



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

KALASATAMAN KESKUKSEN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12070

Hankenro 2123_1
HEL 2011-003351

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 27.5.–18.6.2011

- Viranomaisyhteistyö
- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

- Yhteenveto asukastilaisuudesta

Kaavaluonnos nähtävillä 12.9.–30.9.2011

- Viranomaisyhteistyö
- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

- Yhteistyö hankkeen toteuttajan kanssa
- Tiivistelmä kannanotosta ja vastine

- Mielipidekirje
- Tiivistelmä mielipidekirjeestä ja vastine

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 16.12.2011.–17.1.2012

- Saapunut kirje
- Tiivistelmä kirjeestä ja vastine

- Lausunnot
- Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

LIITE

Asukastilaisuuden 7.6.2011 muistio



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 27.5.–18.6.2011

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Info- ja näyttelykeskus Laiturilla, kaupungintalolla kaupungin ilmoitustaululla 27.5.–18.6.2011 ja kaupunkisuunnitteluviraston internetsivuilla. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 7.6.2011.

Kalasadaman keskukselta järjestettiin näyttely, joka oli avoimena 26.5.–18.6.2011.

Viranomaisyhteistyö; tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja lausunnoista sekä vastineet

Asemakaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteyksiä Helsingin seudun liikenteen, HKL:n, rakennusviraston, kiinteistöviraston, kiinteistöviraston tilakeskuksen, pelastuslaitoksen, rakennusvalvontaviraston, sosiaaliviraston, talous- ja suunnittelukeskuksen ja terveyskeskuksen kanssa.

Helsingin seudun liikenne, HSL (16.6.2011) tuo kannanotossaan esille, että kävelyille ja pyöräilylle tulee antaa korkea painoarvo. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota sujuviin ja turvallisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Joukkoliikenteelle tulee mahdollistaa joukkoliikenteen sujuva ja viiveetön kulku. Ruuhkautuvilla katuosuuksilla joukkoliikenteelle tulee varata omat kaistat. Joukkoliikenteelle tulee myös varata riittävät päätepysäkkitalat sekä sosiaalitalat kuljettajille.

HSL pitää tärkeänä, että joukkoliikennettä koskevat suunnitteluratkaisut tehdään yhteistyössä HSL:n kanssa.

HSY:n vesihuolto (23.6.2011) toteaa, että yleis- ja rakennussuunnitelmat tulee tarkistaa. Riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille tulee huomioida.

Kaupunginmuseo (17.6.2011) toteaa, että on tärkeää suunnitella Helsingin korkeaa rakentamista kokonaisuutena, jotta kaupungin historiallinen siluetti ei vaarannu. Keskuksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön, erityisesti Suvilahteen tulee selvittää tarkemmin. Suvilahden lähellä tulee myös kiinnittää huomiota, etteivät liikenneväylät nouse liian korkealle Suvilahteen nähden.

Terveyskeskus (17.6.2011) esittää, että turvalliset ja riittävän väljät reitit terveyskeskuksen sisäänkäynnille on mahdollistettava. Saattoliikenteelle tarvitaan pysähtymispaikka terveysaseman välittömässä lä-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

heisyydessä. Terveyskeskuksen mahdollinen tilatarpeiden kasvaminen tulee huomioida kaavassa.

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitetyt kannanotot on otettu asemakaavaluonnoksen valmistelussa huomioon ja niiden vaikutuksia ja mahdollisia seurauksia on käsitelty luonnosvaiheen viranomaista-paamisten yhteydessä.

Yhteenveto asukastilaisuudesta

Asukastilaisuudessa esitettiin kysymyksiä mm. liikennejärjestelyistä niin kevyenliikenteen, joukkoliikenteen kuin henkilöautojenkin osalta. Kysymyksiä tuli myös alueen melutasosta, meluvalleista, voimalan säilymisestä alueella, alueen maaperästä ja hankkeen aikatauluista. Kysymyksiin vastattiin tilaisuudessa mahdollisuuksien mukaan.

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 12.9.–30.9.2011

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla sekä Info- ja näyttelykeskus Laiturilla 12.9.–30.9.2011 ja viraston internetsivuilla.

Viranomaisyhteistyö; tiivistelmät kannanotoista ja lausunnoista sekä vastineet

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin Energian, pelastuslaitoksen, ympäristökeskuksen, rakennusviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston, HKL:n, HSL:n, HSY:n vesihuollon, rakennusvalvontaviraston sekä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Ennen lautakuntakäsittelyä pyydettiin lausunnot Tukutorilta, kaupunginmuseolta, kiinteistöviraston tonttiosastolta ja tilakeskukselta, Korkeasaaren eläintarhalla, HKL:lta, liikuntavirastolta, nuorisoasiainkeskukselta, opetusvirastolta, pelastuslaitokselta, rakennusvalvontavirastolta, rakennusvirastolta, sosiaalivirastolta, talous- ja suunnittelukeskukselta, terveyskeskukselta ja ympäristökeskukselta.

Kalatataman keskuksen suunnittelu- ja toteutuskilpailun tulokset ja asemakaavan muutoksen valmisteluaineisto esiteltiin Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin kuukausipalaverissa 25.5.2011.

Rakennusvirasto (29.9.2011) toteaa, että asemakaavan luonnoksesta ei käy riittävän selkeästi ilmi hallinnolliset rajat. Varsinkin Itäväylän ja



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

metron ala- ja yläpuolella olevien rakenteiden hallinnollinen jako tulee esittää selkeästi. Myös alueen muiden maanpäällisten ja maanalaisten kansirakenteiden vertikaaliset hallintorajat tulee määrittää selvästi ja vesieristyksen vastuukysymykset tulee ratkaista suunnittelun edetessä.

Asemakaavassa tulee huomioida siltarakenteiden ja kansiin vaatima ylläpito ja siihen liittyvät huoltotilat. Siltarakenteiden alapuolisten huoltotilojen tulee olla helposti saavutettavissa. Siltarakenteiden alle rakennettaessa tulee ottaa huomioon siltarakenteiden vedenpoistojärjestelmät ja niistä mahdollisesti aiheutuvat haitat alapuolisille rakenteille.

Alue on luonteeltaan esteettömyyden erikoistason kohde, joten jatko-suunnittelussa tulee tarkentaa esteettömyyden erikoistason tilavaatimuksia.

Kalasadamankadun osalta tulee tutkia, voiko alue olla kokonaisuudessaan tai osin kaupallista korttelia ja kaavamääräyksiin mahdollistetaan jatkuva läpikulku ja raitiotieyhteys. Ratkaisulla vältetään järjestyksenvalvonnan ongelmatilanteet

Rakennusviraston mielestä tulee tutkia mahdollisuutta, että torialue on osa kaupallista korttelia. Asemakaavaluonnoksessa olevaa vesiaihetta ei ole mahdollista toteuttaa ja ylläpitää rakennusviraston toimesta. Osana korttelia aukiolla voidaan toteuttaa erilaisia kaupallisia palveluja vapaammin, sekä ylläpito ja turvallisuuspalvelut on järjestettävissä tehokkaasti. Yksityisesti ylläpidettynä aukio voidaan toteuttaa korkeatasoisemmin. Asemakaavamääräyksiin alue voidaan pitää julkisesti avoimena. Korttelin sisäinen hulevesiaihe tulee kokonaisuudessaan sijoitua korttelin sisälle.

Työpajankadun kunnallisteknisten johtojen ja putkien vaatima tila tulee varmistaa jatkosuunnittelun yhteydessä. Työpajankadun ja Hermannin rantatien liittymäalueen hulevesien riskitarkastelu tulee tehdä myös siinä tilanteessa, että tulvaviemäri (hv1200) ei ole käytettävissä.

Jatko-suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota riittäviin tilavarauksiin ja alueen hallinnollisiin rajoihin, jotta asetetut korkeat tavoitteet toteutuvat.

Vastine

Kalasadaman keskuksen neuvottelujen yhteydessä on rakennusviraston johdolla laadittu ohjelma *Kalasadaman keskus, siltojen ja erikoisrakenteiden suunnittelu, suunnitteluohjelma 8.12.2009*. Suunnitteluohjelma on osa kaupungin ja SRV:n allekirjoittamaa sopimusta Kalasata-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

man keskuksen toteuttamiseksi. Toteutussopimuksessa on määritelty hallinnollisia rajoja koskevat periaatteet, ja ne tulevat periaatteita noudattaen täsmentymään keskuksen tilojen ja niiden päälle tulevien siltöjen, ajoväylien yms. jatkosuunnittelussa ja niistä tullaan ennen niiden käyttöönottoa laatimaan yksityiskohtaiset yhteisjärjestelysopimukset käytön, ylläpidon, huollon yms. osalta niin että rakennusviraston edustus on mukana.

Asemakaavassa esitetyt katualueiden tilavaraukset mahdollistavat esteettömyyden erikoistason.

Katualueiden rajoista on neuvoteltu hankkeen toteuttajan kanssa ja päädytty kaavakartassa esitettyyn ratkaisuun.

Asemakaavakartassa oleva merkintä "kv - Maantasossa oleva alue, joka rakennetaan katuaukioksi osaksi Englantilaisaukiota ja jolle tulee rakentaa vähintään 1000 m² kokoinen vesiallas." on muutettu muotoon "ka - Maantasossa oleva alue, joka rakennetaan katuaukioksi osaksi Englantilaisaukiota."

Työpajankatua on levennetty 1 metrillä välillä Kalasatamankatu - Cappellan puistotie ja Työpajankadun ja Hermannin rantatien liittymäalueen hulevesien riskitarkastelu tehdään lopullisen liikenneratkaisun selvittyä.

Nuorisoasiainkeskus (30.9.2011) toteaa, että jotta ympäristön nuorisopalvelujen hyödyntäminen olisi mahdollista, tulee liikenneyhteyksiin kiinnittää erityistä huomiota. Asukkaille on oltava suora raitiovaunu- tai bussiyhteys Arabianrantaan ja erityistä huomiota on kiinnitettävä turvallisuuteen Sörnäisten rantatiellä Suvilahden kulttuurialueen ja toimintakeskus Hapen välissä.

Julkisten palvelujen suunnitelman pohjalta vaikuttaa siltä, että Kalasataman alueelle on tulossa varsin vähän avointa tilaa, joka olisi asukkaiden muokattavissa ja mahdollistaisi asukkaiden omista toiveista syntyvän yhteisöllisen toiminnan. Tällaiset kaikkien alueen asukkaiden yhteiset tilat kuitenkin kuuluvat nykyaikaiseen kaupunkiin; ne lisäävät asukkaiden viihtyvyyttä ja vahvistavat kaupunginosan persoonallisuutta ja omaleimaisuutta.

Asukastilat voisivat toimia myös nuorten ja erityisesti lasten ja varhaisnuorten vapaa-ajan kokoontumistiloina ja harrastus- sekä järjestötoiminnan keskuksina kaiken ikäisille. Myös alueella asuvat kehitysvammaiset ja vaikeavammaiset, joiden liikkuminen voi olla hankalasti järjestettävissä, hyötyisivät siitä, että alue tarjoaisi harrastus- ja kokoontumismahdollisuuksia lähellä kotia.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Vastine

Nuorisoasiainkeskus ottaa laajasti esille toimintansa Kalasataman alueella ja ympäröivässä kaupunkirakenteessa, mikä osoittaa palvelut varsin kattaviksi, kunhan sujuvat joukkoliikenneyhteydet turvataan. Kalasataman keskuksen yhteyteen rakennetaan eri joukkoliikennemuotojen risteys.

Kaava-alueelle ei olla suunnittelemassa nuorisoasiainkeskuksen toimialaan kuuluvia palveluita tai niihin liittyviä tiloja. Kalasataman alueelle toteutetaan aluekohtaisia yhteistiloja, jotka tulevat olemaan Kalasataman palveluyhtiön hallinnassa. Keskittämällä tilat, pyritään saamaan asukkaiden tarpeisiin paremmin vastaavia tiloja erilaisille toiminnoille. Ensimmäinen yhteistilarakennus tulee sijaitsemaan sataman entisessä sosiaalirakennuksessa Kalasatamanpuiston eteläkärjessä.

Kaupunginmuseo (5.10.2011) esittää, että uuden Kalasataman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat moninkertaistuneet edelliseen asemakaavan muutokseen verrattuna. Korkeanrakentamisen vaikutuksia Suvilahden alueeseen tulisi tarkastella tarkemmin. Kaupunginmuseo esittää huolestuneisuutensa siitä, että Suvilahti jää alisteiseen asemaan korkeiden rakennusten varjossa. Korkeaa rakentamista tulisi myös tarkastella kokonaisuutena Helsingissä. Kaupunginmuseolla ei ole ollut vielä mahdollisuutta perehtyä Helsingin korkeaa rakentamista kokonaisuutena käsittelevään raporttiin, joka on vielä kesken. Kalasataman keskuksen asemakaava on ensimmäinen luonnosvaiheeseen edennyt korkeanrakentamisen hanke ja linjaa Helsingin rantojen rakentamista ja merellisiä näkymiä.

Kaupunginmuseo toteaa, että kaavan toteutuessa se tulee muuttamaan Helsingin näkymiä ja merellistä maisemaa lopullisesti. Helsingin historiallinen siluetti menetetään ja kaupunki menettää identiteettinsä ja ominaisuutensa. Kaupungin muutoksen tulisi olla hallittua ja vahvat ominaispiirteet säilyttävää. Kalasataman keskuksen toteutuessa näin ei tapahdu.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on tehty selvitys Korkea rakentaminen Helsingissä (SELVITYS 3), jossa tarkastellaan koko kantakaupungin aluetta. Selvitys liitetään asemakaavaselostuksen liitteeksi kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyn jälkeen. Selvitys tukee suunnitelmia rakentaa Kalasataman keskuksen ympäristöään huomattavasti korkeampia rakennuksia.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on tehty erillinen selvitys Kalasataman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön (SELVITYS 4), joka on asemakaavaselostuksen liitteenä. Selvityksessä on käsitelty erikseen rakentamisen vaikutuksia Suvilahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön ja todetaan perustellusti, että Kalasataman keskuksen uudet rakennukset eivät juuri lainkaan vaikuta Suvilahden laitosten kaupunkikuvalliseen asemaan.

Kalasataman keskus tulee rakentuessaan muuttamaan itäisen kanta-kaupungin näkymiä ja kaukomaisemaa merkittävästi ja se tulee luomaan oman historiallisen kerroksensa ja vahvan identiteettinsä lähialueelle.

Esitetyn asemakaavan muutoksen katsotaan olevan perusteltu ja hallittu ja Helsingin nykyisiä ominaispiirteitä ja historiallisia arvoja kunnioittava.

Terveyskeskus (28.9.2011) kiinnittää huomiota siihen, että asemakaavan tulisi mahdollistaa turvalliset, selkeät ja riittävän väljät reitit sisäänkäynneille kauppakeskuksesta, joukkoliikenteen pysäkeiltä ja kevyen liikenteen reiteiltä. Saattoliikenteelle tarvitaan säältä suojattu pysähtymispaikka sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen. Terveysaseman mahdolliset laajenemistarpeet tulisi ottaa huomioon asemakaavassa. Terveysaseman toiminta edellyttää häiriötöntä ympäristöä, kuten alhaista melu- ja värinätasoa.

Vastine

Asemakaavan muutos mahdollistaa sinänsä turvallisten, selkeiden ja väljien kulkuyhteyksien rakentamisen ja kaupunkisuunnitteluvirasto pyrkii osaltaan edesauttamaan tavoitteiden toteutumista jatkosuunnittelussa.

Terveyskeskuksen saattoliikenteelle on suunniteltu pysähtymispaikka sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen liikennesuunnitelmissa.

Asemakaavan muutos mahdollistaa terveysaseman laajenemisen keskuksen muihin toimitiloihin, mutta terveysasemalle ei osoiteta asemakaavassa tarkkaa laajentumisaluetta, koska laajennuksen koosta tai tilojen tarpeista ei ole tietoa.

Asemakaavan muutoksen valmistelun yhteydessä on laadittu *Kalasataman keskuksen sosiaali- terveysaseman tärinä ja runkomeluselvyty*



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

(SELVITYS 10), joka osoittaa että tärinä ja runkomelu on alueella hallittavissa rakenteellisesti.

Helsingin seudun liikenne, HSL (29.9.2011) esittää, että suunnittelussa huomioidaan sujuvat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ja yhteydet ovat luontevia ja turvallisia.

Henkilöautojen paikkamäärän mitoitusperusteita tulisi selittää selostuksessa. Pysäköintipaikkojen maksullisuutta tulisi harkita ja ne tulisi esittää vuorottaispysäköintiin. Selostuksessa tulisi esittää polkupyöräpaikkojen laskentaperusteet ja käyttötarkoitukset. Liityntäpysäköinnissä tulee painottaa polkupyöräpysäköinnin riittävyttä. Esteettömät kävely-yhteydet ja siirtymiset tasolta toiselle on suunniteltava tarkasti.

Joukkoliikenteelle on varattava omat kaistat ja raitioliikenteen tilavarausten ja pysäkkien soveltuminen Helsingin uudelle raitiovaunukalustolle on varmistettava.

HSL kannattaa kaavan liikenteellisen ratkaisun vaihtoehtoa, jossa raitioliikenne sijoitetaan Hermannin rantatiellä kadun keskelle omalle kaistalleen. Raitiovaunukaista kadun keskellä mahdollistaa kiskojen toteutuksen suorana, eikä raitiokiskojen tarvitse tehdä sivuttaista siirtymää siirryttäessä suunnittelualueen ulkopuolella kadun keskelle sijoitetulle raitiovaunukaistalle. Raitioliikenteen siirtymä kadun keskeltä laidoille ja päinvastoin edellyttävät aina omaa liikennevalovaihettaan. Suora rata ja tehokas liikennevalo-ohjaus mahdollistavat nopeamman liikennöinnin kaikille liikennemuodoille. Raitioliikenteen nopeustason nostaminen on yksi sekä HSL:n että Helsingin kaupungin strategisista tavoitteista joukkoliikenteen osuuden kasvattamiseksi.

Kadun keskelle sijoitettu raitiotie jäsentää katutilaa paremmin kuin kadun reunoille sijoitettu. Keskellä eri suuntiin kulkeva raitioliikenne minimoi raitioliikenteen ja muun liikenteen kesken syntyvien konfliktipisteiden määrän. Risteäminen erillisten pyöräkaistojen kanssa tapahtuu jyrkemmässä kulmassa, mikä vähentää pyöräilijöiden riskiä kaatua kiskouraa ylittäessään. HSL:n näkemyksen mukaan kadun keskelle sijoitettu raitiotie on liikenneturvallisuuden kannalta parempi ratkaisu kuin vaihtoehto, jossa raitioliikenteen kulkusuunnat olisi sijoitettu katutilan laidoille.

Kadun reunoille sijoitettu raitiotie kaventaa jalkakäytäviä keskuskorttelin kulmissa, joissa raitiotie kääntyy risteäville kaduille. Kadun keskelle sijoitettu raitiotie ei kavenna jalkakäytäviä korttelin kulmissa yhtä paljon.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Erilliset pyöräkaistat edistävät pyöräilyn houkuttelevuutta ja sujuvuutta, mutta konfliktit bussiliikenteen kanssa bussien siirtyessä pysäkkisyvenyksiin ja niistä pois ovat mahdollisia.

