



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

SOMPASAAREN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12200

Hankenro 0950_1
HEL 2013-008387

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos nähtävillä 12.8.–2.9.2013

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenvedo yleisötilaisuudesta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 17.1.–17.2.2014

Lausunnot

– Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

LIITE

Keskustelutilaisuuden 21.8.2013 muistio
Neuvottelu Sompasaaren asemakaavan muutosehdotuksesta
nro 12200, muistio, 21.5.2014



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Mielipiteen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomais-toiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaiku-tusraportin internet-versiossa.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan luonnos nähtävillä 12.8.–2.9.2013

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan luonnos oli nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla ja kaupunkisuunnitteluviras-tossa 12.8.–2.9.2013 ja viraston internetsivuilla. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 21.8.2013

Viranomaisyhteistyö

Kaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteis-työtä kiinteistöviraston, talous- ja suunnittelukeskuksen, rakennusviras-ton ja sosiaaliviraston kanssa.

Helsingin Satamalla (3.9.2013), **opetusvirastolla** (6.9.2013), **talous- ja suunnittelukeskuksen kehittämisosastolla** (20.9.2013), **liikunta- virastolla** (7.10.2013) ja **rakennusvalvontavirastolla** (1.11.2013) ei ole kaavaluonnoksesta huomautettavaa, kommentoitavaa tai lausutta- vaa.

Sosiaali- ja terveystoimi (28.8.2013) esittää lausuntonaan, että alu- een asemakaavaan osoitetut varaukset erityisasumiselle, julkisille lähi- palveluille ja mahdollisuudelle rakentaa asuinkerrostalojen ja erityis- asumisen korttelialueilla rakennuksen kahdessa alimmassa kerrokses- sa liiketiloja ja julkisia palvelutiloja sekä kunnallistekniikkaa palvelevia tiloja kiinnostaa sosiaali- ja terveystoimia. Kaavaan tehdyt varaukset ovat riittäviä ja antavat mahdollisuuden sijoittaa viraston palveluja tar- peen mukaan alueelle.

Pelastuslaitos (2.9.2013) toteaa, että asia ei ole varsinainen lausunto- pyyntö vaan tiedonanto. Siksi asiaa ei käsitellä pelastuslaitoksessa enempiä vaan lausuntopyyntö palautetaan pääasialle.

Kiinteistövirasto (30.10.2013) toteaa, että asia on neuvoteltu ja hoi- dettu kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kanssa.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Varhaiskasvatusvirastolla (1.11.2013) ei ole kaavaluonnoksesta huomautettavaa. Varhaiskasvatusvirastoa on kuultu alueprojektiyöskentelyn yhteydessä.

Rakennusvirasto (22.8.2013) huomauttaa lausunnossaan, että Sompasaaren asuinkortteleiden keskelle luonnoksessa esitetyn uuden puistoalueen (VP) vuoksi tulee tarkastella esitettyjen muiden yleisten alueiden laajuutta Sompasaassa uudelleen. Uuden puistoalueen rakentamiskustannukset ovat noin miljoona euroa, jonka lisäksi tulevat mahdolliset erikoisrakenteiden kustannukset. Rakennusvirasto ei ole huomionnut uutta puistoaluetta aikaisemmissa kustannusarvioissa.

Rakennusviraston mielestä tulee tutkia puistoalueella (VP) olevien yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattujen alueiden (pp/h) liittämistä katualueisiin ja esitettyjen pihakatujen liittämistä kortteleihin. Maanalaisen tilan jatkosuunnittelussa tulee huomioida tilan vaatima huolto ja korjaukset pitkällä aikavälillä. Maanalainen tila tuo puistoalueen jatkosuunnitteluun haasteita, jotka saattavat rajoittaa suuresti puistoalueen hyödyntämistä perinteisessä mielessä.

Sompasaaren ja Nihdin väliin luonnoksessa esitetyn Nihdinkanavan tarve tulee tutkia uudelleen. Nihdinkanavan toteuttamisen kustannukset, siltoineen, on arviolta noin 10 miljoonaa euroa. Sompasaaren ja Nihdin palauttaminen erillisiksi saariksi on vesikanavan avulla hyvin kallis ratkaisu ja sen tuoma lisäarvo alueen asukkaille vähäinen. Alue on muilta reunoiltaan veden saartama ja alueen pohjoisreunaan on toteutettu Sompasaarenkanava. Puisto- tai katualue Sompasaaren ja Nihdin erottavana visuaalisena tekijänä luo mahdollisuuden kehittää rantakatujen vastapainoksi toiminnallisempi ja erilainen yleinen puisto- tai katualue. Tämä ratkaisu myös vähentää rakentamiskustannuksia merkittävästi, mikä tulee huomioida nykyisen ja tulevan rahoitustilanteen vuoksi.

Sompasaaren asemakaavaluonnoksen toteuttaminen vaatii hyvin paljon kalliita erikois- ja taitorakenteita. Näiden rakenteiden määrää ja ohjeellisuutta tulee vielä tutkia, esimerkkinä katualueelta vähintään tasolle +0,0 laskevat portaat. Jos alueelle toteutetaan kanavarakenteita, tulee tilavarauksissa huomioida rakenteiden korjaamisen ja ylläpidon vaatima tila suhteessa rakennuksiin. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon vesialueella sijaitsevien kortteleiden tarvitsema yhdyskuntateknikka, sen toteuttaminen, ajoitus ja kustannusjako. Sompasaaren ja Nihdin alueelle tulee laatia yksi yhteinen yleisten alueiden yleissuunnitelma yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Rakennusvirastolla ei ole muuta huomautettavaa tällä hetkellä Sompasaaren asemakaavaluonnokseen.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Vastine

Rakennusvirasto esittää lausunnossaan, että julkisten alueiden kokonaisuutta tulisi tarkastella uudelleen. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että alueen toimivuuden ja tehokkaan korttelirakenteen kannalta esitetty katuverkko on perusteltu. Katupoikkileikkausten kaventaminen ei ole rakennusviraston käyttämien mitoitusperiaatteiden mukaisesti mahdollista. Pihakadut tulee osoittaa julkiseksi katualueeksi, jotta puistoon rajautuvat tontit ovat tasavertaisessa asemassa muihin nähden. Puistoaluetta kiertävien yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattujen alueiden muuttaminen katualueiksi ei toteuttaisi kaavan tavoitetta, jonka mukaan puistoa reunustavien väylien tulisi olla mahdollisimman kapeita, mahdollisimman vähän liikennöityjä ja suunniteltu yhtenäisen puistosuunnitelman mukaisesti osaksi kokonaisuutta.

Asemakaavan luonnoksessa esitetty pysäköintilaitoksen rakentamismahdollisuus puiston alle on poistettu.

Kalasadaman (Sörnäistenrannan-Hermanninrannan) osayleiskaavassa nro 11650 (tullut voimaan 14.3.2008) on esitetty kaupunkirakenteelliset periaatteet, joiden mukaan aluetta tulee kehittää. Osayleiskaavan yhtenä periaatteena on pyrkiä yhdistämään nykyinen kaupunkirakenne näkymäakseleihin takaisin mereen. Toisena pääperiaatteena on palauttaa vanhat saaret symbolisesti takaisin. Nämä yleiskaavasta pohjautuvat periaatteet ovat antaneet peruslähtökohdat asemakaavan suunnitteluun. Nihdin kanava on yksi kokonaisuuden kannalta merkittävimmistä elementeistä suunnittelualueella.

Asemakaavakarttaan on lausunnon johdosta lisätty määräys: Kortteleissa 10637 ja 10638 rakennusten perustukset tulee suunnitella siten, että kanavan rantamuurit voidaan kaivaa esiin avokaivannossa ja korjata rakennusten perustusten vaurioitumatta.

Alueen jatkosuunnittelua tullaan jatkamaan yhteistyössä rakennusviraston kanssa.

Asuntotuotantotoimisto (26.8.2013) pyytää kannanottonaan huomioidaan kaavan valmistelussa kohtuuhintaisen asuntotuotannon tarpeet.

Vastine

Yhtenä asemakaavan laadinnan periaatteena on ollut alueen toteuttamiskelpoisuus sekä monipuolisen asuntotuotannon mahdollistaminen Sompasaarella.

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



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Ympäristökeskus (29.8.2013) huomauttaa kannanottonaan, että kaa-voituksen yhteydessä tulee arvioida ja ottaa huomioon Hanasaaren voimalaitoksen ja sen polttoainesataman meluvaikutukset uudelle asuinalueelle sekä päivä- että yöaikaan. Polttoaineiden kuljetusten ja purun aiheuttama melu tulee arvioida polttoainevaihtoehdoilla, jotka ovat mukana Vuosaari C-voimalaitoksen ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Vastine

Sekä yö- että päiväaikaiset meluvaikutukset on otettu huomioon kaa-voituksen yhteydessä. Helsingin energian biopolttoaineen käytön lisäämisen ympäristövaikutusten arvioinnissa selvitetään eri vaihtoehtojen vaikutukset myös melun suhteen. Aikanaan päätettävässä ratkaisussa valitaan jokin ympäristövaikutuksiltaan hyväksyttävistä vaihtoehdoista. Asemakaavoituksen lähtökohtana ovat nykytila ja toteutettaviksi jo päätetyt muutokset.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY

(29.8.2013) huomauttaa, että asemakaavan muutos aiheuttaa uudisrakentamista. Asemakaavaselostuksen vesihuoltoliitteessä tulee esittää vesihuollon uudisrakentaminen ja johtosiirrot kustannusarvioineen.

Vastine

Asemakaavaselostuksessa on arvioitu asemakaavan toteuttamisesta aiheutuvia yhdyskuntataloudellisia kustannuksia ja selostuksen liitteenä on kartta vesihuollon järjestämisestä alueella.

Kiinteistöviraston tilakeskus (30.8.2013) esittää, että tontille 10636/2 esitetty asemakaavamerkintä YL muutetaan merkinnäksi Y, koska kaupungin palvelujen tilatarpeissa tapahtuviin muutoksiin tulee voida vastata mahdollisimman joustavasti. Päiväkotitoimintaa varten tulee voida rakentaa oma, riittävän iso piha-alue.

Vastine

Tontin 10636/2 asemakaavamerkintä yleisten lähipalvelurakennusten korttelialue (YL) on muutettu muotoon yleisten rakennusten korttelialue (Y). Tontin eteläpuolella on merkintä le, leikkialueeksi, erityisesti päiväkotikäyttöön varattu ohjeellinen alueen osa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL (2.9.2013) lausuu kannanottonaan, että joukkoliikenteelle, kävelylle ja pyöräilylle on



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

suunnittelussa annettava korkea painoarvo. On erityisen tärkeää, että alueen kaavoituksessa kiinnitetään huomiota sujuviin ja turvallisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Yhteyksien suunnittelualueelta Kalasataman keskukseen, Kalasataman metroasemalle ja Itäväylän bussipysäkeille on oltava luontevia ja turvallisia.

Joukkoliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta koskevia Helsingin kaupungin ja HSL:n strategisia tavoitteita tukevat liikennejärjestelyt kannattaa toteuttaa korkealaatuisina heti uutta rakennettaessa. Joukkoliikenteen käyttämällä reittikaduilla suunnitteluratkaisujen on mahdollistettava joukkoliikenteen sujuva ja viiveetön kulku.

Kalasataman keskukselta Sompasaaren kautta keskustaan johtavaan raitiolinjaan on varauduttava siihen saakka, kunnes lopullinen linjaus on päätetty. Linjan toteutus riippuu osin Kruunuvuorenrannan ja Laajasalon raitiotien toteutumisesta. Myös mahdollinen Kalasataman ja Pasilan välisen raitiotien toteutuminen vaikuttaa Sompasaaren raitiotielinjaan. Itsenäisenä linjana Sompasaaren linjan kysyntä perustuisi ainoastaan Sörnäistenniemen, Sompasaaren ja Nihdin matkatuotokseen, jonka ei Kalasataman joukkoliikenneselvityksissä ole todettu olevan riittävää itsenäiselle raitiolinjalle.

Suunnitteluratkaisuiden tulee mahdollistaa raitioliikenteen sujuva ja viiveetön kulku. Käytännössä tämä tarkoittaa varausta raitiovaunukaistoille. Sompasaarenkadulla on tarpeen tehdä varaus yhdelle kahden vauunun mittaiselle (pituus yli 60 m) raitiovaunupysäkille. Lisäksi on varmistettava tilavarausten ja pysäkkien soveltuminen myös Helsingin uudelle raitiovaunukalustolle.

HSL on selvittänyt yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston ja Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen kanssa raitioliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta heikentäviä tekijöitä raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman laadinnan yhteydessä. Selvityksessä tutkituissa raitioliikenteen liikennevahingoissa, joissa toisena osapuolena oli henkilöauto, lähes puolessa toinen ajoneuvo oli kääntynyt yllättäen kiskoalueen poikki raitiovaunun eteen.

Kiskoalueen poikki kääntyvällä liikenteellä on raitioliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta heikentävä vaikutus. Sujuvan ja luotettavan raitiovaunuliikenteen lähtökohtana on, että kiskoalueen poikki kulkevat liikennevirrat keskitetään tärkeimpien katuliittymien väliin ilman muun liikenteen aiheuttamia häiriöitä. Myös raitioliikenteen energia- ja kustannustehokkuus paranevat, kun vaunu voi liikennöidä kiihdytyksen jälkeen mahdollisimman pitkiä matkoja tasaisella nopeudella hyödyntäen vapaata rullasta.

