaa rakentamisen tapaan tontinluovutusehdoilla. Lisäksi asemakaavaan on lisätty määräys, joka sallii tuuligeneraattorija aurinkopaneelirakenteiden tai muiden energiaa tuottavien ratkaisujen integroimista rakennuksiin.

Asemakaavaluonnoksen käsittelyn yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakunta kehotti kaupunkisuunnitteluvirastoa selvittämään energiansäästörakentamista.

Rakentamiseen ja asumiseen liittyvissä ilmastokysymyksissä energian tuotannolla ja sen käytöllä on keskeinen sija.

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

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

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

Jotta asuntojen ostajilla, omistajilla ja käyttäjillä olisi parempi mahdollisuus verrata eri tuottajien asunto-tuotantoa myös energiatalouden kannalta, on valmisteltu valtakunnallinen energiatodistusjärjestelmä (voimaan 1.1.2008), jolla osaltaan tuodaan EU:n energiatehokkuusdirektiivi suomalaiseen rakentamis-käytäntöön. Valmistelun yhteydessä on tarkistettu rakennuksen lämmöneristyksen, sisäilmaston, ilmanvaihdon ja energiatehokkuuden rakentamismääräykset ja mm. rakennuksen energiankulutuksen ja lämmitystehotarpeen laskentaohje. Ympäristöministeriö on ilmoittanut tavoitteekseen lisätä energian säästöä vielä 30–40 % kiristämällä määräyksiä vuoden 2010 alusta alkaen. Tehokkain kannuste on kuitenkin rakentamisen ja käytön aikainen taloudellinen säästö.

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

Ilmakuva: Kaupunkimittausosasto, Helsinki

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

Jätkäsaari sijaitsee Salmisaaren voimalaitoksen sähköaseman ja kaukojäähdytyskeskuksen läheisyydessä, jolloin energian siirron hukka on vähäistä. Kolmoistuotannossa voidaan suuressa mittakaavassa tuottaa tehokkaasti lämmön ja sähkön lisäksi myös jäähdytysenergiaa. Tänä päivänä erilaiset laitteet tuottavat niin paljon lämpöenergiaa, että se riittää asukkaan ja työntekijän tuottaman lämmön ohella rakennuksen peruslämmön ylläpitämiseen suuren osan vuotta. Tämä edellyttää rakennuksen vaipan hyvää lämmöneristävyyttä ja jäteilman lämmön talteenottoa. Tällöin myös jäähdytysenergian kysyntä kasvaa huomattavasti, millä on hyvin suuri merkitys energian käytön tehokkuuden ja tuotannon haittojen kannalta.

Tällä hetkellä tilanne on lainsäädäntöön perustuvan viranomaisohjauksen osalta erilainen kuin esimerkiksi Viikin ekorakentamisen suunnittelun aikana 1990-luvulla. Viikkiä rakennettaessa on löydetty soveltamiskelpoista tekniikkaa ja rakentamisen ohjaustapoja. Jätkäsaaressa voidaan käyttää esimerkiksi aurinkolämpökeräimiä tai -sähkökennoja. Maalämmöllä voidaan ratkaista vain yksittäisten rakennusten lämmitystarve eikä se pärjää lämpötehon osalta uudelle asuntoalueelle rakennettavalle kaukolämpöverkostolle. Myös jäähdytys kannattaa ratkaista aluekohtaisesti eikä kiinteistö- tai huoneistokohtaisesti kompressori- tai lämpöpumpputekniikalla. Myöhemmissä rantakortteleissa voidaan harkita esimerkiksi merivedenpinnan alapuolelle täytemaahan asennettavia putkistoja huoneistojen viilennyksessä. Kaupungin uusien merenrantakohteiden suunnittelun ja rakentamisen tueksi kehitetään tällä rantarakentamisen ohjeistoa. Tutkimus- ja kehittämistarve on edelleen melko suuri.

Rakennusalan yritykset ja julkisyhteisöt ovat myös huomanneet trendin ra-

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

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

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

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

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

Asemakaava mahdollistaa energiakeräimien integroimisen rakennuksiin.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Jätkäsaaren ja muiden kantakaupungin ranta-alueiden rakentaminen aiheuttaa merkittäviä muutoksia Helsingin julkiseen liikenteeseen. Raitiovaunureittejä jatketaan näille uusille alueille tai mahdollisesti voidaan perustaa kokonaan uusia reittejä. Julkisen liikenteen tarjontaa on tavoitteena parantaa kokonaisuutena.

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

Jätkäsaaren tuottama ajoneuvoliikenne tulee tavarasataman poistuttua aluksi vähenemään ja rakentamisen edistyessä se vähitellen taas kasvaa nykyistä liikennemäärää suuremmaksi. Toisaalta, jos vastaava kerrosala rakennettaisiin väljemmin ja kauemmas keskustasta, olisi henkilöautoliikenteen lisäys huomattavasti suurempi. Vuosaaren satamahanke ja ympäristö- raportissa (Helsingin kaupungin ympäristökeskus 2005) on arvioitu, että mikäli Länsisatamaa ja Sörnäisten satamaa ei siirrettäisi pois kantakaupungista ja vastaava määrä asuntoja rakennettaisiin muualle, ajokilometrejä kertyisi seudulla vuodessa noin 73 miljoonaa enemmän.

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

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

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

Vaikutukset luontoon, maisemaan ja kaupunkikuvaan

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

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

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

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

Väliaikainen kaupunkijulkisivu lounaaseen syntyy siihen asti, kun rakentaminen etenee Jätkäsaaren muille osa-alueille.

Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen

Jätkäsaaren osayleiskaavan laatimisen yhteydessä on varsin laajasti selvitetty ympäristöterveydellisiä vaikutuksia. Selvityksiä on asemakaavaa laadittaessa täydennetty.

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

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

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

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

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

Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

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

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

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

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

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

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

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

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

Helsingin yleiskaavaluonnoksen 2002 yhdyskuntataloudellisten vaikutusten selvityksen mukaan Jätkäsaaren osayleiskaava-alue kuuluu hintaluokkaan "kallis", koska rakentamisen hintaa nostavat lähinnä alueen esirakentamisesta (ruoppaus, täytöt ja tiivistys) ja pilaantuneen maaperän kunnostamisesta aiheutuvat kustannukset.

Kaupungin talouteen kohdistuvien rakennuskustannusten osalta Jätkäsaaren osayleiskaava-aluetta voidaan kuitenkin kuvata keskihintaiseksi koska kaupunkiin kohdistuvien kustannusten osuus rakentamisen kokonaiskustannuksista on edellä mainitun selvityksen mukaan keskimäärin 330 €/kem².

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

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

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

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

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

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

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

2009-2010
2009-2011
2009-2012
2010-2012
2012-2014
2010-2014
2012-2014
2012-2014

6 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen vaikutukset

Rakentamisaikataulu

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

Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Alueelle on laadittu katuympäristösuunnitelma katupiirustusten pohjaksi. Alueelle tullaan laatimaan korttelikohtaiset rakentamistapaohjeet.

Toteutuksen seuranta

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

Kaupunkirakentamisnäyttely

Jätkäsaaren ensimmäisten kortteleiden valmistumisen yhteyteen (alkaen noin 2011) suunnitellaan kaupunkirakentamisnäyttelyä.

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

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

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

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

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

Kaupunkirakentamisnäyttely Saksassa.

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

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

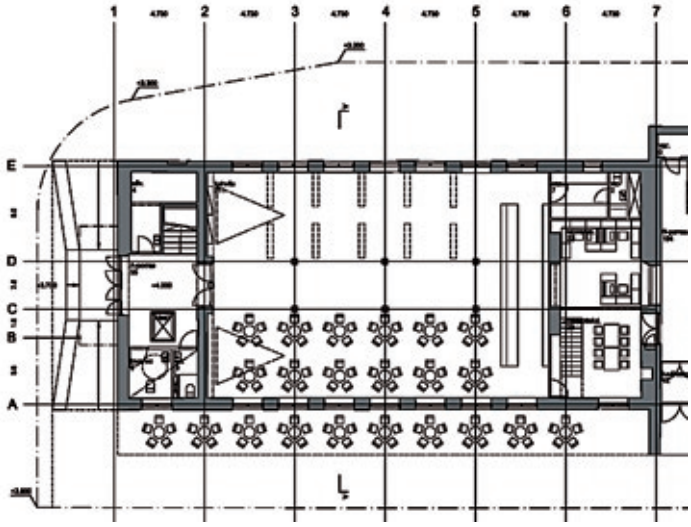
1. Nykyiset ja tulevat asukkaat, sekä Helsingistä toimitiloja hakevat yritykset.
2. Kotimaiset ja ulkomaiset matkailijat, joiden mielikuvaa Helsingistä arkkitehtuurikaupunkina pyritään kohottamaan.
3. Koti- ja ulkomaiset rakentamisen opiskelijat sekä ammattilaiset.