Kalasadaman keskukseen päättyville raitio- ja bussilinjoille on suunnitellussa varattava riittävät päätepysäkkilait. Raitioliikenteen päätepysäkillä on oltava ohitusraide, jotta päätepysäkillä seisova raitiovaunu voidaan ohittaa. Keskukseen alueella on oltava osoitettuna paikka kuljettajien sosiaalitalalle.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pitää tärkeänä, että joukkoliikennettä koskevat suunnitteluratkaisut laaditaan kaavan valmisteluvaiheessa tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Vastine

Kevyen liikenteen yhteydet on pyritty suunnittelemaan mahdollisimman sujuviksi ja turvallisiksi. Suunnitelmia esitetään tarkemmin asemakaavaselostuksen liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa.

Autopaikkojen mitoitusperusteita selostetaan asemakaavaselostuksessa. Asemakaavakartassa on seuraavat määräykset:

"Rakennusoikeuteen pohjautuvien pysäköintipaikkojen lisäksi tulee rakentaa 300 liityntäpysäköintipaikkaa."

"Keskitetyssä pysäköintiratkaisussa voidaan toimistojen osalta käyttää vaihteluvälin pienempää autopaikkamäärää, tontikohtaisessa ratkaisussa käytetään vaihteluvälin isompaa autopaikkamäärää."

"Jos kortteleiden 10620–10623 toimintojen pysäköintipaikat osoitetaan keskitetystä pysäköintilaitoksesta, jossa pysäköintipaikat ovat nimeämättömiä, voidaan vuorottaiskäytön perusteella kokonaispaikkamäärää vähentää 15 %."

Asemakaavakartassa on seuraavat polkupyöräpaikkoja koskevat määräykset:

"Rakennuksiin sijoitettavien pyöräpaikkojen vähimmäismäärä on 1 pp/45 m² asuntokerrosalaa."

"Muiden kaava-alueen toimintojen osalta on polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä 1 pp/100 k-m²."



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

"Liityntäpysäköinnille varataan vähintään 100 säältä suojattua ja valvotua polkupyöräpaikkaa edellä mainittujen lisäksi."

Joukkoliikenteelle on varattu omat kaistat ja raitioliikenteen tilavarausten ja pysäkkien soveltuminen raitiovaunukalustolle on varmistettu.

Liikennesuunnitelmassa esitetään kadun poikkileikkausvaihtoehtoa, jossa raitiovaunut on sijoitettu Hermannin rantatiellä kadun keskelle ja raitioliikenteen päätepysäkillä on ohitusraide. Keskuksen yhteyteen suunnitellaan jatkosuunnittelun yhteydessä kuljettajien sosiaalitila.

Kaava-alueen liikennesuunnitelma on laadittu yhteistyössä HSL:n kanssa ja jatkosuunnittelussa on tarkoitus jatkaa tiivistä yhteistyötä.

HSY:n vesihuolto (30.9.2011) toteaa, että asemakaavan muutosalueelle on laadittu yleis- ja rakennussuunnitelmia, jotka tulee tarkistaa muutosluonnoksen kanssa yhteensopiviksi. Vesihuollon rakennussuunnittelun yhteydessä Työpajankatu on osoittautunut ahtaaksi erityisesti ajoluiskan kohdalla. Asemakaavaan tulee merkitä aluevaraus (10 x 15 m) jätevedenpumppaamoa varten.

Vastine

Työpajankatua on levennetty 1 metrillä välillä Kalasatamankatu - Cappellan puistotie ja asemakaavakarttaan on lisätty merkintä mai3 - Maanalainen tila, johon saa sijoittaa jätevedenpumppaamon.

Helen Sähköverkko Oy (30.9.2011) toteaa, että asemakaavamuutosalueelle tarvitaan uusi silmukoitu keskijännitejakeluverkko sähkönsyöttöasemalta vanhan lisäksi. Huomioitavaa on, että sähkönsyöttöasemaa koskevan asemakaavan valmistelun tulee edetä aluerakentamisen aikataulussa. Kaavoituksella on mahdollistettava, että HKR pääsee rakentamaan kadut alueen sähkönjakelutarpeen aikataulussa. Asemakaavassa tulee esittää jakelumuuntamoiden- ja asiakasmuuntamoiden liittymiskojeiston reitti- ja tilavaatimus.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on valmisteilla asemakaavaluonnos Kaasukellonpuiston kortteleihin, jotta rakennusvirasto pääsee rakentamaan kadut alueen sähkönjakelutarpeen aikataulussa. Lisäksi suunnittelu sähkönsyöttöasemien sijoittamiseksi Kalasataman alueelle on käynnissä. Kaavakarttaan on lisätty määräys: "Jokaiseen kortteliin on rakennettava sähkön liittymiskojeistotila, josta tulee olla suora yhteys kadulle."



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kaupunkikuvaneuvottelukunta (12.10.2011) kehottaa hyödyntämään tiedossa olevia kokemuksia Kampin keskustaprojektista ja Vuosaaren Cirrus-tornihankkeesta, mutta myös esimerkiksi kertaalleen peruskorjattun Merihaan vaiheista. Todetaan käytettävissä lisäksi olevan korkean rakentamisen ohjeen, joka on laadittu Keski-Pasila-projektiin liittyen kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen johdolla.

Yleisesti palautettiin esimerkkien opetuksista mieliin mm., ettei keskushankkeissa koskaan ole kiinnitetty liikaa huomiota orientoitavuuteen sekä että maanalaisten autohallien sisäänajoyhteyksien suunnitteleminen katukuvan luontevasti toimiviksi osiksi on aina ollut yhtä vaikeaa. Samoin on varauduttava siihen, että kansirakenteet tulevat sekä sinänsä että lähiympäristönsä osana vaatimaan huomattavan vaivannäön olakseen laatutasoltaan muun kaupunkimaiseman veroisia. Muistutettiin lisäksi, että yleisölle avoimet näköalaterassit ja kattokahvilat on asuintornien sijaan viisaampaa toteuttaa hotelli-, toimisto- ja hybriditorneihin.

Neuvottelukunta ensivaikutelman perusteella antaa arvoa raportille, joka on laadittu Kalasataman keskuksen vaikutuksesta maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön. Tietokonemallinnuksia ja kuvasovituksia pidettiin havainnollisuudessaan luotettavan tuntuisina lukuun ottamatta eräitä Suvilahden näkymiä (17,18). Todettiin rakennusten hahmottuvan kaukomaisemassa yllättävässä määrin esinekomposition, ei niinkään talojen tapaan.

Neuvottelukunta pitää oikeana näkemystä, jonka mukaan rakennusten yleisilmeen kuuluu olla vaalea; kansikukkulastaan kohoava tornioktetti vertautuu niemen kattomaiseman yli näkyessään Tallimäen septettiin, Tuomiokirkon ja sen sivukappeliin valkeaan seitsentorniseen hahmoon. Kaavoittajan käsitys Kalasataman tornitaloille suotavasta vaihtelunvarasta vastaa neuvottelukunnan kantaa; moninaisuus yhtenäisyydessä merkitsee mm. sitä, että asuinrakennusten odotetaan olevan sisääntuloauloiltaan omanlaisiaan sekä että tornit keskuksen kymmenvuotisen toteutusjakson kuluessa muuntuvat yksityiskohdiltaan rakentamisajankohtiensa näköisiksi.

Neuvottelukunnan mukaan lähtökohtatilanteessa pitäisi voida kysyä, minkä manifestaatio Kalasataman tornit ovat. Ensimmäisten rakennusten yhdeksi näkyväksi kaupunkikuvalliseksi viestiksi oletettiin tämän päivän pyrkimys ekologisuuteen ja energiatehokkuuteen; hulevesiaiheet, erilaiset viherhuoneet ja energiakeräimet todettiin toivottaviksi -rakennusvaipan ulkopuolisia, perinteellisiä tuulivoimalaitteistoja ei.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Muistutettiin paikan likeisesta kaupunkimaantieteellisestä suhteesta Suvilahden ja Hanasaaren voimalaitosalueisiin sekä toisaalta Vanhan-kaupunginlahden linnustonsuojelualueesta.

Tornirakentamisen tiedetään lisäävän rakennuspaikkansa tuulisuutta; Kalasatamassa mm. kansikukkulan viihtyisyyden kannalta ilmavirtaus-ten hallinta on välttämätöntä. Tuulisuudesta, julkisivuratkaisuista ja jalankulkutasojen tuulensuojajärjestelyistä odotetaan hankkeen edistysesä saatavan lähempää tietoa.

Neuvottelukunta pitää kaupunkirakennetta ajatellen erittäin tärkeänä sitä, millaisena Itäväylän päälle rakennettava kansikukkula aiotaan toteuttaa. Kyse on yhtä lailla alueen yhteysjärjestelyistä ja ympäristösuhteesta kuin paikasta paikkana sinänsä. Neuvottelukunta on tietoinen siitä, että Kalasataman asuntorakentaminen Itäväylän varteen ylipäättään on mahdollista vain liikennevirta tunneloimalla. Tähän lähtökohtaan pitäydyttäessä yläkannen osuus jää Kalasataman ympäristökokonaisuudessa kovin vähäiseksi. Uusi Englantilaiskallio pahimmillaan unohtuu epäpaikaksi, josta ei ole ulko-oleskeluun tai julkiseksi puistoksi. Huomi-oon on otettava myös alueen rantapuiston eittämätön vetovoima. Neuvottelukunta kehottaa pohtimaan, mikä todella voisi saada teräsbe-tonikallion laen tuntumaan paikalta ja määränpäältä, jonne ihmiset haluaisivat kavuta; noustavana on Suurkirkon ulkoportaitakin mahtavampi keinotekoinen rinne. Neuvottelukunta pitäisi luontevana kaupunkilaisten ohjaamista julkiseen päiväkäytössä olevaan kukkulapuistikkoon, jos myös yhteys- ja liikennejärjestelyt tukisivat tätä. Suurkirkon portaat ja ylätasanne toimivat läpikulkupaikkana, kuten mm. monessa hankkeessa esikuva- asemassa olleet Espanjalaiset portaatkin. Neuvottelukunta olisi odottanut pohjois-eteläsuuntaisen jalankulkuyhteyden jatkuvan kansikukkulan yli; rampit itä-länsisuuntaiseen polkupyörätiehen eivät tätä korvaa. Neuvottelukunta on huolissaan kaavaillun kansialueen ja Kalasataman pohjoisosan keskinäisestä liittymistavasta sekä siitä, altistuuko kansipuistikko läpikulun vähäisyyden vuoksi yksityistymiselle. Jalan liikkumiseen tulee myötävaikuttaa ulkoportain, jotka ovat kulkukelpoisina käytettävissä kaikissa sääoloissa. Oma huolensa on kannen ja rantatien suureksi jäävästä korkeuserosta aiheutuva pohjoispuolen voimakas päiväaikainen varjostuminen.

Korostetaan tarvetta selvittää keinovalaistuksen järjestämistapoja niin Kalasataman aluejulkisivun kuin tunnelinkin osalta. Hankkeesta tulisi toimittaa myös ns. ilta- tai yöjulkisivut.

Asumismuodosta ja asukasmääristä johtuen sosiaaliin näkökohtiin ja yhteistilajärjestelyihin tulee kiinnittää perusteellisempaa huomiota. Neuvottelukunta tähdentää kerroskohtaisen, teknillisen muunteluval-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

miuden merkitystä. Neuvottelukunta näkee hyväksi, että osa yhteistoimintasuunnitelmien sijoitetaan rakennusten ala-aulojen yhteyteen. Rakennusvalvontavirastossa käytäviin ennakkoneuvotteluihin on syytä toimittaa hissiselvitys sekä läpikäydä asuintalossa uloskäytäväportaikoille asetettavat vaatimukset koskien mm. porrastyyppejä. Viherhuoneiden avattuus ja ulkoilman saanti tulee selvittää.

Vastine

Asemakaavakartassa on määräys, jonka mukaan hotellin ylimpään kerrokseen tai kattokerrokseen on rakennettava julkisesti käytössä oleva kahvila tai ravintola sekä terassi.

Asemakaavan muutoksen valmistelun yhteydessä on tehty selvitykset *Kalasadaman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön* (SELVITYS 4), *Kalasadaman korkeiden rakennusten vaikutukset lintuihin, erityisesti Vanhankaupunginlahden Natura-alueen linnustoon* (SELVITYS 7), *Kalasadaman keskuksen tuulisuus selvitys* (SELVITYS 9), jotka osaltaan vastaavat lausunnossa esitettyihin näkemyksiin. Selvitykset ovat asemakaavaselostuksen liitteenä.

Lausunnossa esitetään jatkosuunnittelussa huomioitavaksi mm. viherkannan liittyminen ympäristöönsä, valaistuksen huomioimista jo alkuvaiheessa ja yhteistilajärjestelyihin. Kaupunkikuvaneuvottelukunnan esittämät ohjeet huomioidaan ensisijaisesti jatkosuunnittelussa ja asemakaavan muutos mahdollistaa lausunnossa esiin tuotujen näkemysten toteuttamisen.

Ympäristökeskus (30.9.2011) esittää, että Kalasadama alueen tehokas rakentaminen on kestävä kehityksen mukaista. Kalasadaman keskuksen asemakaavaluonnos toteuttaa monilta osin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Alue sijaitsee poikkeuksellisen hyvien joukkoliikennenyhteyksien ääressä. Tämän vuoksi tulisi vielä tutkia pysäköintinormin muuttamista siten, että se olisi asunnoille 1 ap/150 krs-m². Kaavavalmistelussa on kiitettävästi kiinnitetty huomiota pyöräilyn edistämiseen ja pyöräpysäköinnin järjestämiseen.

Osa merkittävistä ympäristöselvityksistä mm. liikenteen ympäristövaikutuksia ja niiden torjuntamahdollisuuksia koskeva selvitys on vielä luonnosvaiheessa kesken. Näin ollen ei ole vielä mahdollista arvioida, miten viihtyisää ja terveellistä asuinympäristöä asemakaavaluonnoksen mukainen suunnitelma mahdollistaisi ja miten asemakaava noudattaisi valtakunnallista alueidenkäyttötavoitetta tältä osin. Itäväylän ennusteliikennemäärä lähes 80 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten haitat ovat merkittävät. Tämä tulee ottaa huomioon viherkannan mitoituksessa ja



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

suunnittelussa. Arvioitavissa vaihtoehdoissa tulee ottaa huomioon epävarmuustekijät, jotka liittyvät puoliavoimen kansirakennelman mallintamiseen.

Ympäristökeskus toteaa, että ennen kaavaehdotuksen valmistelua on selvitettävä ja arvioitava huolellisesti myös Hanasaaren voimalaitoksen ja lämpökeskuksen vaikutukset korkeiden tornitalojen olosuhteisiin. Kahdeksasta talosta matalin olisi 80 m korkea ja korkein noin 125 m. Hanasaaren voimalan piippu on 150 m, mutta huippulämpökeskuksen ainoastaan 100 m korkea. Energiankulutushuippujen aikaan toimiva lämpövoimalaitos on jäämässä alueelle, vaikka B-voimalaitos poistuisikin.

Vastine

Autopaikkojen mitoitusperusteita selostetaan asemakaavaselostuksessa. Asemakaavakarttaan on lisätty seuraavat määräykset, jotka koskevat vuorottaispysäköintiä:

"Rakennusoikeuteen pohjautuvien pysäköintipaikkojen lisäksi tulee rakentaa 300 liityntäpysäköintipaikkaa, jotka ovat vuorottaiskäytössä."

"Keskitetyssä pysäköintiratkaisussa voidaan toimistojen osalta käyttää vaihteluvälin pienempää autopaikkamäärää, tontikohtaisessa ratkaisussa käytetään vaihteluvälin isompaa autopaikkamäärää."

"Jos kortteleiden 10620–10623 toimintojen pysäköintipaikat osoitetaan keskitetystä pysäköintilaitoksesta, jossa pysäköintipaikat ovat nimeämättömiä, voidaan vuorottaiskäytön perusteella kokonaispaikkamäärää vähentää 15 %."

Määräykset pyrkivät huomioimaan uuden rakenteen keskeisen sijainnin ja suuren pysäköintilaitoksen joustavan käytön.

Seuraavat selvitykset on liitetty asemakaavaselostuksen liitteiksi:

Kalasadaman korkeiden rakennusten vaikutukset lintuihin, erityisesti Vanhankaupunginlahden Natura-alueen linnustoon (SELVITYS 7)

Kalasadaman keskuksen tuulisuusselvitys (SELVITYS 9)

Kalasadaman keskuksen sosiaali- ja terveysaseman tärinä- ja runkome-luselvitys (SELVITYS 10)

Kalasadaman keskuksen asemakaavan meluselvitys (SELVITYS 11)



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kalasadaman kaava-alueelle suunnitellun viherkannen ympäristön liikenteen ja pysäköintilaitoksen ilmanlaatuvaikutukset, Ilmatieteenlaitos, 2011 (SELVITYS 12)

Helsingin Energian Hanasaaren B-voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen päästöjen leviämismalliselvitys, Ilmatieteen laitos, 2011 (SELVITYS 13). Selvitys liitetään asemakaavaselostuksen liitteeksi hetken valmistuttua.

Kalasadaman keskus, Maaperän kunnostuksen yleissuunnitelma, FCG OY, 23.6.2011 (SELVITYS 16)

Kalasadaman keskus, Maaperän kunnostussuunnitelman täydennys, FCG OY, 3.8.2011 (SELVITYS 17)

Kalasadaman keskus, Pohjaveden tila, raportti 1, Golder Associates Oy, 11.8.2011 (SELVITYS 18)

Selvitykset vastaavat Ympäristökeskuksen esittämiin avoimena oleviin asioihin ja selvitysten kautta esiin tulleet asemakaavoituksessa huomioitavat asiat on otettu asemakaavan valmistelussa huomioon.

Yhteistyö hankkeen toteuttajan kanssa

SRV YHTIÖT OYJ (30.9.2011) pyytää kiinnittämään huomiota siihen, että asemakaavassa tulee olla riittävästi väljyyttä rakennusten sijoittelun, muodon, ulkonäön ja värin osalta, erityisesti AL-korttelien kohdalla. Porrashuoneista ja niihin liittyvistä poistumisteistä ehdotetaan laskettavaksi kerrosalaan 25 m²/kerros. Yjk-kaavamerkinnän kohdalla sanamuotoon "katettujen ja lämmitettyjen" toivotaan vaihdettavaksi sanamuotoon "katettujen tai lämmitettyjen" tai sitten "katettujen". Katutason vesialtaan merkintä pyydetään muutettavaksi sallivaan muotoon, joka mahdollistaisi vesialtaan rakentamisen, mutta ei edellyttäisi sitä. Pyydetään muuttamaan määräystä "Kattokerros on rakennettava terassina ja yhteistiloina" muotoon "Kattokerros on rakennettava yhteistiloina".