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



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Sompasaarenkadulla on tonttikatujen liittymiä ja suojateitä tiheässä, mikä lisää kiskoalueen poikki kulkevan auto-, pyörä- ja jalankulkuliikenteen määrää. Näiden liikennevirtojen vaikutus raitioliikenteen luotettavuuteen on HSL:n mielestä huomioitava suunnittelussa esimerkiksi siten, että suojateiden määrää karsitaan ja ne sijoitetaan suunnittelualueella raitioliikenteen pysäkkivarauksen, Elpiksenkadun liittymän ja Vindhundinkadun liittymän yhteyteen. Myös Tulerikinkadun, Fjodorinkadun ja Apostolinkadun liittymien toteutusta suuntaisliittyminä on syytä selvittää, jotta kiskoalueen poikki kulkeva autoliikenne keskittyy tiettyihin liittymiin. Kiskoalueen poikki kääntyminen tulee HSL:n mielestä kieltää liikenteenohjausmerkinnöin. Kieltoa tulee lisäksi tehostaa rakenteellisilla ratkaisulla, esimerkiksi reunakivijärjestelyillä, jotka estävät kääntymisen kiskoalueen poikki.

Sompasaaren raitioliikenteen mahdollisesti viivästyessä tai kokonaan peruutuessa on Sompasaaren ja Nihdin joukkoliikenne kokonaistaloudellisinta hoitaa jatkamalla yksi tai useampi Kalasataman keskukseen päättyviä bussilinjoja Sörnäistenniemen kautta Sompasaareen ja Nihdiin. Joukkoliikennelinjaston yhdistävyyden ja käytettävyyden näkökulmasta Nihdistä ja Sompasaaresta ainoastaan pohjoiseen Kalasataman metroasemalle vievä linjastoratkaisu on huono. Useimpien matkustajien luonnollinen kulkusuunta on kohti keskustaa, joten Nihdistä Tervasaaren kannakselle johtava liikenneyhteys on syytä suunnitella niin, että sitä voidaan tarvittaessa liikennöidä raitiovaunujen lisäksi myös bussein. Tämä on tarpeen myös raitioliikenteen mahdollisissa häiriötilanteissa, jolloin raitioliikennettä korvataan bussein.

Sompasaarenkadun suunnitteluratkaisuissa on varauduttava bussiliikenteeseen pysäkkivarauksin ja huomioitava bussiliikenteen muut tilatarpeet, jolloin ajoyhteys Kalasataman keskuksen ja Sompasaaren ja Nihdin välillä on liikennöitävä busseilla sujuvasti. Lisäksi bussilinjalle on osoitettava riittävät päätepysäkkitalat joko Nihdistä tai Sompasaaren eteläosista. Päätepysäkki ja siihen liittyvät sosiaalitalat on tarpeen mitoitaa 1-2 bussilinjalle.

Suunnittelussa on varmistettava, että raitio- ja bussiliikenteen suunnitteluratkaisut ovat koko Kalasataman alueella riittävän laadukkaita ja yhtenäisiä eikä eri suunnittelualueiden välille synny epäjatkuvuuskohtia. Sörnäistenniemen alueella Junonkadulla on jo varaus raitiotielle, mutta kadun poikkileikkaus ei mahdollista omien kaistojen varaamista raitioliikenteelle.

Nämä suunnitteluratkaisut eivät tue sujuvuutta ja luotettavuutta koskevia Helsingin kaupungin ja HSL:n strategisia tavoitteita. HSL pitää tär-



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

keänä, että kaupunkisuunnitteluvirasto selvittäisi mahdollisuuksia tarkistaa Sompasaaren ja Kalasataman keskuksen välisen raitiotien linjasta. Tarpeen olisi selvittää olisiko Sompasaaren raitiotie mahdollista linjata nyt Junonkadulle tehtyä raitiovarausta korkealaatuisempaan Kalasataman keskukselle Sompasaarenkanavan rannan ja Koksikadun kautta. Tämän linjauksen heikoksi puoleksi on todettava sen pysäkkien sijainti Junonkadun linjasta kauempana maankäytöstä.

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

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) (7.11.2013) esittää kannanottonaan, että Sompasaaren raitiotieradat ovat osa Kalasataman ja Kruunuvuorenrannan raitiotieratojen kokonaisuutta, joiden suunnittelu tulee käsitellä yhtenä kokonaisuena raitiotiejärjestelmänä.

HKL kehottaa kaavoituksessa huomioimaan hyvin raitiotieradan suunnitteluperusteet, joilla varmistetaan raitioliikenteen sujuva ja häiriötön liikennöinti. Raitiotierata tulee sijoittaa omalle muusta liikenteestä erotulle kaistalleen. Radan läheisyydessä on mahdollisesti liikennettä häiritsevää pysäköintiä rajoitettava ja minimoitava radan poikki tapahtuva liikennöinti.

Raitioteiden pysäkit tulee suunnitella siten, että ne palvelevat mahdollisimman hyvin raitiotieliikennettä. Linja-autojen kanssa yhteiskäyttöiset pysäkit ovat osoittautuneet huonoksi ratkaisuksi sekä raitioliikenteen että linja-autoliikenteen osalta.

Kaavoitettaessa rakentamista raitiotieradan läheisyyteen tulee huomioida raitioliikenteestä aiheutuva melu- ja värinähaitta.

Vastine

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:n ja Liikennelaitos -liikelaitos HKL:n esittämät näkökannat on otettu huomioon asemakaavan valmistelussa siltä osin, kun ne koskevat tämän asemakaavan valmistelua tai sen tilavaroja. Lisäksi pidetään tärkeänä, että suunnittelua jatketaan tiiviissä yhteistyössä molempien tahojen kanssa. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnistymässä Kalasataman raitioliikenteen yleissuunnitelman laatiminen, jossa käydään läpi tarkemmin esitetyt tavoitteet. HSL:n ja HKL:n edustajat kutsutaan mukaan yleissuunnitelmatyöhön.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Helsingin Energia -liikelaitos (18.9.2013) esittää jatkosuunnittelussa tutkittavaksi erityisten kiinteiden taikka siirrettävien kaukolämpöä hyödyntävien lumensulatuspisteiden sijoituspaikkoja asemakaava-alueelle. Kaukolämmityksen (paluuveden) avulla toimiva lumensulatuspiste on käyttötaloudeltaan kilpailukykyinen ja yhdyskunnallisten kerrannaisvai-
kutusten osalta suotuisa verrattuna mekaaniseen lumenpoistoon ja poiskuljetukseen.

Helsingin Energia katsoo, että niin kyseisellä, kuin myös muillakin asemakaava-alueilla, termisen liukkaudentorjunnan ja lumensulatuksen mahdollisuuksia sekä niiden yhdyskunnallisia hyötyjä olisi tarkasteltava kokonaisvaltaisesti.

Vastine

Asemakaavaehdotuksessa esitetty rakenne tarjoaa hyvin mahdollisuuksia Helsingin Energian esittämän lumensulatusmallin toteuttamiseksi.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 4 mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja asemakaavan muutosluonnosta.

Helsingin Vanhan kaupungin yrittäjät ry (14.8.2013) esittää, että asemakaavan muutos tuntuu järkevältä ja erittäin mielenkiintoiselta. Rantakiinteistöihin voisi kehittää ravintolatoimintaa ja niillä voisi olla esim. kelluvia terasseja. Pienveneitä varten tulisi ottaa huomioon myös ns. pistäytymislaiturit esim. ravintolassa käyntiä varten.

Vastine

Rantakatuihin rajautuvien kortteleiden katutasoon tulee rakentaa liiketiloja vähintään asemakaavakartassa osoitettu määrä. Lisäksi vesialueelle on osoitettu kahdeksan tonttia, joille saa sijoittaa liike-, toimisto-, hotelli- ja ravintolalaivoja sekä niitä palvelevia rakenteita, kuten laitureita.

Kallio-Seura ry (2.9.2013) ilmoittaa, että se pitää umpikortteliratkaisua hyvänä ajatellen erityisesti tuuliolosuhteita ja melua. Sen sijaan rantojen käsittelyä ottaen huomioon tasoeron maanpinnan ja meren pinnan välillä ja talvikunnossapito, tulisi vielä harkita.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Vastine

Sompasaaren itä- ja länsirannat tullaan rakentamaan rantakaduiksi, joille keskitetään aleen liikenne ja kaikki liiketilat. Rantakadut tullaan rakentamaan noin tasolle +3,3 m tulvimisen estämiseksi. Jotta kuitenkin mahdollistettaisi kontakti veteen, on kunkin poikkikadun päätteenä leveä portaikko, joka laskeutuu vähintään tasolle -0,5 m.

Talvikunnossapitoa ajatellen asemakaavakarttaan on lisätty määräys: Lunta saa väliaikaisesti varastoida katuaukioilla ja puistossa sekä pihaku- ja katualueilla siten, ettei välitön palo- ja pelastusturvallisuus vaarannu.

Helsingin Yrittäjät ry (2.9.2013) pitää tärkeänä, että kaava-alueelle varataan tiloja kahviloita ja ravintoloita varten. Helsingin rannoilla on hyvin vähän kahviloita ja ne ovat varsinkin kesäisin aivan täynnä. Kaupungista on tällä hetkellä vaikea löytää hyvää paikkaa esimerkiksi kahvila/ravintolalaivaa varten. Kaavaluonnoksessa varataankin paikat kahdeksalle laivalle, joihin voi sijoittaa esimerkiksi ravintola-, toimisto- tai hotellitoimintaa.

Ravintoloiden, kahviloiden ja muiden tapahtumien runsas keskittyminen varmistaisi paitsi kannattavan toiminnan myös sen, että alueelle haudutaan alueen ulkopuoleltakin sen tarjonnan takia eikä se jää vain nukkumalähiöksi. Alueelle suunniteltu hotelli/kylpylä tukee ravintola- ja kahvilatoimintaa. Merialue on lähistöllä myös talvisin kaupunkilaisten ulkoilukäytössä, mikä lisää kannattavan toiminnan mahdollisuuksia.

Lähipalvelut liittyvät olennaisesti asumiseen. Etenkään väestön voimakkaasti ikääntyessä ei voida olettaa, että palvelut haettaisiin automatkan päästä. Vaikka Kalasatamaan suunnitellaan suurta liikekeskusta, Sompasaaren tarvitaan jossain määrin omiakin palveluita. Sompasaaren kivijalkamyymälöille tarkoitetut tilat on suunniteltava asiakasvirtojen kannalta hyvin paikkoihin ja niiden on oltava muunneltavia. Parhaat paikat sijaitsevat raitiotielinjan pysäkkien ja suunnitellun hotellin ja kylpylärakennuksen läheisyydessä.

On huolehdittava siitä, että liikenne on sujuvaa kaikilla kulkuneuvoilla. Tämä koskee myös yksityisautoilua, joka on otettava tasapuolisesti suunnitelmissa huomioon, etenkin alueelle suunnitellun hotellin ja kylpylärakennuksen toimivuuden vuoksi. Pysäköintipaikkoja on varattava riittävästi. Liikennejärjestelyjä on kaiken kaikkiaan kehitettävä siten, että ne tukevat sekä asumista että yrittäjyyttä.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Merellisen Helsingin elinkeinotoiminnalle ja matkailulle tarjoamat mahdollisuudet ovat vielä suureksi osaksi hyödyntämättä. Sompasaari tarjoaa mahdollisuuden hyödyntää merielementtiä elinkeinotoiminnassa aluetta kiertävällä ranta-alueella ja kenties brändätä koko alue sekä kaupunkilaisia että matkailijoita kiinnostavaksi nimenomaan laivoilla tapahtuvan toiminnan avulla.

Vastine

Sompasaaren itä- ja länsirannat tullaan rakentamaan rantakaduiksi, joille keskitetään aleen liikenne ja kaikki liiketilat. Rantakatuihin rajautuvien kortteleiden katutasoon tulee rakentaa liiketiloja vähintään asemakaavakartassa osoitettu määrä. Lisäksi vesialueelle on osoitettu kahdeksan tonttia, joille saa sijoittaa liike-, toimisto- ja ravintolalaivoja sekä niitä palvelevia rakenteita, kuten laitureita.

Autoliikenne ja vieraspysäköinti keskittyvät Sompasaaren rantakaduille, joilla sijaitsee myös lähes kaikki liiketilat. Vieraspysäköinnin sijoittuminen liiketilojen läheisyyteen tukee yritysten sijoittumista ja toimimista niille osoitetuilla paikoilla. Hotelli- ja kylpylärakennuksen tontille saa sijoittaa toiminnan vaatimat pysäköintipaikat asemakaavassa osoitetun pysäköintimäärän mukaisesti hotelli/hotellikylpylä 1 ap/280 k-m² - 1 ap/220 k-m².

Mielipiteen (Mi1) esittäjä katsoo, että kaavaluonnos on erittäin onnistunut. Eryteisesti liiketilojen suuri määrä sekä ravintola- ja hotelliveneiden varaukset mahdollistavat omaleimaisen kaupunkimaisen katukuvan ja ihmisvilinän. Jotta liikkeillä olisi myös hyvät toiminnan mahdollisuudet, voisi vielä tutkia mahdollisuutta nostaa asemakaavan tehokkuutta. Yritysten toimintamahdollisuuksien vuoksi myös yhteydet Kala-sataman kärjestä keskustaan ja korkeasaareen olisi tärkeä toteuttaa varhaisessa vaiheessa, vaikka ne eivät tähän kaavaan kuulukaan.

Lisäksi parkkipaikkannormin sovellus, joka mahdollistaa 25 prosenttia vähemmän parkkipaikkoja vähimmäismäärästä, mikäli paikat ovat yhteiskäyttöisiä, todennäköisesti hieman edesauttaa alueen nopeaa rakentamista ja hillitsee rakentamiskustannuksia. Toivottavasti sekä liiketilojen suuri määrä että huojennus parkkipaikkannormiin sisältyvät myös kaavaehdotukseen.