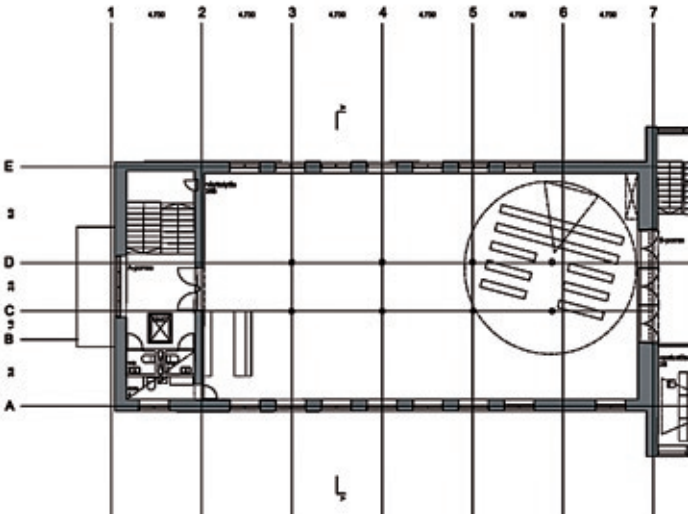
Infokeskus

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

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

Huutokonttorin vanhan osan toisen kerroksen sali.
Alhaalla: Huutokonttorin vanhempaan, kaksikerroksiseen osaan on suunniteltu Jätkäsaaren rakentamisen infokeskusta.
Kuva: Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen Oy





luento- ja keskustelutilaisuuksia varten noin 50 hengelle.

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

7 Suunnittelun vaiheet

Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

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

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

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

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

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

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin Energian, pelastuslaitoksen, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen, rakennusviraston, talous- ja suunnittelutoimiston, liikennelaitoksen, liikuntaviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, kaupunginmuseon, rakennusvalvontaviraston, Turvatekniikan keskuksen sekä Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa.

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

Viranomaisten kannanotot on huomioitu asemakaavaehdotuksen valmistelussa.

Esitetyt mielipiteet

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

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

Mechelininkadun eteläpään suunnitelmista saapui sekä puoltavia että vastustavia mielipiteitä. Mechelininkadun alittava kevyen liikenteenyhteys on ollut suunnitelmissa jo osayleiskaavavaiheessa. Mechelininkadun eteläpäätä ei kuitenkaan voida jättää ennalleen, koska nyt kaavoitetaan alkuosaa uudesta noin 15 000 asukkaan kaupunkialueesta, jonka liikennejärjestelyjen sujuvuus on turvattava ja myös uudet raitiovaunulinjat rakennettava.

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

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

Kannanotot on huomioitu asemakaavaehdotuksen valmistelussa.

Muistutukset ja lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

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

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

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

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

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

Lausuntojen johdosta tehdyt muutokset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 11.12.2008 muuttaa asemakaavan muutosehdotusta lausuntojen johdosta seuraavasti:

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

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

Korttelissa 20007 sijaitseva hotellitoiminnan korttelialueen kerrosala kasvaa 25 000 neliömetristä 35 000 neliömetriin. Lisäksi alue jaetaan tontinvaraajan toiveiden mukaisesti kahdeksi tontiksi 15 ja 16, koska hotellihanke on tarkoitus toteuttaa kahdessa vaiheessa. Kerrosalan lisääntyessä Välimerenkadulla kerroskorkeus muuttuu 7:stä 8:ksi. Tornin osalta määräystä muutetaan niin, että suurin sallittu kerrosluku on 16. Entinen määräys koski vesikaton ylintä sallittua korkotasoa +54.0, mikä tarkoittaa noin 15 kerrosta. Muutokset on tarkoitus toteuttaa Välimerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin puolella, jotta niistä on mahdollisimman vähän haittaa pohjoispuolella sijaitsevalle asuinkerrostalon asukkaille. Hotellitornin kerroksen enimmäispinta-alaksi on muutettu 500 m², määräys koskee myös tonttia 20803/1.

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

Kortteli 20801 muutetaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Edellisessä ehdotuksessa korttelissa oli erilliset tontit toimitilarakennusten ja asuinkerrostalojen korttelialueille. Samalla korttelin kerrosala kasvaa 20 200 neliömetristä 22 000 neliömetriin. Korttelissa on tarkoitus järjestää kilpailu Sitran toimesta energiatehokkaasta toimisto- ja asuinrakentamisesta.

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

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

Varaus toiselle maanalaisen huoltokadun ajoyhteydelle on poistettu, sillä jatkosuunnitelmissa sitä ei pidetty välttämättömänä. Lisäksi asemakaavaan on tarkistettu huoltotunnelin ja kalliotilan muita merkintöjä, maanalaisten pysäköintilaitosten rajauksia sekä kuilujen sijainteja. Hietasaaren puolelle kaavaan on lisätty maanalaisia, pysäköintilaitosten välisiä ajoyhteyksiä koskeva määräys sekä määräys, jolla varmistetaan pysäköintilaitosten kantavien rakenteiden riittävyys puiston ja istutettavien korttelipihojen sekä pelastusteiden kannalta.

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

Muut tarkistukset

Lisäksi asemakaavan muutosehdotusta on tarkistettu seuraavasti:

Tontilla 20803 /1 kerrosalaa on tarkistettu tontinvaraussuunnitelmien mukaisesti. Kerrosalan kasvu on 4 800 km² (10 000 k-m²:stä 14 800 k-m²:iin). Lisäksi tornin korkeutta koskevaa määräystä on muutettu vastaamaan korttelin 20007 tornin määräystä.

Tonteilla 20803/2,3 (Sonckin makasiinit) tonttien rajoja ja kaavamääräyksiä on tarkistettu vastaamaan rakennusten nykyisiä suunnitelmia.

Hyväntoivonpuiston osalta kaavamääräyksiä on tarkistettu tämänhetkisten suunnitelmien mukaan yhteistyössä rakennusviraston kanssa.

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

Hietasaaren tonttikatujen Juutinraumankatu, Suezinkatu, Kap Hornin katu ja Rionkatu välillä Hietasaarenkuja – Hyväntoivonpuisto asukaspysäköintiä koskeva määräys on muutettu siten, että kadut on uudessa asemakaavaehdotuksessa merkitty osittain LPA-korttelialueiksi. Jalankulku on rasitteena LPA-tontilla.

Kerrosaloja ja pinta-aloja on tarkistettu miltei kaikkien korttelialueiden osalta. Katusuunnitelmien edetessä katualueen rajoja on tarkistettu. Lisäksi on tehty muita teknisiä tarkistuksia. Asemakaavaselostusta on täydennetty asemakaavakarttaan tehtyjen tarkistusten perusteella.

Kokonaiskerrosala kasvoi muutosten myötä 15 541 k-m². Muutos kohdistui lähinnä hotellikerrosalan kasvuun. Muutokset olivat olennaisia, joten ehdotus asetettiin uudelleen nähtäville 9.1–9.2.2009.

Ehdotuksesta antoivat lausuntonsa kiinteistövirasto, talous- ja suunnittelukeskus, rakennusvirasto, Helsingin Satama, Helsingin ympäristökeskus, Helsingin Vesi, Helsingin Energia, sosiaalivirasto, pelastuslaitos ja liikuntalautakunta sekä Uudenmaan ympäristökeskus. Kaupunginmuseo ilmoitti, ettei asiasta ole lausuttavaa. Asemakaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Lausunnoissa käsiteltiin lähinnä jo aiemmissa lausunnoissa esille tulleita asioita kuten kalliotilojen rakentamisen korkeita kustannuksia ja vaihtoehtoisten ratkaisujen mahdollistamista, asuntojen keskipinta-alaa, pysäköintinormia, sataman toimintamahdollisuuksien turvaamista ja matalaenergiarakentamista sekä meluntorjuntaan liittyviä kysymyksiä.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotusta ei muutettu lausuntojen johdosta, mutta kaavamääräyksiin tehtiin joitakin tarkennuksia, joiden johdosta kaupunkisuunnitteluvirasto muutti asemakaavan muutosehdotusta 23.3.2009.

Kaupunginhallitus päätti 25.5.2009 muuttaa asemakaavan muutosehdotusta siten, että seuraava määräys poistetaan: ”AK- ja AL-korttelialueilla asuntojen keskikoon on oltava vähintääm 75 m². Määräys ei koske vuokra-asuntotuotantoa.”

8 Käsittelyvaiheet

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

Päätös syntyi äänestyksen jälkeen:

Merkittiin, että keskustelun kuluessa jäsen Puoskari jäsen Helistön kannattamana ehdotti, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siten, että alueen asukaspysäköinnin pysäköintinormi palautetaan normista 1 autopaikka / 115 k-m^2 normiin 1 autopaikka / 150 k-m^2 ja että alueen pyörätiet sijoitetaan omille kaistoilleen ajoneuvoliikenteen yhteyteen.

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

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

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

Tonttien autopaikkamääräyksiä koskevasta asemakaavamääräyksestä:

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

Kaupunkisuunnitteluvirasto muutti 23.3.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Kaupunginhallitus muutti 25.5.2009 asemakaavan muutosehdotusta.