AL-korttelialueella pyydetään määräyksen "on rakennettava pesula" muuttamista muotoon "on rakennettava pesula tai pesulapalvelu" tai maininta, että pesula voi olla eri tonteilla olevien rakennusten yhteiskäytössä. Toivotaan määräyksen "leikki- ja ulko-oleskelutilat on osittain rakennettava ylimpään kerrokseen" jättämistä pois. Yhteistilojen tilamäärille pyydetään sallimaan helpotuksia.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Liityntäpysäköintipaikkoihin pyydetään mainintaa, että paikat voivat olla vuorotaiskäytössä. Lisäksi toivotaan, että asemakaavaan sisällytettäisiin 3-D-tonttien muodostamisen mahdollisuus tulevaisuudessa.

Vastine

Kalasadaman keskukselle laadittu asemakaava pyrkii ottamaan huomioon pitkän toteutusajan ja suunnitelmien muuttumisen, teknisen ja taloudellisen kehityksen sekä mahdollisten uusien tavoitteiden myötä. Asemakaava on erittäin joustava toimintojen ja niiden sijoittumisen sekä kerrosalan suhteen. Rajoittavana tekijänä on katualueiden rajat, joista merkittävä poikkeaminen tiiviissä kaupunkirakenteessa ei ole mahdollista. Kalasadaman keskuksen hahmon muodostaa kahdeksan helsinkiläisittäin varsin korkeaa tornia, joille on määritelty rakennusalueen rajat sopimuksen liitteenä olevien suunnitelmien mukaisesti.

Tornien koko ja suhde toisiinsa tulee määritellä varsin tarkasti asemakaavassa, jotta voidaan esittää riittävällä tarkkuudella rakennuskokonaisisuuden vaikutus kaupunkikuvaan sekä maisemaan ja toimintojen, erityisesti asumisen rakentamisedellytykset voidaan osoittaa. Koska Kalasadaman keskuksen vaikutus ympäristöönsä on niin laaja, ei asemakaava voi varautua merkittäviin suunnitelmien muutoksiin tornien sijainnin, määrän tai volyymin osalta. Mikäli kuitenkin joudutaan suunnitelmia merkittävästi muuttamaan, tulee toteuttajan pyytää asemakaavan muutosta alueelle, jolloin arvioidaan uudestaan muutettujen suunnitelmien toteuttamiskelpoisuus kaikilta osin.

Asemakaavakartassa oleva määräys: "Rakennusten julkisivujen tulee olla väritykseltään valkoisia, katutason julkisivua lukuun ottamatta." on muutettu muotoon "Rakennusten julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään valkoisia, katutason julkisivua lukuun ottamatta." Määräys edellyttää, että rakennuksen hahmon tulee olla valkoinen, ei suinkaan sitä, että rakennuksen julkisivujen kaikkien yksityiskohtien tulee olla valkoisia. Valkoisia rakennuksia ovat mm. Finlandiatalo ja Lasipalatsi. Rakennuskokonaisuuden halutaan olevan hahmoltaan valkoinen, ei esimerkiksi vaaleanvihreä tai vaaleanpunainen.

Asemakaavakartassa on merkintä u - Viereiseen kortteliin kuuluva uloke. Ulokkeen saa rakentaa kolmannelta kerroksesta ylöspäin. Tonttien 10623/2 ja 10623/3 kohdalla saa kantavia rakenteita tarvittaessa ulottaa maahan asti. Maahan asti ulottuvien rakenteiden tulee olla arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti erityisen hallittuja.

Kaikkien keskuksen kahdeksan tornin yhdellä julkisivulla on edellä esitetty määräys, joka mahdollistaa tornin rakentamisen katualueen ylä-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

puolelle ja massalliset muutokset yhden julkisivun puolella. Tornit muodostavat varsin tiiviin ryhmän, jonka julkisivut ovat linjassa toisiinsa ja muodostavat selkeästi hahmotettavan kokonaisuuden. Julkisivulinjoja tulee jatkosuunnittelussakin kunnioittaa. Tornit muodostavat hyvin tiiviin kokonaisuuden, jonka jatkosuunnittelussa tulee osoittaa riittävän hyvien valaistusolosuhteiden toteutuminen asunnoissa ja pihoilla.

Asemakaavoissa esiintyy usein asuinkerrostalojen korttelialuetta olevilla tonteilla mahdollisuus rakentaa porrashuoneen 20 m² ylittävä pinta-ala asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi kussakin kerroksessa, mikäli se lisää viihtyisyyttä ja parantaa tilasuunnittelua ja mikäli kukin kerrostasanne saa riittävästi luonnonvaloa.

Kalasadaman keskuksen yhteydessä kerrosalan laskentatapa oli yksi neuvotteluissa esillä olleista asioista. Neuvotteluissa esitettiin laskentaperiaate, jossa porrashuone lasketaan kokonaisuudessaan kerrosalaan, koska asuintorneissa ei ole mitään erityistä syytä kasvattaa porrashuoneen kokoa ja toisaalta porrashuoneen tekeminen torniin valoisana ja erityisen avarana ei tiukkojen torneja koskevien rakennusmääräysten johdosta ole käytännössä mahdollista.

Toisaalta asemakaavassa on määräys, jonka mukaan keskuksen kaikki hissikuilut saa rakentaa asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi. Määräyksen toivotaan tukevan tilavien ja määrällisesti riittävien vertikaaliyhteyksien muodostumista keskukseen. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, ettei kerrosalan laskentaperiaatteita tule muuttaa näiltä osin.

Asemakaavakartassa on kerrosalaa koskeva määräys: "Yjk-merkitty luku osoittaa katettujen ja lämmitettyjen yleiselle jalankululle ja liikenneterminaalien odotustiloille ja matkustajapalvelutiloille varatun alueen kerrosalan." Yjk-merkinnällä osoitettu kerrosala sisältää metron ja julkiseen liikenteeseen liittyvät sisätilat. Mikäli jokin alue, kuten metron laiturialue on katettu kylmä tila, ei sille tulla osoittamaan kerrosalaa.

Asemakaavakartassa oleva merkintä "kv - Maantasossa oleva alue, joka rakennetaan katuaukioksi osaksi Englantilaisaukiota ja jolle tulee rakentaa vähintään 1 000 m² kokoinen vesiallas." muutetaan muotoon "ka - Maantasossa oleva alue, joka rakennetaan katuaukioksi osaksi Englantilaisaukiota."

Asemakaavakartassa oleva määräys: "AL-korttelialueella kattokerros on rakennettava terassina ja yhteistiloina rakennuksen kaikkien asukkaiden käyttöön, mikäli rakennukseen tulee asuntoja." on muutettu muotoon: "AL-korttelialueella kattokerrokseen on rakennettava terassi



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

ja yhteistiloja rakennuksen kaikkien asukkaiden käyttöön, mikäli rakennukseen tulee asuntoja."

Asemakaavakartassa oleva määräys: "AL-korttelialueella on rakennettava pesula, jos tontilla on vähintään 25 asuntoa." on muutettu muotoon: "AL-korttelialueella on rakennettava vähintään 15 m² kokoinen pesula, jos tontilla on vähintään 25 asuntoa."

Asemakaavakartasta on poistettu määräys: "AL-korttelialueella asukkaiden leikki- ja ulko-oleskelutilat tulee rakentaa osittain rakennuksen ylimpään kerrokseen ja osittain viereisen liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta olevan tontin katolle asemakaava-alueen yhteiskäyttöön." Asemakaavakartassa on yhä määräys: "yah - Alue, jolle tulee rakentaa kaava-alueen kaikkien asukkaiden yhteiskäyttöinen piha-alue. Kullekin piha-alueelle tulee rakentaa hyvin tuulelta suojattu oleskelualue." Sekä määräys: "AL-korttelialueella kattokerrokseen on rakennettava terassi ja yhteistiloja rakennuksen kaikkien asukkaiden käyttöön, mikäli rakennukseen tulee asuntoja."

Asemakaavakartassa oleva määräys: "Jokaiseen asuinrakennukseen tulee rakentaa harraste-, kokoontumis- ja muita vastaavia yhteistiloja asukkaiden käyttöön vähintään 1,5 % asuinkerrosalasta." on muutettu muotoon: "Jokaiseen asuinrakennukseen tulee rakentaa harraste-, kokoontumis- ja muita vastaavia yhteistiloja asukkaiden käyttöön vähintään 1,5 % asuinkerrosalasta, joista puolet voidaan rakentaa yhteiskäyttöisiksi asemakaava-alueen kaikkien asukkaiden vapaaseen käyttöön."

Asemakaavakartassa on määräys: "Rakennusoikeuteen pohjautuvien pysäköintipaikkojen lisäksi tule rakentaa 300 liityntäpysäköintipaikkaa." Liityntäpysäköintipaikat ovat osa pysäköintilaitosta ja ne voivat olla vuorottaiskäytössä esitetyn mukaisesti.

Lainsäädäntö 3D-asemakaavoituksen mahdollistamiseksi on valmisteilla, mutta lain sisällöstä ei ole vielä tietoa. Laki ei näillä näkymin tule voimaan Kalasataman keskuksen asemakaavan muutoksen aikataulussa. Asemakaavat tulee laatia voimassa olevan lainsäädännön puitteissa, eikä niihin voi sisällyttää määräyksiä, jotka ohjaisivat rakentamista mahdollisiin tuleviin lakeihin tai määräyksiin. Mikäli 3D-asemakaavoituksen mahdollistava laki tulee voimaan ja laki on sellainen, että se helpottaisi Kalasataman keskuksen hallinnollisia järjestelyjä, on täysin mahdollista, että hankkeen toteuttaja pyytää kaupunkia tekemään asemakaavan muutoksen keskuksen alueelle. Kerrosalan merkintätappaa harkittiin muutettavaksi siten, että se olisi tukenut tarkemmin oletettavia toiminnallisia rajoja myös vertikaalisuunnassa. Neuvottelussa kui-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

tenkin päädyttiin siihen, että hajautetumpi kerrosalan merkitsemistapa toisaalta rajoittaa merkittävästi suunnittelun ja rakentamisen joustavuutta korttelin sisällä.

Esitetty mielipide ja vastine

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yksi mielipide koskien asemakaavan muutosluonnosta.

KALLIO-SEURA RY (7.10.2011) esittää, että Kalasataman keskuksen asemakaavan hyväksyttävyyttä tulisi tarkastella laajemmin koko alueen yhteisvaikutuksena esimerkiksi yleiskaavatasoisesti. Kallio-Seura pitää tärkeänä, että uuden alueen seurausvaikutukset lähialueella jo oleviin palveluihin selvitetään ja Hakaniemen toriin ja halliin kohdistuvat muutokset kartoitetaan.

Vastine

Helsingin yleiskaava 2002:ssa (kaupunginvaltuusto 26.11.2003, tullut kaava-alueella voimaan 23.12.2004) alue on keskustatoimintojen aluetta.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 30.1.2008 Sörnäistenrannan-Hermanninrannan (Kalasataman) osayleiskaavan. Siinä alue on keskustatoimintojen ja palvelujen sekä keskustatoimintojen aluetta.

Kalasataman keskuksen neuvottelumenettelykilpailun valmistelun yhteydessä teetettiin kaupallinen selvitys, joka osoitti hankkeen toteutuskelpoisuuden.

Asemakaavan muutoksen valmistelun yhteydessä on laadittu Kalasataman keskuksen kaupallinen selvitys, joka osoittaa että Kalasataman kauppakeskuksen tuleva pääasiallinen vaikutusalue on suhteellisen paikallinen. Pääasiallinen ostovoima löytyy laskennallisten arvioiden perusteella päivittäistavarakaupan osalta rakentuvalta Kalasataman alueelta ja erikoiskaupan osalta Kalasataman lisäksi lähiympäristöstä. Hankkeen mitoitus vastaa ensisijaisesti Kalasataman tulevan asukasmäärän ja työpaikkojen luomaan kaupallisten palvelujen kysynnän tilatarpeisiin. Tulevaisuudessa Kalasataman oman alueen ja toissijaisesti lähialueen ostovoima mahdollistaa suunnitellun kokoluokan kauppakeskuksen, joten sillä ei ole nähtävissä merkittävää vaikutusta läheisiin olemassa oleviin kaupallisiin keskuksiin. Laskennallisesti riittävä ostovoima löytyy noin 2 km:n säteellä kauppakeskuksesta.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kalasadaman kauppakeskus tukee tavoitteita luoda monipuoliset lähipalvelut tuleville asukkaille. Samalla se tukee tavoitetta monikeskuisesta verkostokaupungista, joka muodostuu useista pienemmistä keskuksista. Kalasadaman kauppakeskus mahdollistaa asukkaiden asioinnin omalla alueella ja vahvistaa alueellisia palvelutoimintoja. Sijainti hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella puoltaa palvelujen monipuolista saavutettavuutta.

Kaupallisessa selvityksessä on arvioitu myös muiden kaupallisten keskusten roolia suhteessa Kalasadaman keskukseen. Suunnitteilla olevalla Keski-Pasilalla on enemmän seudullisen keskustan kaltainen rooli, se tulee suunnitelmien mukaan olemaan myös huomattavasti suurempi kuin Kalasadaman keskus. Herttoniemi on puolestaan paikallisempi kauppakeskus, kokoluokaltansa Kalasadamaa hieman pienempi. Herttoniemenkin keskus perustuu pääasiassa oman ostovoiman varaan, mutta erikoiskaupan osalta voi olla kilpailutilannetta riippuen kauppakeskusten konsepteista ja tarjonnasta. Arabia Kalasadaman pohjoispuolella on puolestaan pienehkö paikallinen keskus, joka on painottunut päivittäistavarakauppaan. Arabian kauppakeskus tulee palvelemaan Kalasadaman pohjoisen osan asukkaita. Hakaniemi-Kallion alue on puolestaan tiivistä kantakaupunkimaista aluetta kadunvarsiliiketiloinen, jonka myymälät muodostuvat pääasiassa suhteellisen pienistä yksiköistä. Hakaniemessä on monipuolinen ja omaleimainen kaupallisten palvelujen tarjonta eikä tarjonta kokonaisuudessaan kilpaile kauppakeskusmaisen konseptin kanssa. Osin alueelta tulee virtaamaan ostovoimaa Kalasadamaan, mutta vastaavasti Kalasadamasta myös Hakaniemeen. Vallilan Konepajan alue ei sen sijaan ole yleiskaavan keskustatoimintojen aluetta. Myös Vallilassa pyritään paikalliseen mitoitukseen kaupallisten palvelujen osalta.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus (MRL 65 §)

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 16.12.2011–17.1.2012.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin Eläintarhan johtokunnan, Helsingin Energian, Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymän, kaupunginmuseon johtokunnan, kiinteistölautakunnan, liikuntalautakunnan, nuorisolautakunnan, opetusviraston, pelastuslautakunnan, rakennuslautakunnan, sosiaalilautakunnan, terveyslautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot. Ehdotuksesta ei tehty muistutuksia. Nähtävilläolon jälkeen saapui yksi kirje.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Saapunut kirje ja vastine

Asunto-osakeyhtiö Helsingin Herkules ja Asunto-osakeyhtiö Helsingin Sininen kuu toteaa (1.2.2012), että heitä ei ole tiedotettu, kun Kalasataman keskuksen asemakaavan muutosluonnosta valmisteltiin. Kaupungin tiedottamishalukkuudesta ja suppeasta tiedonjakelusta kertoo hyvin, että suunnitelmaa koskevaan asukas- ja yleisötilaisuuteen Laiturille 7.6.2011 saapui ainoastaan 7 asukasta, kun paikalla oli 12 hankkeen edustajaa. Kyse oli kuitenkin Helsingin kannalta aivan valtavasta muutoksesta. Jopa 126 metrin korkuisten tornien vaikutus Helsingin siluettiin olisi musertava. Kirjeessä siteerataan lisäksi kaupungin museon (5.10.2011) antamaa lausuntoa.

Kalasataman keskuksen asemakaavan muutoksen selvitysaineisto on puutteellinen mm. pilvenpiirtäjien aiheuttamien varjojen osalta. Kuten julkisessa keskustelussakin on todettu, varjostusta on tutkittu ainoastaan syys- ja kevätpäivän tasauksen ajalta. Kaupunkisuunnitteluviraston virkamies on puolustellut tätä julkisuudessa (HS 28.12.2011) sillä, että asuntojen parvekkeita ei Helsingissä käytetä lokakuulta maaliskuulle. Virasto sivuuttaa oudosti perustarpeen, että luonnonvalo ja aurinkoa tarvitaan ikkunoiden kautta ennen kaikkea asuinhuoneistoihin sisälle, mutta myös parvekkeiden käyttöaika on parvekelasitusten ansiosta nykyisin aiempaa pidempi. Kalasataman jättiläistornien rypäs veisi auringonvalon tuhansien helsinkiläisten kodeista ja työpaikoilta talvi-kuukausien aikana, kun aurinko paistaa matalalla. Torniryppään varjot ulottuisivat satojen metrien päähän, varjostaen osan päivästä myös 700 metrin päässä sijaitsevaa As Oy Helsingin Herkuleksen pääkkunoita.

Kaupunkisuunnitteluviraston raportista *Korkea rakentaminen Helsingissä* käy ilmi, että mitä korkeampia tornitaloja tehdään, sitä laajemmalle alueelle ne aiheuttavat tuulisuutta, kuljettaen merituulia rannoilta sisämaahan. 126 metrin korkeuteen kohoavat pilvenpiirtäjät lisäisivät merkittävästi tuulisuutta laajalla alueella, ohjaten tuulia rannoilta Etelä-Hermannin ja Kalasataman asuntoalueille. Mitään viihtyisää kaupunkialuetta betonikannen päällä seisovilla pilvenpiirtäjillä ei luoda, vaan Kalasataman keskuksen asemakaavaluonnoksen havainnekuvat osoittavat, että alueesta tulisi kolkko ja epäinhimillinen. Mikään järkevä kaupunkikuvallinen syy ei voi edellyttää näin voimakasta ryöstäytymistä ulos helsinkiläisestä mittakaavasta.

Kahdeksan jättitornin hanke Kalasatamaan on taloudellisesti epärealistinen, koska samaan aikaan suunnitellaan pilvenpiirtäjiä myös mm. Keski-Pasilaan. On todennäköistä, että molemmat tornialueet jäisivät pitkiksi ajoiksi keskeneräisiksi.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

As Oy Helsingin Herkules ja As Oy Helsingin Sininen kuu esittävät, että Kalasataman keskuksen tornitalojen kerroskorkeuksia ei nosteta nykyisin voimassa olevasta, vuonna 2008 vahvistetusta asemakaavasta.

Vastine

Kalasataman keskuksen hanke on poikkeuksellisen suuri hankekokoisuus, jonka tiedottamiseen ja hankkeen esille tuomiseen panostettiin erityisesti. Hankkeesta tiedotettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla sekä lehti-ilmoituksin. Hanketta koskeva havainnollistava materiaali on ollut nähtävillä Info- ja näyttelykeskus Laiturilla, kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kaupungintalolla ja internetissä. Tavanomaisten tiedotuskanavien lisäksi keskukselta järjestettiin yleisölle avoin laaja näyttely Info- ja näyttelykeskus Laiturilla 27.5.–18.6.2011. Lisäksi Kalasataman keskus on ollut esillä lehdistössä varsin laajasti hankkeen julkistamisesta lähtien.