Vastine

Kaava-alueella on varsin korkea aluetehokkuus, jonka on katsottu olevan tavoiteltavaa alueen keskeisen sijainnin, hyvien liikenneyhteyksien ja korkeiden rakennuskustannuksien takia. Tehokkuuden nostaminen



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

esitetystä johtaisi kuitenkin poikkeuksellisiin pysäköintijärjestelyihin, jotka eivät enää tukisi alueen sosiaalista monipuolisuutta. Liiketilojen määrä on asemakaavaehdotuksessa luonnoksen mukainen. Pysäköintipaikkojen rakentamiseen on asemakaavaehdotuksessa pyritty löytämään ratkaisu, joka mahdollistaa osittain autopaikkojen vaiheittaisen rakentamisen tarpeen mukaan.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Yleisötilaisuus järjestettiin Kalasataman tulevassa asukastilassa 21.8.2013 klo 18–20. Tilaisuudessa esiteltiin Kalasataman aluetta sekä nähtävillä olevia kaavaluonnoksia. Sompasaaren asemakaava-alueen osalta kysyttiin rantojen korkeudesta ja niiden käytöstä, tuulisuudesta ja melusta, kylpylähotellista ja sen aiheuttamasta liikenteestä, Kruunusiltien toteuttamisesta ja vaikutuksista, liiketilojen sijoittumisesta, kiinteistöjaosta ja yhteispihatonteista sekä kaupungin yleisestä pysäköintipolitiikasta.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 17.1.–17.2.214

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 17.1.–17.2.214.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin, kiinteistölautakunnan, pelastuslautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan, kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston, rakennusvalvontaviraston, sosiaali- ja terveysviraston, varhaiskasvatusviraston, asuntotuotantotoimiston, Helen Sähköverkko Oy:n, Helsingin Energia -liiketaloksen, Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL), Helsingin Satama -liiketaloksen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) vesihuollon, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot. Ehdotuksesta ei tehty muistutuksia.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolla (24.2.2014) ei ole tässä vaiheessa lausuttavaa. **Helsingin Energialla** (21.2.2014) ei ole huomautettavaa asiaan. **Opetustoimella** (20.2.2014) ei ole kommentoitavaa.

Varhaiskasvatusvirasto toteaa (20.2.2014) että, virasto on osallistunut kaavan valmisteluun ja alueella on YL-varaus päiväkodille, eikä asiasta ole lausuttavaa.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Kiinteistölautakunta esittää (6.2.2014) lausunnossaan, että Helsingin kaupunki omistaa Sompasaaren kaava-alueen, josta ei ole vielä varattu tontteja hankkeille. Kaava-alueen perusratkaisut ovat pääosin yhteneviä Sörnäistenniemen kaava-alueen kanssa. Kahdeksan asuinkorttelin keskelle on merkitty yhteispihatontti (AH), joiden kannen alapuolelle on tarkoitus sijoittaa kokonaan tai pääosin asuntotontteja palvelevat autopaikat pysäköintilaitoksiin. Erilliset yhteispihatontit ja niiden alle toteutettavat autopaikat edellyttävät työläitä sopimusjärjestelyjä, mutta luovat asukkaille viihtyisiä yhteispihoja ja helpottavat osaltaan autopaikkojen toteuttamista.

Sen sijaan kortteleihin on merkitty tontteja lukumäärällisesti vähemmän kuin Sörnäistenniemessä, eikä kortteleihin ole sijoitettu myöskään kaupunkipientaloja. Mainitut muutokset taas osaltaan lisäävät kohteiden hallittavuutta ja toteutettavuutta sekä vähentävät toisaalta kaupungin ja tonttien sekä toisaalta alueellisten palvelu- ja jätteyhtiöiden sekä tonttien välisen sopimusjärjestelyjen tarvetta sekä myös samalla myönnettävien rakennuslupien määrää.

Yhteispihatonttien korkeusasemien (+7,0) osalta voidaan todeta, että niillä mahdollistetaan kannenalaisten pysäköintilaitosten toteuttaminen merenpinnan yläpuolelle. Tämä alentaa selvästi laitosten toteuttamiskustannuksia. Yhteispihatontit toteutetaan siten kortteleissa käytännössä pääsääntöisesti toisen kerroksen tasolle.

Huomioitavaa on myös, että uudet asemakaavamääräykset mahdollistavat esimerkiksi tonttikohtaisesti asukkaiden tarpeen mukaisen pysäköintinormia alhaisemman autopaikkamäärän toteuttamisen kuitenkin siten, että asuntorakentamisen yhteydessä toteutetaan vähintään 65 % asemakaavassa määrätyistä autopaikoista. Määräysten mukaan asukkaiden mahdollisesti myöhemmin tarvitsemat lisäautopaikat voidaan toteuttaa kustannustehokkaammin pohjaolosuhteiltaan edullisimmille kortteleiden 10633, 10634 ja 10636 pysäköintilaitoksiin kahteen tai kolmeen tasoon.

Kortteleiden 10633 ja 10634 toteuttaminen on arviolta ajallisesti sen verran lähellä ensimmäisten asuntokortteleiden rakentamista, että on oletettavaa, ettei ensin mainittujen kortteleiden pysäköintilaitoksiin kohdistu huomattavaa lisäautopaikkatarvetta. Sen sijaan korttelin 10636 tonttien varaus- ja luovutusehdoissa tulee viimeistään varmistaa aikaisemmin toteutettujen tonttien mahdollisten lisäautopaikkojen toteuttaminen tämän korttelin pysäköintilaitokseen. Tarkoitus on, että autopaikkoja tarvitsevat tahot maksavat niiden markkinahintaiset toteutuskustannukset.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Lisäksi voidaan todeta, että kahdeksalle asuinkerrostalotontille (AK) on merkitty kaavakarttaan katuaukio. Mikäli ne on tarkoitettu vain tontin omaa käyttöä varten, tulee niiden määrittely muuttaa katuaukioista pelkiksi tonttikohtaisiksi aukioiksi. Mikäli taas ne on tarkoitettu yleiseen käyttöön, tämä on varmistettava tonttien luovutusehdoissa rasitteen luonteisena asiana. Tällöin tonteille syntyy katuaukioiden toteuttamis-, kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuus, talvikunnossapito mukaan lukien. Samoin katuaukioista aiheutuu tonteille jonkin verran lisäkustannuksia, koska katuaukiot tulee kaavamääräyksen mukaan päällystää luonnonkivellä. Toisaalta tämä on osa laadukkaan ja viihtyisän asuinalueen toteuttamista.

Alueen toteutuksen ja jätehuollon kannalta on myönteistä, että muutosehdotukseen on kirjattu velvollisuus rakentaa kortteliin yhteinen kierrätyshuone jätteiden putkikeräysjärjestelmän ulkopuolelle jäävän materiaalin keräystä varten koko korttelin käyttöön. Samoin kaavaehdotukseen on kirjattu kunkin tontin osalta velvollisuus liittyä alueelliseen jätteen putkikeräysjärjestelmään.

Kaavaehdotusta puolletaan myös siltä osin, että siinä varaudutaan liike-, toimisto-, ja ravintolalaivojen sijoittamiseen ja kiinnittämiseen. Laivojen huoltoa varten tulisi varata tilaa kadunvarresta. Kaupungin tulisi rakentaa kadun ja rantamuurien rakentamisen yhteydessä valmiiksi kunnallistekniset liitynnät kelluvia tontteja varten.

Hotellitontti mahdollistaa kaupungin elinkeino- ja matkailustrategian toteuttamista hyödyntäen Helsingin merellisyyttä. Hotellitontin itsenäinen tonttikohtainen pysäköintijärjestely on hyvä. Toisaalta laajenemismahdollisuus alueelliseen pysäköintilaitokseen tuo tarvittavaa joustoa. Vinsentinaukio näyttää Suomen ilmasto huomioon ottaen aivan liian isolta. Havainnekuvassa aukio on pienempi ja läpiajettavissa. läpiajettavuus on parempi hotellitontin saavutettavuuden ja huollon kannalta. Pysäköintipaikkojen nimeämättömyyttä ei koeta mainitun tontin osalta ongelmana.

Sompasaaren itärannan rakentamisen vuoksi ruopattavan sedimentin meriläjäytyskelpoisuudesta ei ole varmuutta, joten sedimentin määrän, laadun ja ruoppauskustannusten varmistaminen vaatii lisäselvityksiä jatkosuunnittelun yhteydessä. Ruoppauksen ja rantarakenteen toteutuksen kalleuden vuoksi on tarpeen tehdä kustannushyötytarkastelu eri toteutusvaihtoehtojen välillä toteutuskelpoisimman ja kustannuksiltaan edullisimman ratkaisun löytämiseksi.

Asemakaavan muutosehdotuksen perusteella kaava-alueen rakennusoikeus on 136 500 k-m², josta asuinkerrosalaa on yhteensä 119 500 k-



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

m2. Kaavaehdotus luo siten huomattavat edellytykset rakentamiselle ja kaupungin kehittämiseksi sekä lisää samalla huomattavasti kaupungin tontinluovutukseen liittyviä tuloja sekä maanarvoa.

Lautakunnalla ei ole muuta huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta.

Vastine

Lausunnon johdosta asemakaavamerkintä "Alueen osa, joka on rakennettava katuaukioksi" on muutettu muotoon "Alueen osa, joka on rakennettava aukioksi".

Lisäksi asemakaavamääräys "Tontin osa, joka on merkitty katuaukioksi/toriksi, tulee päällystää luonnonkivellä" on muutettu muotoon "Tontin osa, joka on merkitty aukioksi, tulee päällystää luonnonkivellä".

Asemakaavakarttaan on lisätty määräys "W/KL-1-korttelialueille tulee rakentaa kunnallistekniset liittynät kadun ja rantamuurin rakentamisen yhteydessä".

Laivojen huolto tullaan järjestämään viereiseltä katualueelta ja huollolle voidaan tarvittaessa varata tila vieraspykäläpaikkoja vähentämällä.

Vinsentinaukio on katusuunnitelmaluonnoksessa läpiajettava, kuten on tarkoitus myös lopullisessa toteutuksessa. Kaavakartassa aukio on merkitty mahdollisimman laajana katuaukioksi, jotta aukiomainen suunnitteluperiaate korostuisi liikenneväylien suunnitteluperiaatteiden kustannuksella. Tavoitteena on mahdollisimman vähäinen läpiajoliikenne.

Rantarakenteiden suunnittelua tullaan jatkamaan kustannustehokaimman vaihtoehdon löytämiseksi toteutuksen pohjaksi.

Pelastuslautakunta toteaa (21.1.2014) lausunnossaan, että KL-1 ja W/KL-1 korttelialueiden katujärjestelyissä tulee huomioida vesialueelle pitkäaikaisesti sijoitettavien liike-, toimisto-, hotelli- ja ravintolatoimintaa palvelevien alusten edustoilla pelastuslaitoksen nostolavakaluston toimintamahdollisuudet. Tämä tulee huomioida mm. istutuksissa ja kiinteiden rakennelmien sijoittelussa, sekä mahdollisissa pysäköintirajoituksissa.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Vastine

Asemakaavaan esitetyt katualueiden tilavaraukset mahdollistavat pe-
lastuslautakunnan esittämien toimien huomioimisen katusuunnittelun
yhteydessä.

Yleisten töiden lautakunta esittää (4.2.2014) lausunnossaan, että Ka-
lasataman pyöräily-yhteyksien uudelleen suunnittelu on ollut esillä.
Mahdolliset muutokset tulee huomioida alueen liikennesuunnittelussa
hyvissä ajoin ennen katusuunnittelun käynnistämistä.

Sompasaaren julkisille palveluille on varattu tontti 10636/2, jolle voi-
daan sijoittaa päiväkotitoimintojen lisäksi alueelle sijoittuvia sosiaali- ja
terveysviraston hankkeita. Päiväkodin piha-alue on pieni. Kaavaselos-
tuksessa on mainittu, että piha-alueelle on järjestettävissä yhteys Lo-
viseholminpuistoon. Jos päiväkotia tarvitsee puistosta leikkialueen, tulee
se aidata ja palvelusta vastaavan hallintokunnan tulee huolehtia leikki-
alueen rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä vähentää puiston käytettä-
vyyttä vapaana virkistysalueena ja asukkaiden vihreänä keitaana.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on arvioinut asemakaavan toteuttamisen
kokonaiskustannuksiksi vuoden 2013 lopussa noin 47 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen
nro 12200 hyväksymistä.

Vastine

Mikäli Kalasataman pyöräily-yhteyksiä suunnitellaan uudelleen, mah-
dolliset muutoksen tullaan huomioimaan Sompasaaren liikennesuunni-
telmassa.

Tontille 10636/2 on mahdollista rakentaa päiväkotia ja sosiaali- ja terve-
ysviraston mahdollisia hankkeita. Hankkeiden suunnittelu ei ole käyn-
nissä, eikä ole varmuutta hankkeiden toteutumisesta. Tavoitteena on,
että tontille sijoittuvien hankkeiden koko mitoitetaan sille osoitetulle
alueelle. Mikäli varhaiskasvatusvirasto tai sosiaali- ja terveysvirasto ei-
vät kumpikaan toteuta hankkeitaan, tontti voidaan myöhemmin muuttaa
asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Mikäli toiminta pystyy hyödyn-
tämään puistoaluetta siten, ettei se kohtuuttomasti vähennä puiston
käytettävyyttä muuten tulisi se ottaa puiston suunnittelussa huomioon.

