

Rahoitusjohtaja

24.1.2012

20.ko (Länsisatama, Jätkäsaari) Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus (nro 12020)

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Yleistä

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että Saukonlaiturin asemakaava-alueen toteutus aloitetaan kaava-alueen koillispäästä aikaisintaan vuonna 2014 ja toteutus etenee lounaaseen uudelle täyttöalueelle pari vuotta myöhemmin. Asemakaavan valmistelu on edennyt kaupunkisuunnitteluvirastossa talous- ja suunnittelukeskuksen Länsisataman aluerakentamisprojektin ja kaupunkisuunnitteluviraston Länsisatamaprojektin kesken sovitun tavoiteaikataulun mukaisesti. Lisätäyttöalueen rakentaminen on aloitettu kuluvana vuonna.

Kanava-alue

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty kanavat ja kanava-allas, jotka sijoittuvat lähes kokonaan nykyiselle maa-alueelle. Kanavat erottavat kaava-alueen länsiosan saareksi, joka yhdistetään silloilla mantereeseen. Vesiaihe tukee kaavoitustavoitteiden mukaisesti vetovoimaisen merellisen kantakaupungin jatkeen syntymistä.

Kanava-alueen toteuttaminen esitetyn kaltaisena on sen sijaan erittäin ongelmallista. Asemakaavaehdotuksen laatimisvaiheessa kanava-alueen todelliset pohjaolosuhteet eivät ole olleet tiedossa. Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen on tehty geoteknisiä ja ympäristöhygieenisiä selvityksiä, jotka osoittavat että kanava-alueen keskeinen kanava-allas sijoittuu alueelle, joka on täytetty louhetukipenkereiden ympäröimään altaaseen sekalaisella aineksella jättämällä savikerros täytön alle. Yhtenäisen savikerroksen paksuus on enimmillään 11 metriä. Tutkimusohjelman mukaisesta n. 140 kairauspisteestä on tehty n. 100 ja kairaukset jatkuvat syksyn ajan.

Savikerroksen johdosta kanavarakenteen toteuttaminen edellyttää täydellistä tai osittaista massanvaihtoa, sillä varmuus sortumaa vastaan ei muutoin ole riittävä (varmuuskerroin on alimmillaan 1,6 kun sen tulee olla vähintään 2,0). Osittaisella massanvaihdolla tasoon -12 tai -10 saakka saavutetaan riittävä varmuus sortumista vastaan, mutta kaikki kanavan läheisyyteen rakennettavat rakenteet on perustettava tukipaalutuksen varaan sekä tason +1,0 yläpuolelle tehtävä maatyttö on tehtävä paalulaatalle alueellisen stabiliteetin turvaamiseksi. Tasoon -10,0 tehtävä massanvaihto edellyttää lisäksi tyytymistä matalampaan vesisyvyyteen.

Savikerroksen yläpuolella oleva pilaantunut täyttöaines on niinikään ongelmallinen. Poistettavissa maa-aineksissa on kanava-altaan alueella n. 123 000 tonnia pilaantunutta maa-ainesta, jonka joukossa on runsaasti sekalaista rakennusjätettä. Poistettavien pilaantuneiden massojen hyötykäyttö lähialueilla tehtävissä täytöissä on epätodennäköistä. Märkien rakennusjätettä sisältävien pilaantuneiden massojen käsittelykustannukset vaihtelevat suuresti, minkä johdosta kustannusarviossa on syytä soveltaa kalleinta yksikköhintaa.

Laadittujen selvitysten mukaan kanava-alueen rakentamiskustannukset ovat 20,1 - 28,0 milj. €, josta pohjanvahvistustöiden osuus on vaihtoehdosta riippuen 1,4 - 3,6 milj. € ja pilaantuneiden massojen käsittelyn osuus 5,0 - 7,0 milj. €. Ongelmallisista pohjaolosuhteista aiheutuva lisäkustannus on näin ollen 6,4 - 10,6 milj. €, mikä merkitsee kaikkien kanavan viereisten asuintonttien yhteenlaskettuun kerrosalaan 38 780 kem2 kohdennettuna lisäkustannusta 165 - 273 €/kem2.

Edellä kuvatuista syistä asemakaavaehdotuksen mukaista kanavaa ei voida pitää toteuttamiskelpoisena. Jatkossa asemakaavaa tulee kehittää asemakaavaehdotuksen mukaisessa hengessä ottamalla huomioon myös kanavan rantarakenteiden toteutus- ja ylläpitovastuu samoin kuin rakennusten julkisivujen huolto erityisesti silloin kun rakennusten seinälinja ulotetaan vesirajaan saakka.

Saukonlaituri (luoteinen laituriranta)

Saukonlaiturin osalta asemakaavaehdotuksessa lähdetään siitä, että 1920-luvulta ja eri aikoina rakentunut laiturijärjestelmä suojellaan kaavassa kokonaisuudessaan muistumana vanhasta tavarasatamatoiminnasta. Asemakaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä laiturirakenteen säilymisen teknisiä edellytyksiä ei ole otettu huomioon eikä selvitetty mikä nykyisen laiturirakenteen ja sen tukirakenteiden kunto on.

Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen tehdyssä selvityksessä todetaan mm., että puupaaluilla vinopaalutetun laiturirakenteen taakse rakennettavien rakennusten tukipaaluutus todennäköisesti katkaisee vinopaaluja ja siten vaarantaa laiturirakenteen stabiliteetin. Vanha vinopaalutettu rakenne on herkkä pysyville ja lyhytaikaisille kuormitusmuutoksille sellaisenaankin.

Mikäli rakennusalueen rajaa ei siirretä laiturirakenteesta kauemmaksi, vanhan vinopaalutetun laiturirakenteen paikalleen jättäminen on merkittävä riski. Rakennusalojen rajoja olisi siirrettävä vähintään kymmenen metriä. Vaihtoehtoisesti laiturirakenne on purettava n. 116 metrin pituudelta ja korvattava uudella.

Asemakaava-alueen koilliskulmauksessa Saukonlaiturin rantaan on kaavaan merkitty KTY-1 -tontti veneiden

Rahoitusjohtaja

24.1.2012

korkeasäilytysvarastohankkeen tarvetta silmällä pitäen. Veneiden siirto korkeavarastosta veteen ja vedestä takaisin varastoon tehdään trukilla. Asemakaavaehdotuksessa on merkinnät vesialueen (w) ja sen yli johtavan sillan (s-1) rakentamiseksi varastorakennukseen ulottuvana altaana, joka toimisi vesillelaskupaikkana. Tästä poiketen laituriranta tulee rakentaa suorana, jolloin asemakaavaehdotuksen mukainen veneensiiroallas ja sen ylittävä silta ovat tarpeettomia. Veneallas/silta -ratkaisu on lisäkustannus eikä sen toteuttaminen kuulu kaupungin eikä mahdollisen venevarastoyrittäjän intresseihin. Venevaraston kannalta suora laituriranta on toimivin, kaupungin kannalta taloudellisin, eikä aiheuta hukkainvestointeja, mikäli tontin käyttötarkoitus mahdollisesti muuttuu.

KTY-1 -tonttia numero 20062/1 koskeva Saukonkadun puoleista julkisivua koskee määräys, jonka mukaan veneiden korkeasäilytysrakennuksen tulee avautua Saukonkadulle koko julkisivun korkuisin lasiseinin. Määräys on syytä muuttaa yleispätevämmäksi ottaen huomioon tontin mahdollinen käyttötarkoituksen muuttuminen.

Pysäköinti

Ns. avoimien kortteleiden eli kortteleiden 20064 ja 20065 pysäköinti järjestetään ko. kortteleiden alueella kannenalaisena. Kumpaankin kortteliin on vain yksi pysäköinnin ajoyhteys ja kummassakin korttelissa on kolme tonttia. Korttelin 20064 yhteenlaskettu kerrosala on 13 700 kem2 ja korttelin 20065 kerrosala 15 300 kem2 . Kortteleiden tontit tulevat todennäköisesti jaettavaksi useamman toteuttajan kesken. Toteuttamisen kannalta tonttien sitominen korttelikohtaisesti yhteen pysäköintijärjestelyllä aiheuttaa rakentamisaikaisia ja myös pysyviä vaikeuksia, sillä eri tonttien toteuttajilla on yleensä toisistaan poikkeavat suunnittelutavoitteet ja aikataulut.

Pysäköintipaikkojen sijoittamista on selvitetty laaditussa avoimien kortteleiden viitesuunnitelmassa. Sen mukaan tarvittavan autopaikkamäärän sijoittaminen korttelialueille 20064 ja 20065 toteutuu ainoastaan kaksikerroksisessa vaihtoehdossa, joka luonnollisesti johtaa korkeaan autopaikkakustannukseen.

Asemakaava-alueen itäisellä osalla kortteliin 20067 on kaavassa esitetty pysäköintilaitos, joka palvelisi lähikortteleiden pysäköintiä. Asemakaavaehdotuksen mukainen rakennusala viittaa siihen, että pysäköintilaitos tulisi toteuttaa ympyränmuotoisena.

Ympyränmuotoisessa pysäköintilaitoksessa autopaikan hinta on laaditun selvityksen mukaan 31 500 - 36 000 € (i=115,1) ramppijärjestelystä riippuen. Ympyränmuotoisen pysäköintilaitoksen haittapuolena on tehottomuus verrattuna suorakaiteen muotoiseen

Rahoitusjohtaja

24.1.2012

laitokseen, mikä nostaa autopaikan hintaa. Ympyränmuotoista pysäköintilaitosta ei käytännössä myöskään ole mahdollista toteuttaa vaiheittain, mikä sen sijaan tulisi kyseeseen rakentamalla kaksi tai useampi yhteen ajoramppiin tukeutuva suorakaiteen muotoinen laitos.

Kivijalkaliiketilat

Jätkäsaari on erinomainen tilaisuus toteuttaa toimiva ja elävä keskustan yhteydessä oleva asuin- ja työpaikka-alue. Sijainti saarella kuitenkin rajoittaa ulkopuolisen ostovoiman elävöittävää vaikutusta. Saukon-laiturin kaava-alueen asiakaskunta muodostuu lähes yksinomaan lähialueen asukkaista. Syksyllä 2011 valmistuneen kaupallisen selvityksen mukaan Jätkäsaaren suunnitellut kokonaisvolyymit näyttävät vaativan myös ulkopuolisen ostovoiman hyödyntämistä.

Saukonlaiturin asemakaava-alueen kaupalliset palvelut tukeutuvat voimakkaaseen keskukseen, minkä johdosta keskuksen ja kivijalkatarjonnan suhde on harkittava tarkoin. Ylimiöitus johtaa elävän katutason sijasta päinvastaiseen lopputulokseen, rapauttaa kaupunkikuvaa ja viihtyvyyttä sekä luo taloudellista kuormaa toteutettaville asunnoille ja muille toimitiloille.

Saukonlaiturin asemakaavaehdotuksessa on merkitty varattavaksi liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi vähintään 3 830 kem². Ottamalla huomioon, että päivittäistavarakaupan palvelut keskittyvät myöhemmin kaavoitettavaan kaupalliseen keskukseen ja erikoisliikkeet toimivat parhaiten kaupallisissa keskuksissa, volyyymiä on pidettävä liian suurena. Liiketilat on lisäksi merkitty kaava-alueelle toisistaan erilleen, jolloin niiden kesken ei synny toisiaan tukevaa kaupallista synergiaa. Parhaimmat edellytykset liiketilöiden kannattavuudelle syntyy pääkatujen varsille edellyttäen että myös asiakaspysäköinti on sujuvaa.

Yhteenveto

Talous- ja suunnittelukeskus esittää lausuntonaan, että Saukonlaiturin asemakaava-alue tulee jakaa kahteen osaan. Läntisellä osalla on selvitettävä tarkemmin kanava-alueen rakennettavuusolosuhteet, Saukonlaiturin rakennetekniset kysymykset, otettava huomioon kaupallisten palveluiden mitoitukselta saatu tuorein tieto sekä tarkennettava kortteleiden 20064 ja 20065 toteutettavuus erityisesti pysäköinti huomioon ottaen pyrkimällä kaavan hengen mukaiseen ja taloudellisesti mahdolliseen toteutusratkaisuun.

Asemakaava-alueen itäisellä osalla on huomattavasti paremmat toteuttamisvalmiudet. Jatkossa siinä tulee keskittyä KTY-1 -korttelin (veneiden korkeasäilytysvarasto) osalta rantarakenteen toteuttamiseen



sekä jatkaa pysäköintilaitoksen taloudellisen toteutusratkaisun hakemista.

Lisätiedot

Laitinen Timo, projektinjohtaja, puhelin: 310 36114
timo.laitinen(a)hel.fi

§ 606

**Lausunto 20.ko (Länsisatama, Jätkäsaari) Saukonlaiturin
asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 12020)**

Pöydälle 25.10.2011 § 578

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Saukonlaiturin asemakaavan länsiosa rakentuu kanavan ympärille. Kaavaratkaisu on yleisten alueiden osalta kallis rakentaa ja ylläpitää, koska perustamisolosuhteet ovat vaikeat ja esillä olevaan kaavaehtotukseen sisältyy runsaasti rantarakenteita ja siltoja.

Kustannusten vähentämiseksi rakennusvirasto esittää kanavan uudelleen linjaamista siten, että kalliin rantarakentamisen määrä vähenee. Osa kanavan rakenteista tulee toteuttaa siihen rajoittuvien kiinteistöjen rakenteina siten, että niiden suunnittelu, toteutus ja ylläpito kuuluvat kiinteistölle. Venehotellin edustalle merkittyjen silta- ja kanavarakenteiden kustannukset tulee vastaavasti osoittaa venehotellin kiinteistölle, sillä ne palvelevat sen toimintaa.

Rakennusvirasto katsoo, että perustamisolosuhteiden kannalta hankalimmalla massanvaihtoalueella tulisi tutkia tehokkaampaa rakentamista, jotta kustannukset kerrosneliometriä kohden putoaisivat.

Pilaantuneiden maiden käsittelykustannusten kohoamiseen tulee varautua tutkimusten ja puhdistustyön edetessä. Riskinä on, että myös rakentamiskustannukset nousevat tämän hetkisiä arvioita suuremmaksi suunnittelutyön edetessä.

Vaihtoehtona rakennusvirasto ehdottaa tutkittavaksi kanavan alueen kaavoittamista puistoalueena. Ratkaisu parantaisi Poseidoninpuiston ja Tritoninpuiston yhteiskäytettävyyttä sekä antaisi paremman tuulen- suojan lähikortteleille. Yleisten alueiden rakentamiskustannukset pienenisivät merkittävästi.

Saukonlaituri on pienilmastoltaan tuulinen ranta. Ranta-alueella tulee olla riittävästi viheralueita, joille voidaan istuttaa suojaavaa kasvillisuutta. Poseidoninpuisto ja Tritoninpuisto ovat molemmat kapeita ja pieniä. Ne eivät muodosta riittävää tuulensuojaa rantaan. Erityisesti Tritoninpuisto niemenkärjessä on pienilmastoltaan niin tuulinen ja karu, että sen rakentaminen viheralueeksi on haasteellista ja kallista.