Asemakaavaselostuksen liitettä *Kalasataman keskuksen varjostus selvitys* (SELVITYS 5) on täydennetty taloyhtiön edustajien pyynnöstä talvipäivän ja kesäpäivän seisauksen valaistusolosuhteita kuvaavilla kaavioilla. Selvityksen tuloksena voidaan katsoa, että Kalasataman keskus tulee varjostamaan välittömästi sen pohjoispuolelle sijoittuvia kortteleita siinä määrin, että varjostus tulee ottaa yhdeksi suunnittelun lähtökohdaksi aluetta suunniteltaessa. Keskuksen aiheuttama varjostus olemassa olevalle kaupunkirakenteelle on vähäistä.

Talvipäivän seisauksena 21./22.12 päivä on pohjoisella pallonpuoliskolla lyhimmillään. Helsingissä aurinko nousee talvipäivän seisauksen aikaan korkeimmillaan vain noin 6 astetta horisontin yläpuolelle. Samalla valoisan ajan pituus on alle 6 tuntia. Auringon paistaessa matalalta ulottuvat Kalasataman keskuksen tornien varjot pitkälle. Keskipäivän aikaan korkeimpien tornien varjot ovat noin kilometrin pituisia. Talvipäivän seisauksen aikana suoran auringonpaisteen merkitys valaistusolosuhteisiin on kuitenkin vähäinen. Erityisesti keskitalvella sekä auringonnousun ja -laskun aikaan hajavalon merkitys korostuu.

Keskikesällä auringon paistaessa Helsingin korkeudella noin 270 asteen kehältä, jakaantuu tornien varjostusvaikutus laajalle alueelle. Tornien ympäristössä ei maanpinnan varjoisuudessa havaita merkittävää eroa perinteiseen korttelirakenteeseen verrattuna. Kesällä Kalasataman keskuksen kannen keskiosa saa reilusti suoraa auringonpaistetta, kun aamuisin ja iltaisin aurinko paistaa Kulosaaren sillan suuntaisesti.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Asemakaavaselostuksen liitteenä on *Kalasadaman keskuksen tuulisuusselvitys* (SELVITYS 9). Selvitys ei ole osoittanut tornitalojen vaikut-tavan tuulisuuteen lähiympäristöään laajemmin.

Kalasadaman keskus on varsin raskaasti rakennettu kokonaisuus osit-tain sen hyvin keskeisestä liikenteellisestä sijainnista johtuen, toisaalta kaupunkikuvallisesta sijainnista johtuen. Keskus sijaitsee Kalasadaman uuden alueen keskeisimmällä korttelialueella ja toisaalta osoittaa kan-takaupungin itäisen reunan. Keskus rakennetaan myös poikkeukselli-sen vaatimaan paikkaan, jossa liikenteen vaatimien järjestelyjen raken-taminen edellyttää tehokasta rakentamista, jotta hanke on toteuttamis-kelpoinen. Asemakaavan muutoksen valmistelun yhteydessä ei ole il-mennyt sellaisia seikkoja, jotka edellyttäisivät rakennusten korkeuden rajoittamista voimassa olevaan asemakaavaan.

Hankkeen taloudelliset toteuttamisedellytykset ovat hankkeen toteutta-jan mukaan hallittavissa ja keskuksen rakentaminen on alkanut. Arvion mukaan keskuksen rakentaminen kestää noin 10 vuotta.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Kiinteistölautakunnalla (12.1.2012), **opetusvirastolla** (30.1.2012), **sosiaalilautakunnalla** (17.1.2012) ja **terveyslautakunnalla** (24.1.2012) ei ole asemakaavan muutosehdotukseen huomautettavaa.

Kiinteistölautakunta (12.1.2012) toteaa lausunnossaan, että kaava-muutos mahdollistaa Kalasadaman keskuksen toteuttamisen siten kuin kiinteistöviraston ja SRV Yhtiöt Oyj:n välillä allekirjoitetussa Kalasata-man keskuksen toteutussopimuksessa on sovittu. Kalasadaman keskus on koko Euroopan mittakaavassa erittäin suuri, arviolta hieman alle mil-jardin euron suuruinen hanke. Keskuksen kokonaisrakennusoikeus on 204 800 k-m². Kaupunki omistaa kokonaan alueen ja on sitoutunut myymään korttelit hankkeen toteuttajalle sopimuksen mukaisesti. Kau-punki saa keskuksen toteuttamiseen myytävistä tonteista noin 115 mil-joonaa euroa. Kaupunki investoi puolestaan noin 50 miljoonaa euroa keskuksen julkisiin osiin kuten siltoihin, ympäröiviin katuihin, sähkönsyöttöasemaan ja 300 liityntäpysäköintipaikkaan. Lisäksi kaupunki vuokraa tilat keskukselta sosiaali- ja terveysasemaa varten 20 vuo-deksi.

Opetusvirasto (30.1.2012), **sosiaalilautakunta** (17.1.2012) ja **terveyslautakunta** (24.1.2012) esittävät lausunnoissaan, että suunnitte-lun edetessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota alueen esteettömyyteen.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Yleisten töiden lautakunta (21.2.2012) toteaa lausunnossaan, että asemakaavan toteuttaminen aiheuttaa rakennusvirastolle esirakentamiskustannuksia noin 20 miljoonaa euroa ja rakentamiskustannuksia katujen, aukoiden ja siltojen osalta noin 30 miljoonaa euroa. Yleisten töiden lautakunta pitää ensiarvoisen tärkeänä, että korkean rakentamisen yhteydessä varmistetaan kaupunkikuvan laadukkuus, rakennusten korkeatasoinen arkkitehtuuri ja yhdyskuntarakenteen toimivuus monipuolisilla vaikutusten arvioinneilla sekä asemakaavamääräyksillä. Eriytyisen tärkeää on huolehtia jalankulkuympäristöjen viihtyisyydestä ja turvallisuudesta mm. valoisuuden, esteettömyyden ja tuuliolosuhteiden kannalta. Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin huomautuksin.

Eläintarhan johtokunta toteaa (25.1.2012) lausunnossaan, että Korkeasaaren ja Kalasataman metroaseman välinen liikennöinti on riittävästi esillä asemakaavaehdotuksessa. Kalasataman metroasema muodostaa Isoisänsillan valmistumisen jälkeen luonnollisen ympäristöisen ja nopeasti toteutuvan liittymän Korkeasaaren ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen välille. Kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) ja Korkeasaaren välisessä yhteydenpidossa vuoden 2011 aikana on tuotu esille tarve asiakaspaikointivaraukseen Kalasataman metroaseman ja tulevan kauppakeskuksen yhteyteen toteutettavien pysäköintitilojen puitteissa. Tämä ratkaisu poistaa Kulosaaren läpi Mustikkamaalle tulevan Korkeasaaren asiakasliikenteen. Vastaavasti Korkeasaaren pysäköintitarpeet Mustikkamaan urheilukentillä kesäaikaan poistuu vapauttaen merkittävästi liikuntatilaa Mustikkamaan käyttäjille.

Nykyisillä asiakasmäärillä Mustikkamaan pysäköintipaikkatarve on huippupäivinä noin 550 ajoneuvoa. Korkeasaari esittää riittävien tilojen toteutusta Kalasataman keskuksen pysäköintijärjestelyjen yhteydessä, jolloin omalla autolla eläintarhaan tulevat voivat pysäköidä Kalasatamassa ja siirtyä metroaseman kautta Isoisänsillalle liikennöivään liikennevälineeseen. Pysäköinnin siirtäminen Mustikkamaalle tulee ajankohitaiseksi heti Isoisänsillan valmistuttua (arvio syksy 2013). Metroaseman/kauppakeskuksen yhteyteen toteutettavat pysäköintitilat (pysäköintitalo) valmistunevat vasta vuoden 2013 jälkeen joten Kalasataman keskuksen rakentamisen aikana tulee toteuttaa Korkeasaarta palveleva väliaikainen pysäköintiratkaisu metroaseman tuntumaan.

Korkeasaari on tuonut KSV:n ja Kalasataman rakentamisesta vastaavan SRV:n kanssa käydyissä neuvotteluissa esille mahdollisuuden varata metroaseman tai kauppakeskuksen yhteyteen eläintarhan yleisövirtoja palveleva tila, jossa voidaan toteuttaa pienimuotoista näyttelytoimintaa ja Korkeasaareen liittyvää myyntiä. Tilan tarkoituksena on



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

edelleen linkittää ja ohjata yleisövirtoja metroasemalta Isoisänsillan kautta eläintarhaan ja tuleviin uusiin saarilla toteutettaviin kohteisiin.

Lisäksi eläintarhan johtokunta huomauttaa, että korkeiden rakennusten materiaalivalinnat tulee tehdä niin, että lintujen törmäysvaara vähenee.

Vastine

Kalasadaman metroasema tulee olemaan lähin metroasema Korkeasaaren suuntautuvalla liikenteelle. Samalla Kalasadaman keskuksen pysäköintilaitos tulee olemaan Korkeasaaren vierailijoiden ensisijainen ja merkittävin pysäköintikeskittymä. Keskuksen yhteyteen toteutetaan noin 1 500 yhteiskäyttöistä pysäköintipaikkaa, joista 300 on liityntäpysäköintipaikkoja. Pysäköintilaitokseen ei olla rakentamassa erillisiä pysäköintipaikkoja Korkeasaaren käyttöön.

Korkeasaaren pysäköintitarve on suurimmillaan loma-aikoina ja kesäisinä viikonloppuina, jolloin myös Kalasadaman keskuksen pysäköintikapasiteetti on käyttöasteeltaan alimmillaan. Keskuksen pysäköintilaitos vastaa pitkälti Korkeasaaren pysäköintitarpeeseen, mutta Mustikkamaan pysäköintialue tulee kuitenkin säilyttää yhtenä osana kokonaisuutta. Mustikkamaan kesällä käytössä olevaa pysäköintialuetta voidaan todennäköisesti pienentää nykyisestä ja pysäköinti tulisi tehdä maksulliseksi.

Isoisänsilta valmistuu Kalasadaman ja Mustikkamaan välille vuonna 2014 ja Kalasadaman keskuksen pysäköintilaitos valmistuu osittain jo vuonna 2015. Laajojen väliaikaisten pysäköintijärjestelyjen tekeminen Kalasadaman työmaa-alueiden keskelle yhdeksi kesäksi saattaa olla haasteellista. Asia tulee ratkaista vuonna 2013, kun tiedetään ympäröivien työmaa-alueiden ja muuhun käyttöön varattujen alueiden tilanne.

Lausunnossa katsotaan, että asemakaavan muutosehdotuksessa ei oteta riittävästi kantaa keskuksen ja Korkeasaaren välisen liikenteen hoitamiseen. Yhteistyössä Korkeasaaren kanssa on kuitenkin todettu tarpeelliseksi järjestää Kalasadaman keskuksen ja Korkeasaaren välinen liikennöintiyhteys, jonka on katsottu soveltuvan hyvin nyt esitettyyn kokonaisuuteen ja tuovan lisäarvoa keskukselle. Liikennöintiyhteyden suunnittelu ei ole käynnissä, eikä yhteyden vaatimat tilavaraukset ole tiedossa. Kaava-alueen katualueen järjestelyihin voidaan kuitenkin tehdä tarvittavat tarkistukset tilavarausten täsmentyessä.

Isoisänsilta rakennetaan jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Sillalle voidaan tarvittaessa sallia myös Korkeasaaren tarpeisiin soveltuva kevyt



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

kuljetusväline kuten minijuna, mutta vain muun liikenteen ehdoilla. Raskaampaan kuljetuskalustoon soveltuvan liikennöintiyhteyden tarve arvioidaan yhteistyössä Korkeasaaren kanssa Sompasaaren ja Nihdin alueiden suunnittelun edetessä.

Asemakaava mahdollistaa Korkeasaaren yleisövirtoja palvelevien tilojen sijoittamisen Kalasataman keskukseen.

Eläintarhan johtokunta käsitteli lausunnossaan lisäksi Kalasataman suunnittelua varsin laajasti ja osittain yleisellä tasolla. Esille tuodut asiat tullaan ottamaan huomioon Kalasataman alueen jatkosuunnittelussa ja yhteistyössä Korkeasaaren kanssa.

Asemakaavaan on lausunnon johdosta lisätty määräys: "Rakennusten torniosien julkisivuihin ei tule tehdä useiden kerrosten korkuisia, yhteinäisiä heijastavia lasipintoja, eikä rakennuksia tule valaista ympäröivää aluetta kirkkaammin."

Helsingin Energia -liikelaitos ja Helsingin Sähköverkko Oy toteaa (14.2.2012) lausunnossaan, että Kalasataman keskuksen asemakaavan muutosehdotus mahdollistaa Kalasataman keskuksen tornitalojen ja niihin liittyvien maanalaisten huolto- ja pysäköintitilojen rakentamisen. Rakennushanke on Helsingin mittakaavassa erittäin merkittävä, ja sen vaikutus kaupunkirakenteeseen ja kaupungin talouteen on suotuisa. Kalasataman keskus voi toimia esimerkkinä kaupunkirakenteeseen sovitettuna energiatehokkaana rakennuskompleksina.

Helsingin Energian kannalta kaavoitusyhteistyössä oleellisia perusasioita ovat energian toimitusvarmuus: sähkön, lämmön ja jäähdytyksen saaminen kaikissa tilanteissa, ja energiainfrastruktuurin olemassaolo: tuotantolaitoksien sijainnit sekä tilaa siirto- ja jakeluverkostoille ja myös niiden huollolle ja uusimiselle.

Kalasataman keskuksen tapauksessa lausunnossa käsitellään energia-toimintoja alueen naapuristossa, aiottujen tornitalojen suhdetta piippuihin, päästöjen leviämismallinnuksen täydentämistä ja Helsingin Energian kehitysohjelman etenemistä.

Kalasataman keskus sijaitsee Hanasaaren energiahuoltoalueen välitömässä läheisyydessä. Alueella on keskeinen merkitys Helsingin tarvitseman sähkön, lämmityksen ja jäähdytyksen toimitusvarmuudelle ja Helen-konsernin tehokkaalle ja tuottavalle toiminnalle. Hanasaari B -yhteistuotantovoimalaitoksen ja uuden huippulämpökeskuksen lisäksi alueella ovat sähkön ja kaukolämmön siirtoverkostot, joilla varmistetaan kantakaupungin energiansaanti.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Lähialueella on Katri Valan lämpöpumppulaitos, joka hyödyntää puhdistetun jäteveden lämpöä ja merivettä kaukolämmön ja kaukojäähdytyksen tuottamiseen sekä Suvilahden konesali, josta välitetään hukkalämpöä edelleen jalostettavaksi kaukolämmityksen tarpeisiin.

Kaava-aineistossa on todettu, että jokaiseen kortteliin on rakennettava sähkönjakeluverkkoon liittymiseksi liittymiskojeistotila, josta on suora yhteys kadulle. Lisäksi on todettu, että tonteille voidaan sijoittaa ympäröivien rakenteiden vaatimia teknisiä tiloja ja rakenteita. Rakennus ja katusuunnittelun tulee osoittaa yhdyskuntateknisen huollon keskuksen sijoittumisen kaupunkikuvallisesti hallitusti.

Helsingin Sähköverkko haluaa korostaa, että kaava-alueen jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota infrajärjestelmien kuten sähköverkon tarvitsemien kaapelireittien ja kaapelirakenteiden tilatarpeiden sijoittamiseen ja yhteensovittamiseen, jotta alueen infrarakenteet ovat kustannustehokkaita rakentaa ja niiden ylläpito on mahdollisimman järkevästi toteutettavissa.

Helsingin Sähköverkko haluaa mainita, että Kalasataman aluetta palvelevan uuden sähköaseman sijoitussuunnittelu Hanasaaren "energia-kortteleiden alueelle" on meneillään yhteistyössä kaupunkisuunnittelun kanssa. Tavoitteena on, että uusien kaapeleiden reitit sähköasemalta jakelualueille voidaan toteuttaa kerralla lopulliselle paikalleen.

Voimassa olevassa asemakaavassa on johtoaluevarauksin merkitty Helsingin Energian energiatunneli. Asemakaavan muutosehdotuksen ja Kalasataman keskuksen maanalaisten tilojen rakentaminen edellyttää energiatunnelin linjauksen muuttamista ja osittain tunnelissa olevien kaukolämpö- ja muun infrastruktuuritekniikan siirtämistä.

Näihin liittyvien kustannusten korvausveloitteet on sovittu Helsingin Energian ja talous- ja suunnittelukeskuksen kesken kaupunginhallituksen päätöksen § 805/1997 mukaisesti. Vastaavasti kaikista Kalasataman keskuksen rakentamisen aiheuttamista Helsingin Energialle aiheutuvista kustannuksista on sovittu em. päätöksen hengen mukaisesti talous- ja suunnittelukeskuksen kanssa.

Hanasaari B -yhteistuotantolaitoksen polttoaineena on kivihiili ja käynnistyksissä raskas polttoöljy, lähivuosina myös pelletit. Savukaasut johdetaan sähkösuodattimien, rikinpoistolaitoksen ja tekstiilisuodattimien kautta 155 m korkuiseen piippuun.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Hanasaaren huippulämpökeskus käyttää raskasta polttoöljyä, myös kevytöljyn ja bioöljyn poltto on tulevaisuudessa mahdollista. Savukaasut johdetaan suoraan 100 m korkuiseen piippuun. Hanasaari B:n tulevaisuudesta riippumatta huippulämpökeskus tarvitaan sijoillaan jatkossa.

Kalasadaman tornitalojen räystääskorkeudet ovat asemakaavaehdotuksen mukaan korkeimmillaan 109 -126 m, Asemakaavamääräysten mukaan AL -korttelialueille on kattokerroksiin rakennettava terasseja ja rakennusten ilmanottokohdat on sijoitettava tason +30 m yläpuolelle. Tavoite tähdännee liikennepäästöjen vaikutuksen välttämiseen.

Muita ajoittaisia naapurikokemuksia tulee meluisista höyryn ulospuhaluksista Hanasaari B:n katolta 50 m korkeudessa. Tietyissä säätiloissa alueella esiintyy öljysäiliöiden hajuja. Kivihillen purkauksen pölyä voi joskus levitä.

Kalasadaman keskuksen asemakaavan muutoksen yhteydessä kaupunkisuunnitteluvirasto on tilannut Hanasaaren B-voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen päästöjen leviämismallit Ilmatieteen laitokselta.

Nyt laadituissa leviämismalleissa ilmoitetaan päästöjen keskiarvo tunneittain. Laskennan lähtöarvoissa epäedullisin tilanne on nk. normaali-toiminnan maksimitilanne, jossa normaalivuoden energiatuotanto on jaettu kaikille vuoden tunneille tasan. Tähän olettamukseen perustuva laskenta antaa päästöistä liian optimistisen tuloksen.

Savukaasujen koettua haittaa ei kuitenkaan voi arvioida vain tuntikeskiarvon mukaan, sillä jopa minuuttitasolla haitta-ainepitoisuudet voivat vaihdella hyvin suuresti. Vesihöyrypilvi itsessään voidaan kokea haitallisenä.