Ympäristölautakunta esittää (4.2.2014) lausunnossaan, että Hana-
saaren B-voimalaitos kuuluu ns. Seveso II-direktiivin mukaisiin laitok-
siin, joiden ympäristön maankäytön suunnittelun yhteydessä on aina



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

tarpeen hankkia turvallisuuteen tähtäävä asiantuntijalausunto. Hanasaari B-voimalaitoksen lähialueen maankäytön suunnittelun lähtökohtina on kaavaselostuksen mukaan käytetty aiemmin Turvatekniikan keskukselta, nykyiseltä Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta TUKES:lta vuosina 2004 ja 2006 osayleiskaavoituksen yhteydessä pyydytyissä lausunnoissa esitetyjä suojaetäisyyksiä. Suojaetäisyysvaatimukset perustuivat vaaranarviointeihin, joissa laitoksen pääpolttoaineena on kivihiili ja varapolttoaineena raskas polttoöljy.

Helsingin Energian uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäystavoitteiden mukaisesti Hanasaaren voimalaitoksessa tullaan jatkossa käyttämään rinnakkaispolttoaineena myös pellettejä 5–10 % polttoaineesta. Pellettijärjestelmä tuo keväällä 2013 tehdyn vaaranarvioinnin mukaan uusia riskejä laitosalueelle. Pelletin varastointi ja käyttö voi aiheuttaa ympäristölleen sekä terveys- että räjähdysvaaran. Vuonna 2016 voimaan astuva IE-direktiivi asettaa tiukempia vaatimuksia typen oksidien päästöille. Hanasaaren voimalaitoksella päästöjä tullaan pienentämään syöttämällä kattilaan joko ammoniakki- tai ureavettä.

Vaaranarvioinnissa on tarkasteltu sekä uuden pellettisiilon että typenoksidipäästöjen vähentämisessä käytettävän ammoniakkiveden aiheuttamia suuronnettomuusvaaratilanteita. Pellettisiilon tulipalon mallinnuksen mukaan savukaasut voivat levitä myös laitoksen ympäristöön suunniteltujen asuinkortteleiden alueelle, mikä voi edellyttää turvatoimenpiteitä mm. talotekniikan suunnittelussa.

Ympäristölautakunnan mielestä kaavoituksen yhteydessä on tarpeen pyytää Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta uusi, laitoksen polttoaineissa ja typenpoistossa tapahtuviin muutoksiin liittyviin vaaranarviointeihin perustuva lausunto suojaetäisyystarpeista ja muista tarvittavista suoja-toimenpiteistä. Vaaranarviointien riittävyden tarkastelussa tulisi selvittää tarve mallintaa savukaasujen leviäminen myös laimenemisen kannalta heikoimmassa inversiotilanteessa.

Vastine

Asemakaavasta on pyydetty Tukesin lausunto. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES on antanut 14.1.2014 lausunnon asemakaavasta. Asemakaavaa on täydennetty biopolttoa koskevin tiedoin, joita on käsitelty tarkemmin uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon vastineessa.

Rakennusvalvontavirasto toivoo (5.2.2014) lausunnossaan, että muutaman asemakaavamääräyksen muuttamista, jotta vältetään turhilta poikkeamisilta.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Uudesta asuinalueesta on tarkoitus tehdä tasakorkea. Kortteleiden rannanpuoleiseksi ehdottomaksi räystäskoroksi on määritelty +23,5. Määräys sinänsä on hyvä ja looginen alueen kaupunkikuvan kannalta, mutta korko on liian matala. Maantason annettuihin korkoihin (katu +3,3 ja puisto +7,0) sekä maantasoon sijoittuvan asuinhuoneen lattiakoroon verraten tulee vaadittu räystäskorko tutkia realistiseksi, jotta siihen voidaan päästä rakennusteknisesti, ja jottei siitä ole tarve vähäisesti poiketa.

Tontit ja tonttien rajat ovat ohjeellisia, mikä helpottaa suunnittelua. Rakennusvalvonta tulee edellyttämään, että tonttijako on tehty ennen rakennusluvan myöntämistä. Kerroslukumäärävaihtelut tulisi ilmaista likimääräisillä viivoilla määräävien viivojen sijaan, jotta tarkoituksenmukainen asuntosuunnittelu olisi mahdollista.

Autopaikkanormiksi on esitetty asuinrakennusten osalta 1 ap/120 k-m² tai 0,6 autopaikkaa/asunto. 0,6 autopaikkaa asuntoa kohden johtaa hyvin suureen automäärään keskisuurtenkin asuntojen osalta. Erityisasuminen sijoittuu Asu-hankkeen takia yhä enenevässä määrin tavallisten kerrostalojen yhteyteen. Näin erityisasumisen autopaikkanormia ei tulisi sitoa erityisasumisen tontteihin.

Yhteistilojen määrä 1,5 % kerrosalasta on paljon. Monikäyttötilakäsitteen sijasta tulisi käyttää vakiintuneempaa termiä.

Vastine

Lausunnon johdosta asemakaavamerkinnän "Ehdottomasti noudatettava kadun puoleisen räystäslinjan ylimmän kohdan korkeusasema" korkeutasoa on nostettu kauttaaltaan 0,5 metriä.

Kerrosluvun vaihtelu kullakin tontilla on oleellinen alueen identiteettiä muodostava tekijä. Kerrosluku on kullakin osa-alueella määritelty määräyksellä "Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun". Mikäli osa-alueen rajat muutettaisi ohjeellisiksi, luovuttaisi kokonaan tavoitteena olevasta kerroslukujen vaihtelusta alueella ja asemakaavan ohjaavasta vaikutuksesta tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Asemakaavakartan määräys "Autopaikkojen vähimmäismäärä on erityisasumisen korttelialueella/senioriasunnoissa 25 % pienempi kuin vastaavissa omistusasunnoissa" on muutettu muotoon "Autopaikkojen vähimmäismäärä on erityisasumisen hankkeissa/senioriasunnoissa 25 % pienempi kuin vastaavissa omistusasunnoissa".



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Asemakaavakartan määräys "Jokaiselle asemakaavakarttaan merkitylle tontille on ylimpään kerrokseen rakennettava sauna ja monikäyttötila sekä parveke/kattoterassi asukkaiden käyttöön. Tilat saadaan rakentaa asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi" on muutettu muotoon "Jokaiselle asemakaavakarttaan merkitylle tontille on ylimpään kerrokseen rakennettava sauna ja yhteistila sekä parveke/kattoterassi asukkaiden käyttöön. Tilat saadaan rakentaa asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi".

Sosiaali- ja terveysvirasto esittää (7.2.2014) lausunnossaan, että virasto on kiinnostunut kaava-alueella olevista tilavarauksista, joille voidaan sijoittaa erityisasumista tai sosiaali- ja terveyspalvelun tiloja; erityisasumisen korttelialue (AKS); AK- ja AKS-korttelialueilla kahteen alimpaan kerrokseen sallitut julkiset palvelutilat sekä kaavamääräyksen mukaan rakennettavat harraste-, kokoontumis- ja muut vastaavat yhteistilat asukkaiden käyttöön.

Kaava-alueelle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi kehitysvammaisten asuntoryhmä "omaporras", jonka laajuus on noin 1 600 k-m².

Vastine

Asemakaavan muutos mahdollistaa erilaisten sosiaali- ja terveysviraston palvelujen sijoittamisen alueelle. On kuitenkin muistettava, että päätökset hankkeiden sijoittumisesta tulisi tehdä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta ne voidaan huomioida tontinvarauksien yhteydessä.

Asuntotuotantotoimisto esittää (31.1.2014) lausunnossaan, että Sompasaaren alueelle on suunniteltu selkeärakenteinen korttelikokonaisuus, jossa suuresta osasta asuntoja on mahdollista avata näkymiä joko merelle tai keskelle aluetta sijaitsevaan puistoon. Alueelta ei ole varattu vielä tontteja asuntotuotantotoimistolle.

Alueelle on kehitetty uudenlaista pysäköintiratkaisua, jossa ensi vaiheessa toteutetaan 65 % kaavan määräämistä autopaikoista pihakanen alle nimeämättöminä. Loput paikat on tarkoitus toteuttaa tarpeen mukaan myöhemmin kolmeen erikseen osoitettuun kortteliin alaspäin enintään kolmeen kerrokseen.

Pysäköinnin toteuttaminen myöhemmin on erittäin haasteellista sopimusteknisesti ja käytännössä mahdollista vain markkinaperusteisesti yksityiseen omistukseen, joko asunto-osakeyhtiön tai yksittäisen asukkaana. ARA-rahoitusjärjestelmässä yhtiöt voivat varata rahaa ainoastaan kohteen rakentamisaikavaiheessa toteutettaviin pysäköintipaikkoihin,



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

eivät mahdollisiin myöhempään lisäpaikkojen kustannuksiin. Tällöin ARA-asukkaidenkin mahdollisesti tarvitsemat lisäpaikat tulisi kustantaa autopaikkaa tarvitsevan asukkaan toimesta. Käytännössä on hyvin epätodennäköistä, että autopaikan ostaja tulisi ARA-talouksista, ainakaan ARA-vuokra-asunnoista.

Peruspysäköintinormi 1/120 on varsin runsas ottaen huomioon alueen hyvän saavutettavuuden ja keskeisen sijainnin. Kaupungin vuokra-asuntojen osalta on huomioitu 20 % vähennyt ja seniorikohteissa 25 % verrattuna vastaavaan omistusasuntokohteeseen. Vastaavatyypistä vähennystä voisi soveltaa myös ARA-rahoitteiseen asumisoikeustuotantoon.

Kaksi pienempää korttelia 10633 ja 10634, jotka on osoitettu useampi-tasoiseen maan alle menevään pysäköintiratkaisuun, ovat kooltaan ja muodoltaan epätaloudellisia kun otetaan huomioon, että monitasoisessa ratkaisussa rampit vievät paljon tilaa. Useampaa pysäköintitasoa tulisikin harkita lähinnä kolmannessa siihen osoitetussa korttelissa 10636.

Korttelikohtainen pysäköinti on pihakansien alla, joka on positiivisesti sijoitettu niin ylös, että yksitasoisena se voitaneen toteuttaa tulvarajan yläpuolella. Kääntöpuolena korkealla olevasta pihakannesta on se, että rakennukseen muodostuu runsaasti pimeää tilaa autohallia vastaan. Kadut on myös suunniteltu nousevaksi puistoon päin, jolloin poikittaisien katujen kaltevuus vaikeuttaa esteettömien sisäänkäyntien suunnittelua ja aiheuttaa tehottomuutta maantasokerrokseen.

Kaavamerkintöjen mukaan rakennuksen korkeudet polveilevat runsaasti. Osittain kysymys on maanpinnan nostamisen aiheuttamasta polveilusta maantasossa, eikä kattopintojen polveilusta, kuitenkin kerrosmäärien vaihtelu heijastuu kerrostasojen ratkaisuihin. Kaavaehdotuksen miljöö vaikuttaa korkeatasoiselta ja viihtyisältä ja merellisen ympäristön hyvin huomioivalta, mutta etenkin kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon haasteelliselta. Pysäköintipaikkojen toteuttaminen vaihteellain helpottaa alkuvaiheen kustannuspaineita.

Vastine

Asemakaavaehdotuksen autopaikkamääräykset ovat nykyisten, kaupunkisuunnittelulautakunnan 7.2.2012 hyväksymien autopaikkamäärien laskentaohjeiden mukaiset. Kaavamääräykset mahdollistavat myös autopaikkojen kustannustehokkaamman sijoittelun Helsingin uuden pysäköintipolitiikan mukaisesti. Lisäksi kaava sallii tietyin reunaehdoin perusnormia alhaisemman paikkamäärän toteuttamisen.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Asemakaavan määräykseen on lausuntokierroksen jälkeen lisätty Helsingin uuden pysäköintipolitiikan mukaisesti mahdollisuus autopaikkojen kokonaismäärän vähentämiseen varaamalla osa autopaikoista yhteiskäyttöautoille.

Helsingin pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteisiin on listattu asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeen tarkistaminen muun muassa siten, että pysäköintivaatimukset nykyistä paremmin edistävät yhteiskunnan tukeman asuntorakentamisen toteutumista. Tämä saattaa tarkoittaa lievennyksiä myös ARA-tuotannon osalta. Tällä hetkellä vähennys-oikeus koskee kuitenkin vain kaupungin vuokratuotantoa ja erityisasumista.

Asemakaavassa on määräys "Mikäli tontti ei osallistu alueelliseen pysäköintilaitokseen, eikä toteuta asemakaavan edellyttämää autopaikkojen vähimmäismäärää, tulee autopaikkojen riittävyys osoittaa ennen korttelin 10636 alueellisen pysäköintilaitoksen rakennusluvan hyväksymistä".

Asemakaavassa on lisäksi määräys "Kukin tontti saa sijoittaa korttelikohtaisten autopaikkojen lisäksi autopaikkoja alueelliseen pysäköintilaitokseen. Pysäköintilaitoksen autopaikkoja saa sijoittaa kortteleihin 10633, 10634 ja 10636 enintään kolmeen kerrokseen".

Kortteli 10636 sopii parhaiten useampitasoisen yhteiskäyttöisen pysäköintilaitoksen rakentamiseen ja on todennäköistä, että useampitasoinen pysäköintilaitos toteutuu ainoastaan kortteliin 10636. Mahdollisimman joustavan pysäköinnin toteutustavan aikaan saamiseksi on kuitenkin oleellista sallia useampitasoisen pysäköintilaitoksen rakentaminen kaikkiin kolmeen kortteliin toteutuksen vaikeudesta huolimatta.