Poseidoninpuistoon ja Tritoninpuistoon rajautuvat asuinrakennukset on sijoitettu kiinni puistoon. Rakennusten ja puiston välissä tulee olla tonttiin kuuluva maa-alue, jotta rakennusten julkisivujen huolto- ja korjaustyöt voidaan tehdä tontilta käsin ilman, että puistoalue vahingoittuu.

Joidenkin asuinrakennuksien sisäänkäynti avautuu suoraan katualueelle. Rakennusten sisäänkäyntien esteettömyysvaatimusten mukaiset rakenteet on sijoitettava tonttien puolelle.

Kantakaupunkiin kuuluvassa tehokkaasti rakennetussa umpikorttelien kaupunginosassa autopaikkanormin on syytä olla väljempi, koska asuinalueen suunnittelu on perustunut tehokkaaseen raidejoukkoliikenteeseen.

Asemakaavaselostuksessa on maininta, että jalankulku ja pyöräily erotetaan toisistaan tasoerolla. Muualla kuin ajoradan yhteydessä tätä ratkaisua ei tule käyttää.

Mikälileisten alueiden rakentamiselle kaavasta aiheutuvia kustannuksia ei pystytä esillä olevan asemakaavaehdotuksen puitteissa pienentämään osoittamalla niitä perustettaville asunto- ja kiinteistöyhtiöille tai kaavaratkaisua olennaisesti muuttamalla, rakennusvirasto suosittaa asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen palauttamista uudelleen valmisteluun. Kaava-alue tulee toteuttaa yhtenä kokonaisuutena.

Jotta yleisten alueiden toteutus- ja ylläpitokustannuksista saadaan parempi kuva, rakennusvirasto suosittaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista, tarkempaa kaavan vaikutusten arviointia.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin ehdoin.

Käsittely

Haapanen Jaakko:

Esityksen muutos: Lisätään seuraava uusi 9 kappale:

Kantakaupunkiin kuuluvassa tehokkaasti rakennetussa umpikorttelien kaupunginosassa autopaikkanormin on syytä olla väljempi, koska asuinalueen suunnittelu on perustunut tehokkaaseen raidejoukkoliikenteeseen.

Esityksen muutos: Poistetaan kappaleen 10 toinen virke.

Esityksen muutos: Lisätään kappaleen 11 loppuun seuraava uusi virke:
Kaava-alue tulee toteuttaa yhtenä kokonaisuutena.

Esittelijä

8.11.2011

va. kaupunginarkkitehti
Jaakko Haapanen

Lisätiedot

Jaakko Haapanen, va. kaupunginarkkitehti, puhelin: 310 38607
jaakko.haapanen(a)hel.fi
Jylhänlehto Marko, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi
Kiiskinen Anu, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi
Lahti Juha, projektinjohtaja, puhelin: 310 38561
juha.lahti(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [Kaavamuutosehdotus nro 12020, kaavakartta](#)
- 2 [Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 9.12.2010](#)

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Kaupunkisuunnitteluvirasto	
Katu- ja puisto-osasto	Esitysteksti

Päätösehdotus

Yleisten töiden lautakunta päättäneen antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Saukonlaiturin asemakaavan länsiosa rakentuu kanavan ympärille. Kaavaratkaisu on yleisten alueiden osalta kallis rakentaa ja ylläpitää, koska perustamisolosuhteet ovat vaikeat ja esillä olevaan kaavaehtotukseen sisältyy runsaasti rantarakenteita ja siltoja.

Kustannusten vähentämiseksi rakennusvirasto esittää kanavan uudelleen linjaamista siten, että kalliin rantarakentamisen määrä vähenee. Osa kanavan rakenteista tulee toteuttaa siihen rajoittuvien kiinteistöjen rakenteina siten, että niiden suunnittelu, toteutus ja ylläpito kuuluvat kiinteistölle. Venehotellin edustalle merkittyjen silta- ja kanavarakenteiden kustannukset tulee vastaavasti osoittaa venehotellin kiinteistölle, sillä ne palvelevat sen toimintaa.

Rakennusvirasto katsoo, että perustamisolosuhteiden kannalta hankalimmalla massanvaihtoalueella tulisi tutkia tehokkaampaa rakentamista, jotta kustannukset kerrosneliometriä kohden putoaisivat.

Pilaantuneiden maiden käsittelykustannusten kohoamiseen tulee varautua tutkimusten ja puhdistustyön edetessä. Riskinä on, että myös rakentamiskustannukset nousevat tämän hetkisiä arvioita suuremmaksi suunnittelutyön edetessä.

Vaihtoehtona rakennusvirasto ehdottaa tutkittavaksi kanavan alueen kaavoittamista puistoalueena. Ratkaisu parantaisi Poseidonipuiston ja Tritonipuiston yhteiskäytettävyyttä sekä antaisi paremman tuulensuojan lähikortteleille. Yleisten alueiden rakentamiskustannukset pienenisivät merkittävästi.

Saukonlaituri on pienilmastoltaan tuulinen ranta. Ranta-alueella tulee olla riittävästi viheralueita, joille voidaan istuttaa suojaavaa kasvillisuutta. Poseidonipuisto ja Tritonipuisto ovat molemmat kapeita ja pieniä. Ne eivät muodosta riittävästi tuulensuojaa rantaan. Erityisesti Tritonipuisto niemenkärjessä on pienilmastoltaan niin tuulinen ja karu, että sen rakentaminen viheralueeksi on haasteellista ja kallista.

Poseidonipuistoon ja Tritonipuistoon rajautuvat asuinrakennukset on sijoitettu kiinni puistoon. Rakennusten ja puiston välissä tulee olla tonttiin kuuluva maa-alue, jotta rakennusten julkisivujen huolto- ja korjaustyöt voidaan tehdä tontilta käsin ilman, että puistoalue vahingoittuu.

Joidenkin asuinrakennuksien sisäänkäynti avautuu suoraan katualueelle. Rakennusten sisäänkäyntien esteettömyysvaatimusten mukaiset rakenteet on sijoitettava tonttien puolelle.

Asemakaavaselostuksessa on maininta, että jalankulku ja pyöräily erotetaan toisistaan tasoerolla. Tämä on esteetön ratkaisu vain, jos pyörätie sijaitsee ajoradalla. Muualla kuin ajoradan yhteydessä tätä ratkaisua ei tule käyttää.

Mikäli yleisten alueiden rakentamiselle kaavasta aiheutuvia kustannuksia ei pystytä esillä olevan asemakaavaehdotuksen puitteissa pienentämään osoittamalla niitä perustettaville asunto- ja kiinteistöyhtiöille tai kaavaratkaisua olennaisesti muuttamalla, rakennusvirasto suosittaa asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen palauttamista uudelleen valmisteluun.

Jotta yleisten alueiden toteutus- ja ylläpitokustannuksista saadaan parempi kuva, rakennusvirasto suosittaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista, tarkempaa kaavan vaikutusten arviointia.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin ehdoin.

Tiivistelmä

Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on Jätkäsaaren läntisin osa. Kaava-alueeseen kuuluu kanava, jonka yli kulkee kaksi kevyen liikenteen siltaa ja kaksi katusiltaa. Perustamis-

olosuhteet ovat alueella pääosin vaativat ja rakentamiskelpoiseksi saattaminen edellyttää massanvaihtoja. Asemakaavaehdotus on lähtökohdiltaan kallis rakentaa ja ylläpitää.

Saukonlaiturin asemakaavasta ja asemakaavamuutoksesta on pyydetty lausuntoa virastolta keväällä 2011. Tuolloin katsottiin tarpeelliseksi selvittää rantarakentamisen kustannukset tarkemmin. Tämän jälkeen on laadittu Rantarakenteiden toteutettavuus selvitys.

Esittelijä

Alue sijaitsee Länsisataman kaupunginosassa, Jätkäsaarella. Aluetta rajaavat pohjoisessa Saukonpaaden satama-allas, idässä sekä etelässä Jätkäsaaren myöhemmin asemakaavoitettavat alueet ja lännessä meri. Kaupunki omistaa alueen.

Saukonlaiturin alue on läntisin osa merellisen Jätkäsaaren uutta asuinalueita. Alueelle suunnitellaan asuinkerrostalo-, rivitalo- ja kaupunkipientialokortteleita sekä rivitalomaisia osuuksia kerrostalokortteleiden sekaan. Saukonlaiturin alueella on Jätkäsaaren toinen peruskoulu, lastentalo sekä sosiaaliviraston nuorisokoti.

Kaava-alueella on kaksi puistoa: Poseidoninpuisto ja Tritoninpuisto. Saukonlaiturin alueen länsiosassa on kanava, joka päättyy alueen eteläreunalla purjevenesatamaan. Alueelle on myös varattu tila veneiden korkeasäilytykselle. Alueen kaupalliset palvelut sijaitsevat pääosin viereisessä Jätkäsaaren keskuskorttelissa, mutta asuinkortteleiden kivijalkoihin on kantakaupunkimaiseen tapaan osoitettu liiketiloja.

Saukonlaiturin alueelle saavutaan Atlantinkadulta, joka on yksi Jätkäsaaren kokoojakaduista. Saukonlaiturin aluetta kiertää tonttikatu, jonka luonne ja nimi muuttuvat ympäröivän korttelirakenteen mukaan. Vieraspysäköinti on osoitettu kadunvarsille. Osa alueen pysäköinnistä on sijoitettu pyöreään pysäköintitaloon ja osa kortteleiden pihakansien alle. Saukonlaiturin vanhimmat hiililaiturirakenteet ovat 1920-luvulta ja eri aikoina rakentuneen laiturin reunamuuri ja köysipollarit sekä suoja- tangot suojellaan kaavassa muistumana vanhasta tavarasatamatoiminnosta.

Kaava-alue on rakennettu täyttömaalle ja osittain Saukko-nimisen luotosaaren päälle. Alueella toimi vuoden 2008 loppuun saakka Jätkäsaaren tavarasatama ja alue oli siihen saakka ulkopuolisilta suljettua merikonttien asfaltista säilytyskenttää. Alueen koko on 19,7 ha.

Rakennusoikeutta kaava-alueella on yhteensä 167 010 k-m² jakaantuen seuraavasti: asumiselle 124 170 k-m², liiketiloille 9 149 k-

m², julkisille rakennuksille 10 000 k-m² ja pysäköintitalolle 23 700 k-m². Alueelle suunnitellaan asuntoja noin 3100 asukkaalle (40 k-m²/asukas).

Pysäköinti on suunniteltu kortteleiden 20061, 20066, 20070 ja 20071 osalta erilliseen pysäköintilaitokseen. Muiden kerrostalokortteleiden pysäköinti on sijoitettu maanalaiseen pysäköintitasoon rakennusten alla. Pien- ja rivitalomaisten ratkaisujen autopaikat sijaitsevat niille osoitetulla tontilla.

Saukonlaiturin alue liittyy koillisosaltaan Jätkäsaarenkallion ja Hieta- saaren asemakaava-alueen asuinkortteleihin Atlantinkadun välityksellä. Alueen koillispuolelle kohoaa tulevaisuudessa osayleiskaavan mukainen Jätkäsaaren kaupallinen keskuskortteli (osayleiskaavassa 40 000 k-m²). Lounaisosaltaan Saukonlaiturin alue liittyy avomereen ja on Helsingin oloissa erittäin tuulinen.

Rantarakenteista on laadittu esisuunnitelma sekä kustannusarvio. Kustannuksissa on suuria eroja rantarakenteiden vaihtoehtoisten ratkaisujen välillä. Maaperässä on rakennekerrosten alla kaatopaikkajätettä ja paksu savikerros. Tonttien ja kanavan rakentamiseen liittyy paljon epävarmuustekijöitä. Vaikeat rakentamisolosuhteet ovat nostaneet kanavan toteuttamisen kustannusarvion korkeaksi alkuperäiseen verrattuna. Kanavan rakentamiskustannukset ovat arviolta 30-35 miljoonaa euroa.

Kustannusten arvioimista varten tehtiin kesän 2011 aikana lisäselvitys maanrakennuskustannuksista sekä kanava- ja rantarakentamisen että siltojen kustannuksista (Saukonlaiturin asemakaava-alue; Rantarakenteiden toteutettavuustarkastelu, 2011).

Yleisten alueiden kokonaiskustannukset Helsingin kaupungille ovat noin 67-72 miljoonaa euroa toteutusvaihtoehdosta riippuen. Kustannukset jakaantuvat seuraavasti:

- Kanava, vaihtoehdosta riippuen yhteensä 30-35 miljoonaa euroa
- Pilaantuneiden maiden käsittely 6 miljoonaa euroa
- Saukonlaiturin vahvistaminen ja rantaluiska 7 miljoonaa euroa
- Venesataman pohjoisreunan rantarakenteet 3,6 miljoonaa euroa
- Uusi meritäyttö 7 miljoonaa euroa
- Sillat yhteensä 2,3 miljoonaa euroa
- Muut yleiset alueet 10,7 miljoonaa euroa
 - kadut 7,2 miljoonaa euroa
 - aukiot ja raitit 1,7 miljoonaa euroa
 - puistot (2,4 hehtaaria) 1,8 miljoonaa euroa

Kanavan kokonaiskustannukset pienenisivät rakennusviraston arvion mukaan noin 7 miljoonaa euroa, jos kanavan länsirannan tukimuuri ja rantarakenteet toteutettaisi osana talojen rakenteita.

Saukonlaiturilla venehotellin kohdalle merkityt silta- ja kanavarakenteet tulee osoittaa venehotellin toteutettaviksi ja ylläpidettäviksi. Näiden rakenteiden osuus rantarakentamisen kustannuksista on noin 1,3 miljoonaa euroa.

Puistojen ylläpidon kustannukset ovat 40 000 euroa/vuosi ja katu-alueiden ylläpidon kustannukset 205 000 euroa/vuosi

Esittelijä

va. kaupunginarkkitehti
Jaakko Haapanen

Lisätiedot

Jaakko Haapanen, va. kaupunginarkkitehti, puhelin: 310 38607
jaakko.haapanen(a)hel.fi
Jylhänlehto Marko, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi
Kiiskinen Anu, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi
Lahti Juha, projektinjohtaja, puhelin: 310 38561
juha.lahti(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [Kaavamuutosehdotus nro 12020. kaavakartta](#)
- 2 [Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 9.12.2010](#)

Otteet

Ote	Otteen liitteet
Kaupunkisuunnitteluvirasto Katu- ja puisto-osasto	Esitysteksti

Päätöshistoria

[Yleisten töiden lautakunta 25.10.2011 § 578](#)

Pöydälle 25.10.2011

HEL 2011-001270 T 10 03 03

H K R 2011-220

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

8.11.2011

25.10.2011 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:

Hänninen Tuula: Ehdotan, että asia jätetään pöydälle.