Helsingissä 25.5.2009

Anneli Lahti

Liitteet

JÄTKÄSAAREN ALOITUSALUE ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Suunnittelualue

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

Nykytilanne

Alue on pääosin tavarasatamakäytössä. Itälaidalla toimii matkustajasatama, joka jää alueelle.

Mitä alueelle suunnitellaan

Jätkäsaaren satama- ja varastoalue rakennetaan asuin- ja työpaikka-alueeksi sen jälkeen, kun satamatoiminnot ovat siirtyneet Vuosaareen. Asemakaavan tavoitteena on kantakaupunkimainen, merihenkinen ja viihtyisä merenrantakaupunginosa.

Aloite

Asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut vireille kaupunkisuunnitteluviraston aloitteesta.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa maa- ja vesialueet.

Kaavatilanne

Voimassa olevissa asemakaavoissa alueet on määritelty pääosin satama-, varasto- ja liikennealueiksi. Osa vesialueesta on asemakaavoittamatonta.

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

Osayleiskaava

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

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

Tehdyt selvitykset

Suunnittelualuetta koskevia selvityksiä:

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

Vaikutusten arviointi

Kaupunkisuunnitteluvirasto on jo arvioinut yleiskaava 2002:n ja Jätkäsaaren osayleiskaavoituksen yhteydessä kaavan toteuttamisen vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, naapurikaupunginosiin, maisemaan, liikenteeseen, teknisen huollon järjestämiseen, yhdyskuntatalouteen, terveyteen, sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin osittain asemakaavoitusta vastaavalla tarkkuu-

della. Näitä arviointeja tullaan tarkentamaan ja syventämään tarvittavilta osin.

Kaavan valmisteluun osallistuminen

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

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä 21.3.–8.4.:
- kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kansakoulukatu 3, 1. krs
- Punavuoren kirjastossa, Bulevardi 46
- Ruoholahden lastenkirjastossa, Santakatu 6
- Kanavakeskuksessa, Selkämerenkatu 10
- www.hel.fi/ksv (kohdassa "Nähtävänä nyt!").

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

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

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

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

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

Ketkä ovat osallisia

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

Mistä saa tietoa

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan
- kirjeillä osallisille (suunnittelualueeseen rajautuvien kortteleiden asunto-osakeyhtiöiden kirjeet lähetetään isännöitsijöille, joiden toivotaan toimittavan tiedon osakkaille ja asukkaille)
- Ruoholahden Sanomissa

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

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

Mielipiteet

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

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

tai faksi 169 4445
tai sähköposti kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Kaavaa valmistelevat

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

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

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

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

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

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

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	**Täyttämispvm**	20.10.2009
Kaavan nimi	20. Länsisatama, Vesialue, asemakaava, 4. Kamppi, Katualue, 20. Länsisatama, korttelit 20257-20260, kortteli 20017 tontti 12, kortteli 20019 tontti 1, kortteli 20262 osa tonttia 1, satama-, katu-, tori-, liikenne-, vesi- ja suojaviheralueet, asemakaavan muutos 1:1000 (muodostuvat uudet korttelit 2		
Hyväksymispvm	03.06.2009	**Ehdotuspvm**	07.02.2008
Hyväksyjä	V-kunnanvaltuusto	**Vireilletulosta ilm. pvm**	10.03.2005
Hyväksymispykälä	135	**Kunnan kaavatunnus**	09111770
Generoitu kaavatunnus	091V030609A135		
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	37,5844	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	2,9655
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	6,4310	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	34,6189

Ranta-asemakaava

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**37,5844**	**100,0**	**419171**	**1,12**	**2,9655**	**329521**
A yhteensä	10,2743	27,3	267900	2,61	10,2743	267900
P yhteensä	0,0600	0,2	300	0,50	0,0600	300
Y yhteensä	2,4714	6,6	50800	2,06	2,4714	50800
C yhteensä						
K yhteensä	2,9170	7,8	99301	3,40	2,9170	99301
T yhteensä					-5,1900	-35100
V yhteensä	4,7854	12,7	400	0,01	4,7854	400
R yhteensä						
L yhteensä	13,1389	35,0	470	0,00	-14,2100	-54080
E yhteensä					-0,8600	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	3,9374	10,5			2,7174	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,4310**	**17,1**		**6,4310**	

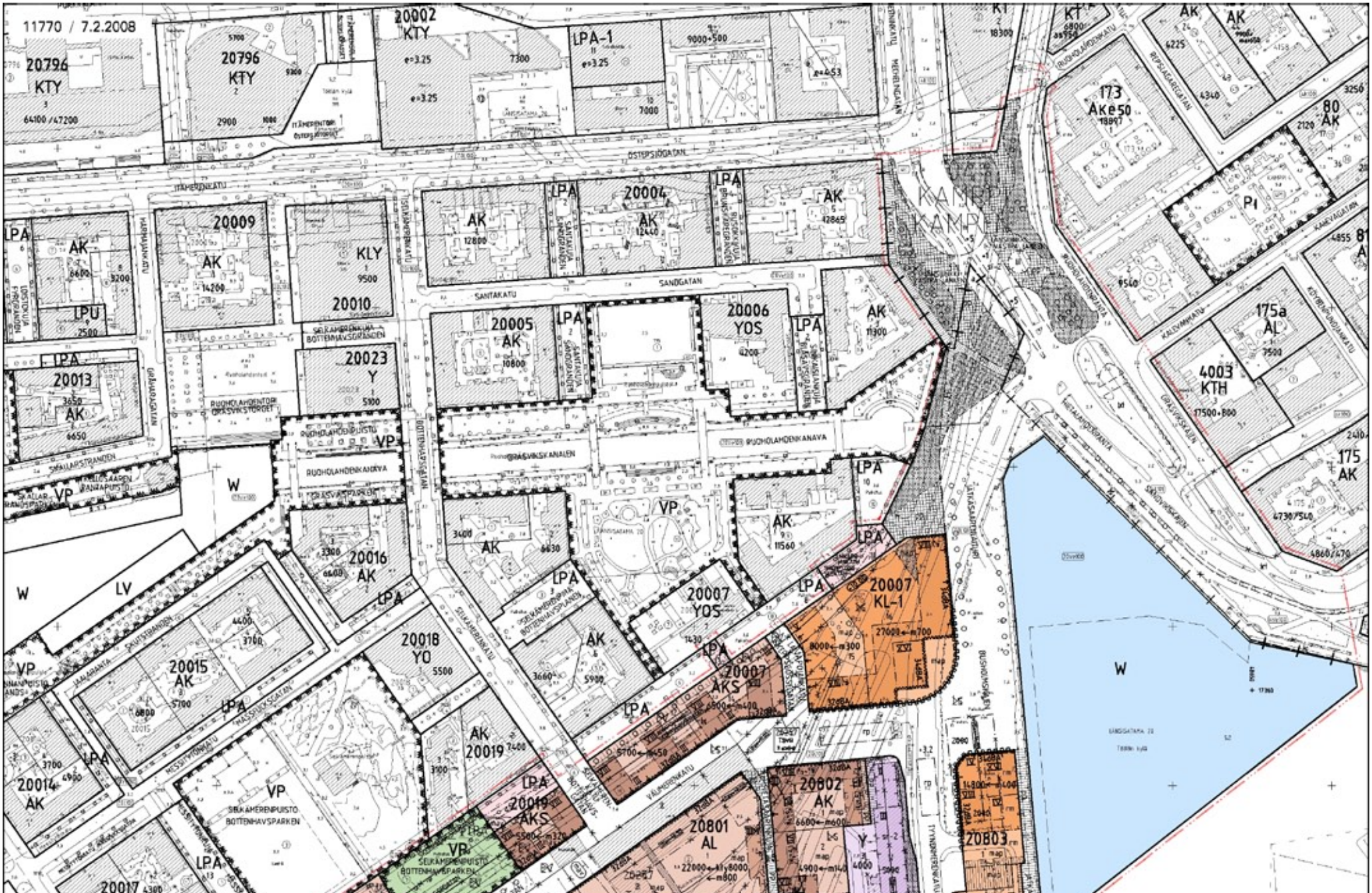
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**4**	**21421**	**1**	**4000**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**37,5844**	**100,0**	**419171**	**1,12**	**2,9655**	**329521**
A yhteensä	10,2743	27,3	267900	2,61	10,2743	267900
AK	8,7526	85,2	221500	2,53	8,7526	221500
AL	0,7112	6,9	22000	3,09	0,7112	22000
AKS	0,8105	7,9	24400	3,01	0,8105	24400
P yhteensä	0,0600	0,2	300	0,50	0,0600	300
PL	0,0600	100,0	300	0,50	0,0600	300
Y yhteensä	2,4714	6,6	50800	2,06	2,4714	50800
Y	0,3185	12,9	4000	1,26	0,3185	4000
YL	0,3384	13,7	1300	0,38	0,3384	1300
YO	0,9558	38,7	11000	1,15	0,9558	11000
YU	0,8587	34,7	34500	4,02	0,8587	34500
C yhteensä						
K yhteensä	2,9170	7,8	99301	3,40	2,9170	99301
KTY	0,6200	21,3	32400	5,23	0,6200	32400
KL-1	2,2970	78,7	66901	2,91	2,2970	66901
T yhteensä					-5,1900	-35100
T/kem					-0,6800	-4100
TSV					-4,5100	-31000
V yhteensä	4,7854	12,7	400	0,01	4,7854	400
VP	4,7854	100,0	400	0,01	4,7854	400
R yhteensä						
L yhteensä	13,1389	35,0	470	0,00	-14,2100	-54080
Kadut	12,5679	95,7	470	0,00	8,4700	470
LS					-22,4800	-54550
LPA	0,5710	4,3			-0,2000	
E yhteensä					-0,8600	
EV					-0,8600	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	3,9374	10,5			2,7174	
W	3,9374	100,0			2,7174	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,4310**	**17,1**		**6,4310**	
mav	2,4192	37,6		2,4192	
mah	0,5852	9,1		0,5852	
map	3,4266	53,3		3,4266	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**4**	**21421**	**1**	**4000**
Asemakaava	4	21421	1	4000