Hanasaari B on käynnissä pääasiassa vuoden viileinä ja kylminä kuu-kausina. Huippulämpökeskus on tuotannossa pakkaskausina noin 300 tuntia vuodessa. Todellinen, joskin harvinainen, voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen ajotilanne on sellainen, jossa tarvitaan molempien laitosten täysi teho vallitsevasta tuulensuunnasta tai pakkaskauden inversio-tilanteesta huolimatta.

Suurten tuotantoyksiköiden ympäristöluvan mukaiseen toimintaan kuuluvat käynnistystilanteissa esiintyvät lyhytaikaisesti kohonneet päästöarvot. Kohonneita päästöarvoja voi esiintyä myös energiantuotantoprosessin erilaisissa häiriötilanteissa. Päästöjen minimointi alle luparajojen on Helsingin Energian ilmansuojelutavoite, joka pääsääntöisesti toteutuu, mutta ei aina.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Helsingin Energia korostaa, että Kalasataman asemakaavan muutos-ehdotuksessa on tarkemmin huomioitava voimalaitosalueen naapuri-vaikutukset. Ilmatieteen laitoksen savukaasujen leviämismalliselvitystä tulee täydentää myös lyhytaikaisten päästö- ja säätilanteiden arvioinnilla.

Ilmastotavoitteen saavuttamiseksi kaupunginvaltuusto päätti 18.1.2012 Helsingin Energian kehitysohjelman toteutussuunnittelusta niin, että valtuusto voi vuonna 2015 aidosti päättää Vuosaaren monipolttoainevoimalaitoksen ja siihen liittyviin energiatunnelin investoinnista. Samalla ratkeaa, miten Hanasaaren nykyistä energia-aluetta kehitetään. Valtuusto linjasi, että Hanasaari B:n toiminta jatkuu ainakin niin kauan, kunnes korvaava tuotantolaitos otetaan käyttöön aikaisintaan 2020 -luvun alkupuolella. Samaan aikaan ovat suunnitteilla Salmisaaren ja Hanasaaren pellettien tai biohiilen seospolttohankeet sekä teollisuus-päästädirektiivi IED:n vaatimat savukaasujen puhdistuslaitosten investoinnit.

Hanasaari B:n toimintaedellytysten turvaaminen edellyttää myös polttoainelogistiikan laiva- ja maayhteyksien toimimista, mikä pitää huomioida alueen kaavoituksessa.

Yhteenveto

Kalasataman asemakaavan muotosehdotuksessa tulee Helsingin Energian kannalta välttää ratkaisuja ja aikatauluja, jotka vaarantavat energian toimitusvarmuuden pääkaupungille keskeisellä Hanasaaren energia-alueella.

Alueelle aiottujen tornitalojen korkeuden ja niiden tuloilmalaitteiden sijoituksen suhdetta Hanasaari B:n ja Hanasaaren huippulämpökeskusten piippujen korkeuksiin tulee tarkastella myös lyhytaikaisten päästötilanteiden ja talvisten sään inversiotilanteiden osalta tarkemmin kuin kaupunkisuunnitteluviraston teettämässä Ilmatieteen laitoksen leviämismallissa.

Kaupunginvaltuusto edellyttää Helsingin Energian kehitysohjelman saattamista päätösvalmiuteen vuonna 2015, jolloin päätöksenteossa vasta tarkentuvat sekä Vuosaaren monipolttoainevoimalaitoksen ja energiatunnelin että Hanasaari B:n ja polttoainelogistiikan ratkaisut ja aikataulut. Kalasataman keskuksen asemakaavamuutoksella ei tule etukäteen sulkea vaihtoehtoja pois.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Vastine

Kalasadaman keskuksen asemakaavamuutos ei vaaranna Energian toimintavarmuutta Hanasaassa. Asemakaavan mahdollistama rakentaminen ei vaikuta Hanasaari B -voimalaitoksen polttoainelogistiikan laiva- ja maayhteyksien toimintaan. Työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt tulevat ottamaan huomioon kaikki pääliikennesuunnat ympäröivällä alueella.

Kalasadaman keskus ei itsessään tule aiheuttamaan sellaisia reunaehdoja, jotka sulkisivat jonkin tietyn energiaratkaisun pois.

Helsingin kaupunki on ottanut aiemminkin kantaa Hanasaaren alueen laitoksiin ja ympäröivään maankäyttöön. Kaupunginhallitus on hyväksynyt Hanasaaren huippulämpökeskusta koskeneen poikkeamisen rakennuskiellosta ja suunnittelutarveratkaisun 6.3.2006 ja antanut puoltavan lausuntonsa lämpökeskuksen ympäristölupahakemuksesta 19.12.2005 ehdolla, että toiminnasta ei aiheudu haittaa sijoituspaikan lähiympäristön suunnitellulle käytölle.

Asemakaavaehdotuksen yhteydessä laadituissa päästötarkasteluissa on käytetty Ilmatieteen laitoksen leviämismallilaskelmia. Mallilaskelmissa on tarkasteltu samanaikaisesti voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen päästöjä. Huippulämpökeskuksen päästöt on mallinnettu myös erikseen, jotta saataisiin esille sen osuus korkeisiin rakennuksiin kohdistuvista päästöistä. Mallilaskelmat on tehty kahdelle päästöskenaarille: normaalitoiminnalle ja normaalitoiminnan maksimipäästöille.

Päästötiedot ja laitosten toimintaa koskevat muut lähtötiedot toimitti Helsingin Energia, jolla on kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan paras laitosten toimintaa koskeva asiantuntemus. Laitosten käyttö- ja päästötietoja ei siksi ole ollut perusteltua tai mahdollista hankkia muualta. Mallinnuksen lähtötietona käytetyt päästöt ovat Helsingin Energian arvioimia ja ne on laskettu käyttäen vuoden 2016 päästöraja-arvoja. Vuoden 2010 käyttö- ja tuotantomäärien Helsingin Energia katsoi edustavan hyvin keskimääräistä vuotta, joten niitä käytettiin lähtötietoina. Keskimääräisellä teholla on tässä selvityksessä tarkoitettu tehoa, jolla laitokset ovat keskimäärin käyneet, kun ne ovat olleet käytössä. Mallinnuksella pyrittiin kuvaamaan normaalitoimintaa mahdollisimman realistisesti, todellisiin käyttöasteisiin perustuen.

Normaalitoiminnan päästölaskelmissa käyntiaikatunnit on satunnaistettu vuoden tunneille kuukausittaisten, vuoteen 2010 perustuvien käyttötuntioletusten mukaisesti. Mallinnettu normaalitoiminnan maksimitilanne kuvaa tilannetta, jossa sekä Hanasaaren voimalaitos että huippu-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

lämpökeskus käyvät samanaikaisesti vuoden 2010 keskimääräisellä teholla vuoden jokaisena tuntina. Normaalivuoden energiantuotantoa ei mallinnuksessa ole jaettu tasan vuoden kaikille tunneille kummassakaan päästöskenaariossa.

Laskentamalli etenee tunnin aika-askelin ja mallinnuksessa tarkastellaan kolmen vuoden jaksoa, joten erilaisia tunnin säätilanteita kertyy yli 26 000. Mallilaskelmissa käytetty meteorologinen aineisto perustuu todellisiin havaintoihin ja kolmen vuoden tarkastelujakso on Ilmatieteen laitoksen kokemuksen mukaan riittävä kattamaan myös päästöjen leviämisen kannalta epäedulliset säätilanteet.

Ilmanlaadun voimassaolevat direktiivien ja asetusten mukaiset raja- ja ohjearvot perustuvat tuntikeskiarvoihin ja niiden perusteella määriteltyihin tilastollisiin vuorokausi- ja vuosikeskiarvoihin. Laitosten ulkoilmaan aiheuttamien päästöjen ilmanlaatuvaikutuksia arvioidaan vertaamalla päästötietoja näihin ohje- ja raja-arvoihin. Tunnin aikajaksojen käyttäminen on mallinnuksessa perusteltua ja välttämätöntä ohje- ja raja-arvotarkastelujen mahdollistamiseksi. Helsingin Energia on käyttänyt tunnin aika-askelin etenevää päästömallinnusta myös omissa laitostensa ympäristölupia varten teettämässään selvityksissä. Asemakaavaa varten laaditun mallinnustyön aikana ei Helsingin Energia myöskään esittänyt muutoksia normaaliin mallinnusmenetelmään. Työn aikana on sen jokaisessa vaiheissa otettu huomioon kaikki Helsingin Energian esittämät näkökohdat.

Aivan lyhytaikaisten päästöjaksojen tarkasteleminen on myös sikäli ongelmallista, että ulkoilman laadun hetkittäisille lyhytaikaispitoisuuksille ei ole käytössä minuuttitason ohje- tai raja-arvoja. Suunniteltujen tornitalojen kattotasoille kohdistuvat energiantuotannon päästöt olisivat mallinnuksen perusteella suurimmaksi osaksi peräisin huippulämpökeskuksesta. Helsingin Energian työhön antamien tietojen perusteella huippulämpökeskuksen päästöjä ei seurata jatkuvatoimisesti, vaan kertamittauksin. Aivan lyhytaikaisista hetkittäisistä päästöistä ei siten ole käytettävissä riittäviä tietoja huippulämpökeskuksen päästöjen minuuttitason pitoisuusvaihtelun merkityksen arvioimiseksi.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä toteaa (8.2.2012) lausunnossaan, että joukkoliikenteelle, kävelyille ja pyöräilylle on suunnittelussa annettava korkea painoarvo. Alueelle suunniteltu Kalasataman keskus sijoittuu luontevaan paikkaan metroaseman ja sen pohjois- sekä eteläpuolisen uuden kaupunkirakenteen yhteyteen. On erityisen tärkeää, että alueen kaavoituksessa ja siihen perustuvassa katusuunnittelussa sekä kaupallisen keskuksen suunnittelussa kiinnitetään huomiota sujuviin ja turvallisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin ja näiden yhteyksi-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

en esteettömyyteen liikuttaessa tasolta toiselle. Yhteyksien ympäröiviltä asuin- ja työpaikka-alueilta joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille sekä Kalasataman keskuksen ja sen lävitse on oltava luontevia ja turvallisia.

Joukkoliikenteestä

HSL pitää kaavaehdotuksen liikenteellistä ratkaisua joukkoliikenteen näkökulmasta hyvänä. Joukkoliikenteen käyttämällä reittikaduilla kaavaehdotuksessa esitetyt suunnitteluratkaisut mahdollistavat joukkoliikenteen sujuvan ja viiveettömän kulun. Keskuksen sisäänajoreiteillä tai muuten ruuhkautuvilla katuosuuksilla joukkoliikenteelle on varattava omat kaistat myös kaava-alueen ulkopuolella.

Kalasatamasta tulee usean joukkoliikenteen runkolinjan solmupiste. HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 -raportissa suositetaan nykyisen Helsingin sisäisen poikittaislinjan 58 kehittämistä runkobussilinjaksi Jokeri 0, joka kulkisi Kalasataman kautta Itäväylää pitkin. Jokeri 0:aa suositetaan toteutettavaksi runkolinjoista ensimmäisten joukossa.

Kalasataman keskuksen kohdalla Itäväylällä olevien pysäkkien mitoituksessa pitää huomioida Jokeri 0:lla kalustona käytettävät nivelbussit. Liikenteellisen ratkaisun pitää mahdollistaa Jokeri 0:n bussien kulku riittävän sujuvasti ja turvallisesti Kalasataman keskuksen pysäkin ja Junatien välillä. Lisäksi Itäväylän pysäkiparilta on oltava esteetön kulku sekä metroasemalle että Kalasataman maan tason pysäkeille myös kauppakeskuksen ollessa kiinni.

Kaava-aluetta suunniteltaessa tulee huomioida Kalasataman metroaseman alapuolella sijaitsevien joukkoliikenteen pysäkkien tuuliosuhteet sekä talviaikainen kunnossapidon lumitilan tarve.

Bussilinjojen pikapysäköintialueen sijainniksi on suunniteltu Kalasataman keskuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa Kaasukellonpuiston korttelia. Kyseiseltä korttelialueelta tulee varata kuljettajille tauko- ja sosiaalitulat. Kalasataman keskuksen katutasolta, raitiovaunu- ja bussipysäkkien välittömästä läheisyydestä, on kuitenkin varattava vähintään kaksi kuljettaja-wc:tä.

Raitioliikenteen sijoittuminen Hermannin rantatiellä kadun keskelle omalle kaistalleen tukee Helsingin kaupungin ja HSL:n tavoitteita raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Raitiotieyhteys Kalasataman keskukselta Hermannin rantatien ja Vallilanlaakson kautta Pasilaan on suunniteltava laadukkaasti lyhyen matka-ajan saavuttamiseksi ja järjestelyiden suunnittelu-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

alueella on tuettava tätä tavoitetta. Suunnitteluratkaisu vähentää myös raitioradan kunnossapitotarvetta, koska kiskolinjaukset ovat suurempia ja lialle ja kulumiselle alttiit vaihteet eivät ole autoliikenteen alla.

HSL:n näkemyksen mukaan kadun keskelle sijoitettu raitiotie on liikenneturvallisuuden kannalta paras mahdollinen ratkaisu. Raitioliikenteen päätepysäkille esitetty ohitusraide on tärkeä, jotta päätepysäkillä seisova raitiovaunu voidaan ohittaa.

Kävelystä ja pyöräilystä

Kalasadaman keskuksen kohdalle Hermannin rantatielle kaavaehdotuksessa esitetyt erilliset pyöräkaistat edistävät pyöräilyn houkuttelevuutta ja sujuvuutta, mutta konfliktit bussiliikenteen kanssa bussien siirtyessä pysäkkisyvennyksiin ja niistä pois ovat mahdollisia. Pyöräilijät jäävät helposti bussinkuljettajan kuolleeseen kulmaan bussien ja pyöräilijöiden ajourien kohdatessa viistosti toisensa.

HSL:n mielestä Kalasadaman keskuksen kohdalla ei pidä toteuttaa kaavaehdotuksessa esitettyä ratkaisua, jossa erilliset pyöräkaistat ovat ajokaistan ja pysäkkisyvennyksen välissä. Erillisistä pyöräkaistoista pitäisi luopua turvallisuussyistä. Ratkaisu heikentää pyöräilyverkon palvelutasoa Kalasadaman keskuksen kohdalla, mutta lisää HSL:n näkemyksen mukaan liikenneturvallisuutta.

Hermannin rantatielle sijoitettu bussiliikenteen merkittävä nousu- ja jätöterminaali muodostaa yhdessä kadun jalkakäytävien kanssa liikennepaikan, kävelykatumaisen alueen, jossa kulkee suuri määrä ihmisiä kävellen, osin jäsentymättömästi. Jotta busseihin kiirehtivien ja niillä saapuvien matkustajien kulku alueella olisi turvallista ja toisaalta, jotta bussien saapuminen Kalasadaman keskuksen pysäkillä suuntaan pohjoinen olisi sujuvaa, ei pyöräilyä pidä myöskään sallia ajoradan ulkopuolella jalankulkualueella.

Pyöräilyn runkoverkon etelä-pohjoissuuntainen osa pitää HSL:n mielestä siirtää Hermannin rantatieltä Kalasadamankujan ja Englantilaisaukion kautta Capellan puistotielle. Lisäksi pyöräily on mahdollista Kalasadaman keskuksen kohdalla Hermannin rantatiellä ajoradalla. Tällöin pyöräily-yhteys säilyy, mutta ajonopeudet laskevat ja näin ratkaisu on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta parempi.

Katutilan ja varsinaisten rakennusten varustelussa ja suunnitteluratkaisuissa on varmistettava pyöräpysäköintitavoitteen toteutuminen ottaen huomioon hyvä saavutettavuus ja sujuvat yhteydet pysäköintipaikkoihin ja niistä palveluihin. Kaava-alueelle osoitetut 2 000 pyöräpysäköinti-

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

paikkaa ovat mitoitukseltaan riittävät. Pyöräpysäköintipaikkojen sijoitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Paikoista vähintään 100, mielellään enemmän, on järjestettävä laadukkaaseen säältä suojattuun ja valvottuun tilaan.

Kadun keskelle sijoitettu raitiotie jäsentää tärkeää Kalasataman metroaseman läntisen lippuhallin ja Kalasataman keskuksen välistä katutilaa hyvin. Risteäminen erillisten pyöräkaistojen kanssa tapahtuu jyrkemmässä kulmassa, mikä vähentää pyöräilijöiden riskiä kaatua kiskouraa ylittäessään.

Esteettömät kävely-yhteydet ja siirtymiset tasolta toiselle on suunniteltava hyvin tarkasti.

Liityntäpysäköinnistä

Pysäköintipaikoista 300 osoitetaan liityntäpysäköintiin. Määrä on suurehko ottaen huomioon alueen sijainnin lähellä Helsingin keskustaa. Liityntäpysäköinnin suurimmat hyödyt saadaan silloin kun liityntä joukkoliikenteeseen tapahtuu mahdollisimman lähellä matkan lähtöpistettä. Näin ollen autot tulisi saada liittymään joukkoliikenteeseen kauempana keskustasta eikä ohjata niitä pysäköimään kantakaupungin alueelle. Henkilöautojen liityntäpysäköintiä järjestettäessä tulee harkita pysäköinnin maksullisuutta.

Vastine

Kalasataman keskuksen asemakaavan muutos antaa hyvät edellytykset julkisen liikenteen järjestämiseksi keskusta ympäröivillä katualueilla. HSL:n lausunto koskeekin pääasiassa katualueiden liikenne- ja kulkuväylien sekä joiltakin osin myös keskuksen toimintojen järjestelyjä eikä niinkään kaavaehdotusta. Liikennejärjestelyjen suunnittelua jatketaan tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa Kalasataman keskuksen katutasossa, Itäväylän tasossa sekä kyseessä olevan kaavan ulkopuolisillakin katualueilla.

Liikennesuunnitelmassa on tarkennettu pyöräkaistajärjestelyä Hermannin rantatiellä linja-autopysäkkien kohdalla. Hermannin rantatie tulee keskuksen valmistuttua toimimaan paitsi merkittävänä joukkoliikenne-reittinä myös pyöräilyn pääyhteytenä. Myös lausunnossa esitetystä vaihtoehtoisesta pyöräily-yhteydestä Englantilaisaukion kautta Capellan puistotielle muodostuu tärkeä akseli reitistöä täydentämään. Pyöräpysäköinnin laadukkaille ratkaisuille on riittävät tilavaraukset ja edellytykset.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kalasadaman keskuksen yhteyteen on osoitettu 300 liityntäpysäköinti-paikkaa, jotka palvelevat ensisijaisesti Lahdenväylän suuntaista henkilöautoliikennettä. Kaavan liityntäpysäköintipaikkavaraus on HSL:n teet-tämän julkaisun Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 3035 mu-kainen. Liityntäpysäköintipaikkoja voidaan joustavasti käyttää myös esimerkiksi Korkeasaaren tarpeisiin. Keskitetty pysäköintilaitos luo hy-vät mahdollisuudet sovittaa pysäköintitarjontaa kysynnän mukaan.