Kannattaja: Österberg Marianne

Esittelijä

va. kaupunginarkkitehti
Jaakko Haapanen

Lisätiedot

Jaakko Haapanen, va. kaupunginarkkitehti, puhelin: 310 38607
jaakko.haapanen(a)hel.fi

Jylhänlehto Marko, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237
marko.jylhanlehto(a)hel.fi

Kiiskinen Anu, aluesuunnittelija, eteläinen suurpiiri, puhelin: 310 38419
anu.kiiskinen(a)hel.fi

Lahti Juha, projektinjohtaja, puhelin: 310 38561
juha.lahti(a)hel.fi

§ 506

Lausunto kaupunginhallitukselle Jätkäsaaren Saukonlaiturin alueen asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12020 (Länsisatama, Jätkäsaari, Saukonlaituri)

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Kiinteistökartta G2 P3 ja R3

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Länsisataman Jätkäsaaren Saukonlaiturin alueen asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12020 seuraavan lausunnon:

Kaavaehdotuksesta yleisesti

Saukonlaiturin kaava-alue sijoittuu Jätkäsaaren uuden asuin- ja toimitila-alueen länsiosaan erinomaiselle paikalle meren ja kantakaupungin läheisyyteen. Asemakaavan muutos mahdollistaa asuinrakentamista yhteensä 124 170 k-m², liiketiloja 9 140 k-m² ja julkista rakentamista 10 000 k-m². Kaava-alueelle on osoitettu myös erillinen maanpäällinen pysäköintilaitos, jonka rakennusoikeus on 23 700 k-m².

Kaupunkisuunnittelulautakunnan kirje on kokonaisuudessaan liitteenä nro 1.

Kaavakartta määräyksineen on liitteenä nro 2.

Maanomistus- ja hallinta

Kaavaehdotus käsittää yhteensä noin 20,6841 ha suuruisen alueen Länsisataman kaupunginosan Jätkäsaaren alueella. Kaavamuutoksen käsittämä alue on kokonaan kaupungin suorassa omistuksessa ja hallinnassa.

Kaupunginhallitus päätti 10.8.2009 (848 §) varanta Rotav Oy:lle kaavamuutosalueelta noin 6 000 m²:n suuruisen alueen veneiden korkeasäilytys- ja huoltohallin suunnittelua varten 31.12.2011 saakka. Kaavaehdotuksen alueelta ei ole tehty muita varauksia

Asuinrakennusten (AK, A ja AP) korttelit

Kaavamuutosehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asuntoalueen rakentamiselle. Kaavamuutoksessa asuntorakentamiseen esitetyt asuinkerrostalo (AK)- ja asuinpientalo (AP)- sekä muut asuntotontit (A) ovat kuitenkin rakennettavuudeltaan

20.10.2011

pääosin varsin haastavia.

Suuri osa kaavamuutoksen alueelle sijoittuvista asuntorakentamiseen tarkoitetuista tonteista soveltuu sijaintinsa ja rakentamiskustannustensa puolesta erinomaisesti luovutettavaksi sääntelemättömään omistusasuntotuotantoon. Tällaisia tontteja ovat ainakin meren ja kanavan välittömään läheisyyteen sijoittuvat kortteleiden nrot 20056-20061 ja 20064-20065 sekä 20068 asunto- ja asuinkerrostalotontit. Tontit lienee syytä luovuttaa myymällä laatu- tai hintakilpailulla kaupungin maanmyyntitulojen lisäämiseksi. Tämä vastaa myös kaupungin maanluovutuksessa noudattamaan käytäntöä, jossa arvoltaan korkeimmaksi arvioidut tontit luovutetaan myymällä.

Kortteliin nro 20071 osoitetut erityisasumisen tontit (AKS) soveltuvat erinomaisesti esimerkiksi nuoriso- ja opiskelija-asunnoille. Nämä tontit toteutettaisiin mitä ilmeisimmin valtion tukemana tuotantona, joten kaavaratkaisu tukee tältä osin MA-ohjelmassa asetettujen rahoitus- ja hallintamuotojakaumatavoitteiden toteutumista. Myös kortteleiden nrot 20066 ja 20070 tontit soveltunevat valtion tukemaan vuokra-asuntotuotantoon ja ns. välimuodon tuotantoon. Kaava-alueella jäätäneen kuitenkin jonkin verran 20 %:n valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon tavoitteesta. Tavoitteen toteutumista tarkastellaan kuitenkin koko Jätkäsaaren projektialueella, joten tämä ei liene ongelma. Jätkäsaaren tulevilla kaava-alueilla tulee kuitenkin huolehtia, että laadittavat kaavat luovat edellytyksiä myös kohtuuhintaiselle valtion tukemalle vuokra-asuntotuotannolle sekä välimuodon asuntotuotannolle.

Useiden asuinkerrostalokortteleiden ja erityisesti korttelin nro 20061 rakennusmassat ovat hyvin polveilevia. Polveilevat rakennusmassat lisäävät rakennusten vaipan määrää, joka puolestaan luo todennäköisesti merkittäviä haasteita A-energiatehokkuusluokan saavuttamiselle, jota kaupunki edellyttää tontinluovutuksessa. Polveileva rakennusmassa lisää myös rakentamiskustannuksia. Kortteliin nro 20061 sijoittuvien tonttien luovuttamista esimerkiksi laatukilpailulla voitaisiin harkita toteutuskelpoisten ratkaisujen löytämiseksi. Lisäksi Saukonlaiturin alueella voitaisiin kokeilla kumppanuuskaavoitusta ainakin osalla tonteista. Tällaisia tontteja voisivat olla esimerkiksi kortteleihin nrot 20066, 20070 sekä 20071 sijoittuvat asuinkerrostalotontit.

Kortteliin nro 20059 sijoittuvat ns. kaupunkipientalotontit (17 kpl) tulevat olemaan toteutettavuudeltaan vaikeita. Tontit rajoittuvat suoraan kanavaan, jolloin kanavan tukimuurirakenteet tulevat olemaan tonteilla ja tukimuurit ovat osa tonteille rakennettavien rakennusten perustuksia. Mikäli muurirakenteiden toteuttaminen kuuluu tonttien rakentajan

velvoitteisiin, tulee tämä nostamaan tonttien rakentamiskustannuksia merkittävästi. Lisäksi tonttien suuri rakennusoikeus johtanee suuriin ja hyvin kalliisiin asuntoihin, mikä hidastaneen tonttien rakentamista. Tontteihin liittyviä kustannuspaineita helpottaa maanpäällinen pysäköinti, joka on osoitettu järjestettäväksi viereiselle kaikkia kaupunkipientalotontteja yhteisesti palvelevalle autopaikatontille (LPA). Lisäksi tonttien erinomainen sijainti helpottanee isojenkin asuntojen myyntiä.

Korttelin nro 20059 kaupunkipientalotonttien rakentamiseen liittyvistä haasteista ja tonttien välisistä yhteisjärjestelyistä johtuen on todennäköistä, etteivät tontit sovellu ainakaan tavanomaiseen ryhmärakentamiseen ja tontit toteutettaneen yhtiömuotoisena rakentamisena. Tonttien luovutuksessa voitaneen pyrkiä hyödyntämään kevään 2010 aikana järjestetyn Town-house -arkkitehtuurikilpailun tuloksia tai tonteilla voidaan järjestää erillinen laatukilpailu kaupunkikuvallisen laadun varmistamiseksi.

Pysäköintiratkaisut

Asemakaavan muutosehdotuksessa esitetyt tonttien pysäköintiratkaisut perustuvat valtaosin kortteleihin rakennettaviin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin sekä kortteliin nro 20067 sijoitettavaan noin 620 autopaikan (23 700 k-m²), maanpäälliseen pysäköintilaitokseen, joka palvelee asuinkerrostalokortteleita nrot 20061, 20066, 20070 ja 20071.

Kaavamääräysten mukaan autopaikkoja voidaan toteuttaa 15 % vähemmän, jos tontilla on kaupungin vuokra-asuntoja. Kaavamääräystä ei kuitenkaan pidä rajoittaa vain kaupungin toteuttamiin vuokra-asuntoihin, vaan määräyksen tulisi koskea kaikkia valtion tukemia vuokra-asuntoja riippumatta siitä, minkä tahon toteuttamia asunnot ovat. Tontin toteuttajataholla ei voi olla maankäytöllisesti ratkaisevaa merkitystä velvoiteautopaikkamäärien suhteen.

Kaavaehdotuksen pysäköintiratkaisut ovat monelta osin hyvin vaikeita. Esimerkiksi kanavaan rajoittuvien asuinkerrostalokortteleiden nrot 20058, 20064-20065 ja 20068 maanalaiset pysäköintilaitokset on rakennettava ainakin osin vedenpinnan tason alapuolelle. Pysäköintilaitosten asianmukainen toteuttaminen edellyttäne tällöin tavanomaisesta poikkeavia kustannuksia lisääviä rakennusteknisiä ratkaisuja.

Kortteliin nro 20067 osoitettua maanpäällistä pysäköintilaitosta voitaneen pitää lähtökohtaisesti kannatettavana. Pysäköintilaitoksen pyöreä muoto saattanee johtaa laitoksen tehokkuuden alenemiseen, joka saattaa nostaa pysäköintipaikan kustannuksia. Lisäksi

20.10.2011

kustannuksia saattaa nostaa pysäköintilaitokselle todennäköisesti asetettavat korkeat kaupunkikuvalliset vaatimukset. Mikäli po. pysäköintilaitokseen sijoitettavan autopaikan hinta nousee hyvin lähelle kannenalaisen pysäköinnin hintaa, maanpäällinen pysäköintilaitos ei, ainakaan nykyisessä muodossaan ja laajuudessaan, ole välttämättä tarkoituksenmukaisin ratkaisu.

Mikäli korttelin nro 20067 yhteispysäköintilaitoksen autopaikkojen kustannus nousee lähelle kannenalaisen pysäköinnin kustannuksia, kaavan jatkosuunnittelussa voitaisiin tutkia ratkaisua, jossa esimerkiksi asuinkerrostalokortteleiden nrot 20064-20065, 20066, 20068, 20071 ja mahdollisesti myös korttelin nro 20070 autopaikat sijoitettaisiin osittain tai kokonaan Poseidoninpuiston alle rakennettavaan yhteispysäköintilaitokseen. Tällöin korttelin nro 20067 maanpäällisen pysäköintilaitoksen tontti voitaisiin tutkia muutettavaksi osittain tai kokonaan asumiseen. Kyseinen LPA-1 -tontti sijoittuu hyvälle paikalle meren läheisyyteen, ja tontin muuttaminen asutokäyttöön olisi kaupungin kannalta todennäköisesti kokonaistaloudellisesti edullinen ratkaisu. Mikäli mainitulle tontille voitaisiin sijoittaa asuntorakentamista esimerkiksi 10 000 k-m² ja tontti päätetään myydä, tontista voitaisiin saada myyntituloja karkeasti arvioiden noin 10 - 12 miljoonaa euroa.

Puistonalaisen pysäköintilaitoksen johdosta kanavaan rajoittuvien, kortteleihin nrot 20064, 20065 ja 20068 sijoittuvien tonttien rakentaminen todennäköisesti helpottuisi, kun rakennusteknisesti haastavista pysäköintilaitoksista voitaisiin ainakin osittain luopua. Ratkaisu vähentäisi todennäköisesti merkittävästi myös ajoneuvoliikennettä kapeahkolla Bahamankadulla. Ajo Poseidoninpuiston alaiseen laitokseen voitaisiin tutkia järjestettäväksi Atlantinkadulta, joka on alueen kokoojakatu.

Edellä esitettyyn puistonlaiseen pysäköintilaitosratkaisuun liittyisi todennäköisesti myös haasteita, joten ratkaisun toteutuskelpoisuus ja kustannusvaikutukset tulisi tutkia tarkkaan. Esimerkiksi puistonalaisen pysäköintilaitoksen vaiheittaisen rakentamisen olisi hyvä olla mahdollista, jotta välttyttäisiin merkittävilta etupainotteisilta investoinneilta. Lisäksi ratkaisun kustannusvaikutuksia tulee verrata tämän hetken suunnitelmien mukaisten ratkaisujen kustannuksiin. Samalla tulee ratkaista myös korttelin nro 20061 pysäköinti, joka on tämän hetken suunnitelmissa osoitettu korttelin nro 20067 maanpäälliseen pysäköintilaitokseen. Korttelin nro 20061 pysäköinti voitaisiin tutkia järjestettäväksi joko korttelin sisällä tai kortteliin nro 20067 rakennettavaan maanpäälliseen, mutta nykyistä suunnitelmaa huomattavasti pienempään, pysäköintilaitokseen, johon voitaisiin samalla sijoittaa kortteliin nro 20067 mahdollisesti kaavoitettavien asuntotonttien autopaikat.

Kortteleiden pysäköintiratkaisujen jatkosuunnittelussa tulee huolehtia siitä, että kortteleiden tontit ovat rakennettavissa mahdollisimman itsenäisinä kokonaisuuksina. Useiden suurien tonttien ja kortteleiden liittäminen rakennusteknisesti ja toiminnallisesti yhteen vaikeuttaa tonttien tulevaa toteutusta sekä toteutuksen koordinoitua. Tämä saattaisi johtaa siihen, että tontteja joudutaan luovuttamaan suurina kokonaisuuksina vain muutamalle toteuttajalle. Tällä olisi todennäköisesti alueen rakentumista hidastava vaikutus ja myös negatiivinen vaikutus tonteista saataviin maanmyyntituloihin.

Liike- ja toimitilat sekä palvelurakennusten tontit

Saukonlaiturin asemakaavaehdotuksessa on merkitty varattavaksi liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi vähintään 3 830 k-m². Ottamalla huomioon, että päivittäistavarakaupan palvelut keskittynevät myöhemmin kaavoitettavaan kaupalliseen keskukseen ja että erikoisliikkeet toimivat parhaiten kaupallisissa keskuksissa, kaavaehdotuksessa esitettyä liiketilojen volyyymiä voidaan pitää liian suurena. Liiketilat on lisäksi merkitty kaava-alueelle toisistaan erilleen, jolloin niiden kesken ei synny toisiaan tukevaa kaupallista synergiaa. Parhaimmat edellytykset liiketilojen kannattavuudelle syntyy pääkatujen varsille edellyttäen, että myös asiakaspysäköinti on sujuvaa.

Kaava-alueen pohjoisosaan on osoitettu toimistorakennusten korttelialue kaavamerkinnällä KTY-1. Kaavamääräysten mukaan tontille saa rakentaa myös veneiden korkeasäilytysrakennuksen. Tontin rakennusoikeus on 5 000 k-m². Kyseinen suunniteltu tontti on edellä mainituin tavoin varattu Rotav Oy:lle. Tontinvaraajalla on vastaavantyyppinen veneiden korkeasäilytysrakennus käytössä Inkon kunnassa. Keskeiselle paikalle sijoittuva veneiden korkeasäilytyskeskus edistää Helsingin imagoa merellisenä kaupunkina.