11770 / 7.2.2008
20796
KTY
64100 /47200
20796
KTY
20002
KTY
LPA-1
OSTERSUNDSGATAN
ITÄMERENKATU
20009
AK
14200
KLY
9500
20010
LPU
2500
LPA
20013
AK
6650
20023
Y
5100
SEKAMERENPUISTO
BOTTENHAVSPARKEN
RUOHOLAHDENKANAVA
GRÄSVIKSKANALEN
VP
W
LV
20016
AK
20015
AK
20014
AK
20018
YO
5500
20019
AK
20019
AKS
20017
20004
AK
12440
20005
AK
10800
20006
YOS
20007
YOS
20007
AKS
20007
KL-1
20801
AL
20802
AK
20803
SANTAKATU
SANDGATAN
KAMPI
KAMP
173
Ake50
18897
80
AK
Pi
175a
AL
4003
KTH
17500+800
175
AK
4730/540
4860/470
KALEVIKATU
KAMPINRANTA
GRÄSVIKSKALEN
SÄLÖVSKALEN
SÄLÖVSKAGATAN
RUOHOLAHDENRANTA
RUOHOLAHDENKATU
RUOHOLAHDENPUISTO
HARMAJAKANKATU
GRÅHARAGATAN
SKÄLARSTRANDEN
HIEKKASAAREN RANTAPUISTO
JÄÄRANTA
SKUTSTRANDEN
HISSUTYÖNKATU
HISSUTYÖSGATAN
SEKAMERENKATU
BOTTENHAVSGRÄNDEN
VÄLPÄRENKATU
VÄLPÄRSGATAN
TYÖNJOHDONKATU
TYÖNJOHDOSGATAN
ITÄMERENTORI
ÖSTERSJÖTORGET

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

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

AK — Asuinkerrostalojen korttelialue.

AKS — Erityisasumisen korttelialue.

AL — Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

PL — Lähipalvelurakennusten korttelialue.

Y — Yleisten rakennusten korttelialue.

YL — Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.

YO — Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

YU — Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

KL-1 — Hotellirakennusten korttelialue.

KTY — Toimitilarakennusten korttelialue.

VP — Puisto.

LPA — Autopaikkojen korttelialue.

LPA-1 — Autopaikkojen korttelialue, jolle saa sijoittaa pysäköintitalon.

W — Vesialue.

— ··· — 3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

— + — Kaupunginosan raja.

——— Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

—·—·— Osa-alueen raja.

— — — — Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

——— Ohjeellinen tontin raja.

—x—x— Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

2.0 — Kaupunginosan numero.

LAN — Kaupunginosan nimi.

20007 — Korttelin numero.

2 — Ohjeellinen tontin numero.

RIONKATU — Kadun, katuaukion, tai puiston nimi.

4500 — Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

← m400 — Luku osoittaa kerrosneliömetreinä kuinka paljon kadunvarsirakennuksen ensimmäisestä (I) kerroksesta vähintään on varattava liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi.

kty8000 — Luku ilmoittaa kerrosneliömetreinä neliömäärän, joka enintään saadaan varata toimistotiloiksi.

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

III ,a ½ — Alleviivattu luku osoittaa ehdottomasti käytettävän kerrosluvun tai muun määräyksen.

VII (½+⅓) — Sulkeissa oleva ensimmäinen murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta tulee rakennuksen toiseksi ylimmässä kerroksessa enintään käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi ja toinen murtoluku osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta tulee rakennuksen ylimmässä kerroksessa enintään käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi. Kaksi ylintä kerrosta on pääosin vedettävä sisään julkisivulinjasta. Ullakkoa ei saa rakentaa.

III (½) — Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuri osa rakennuksen suurimman kerroksen alasta ylimmässä kerroksessa tulee enintään käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Murtoluvun osoittama ylin kerros on pääosin vedettävä sisään julkisivulinjasta. Ullakkoa ei saa rakentaa.

(+10.0) — Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.

+7.0 — Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.

Rakennusala.

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

lii — Rakennusala, jolle saa sijoittaa enintään 150 kerrosalaneliömetrin suuruisen liiketilan.

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

y1 — Rakennusala, jolla olevaan rakennukseen saa sijoittaa ravintola-, näyttely-, julkisia lähipalvelutiloja tai muita asiakaspalvelutiloja.

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

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

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

map-2 — Maanalainen pysäköintilaitos, joka sijaitsee tasovälillä +0...-50 suojavyöhykkeineen. Pysäköintilaitoksen jäteilma tulee korttelialueella johtaa ylimmän kattokorkeuden yläpuolelle. Ilmanvaihtolaitteiden keskiäänitaso ei saa 25m etäisyydellä laitteesta ylittää 45dBA. Kalliotilojen läheisyydessä ei saa kaivaa tai louhia siten, että siitä aiheutuu haittaa kalliotiloille.

~ma ajo — Sijainniltaan ohjeellinen, maanalainen ajoyhteys pysäköintilaitosten välillä.

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

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

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

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

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

~ — Maanalaisiin tiloihin johtava sijainniltaan ohjeellinen ajoluiska.

Rakennukseen jätettävä sijainniltaan ohjeellinen kulkuaukko, joka on varustettava portilla.

v — Valokatteinen tila.

Rakennukseen jätettävä aukko. Roomalainen numero osoittaa aukon vähimmäiskorkeuden.

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

32dBA — Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden autoliikenteen melua vastaan on oltava vähintään lukeman osoittamalla tasolla dBA .

vk — Ohjeellinen pelikenttä.

le — Leikkialueeksi, erityisesti päiväkotikäyttöön varattu ohjeellinen alueen osa.

Istutettava alueen osa.

Istutettava puurivi.

Katu.

Aukiona oleva katualueen osa.

pp — Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu aukiona oleva katualueen osa.

pp/t — Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu aukiona oleva katualueen osa, jolla tontille ajo on sallittu.

pp/h — Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu aukiona oleva katualueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.

Jalankululle varattu katu.

pp — Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.

Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

pp — Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.

pp/h — Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.

ajo — Ajoyhteys.

si-1 — Silta. Sillan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeisteltyjä. Hyväntoivonpuistoon liittyvien siltojen yhteydessä tulee olla portaat sekä Välimerenkadun että Länsisatamankadun tasolle.

si-2 — Silta. Mochelininkadun silta tulee suunnitella ympäristötaiteellisena kokonaisuutena Länsilinkin kaupunkitilan kanssa, sillan rakenteiden ja kaiteiden tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia ja kaiteiden tulee mahdollisuuksien mukaan toimia meluesteenä.

a — Kadun alittava kevyen liikenteen yhteys.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

p — Pysäköimispaikka.

rp — Raitiovaunupysäkki.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

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

sr-1

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

sr-2

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

(sr)

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

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

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

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

Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

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

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

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

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

Maanalaisissa autohalleissa ei tarvitse rakentaa tontin rajaseiniä. Jos rajaseinää ei rakenneta, tulee paloteknisiä ratkaisuja suunnitellessa käsitellä korttelia yhtenä kokonaisuutena riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Asukkaiden käyttöön on rakennettava riittävät varasto- ja jätehuoltotilat ja vähintään seuraavat yhteistilat:
  - Talopesula 1kpl/tontti ja kuivaustilat 10 m2/20 asuntoa.
  - Harraste- ja kokoontumistiloja 1,5% asuntoalasta.

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

- Ylimmän vesikaton tulee olla muodoltaan loiva, vino kattomuoto.

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

- Kattoterasseille saa rakentaa katoksia ja pergoloita.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Jätkäsaarenkujalle ja Hietasaaren kujalle rajautuville tonteille II ja II1/2-kerroksisten rakennusten edustalle on rakennettava 3.2 metriä korkea, metallirakenteinen pergola, johon kaupunki kiinnittää katuvalaisimet. Pergolan yhteyteen on sijoitettava istutuksia. Rakennusalan ulkopuolelle ei saa rakentaa muita kevyitä rakennelmia eikä katoksia.