Pyöräpysäköintiin on kiinnitetty erityistä huomiota. Pyöräpaikoista vä-hintään 100 on järjestetty laadukkaaseen säältä suojattuun ja valvot-tuun tilaan. Kalasadaman keskuksen yhteyteen tulee tarvittavat kuljetta-jien wc-tilat HSL:n kanssa aiemmin sovitun mukaisesti.

Kaupunginmuseon johtokunta toteaa (24.1.2012) lausunnossaan, et-tä Kalasadaman keskuksen asemakaavan muutosehdotus perustuu Helsingin kaupungin ja SRV Yhtiöt Oyj:n hankintakilpailun voittaneen ehdotuksen perusteella laadittuihin sopimuksiin. Kilpailun voittajaehdo-tus poikkesi tehokkuudeltaan ja rakennusten korkeuden osalta huomattavasti voimassa olevasta asemakaavasta (hyväks. 2009), jossa korkeimmat rakennukset ovat 16-kerroksia. Nyt esillä olevassa kaavaeh-dotuksessa korkeimmat rakennukset ovat 33-kerroksisia ja matalim-matkin yli 20-kerroksisia. Voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna kerrosmäärä on ylittynyt yli 100 % ja näin ollen uuden Kalasadaman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuurimaisemaan ovat moninkertaistuneet.

Sörnäisten ranta, nykyinen Kalasatama liittyy oleellisesti Vanhankau-pungin lahdelle ulottuvaan Helsingin merelliseen maisemaan. Kalasa-taman rakentamisen myötä pääkaupungin historiallinen siluetti, jota leimaavat kirkontornit, Erottajan pelastusaseman torni, hotelli Tornin rakennus ja voimalaitosten piiput, muuttuu lopullisesti. Kaupunki me-nettää identiteettiään ja ominaisuutensa.

Kaupunki muuttuu alati ja se saa uusia kerrostumia. Kaupunginmuseon johtokunnan näkemyksen mukaan muutoksen tulisi kuitenkin olla hallit-tua ja sellaista, että kaupunki säilyttää historiallisesti vahvat, ainutlaa-tuiset ominaispiirteensä kuten ääriiviivansa, jotka tekevät siitä juuri Hel-singin. Kalasadaman keskuksen toteutuessa ei näin tapahdu. Kaupun-ginmuseon johtokunta katsoo, että korkean rakentamisen sijoittuminen Helsinkiin niin kantakaupunkiin kuin esikaupunkeihin tulisi ratkaista yleiskaavalla ja myös kaupunkilaisten osallistamisella.

Yleiskaavassa korkean rakentamisen vaikutukset Helsingin kaupunki-rakenteeseen ja historialliseen kaupunkikuvaan sekä siluettiin tarkastel-taisiin kokonaisuutena ja sen erilaiset vaikutukset otettaisiin huomioon



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

ratkaisuja tehtäessä. Kaupunginmuseo on tuonut esiin asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa (17.6.2011) ja luonnosvaiheessa (5.10.2011) asemakaavan muutoksen merkittävät vaikutukset kulttuuriympäristöön. Museo on myös pitänyt tärkeänä, että Helsingin korkeaa rakentamista tulisi tarkastella kokonaisuutena. Se on edellyttänyt, että Kalasataman keskuksen rakentamisen vaikutusta tarkastellaan valtakunnallisesti merkittävään Suvilahden alueeseen.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa onkin laadittu selvitys ”Kalasataman keskuksen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön”, johon sisältyvät sekä Kalasataman keskustan tarkastelu valokuvasovituksin useasta suunnasta että vaikutukset Suvilahden alueeseen. Johtokunta tuo esiin, että Kalasataman keskuksen toteutuessa korkea rakentaminen 33-kerroksisine tornitaloineen tulee olemaan valtakunnallisesti merkittävien kaupunginosien ja alueiden taustamaisemana ja muuttamaan siten Helsingin näkymiä ja merellistä maisemaa lopullisesti, mutta myös lähimaisemaa mm. Kallion kirkon torni jää uutta keskusta matalammaksi. Kalasataman keskuksen vieressä sijaitseva valtakunnallisesti merkittävä Suvilahti ei saa jäädä alisteiseen asemaan korkeiden rakennusten juurella, kuten on tapahtumassa, jos kaava toteutuu.

”Korkea rakentaminen Helsingissä” -selvitys on liitetty Kalasataman keskuksen asemakaavan muutoksen asiakirjoihin. Selvitys valmistui Kalasataman kannalta aivan liian myöhään, vasta asemakaavan muutoksen ehdotusvaiheessa, kun se olisi pitänyt olla käytettävissä jo kilpailuun ryhdyttäessä.

Tähän selvitykseen sisältyvät suositukset ja vyöhykekartta korkeasta rakentamisesta. Ne on laadittu jo käynnissä olevien hankkeiden pohjalta Kalasatamassa, Merikorttelissa ja Telakkarannassa sekä Jätkäsaarissa. Kalasatama on rajattu alueeksi B ja muut vyöhykkeeseen Ba, jolla korkea rakentaminen sallitaan. Muu osa kantakaupunkia on vyöhykettä A, johon ei sijoiteta korkeaa rakentamista. Ba vyöhyke on kuitenkin osa kantakaupunkia ja vyöhyke B Kalasatama osa Helsingin merellistä maisemaa. Kaupunkisuunnittelulautakunta on yksin hyväksynyt suositukset ja siten linjannut kaupungin korkean rakentamisen paikat meneillään olevien hankkeiden pohjalta. Kaupunginmuseo on ollut erittäin kriittinen näiden alueiden suunnittelusta korkeasta rakentamisesta. Mittakaavallisesti yhtenäinen Helsingin keskusta on arvo, jolla kaupunki myönteisellä tavalla erottuu useista Euroopan jo tornirakentamisen toteuttaneista suurkaupungeista.

Kaupunginmuseon johtokunnan näkemyksen mukaan Helsingin merellisen kansallismaiseman ja kantakaupungin rakentamisen mittakaava



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

ovat arvoja, joista Helsinki tunnetaan ja joita arvostetaan. Kalasataman keskuksen hanke on ristiriidassa näiden arvojen vaalimisen kanssa.

Vastine

Kalasataman keskuksen rakentamisen myötä itäisen kantakaupungin silhuetti muuttuu. Kalasataman alueelle rakennetaan asuntoja ja työpaikkoja noin 20 000 asukkaan tarpeisiin. Täysin tasainen satamakenttä muuttuu moni-ilmeiseksi kaupunkirakenteeksi omine korostuksineen. Entisestä satama-alueesta rakennetaan uusi vahva osa Helsingin itäistä kantakaupunkia ja kaupunki saa uuden ominaispiirteitä rikastuttavan elementin Kalasataman keskuksesta.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on tehty erillinen selvitys *Kalasataman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön* (SELVITYS 4), joka on asemakaavaselostuksen liitteenä. Selvityksessä on käsitelty erikseen rakentamisen vaikutuksia Suvilahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön ja todetaan perustellusti, että Kalasataman keskuksen uudet rakennukset eivät vaikuta negatiivisesti Suvilahden laitosten kaupunkikuvalliseen asemaan.

Helsinkiin on viime aikoina esitetty useita korkean rakentamisen hankkeita. Hankkeiden yhteisvaikutus on niin suuri, että niitä on välttämätön tarkastella koko kaupungin ja seudun mittakaavassa. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on tämän takia valmisteltu raportti *Korkea rakentaminen Helsingissä* (SELVITYS 3). Raportissa todetaan, että harkitena on kaupungin muille alueille Helsingin nykyistä rakennettua kantakaupunkia lukuun ottamatta mahdollista rakentaa korkeita rakennuksia heikentämättä Helsingin perinteistä imagoa. Kalasataman keskuksen rakentaminen on mahdollista, koska rakentaminen edistää kaupunkirakenteen hahmotettavuutta ja alueen positiivista imagoa, eikä rakentaminen vaikuta kielteisesti Helsingin merellisen kansallismaiseman muodostamaan näkymään. Kalasataman keskuksen rakentaminen hahmottuu luontevaksi osaksi uutta korkean rakentamisen kokonaisuutta. Hankkeen edellytysten ja vaikutusten arviointi sekä vaihtoehtoisten suunnitelmien tarkastelu on osoittanut rakentamisen olevan toteuttamiskelpoista ja täyttävän edellä mainitut kriteerit.

Liikuntalautakunta toteaa (14.2.2012) lausunnossaan, että Helsingin kaupunki käynnisti syksyllä 2009 julkisen hankintakilpailun Kalasataman keskuksen suunnittelusta ja rakentamisesta. Kilpailun tulos poikkeaa alueen voimassa olevasta asemakaavasta rakennusoikeuden ja kerrosluvun osalta siinä määrin, että sen toteuttaminen edellyttää asemakaavan muutosta.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Alueelle on suunnitteilla Kalasataman keskus, joka koostuu kaupallisesta keskuksesta ja sen päälle rakennettavista kahdeksasta tornista, joihin on asumisen lisäksi suunniteltu toimistoja ja hotelli. Torneissa on 20–33 kerrosta ja niihin tulee noin 2 000 uutta asukasta.

Alueelle ei ole valitettavasti tulossa julkisia liikuntapalveluita. Liikuntavirasto ei ole ollut osallisena koko hankkeessa missään suunnittelun vaiheissa.

Vastine

Kalasataman keskeisimpien kortteleiden muutosprosessi alueen keskustakortteleiksi on jatkunut osayleiskaavaprosessi huomioiden jo kuusi vuotta, eikä liikuntavirasto ole aiemmissa lausunnoissaan ilmaissut halukkuuttaan suunnitteluprosessissa mukanaoloon tai erityisiä tarpeita, jotka tulisi ottaa huomioon Kalasataman keskuksessa.

Terveyskeskus, sosiaalivirasto, Korkeasaari ja seurakuntayhtymä ovat käyneet neuvotteluja hankkeen toteuttajan kanssa toimintojensa sijoittamiseksi Kalasataman keskuksen yhteyteen. Myös muilla hallintokunnilla on yhtäläinen mahdollisuus sijoittua Kalasataman keskeisimpiin kortteleihin. Asemakaava ei rajoita liikuntatilojen sijoittamista alueelle.

Nuorisolautakunta toteaa (26.1.2012) lausunnossaan, että Kalasataman julkisten palvelujen kartasta (13.6.2011) käy ilmi, että alueelle on toistaiseksi suunnitteilla runsaasti pienten lasten palveluja: 6 päiväkotia (joista yksi sijaitsee ns. korttelitalossa), peruskoululuokille 1-2 (niin ikään korttelitaloon) sekä leikkipuisto.

Alueelle on tulossa myös ammatillinen perhekoti, kehitysvammaisten ryhmäkoti ja päivätoiminnan keskus, vaikeavammaisten palveluasuntoja ja päivätoimintaa sekä terveys- ja sosiaaliasema.

Suunnitelmissa on myös suuren ostoskeskuksen rakentaminen tornitalojen yhteyteen. Sekä ostoskeskus että tornitalot tulevat houkuttelemaan paljon nuoria.

Kalasataman alueen nuoret voivat käyttää nykyisiä nuorisoasiainkeskuksen palveluja Sörnäisten rantatiellä sijaitsevassa Nuorten toimintakeskus Hapessa, Aleksis Kiven kadulla sijaitsevassa Harjun nuorisotalossa, Vallilassa sijaitsevassa Poikien talossa ja Arabian nuorisotalossa. Jotta näiden palvelujen hyödyntäminen olisi alueen nuorille mahdollista, tulee liikenneyhteyksiin kiinnittää erityistä huomiota.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Asukkailla on oltava suora raitiovaunu- tai bussiyhteys Arabianrantaan ja erityistä huomiota on kiinnitettävä turvallisuuteen Sörnäisten rantatiellä Suvilahden kulttuurialueen ja toimintakeskus Hapen välissä. Samoissa tiloissa Nuorten toimintakeskus Hapen kanssa sijaitsee myös Helsingin suomenkielisen työväenopiston taidekeskus, jonka palvelut varmasti kiinnostavat myös Kalasataman asukkaita. Nuorisoasiainkeskuksen nykyiset toimipaikat Kalasataman keskuksesta sijaitsevat seuraavasti: Toimintakeskus Happi 0,3 km, Harjun nuorisotalo 0,7 km, Tyttöjen Talo 1,3 km Arabianrannan nuorisotalo 2,0 km ja Herttoniemenrannan nuorisotalo 3,0 km.

Lasten ja varhaisnuorten iltapäivä- tai vapaa-ajan toimintaa varten ei ole osoitettu erityisiä tiloja. Toimintaa lienee mahdollista järjestää leikkipuistossa ja kehitysvammaisten päivätoiminnan keskuksessa, jos ne ovat käytettävissä tähän tarkoitukseen iltaisin. Asia on syytä selvittää.

Julkisten palvelujen suunnitelman pohjalta vaikuttaa siltä, että Kalasataman alueelle on tulossa varsin vähän avointa tilaa, joka olisi asukkaiden muokattavissa ja mahdollistaisi asukkaiden omista toiveista syntyvän yhteisöllisen toiminnan. Tällaiset kaikkien alueen asukkaiden yhteiset tilat kuitenkin kuuluvat nykyaikaiseen kaupunkiin. Ne lisäävät asukkaiden viihtyvyyttä ja vahvistavat kaupunginosan persoonallisuutta ja omaleimaisuutta.

Asukastilat voisivat toimia myös nuorten ja erityisesti lasten ja varhaisnuorten vapaa-ajan kokoontumistiloina ja harrastus- sekä järjestötoiminnan keskuksina kaiken ikäisille. Myös alueella asuvat kehitysvammaiset ja vaikeavammaiset, joiden liikkuminen voi olla hankalasti järjestettävissä, hyötyisivät siitä, että alue tarjoaisi harrastus ja kokoontumismahdollisuuksia kodin lähellä.

Vastine

Nuorisoasiainkeskus ottaa laajasti esille toimintansa Kalasataman alueella ja ympäröivässä kaupunkirakenteessa, mikä osoittaa palvelut varsin kattaviksi, kunhan sujuvat joukkoliikenneyhteydet turvataan. Kalasataman keskuksen yhteyteen rakennetaan eri joukkoliikennemuotojen risteys.

Kaava-alueelle ei olla suunnittelemassa nuorisoasiainkeskuksen toimialaan kuuluvia palveluita tai niihin liittyviä tiloja. Kalasataman alueelle toteutetaan aluekohtaisia yhteistiloja, jotka tulevat olemaan Kalasataman palveluyhtiön hallinnassa. Keskittämällä tilat, pyritään saamaan asukkaiden tarpeisiin paremmin vastaavia tiloja erilaisille toiminnoille.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Ensimmäinen yhteistilarakennus tulee sijaitsemaan sataman entisessä sosiaalirakennuksessa Kalasatamanpuiston eteläkärjessä.

Pelastuslautakunta toteaa (24.1.2012) lausunnossaan, että sammutusjärjestelmien vesilähde tulee suunnitella A-luokkaan myös katetun Itäväylän osalta.

Jäteaseman liikenne tulee järjestää siten, että sinne päästään ajamaan kulkematta autosuojan palo-osaston kautta. Vaiheittain rakentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota jo käyttöön otettujen tilojen käyttäjien turvallisuuteen. Mikäli tornien ja niiden alapuolisten tilojen rakentaminen vaiheistetaan eriaikaiseksi, on rakennuttajan laadittava selvitys ennen vaiheistuspäätöstä miten alapuolella olevien käytössä olevien tilojen käyttäjien turvallisuus taataan torneja rakennettaessa.

Vastine

Hankkeen toteuttaja on sopinut pelastuslaitoksen kanssa käydyissä neuvotteluissa, että sammutusjärjestelmien vesilähteet rakennetaan A-luokkaan myös katetun Itäväylän osalta, ja jäteaseman liikenne järjestetään siten, että sinne ajetaan kulkematta autosuojan palo-osaston kautta.

Asemakaavakarttaan on lisätty pelastuslautakunnan lausunnon johdosta määräys: "Ennen tornien rakentamisen aloittamista on laadittava selvitys alapuolella käytössä olevien tilojen turvallisuudesta."

Rakennuslautakunta toteaa (24.1.2012) lausunnossaan, että Kalasataman keskuksen asemakaavan muutosehdotus tarjoaa lähtökohdat kaupunginosakeskuksen rakentamiselle ottaen huomioon haastavat kaupunkikuvalliset ja liikenteelliset olosuhteet ja tavoitteet. Kyseessä on ensimmäinen näin lukuisien korkeiden tornirakennusten ryhmää koskeva asemakaava Helsingissä ja Suomessa.

Kalasataman keskuksen tornirakennukset ovat voimakas ja kauas näkyvä aihe. Etenkin Vanhankaupunginlahden näkymissä torniryhmä tulee olemaan hallitseva. Oikeansuuntaisina ratkaisuin voidaan pitää sitä, että tornit muodostavat ryhmän ja että tämän yleisilmeen vaaleudessa on nähtävissä yhteys pääkaupungin vahvaan valkeiden rakennusten perinteeseen.

Mietittäessä tornirakentamisen sijoittumista kaupunkimaisemaan on oleellista, että kaupunkisuunnitteluvirasto on kaupunginlaajuisesti tarkastellut korkeaa rakentamista selvityksessään Korkea rakentaminen



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Helsingissä. Selvityksessä on tuotu esiin korkeaan rakentamiseen liittyviä kaupunkikuvallisia, toiminnallisia ja taloudellisia erityiskysymyksiä.

Rakennuslautakunta pitää oikeana ratkaisuna sitä, että korkea rakentaminen sijoittuu ekotehokkaasti monipuolisten julkisten liikennepalvelujen yhteyteen.

Kalasadaman keskuksen rakentaminen keskellä toimivaa liikenne-, asuin- ja työpaikkaympäristöä on haastava ja monivaiheinen kokonaisuus. Erityistä huomiota tulee kiinnittää vaiheittain rakentamisen ja työmaan aiheuttamien häiriöiden hallintaan sekä rakentamisen aikaisen väliaikaisen ympäristön laadukkaaseen suunnitteluun ja toteutukseen. Valmistuneissa rakennuksissa asumisen ja toimimisen olisi oltava paitsi turvallista ja esteetöntä, myös miellyttävää, vaikka rakentaminen jatkuu edelleen naapuritonteilla. Tätä vaihteellisuuden aiheuttamaa ongelmaa on asemakaavamääräyksissä omalta osaltaan pyritty huomioimaan.

Kansiratkaisut ja sillanalustilat tekevät julkisen ulkotilan suunnittelun hyvin haasteelliseksi. Maisemasuunnittelukilpailun järjestäminen Englantilaisaukion ja Kalasadamanpuiston alueesta Itäväylän alituksineen on oikea ratkaisu, mutta myös keskuksen kansipihan tulisi kuulua suunniteltavaan kokonaisuuteen. Laadukkaan jalankulkuympäristön toteuttamista edellyttävää asemakaavamääräystä tulee harkita.

Kansialueen liittymistä ympäristöön, sen katuverkkoon ja kevyen liikenteen reitteihin on vaikea saada luontevaksi, johtuen pääasiassa suurista korkeuseroista. Kansipiha on vaarassa yksityistyä, mikä on vastoin kaavan tavoitetta. Läpikulkua keskeisen kansipihan kautta tulisi helpottaa ja alueen julkisluonteisuutta korostaa. Ulkotilassa olevien portaiden, luiskien ja hissiyhteyksien riittävästä laadustaan varmistumiseksi kaavamääräyksiä tulisi täsmentää, esimerkiksi edellyttämällä luonnonkiven käyttöä pintamateriaalina.