Kaavaehdotuksessa on lisäksi osoitettu muodostettavaksi neljä palvelurakennusten (P) tonttia (tontit 20055/1, 20063/1, 20072/1 ja 20073/1). Tontit mahdollistavat esimerkiksi kahvila- ja muiden palveluiden sijoittumisen alueelle ja ne täydentävät alueen muuta toimitilatarjontaa. Kiinteistötoimen kokemuksen mukaan tällaisille tonteille voi kuitenkin olla vaikea löytää hankkeita, koska alue ei välttämättä houkuttele asiakaskuntaa (palveluiden käyttäjiä) ympärivuotisesti. Kaavamerkintä (P) on kuitenkin varsin joustava ja mahdollistaa erilaisia palveluja, joka puolestaan osaltaan helpottanee toteutuskelpoisten hankkeiden löytämistä tonteille. On kuitenkin pidettävä todennäköisenä, etteivät ainakaan kaikki palvelurakennusten tontit rakennu alueen muun rakentamisen aikataulussa.

Yleisten rakennusten tontit (YO, YS)

Kaavaehdotuksessa on osoitettu muodostettavaksi opetustoimintaa palveleva tontti (YO)20069/1 (9 000 k-m²) sekä sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palveleva tontti 20066/2 (1 000 k-m²). YO-tontille on suunniteltu sijoitettavaksi Jätkäsaaren toinen peruskoulu sekä lastentalo ja päiväkotito. YS-tontille on puolestaan suunniteltu sijoitettavaksi sosiaaliviraston nuorisokoti.

Mainitut tontit ovat sijainniltaan hyviä, ja mahdollisuus YO-tontin vaiheittaiseen toteutukseen mahdollistaa tontin joustavan rakentamisen alueen oppilas- ja päivähoitopaikkatarpeen mukaan. Kiinteistöviraston tilakeskus tulee vastaamaan tonttien rakennuttamisesta.

Maaperä ja tonttien sekä yleisten alueiden rakennettavuus

Kaava-alue on rakennettavuudeltaan monilta osin hyvin haastava, koska rakentaminen sijoittuu suurelta osin täyttömaalle, jonka seassa on louhetta sekä rakennusjätettä. Tonttien rakentamisessa jouduttaneenkin suurelta osin käyttämään perustamistapana porapaalutusta, joka lisännee rakentamisen perustamiskustannuksia merkittävästi. Asuinkerrostalokortteleihin nrot 20058, 20064, 20065 ja 20068 osoitetuissa maanalaisissa pysäköintilaitoksissa joudutaan käyttämään vesitiiviitä rakenteita, mikäli pysäköintilaitokset sijoittuvat tulvarajan alle. Tämä nostanee merkittävästi autopaikkojen toteutuskustannuksia. Maanalaisten (pysäköinti)tilojen sisäänajoramppien kynnyksen olisi mahdollisuuksien mukaan oltava tulvamääräyksissä säädetyn lattiatason yläpuolella.

Asemakaavan muutosehdotuksessa on osoitettu suojelluksi Saukonlaiturin laiturialue. Laiturin perustus- ja tukirakenteet ulottuvat kuitenkin asuinkerrostalokorttelin nro 20061alueelle siten, että korttelin rakentaminen aiheuttaisi merkittäviä vaurioita laiturin rakenteisiin. Näin ollen on todennäköistä, että korttelin nro 20061 rajoja joudutaan siirtämään, mikäli vanha laiturialue halutaan säilyttää. Lisäksi hyödynnettäessä sataman maa- ja rantarakenteita asuinkortteleiden rakentamisessa on huomioitava satamarakentamisen puutteelliset käyttöikä tarkastelut sekä asuinalueita pienemmät varmuudet alueellisessa stabiliteetissa.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty kanavat ja kanava-allas, jotka sijoittuvat lähes kokonaan nykyiselle maa-alueelle. Kanavat erottavat kaava-alueen länsiosan saareksi, joka yhdistetään silloilla mantereeseen. Vesiaihe tukee kaavoitustavoitteiden mukaisesti vetovoimaisen merellisen kantakaupungin jatkeen syntymistä.

Kanava-alueen toteuttaminen esitetyn kaltaisena on sen sijaan erittäin

ongelmallista. Asemakaavaehdotuksen laatimisvaiheessa kanava-alueen todelliset pohjaolosuhteet eivät ole olleet tiedossa. Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen on laadittu geoteknisiä ja ympäristöhygieenisiä selvityksiä, jotka osoittavat, että kanava-alueen keskeinen kanava-allas sijoittuu alueelle, joka on täytetty louhetukipenkereiden ympäröimään altaaseen sekalaisella aineksella jättämällä savikerros täytön alle. Yhtenäisen savikerroksen paksuus on enimmillään 11 metriä. Tutkimusohjelman mukaisesta n. 140 kairauspisteestä on tehty n. 100, ja kairaukset jatkuvat syksyn ajan.

Savikerroksen johdosta kanavarakenteen toteuttaminen edellyttää täydellistä tai osittaista massanvaihtoa, sillä varmuus sortumaa vastaan ei muutoin ole riittävä (varmuuskerroin on alimmillaan 1,6 kun sen tulee olla vähintään 2,0). Osittaisella massanvaihdolla tasoon -12 tai -10 saakka saavutetaan riittävä varmuus sortumista vastaan, mutta kaikki kanavan läheisyyteen rakennettavat rakenteet on perustettava tukipaalutuksen varaan sekä tason +1,0 yläpuolelle tehtävä maatyttö on tehtävä paalulaatalla alueellisen stabiliteetin turvaamiseksi. Tasoon -10,0 tehtävä massanvaihto edellyttää lisäksi tyytymistä matalampaan vesisyvyyteen.

Savikerroksen yläpuolella oleva pilaantunut täyttöaines on niinkään ongelmallinen. Poistettavissa maa-aineksissa on kanava-altaan alueella n. 123 000 tonnia pilaantunutta maa-ainesta, jonka joukossa on runsaasti sekalaista rakennusjätettä. Poistettavien pilaantuneiden massojen hyötykäyttö lähialueilla tehtävissä täytöissä on epätodennäköistä. Märkien rakennusjätettä sisältävien pilaantuneiden massojen käsittelykustannukset vaihtelevat suuresti, minkä johdosta kustannusarviossa on syytä soveltaa kalleinta yksikköhintaa.

Laadittujen selvitysten mukaan kanava-alueen rakentamiskustannukset ovat 20,1 . . . 28,0 milj. euroa, josta pohjanvahvistustöiden osuus on vaihtoehdosta riippuen 1,4 . . . 3,6 milj. euroa ja pilaantuneiden massojen käsittelyn osuus 5,0 . . . 7,0 milj. euroa. Ongelmallisista pohjaolosuhteista aiheutuva lisäkustannus on näin ollen 6,4 . . . 10,6 milj. euroa.

Edellä kuvatuista syistä asemakaavaehdotuksen mukaista kanavaa ei voida pitää sellaisenaan toteuttamiskelpoisena. Jatkossa ko. alueen suunnittelua tulee kehittää asemakaavaehdotuksen mukaisessa hengessä ottamalla huomioon myös kanavan rantarakenteiden toteutus- ja ylläpitovastuut sekä kanavaan rajoittuvien rakennusten julkisivujen huolto.

Kaavamuutosalueen tonttien luovutus edellyttää selkeiden ja kattavien rakentamis- ja perustamistapaohjeiden laatimista ennen luovutusta.

Ohjeet on sisällytettävä tonttien luovutusta koskeviin kilpailuohjelmiin ja tonttien luovutusehtoihin. Laadittavissa ohjeissa on selkeästi määriteltävä esimerkiksi, miltä osin rantamuurien ja -rakenteiden toteuttaminen ja ylläpito kuuluu tonttien toteuttajien vastuulle ja miltä osin kyse on puolestaan yleisten alueiden rakentamisesta. Lisäksi ohjeissa tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdollisesti meren läheisyyteen rakennettavien maanalaisten pysäköintilaitosten toteutuksen ohjeistamiseen, jotta mahdollisilta ongelmilta (esim. vesitiiveys) vältytään. Kanavaan rajoittuvien tonttien luovutuksen edellytyksenä on, että kanavan rakentamisesta ja toteutusaikatausta on riittävä selvyys. Kanavaan rajoittuvat tontit lienee syytä rakentaa ennen kanavan rakentamista.

Kaava-alueen jakaminen

Edellä selostetut kaava-alueen rakennettavuuteen liittyvät haasteet sekä maaperätutkimusten keskeneräisyys huomioon ottaen voitaisiin pitää perusteltuna, että kaavamuutoksen jatkokäsittelyssä kaava-alue jaettaisiin kahdeksi eri kaava-alueeksi. Kaava-alueen läntisellä osalla tulee selvittää tarkemmin kanava-alueen rakennettavuusolosuhteet ja Saukonlaituriin ja sen tukirakenteisiin liittyvät rakennustekniset kysymykset. Kaava-alueen itäisten kortteleiden (korttelit nrot 20065-20067, 20070 ja 20071) erottaminen omaksi kaava-alueekseen nopeuttaisi todennäköisesti näiden kortteleiden toteuttamista, koska niihin ei liity samankaltaisia rakennusteknisiä haasteita kuin kaava-alueen läntisiin osiin.

Muita huomioita kaavaehdotuksesta

Asuinkerrostalojen korttelia nro 20061 koskeva kaavamääräys, jonka mukaan kattopinnat, joita ei toteuteta terasseina, on toteutettava viherkattoina, pitäisi poistaa tai velvoitetta tulisi ainakin lieventää. Viherkattojen rakentamisesta ei ole laajamittaista kokemusta Suomen ilmasto-olosuhteissa ja niihin saattaa liittyä rakennusteknisiä ja paloturvallisuusriskejä, joiden huomioiminen voi olla vaikeaa. Viherkattojen rakentamista vaikeuttanee myös Jätkäsaaren sijoittuminen meren äärelle.

Kaavamääräysten mukaan jätteiden putkikeräysjärjestelmän keräyspisteet tulee sijoittaa rakennuksiin. Tonttiosaston kokemuksen mukaan määräys saattaa kuitenkin johtaa joillakin paikoin erittäin vaikeisiin ja kalliisiin teknisiin ratkaisuihin. Syöttöpisteiden sijoittaminen rakennuksiin ei aina välttämättä ole edes teknisesti realistista. Syöttöpisteitä tulisikin olla mahdollista sijoittaa myös kortteleiden piha-alueille ja mainittu kaavamääräys tulisi siten poistaa.

Useita kortteleita palvelevan yhteispysäköintilaitoksen rakentamista ja

20.10.2011

hallinnointia varten tulee perustaa pysäköintiyhtiö, mikäli laitosta ei toteuteta Jätkäsaaren kallion alueelle rakennettavaa kalliopysäköintilaitosta varten perustettavan yhtiön toimesta.

Lopuksi

Nyt puheena oleva kaavamuutosehdotus luo edellytykset viihtyisän ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen asuinalueen toteuttamiselle. Kiinteistölautakunnan mielestä kaavamuutosehdotuksen suunnitteluratkaisut ovat kuitenkin vielä osin keskeneräisiä. Erityisesti ehdotettujen pysäköintiratkaisujen ja esitetyn kanavan toteutuskelpoisuuteen ja kustannuksiin tulee kaavaehdotuksen jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Lisäksi erittäin korkeista kaupunkikuvallisista laatutavoitteista johtuen tonttien ja yleisten alueiden rakentamiskustannukset muodostunevat todennäköisesti hyvin korkeiksi, joten jatkossa tulisi kiinnittää erityistä huomiota myös kaava- ja tonttitaloudellisiin seikkoihin. Tavanomaista korkeammat rakentamiskustannukset ja tavanomaisesta poikkeavat rakennustekniset ratkaisut hidastanevat alueen rakentamista, heikentävät kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollisuuksia ja laskevat tonttien arvoa.

Alueen rakentaminen tulee todennäköisesti edellyttämään eri hankkeiden tarkkaa koordinointia ja esimerkiksi yleisten alueiden ja tonttien suunnitelmien ja rakentamisen laajamittaista yhteensovittamista. Alue onkin toteutettavuudeltaan hyvin vaikea, joka saattaa hidastaa alueen rakentamista. Kaavaselostuksessa esitetty rakentamisaikataulu (alue rakennettu vuoteen 2017 mennessä) lieneekin hyvin optimistinen. Kaava-alueen toteutuksen edistämiseksi kaava-alue olisi todennäköisesti tarkoituksenmukaista jakaa kahdeksi kaava-alueeksi, jolloin nykyisen kaava-alueen itäisiä kortteleita voitaisiin päästä rakentamaan vuoden 2014 aikana.

Kiinteistölautakunta puoltaa kaavamuutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyn huomioon edellyttäen, että lausunnossa esille nostettuihin epäkohtiin löydetään tarkoituksenmukaiset ratkaisut.

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Sami Haapanen, kehittämislakimies, puhelin: 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 9.12.2010](#)
- 2 [Kaavamuutosehdotus nro 12020](#)

Otteet

Ote

Kaupunginhallitus

Otteen liitteet

Päätösehdotus

Lautakunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle Länsisataman Jätkäsaaren Saukonlaiturin alueen asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12020 seuraavan lausunnon:

Kaavaehdotuksesta yleisesti

Saukonlaiturin kaava-alue sijoittuu Jätkäsaaren uuden asuin- ja toimitila-alueen länsiosaan erinomaiselle paikalle meren ja kantakaupungin läheisyyteen. Asemakaavan muutos mahdollistaa asuinrakentamista yhteensä 124 170 k-m², liiketiloja 9 140 k-m² ja julkista rakentamista 10 000 k-m². Kaava-alueelle on osoitettu myös erillinen maanpäällinen pysäköintilaitos, jonka rakennusoikeus on 23 700 k-m².

Kaupunkisuunnittelulautakunnan kirje on kokonaisuudessaan esityslistan liitteenä 1.

Kaavakartta määräyksineen on esityslistan liitteenä 2.

Maanomistus- ja hallinta

Kaavaehdotus käsittää yhteensä noin 20,6841 ha suuruisen alueen Länsisataman kaupunginosan Jätkäsaaren alueella. Kaavamuutoksen käsittämä alue on kokonaan kaupungin suorassa omistuksessa ja hallinnassa.

Kaupunginhallitus päätti 10.8.2009 (848 §) varanta Rotav Oy:lle kaavamuutosalueelta noin 6 000 m²:n suuruisen alueen veneiden korkeasäilytys- ja huoltohallin suunnittelua varten 31.12.2011 saakka. Kaavaehdotuksen alueelta ei ole tehty muita varauksia.