AL-korttelia 20801 koskee lisäksi:

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

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

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

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

KL-1-korttelialueita koskee lisäksi:

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

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

- Tontin rajaseinässä saa olla aukkoja.

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

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

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

- Tontin 20803/2 ajoluiska kellarikerroksiin on rasitteena tontilla 20803/1.

KTY- korttelialueita koskee lisäksi:

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

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

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

-Teknisiä tiloja ei saa sijoittaa ylimmän kerroksen yläpuolelle.

YU- korttelialuetta koskee lisäksi:

- Alueelle saa sijoittaa muita palvelu- ja toimitiloja.

- Tontilla 20811/2 rakennuksen pohjoispuoleinen osa tonttia on istutettava puistomaiseksi, ja siellä tulee olla yleinen kevyen liikenteen yhteys Hampurinkujalta Hietasaarenkujalle.

- Tontille saa sijoittaa uima-altaan ulkotilaan.

Katu- ja puistoaluetta koskee lisäksi:

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

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

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

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

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

- Kokoojakaduille tulee sijoittaa kadun molemmin puolin köynnösristikkopylväät, joihin voidaan integroida valaistus ja raitiovaunujen ajojohtojen kannattimet. Tonttikaduilla tulee olla viherportteja tai muita vastaavia rakenteita jäsentämässä kadun eri jaksoja ja saapumista puistoon sekä rajoittamassa ajoliikennettä.

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

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

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

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

LPA-korttelialueita koskee lisäksi:

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

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

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

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

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

Tonttien autopaikkamääräykset:

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

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

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

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

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

- Ajoyhteydet korttelialueiden alla oleviin pysäköintilaitoksiin on järjestettävä rakennusten kautta.

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

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

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

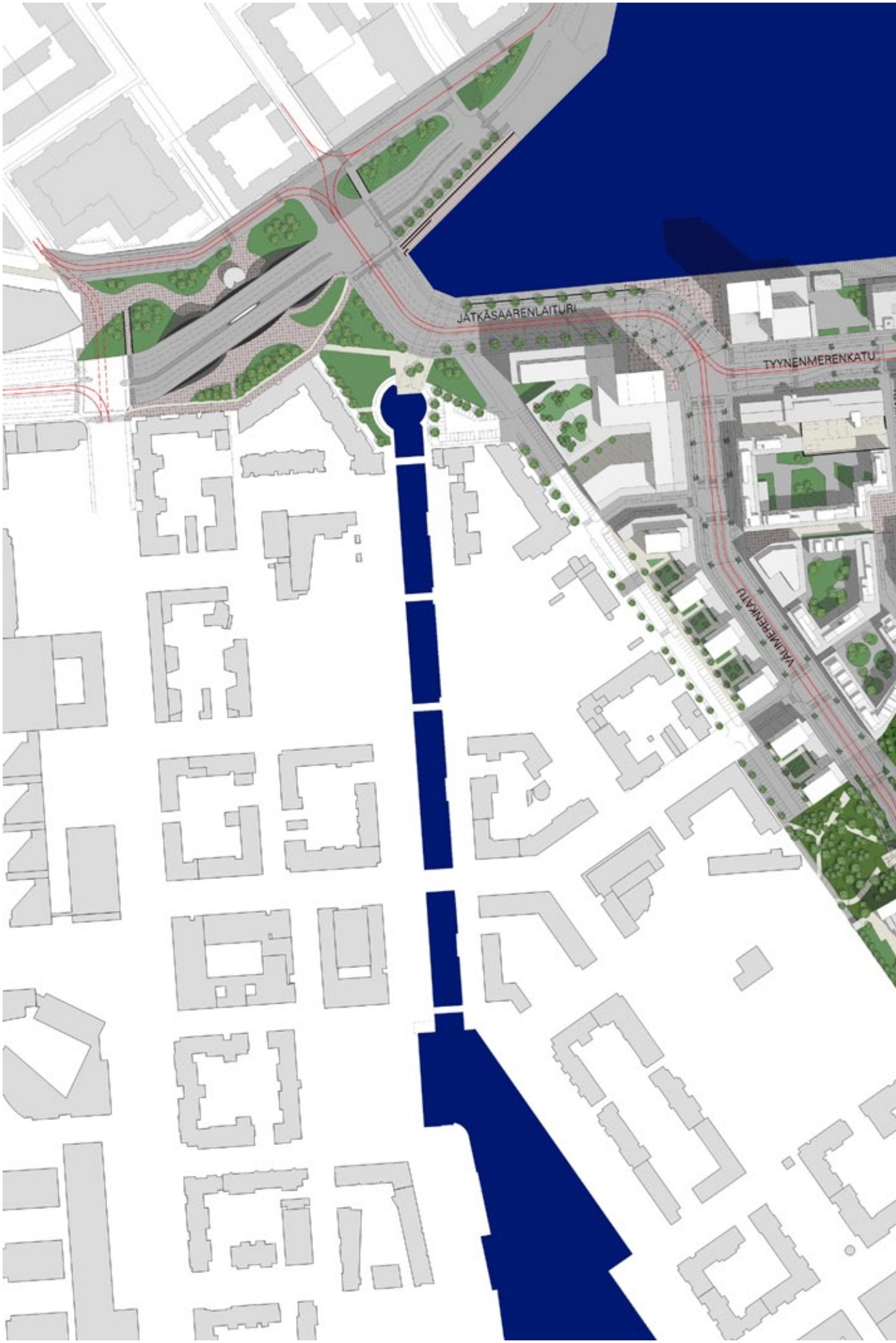
- Tontin 20809/3 ajoluiskan kautta saadaan järjestää pihakannen tai katualueen alainen yhteys tonteille 20809/1 ja 2 sekä kortteliin 20808 ja puiston alla olevaan pysäköintilaitokseen.

Autopaikkojen sijoittaminen muilla korttelialueilla:

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

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

Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.


JÄTKÄSAARENLAITURI
TYYNENMERENKATU
VALIMERENKATU

KAUPUNGISUUNNITTELUVIRASTO
ASEMAKAAVAOSASTO
LÄNSISATAMAPROJEKTI

JÄTKÄSAARENKALLION JA HIETASAAREN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS

HAVAINNEKUVA

11.12. 2008

Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava ja asemakaavan muutos, selostus, liite 5.

Jätkäsaari, selvityksiä ja suunnitelmia

Vesistötäytöt:

1) Selvitys Jätkäsaaren kärjen täytön vaikutuksista vesistön tilaan ja kalastukseen. Kala- ja vesitutkimus Oy 31.3.1999

2) Ruoholahden, Jätkäsaaren ja Munkkisaaren kärkien sedimenttien ympäristöhygieeninen selvitys. Vesihydro 22.4.1999.

3) Jätkäsaaren - Lauttasaaren merenalaisten töiden vaikutukset merialueella. Juha Sarkkula ja Minna Kuusisto, Suomen ympäristökeskus, Jorma Koponen YVA Oy 23.4.1999

4) Lausunto Jätkäsaaren rannan täytön vesistövaikutuksista. Jorma Koponen, Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy 24.8.2000

5) Selvitys Jätkäsaaren kärjen täytön vaikutuksista vesistön tilaan ja kalastukseen. Kala- ja vesitutkimus Oy 24.8.2000

6) Jätkäsaaren meritäyttöjen vaikutukset merialueelle, YVA Oy, Suomen ympäristökeskus, 2.9.2002

Geotekniikka:

7) Geo 3953 10.10.1980, pohjatutkimuksia

8) Geotekninen rakennettavuusselvitys. Saukonpaaden kaava-alue. Geotekninen osasto 24.10.2001 GEO 10136.

9) Jätkäsaaren rakennettavuusselvitys. GEO 10209 15.3.2002

10) Pudotustiivistys Saukonpaaden täyttöalueella. Jari Viljanen, Osmo Korhonen. Geotekninen osasto, julkaisu 85/2002 joulukuu 2002.

11) Jätkäsaaren kallioresurssiselvitys. GEO 10471. 20.10.2003

12) Jätkäsaaren pysäköintilaitoksen ja huoltokadun porakonekairaukset. GEO 10962 2005.

Liikenne ja pysäköinti:

13) Silta Hietalahden yli Munkkisaaresta Jätkäsaareen. Jouko Salonen Oy ja Ins.tsto Heimo Kakko Oy 14.2.1990

14) Kallioon rakennettujen pysäköintilaitosten tilaratkaisut ja rakennuskustannukset. Ksv:n julkaisu 1991:1, Maa ja Vesi Oy Simo Rapeli

15) Pysäköintimuodon vaikutus kustannuksiin, case Ruoholahti, Vesihydro 1998

16) Maanalaiset pysäköintitilat kaupunkien keskustoissa: vaikutusten arviointi. Kimmo Rönkä, Heimo Rintamäki, Juha Vehmas ja Kari Rauhala. Lyyli-raporttisarja 7 8.3.1999

17) Kantakaupungin rantaprojektit, pysäköintilaitosten vaiheittainrakentamisselvitys, arkkitehtitoimisto V-P Tuominen Oy, 29.11.1999

18) Kantakaupungin uudet ranta-alueet, asuinkortteleiden pysäköintiselvitys. Ksv:n julkaisu 2000:8 18.5.2000

19) Jätkäsaaren joukkoliikenneselvitys, Helsingin kaupungin liikennelaitos 14.5.2001

20) Jätkäsaaren kalliotilat. Kalliosuunnittelu Oy, työ 430. 16.12.2005

21) Liikkumisen ohjauksen soveltuvuus Jätkäsaaressa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2006:1.