Helen Sähköverkko Oy toteaa (3.2.2014) lausunnossaan, että kaava-alueen pohjoisosassa kulkee Helen Sähköverkko Oy:n (HSV) Suvilahti-Herttoniemi 2x110 kV avojohto. Tätä johtoa varten on vuokrattu johto-alue, joka on leveydeltään 30 m.

Asemakaavassa on johtokadun reunaan sijoitettu ajotie sekä jalankulkuväylä. Johtoalueelle ei saa rakentaa mitään kahta (2) metriä korkeampia rakenteita ilman HSV:n lupaa. Johtoalueelle ei suositella istutettavaksi puita vaan matalakasvuisia pensaita, jotka kasvaessaan eivät ulotu johtojen turvarajojen sisäpuolelle. Rakennusvaiheessa avojohdun tulee pitää joka tilanteessa viiden (5) metrin turvaetäisyys.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Helen sähköverkko Oy:llä ei ole muutosehdotukseen muuta huomautettavaa.

Vastine

Asemakaavan muutoksessa on huomioitu avojohdon johtoalue, eikä sen sisäpuolelle esitetä puuistutuksia. Katusuunnitelmien laatimisen yhteydessä sekä rakennusten rakentamisen aikana on syytä huomioida avojohdon vaatimat turvaetäisyydet. Alueen suunnittelua tullaan jatkamaan yhteistyössä Helen Sähköverkko Oy:n kanssa.

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) esittää (17.2.2014) että HKL on antanut aiemmin ohjeita hyvän raitiotieradan suunnittelun suhteen sekä kommentoinut kaavaluonnosta. Esitetyn kaavan alueella on pääpiirteittäin mahdollisuudet hyvään raitiotieratkaisuun. Tämä kuitenkin vaatii liikennesuunnittelun yhteydessä tehtävien raitioliikennerekaisujen huolellista suunnittelua yhdessä HKL:n kanssa. HKL:llä ei ole erityistä huomauttamista muutetun kaavan suhteen.

Vastine

Alueen suunnittelua ja erityisesti katusuunnittelua tullaan jatkamaan tiiviissä yhteistyössä HKL:n kanssa hyvän lopputuloksen aikaan saamiseksi.

Helsingin Satama -liikelaitos esittää (3.2.2014) lausunnossaan, että alueen varsinainen satamatoiminta poistui vuonna 2009 Vuosaaren sataman valmistuttua. Kaava-alueella sijaitsee kuitenkin vielä Helsingin Sataman vesikaluston kotisatama ja huoltotoimintaan tarvittava alue. Helsingin Satama tarvitsee vesikalustoaan sataman rakentamiseen ja kunnossapitoon liittyvissä tehtävissä. Vesikalusto on myös määrätty palvelemaan öljyvahinkojen torjunnassa. Helsingin Satama on vähentänyt ja jatkaa vähentämistä sellaisen kaluston osalta, jota ei tarvita edellä mainittujen tehtävien hoidossa.

Aluerakentamisprojektin ilmoituksen mukaan tukikohta voisi sijaita nykyisellä paikallaan vuoteen 2015 asti. Helsingin Satama on esittänyt, että sen vesikaluston tukikohta voitaisiin siirtää Hanasaaren voimalaitoksen edustalla sijaitsevalle laiturialueelle. Sieltä olisi ilmeisesti tarvetta varata tukikohta myös Staran merellisiä toimintoja varten. Sen tukikohta sijaitsee tämän lausunnolla olevan asemakaava-alueen länsirannalla.

Helsinki merellisenä kaupunkina tarvitsee vesialueidensa ja rantojensa ylläpitoon vesillä liikkuvaa kalustoa. Vesikaluston tukikohtaongelma tu-



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

lee ratkaista kaavoituksella nykyistä pitkäjänteisemmin. Edellistä seikkaa lukuun ottamatta Helsingin Satamalla ei ole huomautettavaa Sompasaaren alueen asemakaavan muutosehdotukseen.

Vastine

Sompasaaren asemakaavan muutos toteuttaa osaltaan Kalasataman (Sörnäistenrannan-Hermanninrannan) osayleiskaavaa nro 11650, joka tuli lainvoimaiseksi 14.3.2008. Osayleiskaavassa Sompasaaren alue on ositettu kerrostalovaltaisen asumisen alueeksi, eikä alueelle ole mahdollista järjestää pysyviä tukikohta-alueita satamatoiminnoille. Merelliselle tukikohdalle on osoitettu korttelialue Kruunuvuorenrannasta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL toteaa (17.1.2014) lausunnossaan, että Sompasaaren alueelle suunniteltu asuinalue tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011:n kärkivoitteiden toteuttamista. Suunniteltu asuinrakentaminen tiivistää ja eheyttää yhdyskuntarakennetta laajentamalla kantakaupunkia vastavalla tehokkuudella rakennettua aluetta kantakaupungin välittömässä läheisyydessä. Suunnittelualueelle esitetyt asunnot ja muut toiminnot sijoittuvat luontevaan paikkaan Kalasataman keskuksen läheisyyteen ja muun Kalasataman uudisrakentamisen yhteyteen.

HSL:n asemakaavan luonnoksesta antama lausunto on merkittävässä määrin huomioitu asemakaavaehdotuksen laadinnassa. Alueen joukkoliikenne tulee keskittymään alueen itälaidan kokoojakadulle, Aallonhalkojalle. Kadun tilavaraus ja geometria mahdollistavat hyvät edellytykset joko bussi- tai raitioliikenteelle.

Suunnittelualan ratkaisut mahdollistavat Kalasataman keskukselta Sompasaaren kautta keskustaan johtavaan raitiolinjaan varautumisen. Varautuminen on tärkeää siihen saakka, kunnes lopullinen linjaus on päätetty. Linjan toteutus riippuu osin Kruunuvuorenrannan ja laajasalon raitiotien toteutumisesta. Myös mahdollinen Kalasataman ja Pasilan välisen raitiotien toteutuminen vaikuttaa Sompasaaren raitiolinjaan. Itsenäisenä linjana Sompasaaren linjan kysyntä perustuisi ainoastaan Sörnäistenniemen, Sompasaaren ja Nihdin matkatuotokseen, minkä ei Kalasataman joukkoliikenneselvityksessä ole todettu riittävän itsenäiselle raitiolinjalle. Osana laajempaa linjastollista ratkaisua linjalle on kuitenkin löydettävissä perusteet.

HSL pitää erittäin hyvänä ratkaisuna sitä, että alueen kokoojakatu, Aallonhalkoja, on myös osa kaupungin laajuista pyöräilyn pääreitistöä. Pyöräilyn pääreittien jatkuvuuteen ja sujuvuuteen tulee kiinnittää huomiota. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet Kalasataman keskukseseen, Kalasa-



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

taman metroasemalle ja Itäväylän bussipysäkeille kulkevat Sörnäistenniemen kautta. Yhteyksien jatkuvuudesta suunnittelualueen rajoilla on huolehdittava jatkosuunnittelussa laadittaessa yksityiskohtaisempia liikennesuunnitelmia. HSL ehdottaa, että jatkosuunnittelussa myös pyörätie kulkee eri tasossa suhteessa ajorataan ja jalkakäytävään Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittelyssä esitettyjen laatutasotavoitteiden mukaisesti (HSL julkaisu 21/2012).

HSL ehdottaa, että pyöräpysäköintimääräystä harkitaan vielä hotelli/hotellikylpylälle. Liikenneviraston uudessa jalankulku- ja pyöräteiden suunnitteluohjeessa (luonnos 7.6.2013) tullaan suosittamaan hotelleille ja ravintoloille 1 pp/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 pp/työntekijä.

Suunnittelualueen ulkosityöinen katuverkko mahdollistaa raitioliikenteen kannalta korkeatasoiset suunnitteluratkaisut. Asuintonttien liikenneyhteyksien suunnittelu pihakaduiksi vähentää tarvetta kokoojakadun, Aallonhalkojan, poikki kulkeville liikennevirroille, ja liikenne keskittyy kadun pohjois- ja eteläpäissä sijaitseviin Kapteeni Sundmanin kadun ja Vinsentinkadun liittymiin. Tämä suunnitteluratkaisu vastaa HSL:n lausunnossa esitettyä ratkaisua ja parantaa raitioliikenteen luotettavan liikennöinnin edellytyksiä.

HSL:n mielestä Aallonhalkojaa ylittävien suojateiden määrää pitää vähentää. Suojateiden määrää vähentämällä voidaan nopeuttaa raitioliikennettä alueen läpi. Tieliikennelainsäädäntö asettaa raitioliikenteen väistämisvelvolliseksi jalankulkijaa kohtaan, jos jalankulkija on suoja tiellä tai on asumassa sille.

Kadun itäpuolella sijaitseva rantaraitti on toiminnallisuudeltaan ensisijaisesti virkistäytymisaluetta. Tästä syystä rantaraitille pääsyä ei pidä suunnitella yhtä ahtain periaattein kuin yleisesti. Suojateiden määrän vähentäminen ei heikennä rantaraitin käyttökelpoisuutta virkistäytymisalueena merkittävästi. HSL:n mielestä yksityiskohtaisemmassa liikennesuunnittelussa pitää harkita yhtä suojatietä Aallonhalkojan yli kutakin pihakadun liittymää kohti tai suojateiden korvaamista shared space -tyyppisillä ylityspaikoilla.

Aallonhalkojalle on tehty varaus yhdelle kahden vaunun mittaiselle (pituus yli 60 metriä) raitiovaunupysäkille. Yksityiskohtaisemmassa liikennesuunnittelussa on osoitettava tilavaraukset myös bussiliikenteen pysäkeille tilanteessa, jossa raitioliikennettä ei ole vielä aloitettu. Bussiliikenteen pysäkeille on tarve myös yöllisen joukkoliikenteen aikana, jolloin raitioliikenne ei ole kullussa ja liikenneyhteydet hoidetaan bussein.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

HSL pitää tärkeänä, että yksityiskohtaisemman liikennesuunnittelun joukkoliikennettä koskevat ratkaisut laaditaan tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Vastine

Kaavakarttaan on kaupunkisuunnittelulautakunnassa 10.12.2013 hyväksyn pyöräpysäköinnin kehittämisohjelman mukaisesti lisätty määräys: "Tontille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä on 1 pp/15 asiakaspaikkaa ja 0,3 pp/työntekijä hotelli- ja kylpylärakennusten korttelialueella."

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien jatkuvuus, pyörätien korkotaso, suoja-ten määrää ja lopullinen sijainti sekä bussiliikenteen pysäkkivaraukset määritetään liikenne- ja katusuunnitelmien yhteydessä tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) vesihuolto esittää (10.2.2014) lausunnossa, että asemakaavan muutos aiheuttaa mittavat vesihuollon uudisrakentamiset alueella. Kaavaselostuksen mukaan vesihuollon uudisrakentamiskustannukset ovat noin 3 milj. euroa. Pumppamolle on kaavassa varattu paikka Kapteeni Sundmanin kadun ja Sompasaarenlaiturin kulmasta.

Vastine

Uudelle alueelle on välttämätöntä toteuttaa täysin uusi vesihuoltoverkosto. Kustannusarvio on laadittu yleissuunnittelutarkkuudella. Lausunto ei edellytä muutoksia asemakaavaan.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto toteaa (14.1.2014) lausunnossaan, että alueen länsipuolella sijaitsee Hanasaaren B-voimalaitos ja huippulämpökeskus sekä niiden maanpäälliset nestemäisen polttoaineen varastosäiliöt (2 x 7 500 m³). Voimalaitos on Euroopan Unionin ns. SEVESO-II direktiivin tarkoittama suuronnettomuusvaarallinen laitos. Tällaisille laitoksille on Ympäristöministeriön kirjeessä Dnro 3/501/2001 määritelty konsultointivyöhykkeitä, joiden läheisyydessä kaavoittajan tulisi konsultoida Tukesia turvallisuuden varmistamiseksi. Hanasaaren voimalaitokselle konsultointivyöhykkeeksi on määritelty 0,5 km. Kyseinen etäisyys ei ole suojaetäisyys.

Voimalaitokselle tehdyn suuronnettomuusvaarojen arvioinnin perusteella öljysäiliöiden mahdollisen tulipalon ja/tai räjähdysten lämpösäteily tai painevaikutus ei aiheuta välitöntä vaaraa kaava-alueelle. Mahdollisen öljypalon savukaasujen komponenteille (erityisesti rikkidioksidi) teh-



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

dyissä leviämismallinuksissa on todettu, että rikkidioksidin ERPG-3 pitoisuus ylittyy noin kilometrin etäisyydellä. ERPG-3 (Emergency response planning guidelines, USA) on pitoisuus (15 ppm), jossa lähes kaikkien ihmisten arvioidaan voivan olla tunnin ajan ilman hengenvaaraa. Ihmisille vaarallisen pitoisuuden (100 ppm) arvioidaan ylittävän lähinnä voimalaitoksen alueella noin 300 metrin etäisyydellä päästölähteestä. Tällaisten tapahtumien on arvioitu olevan hyvin epätodennäköisiä.

Selvityksessä on arvioitu myös kivihillele tapahtuvien onnettomuuksien seurauksia. Tällaisissa tilanteissa arvioidut merkittävät vaikutukset eivät ulotu kaava-alueelle. Tukesilla ei ole muuta huomautettavaa lausuntopyynnön johdosta.