Asuinrakennusten (AK, A ja AP) korttelit

Kaavamuutosehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asuntoalueen rakentamiselle. Kaavamuutoksessa asuntorakentamiseen esitetyt asuinkerrostalo (AK)- ja asuinpientalo (AP)- sekä muut asuntotontit (A) ovat kuitenkin rakennettavuudeltaan pääosin varsin haastavia.

Suuri osa kaavamuutoksen alueelle sijoittuvista asuntorakentamiseen tarkoitetuista tonteista soveltuu sijaintinsa ja rakentamiskustannustensa puolesta erinomaisesti luovutettavaksi sääntelemättömään

20.10.2011

omistusasuntotuotantoon. Tällaisia tontteja ovat ainakin meren ja kanavan välittömään läheisyyteen sijoittuvat kortteleiden nro 20056-20061 ja 20064-20065 sekä 20068 asunto- ja asuinkerrostalotontit. Tontit lienee syytä luovuttaa myymällä laatu- tai hintakilpailulla kaupungin maanmyyntitulojen lisäämiseksi. Tämä vastaa myös kaupungin maanluovutuksessa noudattamaan käytäntöä, jossa arvoltaan korkeimmaksi arvioidut tontit luovutetaan myymällä.

Kortteliin nro 20071 osoitetut erityisasumisen tontit (AKS) soveltuvat erinomaisesti esimerkiksi nuoriso- ja opiskelija-asunnoille. Nämä tontit toteutettaisiin mitä ilmeisimmin valtion tukemana tuotantona, joten kaavaratkaisu tukee tältä osin MA -ohjelmassa asetettujen rahoitus- ja hallintamuotojakaumatavoitteiden toteutumista. Myös kortteleiden nro 20066 ja 20070 tontit soveltunevat valtion tukemaan vuokra-asuntotuotantoon ja ns. välimuodon tuotantoon. Kaava-alueella jäätäneen kuitenkin jonkin verran 20 %:n valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon tavoitteesta. Tavoitteen toteutumista tarkastellaan kuitenkin koko Jätkäsaaren projektialueella, joten tämä ei liene ongelma. Jätkäsaaren tulevilla kaava-alueilla tulee kuitenkin huolehtia, että laadittavat kaavat luovat edellytyksiä myös kohtuuhintaiselle valtion tukemalle vuokra-asuntotuotannolle sekä välimuodon asuntotuotannolle.

Useiden asuinkerrostalokortteleiden ja erityisesti korttelin nro 20061 rakennusmassat ovat hyvin polveilevia. Polveilevat rakennusmassat lisäävät rakennusten vaipan määrää, joka puolestaan luo todennäköisesti merkittäviä haasteita A-energiatehokkuusluokan saavuttamiselle, jota kaupunki edellyttää tontinluovutuksessa. Polveileva rakennusmassa lisää myös rakentamiskustannuksia. Kortteliin nro 20061 sijoittuvien tonttien luovuttamista esimerkiksi laatukilpailulla voitaisiin harkita toteutuskelpoisten ratkaisujen löytämiseksi. Lisäksi Saukonlaiturin alueella voitaisiin kokeilla kumppanuuskaavoitusta ainakin osalla tonteista. Tällaisia tontteja voisivat olla esimerkiksi kortteleihin nro 20066, 20070 sekä 20071 sijoittuvat asuinkerrostalotontit.

Kortteliin nro 20059 sijoittuvat ns. kaupunkipientalotontit (17 kpl) tulevat olemaan toteutettavuudeltaan vaikeita. Tontit rajoittuvat suoraan kanavaan, jolloin kanavan tukimuurirakenteet tulevat olemaan tonteilla ja tukimuurit ovat osa tonteille rakennettavien rakennusten perustuksia. Mikäli muurirakenteiden toteuttaminen kuuluu tonttien rakentajan velvoitteisiin, tulee tämä nostamaan tonttien rakentamiskustannuksia merkittävästi. Lisäksi tonttien suuri rakennusoikeus johtanee suuriin ja hyvin kalliisiin asuntoihin, mikä hidastaneen tonttien rakentamista. Tontteihin liittyviä kustannuspaineita helpottaa maanpäällinen pysäköinti, joka on osoitettu järjestettäväksi viereiselle kaikkia

kaupunkipientalotontteja yhteisesti palvelevalle autopaikkatontille (LPA). Lisäksi tonttien erinomainen sijainti helpottanee isojenkin asuntojen myyntiä.

Korttelin nro 20059 kaupunkipientalotonttien rakentamiseen liittyvistä haasteista ja tonttien välisistä yhteisjärjestelyistä johtuen on todennäköistä, etteivät tontit sovellu ainakaan tavanomaiseen ryhmärakentamiseen ja tontit toteutettaneen yhtiömuotoisena rakentamisena. Tonttien luovutuksessa voitaneen pyrkiä hyödyntämään kevään 2010 aikana järjestetyn Town-house arkkitehtuurikilpailun tuloksia tai tonteilla voidaan järjestää erillinen laatukilpailu kaupunkikuvallisen laadun varmistamiseksi.

Pysäköintiratkaisut

Asemakaavan muutosehdotuksessa esitetyt tonttien pysäköintiratkaisut perustuvat valtaosin kortteleihin rakennettaviin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin sekä kortteliin nro 20067 sijoitettavaan noin 620 autopaikan (23 700 k-m²) maanpäälliseen pysäköintilaitokseen, joka palvelee asuinkerrostalokortteleita nro 20061, 20066, 20070 ja 20071.

Kaavamääräysten mukaan autopaikkoja voidaan toteuttaa 15 % vähemmän, jos tontilla on kaupungin vuokra-asuntoja. Kaavamääräystä ei kuitenkaan pidä rajoittaa vain kaupungin toteuttamiin vuokra-asuntoihin, vaan määräyksen tulisi koskea kaikkia valtion tukemia vuokra-asuntoja riippumatta siitä, minkä tahon toteuttamia asunnot ovat. Tontin toteuttajataholla ei voi olla maankäytöllisesti ratkaisevaa merkitystä velvoiteautopaikkamäärien suhteen.

Kaavaehdotuksen pysäköintiratkaisut ovat monelta osin hyvin vaikeita. Esimerkiksi kanavaan rajoittuvien asuinkerrostalokortteleiden nro 20058, 20064-20065 ja 20068 maanalaiset pysäköintilaitokset on rakennettava ainakin osin vedenpinnan tason alapuolelle. Pysäköintilaitosten asianmukainen toteuttaminen edellyttäne tällöin tavanomaisesta poikkeavia kustannuksia lisääviä rakennusteknisiä ratkaisuja.

Kortteliin nro 20067 osoitettua maanpäällistä pysäköintilaitosta voitaneen pitää lähtökohtaisesti kannatettavana. Pysäköintilaitoksen pyöreä muoto saattanee johtaa laitoksen tehokkuuden alenemiseen, joka saattaa nostaa pysäköintipaikan kustannuksia. Lisäksi kustannuksia saattaa nostaa pysäköintilaitokselle todennäköisesti asetettavat korkeat kaupunkikuvalliset vaatimukset. Mikäli po. pysäköintilaitokseen sijoitettavan autopaikan hinta nousee hyvin lähelle kannenalaisen pysäköinnin hintaa, maanpäällinen pysäköintilaitos ei, ainakaan nykyisessä muodossaan ja laajuudessaan, ole välttämättä

tarkoituksenmukaisin ratkaisu.

Mikäli korttelin nro 20067 yhteispysäköintilaitoksen autopaikkojen kustannus nousee lähelle kannenalaisen pysäköinnin kustannuksia, kaavan jatkosuunnittelussa voitaisiin tutkia ratkaisua, jossa esimerkiksi asuinkerrostalokortteleiden nro 20064-20065, 20066, 20068, 20071 ja mahdollisesti myös korttelin nro 20070 autopaikat sijoitettaisiin osittain tai kokonaan Poseidoninpuiston alle rakennettavaan yhteispysäköintilaitokseen. Tällöin korttelin nro 20067 maanpäällisen pysäköintilaitoksen tontti voitaisiin tutkia muutettavaksi osittain tai kokonaan asumiseen. Kyseinen LPA-1 -tontti sijoittuu hyvälle paikalle meren läheisyyteen ja tontin muuttaminen asutokäyttöön olisi kaupungin kannalta todennäköisesti kokonaistaloudellisesti edullinen ratkaisu. Mikäli mainitulle tontille voitaisiin sijoittaa asutorakentamista esimerkiksi 10 000 k-m² ja tontti päätetään myydä, tontista voitaisiin saada myyntituloja karkeasti arvioiden noin 10-12 miljoonaa euroa.

Puistonalaisen pysäköintilaitoksen johdosta kanavaan rajoittuvien kortteihin nro 20064, 20065 ja 20068 sijoittuvien tonttien rakentaminen todennäköisesti helpottuisi, kun rakennusteknisesti haastavista pysäköintilaitoksista voitaisiin ainakin osittain luopua. Ratkaisu vähentäisi todennäköisesti merkittävästi myös ajoneuvoliikennettä kapeahkolla Bahamankadulla. Ajo Poseidoninpuiston alaiseen laitokseen voitaisiin tutkia järjestettäväksi Atlantinkadulta, joka on alueen kokoojakatu.

Edellä esitettyyn puistonlaiseen pysäköintilaitosratkaisuun liittyisi todennäköisesti myös haasteita, joten ratkaisun toteutuskelpoisuus ja kustannusvaikutukset tulisi tutkia tarkkaan. Esimerkiksi puistonalaisen pysäköintilaitoksen vaiheittaisen rakentamisen olisi hyvä olla mahdollista, jotta välttyttäisiin merkittävilta etupainotteisilta investoinneilta. Lisäksi ratkaisun kustannusvaikutuksia tulee verrata tämän hetken suunnitelmien mukaisten ratkaisujen kustannuksiin. Samalla tulee ratkaista myös korttelin nro 20061 pysäköinti, joka on tämän hetken suunnitelmissa osoitettu korttelin nro 20067 maanpäälliseen pysäköintilaitokseen. Korttelin nro 20061 pysäköinti voitaisiin tutkia järjestettäväksi joko korttelin sisällä tai kortteliin nro 20067 rakennettavaan maanpäälliseen, mutta nykyistä suunnitelmaa huomattavasti pienempään, pysäköintilaitokseen, johon voitaisiin samalla sijoittaa kortteliin nro 20067 mahdollisesti kaavoitettavien asuntotonttien autopaikat.

Kortteleiden pysäköintiratkaisujen jatkosuunnittelussa tulee huolehtia siitä, että kortteleiden tontit ovat rakennettavissa mahdollisimman itsenäisinä kokonaisuuksina. Useiden suurien tonttien ja kortteleiden liittäminen rakennusteknisesti ja toiminnallisesti yhteen vaikeuttaa

tonttien tulevaa toteutusta sekä toteutuksen koordinoitua. Tämä saattaisi johtaa siihen, että tontteja joudutaan luovuttamaan suurina kokonaisuuksina vain muutamalle toteuttajalle. Tällä olisi todennäköisesti alueen rakentamista hidastava vaikutus ja myös negatiivinen vaikutus tonteista saataviin maanmyyntituloihin.

Liike- ja toimitilat sekä palvelurakennusten tontit

Saukonlaiturin asemakaavaehdotuksessa on merkitty varattavaksi liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi vähintään 3 830 k-m². Ottamalla huomioon, että päivittäistavarakaupan palvelut keskittynevät myöhemmin kaavoitettavaan kaupalliseen keskukseseen ja, että erikoisliikkeet toimivat parhaiten kaupallisissa keskuksissa, kaavaehdotuksessa esitettyä liiketilojen volyyymiä voidaan pitää liian suurena. Liiketilat on lisäksi merkitty kaava-alueelle toisistaan erilleen, jolloin niiden kesken ei synny toisiaan tukevaa kaupallista synergiaa. Parhaimmat edellytykset liiketilojen kannattavuudelle syntyy pääkatujen varsille edellyttäen että myös asiakaspysäköinti on sujuvaa.

Kaava-alueen pohjoisosaan on osoitettu toimistorakennusten korttelialue kaavamerkinnällä KTY-1. Kaavamääräysten mukaan tontille saa rakentaa myös veneiden korkeasäilytysrakennuksen. Tontin rakennusoikeus on 5 000 k-m². Kyseinen suunniteltu tontti on edellä mainituin tavoin varattu Rotav Oy:lle. Tontinvaraajalla on vastaavantyyppinen veneiden korkeasäilytysrakennus käytössä Inkoon kunnassa. Keskeiselle paikalle sijoittuva veneiden korkeasäilytyskeskus edistää Helsingin imagoa merellisenä kaupunkina.

Kaavaehdotuksessa on lisäksi osoitettu muodostettavaksi neljä palvelurakennusten (P) tonttia (tontit 20055/1, 20063/1, 20072/1 ja 20073/1). Tontit mahdollistavat esimerkiksi kahvila- ja muiden palveluiden sijoittumisen alueelle ja ne täydentävät alueen muuta toimitilatarjontaa. Kiinteistötoimen kokemuksen mukaan tällaisille tonteille voi kuitenkin olla vaikea löytää hankkeita, koska alue ei välttämättä houkuttele asiakaskuntaa (palveluiden käyttäjiä) ympärivuotisesti. Kaavamerkintä (P) on kuitenkin varsin joustava ja mahdollistaa erilaisia palveluja, joka puolestaan osaltaan helpottanee toteutuskelpoisten hankkeiden löytämistä tonteille. On kuitenkin pidettävä todennäköisenä etteivät ainakaan kaikki palvelurakennusten tontit rakennu alueen muun rakentamisen aikataulussa.

Yleisten rakennusten tontit (YO, YS)

Kaavaehdotuksessa on osoitettu muodostettavaksi opetustoimintaa palveleva tontti (YO) 20069/1 (9 000 k-m²) sekä sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palveleva tontti 20066/2 (1 000 k-m²). YO-tontille on

20.10.2011

suunniteltu sijoitettavaksi Jätkäsaaren toinen peruskoulu sekä lastentalo ja päiväkotit. YS-tontille on puolestaan suunniteltu sijoitettavaksi sosiaaliviraston nuorisokoti.

Mainitut tontit ovat sijainniltaan hyviä ja mahdollisuus YO-tontin vaiheittaiseen toteutukseen mahdollistaa tontin joustavan rakentamisen alueen oppilas- ja päivähoitopaikkatarpeen mukaan. Kiinteistöviraston tilakeskus tulee vastaamaan tonttien rakennuttamisesta.