Erityisesti turvallisuuden, esteettömyyden ja orientoitavuuden varmistaminen on tärkeää olemassa olevan Kalasadaman metroaseman ympäristössä.

Rakennuslautakunta pitää hyvänä, että asemakaavamääräyksiin on otettu mukaan pyörätieyhteyksien rakentamisvelvoitteita. Rakennuslautakunta pitää tärkeänä jalankulun ja pyöräilyn orientoituvuutta ja sujuvuutta sekä liikenneympäristön viihtyisyyttä. Tavoite eriyttää nopea läpiajopyöräily muusta kevyestä liikenteestä tulee olla mukana jatkosuunnittelussa. Etelä-pohjoissuuntainen ja itä-länsisuuntainen yhteys kaava-alueen poikki ovat erityisen merkittäviä koko kaupungin kevyen liikenteen verkostossa.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Rakennuslautakunta korostaa tarvetta tarkastella tornitalojen vaikutusta kaupunkikuvaan hämärän ja pimeän aikaan. Keskus antaa hyvät mahdollisuudet suunnitella paikan ominaispiirteet huomioon ottava kokonaisvalaistussuunnitelma, minkä edellyttämistä asemakaavamääräyksellä tulee harkita.

Rakennuslautakunta pitää tärkeänä, että suunnittelun jatkuessa varmistetaan rakentamisen turvallisuudesta ja terveellisyydestä korkean rakentamisen erityisriskit huomioon ottaen. Talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämisosaston johdolla laadittu Korkean rakentamisen ohje selventää suunnitteluun, viranomaisomaisuusyhteistyöhön ja rakentamiseen liittyviä menettelytapoja. Rakennuslautakunta käsittelee ohjeen kevään 2012 kuluessa ja se tulee hyväksynnän jälkeen ohjaamaan korkeaa rakentamista.

Merenpinnan nousun ja rankkasateiden aiheuttamien tulvien vaikutukset on otettu hyvin huomioon asemakaavan muutosehdotuksessa.

Pohjaveden alentaminen ei ehdotuksen mukaan ole alueella mahdollista alueen puupaaluille perustettujen rakennusten vuoksi. Rakennustyönaikainen pohjaveden alentaminen on kuitenkin oltava mahdollista ja tulee järjestää siten, ettei siitä aiheudu ympäristölle haittaa. Pohjaveden pysyvä alentaminen sen sijaan on syytä kieltää. Nämä seikat tulee ottaa huomioon kaavamääräyksissä.

Ulkovaipan melutasoa koskeva kaavamääräys tulee tarkistaa. Kielellisesti on vaikea arvioida tarkoitetaanko sillä ulkovaippaan kohdistuvaa melutasoa vai jotain muuta.

Ainakin asuntojen osalta on kaavamääräyksessä syytä ilmoittaa raide liikenteen aiheuttaman runkoäänän enimmäistaso.

Tuulisuusselvityksen myötä on esiin tullut jalankulun turvallisuus. Siihen liittyviin suunnittelu- sekä toteutusratkaisuihin on syytä suhtautua vakavasti. Talviolosuhteita ajatellen on erittäin hyvä, että alueelle on suunniteltu lämmitettyjä jalankulun alueita.

Kaupunkikuvaneuvottelukunnan ja teknillisen neuvottelukunnan lausunnot on liitetty rakennuslautakunnan lausunnon oheen. Näiden lausuntojen pääkohdat sisältyvät rakennuslautakunnan lausuntoon.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Vastine

Rakentamisaikaisen turvallisuuden varmistamiseksi asemakaavakarttaan on lisätty lausuntojen johdosta seuraava määräys: "Ennen tornien rakentamisen aloittamista on laadittava selvitys alapuolella käytössä olevien tilojen turvallisuudesta."

Laadukkaan jalankulkuympäristön saavuttamiseksi alueella asemakaavassa on määräys: "Katualueella aukioiden pintamateriaalin, portaiden, luiskien, tasoerojen ja ilmanottorakenteiden sekä kaikkien rajausten tulee olla graniittia." Asemakaavakarttaan on lausuntojen johdosta lisäksi lisätty määräys: "Korttelialueella ja niihin liittyvillä kansilla tulee ulkotilassa olevien portaiden, luiskien ja kulkuyhteyksien pintamateriaalina olla graniitti."

Läpikulku Itäväylän päälle rakennettavan betonikannen kautta keskuksen pohjoispuolelle, Työpajankadulle ei ole rakenteellisesti mahdollista ulkotilassa, joskin luontevat sisäyhteydet myös keskuksen pohjoispuolelta kansipihoille tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Erityisesti turvallisuuden, esteettömyyden ja orientoitavuuden varmistaminen metroaseman ympäristössä sekä nopean läpiajopyöräilyn eriyttämisen ovat jatkosuunnittelun keskeisiä tavoitteita.

Asemakaavaselostuksen liitteenä on *Kalasadaman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön* (SELVITYS 4). Selvitystä on täydennetty kuvilla tornitalojen vaikutuksesta kaupunkikuvaan pimeään aikaan. Lisäksi asemakaavakarttaan on lisätty määräys: "Kalasadaman keskukselle tulee laatia kokonaisvaltaistussuunnitelma."

Pohjaveden pinnan tasosta on asemakaavaan lisätty määräys: "Orsi- ja pohjaveden pintaa ei saa pysyvästi alentaa. Olemassa oleville rakennuksille ja rakenteille ei saa aiheutua haittaa työnaikaisesta pohjavedenalennuksesta."

Ulkovaipan melutasoa koskevan kaavamääräyksen sanamuotoa on täsmennetty seuraavaan muotoon: "Rakennuksen ulkovaippaan kohdistuva päiväaikainen melutaso, jonka perusteella voidaan määrittää vaatimus ulkovaipan kokonaisääneneristävyydelle."

Runkoääntä koskevaan kaavamääräykseen on lisätty suunnittelun tavoitearvona asuinhuoneistojen osalta pidettävää runkoäänien enimmäistasoa L_{ASmax} 30 dB. Kaupunkisuunnitteluvirasto painottaa, että kyseistä lukuarvoa ei tule tulkita ehdottomana raja-arvona vaan suunnittelun tavoitearvona. Asemakaavakartan määräys muutetussa muodossa



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

saan on seuraava: "Rakennukset tulee suunnitella siten, ettei tavoitteena pidettävä raideliikenteen aiheuttama runkoäänen enimmäistaso ylity. Suunnittelun tavoitearvona asuinhuoneistojen osalta pidetään runkoäänen enimmäistaso L_{ASmax} 30 dB."

Ympäristölautakunta toteaa (10.1.2012) lausunnossaan, että Kalasataman keskuksen asemakaavaehdotus toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita raideliikenteeseen tukeutuvasta tehokkaasta maankäytöstä. Kaavoituksen yhteydessä tehdyssä ekotehokkuuden arvioinnissa suunnitelman parhaina puolina nousevat esiin joukkoliikenne, kävely ja pyöräily, palveluiden sijainti ja jätehuolto. Myös lähivirkistysalueiden saavutettavuutta pidetään hyvänä. Heikoimpina osaluueina näkyvät energiankulutus ja uusiutuva sähköntuotanto sekä korkean rakentamisen edellyttämät rakennusmateriaalivalinnat.

Suunnitteluhaasteita tuovat sijoittuminen vilkkaaseen liikenneympäristöön, jossa ajoneuvoliikenteen pakokaasu- ja melupäästökuormitus on huomattavan suuri. Myös Hanasaari B-voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen läheisyys ja päästöjen vaikutukset korkeaan rakentamiseen vaativat erityishuomiota. Korkeat tornitalot ovat korkeudeltaan samaa suuruusluokkaa kuin huippulämpökeskuksen piippu. Energiankulutus- huippujen aikaan toimiva lämpövoimalaitos on jäämässä alueelle, vaikka B-voimalaitos poistuisikin.

Ilmanlaatu- ja meluhaitat

Kalasadamaan suunnitellut tornitalot sijoittuvat Itäväylän päälle rakennettavalle viherkannelle. Kaksi läntisintä tornia on hotelli- ja toimistokäytössä. Muihin kuuteen torniin voidaan sijoittaa myös asumista. Liikenteen pakokaasupäästöjen leviämistä on selvitetty mallintamalla viherkansi tunneliksi. Korkeimmat pitoisuudet esiintyvät tunnelin suuaukkojen läheisyydessä viherkannella ja rakennusten liikenteen puoleisilla julkisivupinnoilla. Arvioidut pitoisuudet vastaavat tilannetta Helsingin vilkkaimmissa liikenneympäristöissä. Kaavamääräyksiin tulisi varmistaa, että kansirakennelma vastaa mallinnuksessa käytettyä tilannetta, muutoin alueen ilmanlaatu heikkenee edelleen arvioidusta.

Rakennusten julkisivupinnoilla on tutkittu tuloilma-aukoille soveltuvaa korkeutta, joka huomioi liikennepäästöt. Tämän perusteella kaavaan on merkitty määräys, jonka mukaan asuinrakennusten tuloilma tulee ottaa tason +30 yläpuolelta. Määräystä tulisi tarvittaessa tarkistaa niin, että se ottaa huomioon myös voimaloiden päästöjen vertikaalisen leviämisen epäedullisissa säätilanteissa. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa vähimmäiskorkeuden lisäksi enimmäiskorkeuden määrittelemistä tuloilmanotolle.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kalasadama on merkittävä joukkoliikenteen solmukohta ja vaihtopaikka. Kaavaselostuksessa tulisi kuvata ilmanlautilanne pysäkeillä ja kevyen liikenteen väylillä keskuksen ympäristössä. Alueilla, joissa ihmiset oleskelevat tai liikkuvat, ei saada ylittää ilmanlaadun raja-arvoja.

Pääosalla viherkannesta meluohjearvotaso ylittyy, vaikkakin asuinkortteleille on osoitettavissa suojaisempia oleskelualueita sekä kannella että kattoterasseilla. Tornirakennusten julkisivupinnoilla meluohjearvot ylittyvät joka puolella, minkä vuoksi asuntoja ei ole mahdollista avata myös ns. hiljaisille sivuille.

Pysäköinti

Alue sijaitsee poikkeuksellisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääressä. Tämän vuoksi tulisi vielä tutkia pysäköintinormin muuttamista siten, että se olisi asunnoille 1 ap/150 krs-m². Mm. kaupungin täydennysrakentamista edistettäessä selvitetään mahdollisuudet lieventää tontti-kohtaisen lisärakentamisen autopaikkavaatimuksia etenkin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Uusiutuvan energian käyttö

EU:n pyrkimyksenä on siirtyminen vuoden 2019 jälkeen passiivenergiarakentamiseen. Tällöin uudistaloilla ei olisi lämmitys- tai jäähdytystarvetta eli vuositasolla ostoenergian tarvetta ei syntyisi. Käytännössä tämä tarkoittaisi kiinteistökohtaista uusiutuvaa energiantuotantoa, mihin myös kaavoituksessa tulee varautua. Kaavan ekotehokkuuden arvioinnissa lähtökohdaksi oli otettu 10 %:n uusiutuvaan energiaan perustuva sähköntuotanto. Kaavamääräysten mukaan aurinkopaneelien tai vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Tämä luo edellytyksiä uusiutuvan energian käytön lisäämiseen lähtökohdasta enemmän.

Vastine

Asemakaavaan on määritelty alueet, jotka tulee kattaa, jotta alueella saavutetaan riittävät edellytykset asumiseen. Asemakaavassa katettavaksi määrätyt alueet ovat samat, mitkä on oletettu katetuiksi tehdyissä selvityksissä. Mikäli suunnitelmia väylien kattamisesta muutetaan jollakin tavoin rakentamisen aikana, tulee hankkeen toteuttajan osoittaa ratkaisun toimivuus ennen sen lopullista hyväksymistä.

Asemakaavaselostuksen liitteenä on *Kalasadaman kaava-alueelle suunnitellun viherkannan ympäristön liikenteen ja pysäköintilaitoksen*



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

ilmanlaatuvaikutukset (SELVITYS 12) ja Helsingin Energian Hanasaaren B-voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen päästöjen leviämismalliselvitys (SELVITYS 13). Selvitysten perusteella kaavassa on annettu määräyksiä ilmanlaadun huomioon ottamiseksi jatkosuunnittelussa. Selvitykset eivät osoita tarvetta asemakaavaan sisällytettyjen määräysten lisäksi määrätä tuloilmanoton enimmäiskorkeutta.

Asemakaavassa on määritelty autopaikkamäärät. Asuntojen osalta tulee rakentaa 1 ap/130 k-m². Autopaikkamäärät asemakaavassa ovat kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän (7.2.2012) autopaikkojen laskentaohjeen mukaiset. Koska Kalasataman keskus sijaitsee poikkeuksellisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, on asemakaavassa lisäksi määräys: "Jos kortteleiden 10620–10623 toimintojen pysäköintipaikat osoitetaan keskitetysti pysäköintilaitoksesta, jossa pysäköintipaikat ovat nimeämättömiä, voidaan vuorottaiskäytön perusteella kokonaispaikkamäärää vähentää 15 %."

Asemakaava sallii aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroimisen rakennuksiin. Määräyksellä pyritään antamaan edellytykset uusiutuvaan energiaan perustuvaan sähköntuotantoon, ja määräyksellä pyritään varautumaan tulevien vuosikymmenten uusiin tavoitteisiin ja tarpeisiin.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto toteaa (7.2.2012) lausunnossa, että Kalasataman keskuksen läheisyydessä sijaitsee kaksi vaaralliseksi luokiteltuja kemikaaleja käsittelevää laitosta: Helsingin kaupungin Tukutori ja Hanasaaren voimalaitos. Tukes viittaa Tukutorin pakastamon ja asutuksen välisestä etäisyydestä aiemmin (17.5.2005) antamaansa lausuntoon ja toteaa, että mikäli 75 metrin vähimmäisetäisyys kerrostaloihin toteutuu, ei sillä Tukutorin osalta ole huomautettavaa kaavasta. Hanasaaren voimalaitoksen konsultointivyöhyke on 0,5 kilometriä, jolla kaavojen turvallisuus tulisi varmistaa konsultoimalla Tukesia.

Tukes viittaa Pöyry Industry Oy:n laatimaan Hanasaaren suuronnettomuuksien arviointiraporttiin (20.3.2009) ja toteaa, että siinä on tarkasteltu öljyn varastosäiliöiden, polttoainelaivojen sekä hiilen käsittelyjärjestelmien onnettomuuksia, kuten tulipaloja ja räjähdyksiä. Öljysäiliöiden tulipalon lämpösäteilyllä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kaava- alueelle. Säiliöpalon savukaasujen ei arvioida aiheuttavan välittömiä terveysvaikutuksia kaava-alueelle, eikä säiliöiden mahdollisen metaaniräjähdyksen painevaikutusten arvioida ulottuvan Kalasataman keskuksen alueelle. Kivihiihen käsittelyn mahdollisilla pölyräjähdyksillä ei arvioida olevan kaava-alueelle ulottuvia merkittäviä vaikutuksia. Kivihiihen paloilla ei oleteta olevan akuuttia terveysvaaraa alueella. Ras-kaan polttoöljyn laivapalojen lämpösäteilyvaikutusten ei arvioida ulottu-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

van kaava-alueelle. Tukesilla ei ole muuta huomautettavaa kaavamuu-
toksesta.

Vastine

Kalatataman keskuksen lähimmät rakennukset sijaitsevat noin 0,5 ki-
lometrin etäisyydellä Tukutorin pakastamosta, joten Tukesin esittämä
vähimmäisetäisyys siihen täyttyy.

Hanasaaren voimalaitoksen mahdollisia riskejä on kartoitettu ja riskien
vaikutuksia lähialueiden maankäytön suunnitteluun on tarkasteltu Sör-
näistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavan ja lähialueiden ase-
makaavojen laatimisen aikana yhteistyössä sekä toiminnanharjoittajan
että turvallisuudesta vastaavien viranomaisten kanssa. Koska asema-
kaava-alue sijaitsee osittain Hanasaaren voimalaitoksen konsultointi-
vyöhykkeellä, on asemakaavaehdotuksesta pyydetty Tukesin lausunto.

Kalatataman keskuksen turvallisuuden varmistamiseksi on asemakaa-
van valmistelun aikana tehty yhteistyötä myös Helsingin kaupungin pe-
lastuslaitoksen kanssa. Asemakaavaehdotuksesta on pyydetty lausun-
to myös pelastuslautakunnalta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa
(24.2.2012) lausunnossaan, että asemakaavalla on suunniteltu Kalasa-
taman keskus. Se koostuu kaupallisesta keskuksesta, jonka päälle ra-
kennetaan kahdeksan tornia. Näihin on suunniteltu asumista, toimistoja
ja hotelli. Torneissa on 20–33 kerrosta ja alueelle on kaavailtu noin
2000 asukasta. Itäväylä ja metrorata katetaan viherkannella, joka toimii
puisto- ja piha-alueena. Asemakaava-aineistoon liittyy mittava selvitys-
aineisto. ELY keskus toteaa, että työssä on tehty kiitettävästi alueen
suunnittelutehtävän vaatimat selvitykset.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Selostuksessa on hyvin tuotu esiin suunnittelualuetta koskevat tär-
keimmät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Maakuntakaava

Maakuntakaavassa alue on taajamatoimintojen aluetta, rannassa on
virkistysalue, alueelle on osoitettu eritasoliittymä valta/kantatie ja yh-
dysrata. Maakuntakaavaluonnoksessa alue on osoitettu merkinnällä
keskustatoimintojen alue/valtakunnan keskus.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Yleiskaava

Alueella voimassa olevan Kalasataman osayleiskaavan mukaan alue on pääosin keskustatoimintojen aluetta, katualuetta, metroliikenteen aluetta ja lähivirkistysaluetta. Alueelle kohdistuu erityinen yhdyskuntateknisen huollon suunnittelutarve.

Kulttuuriympäristö

Kalasataman keskus sijoittuu kaupunkirakenteelliseen risteykseen kantakaupungin itäosaan. Idässä aluetta rajaa vesialue. Meren läheisyys mahdollisti alueen pitkän teollisen historian ja satamatoiminnot. Satamatoiminta on lakannut, mutta lähialueen teollisesta historiasta muistuttavat mm. suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitseva entisen Suvilahden voimalaitos ja hieman etäämpänä sijaitseva entisen Helsingin teurastuslaitos.

Mittakaavaltaan alueen ympäristö on noudattanut Helsingin perinteistä mittakaavaa. Hieman etäämpänä etelässä sijaitseva Merihaka ja Hanasaaren voimalaitos piippuineen muodostavat tästä erillisen poikkeuksen. Toisentyypistä mittakaavaa edustaa itäpuolella sijaitseva Kuloosaaren huvilakaupunginosa ja Korkeasaaren eläintarhan alue.

Kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia on arvioitu sekä keskuksen ulkopuolelta että suunnittelualueelta käsin. Erityistä huomiota on kiinnitetty Suvilahden entiseen voimalaitokseen. Alueen rakentamisen historia ja sen vaikutukset kaupunki- ja maisemakuvaan on kuvattu selkeästi.

Vaikutusten arviointiin on liitetty havainnollinen kooste kuvasovituksia. Kalasataman keskukseen esitetyt tornitalot muuttavat kiistatta maisema- ja kaupunkikuvaa.

Vähittäiskaupan suuryksiköt, liikerakentaminen

Kalasataman keskukseen on suunnitteilla 38 000 k-m² suuruinen kaupakeskus. Keskukseen on suunniteltu myös mm. hotelli, terveys- ja sosiaaliasema sekä elokuvakeskus.

Kaupallisten vaikutusten arviot on tehty. On hyvä, että arvio sisältää myös muiden hankkeiden yhteisarvioinnin.

Uudenmaan ELY-keskus esittää päivittäistavarakaupan enimmäiskerosalamäärän lisäämistä kaavamääräykseen, koska kaupallisten vaikutusten arvioissa todetaan, että päivittäistavaran painotus ei kaupakes-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

kuksessa ole kovin suuri palvelen ensisijaisesti oman alueen kysyntää. Määräksi on esitetty vajaat 7000 k-m². Näin menetellen vaikutusten arvon tulokset välittyvät kaavaan.

Meluntorjunta ja ilmanlaatu

Aluetta kuormittavat maantie- ja raideliikenteen melupäästöt sekä tieliikenteen ja Hanasaaren voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen päästöt ilmaan. Näistä kustakin tehty selvitys on asiakirjoissa liiteraporttina.

Meluselvityksessä on esitetty toimenpiteet, joilla melutasot kaava-alueella voidaan saada tyydyttävästi täyttämään ohjearovot asukaspihoilla ja kattoterasseilla. Viherkannen muilla osin sekä Englantilaisaukiolla ohjearovot eivät sen sijaan toteudu.

Meluntorjunnan osalta kaavassa on joitakin yksityiskohtaisia määräyksiä:

- Asuntoihin tulee rakentaa viherhuoneet
- Asuntoihin ei saa rakentaa parvekkeita
- Osalle rakennuksia on annettu ulkovaipan ääneneristävyysvaade (osalle ei)

Tämän lisäksi on annettu edellisiä yleisempiä määräyksiä:

- Osalle julkisivuista on ilmoitettu melutaso, "jonka perusteella voidaan määrittää vaatimus ulkovaipan kokonaisuääneneristävyydelle"
- Asukaspihat ja kattoterassit tulee suojata melulta niin, että saavutetaan ohjearovot.
- "Rakennukset tulee suunnitella siten, ettei tavoitteena pidettävä raide liikenteen aiheuttama runkoäänen enimmäistaso ylitä."
- "Alueelle rakennettavien kansirakenteiden ja muiden meluntorjunnan kannalta keskeisten rakenteiden suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota riittävän meluntorjunnan aikaansaamiseksi erityisesti suunniteltujen asuinrakennusten ja piha-alueiden osalta. Meluntorjunnan (ja ilman epäpuhtauksien) huomioon ottamisesta tulee tehdä kokonaissuunnitelma, jonka mukaan alue tulee toteuttaa."

Suunnittelun tässä vaiheessa ei ilmeisesti vielä tiedetä riittävästi tarkkojen meluntorjuntamääräysten antamiseksi. Tästä huolimatta edellä esitettyjä määräyksiä tulisi täsmentää, jotta olisi yksiselitteisen selvää, kenen tulee tehdä mitäkin ja missä vaiheessa.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Tornitalossa 4 ei saisi olla vain itä- ja/tai eteläsivulla eikä tornitalossa 5 vain pohjoissivulle avautuvia asuntoja ko. julkisivujen meluisuuden takia. Tästä tulisi antaa kaavamääräys.

Ilmanlaatuselvityksessä todetaan mm., että "leviämismallilaskelmien tulosten perusteella voidaan todeta, että viherkannelle suunniteltujen asuinrakennusten asuin- ja oleskelualueilla ohje- ja raja-arvot eivät ylitä". Tarkasti katsottaessa tietyt ohje-arvot ylittyvät joskin pienellä alueella viherkannella. Sen sijaan hiukkaspitoisuuden ohje-arvot ylittyvät heti sen ulkopuolella esim. Englantilaisaukiolla. Kattoterasseilla raja- ja ohje-arvot eivät ole laskelmien mukaan uhattuina.

Joidenkin talojen tienpuoleisilla julkisivuilla epäpuhtauspitoisuudet ovat sen suuruisia, että selvityksessä suositellaan 30 - 34 m:n vähimmäiskorkeutta asuinrakennusten raittiin ilman otolle. Asiasta on annettu seuraava kaavamääräys: "Rakennuksiin on rakennettava koneellinen suodattimella varustettu ilmanvaihto. Ilmanottokohdan sijaintiin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. Asuinrakennusten tuloilma tulee ottaa vähintään tason noin +30 yläpuolelta. Edelleen kaavassa on annettu määräys "(Meluntorjunnan ja) ilman epäpuhtauksien huomioon ottamisesta tulee tehdä kokonaissuunnitelma, jonka mukaan alue tulee toteuttaa".

Suunnittelun tässä vaiheessa ei vielä ilmeisesti tiedetä riittävästi tarkkojen ilmanlaatumääräysten antamiseksi. Tästä huolimatta edellä esitettyjä määräyksiä tulisi täsmentää, jotta olisi yksiselitteisen selvää kenen tulee tehdä mitäkin ja missä vaiheessa. Määräys raittiin ilman ottamisesta korkealta tulee ulottaa koskemaan kaikkia rakennuksia ja otokorkeus olisi hyvä määrätä riittävän suureksi eli tarvittaessa yli + 30 m:n.

Selvityksen mukaan Hanasaaren voimalaitoksen ja huippulämpökeskuksen päästöt eivät merkittävästi huononna alueen ilmanlaatua maanpintatasolla. Tornitalojen kattotasoilla 83 m - 125 m pitoisuudet ovat huomattavasti korkeampia alittaen kuitenkin ohje- ja raja-arvot, olleen korkeimmillaan 45 % raja-arvosta. ELY -keskus tuo esiin, että huippulämpökeskuksen piippu on matalampi kuin osa suunnitelluista tornitaloista. Jossain sääolosuhteissa savukaasuista saattaa aiheutua hajuhaittoja. Savukaasut sisältävät suuren määrän vesihöyryä. Pakkasella valkoiset pilvivanat voivat peittää näkyvyyttä ja aiheuttaa veden jäädyttämistä tornitalon ulkopinnoille.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Liikenne

Kalasadaman keskuksesta on tarkoitus muodostaa joukkoliikenteen solmukohta itäiseen kantakaupunkiin. Alueen kautta kulkisi sekä met-ro-, raitiovaunu- että linja-autoliikennettä. Alueen ohittava autoliikenne siirtyisi Sörnäistentunneliin. Uudenmaan ELY-keskus pitää hyvänä Kalasadaman kehittämistä joukkoliikenteen solmukohtana.

Kalasadaman keskuksessa on tarkoitus varmistaa hyvät vaihtoyhteydet eri liikennemuotojen kesken. On tärkeää, että kaupungin sisäisen ja seutuliikenteen vaihtoyhteyksien lisäksi myös Itäväylää kulkevan pitkän matkan linja-autoliikenteen hyvät vaihtoyhteydet turvataan. Liityntäliikennettä varten on suunniteltu 300 liityntäpysäköintipaikkaa. Kalasatamaan sijoitettuna liityntäpysäköintipaikat tulevat lähelle kaupungin keskustaa, eivätkä tältä osin vähennä Itäväylän ja Lahdenväylän henkilöautokuormitusta. Kalasadamasta keskustaan suuntautuvaa henkilöauto-liikennettä on kuitenkin mahdollista vähentää.

Alueelle aiotaan rakentaa myös 2 000 pyöräpysäköintipaikkaa. Riittävi-en pyöräpysäköintipaikkojen turvaaminen on erityisen tärkeää.

Pilaantuneet maat

Kaavassa on annettu maaperän pilaantuneisuuden tutkimista ja puhdistamista koskeva määräys.

Lähialueen pohjavesistä on tehty laaja selvitys. Siinä on tuotu esiin seuraavaa:

"Kalasadaman keskuksen maan- ja kalliorakennuksen aikana suositellaan varauduttavan siihen, että missä vaiheessa tahansa kaivantovessissä voi esiintyä mitä tahansa lähialueen pohjavedessä todettuja haitta-aineita vaihtelevina pitoisuuksina. Tätä varten työsuojelusuunnitelman osaksi esitetään laadittavaksi suunnitelma, jossa esitetään missä pitoisuuksissa kukin haitta-aine edellyttää toimenpiteitä (veden puhdistusta, henkilökohtaisten suojarusteiden käyttöä, kaivannon tuuletamista). Kaavamääräykseen tulee lisätä tästä maininta esimerkiksi seuraavasti: "Lähialueen pohjavedessä todetut haitta-aineet on huomioitava aluetta rakennettaessa."

Luonnon ympäristö

Natura-arviointi on riittävä. Siinä on "tornitalojen" julkisivujen ja valaistuksen suhteen esitetty jatkosuunnittelua varten suositus: "Korkeita heijastavia pintoja ei tehdä, ja taloja ei valaista ympäröivää aluetta kirk-



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

kaammin. Näillä toimilla arvioin törmäysriskin olevan merkityksettömän ja yhtä pienen, kuin nykyisillä rakennuksilla alueen ympärillä".

ELY-keskus esittää em. arvioon perustuen, että kaavassa annetaan määräykset rakennuslupavaihetta varten, jotta mahdolliset haitalliset vaikutukset saadaan minimoitua.

Tuulisuus, tulvavaara ja hulevedet

Asemakaavaa varten on tehty tuulisuusselvitys. Siinä todetaan, että Englantilaisaukio on keskeinen kulkuväylä ja tulosten mukaan tuulinen. Viihtyvyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Selvitys tuo esiin myös sen, että tornialueen kulmiin, yläpihalle, syntyy tuulen kanavointivaikutus. Vaarallisen koviksi puuskanopeuksiksi luokiteltuja tuulia esiintyy keskimäärin useammin kuin kerran vuodessa. Tuulisuuskysymyksen korjaamiseen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Yhteenvetona todetaan suunnitelman tuovan esiin Helsingin oloissa uudentyypisen kysymyksen tuulen vaikutuksesta jalankulkuväylien turvallisuuteen vuotuisten kovimpien tuulien yhteydessä. Selostuksessa todetaan, että jalankulun turvallisuus ylimmän piha-alueen kulma-alueilla, yläpihoille johtavissa portaissa, silloilla ja Englantilaisaukiolla tulee varmistaa suunnitteluratkaisuin.

Kaavamääräyksissä todetaan, että tuulisuus ja rakennusten aiheuttama tuulen kanavointivaikutus tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Uudenmaan ELY toteaa, että jo asemakaavavaiheessa tulee olla varmuus siitä, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle. Nyt tämä kysymys on jäänyt auki eikä ole esitetty millä keinoin em. vaatimukset pystytään täyttämään.

Tulvavaara on otettu kaavoituksessa huomioon ja määräyksiin on minimoitu mahdollisen tulvan aiheuttama haittavaikutus. Myös hulevesien johtaminen on suunniteltu asianmukaisesti. Rakennusten katoilta vesi johdetaan rakennusten itäpuolella sijaitseviin maisema-altaisiin. ELY -keskus toteaa, että toteutusvaiheessa alaiden veden vaihtuvuus on syytä varmistaa kuivina aikoina.

Yhteenveto

Asemakaavalla luodaan uudenlainen kaupunginosan keskus. Suunnittelua varten on laadittu hyvät selvitykset. Kaavaratkaisu edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Edellä mainituilla tarkennuksilla ELY -keskus pitää asemakaava hyvin laadittuna.



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Vastine

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus esittää lausunnoonsaan, että päivittäistavarakaupan enimmäiskerrosala lisättäisi asema-kaavamääräyksiin. Kalastaman keskuksen alue on voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa keskustatoimintojen aluetta, eikä kaupunkisuunnitteluvirasto näe perusteita rajoittaa yleiskaavasta poiketen asema-kaavalla päivittäistavarakaupan kerrosalan määrää alueella. Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan alueen päivittäistavarakaupan yhteenlaskettu pinta-ala on noin 7 000 k-m².

Melun torjunnan osalta asemakaavassa on annettu joitakin yleisiä määräyksiä. Lausuntojen johdosta ulkovaipan melutasoa koskevan kaavamääräyksen sanamuotoa on täsmennetty seuraavaan muotoon: "Rakennuksen ulkovaippaan kohdistuva päiväaikainen melutaso, jonka perusteella voidaan määrittää vaatimus ulkovaipan kokonaisääneneristävyydelle." Samoin runkoääntä koskevaan kaavamääräykseen on lisätty suunnittelun tavoitearvona asuinhuoneistojen osalta pidettävää runkoäänien enimmäistasoa L_{ASmax} 30 dB. Kaupunkisuunnitteluvirasto painottaa, että kyseistä lukuarvoa ei tule tulkita ehdottomana raja-arvona vaan suunnittelun tavoitearvona. Asemakaavakartan määräys muutussa muodossaan on seuraava: "Rakennukset tulee suunnitella siten, ettei tavoitteena pidettävä raideliikenteen aiheuttama runkoäänien enimmäistaso ylity. Suunnittelun tavoitearvona asuinhuoneistojen osalta pidetään runkoäänien enimmäistasoa L_{ASmax} 30 dB."

Lausunnoissa esitetään, että melumääräyksiä ja ilmanlaatumääräyksiä tulisi täsmentää siten, että yksiselitteisesti osoitetaan kenen tulee tehdä mitään ja missä vaiheessa. Hankkeeseen ryhtyvän tulee suunnitella ja toteuttaa kaikki meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun liittyvät osat asema-kaavamääräysten ja rakennusmääräysten mukaisesti. Kaikkien tarvittavien meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun liittyvien toimenpiteiden tulee olla rakennettuna ja rakennusvalvontaviraston hyväksymiä ennen rakennuksen käyttöönottoa.

Lausunnon johdosta kaavamääräys: "Rakennuksiin on rakennettava koneellinen suodattimilla varustettu ilmanvaihto. Ilmanottokohdan sijaintiin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. Asuinrakennusten tuloilma tulee ottaa vähintään tason noin +30 yläpuolelta." on muutettu muotoon "Rakennuksiin on rakennettava koneellinen suodattimilla varustettu ilmanvaihto. Ilmanottokohdan sijaintiin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. AL-, KL-1- ja KT-kortteli-alueilla tuloilma tulee ottaa vähintään tason noin +30 yläpuolelta."



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Lausunnossa esitetään, että kahdelle itäisimmälle tornille annettaisi kaavamääräys, joka estäisi vain yhteen suuntaan avautuvien asuntojen rakentamisen meluisille julkisivuille. Lausunnon johdosta asemakaavaan on lisätty määräys: "Tontin 10622/3 itä ja/tai eteläisivulle sekä tontin 10623/3 pohjoissivulle saa rakentaa vain yhteen suuntaan avautuvia asuntoja, mikäli teknisillä ratkaisuilla tai muilla toimenpiteillä turvataan riittävät asumisen edellytykset."

Asemakaavaan on lisätty määräys: "Lähialueen pohjavedessä todetut haitta-aineet on huomioitava aluetta rakennettaessa."

Asemakaavaan on lausuntojen johdosta lisätty määräys: "Rakennusten torniosien julkisivuihin ei tule tehdä useiden kerrosten korkuisia, yhtenäisiä heijastavia lasipintoja, eikä rakennuksia tule valaista ympäröivää aluetta kirkkaammin."

Tuulisuuden osalta rakennussuunnittelun yhteydessä tehdään tällä hetkellä tuulitunnelikokeita, joissa tutkitaan myös tarkemmin aikaisemmin todettuja ongelma-alueita. Suunnitteluratkaisuja viherkannelle ja kulkuväylille ovat esimerkiksi tuulensuoja-aidat, katosrakenteet, puut ja pensaat sekä mahdollisesti kulkuväyliä uudelleen sijoittelu. Tuulisuus otetaan myös huomioon lähtötietoina yleisten alueiden suunnittelukilpailussa. Suunnittelukilpailun tulosten riittävyys tuulisuuden näkökulmasta tutkitaan tuulitunnelikokein. Asemakaavassa on lisäksi määräys: "Tuulisuus ja rakennusten aiheuttama tuulen kanavoitvaikutus tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa."



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

KALASATAMAN KESKUS, OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA ASUKASTILAISUUS

Paikka: Kaupunkisuunnitteluviraston info- ja näyttelytila Laituri, Narinkka 2
Aika: 7.6.2011

Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Tuomas Hakala, projektipäällikkö
Ulla Kuitunen, arkkitehti
Johanna Iivonen, liikennesuunnittelija
Hanna Ikonen, tilaisuuden sihteeri
Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja

Muut:

Hannu Asikainen, projektinjohtaja Taske
6 toteuttajan edustajaa
7 asukasta

Juha-Pekka Turunen avasi tilaisuuden ja esitteli yleisesti kaavaprosessin ja kertoi, että tässä hankkeessa luonnoksen olisi tarkoitus valmistua alkusyksystä 2011 ja kaavaehdotuksen vuodenvaihteessa 2011–2012.

Tuomas Hakala kertoi lyhyesti Kalasataman keskuksen neuvottelunnettelystä ja esitteli keskuksen suunnitelmat. Johanna Iivonen kertoi alueen työnaikaisista ja lopullisista liikennejärjestelyistä. Alla on tilaisuudessa esitetyt kysymykset ja kommentit. Vastauksia ei ole kirjattu.

Kysymykset ja kommentit:

Kuinka tulee ajo eteläpuoleiselle asuinalueelle, esimerkiksi Kulosaarta?

Mistä kulkee rakennusaikainen liikenne, kun rakennetaan keskuksen eteläpuolelle?

Miten Pasila ajoittuu ajallisesti Kalasataman kanssa?

Millainen on Keilaniemen tornien aikataulu?

Mikä on melutaso?



15.11.2011, täydennetty 3.4.2012

Kummalla puolella Kalasatamanpuistoa on suurempi liikenne?

Mistä kulkee liikenne, kun rakennetaan Sompasaarta jne?

Onko autottomuushaihatteluja?

Onko yksityiskohtaisempia kuvia katujärjestelyistä ja erityisesti pyöräliikennejärjestelyistä?

Tuleeko kiertotielle meluvallia?

Koska voimalaitos lopettaa?

Säilyykö voimajohdot alueella?

Tuleeko koulun yhteyteen asukastiloja, yleisiä tiloja?

Onko mahdollista, että Kalasataman keskuksen hanke peruuntuu?

Konsepti vaikuttaa järkevältä. Ei ole liikaa toimistotiloja, asunnot menevät kyllä kaupaksi.

Mitä ja millaisia ovat pientalot?

Koska muuttaa ensimmäiset asukkaat?

Onko myrkkijä löytynyt alueen maaperästä ja millaisia aineita löytynyt?

Onko kestävä pohja rakentaa taloja?