22) Jätkäsaaren maanalaiset tilat. Pysäköinti, väestönsuojat, kunnallistekniikan työtukikohta, yhdyskuntajätteiden keräysasema ja huoltokatu. Kalliosuunnittelu Oy, työ 430. 2.9.2008.

Julkinen ulkotila:

23) Mechelininkadun julkisen ulkotilan ympäristösuunnitelma Itämerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin välillä. Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy, WSP Finland Oy. 8.6.2007

24) Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaavan julkisen ulkotilan katuympäristösuunnitelma. LOCI maisema-arkkitehdit Oy, FINNMAP Infra Oy. 2008.

25) Hyväntoivonpuiston suunnitelmaluonnos. HKR/KPO, VSU Arkkitehtuuri ja viheraluesuunnittelu Oy. 18.3.2008

26) Hyväntoivonpuiston pohjoisosa. Pysäköinti- ja liiketilojen viitesuunnitelma. HKR/KPO, VSU Arkkitehtuuri ja viheraluesuunnittelu Oy. 2.12.2008.

Ympäristöhygienia ja -terveys:

27) Ympäristömelumittaus Länsisatamassa 15.9.1992. Suomen Akustiikkakeskus Oy TR 1490-2, lokakuu 1992

28) Arvio Kværner Masa-Yards Oy:n Munkkisaaren telakkatoiminnasta aiheutuvista ilman liuotinainepitoisuuksista. Ilmatieteen laitos, Ilmanlaatuosasto 28.10.1994

29) Konttinosturin melu. Melutason arviointi Saukonpaadessa. Insinööritoimisto Akukon Oy 108/2 26.9.1995

30) Melumittaukset Länsisatamassa. Ins. tsto Paavo Ristola Oy 10470 9.10.1995

31) Saukonpaaden alueen turvallisuusselvitys. Osa 1. onnettomuuksien tunnistaminen. Risto Lautkaski, ENE6/15/97 VTT Energia 22.12.1997

32) Saukonpaaden alueen turvallisuusselvitys. Osa 2. seuraustarkastelut ja maankäyttö. Risto Lautkaski, ENE6/3/98 VTT Energia 22.12.1997

33) Vaarallisten aineiden onnettomuuksiin varautuminen. Kaupunginjohtajan asettaman kemikaalionnettomuustyöryhmän loppuraportti 30.9.1999

34) Helsingin Länsiterminaalin rikkidioksidi-, typenoksidi-, hiilimonoksidi- ja hiukkaspäästöjen leviämisselvitys. Ilmatieteen laitos 15.12.1999

35) Jätkäsaaren alustavat maaperähygieeniset tutkimukset. Geologian tutkimuskeskus 29.3.2000.

36) Jätkäsaaren (Länsisataman) maaperähygieeniset tutkimukset lisäanalyysein täydennettynä. Geologian tutkimuskeskus, Etelä-Suomen aluetoimisto 20.6.2000

37) Helsingin Satama, Länsiterminaali, Ympäristömeluselvitys, Akukon Oy nro 982 12/2000 29.12.2000

38) Jätkäsaaren maaperän toinen pilaantuneisuustutkimus ja kunnostuksen jatkotoimenpidesuositukset. Y 6356.00 SCC Viatek 26.1.2001

39) Hajun ja hajuhaitan kartoittaminen Jätkäsaaressa. VTT Kemiantekniikka, Prosessit ja Ympäristö KET945/01 2.10.2001

40) AutoExpress 2, melupäästö- ja melutasomittaukset. Helsingin satama, Akukon Oy 1256-1. 3.1.2002

41) Jätkäsaaren riskinarvio. Esko Rossi Oy 16.1.2002

42) Jätkäsaaren (Länsisatama) kolmannet lisätutkimukset sekä riskinarviointiin perustuva alustava kunnostussuunnitelma. SCC Viatek G6061 23.5.2002

43) Jätkäsaari ja Länsisatama, Ympäristömeluselvitys, Insinööritoimisto Akukon Oy nro 1307-1 11/2002 14.11.2002

44) Jätkäsaari ja Länsisatama, Ympäristömelusuunnitelma, Insinööritoimisto Akukon Oy nro 1307-2 11/2002 14.11.2002

45) Jätkäsaaren maankäytön suunnittelu, Helsingin Länsisataman matkustajalaivojen päästövaikutusten arviointi leviämislaskelmin, Ilmatieteen laitos 1.10.2002

46) Länsisataman matkustajasataman ympäristömeluselvitys, melutilanne vuoden 2002 lopussa. Helsingin satama, Akukon Oy 1466-1. 27.2.2003.

47) Pilaantuneen maaperän kunnostusvaihtoehtojen tarkastelu ja periaatesuunnitelma. Tutkimusraportti. Neljännet lisätutkimukset. Jätkäsaari (Länsisatama), entisen kaatopaikan alue, Helsinki. Golder Associates Oy 22-3288 14.7.2003.

48) Saukonpaaden kaava-alue ja Tammasaarenlaituri. Ympäristömelu vuoden 2008 jälkeen. Akukon Oy 1444-2.1 2.9.2003

49) Jätkäsaaren (Länsisataman) 4. maaperän pilaantuneisuustutkimukset. Osa-alue: saaren reuna. SCC Viatek 82102820 29.8.2003

50) Länsisataman ympäristömeluselvitys, matkustajasataman melu 2003. Helsingin satama, Akukon Oy 1466-3.2. 31.8.2003.

51) Jätkäsaaren 5. pilaantuneisuustutkimukset (osa-alueet saaren reunat 2 ja 4, ranta 1 ja entinen kaatopaikka). SCC Viatek Oy 82106068. 7.4.2004

52) Jätkäsaaren 6. tutkimukset: huokoskaasu ja pohjavesi (kaatopaikan alue). Golder Associates Oy 04-3848. 28.12.2004

53) Jätkäsaaren 6. tutkimukset: sedimenttitutkimukset. Golder Associates Oy 04-3848. 27.12.2004

54) Jätkäsaaren osayleiskaava. Meluselvityksen päivitys. Insinööritoimisto Akukon Oy 1910-01. 31.12.2004.

55) Kaatopaikka-alueen huokoskaasu- ja pohjaveden jatkoseuranta. WSP Finland Oy. Pitkäaikaisseuranta, raportoitu viimeksi 23.1.2008.

56) Jätkäsaaren aloitusalueen maaperän pilaantuneisuustutkimukset. Suomen IP-Tekniikka Oy H21603. 19.12.2005

57) Selvitys seinärakenteista laivamelun piirissä Jätkäsaaressa. Insinööritoimisto Akukon Oy 2110. 31.12.2005

58) Maaperän pilaantuneisuuden riskinarvioinnin ja kunnostamisen periaatesuunnitelman päivitys sekä kustannusarvio Jätkäsaaren ensimmäiselle asemakaava-alueelle. WSP Environmental. luonnos 14.2.2007

59) Jätkäsaaren pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelyn ja sijoittamisen periaatesuunnitelma. Ramboll Finland Oy, Golder Associates Oy. 27.5.2007

60) Jätkäsaaren aloitusasemakaava-alueen ja Saukonpaaden asemakaava-alueen jätehuollon

yleissuunnitelma. Pöyry Environment Oy. 7.5.2007

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

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

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

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

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

Rakennukset ja rakenteet:

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

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

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

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

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

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

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

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

Ilmasto-olosuhteet:

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

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

Yhdyskuntatekniikka ja muut:

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

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

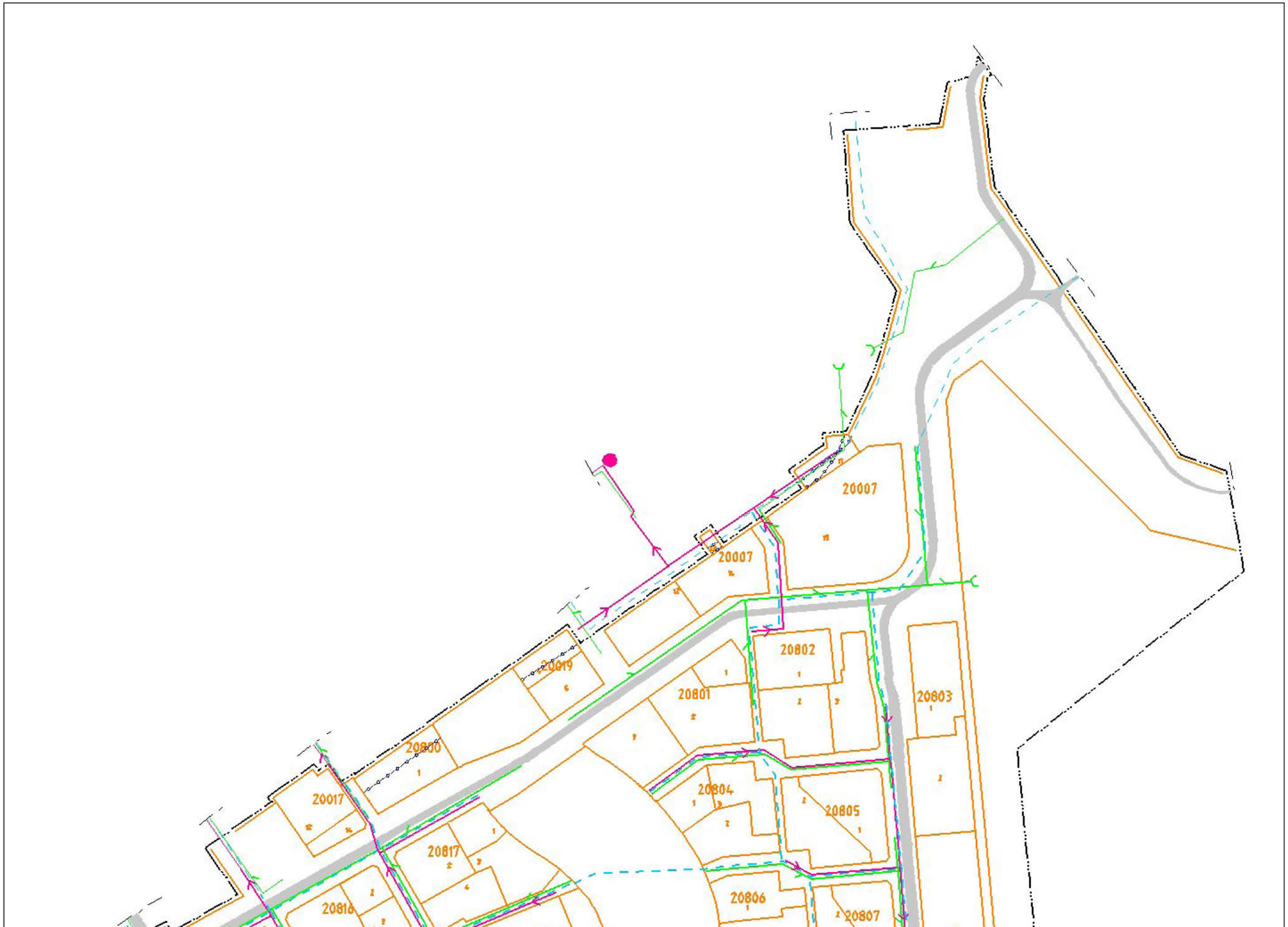
78) Länsiterminaali 2020, yhdyskuntateknisen huollon yleissuunnitelma. Helsingin satama, FINNMAP Infra Oy, Insinööritoimisto Tauno Nissinen Oy. 31.8.2006

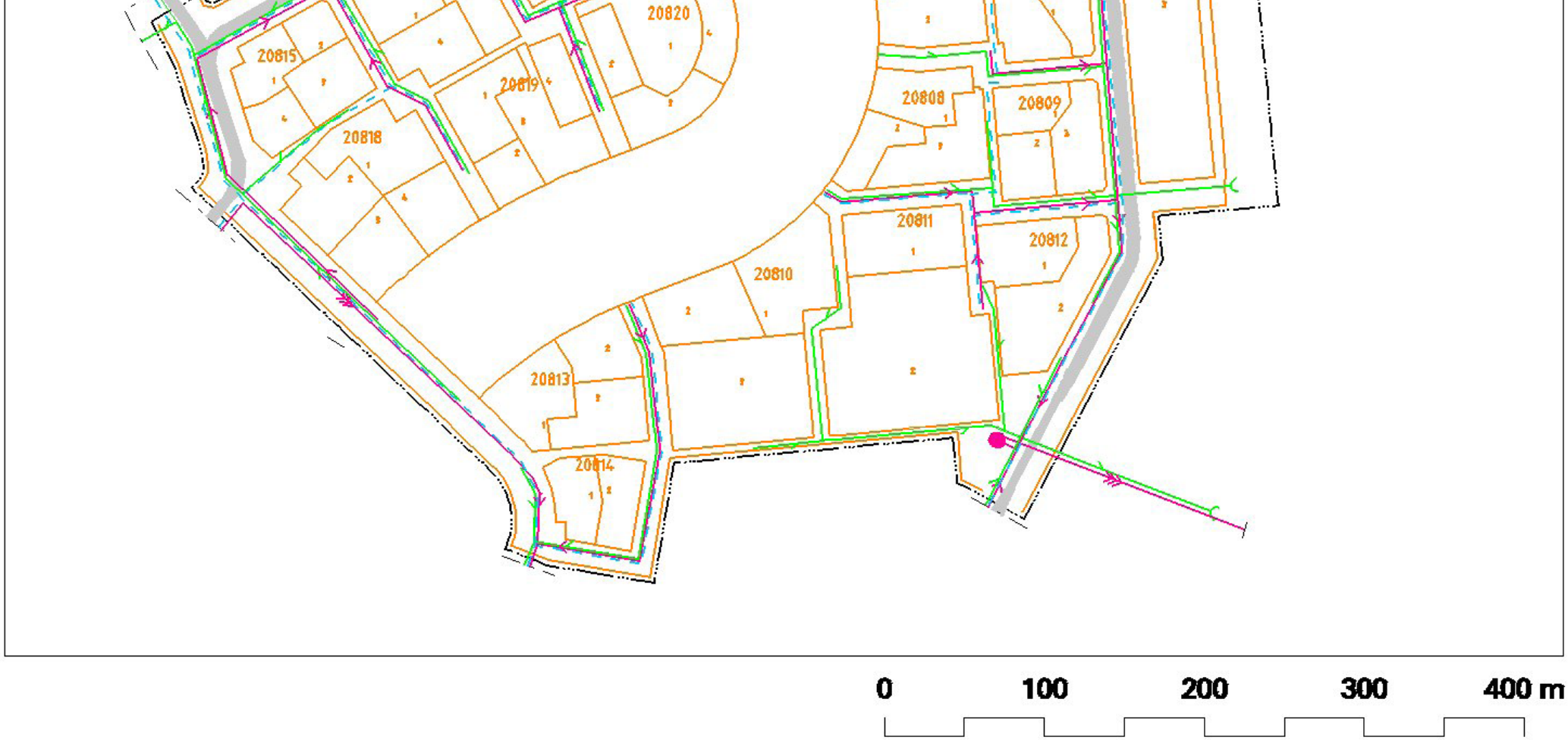
79) Länsisataman sähköverkon vetäytymis-suunnitelma. Helsingin satama, Insinööritoimisto Tauno Nissinen Oy. 17.11.2006

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

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

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


20007
20007
20019
20800
20802
20801
20803
20017
20804
20805
20817
20806
20807
20816