Maaperä ja tonttien sekä yleisten alueiden rakennettavuus

Kaava-alue on rakennettavuudeltaan monilta osin hyvin haastava, koska rakentaminen sijoittuu suurelta osin täyttömaalle, jonka seassa on louhetta sekä rakennusjätettä. Tonttien rakentamisessa jouduttaneenkin suurelta osin käyttämään perustamistapana porapaalutusta, joka lisänee rakentamisen perustamiskustannuksia merkittävästi. Asuinkerrostalokortteleihin nro 20058, 20064, 20065 ja 20068 osoitetuissa maanalaisissa pysäköintilaitoksissa joudutaan käyttämään vesitiiviitä rakenteita, mikäli pysäköintilaitokset sijoittuvat tulvarajan alle. Tämä nostanee merkittävästi autopaikkojen toteutuskustannuksia. Maanalaisten (pysäköinti)tilojen sisäänajoramppien kynnysten olisi mahdollisuuksien mukaan oltava tulvamääräyksissä säädetyn lattiataso yläpuolella.

Asemakaavan muutosehdotuksessa on osoitettu suojelluksi Saukonlaiturin laiturialue. Laiturin perustus- ja tukirakenteet ulottuvat kuitenkin asuinkerrostalokorttelin nro 20061 alueelle siten, että korttelin rakentaminen aiheuttaisi merkittäviä vaurioita laiturin rakenteisiin. Näin ollen on todennäköistä, että korttelin nro 20061 rajoja joudutaan siirtämään, mikäli vanha laituri halutaan säilyttää. Lisäksi hyödynnettäessä sataman maa- ja rantarakenteita asuinkortteleiden rakentamisessa on huomioitava satamarakentamisen puutteelliset käyttökatarkastelut sekä asuinalueita pienemmät varmuudet alueellisessa stabiiliteetissa.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty kanavat ja kanava-allas, jotka sijoittuvat lähes kokonaan nykyiselle maa-alueelle. Kanavat erottavat kaava-alueen länsiosan saareksi, joka yhdistetään silloilla mantereeseen. Vesiaihe tukee kaavoitustavoitteiden mukaisesti vetovoimaisen merellisen kantakaupungin jatkeen syntymistä.

Kanava-alueen toteuttaminen esitetyn kaltaisena on sen sijaan erittäin ongelmallista. Asemakaavaehdotuksen laatimisvaiheessa kanava-alueen todelliset pohjaolosuhteet eivät ole olleet tiedossa. Asemakaavaehdotuksen laatimisen jälkeen on laadittu geoteknisiä ja ympäristöhygienisiä selvityksiä, jotka osoittavat että kanava-alueen keskeinen kanava-allas sijoittuu alueelle, joka on täytetty

20.10.2011

louhetukipenkereiden ympäröimään altaaseen sekalaisella aineksella jättämällä savikerros täytön alle. Yhtenäisen savikerroksen paksuus on enimmillään 11 metriä. Tutkimusohjelman mukaisesta n. 140 kairauspisteestä on tehty n. 100 ja kairaukset jatkuvat syksyn ajan.

Savikerroksen johdosta kanavarakenteen toteuttaminen edellyttää täydellistä tai osittaista massanvaihtoa, sillä varmuus sortumaa vastaan ei muutoin ole riittävä (varmuuskerroin on alimmillaan 1,6 kun sen tulee olla vähintään 2,0). Osittaisella massanvaihdolla tasoon -12 tai -10 saakka saavutetaan riittävä varmuus sortumista vastaan, mutta kaikki kanavan läheisyyteen rakennettavat rakenteet on perustettava tukipaalutuksen varaan sekä tason +1,0 yläpuolelle tehtävä maatyttö on tehtävä paalulaatalle alueellisen stabiliteetin turvaamiseksi. Tasoon -10,0 tehtävä massanvaihto edellyttää lisäksi tyytymistä matalampaan vesisyvyyteen.

Savikerroksen yläpuolella oleva pilaantunut täyttöaines on niinkään ongelmallinen. Poistettavissa maa-aineksissa on kanava-altaan alueella n. 123 000 tonnia pilaantunutta maa-ainesta, jonka joukossa on runsaasti sekalaista rakennusjätettä. Poistettavien pilaantuneiden massojen hyötykäyttö lähialueilla tehtävissä täytöissä on epätodennäköistä. Märkien rakennusjätettä sisältävien pilaantuneiden massojen käsittelykustannukset vaihtelevat suuresti, minkä johdosta kustannusarviossa on syytä soveltaa kalleinta yksikköhintaa.

Laadittujen selvitysten mukaan kanava-alueen rakentamiskustannukset ovat 20,1 . . . 28,0 milj. euroa, josta pohjanvahvistustöiden osuus on vaihtoehdosta riippuen 1,4 . . . 3,6 milj. euroa ja pilaantuneiden massojen käsittelyn osuus 5,0 . . . 7,0 milj. euroa. Ongelmallisista pohjaolosuhteista aiheutuva lisäkustannus on näin ollen 6,4 . . . 10,6 milj. euroa.

Edellä kuvatuista syistä asemakaavaehdotuksen mukaista kanavaa ei voida pitää sellaisenaan toteuttamiskelpoisena. Jatkossa ko. alueen suunnittelua tulee kehittää asemakaavaehdotuksen mukaisessa hengessä ottamalla huomioon myös kanavan rantarakenteiden toteutus- ja ylläpitovastuut sekä kanavaan rajoittuvien rakennusten julkisivujen huolto.

Kaavamuutosalueen tonttien luovutus edellyttää selkeiden ja kattavien rakentamis- ja perustamistapaohjeiden laatimista ennen luovutusta. Ohjeet on sisällytettävä tonttien luovutusta koskeviin kilpailuohjelmiin ja tonttien luovutusehtoihin. Laadittavissa ohjeissa on selkeästi määriteltävä esimerkiksi, miltä osin rantamuurien ja -rakenteiden toteuttaminen ja ylläpito kuuluu tonttien toteuttajien vastuulle, ja miltä osin kyse on puolestaan yleisten alueiden rakentamisesta. Lisäksi

ohjeissa tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdollisesti meren läheisyyteen rakennettavien maanalaisten pysäköintilaitosten toteutuksen ohjeistamiseen, jotta mahdollisilta ongelmilta (esim. vesitiiveys) vältytään. Kanavaan rajoittuvien tonttien luovutuksen edellytyksenä on, että kanavan rakentamisesta ja toteutusaikatausta on riittävä selvyyttä. Kanavaan rajoittuvat tontit lienee syytä rakentaa ennen kanavan rakentamista.

Kaava-alueen jakaminen

Edellä selostetut kaava-alueen rakennettavuuteen liittyvät haasteet sekä maaperätutkimusten keskeneräisyys huomioon ottaen, voitaisiin pitää perusteltuna, että kaavamuutoksen jatkokäsittelyssä kaava-alue jaettaisiin kahdeksi eri kaava-alueeksi. Kaava-alueen läntisellä osalla tulee selvittää tarkemmin kanava-alueen rakennettavuusolosuhteet ja Saukonlaituriin ja sen tukirakenteisiin liittyvät rakennustekniset kysymykset. Kaava-alueen itäisten kortteleiden (korttelit nro 20065-20067, 20070 ja 20071) erottaminen omaksi kaava-alueekseen nopeuttaisi todennäköisesti näiden kortteleiden toteuttamista, koska niihin ei liity samankaltaisia rakennusteknisiä haasteita kuin kaava-alueen läntisiin osiin.

Muita huomioita kaavaehdotuksesta

Asuinkerrostalojen korttelia nro 20061 koskeva kaavamääräys, jonka mukaan, kattopinnat, joita ei toteuteta terasseina, on toteutettava viherkattoina, pitäisi poistaa tai veloitetta tulisi ainakin lieventää. Viherkattojen rakentamisesta ei ole laajamittaista kokemusta Suomen ilmasto-olosuhteissa ja niihin saattaa liittyä rakennusteknisiä ja paloturvallisuusriskejä, joiden huomioiminen voi olla vaikeaa. Viherkattojen rakentamista vaikeuttanee myös Jätkäsaaren sijoittuminen meren äärelle.

Kaavamääräysten mukaan jätteiden putkikeräysjärjestelmän keräyspisteet tulee sijoittaa rakennuksiin. Tonttiosaston kokemuksen mukaan määräys saattaa kuitenkin johtaa joillakin paikoin erittäin vaikeisiin ja kalliisiin teknisiin ratkaisuihin. Syöttöpisteiden sijoittaminen rakennuksiin ei aina välttämättä ole edes teknisesti realistista. Syöttöpisteitä tulisi olla mahdollista sijoittaa myös kortteleiden pihalle ja mainittu kaavamääräys tulisi siten poistaa.

Useita kortteleita palvelevan yhteispysäköintilaitoksen rakentamista ja hallinnointia varten tulee perustaa pysäköintiyhtiö, mikäli laitosta ei toteuteta Jätkäsaaren kallion alueelle rakennettavaa kalliopysäköintilaitosta varten perustettavan yhtiön toimesta.

Lopuksi

Nyt puheena oleva kaavamuutosehdotus luo edellytykset viihtyisän ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen asuinalueen toteuttamiselle. Kiinteistölautakunnan mielestä kaavamuutosehdotuksen suunnitteluratkaisut ovat kuitenkin vielä osin keskeneräisiä. Erityisesti ehdotettujen pysäköintiratkaisujen ja esitetyn kanavan toteutuskelpoisuuteen ja kustannuksiin tulee kaavaehdotuksen jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Lisäksi erittäin korkeista kaupunkikuvallisista laatutavoitteista johtuen tonttien ja yleisten alueiden rakentamiskustannukset muodostunevat todennäköisesti hyvin korkeiksi, joten jatkossa tulisi kiinnittää erityistä huomiota myös kaava- ja tonttitaloudellisiin seikkoihin. Tavanomaista korkeammat rakentamiskustannukset ja tavanomaisesta poikkeavat rakennustekniset ratkaisut hidastanevat alueen rakentamista, heikentävät kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollisuuksia ja laskevat tonttien arvoa.

Alueen rakentaminen tulee todennäköisesti edellyttämään eri hankkeiden tarkkaa koordinoitua ja esimerkiksi yleisten alueiden ja tonttien suunnitelmien ja rakentamisen laajamittaista yhteensovittamista. Alue onkin toteutettavuudeltaan hyvin vaikea, joka saattaa hidastaa alueen rakentamista. Kaavaselostuksessa esitetty rakentamisaikataulu (alue rakennettu vuoteen 2017 mennessä) lieneekin hyvin optimistinen. Kaava-alueen toteutuksen edistämiseksi kaava-alue olisi todennäköisesti tarkoituksenmukaista jakaa kahdeksi kaava-alueeksi, jolloin nykyisen kaava-alueen itäisiä kortteleita voitaisiin päästä rakentamaan vuoden 2014 aikana.

Kiinteistölautakunta puoltaa kaavamuutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyn huomioon edellyttäen, että lausunnossa esille nostettuihin epäkohtiin löydetään tarkoituksenmukaiset ratkaisut.

Tiivistelmä

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 9.12.2010 (463 §) lähettää Jätkäsaaren Saukonlaiturin alueen asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä. Saukonlaiturin kaava on toinen Jätkäsaaren alueen suurista alueellisista asemakaavoista. Kaavaehdotuksen kokonaisrakennusoikeus on noin 167 000 k-m². Kaava-alue on kaupungin omistuksessa.

Kaavaehdotuksessa osoitetuista asuntotonteista (AK, A ja AP) kaava-alueen pohjois-, länsi-, ja eteläosiin sijoittuvat tontit soveltuvat sijaintinsa ja rakentamiskustannustensa puolesta luovutettavaksi laatu- ja/tai hintakilpailuilla sääntelemättömään asuntotuotantoon. Kaava-alueen itäosiin osoitetut asuntotontit soveltunevat puolestaan hyvin kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon.

20.10.2011

Kaava-alueen tontit sekä yleiset alueet ovat rakennettavuudeltaan monilta osin hyvin haastavia ja kalliita. Tonteilla rakentamiskustannuksia lisääviä ratkaisuja ovat mm. pihakansien alle osoitettu velvoitepysäköinti, joka sijoittuu pohjaveden pinnan alapuolelle sekä asemakaavassa osoitetut polveilevat rakennusmassat, jotka myös vaikeuttavat energiatehokasta rakentamista. Yleisten alueiden osalta erityisesti kaavaehdotuksessa osoitettu kanava on todennäköisesti rakennettavuudeltaan hyvin haastava ja kallis.

Kanavan ja osin myös tonttien toteutuskelpoisuuden selvittämiseksi tarvittavat tarkemmat maaperätutkimukset ovat vielä kesken. Kiinteistölautakunnan mielestä kaava-alue voitaisiin jakaa kahteen osaan siten, että rakennettavuudeltaan helpommasta kaava-alueen itäosasta muodostettaisiin jatkosuunnitteluvaiheessa oma kaava-alue ja länsiosasta omansa. Tällä tavoin itäosan (ainakin korttelit nro 20066, 20067, 20071 ja 20070) kaava-alueita voitaisiin viedä eteenpäin omana asemakaavanaan, joka edistäisi todennäköisesti näiden kortteleiden rakentamista.

Kiinteistölautakunnan mielestä asemakaavan muutosehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asuntoalueen rakentamiselle. Kaavan suunnitteluratkaisut ovat kuitenkin vielä osin keskeneräisiä. Kiinteistölautakunta puoltaa kaavan hyväksymistä lausunnossa esitetyin huomioon.

Esittelijä

Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 9.12.2010 (463 §) lähettää Jätkäsaaren Saukonlaiturin alueen asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12020 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Saukonlaiturin kaava on toinen Jätkäsaaren alueen suurista alueellisista asemakaavoista. Kaavaehdotuksen kokonaisrakennusoikeus on noin 167 000 k-m². Kaupunkisuunnittelulautakunnan kirje on esityslistan liitteenä 2.

Lausuntopyyntö

Hallintokeskus pyytää kaavamuutosehdotuksesta lausuntoa 1.4.2011 mennessä. Lausunnon antamiselle on mm. kaavamuutosehdotuksen rakennettavuusselvitysten keskeneräisyydestä johtuen myönnetty lisäaikaa 30.9.2011 saakka.

20.10.2011

Esittelijä toteaa, että po. kaavalausunto on laadittu kiinteistöviraston tonttiosaston, tilakeskuksen ja geoteknisen osaston yhteistyönä.

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Sami Haapanen, kehittämislakimies, puhelin: 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 9.12.2010](#)
- 2 [Kaavamuuotosehdotus nro 12020](#)

Otteet

Ote
Kaupunginhallitus

Otteen liitteet

Hallintokeskus
Tanja Sippola-Alho
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

20.ko (Länsisatama, Jätkäsaari) Saukonlaiturin asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus (nro 12020)

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Alue sijaitsee Länsisataman kaupunginosassa, Jätkäsaarella. Aluetta rajaavat pohjoisessa Saukonpaaden satama-allas, idässä sekä etelässä Jätkäsaaren myöhemmin kaavoitettavat alueet ja lännessä meri.

Saukonlaituri on läntisin osa merellisen Jätkäsaaren uutta asuinalueita. Alueelle suunnitellaan asuinkerrostalo-, rivitalo- ja kaupunkipientialokortteleita sekä rivitalomaisia osuuksia kerrostalokortteleiden sekaan.