Vastine

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston lausunnossa ei esitetä muutoksia kaava-alueelle esitettyyn uuteen rakenteeseen. Asemakaavan laatimisen yhteydessä on otettu huomioon voimalaitoksen toiminta ja laaditut vaaran- ja riskinarviot.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus esittää (6.2.2014) lausunnossaan seuraavaa:

Meluntorjunta

Meluntorjunnan osalta ei ole huomauttamista nykytilanteessa. Mikäli Hanasaareissa polttoaineena ryhdytään käyttämään enemmän biopolttoainetta, vaikuttanee se mm. liikenteen määrään. Muuttuneen tilanteen arvio meluvaikutusten osalta on syytä esittää.

Liikenne

Asemakaavalla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta Helsingin kantakaupungissa Kalasataman metroaseman läheisyydellä. Kaava mahdollistaa raitiolinjan johtamisen Kalasataman metroasemalta Sompasaaren Aallonhalkojan kadun kautta Nihtiin. Aallonhalkoja toimii myös osana pyöräilyn pääreitistöä. On tärkeää, että kaavalla varmistetaan toimivan joukkoliikenteen toteuttamismahdollisuudet ja sujuvat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet metroon, mahdolliseen raitioliikenteeseen sekä bussiliikenteen pysäkeille.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Hanasaaren voimalaitos

Hanasaaren voimalaitos on nk. Seveso direktiivilaitos. Kaavoituksessa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon Hanasaaren voimalaitoksen ja siihen kuuluvan polttoainesataman aiheuttamat meluvaikutukset sekä muut vaikutukset. Mikäli Hanasaaren toimintaa päätetään jatkaa kaupunginvaltuuston vuonna 2015 tekemällä päätöksellä, Joudutaan Hanasaaren voimalaitoksen toimintaan tekemään muutoksia. Näistä olennaisimpia mahdollisten melu- ja pölyämishaittojen tai muiden haittojen osalta ovat biopolttoaineiden käytön lisääminen sekä kevyen polttoöljyn varastosäiliöiden sijoittaminen voimalaitosalueelle. Myös nämä muutokset tulee ottaa huomioon Sompasaaren alueen kaavoituksessa.

Vuoden 2009 suuronnettomuusvaarojen raportointi -dokumentissa ei käsitelty biopolttoaineiden varastointia lainkaan.

Mikäli Vuosaaren ei päädytä rakentamaan tulevaisuudessa uutta biopolttoaineita käyttävää C-voimalaitosta, tarkoittaa se sitä, että sekä Hanasaassa että Salmisaassa siirryttäisiin huomattavasti laajempaan (arvioiden mukaan 40 % polttoainetehosta. biopolttoaineiden (pellettien) käyttöön. Tämän seurauksena myös pelletin varastointimäärä Hanasaassa tulisi olemaan huomattavasti suurempi kuin edellä mainituissa vaaranarvioinneissa. Tämän vaihtoehdon suuronnettomuusvaarojen arviointia koskevaa dokumenttia ei ole kaava-asiakirjoissa.

Tulvan torjunta

Kaavaselostuksessa on mainittu pian julkaistavan suosituskorkeusoppaan Helsingin lukema N2000 +2,80 m. Lisäksi on mainittu, että pysäköintihallien rakenteet vesipaine-eristetään tasolle +3 asti.

Suosituskorkeuslukema N2000 +2,80 m ei pidä sisällään aaltoiluvaraa. Katajanokan ja Sompasaaren välinen yli puolen kilometrin mittainen yhtenäinen pyyhkäisy matka aiheuttaa kuitenkin tarpeen ottaa aaltoiluvara huomioon. Helsingin kaupungin ja ilmatieteenlaitoksen yhteistyössä tekemän aaltoiluvaraselvityksen mukaan aaltoiluvaran Sompasaaren kohdalla tulisi olla 25–50 cm. Tämä tulee huomioida alinta rakentamiskorkeutta määrättäessä ja välittömästi rantaan sijoituvia rakenteita suunniteltaessa.

Maaperä

Sompasaaren maaperässä esiintyvät haitta-aineet edellyttävät kunnostustoimia ennen alueen ottamista asemakaavan mukaiseen käyttöön. Tästä tulee olla asemakaavamääräys.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Vesistövaikutukset

Asemakaavan muutosehdotus koskee vesialueen osalta sisäsaariston rannikkovesimuodostumaa Kruunuvuorenselkä (2_Ss_027), jonka ekologinen tila on luokiteltu välttäväksi sekä vesienhoitosuunnitelmassa vuoteen 2015 että lokakuussa 2013 julkistetussa uudessa luokitteluehdotuksessa. Vesimuodostuman hyfdologis-morfologinen muuttuneisuus on arvioitu suureksi rantaviivan ja vesialueen muutosten sekä siltojen ja penkereiden vaikutuksen takia.

Kaavamuutosehdotuksen mukaan Sompasaaren itärantaa on tarkoitus leventää 10 metriä itään, jolloin Sompasaaren ja Mustikkamaan välinen salmi kapenee entisestään. Rantaan on lisäksi tarkoitus sijoittaa liike-, toimisto- ja ravintolalaivoja, jotka saattavat osaltaan vaikuttaa veden liikkeisiin salmessa. Kaava-aineistossa ei ole kuitenkaan arvioitu vaikutuksia salmessa tapahtuviin virtauksiin ja Vanhankaupungin selän vedenvaihtuvuuteen. Vanhankaupungin selän yhteys salmien ulkopuoliseen vesialueeseen on huomattavasti heikentynyt aiempien täyttöjen vaikutuksesta, eikä sitä tule enää nykyisestään heikentää. Kaavamuutoksen vaikutukset tulee arvioida luotettavasti ja riittävän tarkasti, ja ehdotusta on tarpeen mukaan muokattava siten, ettei tällaista vaikutusta aiheudu. Tulisi myös arvioida, onko alueen rakentaminen mahdollista toteuttaa niin, että veden vaihtuvuutta parantamalla vähennetään aiempien täyttöjen aiheuttamaa haittaa.

Kaava-alueen sedimenteissä on aikaisemmissa tutkimuksissa todettu kohonneita haitallisten aineiden pitoisuuksia ja erityisesti orgaaniset tinayhdisteet ovat ongelmana alueella. Kalojen trifenyylitinapitoisuus on tällä alueella poikkeuksellisen korkea, ja myös kemiallisen tilan luokittelussa käytettävä veden tributyyliitinapitoisuus on kohonnut. Vesienhoitosuunnitelmassa vuoteen 2015 kyseisen vesimuodostuman kemiallinen tila on luokiteltu hyväksi, koska käytettävissä ei ole ollut riittävästi luokittelussa käytettäviä TBT:n vesipitoisuustuloksia. Uutta kemiallisen tilan luokitteluehdotusta ei ole vielä tehty, mutta veden TBT-pitoisuus ylittää nyt käytettävissä olevien tulosten mukaan luokittelussa käytettävän laatunormin. Tekeillä olevassa merenhoitosuunnitelmassa otetaan tilan arvioinnissa huomioon myös kalojen haitallisten aineiden pitoisuudet. Alueella tulee pyrkiä siihen, että erityisesti sedimentin pinnassa olevien haitallisten aineiden pitoisuudet laskevat, jotta niiden vaikutus veteen ja eliöstöön vähenee. Tämä voi tapahtua sedimenttien peittyessä puhtaammalla kiintoaineella tai rajoitetuilla alueilla mahdollisesti puhdistusruoppauksin. Rantojen suunnitellun käytön vaikutus sedimenteissä olevien haitallisten aineiden leviämiseen ja peittymiseen sekä mahdollisuudet haittojen vähentämiseen tulee arvioida ennen kaava-

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



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

muutoksen hyväksymistä. Myös sedimentin likaantuneisuuden merkitys vesialueen tulevan käytön kannalta on syytä arvioida.

Yhteenveto

Asemakaavan selvityksiä tulee täydentää. Asemakaavan muutoksesta on syytä järjestää tämän jälkeen neuvottelu, johon olisi hyvä kutsua ainakin Helsingin Energian, pelastustoimen, Tukes:in ja Helsingin ympäristökeskuksen edustajat.

Vastine

Asemakaavan selvityksiä ja kaavaselistusta on lausunnon johdosta täydennetty. ELY-keskuksen esittämä neuvottelu asemakaavan muutoksesta on järjestetty 21.5.2014. Neuvottelun muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Esitettyjen selvitystarpeiden osalta voidaan todeta seuraavaa:

Meluntorjunta

Voimalaitoksen muutosten meluvaikutuksia on tarkasteltu Helsingin Energian teettämässä selvityksessä *"Biopolttoaineiden käytön lisääminen Helsingin energiantuotannossa, Melumallinnus ympäristövaikutusten arviointia varten, Ramboll, 13.1.2014"*. Selvityksen mukaan lisääntyvä rekkaliikenne ei vaikuttaisi mallinnusten perusteella Sompasaaren melutasoon pienpoltossa eikä myöskään vaihtoehdossa, jossa biopolttoaineen osuus olisi 40 %. Satamaan ei ole tulossa nykyisiä hiililaivoja meluisampia aluksia. Satamatoiminnan melu ei voimakkuudeltaan lisäännä, mutta alusliikennettä (proomuja) olisi bio- 40 % -vaihtoehdossa satamassa nykyistä useammin.

Asemakaavamääräyksissä on varauduttu epävarmuustekijöihin julkisivujen ääneneristysvaatimuksissa.

Joukkoliikenteen toteuttamismahdollisuudet

Asemakaavan muutoksessa on kaava-alueen itäreunassa oleva katualue, Aallonhalkoja, mitoitettu mahdollistamaan joukkoliikenteen sijoittuminen alueelle.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet

Asemakaavan muutoksen lähtökohtana on ollut sujuvien ja turvallisten jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien luominen alueelle.

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



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Hanasaaren voimalaitoksen vaikutukset

Energiahuoltoalueen nykyisten toimintojen potentiaalisia riskejä ja poikkeustilanteiden vaikutuksia ympäristöön on kartoitettu ja arvioitu tarkemmin Sörnäistenrannan - Hermanninrannan osayleiskaavan ja Hanasaaren asemakaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä sekä Helsingin Energian muutoshankkeiden yhteydessä. Selvityksissä on kartoitettu voimalaitoksen, sataman ja polttoainevarastojen riskejä ja mallinnettu häiriötilanteiden vaikutuksia. Nykyisten toimintojen laajimmalle laitosalueesta haittaa aiheuttaviksi tilanteiksi on arvioitu suuret tulipalot, etenkin laitosalueen raskaan polttoöljyn varaston tulipalo. Sen savukaasut voisivat levitä erittäin laajalle ja aiheuttaa suojautumistarpeen myös Sompasaaren alueella. Raskaan polttoöljyn palon savukaasujen laajimmalle varaa aiheuttavat komponentit ovat mallinnusten mukaan rikki- ja hiilidioksidi. Analyyseissä tarkastellut onnettomuuskenaariot arvioitiin hyvin epätodennäköisiksi. Asemakaavaselostusta on täydennetty melun osalta.

Hanasaaren voimalaitoksen toimintaa koskevat biopolttoaineen käyttöönottoa koskevat tiedot on täydennetty asemakaavaselostukseen. Lisäksi asemakaavaselostukseen on täydennetty tiedot kevyen polttoöljyn varastoinnin vaikutuksista.

Kevyen polttoöljyn varastosta on laadittu suuronnettomuusvaarojen arviointi, jossa on tarkasteltu öljysäiliön palon savukaasujen leviäminen, hiukkas- ja kaasupäästöt ja lämpösäteily. Myös räjähdystarkastelu on tehty.

Pelletin pienpolton ja IE-direktiivin mukaiset kemikaaleja koskevat muutokset on Tukes hyväksynyt (TUKES 6355/36/2013, 26.11.2013) ja antanut päätöksessään määräykset ja ehdot riittävän turvallisuuden varmistamiseksi. Tukes on päätöksessään arvioinut, ettei muutoksista aiheudu heikennystä vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin turvallisuustilanteeseen. Kevyen polttoöljyn vuotojen hallinta paranee nykytilaan verrattuna. Vaaranarviointit on tehty myös 40 % biopolton vaihtoehdolle. Selvitykset on laadittu valtioneuvoston vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin turvallisuusvaatimuksista antaman asetuksen (856/2012) periaatteiden mukaisesti. Arvioinneissa on tunnistettu ja arvioitu vakavimpia tilanteita. Asemakaavaselostusta on täydennetty vaaranarviointien osalta.



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

Tulvan torjunta

Selostukseen on korjattu alimmaksi rakentamiskorkeudeksi +3.1 m (N2000). Sompasaassa käytetty aaltoiluvara on +0.3 m. Selostuksen maininta pysäköintihallien vesipaine-eristämisestä on korjattu tasoon 3.1.

Maaperän haitta-aineet

Sompasaaren maaperän pilaantuneisuus on selvitetty kaavoituksen aikana ja kaavassa on annettu pilaantuneisuuden selvittämistä ja maaperän puhdistamista koskeva kaavamääräys. Kaavaa ei ole tarpeen tältä osin täydentää.

Vesistövaikutukset

Alueen sedimenttien haitta-ainepitoisuudet on tutkittu asemakaavoituksen yhteydessä ja tutkimuksia on täydennetty sedimentin pintaosista sukeltamalla otetuilla näytteillä. Alueella on todettu etenkin raskasmetalleja, öljyhiilivetyjä, organotinayhdisteitä, PAH- ja PCB-yhdisteitä. Alue on entinen satama, jonka toiminnot on siirretty Vuosaaren alueen vapauttamiseksi asuinkäyttöön. Satamatoiminnan aiheuttamat merenpohjaan kohdistuneet vaikutukset, kuten TBT:n päästöt ja laivojen potkurivirtausten aiheuttamat pohjasedimentin kulkeutuminen ja pohjan tilan jatkuva häiriintyminen ovat poistuneet. Yhdyskuntateknisen huollon parissa olevan ranta-asutuksen vaikutukset merialueen tilaan ovat vähäiset.