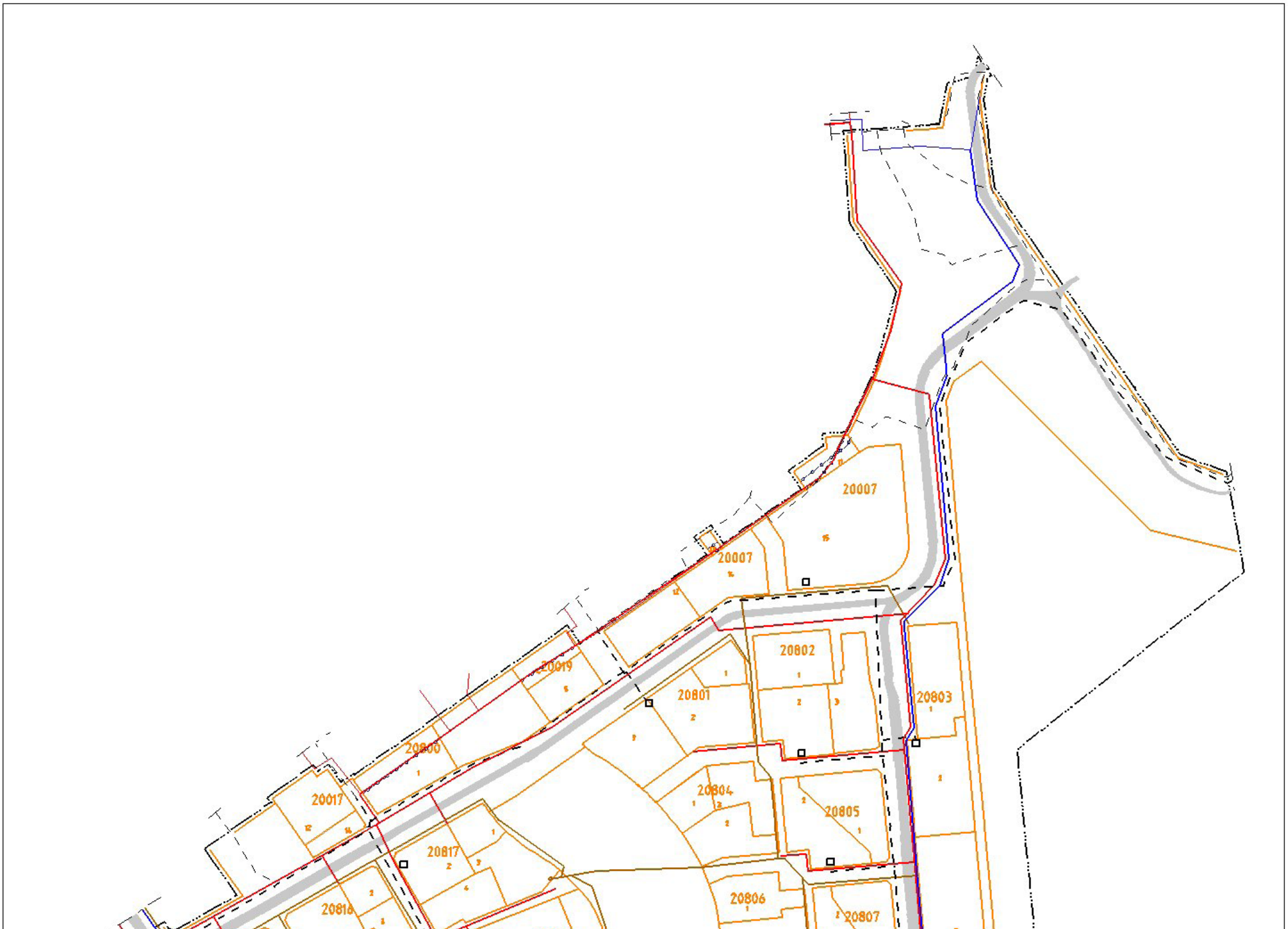


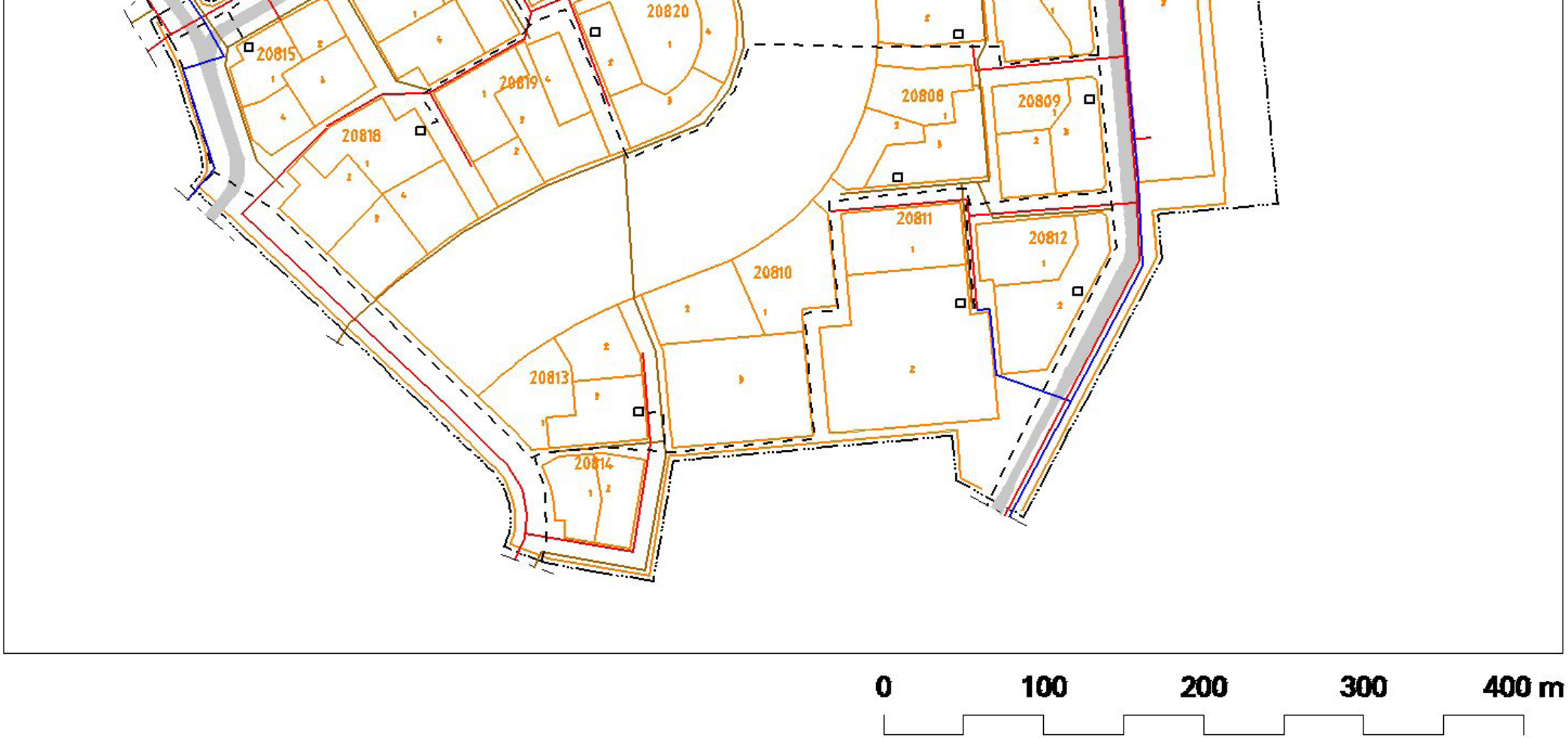
nykyinen vesijohto
rakennettava vesijohto
nykyinen jätevesiviemäri
rakennettava jätevesiviemäri + pmo
nykyinen sadevesiviemäri
rakennettava sadevesiviemäri
raitiotien rakenteiden varaus

JÄTKÄSAARENKALLION JA HIETASAAREN ASEMAKAAVA

Vesihuolto

Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava ja asemakaavan muutos, selostus, liite 7.


20007
20007
20019
20802
20801
20803
20800
20017
20804
20805
20817
20806
20807
20818



nykyinen sähkökaapeli 10 kV
rakennettava sähkökaapeli 10 kV ja muuntamo
nykyinen kaukolämpöjohto
rakennettava kaukolämpöjohto
nykyinen kaukojäähdytysjohto
rakennettava kaukojäähdytysjohto
rakennettava jätteenkeräysputki
raitiotien rakenteiden varaus

JÄTKÄSAARENKALLION JA HIETASAAREN ASEMAKAAVA

Energia- ja jätehuolto

1:4000 (A3) Ksv/JTa 2.4.2008

Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava
ja asemakaavan muutos, selostus, liite 8.

Kuvailulehti

Tekijät
Hanna Pikkarainen, Pia Sjöroos, Matti Kaijansinkko, Kaisa Lahti, Jukka Tarkkala, Kaarina Laakso, Tiina Tikkanen, Annikki Vartiainen

Nimike
JÄTKÄSAARENKALLIO JA HIETASAARI – ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS

Sarjan nimike
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:4

Sarjanumero	2009:4	Julkaisuaika	25.5.2009
Sivuja	90	Liitteitä	8
ISBN	978-952-223-409-4 (nid) 978-952-223-410-0 (PDF)	ISSN	0787-9024
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä
Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaava ja asemakaavan muutos mahdollistavat pääosin tavarasatamakäytössä olleen alueen pohjoisimman osan muuttamisen asuin- ja työpaikka-alueeksi. Tämä on ensimmäinen asemakaava 2006 lainvoiman saaneen Jätkäsaaren osayleiskaavan alueelta.

Asemakaavan tavoitteena on laajentaa merellistä kantakaupunkia Jätkäsaareen. Tavoitteena on lapsiperheitä houkutteleva kaupunginosa, jossa kaupunkirakenteen ominaispiirteitä ovat tiiviit korttelit, ensimmäisten kerrosten liiketilat kokoojakatujen varsilla, rikas kattokerrosten maailma ja sekoittuneet toiminnot. Alueella on tavoitteena tehokas ja toimiva joukkoliikenne sekä esteettömät, jalankulkua ja pyöräilyä suosivat liikenneratkaisut.

Asemakaava osoittaa rakennusoikeutta asumiselle yhteensä 248 620 k-m², liiketiloille 18 190 k-m², toimistotiloille 36 650 k-m², hotellikäyttöön 63 411 k-m² ja julkisille rakennuksille 52 300 k-m². Kokonaiskerros¬ala on 419 171 k-m².

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavaehdotuksen 3.6.2009. Rakentaminen alkaa syksyllä 2009 ja alueen on arvioitu valmistuvan vuoteen 2016 mennessä.

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

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:4

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

2009:1 Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelma 2009–2011, Toiminnan perusta ja keskeiset tehtävät

2009:2 Helsinki Zoo Ideas Competition – Evaluation Report

2009:3 Siltamäen kontaktikaupunki

ISSN 0787-9024
ISBN 978-952-223-409-4 (nid.)
ISBN 978-952-223-410-0 (PDF)