Tavoitteena on tiivis ja merellinen Helsingin kantakaupungin jatke, jolla on omanlainen ja tunnistettava luonne.

Kaava-alueelta on varattu yhteinen tontti peruskoululle ja lastentalolle korttelista 20069 (YO). Lastentalo-peruskoulu-kombinaatio noudattaa Jätkäsaaren suunnittelun alkuvaiheessa sovittua teemaa: peruskoulurakennukseen sijoittuvat vuosiluokat 3-9 ja lastentaloon alkuopetus sekä päiväkoti; peruskoulun liikuntatilat sijoittuvat bunkkeriin.

Rakentaminen voidaan toteuttaa vaiheittain ja rakennukset voivat olla erillään tai liittyä toisiinsa. Rakennusoikeus on 9 000 kem². Tontti on osittain Poseidonipuiston puolella, mutta rakennusalueen raja on rajattu muun korttelirakenteen kanssa samaan linjaan. Peruskoulun ja lastentalon piha-alueet rakennetaan puiston puoleiselle tontin osalle, mutta ne suunnitellaan osana puistokokonaisuutta puistosuunnittelun yhteydessä. Poseidonipuistoon rakennettavaa pientä pelikenttää voidaan käyttää pienempien oppilaiden liikunnan opetukseen. Kaavan mukaan tontille tulee rakentaa lähiliikuntapaikka.

Opetustoimen johtaja

14.10.2011

Opetusvirasto toteaa, että peruskoululle ja lastentalolle varatun tontin erikoisratkaisusta, mm. yhteisestä tontista ja piha-alueen sijoittumisesta puiston puoleiselle osalle visuaaliseksi ja toiminnalliseksi osaksi Poseidonipuistoa, on neuvoteltu hallintokuntien kesken. Myös koulupihan rakentaminen toiminta-aikojen ulkopuolella asukkaita palvelevaksi liikuntapaikaksi on nähty yhteisenä tavoitteena. Saattaisi olla mahdollista sijoittaa ylimpiin kerroksiin koulutoimintaa häiritsemätöntä toimintaa, esimerkiksi asumista.

Lisätiedot

Kaisa Nuikkinen, johtava arkkitehti, puhelin: 310 86291
kaisa.nuikkinen(a)hel.fi

Opetustoimen johtaja

Rauno Jarnila
opetustoimen johtaja

27.9.2011

Helsingin kaupunginhallitus
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11-13)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Halken Dnro 2010 - 2398/523, 27.1.2011
HSY:n Dnro 1171/08/081/811/2010, 31.1.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
28. 09. 2011	
Dnro/Dnr	/&:(tJ// -00.p(.70"
Tehtlv!luokk11	/t:?.if/-"-3:---:==---
Uppgiftsklass	

LAUSUNTO SAUKONLAITURIN ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA (NR0 12020)

20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) korttelia 20057 ja osia kortteleita 20056 ja 20060 sekä katu-, puisto- ja vesialueita ja venesatamaa koskeva asemakaava- ja satama- ja vesialueita (muodostuvat uudet korttelit 20055, 20058-20059, 20061-20073 ja osat kortteleista 20056 ja 20060) koskeva asemakaavan muutosehdotus.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan kaupunginhallitukselle 9.12.2010 osoittamassa kirjeessä todetaan mm. seuraavaa:

"Saukonlaiturin alue on läntisin osa merellisen Jätkäsaaren uutta asuinaluetta. Alueelle suunnitellaan asuinkerrostalo-, rivitalo- ja kaupunkipientalokortteleita sekä rivitalomaisia osuuksia kerrostalokortteleiden sekaan. Saukonlaiturin alueella on Jätkäsaaren toinen peruskoulu, lastentalo sekä sosiaaliviraston nuorisokoti.

Kaava-alueella on kaksi puistoa: Poseidoninpuisto ja Tritoninpuisto. Saukonlaiturin alueen länsiosassa on kanava, joka päättyy alueen eteläreunalla purjevenesatamaan. Alueelle on myös varattu tila veneiden korkeasäilytykselle. Alueen kaupalliset palvelut sijaitsevat pääosin viereisessä Jätkäsaaren keskuskorttelissa, mutta asuinkortteleiden kivijalkoihin on kantakaupunkimaiseen tapaan osoitettu liiketiloja.

Saukonlaiturin alueelle saavutaan Atlantinkadulta, joka on yksi Jätkäsaaren kokoojakaduista. Saukonlaiturin aluetta kiertää tonttikatu, jonka luonne ja nimi muuttuvat ympäröivän korttelirakenteen mukaan. Vieraspysäköinti on osoitettu kadunvarsille. Osa alueen pysäköinnistä on sijoitettu pyöreään pysäköintitaloon ja osa kortteleiden pihakansien alle. Saukonlaiturin vanhimmat hiililaiturirakenteet ovat 1920-luvulta ja eriaikoina rakentuneen laiturin reunamuuri ja köysipollarit sekä suojatangot suojellaan kaavassa muistumana vanhasta tavarasatamatoiminnosta.

Alueella on rakennusoikeutta yhteensä 167 010 k-m². Rakennusoikeutta osoitetaan asumiselle 124 170 k-m², liiketiloille 9 140 k-m², julkisille

27.9.2011

rakennuksille 10 000 k-m² ja pysäköintialalle 23 700 km². Alueelle suunnitellaan asunnot noin 3100 asukkaalle (40 k-m²/asukas)."

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kaava-alueelle on rakennettava uutta yleistä vesijohtoa noin 2200 metriä, jätevesiviemäriä noin 1400 metriä, sadevesiviemäriä noin 3200 metriä ja paineviemäriä noin 500 metriä sekä kaksi uutta jätevedenpumppaamo . Asemakaavaselostuksessa vesihuollon rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 2,5 miljoonaa euroa (alv 0 %), joka on noin 15 euroa/k-m². Kustannustaso on keskimääräistä tasoa.

Kaavaselostuksessa on esitetty korttelin 20058 läpi menevälle johtokujalle sijoitettavaksi yleinen vesijohto ,jätevesi- sadevesi- sekä paineviemäri. Liitteen 6 mukaan myös kaukolämpö, sähkökaapeli ja jätteen putkikuljetusjärjestelmä on tarkoitus sijoittaa kyseiselle johtokujalle . Jotta kaikki kunnallistekniset johdot saadaan mahtumaan johtokuja-alueelle, tulee sen olla leveydeltään vähintään 8 metriä. Tontille 20058/1 on merkitty rakennukseen jätettävä sijainniltaan ohjeellinen kulkuaukko, jonka läpi johtokuja kulkee. Kaavaan on lisättävä määräys, jonka mukaan kyseisen aukon tulee olla vähintään 10 metriä leveä ja 6 metriä korkea, jotta yleisten vesijohtojen ja viemäreiden rakentaminen ja ylläpito onnistuu asianmukaisesti. Lisäksi vesihuollon rakentaminen tulee yhteensovittaa korttelin rakentamisen kanssa. Vaihtoehtoisesti tulee selvittää mahdollisuutta sijoittaa yleinen vesihuolto kulkemaan korttelin pohjoispuolelta Panamankadun kautta. Tällöin tulee varmistaa, että rantamuurin ankkuroinnin rakenteet (merkintä rm) eivät estä vesihuollon rakentamista. Kortteliin 20058 on merkitty varaus maanalaiselle pysäköintilaitokselle (merkintä map). Mikäli pysäköintilaitos sijoittuu johtokujan alle, tulee sen korkeusasema määritellä sellaiseksi, että pysäköintilaitoksen kattorakenteen yläpinnan ja maanpinnan välinen etäisyys on vähintään 3,0 metriä, jotta vesihuollon johdot arinoineen saadaan rakennettua johtokujalle normaaliin tapaan maanvaraisena .

Bermudankujalle on kaavaselostuksen liitteissä esitetty rakennettavaksi yleinen vesijohto ,jätevesi-, sadevesi- ja painejätevesiviemäri sekä kaukolämpöjohto ja jätteen putkikuljetus . Kyseinen kuja on kapeimmalta kohdaltaan kuusi metriä leveä. Jotta kaikki kunnallistekniset johdot saadaan asianmukaisesti mahtumaan Bermudankujalle , tulee kujan leveydeksi merkitä vähintään 8 metriä. Vaihtoehtoisesti tulee vesihuollon sekä energia- ja jätehuollon suunnitelmia tarkistaa siten, että osa kunnallisteknisistä johdoista linjataan muuta reittiä.

Sekä Panamankadun että Bermudankujan jätevedenpumppaamoille on kaavassa varattu alue (merkintä et) tonttien 20058/2 ja 20067/1 rakennusalojen vierestä. Pumppaamoille varattujen alueiden tulee olla kooltaan vähintään 10x10 metriä. Pumppaamon sijoittaminen rakennuksen välittömään läheisyyteen edellyttää rakennushankkeen aikataulujen yhteensovittamista. Koska jätevedenpumppaamon rakentaminen saattaa olla välttämätöntä ennen tontin rakentamista, tulee pumppaamot sijoittaa sellaisiin paikkoihin, missä niiden rakentaminen ei ole sidoksissa

27.9.2011

talonrakennushankkeiden aikatauluihin. Panamankadun pumppaamon osalta sopivampi sijoituspaikka on esimerkiksi Panamankadun katuaukio (merkintä pp/t). Jätevedenpumppaamot tulee sijoittaa kauemmaksi rakennusaloista ja niiden sijainti ja aluevarauksen koko tulee tarkistaa.

Pumppaamoiden ilmanvaihdon hoitamiseksi tulee varautua ohjaamaan pumppaamoiden ilmanvaihto viereisten tonttien 20058/2 ja 20067/1 katoille. Kaavamääräyksiin tulee tonttien kohdalle lisätä, että ko. rakennuksiin saa tarvittaessa korvauksetta sijoittaa katolle ulottuvan ilmanvaihtokanavan/hormin pumppaamon ilmanvaihtoa varten.

Korttelin 20061 Saukonlaiturin puoleiset tontit tulee liittää yleiseen vesihuoltoverkkoon yksityisin liittymisjohdoin kaavaan merkittyyä johtokuja pitkin.

Kaavaselostuksen mukaan purjevenesataman jätevedenpumppaamon tarve selviää Melkinlaiturin alueen vesihuoltosuunnittelun yhteydessä. Mikäli purjevenesatamaan tarvitaan jätevedenpumppaamo, tulee se toteuttaa yksityisenä pumppaamona.

Kaava-alueella sijaitsee käytössä oleva HSY:n jätevedenpumppaamo sekä Sataman paineviemäri ja hulevesiviemäreitä, jotka poistuvat alueen rakentumisen myötä. Mikäli rakentamisjärjestyksestä johtuen joudutaan paineviemäriä tai pumppaamoja siirtämään tai joudutaan rakentamaan muita väliaikaisia vesijohto- tai viemäriyhteyksiä, tulee ko. johtojärjestelyt kustantaa HSY:n ulkopuolisella rahoituksella.

Tonttien rakentamisaikataulujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon vesihuollon rakentamisjärjestys.

Vesihuollon osalta HSY:n yhteyshenkilönä asiassa toimii alueinsinööri Saara Neiramo, p. 1561 3047.

Tuomo Heinonen
osastonjohtaja
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Tiedoksi

HSY:n kirjaamo

Tekniikkaosasto
Satu Lehtonen

22.9.2011

Kaupunginhallitus
Kirjaamo
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HEL 2011 001270	
HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO	
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
SaapunuVI nkommit	
3.0. 09. 2011	
Dnro/Dnr	; <i>k</i>)_ <i>JI---0Dt"2</i>
Tehtävlluokka	<i>l()b'S O'J</i>
Uppgiftsklss	—

Viite: Kaupunginhallituksen lausuntopyyntö 2010 - 2398/ 523 K1

SAUKONLAITURIN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (nro 12020)

Lausunnolla olevasta otsikossa mainitusta asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta Helsingin Satama toteaa lausuntoaan seuraavaa:

Saukonlaiturin alue on läntisin osa merellisen Jätkäsaaren uutta asuinalueetta. Alueella on voimassa pääosin vuosina 1979 ja 1984 vahvistetut asemakaavat nro 8043 ja 8894, joissa molemmissa alue on satama-alueetta ja satamatoimintaa palvelevien varistorakennusten korttelialueetta. Tulevan täyttömaan osalta alue on asemakaavoittamatonta.

Lausunnolla olevassa asemakaavassa ja asemakaavan muutosehdotuksessa on painotettu mm. että Jätkäsaaren suunnittelussa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon matkustajasataman edellyttämät erityistarpeet, toimintaedellytykset ja sen vaikutus lähiympäristöön sekä vaurduttava sen kehittämiseen tulevaisuudessa .

Kaavaa laadittaessa tulee varmistaa, että suunnittelualueen maankäyttö ei ole ristiriidassa satamatoiminnan ja sataman ympäristöluvan vaatimien edellytysten kanssa. Kaavan valmistelussa tulee huomioida rakentamisen edellytykset ja viihtyvyystekijät lähtien siitä, että välittömässä läheisyydessä on vilkas laivaliikenne ja laituritoimintoja.

Suunnittelualueen reunalla kulkeva Atlantinkatu on Jätkäsaaren kokoojakatu Tyynenmerenkadun lisäksi. Atlantinkatu on myös sataman liikennettä länteen välittävä katu. Matkustajasataman liikenneyhteyksien turvaamiseksi on pääkatujen katualueen tilavaraukset suunniteltava kaikki liikennemuodot huomioiden (autoliikenne, pyöräily, jalankulku, joukkoliikenne) sekä ympäröivien kortteleiden synnyttämän liikenteen liittyminen katuverkkoon (kääntyvät ajoneuvot). Erityisesti on huomattava matkustajasataman liikenteen luonne, määrä ja rytmitys. Erityisesti laivojen tuloaikoina ajoneuvomäärä on suurimmillaan, mikä edellyttää riittäviä ja sujuvia liikennejärjestelyjä . Lisäksi suunnittelualueen tulee vähintäänkin olla omavarainen pysäköintiratkaisujen suhteen.

Suunnittelualueella sijaitsevan sektoriloiston toiminta on varmistettava Jätkäsaaren suunnittelun ja rakentamisen aikana.

Satamatoiminta on oleellinen osa Helsingin kaupunkia ja asuinympäristöä taloudellisesti, liikenteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti. Viron kasvava matkustajaliikenne on tehnyt Länsiterminaalista pääreitit Helsingin ja Tallinnan välillä, mikä osaltaan vahvistaa Helsingin ja Tallinnan välistä vuorovaikutusta niin taloudellisesti kuin kulttuurisesti.

Helsingin Sataman matkustajaliikenteen (linjaliikenteen) välitön työllisyysvaikutus on 5800 työpaikkaa ja kerrannaisvaikutukset huomioonotettava kokonaisvaikutus 8000 työpaikkaa, josta Länsiterminaalin osuus on noin puolet.