Alueelta rakentamisen yhteydessä poistettavat haitta-ainepitoiset sedimentit käsitellään ja sijoitetaan haitta-ainepitoisuuden edellyttämällä tavalla lupaehtojen mukaisesti. Meriläjäytukseen kelpaamaton aines vietään muualle käsiteltäväksi. Asemakaavan mukainen rakentaminen ei siten lisää, vaan jopa vähentää merenpohjassa esiintyvien haitta-ainemääriä. Alueella on tehty virtausmittauksia, joiden yhteydessä on todettu, että pohjalla tapahtuu sedimentoitumista. Haitta-ainepitoisten sedimenttien peittyminen puhtaampaan ainekseen alueen rakentamisen jälkeen on mahdollista, mikäli myös muualta peräisin oleva kuormitus on vähentynyt.

Kalasadaman edustan merivesien laatua seurataan säännöllisesti rakentamisen vaikutusten selvittämiseksi. Seuranta tehdään riippumatta siitä, onko alueella käynnissä rakentamista vai ei. Vesinäytteitä otetaan vuosittain kahdeksasta pisteestä kahtena eri mittauskertana. Näytteitä on otettu sekä pinnan että pohjan läheisyydestä. Niistä on tutkittu mm. sameus, kiintoainepitoisuus, pH, ravinteet, PAH-yhdisteet, PCB-



3.12.2013, täydennetty 30.6.2014

yhdisteet, öljyhiilivedyt, klooratut orgaaniset yhdisteet, raskasmetallit, syanidi ja organotinayhdisteet. Vesinäytteissä ei ole todettu ympäristölaatunormeja ylittäviä pitoisuuksia yhdestäkään tutkituista haitta-aineista. Laboratorioanalyysimenetelmillä mitattavia pitoisuuksia on todettu sinkkiä, bariumia ja arseenia. Tutkimuksissa ei ole tullut esiin seikkoja, joiden perustella asemakaavan mukainen asuminen meren rannalla ei veden laadun perusteella olisi mahdollista. Yhdyskuntateknisen huollon parissa olevan ranta-asumisen vaikutukset vesialueen tilaan ovat vähäiset.

Kruunuvuorenselän ja Vanhankaupunginlahden välistä veden vaihtoa on tutkittu virtaus- ja vedenlaatumittauksin vuonna 2013. Mittauksia on tehty 4 kuukauden ajan neljästä pisteestä. Vesien kulkeutumiseen vaikuttavat voimakkaasti Vantaanjoen virtaama sekä mittauksissa todettu Itämeren altaan vuorokausiheilahtelu. Virtaukset ovat selvästi kerrostuneet siten, että yläpuolinen jokivesi ja alapuolinen merivesi virtaavat vastakkaisiin suuntiin. Asemakaavaa varten on laadittu lisätarkastelu, jossa salmien poikkipinta-alat ja salmien kohdalla vallinnut veden kerrostuneisuus on mitattu ja laadittu arvio Sompasaaren täyttöjen vaikutuksista vedenvaihtoon. Tarkastelussa oletettiin, että täyttö tehdään Sompasaaren laaditun rantarakenteiden rakenneteknisen yleissuunnitelman mukaisesti. Maantäytöllä ei arvioida olevan vaikutusta jokivesien purkautumiseen Vanhankaupungin selältä, sillä virtausreitit ovat riittävän suuret pintavesille ja maantäytön vaikutus niiden pinta-aloihin on noin 5 % luokkaa syvyyssvyöhykkeellä 0–5 metriä. Merivesien työntyminen Vanhankaupungin selälle johtuu Itämeren altaan pakotteesta, eikä täytöillä arvioida olevan merkittävää virtausnopeutta hidastavaa vaikutusta. Sen sijaan täyttö pienentäisi oleellisesti 6–9 metrin syvyydellä kulkevaa runsassuolaisimman veden reittiä Sompasaaren ja Mustikamaan välillä. Vanhankaupungin selän syvimät alueet rajoittuvat sen eteläosiin Kulosaaren sillan alueelle, joten suolaisimman meriveden merkitys häviää nykytilanteessa pian pohjoiseen päin siirryttäessä. Mikäli on tarpeen varmistaa, että Vanhankaupunginlahden suolapitoisuus pysyy nykyisellään, tulee huolehtia riittävästä syvän veden yhteyden säilymisestä vesirakentamisen yhteydessä. Syvän veden yhteys voidaan varmistaa esimerkiksi ruoppaamalla. Asemakaavaan on lisätty määräys riittävän syvänveden yhteyden varmistamisesta.

**KALASATAMAN 5 ASEMAKAAVAN ASUKASTILAISSUUS****Sompasaari, Capellan puistotien korttelit, sosiaali- ja terveysasema, Sörnäistenniemen toimistotalot, Diak ammattikorkeakoulu****Paikka:** Kalasataman tuleva asukastalo, Parrulaituri 2**Aika:** 21.8. klo 18 - 19.30**Läsnä kaupunkisuunnitteluvirastosta:**

Tuomas Hakala, projektipäällikkö
Salla Hoppu, arkkitehti
Pia Kilpinen, arkkitehti
Jouni Heinänen, maisema-arkkitehti
Tuukka Linnas, arkkitehti
Johanna Iivonen, liikennesuunnittelija
Juha-Pekka Turunen, tilaisuuden puheenjohtaja

Osallistujia: 5 henkilöä**Tilaisuuden kulku**

Tilaisuuden aluksi Tuomas Hakala esitteli Kalasataman rakentamista ja suunnittelua yleisesti. Sen jälkeen esiteltiin kukin kaavahanke erikseen ja käytiin hanketta koskevaa keskustelua.

Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä:

- Rantojen korkeus 3 m. Onko ajateltu kalastajia ja onkimista rannalta?
 - o Sompasaarissa esim. on portaita merenpinnan tasolle. Lähelle vettä pääsee.
- Onko alueen tuulisuus ja melu otettu huomioon?
 - o On otettu huomioon ja tuulisuutta on tutkittu Kalasataman keskuksen kaavoituksen yhteydessä.
- Sosiaali- ja terveyskeskus, päätöksentekoprosessi?
- Onko kylpylähotellille toteuttajaa?
 - o Ei vielä. Kylpylähotellin paikka on osoitettu myös Korkeasaaren kävijöitä ajatellen.
- vaikuttaako Kruunusilta suunnitelmaan jos se vedetään Hakaniemeen?
 - o Siltayhteyttä tutkitaan vielä eikä sillasta ole vielä tehty lopullista päätöstä. Lisäksi Hanasaaren voimalaitos vaikuttaa sillan rakentamiseen.
- Sörnäistentunneli: onko rakentaminen järkevää ja mitä tapahtuu jos tunnelia ei rakenneta.
 - o Kasvava liikenne ei mahdu nykyiseen katuverkkoon eikä vaihtoehtoa tunnelille ole löytynyt (ilman että liikenne ruuhkautuu)
- Miksi tunneli tulee niin aikaisin pintaan? Miksei sitä voi viedä Lahdenväylälle saakka?

21.8.2013

- o Kallio ei ulotu pohjoisemmaksi (olisi todella kallis toteuttaa) lisäksi yleiskaavassa on pohjoisemmassa toinen tunnelivaraus jota ei voisi toteuttaa.

- Halutaanko autoliikennettä lisätä Helsingissä?

Tuomas Hakala esitteli Sompasaaren kaavaluonnoksen.

- Hotellin taksiliikenteen kapasiteetti, onko riittävä?
- Liiketilän sijoittaminen siten, että on yrittäjille riittävän vetovoimainen. Rantakatujen kivi-jalkaliikkeet.
- Mikä on kiinteistöjako ja AH-tontti ja kuka hoitaa ylläpidon?
 - o Huoltoyhtiö vastaa AH-tontin = yhteispihan ylläpidosta.
- Keskusteltiin yleisesti kaupungin pysäköintipolitiikasta

Pia Kilpinen esitteli Capellan kortteleiden kaavaluonnoksen.

- Kalasataman keskuksen tornien varjostava vaikutus?
 - o Varjoisuus kortteleista järjestetyn arkkitehtuurikilpailun lähtökohta ja voittanut ehdotus esittää hyviä ja mielenkiintoisia asuntoratkaisuja vaikeaan paikkaan (asunnoista aukeaa kiinnostavia näkymiä).

Jouni Heinänen esitteli sosiaali- ja terveysaseman kaavaluonnoksen.

- Kuinka suurta aluetta tai ketä keskus palvelee?
 - o toiminta-alueen laajuus ei ole vielä tarkentunut mutta ainakin Vallilan terveysasema lakkautetaan.
- Kuka suunnittelee terveyskeskusta onko arkkitehti jo tiedossa?
 - o Pekka Helin

Tuukka Linnas esitteli toimistokortteleiden kaavaluonnoksen.

Salla Hoppu esitteli Diakin kaavaluonnoksen.

- Milloin pohjoisosaa aletaan rakentaa? Kuinka kauan kierrätyskeskus toimii?
 - o Alueen rakennettavuus haastavaa. Toteutetaan myöhemmin.

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

NEUVOTTELU SOMPASAAREN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA NRO 12200

Kokousaika Keskiviikkona 21.5.2014 kello 13–14
Kokouspaikka Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kansakoulukatu 3, Helsinki
Kaupunkisuunnittelulautakunnan sali

1. Tausta ja kokouksen järjestäytyminen

Uudenmaan ELY-keskus on Sompasaaren asemakaavan muutosehdotusta nro 12200 koskevassa lausunnossaan 6.2.2014 esittänyt, että asemakaavan selvityksiä tulee täydentää. Asemakaavan muutoksesta on syytä järjestää tämän jälkeen neuvottelu, johon olisi hyvä kutsua ainakin Helsingin Energian, pelastustoimen, TUKES:in ja Helsingin ympäristökeskuksen edustajat.

Sovittiin, että puheenjohtajana toimii asemakaavapäällikkö Olavi Veltheim ja sihteerinä suunnittelija Martina Jerima kaupunkisuunnitteluvirastosta.

Puheenjohtaja totesi, että neuvottelu on kutsuttu koolle em. ELY:n lausunnon johdosta. Neuvottelun osanottajat esittäytyivät.

2. Asemakaavan selvityksiä koskevat täydennykset

Projektipäällikkö Tuomas Hakala ja DI Kaarina Laakso esittelivät ELY-keskuksen lausunnossa esiin nostetut selvitystarpeet ja niiden johdosta tehdyt selvitykset ja täydennykset

Meluntorjunta

Voimalaitoksen muutosten meluvaikutuksia on tarkasteltu Helsingin Energian biopolttoaineen lisäämisen ympäristövaikutusten arvioinnissa, johon on teetetty melumallinnus. Lisääntyvä rekkaliikenne ei vaikuttaisi mallinnusten perustella Sompasaaren melutasoon pienpoltossa eikä myöskään vaihtoehdossa, jossa biopolttoaineen osuus olisi 40 %. Satamaan ei ole tulossa nykyisiä hiililaivoja meluisampia aluksia. Satamatoiminnan melu ei voimakkuudeltaan lisäännä, mutta alusliikennettä (proomuja) olisi bio- 40 % -vaihtoehdossa satamassa nykyistä useammin.

Asemakaavamääräyksissä on varauduttu epävarmuustekijöihin julkisivujen ääneneristysvaatimuksissa.

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

Joukkoliikenteen toteuttamismahdollisuudet sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteydet

Katusuunnitelmaluonnoksessa osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien huomiointi. Lähtökohtana on ollut kaava-alueen yhteyksien liittäminen olemassa olevaan verkostoon.

Hanasaaren voimalaitoksen vaikutukset

Asemakaavaselistusta on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon mukaisesti Helsingin Energian teettämällä vaaranarvioinneilla. Helsingin Energia on laatinut vaaranarvioinnit ja suuronnettomuusarvioinnit jo päätetyille muutoksille puupelletin 5-10 % - seospoltosta ja IE-direktiivin mukaisille muutoksille, joita ovat lähivuosina toteutettavat voimalaitoksen savukaasujen typenpoistojärjestelmä sekä huippulämpökeskuksen polttoaineen vaihtaminen raskaasta kevyeen polttoöljyyn. Vaaranarvioinnit on tehty myös 40 % biopolton vaihtoehdolle.

Sompasaaren asemakaava-alue sijaitsee lähimmillään noin 350 metrin etäisyydellä tulevista kevyen polttoöljyn säiliöistä ja lähimmillään noin 400 metrin etäisyydellä suurimittakaavaisen 40 % biopolton silloista ja yli 200 metrin etäisyydellä pienpolton 5-10 % silloista. Laajimmalle voivat ulottua savukaasujen vaikutukset. Suurten palojen savukaasupilvissä on suuret hiukkaspitoisuudet ja pilvet kulkeutuvat erittäin pitkälle. Palavan kohteen lähellä päästöpilvi on kuitenkin todennäköisesti maantasoa korkeammalla. Vaikutuksia on arvioitu terveysperusteisten PAC-arvojen perusteella. PAC3 kuvaa hengenvaaraa aiheuttavaa ja PAC2 pitoisuutta, jossa voi seurata palautumattomia tai muuten vakavia terveysvaikutuksia. Kaasujen PAC2-arvot ulottuvat pisimmällä hiilimonoksidilla, noin 250 metrin etäisyydelle suuren pellettisiilon palosta (40 % vaihtoehto). Muutoin (kevyt polttoöljy ja pelletin pienpoltto) palotilanteissa PAC2- arvot ulottuivat palokohteista kaasumaisille yhdisteille enintään alle 100 metrin päähän. Palojen lämpösäteilyvaikutukset eivät ulottuneet kriittisellä tavalla Sompasaaren missään tarkastelluista tapauksista. Tarkasteltujen onnettomuuksien merkittävät ylipainevaikutukset eivät myöskään ulotu Sompasaaren alueelle. Vaaranarviointien ja suuronnettomuusmallinnusten perusteella etäisyydet ovat riittävät myös uusien jo päätettyjen muutosten ja mahdollisesti tulevaisuudessa toteutuvan 40 % biopolton osalta.

Asemakaava-alueelle on lisäksi suunniteltu riittävät pelastusreitit.

Tulvan torjunta

Asemakaavaselistukseen on korjattu virheellinen suositellun alimman sallitun rakentamiskorkeuden lukema. Kaava-alueelle suositeltava Helsingin tulvastrategian ja ympäristöopas 52:n mukainen suositeltava alin rakentamiskorkeus on 3.1 m (N2000). Kaavaselistukseen on niin ikään korjattu maininta pysäköintihallien vesipaine-eristämisestä vähintään tasolle +3.1 asti.

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

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

Maaperän haitta-aineet

Maaperän pilaantuneisuutta koskeva määräys on kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.12.2013 puoltamassa asemakaavan muutosehdotuksessa. Lausunnossa ollut huomautus määräyksen lisäämisestä on siten aiheeton.

Vesistövaikutukset

Sompasaaren alueella on asemakaavaehdotuksen valmistumisen jälkeen tehty täydentäviä tutkimuksia sedimenttien haitta-aineista. Koska haitta-aineita on esiintynyt koko tutkitulla syvyydellä, teettää Helsingin rakentamispalvelu Stara lisäselvityksiä GTK:lla menetelmällä, jolla tavoitellaan häiriintymättömien näytteiden saamista syvemmistäkin sedimenttikerroksista. Asemakaavassa on varauduttu sedimentin haitta-aineiden esiintymiseen koko rakennettavalta syvyydeltä.

Sedimenttien haitta-aineiden vaikutus ei lisääny, vaan mahdollisesti pienenee tulevaisuudessa, sillä aiempien satamatoimintojen vaikutukset, päästöt ja sedimentin liikkuminen säännöllisen alusliikenteen potkuvirtausten vaikutuksesta ovat loppuneet.

Kalasadaman edustalla seurataan merivesien laatua säännöllisesti rakentamisen vaikutusten selvittämiseksi. Kaksi kertaa vuodessa kahdelta syvyydeltä otettavissa vesinäytteissä ei ole mitattu ympäristölaatu normit ylittäviä pitoisuuksia mitään haitta-ainetta. Seuranta jatkuu myös tänä vuonna. Tuloksia toimitetaan ELY-keskukselle. Vesien laatu ei vaikuta kaavan mukaiseen asumiseen Sompasaarissa. Myöskään asuminen ei aiheuta haittaa merivesien laadulle, sillä alue on yhdyskuntateknisen huollon piirissä.

Merivesien virtauksia on mitattu kesän-syksyn 2013 aikana neljän kuukauden ajan neljässä mittauspisteessä kahdella eri syvyydellä. Virtausnopeuden lisäksi on mitattu lämpötilaa, suolaisuutta ja sameutta. Lukemia on otettu tunnin välein. Alueella vallitsee kaksikerrosvirtaus, jossa vähäsuolaisempi jokivesi on pinnassa ja suolaisempi merivesi pohjassa. Vallitseva virtaussuunta on etelä-pohjoinen. Suunta vaihtuu noin kerran vuorokaudessa.

Kaikki virtausaukot Kruunuvuorenselän ja Vanhankaupungin lahden välillä on mitattu ja myös virtausnopeudet on mitattu kaikista. Sompasaaren vesirakentamisen vaikutuksia vedenvaihtoon on arvioitu. Tarkastelussa oletettiin, että täyttö tehdään Sompasaareen laaditun rantarakenteiden yleissuunnitelman mukaisesti. Maantäytöllä ei arvioida olevan vaikutusta jokivesien purkautumiseen Vanhankaupungin selältä, sillä virtausreitit ovat riittävän suuret pintavesille ja maantäytön vaikutus niiden pinta-aloihin on noin 5 % luokkaa syvyysvyöhykkeellä 0-5 metriä. Merivesien työntyminen Vanhankaupunginselälle johtuu Itämeren altaan pakotteesta, eikä täytöillä arvioida olevan merkittävää virtausnopeutta hidastavaa vaikutusta. Sen sijaan täyttö pienentäisi oleellisesti 6-9 metrin syvyydellä kulkevaa runsassuolaisimman

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

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

veden yhteyttä Sompasaaren ja Mustikkamaan välillä. Vanhankaupunginselän syvimät alueet rajoittuvat sen eteläosiin Kulosaaren sillan alueelle, joten suolaisimman meriveden merkitys häviää nykytilanteessa pian pohjoiseen päin siirryttäessä. Mikäli katsotaan tarpeelliseksi varmistaa, että Vanhankaupunginlahden suolapitoisuus pysyy nykyisellään, tulee huolehtia riittävästä syvän veden yhteyden säilymisestä Sompasaaren salmessa.

Asemakaavaan on lisätty määräys riittävän syvän veden yhteyden varmistamisesta vesirakentamisen yhteydessä.

3. Viranomaisten puheenvuorot

Helsingin Energia

Helsingin Energian mukaan ELY-keskuksen lausunto ei aiheuta huolta. Voimalaitos toimii ympäristöluvassa asetettujen ehtojen mukaisesti. Esittelyyn ei ollut lisättävää, paitsi että suuronnettomuuksien vaarojen arviointi pelletin pienpoltolle, jota tilaisuudessa esitettiin, on prosessisuunnittelun edetessä tarkentunut. Kun arviointia ruvettiin suunnittelun alkuvaiheissa tekemään, ei tiedetty miten turvaratkaisuja oli hoidettu esimerkiksi ulkomailla. Tarkasteluissa otettiin lähtökohdaksi, ettei turvallisuusratkaisuja ole lainkaan käytössä. Kun tietoa pelletin käsittelyn turvallisuusratkaisuista ja onnettomuustyypeistä saatiin laitetoimittajilta ja julkaisuista, tehtiin uusi vaarojen arviointi. Suuronnettomuudet pelletin pienpoltossa ovat osoittautuneet erittäin epätodennäköisiksi. Vaarojen arvioinnit tarkentuvat asteittain suunnittelun edetessä. Sama periaate koskee muitakin tehtyjä tarkasteluja.

Typenoksidipäästöjen vähentäminen on välttämätöntä teollisuuspäästädirektiivin raja-arvojen saavuttamiseksi. SNCR laitteisto edellyttää reagenssin syöttämistä polttoprosessiin, eli voimalaitoskattiloihin. Reagenssiksi on vaaranarvioinnin perusteella valittu ammoniakkiveden asemesta ureavesi, joka ei ole luokiteltu vaaralliseksi kemikaaliksi. Ureavesiliuos varastoidaan voimalaitoksen lähelle sijoitettavassa noin 250 m³ säiliössä.

Kaikki laaditut vaaranarvioinnit ovat lähtökohtia tarkemmalle suunnittelulle, jossa voidaan ottaa huomioon ja parhaimmillaan poistaa tunnistettuja riskejä sekä lieventää mahdollisia seurauksia. Onnettomuusskenaariot on laadittu asetuksen 856/2012 periaatteiden mukaisesti. Skenaarioita, jotka on todettu mahdottomiksi, ei mallinneta. Helen tiedusteli Tukesilta, onko heidän näkemyksensä vaaranarvioinneista oikea. Tukesin edustajan mukaan periaate on oikea.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Tukesilla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta. Onnettomuusskenaariot on esitetty asianmukaisesti. Tukesin ensisijainen valvottava asia onnettomuustilanteissa ovat tulipalojen ja räjähdysten lämpösäteily ja painevaikutukset. Kun näiltä

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

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

vaikutuksista on onnettomuudessa riittävästi suojassa, on terveillä aikuisilla yleensä aikaa siirtyä suojaan savukaasuilta. Tämän vuoksi välittömään läheisyyteen ei ole syytä kaavoittaa herkkiä (suuret kokoustilat, hoitolaitokset jne.) kohteita.

Pelastuslaitos

Pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta. Todettiin kuitenkin, että pelastuskaluston tulee päästä asuinalueelle kahdesta toisistaan riippumattomasta suunnasta. Pelastusreitit tulee huomioida ja järjestää sekä mitoittaa pelastuskalustolle sopiviksi. Sompasaareissa tämä koskee esimerkiksi siltoja, joilla liikennöi raitiovaunu.

- Kaupunkisuunnitteluviraston taholta todettiin, että kaavaselostukseen on liitetty pelastusreitisuunnitelma. Sompasaareen on suunniteltu umpikortteleita, joita kadut kiertävät, mutta piholle pääsy on mahdollinen. Kaavavaihetta seuraavassa jatkosuunnittelussa pelastusreittejä suunnitellaan vielä tarkemmin yhdessä pelastuslaitoksen kanssa.

Ympäristökeskus

Ympäristökeskus piti hyvänä että selvityksiä on päivitetty. Savukaasun osalta ei kuitenkaan ole huomioitu pahimman säätilan leviämismahdollisuuksia. Talotekniikassa tulee huomioida mahdollisuus sulkea ilmanotto, jotta savu ei pääse rakennuksien sisälle. Voisi harkita tätä koskevan kaavamääräyksen lisäämistä ehdotukseen.

- Kaupunkisuunnitteluviraston taholta todettiin, että ilmanoton sulkemista koskevaa kaavamääräystä on käytetty esimerkiksi Hermannissa. Nykyisin muut säädökset (rakennusmääräyskokoelma) edellyttävät rakennusten varustamista tällä tekniikalla, joten erillistä kaavamääräystä ei tarvita.

ELY-keskus

ELY-keskuksen taholta toivottiin tietoa hanke-YVAssa arvioidun vaihtoehto 2 melumallinnuksesta: Onko pellettien purku äänettömämpää kuin hiililaivojen purku? Mikä vaikutus pellettikuljetuksiin liittyyvällä laivaliikenteen määrän kasvulla on melutasoon?

- Helsingin Energian mukaan pellettilaivojen purkuvaiheessa syntyvä melu on verrannollinen hiilisetaman toimintaan. Uusilla purkumenetelmillä on mahdollisuus päästä alhaisempiin melutasoihin. Alusmäärän kasvu on otettu arvioinnissa huomioon. Lisäksi todettiin, että ympäristöluvan melumääräykset säätelevät toimintaa.
- Kaupunkisuunnitteluviraston taholta todettiin, että asemakaavassa lähtökohdiana on nykyinen melutaso. Asemakaavassa on julkisivujen ääneneristävyysvaatimuksissa otettu huomioon nämä epävarmuustekijät.

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

Sovittiin, että selostusta täydennetään tältä osin.

ELY-keskuksen taholta todettiin, että vesistövaikutusten osalta selvitykset ovat asianmukaisia.

Kaavamerkintää riittävästä syvän veden yhteydestä pidettiin hyvänä, jos se on toteutettavissa. Huomioitiin, että sedimenttiselvitykset ovat hieman kesken. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa tulee esittää riittävät johtopäätökset. Lisäksi todettiin, että rantarakentaminen edellyttää lupamenettelyä, missä vesistövaikutukset on otettava huomioon.

- Kaupunkisuunnitteluviraston taholta todettiin, että lupamenettely on vireillä. Asemakaavassa ei ole keskeneräisiä tutkimuksia, selvityksiä teettää Stara lupamenettelyä ja ruoppauksia varten ja vesiluvan hakijan kanssa selvitetään asian eteneminen.

ELY-keskuksen taholta kysyttiin, onko onnettomuusskenaarioissa tarkasteltu ainoastaan pohjoisinta siiloa vai sisältyykö tarkasteluun myös muita vaihtoehtoja. Kaavaselostuksessa tulee käydä ilmi että koko alueesta tulee terveellinen ja turvallinen.

- Kaupunkisuunnitteluviraston taholta vastattiin, että vaikka skenaariokuvassa näkyvät seurausvaikutukset vain pohjoisimmalle siilolle, ovat vaikutukset samat muillekin. Asemakaavassa etäisyydet on tarkasteltu lähimmästä mahdollisesta siilosta ja pienimmästä etäisyydestä.

Sovittiin, että kaavaselostustekstiä täydennetään tältä osin.

4. Jatkotoimenpiteet ja kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja totesi kokouksen lopuksi, että kaikki edellä mainitut täsmennykset lisätään selostukseen ja tämän kokouksen muistio liitetään vuorovaikutusraporttiin.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14.

OSALLISTUJAT

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Brita Dahlqvist-Solin
Saku Härkönen
Heidi Åkerla
Pekka Mannisto

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

Martina Jerima, Hanna Pikkarainen, Katri Erroll 26.5.2014, tark. 6.6.2014

Hannu Airola
Anna Yrjölä
Ilpo Huolman
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
Erkki Teräsmaa

Helsingin kaupunki

Pelastuslaitos
Pekka Ronkainen
Harri Laakso

Helsingin Energia
Ilkka Toivokoski
Teemu Nieminen

Ympäristökeskus
Raimo Pakarinen
Eeva Pitkänen

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Olavi Veltheim, pj
Katri Erroll
Riitta Venesmaa
Kaisu Tähtinen
Tuomas Hakala
Matti Neuvonen
Kaarina Laakso
Raila Hoivanen
Hanna Pikkarainen
Martina Jerima, sihteeri

JAKELU
Osallistujat ja kutsutut