Länsiterminaalin kautta kulkee reilut 5 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Länsiterminaalin synnyttämä nykyinen kokonaisliikennemäärä Jätkäsaareen on yhteensä keskimäärin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Autolautoilla kuljetetaan matkustajien ja henkilöautojen lisäksi rahtia rekoissa ja perävaunuissa. Länsiterminaalin matkustaja- aluksilla kulkee yhteensä noin 500 raskaan liikenteen ajoneuvoa vuorokaudessa. Tavaraliikenne on tärkeä osa matkustajalauttaliikennettä myös jatkossa, kun Pietarin matkustajalaivaliikenne, ja sen mukanaan tuoma rahtiliikenne, siirtyy Eteläsatamasta Länsisatamaan.

Heikki Nissinen
satamajohtaja

Aarno Ahti
tekninen johtaja

31.8.2011

Kaupunginhallitus
Hallintokeskus
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

Hallintakeskuksen lausuntopyyntö 27.1.2011

**LAUSUNTO SAUKONLAITURIN ASMEMAKAAVA- JA
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA, 20.KO kortteleiden
20057, 20056 ja 20060 (nro 12020)**

HEL 2011-001270 T 10 03 03

Kaupunginhallitus on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Jätkäsaaren Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta. Kaupunginmuseo on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Saukonlaiturin asemakaava-alue on entistä satamakenttää eikä siellä ole rakennuksia. Asemakaavassa suojellaan 1920-luvulla linjattu, vuosikymmenten aikana laajennettu Saukonlaituri. Se on ollut alun perin hiililaituri ja siinä on jäljellä hiilinosturin rakenteita.

Satamalaiturin vedenpinnan yläpuolella olevat, näkyvät reunamuurit, köysipollarit ja suojatangot suojellaan kaavamääräyksellä.

Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 310 36483
sari.saresto(a)hel. fi

Anne Mäkinen
yksikön päällikkö

Tiedoksi

Postiosoite
PL 4300
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginmuseo@hel.fi

Käyntiosoite
Sofiankatu 4
Helsinki
<http://www.hel.fi/helsingin800012-62637>
kaupunginmuseo

Puhelin
+358 9 310 36630
Tilinro

Faksi
+358 9 310 36664

V-tunnus
0201256-6
Alv.nro

31.8.2011

Museovirasto, kulttuuriympäristön suojelu



29.3.2011

08-651/523

08/12/11

Kaupunginhallitus
PL 1 (Pohjoisesplanadi 11-13)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJA. MO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
05. 04. 2011	
Dnro/Dnr	f= /A (J. 010 -SciE
Tehtäv luokka	= :f{)
Uppgiftsklass	= ./.?

Lausuntopyyntö 27.1.2011, Dnro Sosv 2008-651/523

!fEZ :!tJ13 tltJ &3fR

SOSIAALIVIRASTON LAUSUNTO SAUKONLAITURIN ASEMAKAAVA-
JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA (NRO 12020)

Sosv 2008-651

Hallintokeskus pyytää sosiaalivirastolta lausuntoa kaupunginhallitukselle Jätkäsaaren Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta 1.4.2011 mennessä.

Tiivistelmä

Vuoteen 2025 mennessä Jätkäsaareen rakennetaan koti noin 15 000 helsinkiläiselle ja noin 6 000 työpaikkaa. Lausuntoa pyydetään Saukonlaiturin alueesta, joka on läntisin osa Jätkäsaaren asuinalueita. Asukkaita kaava-alueella arvioidaan olevan noin 3 000 ja työ-paikkoja vajaa 100. Rakentamisen aloittaminen ajoittunee vuosiin 2013 -14. Rakentaminen on alkanut Saukonpaaden alueelta ja jatkuu Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren alueella.

Saukonlaiturin aluetta rajaavat pohjoisessa Saukonpaaden satamallas, idässä sekä etelässä Jätkäsaaren myöhemmin asemakaavoitettavat alueet ja lännessä meri. Alueen koko on 19,7 hehtaaria. Helsingin kaupunki omistaa kaava-alueen maan.

Saukonlaiturin alue täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukeutuu julkiseen raideliikenteeseen. Alueelle suunnitellaan asuinkerrostalo-, rivitalo- ja kaupunkipientalokortteleita sekä rivitalomaisia osuuksia kerrostalokorttelien sekaan. Alueen kaupalliset palvelut tulevat pääosin sijaitsemaan viereisessä keskuskorttelien alueella, jonka asemakaavavaihe on käynnistynyt vuonna 2011. Lähimmät palvelut sijaitsevat nyt Ruoholahden metroaseman ympäristössä.

Saukonlaiturin kaava-alueelta on osoitettu yhteinen tontti lastentalolle ja koululle korttelissa 20069 (YO). Opetustoimintaa palvelevien raken-

J



29.3.2011

nusten korttelialueelle saa sijoittaa päiväkodin, jota suunnitellaan lastentaloon peruskoulun ensimmäisten luokkien kanssa. Rakennusoikeutta koulun ja lastentalon yhteisellä tontilla on 9 000 k-m². Rakentaminen voidaan toteuttaa vaiheittain ja rakennukset voivat olla erillisiä tai liittyä toisiinsa. Piha-alueet tulevat Poseidonin puiston puoleiselle tontinosalle. Lisäksi koulun ja lastentalon tontille tulee rakentaa lähiliikuntapaikka, joka palvelee kaikkia alueen asukkaita koulun aukioloaikojen ulkopuolella.

Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueelle (YS) kortteliin 20066, tontille 2 on osoitettu 1 000 k-m² sosiaaliviraston nuorisokotia varten. Nuorisokoti rakennetaan kolmikerroksiseksi. Lisäksi toiminta edellyttää suojaisaa pihaa.

Asuinrakennusten, asuinkerrostalojen ja erityisasumisen (A-, AK- ja AKS) korttelialueita koskee lisäksi määräys, että rakennusten katusosassa saa olla liike-, toimisto-, harraste- ja kokoontumistiloja sekä sosiaalisia palvelutiloja.

Sosiaalilautakunta on antanut lausunnon 10.5.2005 osayleiskaavaehdotuksesta kaupunginhallitukselle ja esittänyt tavoitteita Jätkäsaaren suunnittelulle ja sosiaaliviraston alueelliselle palveluverkolle. Sosiaalivirasto on esittänyt myös mielipiteitä 3.11.2008 asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa. Lisäksi sosiaalivirasto on osallistunut kaavan valmiste-luun viranomaisyhteistyössä.

Sosiaaliviraston lausunto

Lausuntonaan sosiaalivirasto toteaa, että sosiaaliviraston palvelustrategian mukaisesti palvelut voivat toteutua kaupungin itse tuottamina, ostopalveluina tai yksityisesti tuotettuina. Tulevaisuudessa palvelusetelien käytön laajentuminen vaikuttaa sosiaaliviraston omien ja ostopalvelujen määrään. Lasten yksityisen hoidon tuen käytön lisääntyminen on myös huomioitava päivähoidon palveluverkon suunnittelussa. Siten palvelujen ja tilojen tarvetta on vaikea ennakoida pidemmällä aikajänteellä.

Sosiaalivirasto pitää tärkeänä, että Jätkäsaaresta ja Saukonlaiturin alueesta muodostuu esteetön, arkiliikkumista edistävä ympäristö kaikille asukasryhmille. Keskuskortteliin sijoittuvien palvelujen tulee olla myös esteettömästi saavutettavissa Saukonlaiturin asukkailla.

Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus luo edellytyksiä



29.3.2011

muuttuvien palvelujen sijoittumiselle rakennusten katu-
tasoon
päiväkodin sijoittumiselle opetustointa palvelemaan kortte-
liin 20069
nuorisokodin sijoittumiselle kortteliin 20066, tontille 2.

Päivähoidon tavoitteena on suunnitella päiväkotihoitoa noin 60 % alu-
een alle kouluikäisestä väestöstä. Uusien päiväkotien rakentamisessa
päivähoidon vastuualue tavoittelee isompia 84 -126 tilapaikkaisia yksi-
köitä. Lastentaloon sijoittuvat päivähoidon palvelut tulevat palvelemaan
myös ympäröiviä alueita. Palvelun ja tilojen tarvetta arvioidaan osana
päivähoidon palveluverkon tarkastelua eteläisellä alueella. Tavoitteen
mukaisesti päivähoidon vastuualue tulee esittämään laajuudeltaan noin
1 000 - 1 400 brm² hanketta kortteliin tilatarpeen vielä tarkentuessa
päivähoidon tarpeen mukaan alueella.

Jätkäsaaren nuorisokotia (950 brm²) Koskentuvan nuorisokotia kor-
vaavana tilana tullaan esittämään hankeohjelman vuokra-, osakekoh-
teisiin vuosille 2014-16 .

Sosiaalivirastolla ei ole huomautettavaa Saukonlaiturin asemakaava- ja
asemakaavan muutosehdotukseen.

Lisätiedot:

Inkeri Rehtilä, erityisasiantuntija , puhelin 310 62 841

Paavo Voutilainen
sosiaalijohtaja

Helena Ylisipola
va. hallinto- ja kehittämisjohtaja

Kaj/TSA

15.3.2011

Kaupunginhallitus

HELSINGINKAUPUNGIN KIRJAAMO
 HELSINGFOI S STADS REGISTRATORSKONTOR
 Saapunut/Inkommit

22. 03. 2011

Dnro/Dnr ' ! ; ; f s j (y ?) - d 3 [j ' (J

Tehtäväl uokka → . 93

Uppgiftsklass ---- : = " - Z - (1 1 8 , t . ,) ? J & kf

36 §

SAUKONLAITURIN ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (NRO 12020)

Pel 2011-13

Esityslistan asia PEK/9

Lautakunta päätti antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Ehdotuksen mukaan pelastusreitit kulkevat pääosin kaduilla ja yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattilla alueilla. Alueella tulee huomioida, että tarvittavat pelastustiet nostopaikkoineen on mahdollista toteuttaa ja ylläpitää.

Saukonlaiturin alueen itäreunassa kulkevalle Atlantinkadulle rakennetaan raitiotie. Alueen raitiovaunuliikennettä suunniteltaessa tulee huomioida raitiovaunukaistojen käytettävyys hälytysajoneuvojen ajoreittinä.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §

Pöytäkirjanote kaupunginhallitukselle.

Lisätiedot:

Hoivanen Raila, vanhempi palotarkastaja, puhelin 310 31233

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä 23.3.2011 ja asianosaista koskeva päätös on annettu postin kuljetettavaksi seuraavana arkipäivänä nähtävänä pitämisestä.

Henri Nordenswan
 sihteeri

Yleis- ja elinkaarisuunnittelu/ Risto Seppänen

9.3.2011

1 (1)

HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunginhallitus
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

Lausuntopyyntö 2010-2398/523

SAUKONLAITURIN ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MU
EHDOTUS (NRO 12020)

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJASTO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
07. 04. 2011	
Dnro/Dnr	f / A J. i . ? / C: J
Tehtäväluokka	J) i
Uppgiftsklass	" ' < - - - - : 3'

/el, d/13-pt)jJf'f>

Olemme tarkistaneet otsikossa mainitun asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostuksen.

Helsingin Energialla ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole muutosehdotukseen huomautettavaa.

HELSINGIN ENERGIA

HELEN SÄHKÖVERKKO Oy

Seppo Ruuhonen
toimitusjohtaja

Risto Harjanne
toimitusjohtaja

LIITTEET

Palautettavat asiakirjat

LJ/TA

8.3.2011

Kaupunginhallitus
Hallintokeskus/kirjaamo
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAMO HELSINGFOHS STAOS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
25. 03. 2011	
Dnro/Dnr	<i>t^zA</i> .5o?o/o-:.< 9c
Tehtäväluokka	<i>.)'0(3</i>
Uppgiftsklass	

HEL 2013-009388

50 §
LAUSUNNON ANTAMINEN KAUPUNGINHALLITUKSELLE SAUKON-
LAITURIN ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUK-
SESTA (NRO 12020)

Liik 2011-30
Esityslistan asia LJ/6

Lautakunta päätti antaa asiasta kaupunginhallitukselle seuraavan lau-
sunnan:

Ehdotuksen tavoitteena on tiivis ja merellinen Helsingin kantakaupun-
gin jatke, jolla on omanlainen ja tunnistettava luonne. Kaavoituksessa
on panostettu merenläheisyyteen ja venepaikkojen määrä alueella on
runsas. Vaikka liikuntavirasto on ollut mukana kaavatyössä, ei tällä-
kään alueella löydetty ratkaisua veneiden talvisäilytykseen. Alueelle
houkutellessaan asukkaita merellisyydellä ja mahdollisuudella vuokrata
kaupungilta venepaikka, mutta alusten talvisäilytykseen ei löytynyt tilaa.

Venesatama-alueella (LV) on mahdollista sijoittaa joitain veneitä tal-
visäilytykseen alueelle, joka palvelee kesäisin sataman pysäköintialu-
eena. Nämä paikat eivät kuitenkaan riitä koko sataman venemäärälle,
saati kanavan varren veneille.

Alueelle on kaavoitettu yksityisen hankkeen aloitteesta veneiden hylly-
varastointi. Hyllyvarasto -muotoinen venehotelli ei ratkaise alueen tal-
visäilytysongelmaa.

Venesataman ja venepaikkojen rakentaminen ei sisälly liikuntatoimen
vuosien 2011-2015 taloussuunnitelmaan.

Lautakunta puoltaa Saukonlaiturin asemakaava- ja asemakaavan muu-
tosehdotuksen (nro 12020) hyväksymistä.

Pöytäkirjanote kaupunginhallitukselle.

Postitettu 25.3.2011



8.3.2011

Lisätiedot:

Lehtiniemi Hanna, arkkitehti, puhelin 310 87723

Timo Korhonen
pöytäkirjanpitäjä

LIITTEET

Liite 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro
12020 kartta, päivätty 9.12.2010
Liite 2 Havainnekuva nro 12020

28.2.2011

46/170
Kaupunginhallitus
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11-13)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Hfg lrlJQIN i(A!)ff.JNGIN KIRJAAMO	
HELSINPOA9 fAII3 f!GISTRATORSKONTOR	
Se11punut;/l nkQmmit	
07. 03. 2011	
Dnro/Dnr	{J A J.O I)-;J.. <cf<f
Teht!lvllluokka	r-? t{J)
Uppgiftsklass	!.. JJ

Hallintakeskuksen kirje 27.1.2011

LAUSUNTO SAUKONLAITURIN ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN
MUUTOSEHDOTUKSESTA (NRO 12020)

Ymk 2011-134

Ympäristölautakunta on 22.2.2011 päättänyt, että lausunnon antaa ympäristökeskus. Ympäristökeskuksella ei ole huomautettavaa asema-
kaavan muutosehdotuksesta.

YMPÄRISTÖKESKUS

Pekka Kansanen
ympäristöjohtaja

Päivi Kippo-Edlund
ympäristötutkimuspäällikkö